



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2017-2018

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
της Αγαθής Αποστόλου Τσαούση
A.M.: 7340010617023

Η νέα προδιατυπωμένη σύμβαση της BIMCO
για τη ναύλωση γυμνού σκάφους

Τριμελής Επιτροπή:

Καθηγήτρια κα. Λία Αθανασίου (Επιβλέπουσα)

Επίκουρος Καθηγητής κ. Νικόλαος Βερβεσός

Επίκουρος Καθηγητής κ. Δημήτριος Χριστοδούλου

Αθήνα, 30.11.2018

Copyright © [Αγαθή Τσαούση, 2018]

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.

Θερμές ευχαριστίες στην κα. Αθανασίου και στους διδάσκοντες του ΠΜΣ για τη στήριξη και την καθοδήγησή τους κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

Α.Κ	Αστικός Κώδικας
ΑΠ	Άρειος Πάγος
Βλ.	βλέπε
εδ.	εδάφιο
ΕΕμπΔ	Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
Ειρ.	Ειρηνοδικείο
ΕλλΔνη	Ελληνική Δικαιοσύνη
επ.	επόμενα
ΕπισκΕΔ	Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου
Εφ	Εφετείο
Κ.Ι.Ν.Δ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κ.Πολ.Δ	Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας
ΜΠρ	Μονομελές Πρωτοδικείο
Ν.	Νόμος
ο.π.	όπως παραπάνω
ΟΛΑΠ	Ολομέλεια Αρείου Πάγου
παρ.	παράγραφος
περ.	περίπτωση
ΠΠρ	Πολυμελές Πρωτοδικείο
σελ.	σελίδα
στοιχ.	στοιχείο

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
ΜΕΡΟΣ Α'	21
Ρήτρες που αφορούν στις υποχρεώσεις και στα δικαιώματα των συμβαλλομένων μερών.....	21
1. Υποχρεώσεις του κυρίου του πλοίου	21
1.1. Παράδοση του πλοίου (ρήτρα 3).....	21
1.2. Χρόνος παράδοσης – Υπόθεση «The Zenovia» (ρήτρα 4).....	29
1.3. Αποζημίωση (ρήτρα 22d)	34
2. Δικαιώματα του κυρίου του πλοίου.....	34
2.1. Επιθεώρηση του πλοίου κατά τη διάρκεια της ναύλωσης (ρήτρα 14)....	35
2.2. Μίσθωμα (ρήτρα 15 e, f, g, h).....	36
2.3. Εξασφαλιστικά δικαιώματα - Lien (ρήτρα 20)	39
2.4. Εκχώρηση, «novation», υποναύλωση και πώληση (ρήτρα 26 b, c).....	41
2.5. Λύση της σύμβασης (ρήτρα 31 a)	42
3. Υποχρεώσεις του ναυλωτή.....	45
3.1. Επαναπαράδοση του πλοίου (ρήτρα 10).....	45
3.2. Συντήρηση και Λειτουργία (ρήτρα 13)	49
3.3. Μίσθωμα (ρήτρα 15 a, b, c, d, i)	54
3.4. Επισκευές (ρήτρα 18)	55
3.5. Ολική απώλεια (ρήτρα 19).....	56
3.6. Non Lien (ρήτρα 21).....	58
3.7. Αποζημίωση (ρήτρα 22 a,b, c).....	59
3.8. Ανέλκυση ναυαγίου (ρήτρα 24)	61
3.9. Εκχώρηση, «novation», υποναύλωση και πώληση (ρήτρα 26 a).....	62
3.10. Εγγύηση εκτέλεσης (ρήτρα 27).....	64
4. Δικαιώματα του ναυλωτή	64
4.1. Διάρκεια ναύλωσης (ρήτρα 2).....	65
4.2. Υπαναχώρηση – Cancelling (ρήτρα 5).....	65
4.3. Λύση της σύμβασης (ρήτρα 31b).....	67
ΜΕΡΟΣ Β'	69
Ρήτρες σχετικές με την εκτέλεση και λύση της σύμβασης.....	69
5. Βασικές ρήτρες (Part II)	69
5.1. Εξοικείωση με το πλοίο – Familiarisation (ρήτρα 6)	69
5.2. Έρευνες κατά την παράδοση/επαναπαράδοση του πλοίου (ρήτρα 7).....	70
5.3. Αποθέματα (ρήτρα 8)	72
5.4. Καύσιμα, έλαια και λιπαντικά (ρήτρα 9).....	73
5.5. Υποθήκη (ρήτρα 16).....	75

5.6.	Ασφάλιση – Υπόθεση «The Ocean Victory» (ρήτρα 17).....	77
5.7.	Καταπολέμηση της διαφθοράς (ρήτρα 28).....	90
5.8.	Κυρώσεις και οντότητες που υπόκεινται σε περιορισμούς (ρήτρα 29)...	93
5.9.	Επίταξη (ρήτρα 30).....	95
5.10.	Λύση της σύμβασης (ρήτρα 31 c, d, e).....	96
5.11.	Ανάκτηση του πλοίου – Υπόθεση «The Chem Orchid» (ρήτρα 32).....	97
5.12.	Ρήτρα επίλυσης διαφορών της BIMCO 2017 (ρήτρα 33)	101
5.13.	Ειδοποιήσεις (ρήτρα 34).....	102
5.14.	Τελικές ρήτρες: Μερική ισχύς (ρήτρα 35), Πλήρης συμφωνία (ρήτρα 36), Τίτλοι (ρήτρα 37), Εναλλαγή ενικού/πληθυντικού (ρήτρα 38).....	103
6.	Προαιρετικές ρήτρες (Part III, IV, V).....	104
6.1.	Ρήτρες που εφαρμόζονται στα νεότευκτα πλοία (Part III)	104
6.2.	Δικαίωμα προαιρέσεως αγοράς (Part IV).....	110
6.3.	Ρήτρες που εφαρμόζονται σε πλοία νηολογημένα σε νηολόγια γυμνής ναύλωσης (Part V)	112
ΕΠΙΛΟΓΟΣ		115
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		117
Ελληνική Βιβλιογραφία		117
Άρθρα σε νομικά περιοδικά ή τιμητικούς τόμους.....		118
Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία		118
Άρθρα στο διαδίκτυο-Ηλεκτρονικές πηγές-Περιοδικά		119
Νομολογία.....		121
	Ελληνική.....	121
	Ξενόγλωσση.....	121
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ		124

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με τον όρο ναύλωση¹ ορίζεται η αμοτεροβαρής ενοχική σύμβαση με την οποία παραχωρείται η χρήση ορισμένου πλοίου, για τη διακίνηση αγαθών ή προσώπων, από ένα πρόσωπο σε άλλο έναντι ανταλλάγματος. Μάλιστα, τον τελευταίο αιώνα, η εκμετάλλευση του πλοίου από ένα πρόσωπο στο οποίο ο κύριος έχει παραχωρήσει το πλοίο του με αντάλλαγμα², ήτοι ο εφοπλισμός, έχει αναχθεί σε ιδιαίτερη μορφή οικονομικής δραστηριότητας στη ναυτιλία³.

Η σύμβαση ναύλωσης, υπό ευρεία έννοια, ρυθμίζεται στο ελληνικό δίκαιο στις διατάξεις των άρθρων 107 επ. του ΚΙΝΔ. Ειδικότερα, στη διάταξη του αρ. 107 του ΚΙΝΔ διακρίνουμε τρεις υποπεριπτώσεις⁴, ήτοι α) τη λεγόμενη *stricto sensu* ναύλωση (υπό στενή έννοια) ή ναύλωση χώρου, που έχει ως κύριο αντικείμενο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο με το οποίο θα πραγματοποιηθεί η μεταφορά και διακρίνεται σε ολική ή μερική, β) τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης, στην οποία το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στο μεταφερόμενο φορτίο και συγκεκριμένα στην παραλαβή, μεταφορά και παράδοση στον τόπο προορισμού του, χωρίς να προσδιορίζεται ο χώρος του πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί και γ) τη σύμβαση μεταφοράς επιβατών διά θαλάσσης.

Πέραν όμως των ρυθμισμένων στον ΚΙΝΔ μορφών ναυλώσεως, η διεθνής ναυτιλιακή πρακτική έχει διαμορφώσει διάφορα συμβατικά είδη και τύπους

¹ Αντιθέτως, δεν καλείται ναύλωση η συμβατική σχέση, στην οποία η παραχώρηση της χρήσεως του πλοίου δεν συνάπτεται για τη διακίνηση αγαθών ή προσώπων, αλλά για διαφορετικό προς το ναυτιλιακό σκοπό του πλοίου προορισμό π.χ. η χρήση του πλοίου ως αποθήκης ή ξενοδοχείου, βλ. σχετ. *Σαρλή, Π.* (1968): Η ναύλωση εν στενή έννοια και η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, *Επιθεώρησης του Εμπορικού Δικαίου, Τόμος ΙΘ'*, Αθήνα, σελ. 321, αντίστοιχα και *Δελούκας, Ν.* (1979): *Ναυτικόν Δίκαιον*, 2^α Έκδοση, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 254. *Κιάντος, Β.* (1974): *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, Πανεπιστημιακά Παραδόσεις, Τεύχος Β', Θεσσαλονίκη-Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 9. Η ναύλωση είναι μια σύμβαση η οποία απαντάται και στο χερσαίο, αεροπορικό και δ' εσωτερικών υδάτων δίκαιο μεταφοράς.

² Βλ. σχετ. *Αντάπασης, Α.* (1994): Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών, *Πρακτικά και Εισηγήσεις 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα «Η προστασία των ναυτικών δανειστών»*, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 453 επ.

³ Βλ. σχετ. *Κιάντου – Παμπούκη, Α.* (2007): Τόμος Δεύτερος, Ναύλωση – Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων, Έκδοση Έκτη, Αθήνα – Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 19

⁴ Βλ. σχετ. *Δελούκας, Ν.*, ο.π. σελ. 255, *Καμβύσης, Δ.* (1982): *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον* (Κατ' άρθρον ερμηνεία – Σχόλια - Νομολογία Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και λοιπών συναφών διατάξεων), Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 333, *Κιάντος, Β.*, ο.π., σελ. 10-11, *Κοροτζής, Ι.* (2005): *Ναυτικό Δίκαιο* (Κατ' άρθρον ερμηνεία του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και των κυριότερων νεότερων νομοθετημάτων και διεθνών συμβάσεων), Τόμος Δεύτερος, Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 96-97, *Ρόκας, Ι.* (1991): *Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδόσεις Σμπιλίας, σελ. 74.

ναυλώσεων⁵. Οι πιο γνωστές από αυτές είναι η χρονοναύλωση (time charter), η ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter) και η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους ή «ναύλωση» γυμνού σκάφους (demise or bareboat charter⁶), όπως έχει καθιερωθεί στην αγγλική ορολογία. Στην πλειονότητα δε των διεθνών νομοθεσιών γίνεται μια θεμελιώδης διάκριση⁷ μεταξύ της σύμβασης παραχώρησης γυμνού σκάφους (demise or bareboat charter) και των συμβάσεων μη γυμνής ναύλωσης (non demise charter) - στις οποίες περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων⁸ η χρονοναύλωση και η ναύλωση κατά ταξίδι - καθώς κύριο χαρακτηριστικό της πρώτης είναι η παροχή της χρήσης του πλοίου από τον κύριο στο μη κύριο προς εκτέλεση της μεταφοράς⁹, συνεπώς μεταφορέας καθίσταται ο ναυτικός επιχειρηματίας, στον οποίο παραχωρείται η χρήση του πλοίου και όχι ο κύριος του πλοίου.

I. Σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους - έννοια και περιεχόμενο, χρησιμότητα, νομική φύση

Σύμφωνα με όσα γίνονται δεκτά σε θεωρία και νομολογία, στη σύμβαση παραχώρησης ο κύριος του πλοίου θέτει στη διάθεση του αντισυμβαλλομένου του, για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα - πολλές φορές και για ολόκληρη την οικονομική ζωή του πλοίου - πλοίο κατάλληλο μεν για θαλασσοπλοΐα, αλλά χωρίς εξοπλισμό (εφόδια, υλικά, προμήθειες κ.λ.π) και πλήρωμα ή με ατελή εξοπλισμό και πλήρωμα¹⁰.

⁵ Ρόκας, Ι., ο.π. Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 74.

⁶ Βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. §1.1, σελ. 1, Οι όροι «bareboat charter» και «charter by demise» συνήθως χρησιμοποιούνται ως ταυτόσημοι. *Κιάντου – Παμπούκη, Α.* ο.π. §115, σελ. 20, Ο πρώτος όρος συνηθίζεται στις ΗΠΑ, ενώ ο δεύτερος στην Αγγλία. Ωστόσο επισημαίνεται και κάποια διαφορά μεταξύ τους, «charter by demise» υπάρχει όταν το πλοίο παραχωρείται μαζί με τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, που παραμένουν στο πλοίο για να λειτουργούν εφεξής για τον ναυλωτή, ενώ «bareboat charter» υπάρχει όταν το πλοίο παραχωρείται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, το οποίο προσλαμβάνει ο ναυλωτής.

⁷ *Davis M.*, (2005): *Bareboat Charters*, Second Edition, Informa Law from Routledge, § 1.1, σελ. 1.

⁸ Οι συνεχείς και ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα του εμπορίου και της ναυτιλίας σε συνδυασμό με τις διαρκώς μεταβαλλόμενες ανάγκες της αγοράς για μεταφορά μεγαλύτερων φορτίων ή για την πραγματοποίηση μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας ταξιδίων, διέπλασαν και νέα μορφώματα, τα οποία παρεκκλίνουν μεν από τις παραδοσιακές μορφές ναύλωσης (χρονοναύλωση και ναύλωση κατά ταξίδι), δανείζονται δε αρκετά στοιχεία από αυτές. Η ναύλωση συνεχόμενων ταξιδίων (consecutive voyages), η χρονοναύλωση ταξιδίου (time – chartered trip/voyage) και το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων (contract of affreightment) είναι μερικές μόνο από τις πιο γνωστές και συχνά χρησιμοποιούμενες μικτές (άλλως συνδυασμένες) μορφές ναύλωσης (hybrid charters), τις οποίες επιλέγουν τα συμβαλλόμενα μέρη προκειμένου να μεταβάλλουν τις συνιστώσες του κόστους, του κινδύνου και της ευθύνης. Βλ. σχετ. *Martin-Clark D.*, (2014): *Charterparties*, In: Attard D. J, *The Imli Manual on International Maritime Law*, Volume II: Shipping Law, §10.1, σελ. 268, *Gorton L., Ihre R.*, (1986): *A practical guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, §1.4.1, σελ. 5.

⁹ Γράβαρης, Β. Γ, (1980): *Μίσθωσις γυμνού πλοίου, Επιθεώρησις του Εμπορικού Δικαίου*, Αθήνα, σελ. 10-11

¹⁰ Γράβαρης, ο.π σελ. 8, Γράβαρης, Σπηλιόπουλος και Rodiere δέχονται ότι είναι δυνατή η παραχώρηση του πλοίου με επάνδρωση και εξοπλισμό, και συναφείς ορισμούς σε *Κιάντου –*

Πρόκειται για μια μορφή σύμβασης η οποία προσομοιάζει, κατά την κρατούσα στη νομολογία άποψη¹¹, με την απλή μίσθωση πράγματος, αφού η κατοχή και ο πλήρης έλεγχος του πλοίου περνούν από τον κύριο του πλοίου στο μισθωτή. Ο μισθωτής γίνεται, καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης, de facto¹² κύριος του πλοίου, αναλαμβάνοντας τόσο τη διακυβέρνηση και τον χειρισμό του πλοίου, όσο και την οικονομική εκμετάλλευσή του, την οποία ασκεί για δικό του λογαριασμό. Στην έννοια της χρήσης περιλαμβάνεται κάθε νόμιμος τρόπος εκμετάλλευσης του πλοίου από τους γνωστούς στο ναυτικό δίκαιο και στη ναυτιλιακή πρακτική (χρονοναύλωση, ναύλωση ολική ή μερική, υπεκμίσθωση εφόσον επιτρέπεται κλπ)¹³. Ο μισθωτής είναι ο ναυτικός επιχειρηματίας, ο οποίος απολαμβάνει κάθε πρόσοδο που προκύπτει από τη χρησιμοποίηση του πλοίου, φέρει όμως παράλληλα τα βάρη και τον επιχειρηματικό κίνδυνο που σχετίζονται με την ανωτέρω δραστηριότητα¹⁴. Ειδικότερα, ευθύνεται για τις δαπάνες λειτουργίας του πλοίου, τη συντήρηση, την ασφάλιση, τα βάρη που συνδέονται με την κατοχή και την εκμετάλλευση του. Συνακόλουθα, ο μισθωτής έχει την ευθύνη για τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες που προξενούνται σε τρίτους από πράξεις ή παραλείψεις δικές του ή των προστηθέντων του (πλοιάρχου και μελών του πληρώματος)¹⁵.

Ο κύριος του πλοίου αποξενώνεται πλήρως από τη ναυτική και εμπορική του διαχείριση, αποποιούμενος κάθε εξουσία επί του πλοίου, του πλοιάρχου¹⁶ και του πληρώματος, ενώ διατηρεί το δικαίωμα να απαιτήσει το καθορισμένο από τη

Παμπούκη, Α., ο.π., §115, σελ. 20, ΕφΠειρ 529/2014 (ΝΟΜΟΣ), ΕφΠειρ 452/2008 ΕΠΙΣΚΕΜΠΔ 2008/1086 ΕΝΑΥΤΔ 2009/39, ΕιρΠειρ 34/2017 (ΝΟΜΟΣ).

¹¹ *Γράβαρης, ο.π., σελ. 6, Η 659/1973 απόφαση του Α.Π έχει δεχθεί ότι η έναντι ανταλλάγματος παραχώρηση του πλοίου «γυμνού», διέπεται από τις περί μισθώσεως διατάξεις του Α.Κ. Προς την ίδια κατεύθυνση και οι κάτωθι αποφάσεις: Εφ.Αθ 2551/1974, ΕΕπμΔ 1975 (279), ΠΠΠειρ 209/1987 ΕΝΔ 1988 (14), Εφ.Πειρ 1961/1988 ΕΝΔ 1988 (409), ΕφΠειρ 2/1998 ΕΕμπΔ 1998 (121), ΕφΠειρ 273/1999 ΕΕμπΔ 2000 (117), ΕφΠειρ 452/2008 ΕΠΙΣΚΕΜΠΔ 2008/1086 ΕΝΑΥΤΔ 2009/39, ΕφΠειρ 529/2014 (ΝΟΜΟΣ), ΑΠ 1529/2017 (ΝΟΜΟΣ), ΕιρΠειρ 34/2017 (ΝΟΜΟΣ).*

¹² *Davis M., ο.π. σελ. 1, Martin-Clark D., ο.π. The Imli Manual on International Maritime Law, §10.1, σελ. 268.*

¹³ *Γράβαρης, ο.π., σελ. 11*

¹⁴ Ως εκ τούτου, οι αξιώσεις που γεννώνται από τις φορτωτικές που εκδίδονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης χρήσης γυμνού σκάφους δεσμεύουν αποκλειστικά το μισθωτή και όχι τον κύριο του πλοίου, βλ. σχετ. Baughen S., Pr. (2016): Lease finance and demise charters – lessors' risks and liabilities, In: Soyer B., Tettenborn A., Ship Building, Sale and Finance, New York: Informa Law from Routledge, §12.2.1, σελ. 189.

¹⁵ Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα στη σύμβαση παραχώρησης σκάφους είναι βοηθοί εκπλήρωσης/προστηθέντες του μισθωτή και όχι του κυρίου του πλοίου, βλ. σχετ. *Αντάπαση, Α. ο.π. σελ. 458, Eder E., Bennett H., Berry S., Foxton D., and Smith Ch., (2015): Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 23rd Edition, London: Sweet and Maxwell/Thomson Reuters, §1-015, σελ. 6.*

¹⁶ Η δυνατότητα του κυρίου να προσλαμβάνει και να απολύει τον πλοίαρχο θεωρείται ενδεικτική των συμβάσεων μη γυμνής ναύλωσης (charter not by demise), βλ. σχετ. *Baumwoll Manufactur Von Carl Scheibler v. Gilchrest & Co [1892] 1 Q.B. 253 at 261, Baumwoll v. Furness [1893] A.C 8 at 14, Eder E., Bennett H., Berry S., Foxton D., and Smith Ch., ο.π., §1-010, σελ. 4.*

σύμβαση μίσθωμα και την επαναπαράδοση του πλοίου, όταν λήξει η μίσθωση. Για τις απαιτήσεις δε, που απορρέουν από την εκμετάλλευση του πλοίου, ο κύριος του πλοίου δεν υπέχει καταρχήν προσωπική ευθύνη¹⁷. Ευθύνεται, ωστόσο, μέχρι της αξίας του πλοίου για συγκεκριμένες αξιώσεις που καθορίζονται από διεθνείς συμβάσεις¹⁸, το νόμο¹⁹ και τη νομολογία. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους δεν αποτελεί ναύλωση, κατά την ακριβή έννοια του όρου, αφού η παροχή του κυρίου του πλοίου δεν συνίσταται στη προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών με σκοπό το κέρδος, αλλά στην αποκόμιση οικονομικού οφέλους από την παραχώρηση της χρήσης του πλοίου σε άλλον.

Στον αντίποδα, η χρονοναύλωση και η ναύλωση κατά ταξίδι συνθέτουν την «εν στενή έννοια» ναύλωση του ΚΙΝΔ²⁰. Στις περιπτώσεις αυτές, δεν πραγματοποιείται μεταβίβαση της κατοχής του πλοίου στο ναυλωτή²¹ και ως εκ τούτου ο κύριος του πλοίου δεν αποξενώνεται από το πλοίο, αντιθέτως διατηρεί τον έλεγχο επ' αυτού²². Ο εκναυλωτής (πλοιοκτήτης) είναι υπεύθυνος για τη ναυτική διαχείριση του πλοίου, ήτοι τη πλοήγηση, την επάνδρωση του πλοίου, τη συντήρηση, τις επισκευές, την ασφαλιστική κάλυψη και τα πάγια λειτουργικά έξοδα του πλοίου, διατηρεί τη νομή και κατοχή του πλοίου μέσω των προσηθέντων του, του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος, προσφέρει τις μεταφορικές του υπηρεσίες, φέρει τον επιχειρηματικό κίνδυνο και την ευθύνη για την εκτέλεση του ταξιδιού.

¹⁷ Είναι πιθανό ο κύριος του πλοίου να ευθύνεται για αξιώσεις που γεννήθηκαν κατά το χρονικό διάστημα από τη λύση της σύμβασης μέχρι την επαναπαράδοση του πλοίου, σχετική είναι η υπόθεση «The Chem Orchid» [2014] SGHCR 1; [2014] 1 Lloyd's Rep. 520, η οποία θα αναλυθεί στην ενότητα 5.11.

¹⁸ Τόσο η Διεθνής σύμβαση του 1992 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο (CLC 1992/2000) όσο και η Διεθνής Σύμβαση του 2001 για την Αστική Ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (Bunker Convention) έχουν διαμορφώσει ένα αυστηρό νομικό πλαίσιο ευθύνης για τον πλοιοκτήτη, ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή τη σημαία του πλοίου. Στη δεύτερη περίπτωση η έννοια του πλοιοκτήτη είναι ευρύτερη περιλαμβάνοντας τον κύριο, τον εγγεγραμμένο στο νηολόγιο, το μισθωτή γυμνού σκάφους, τον διαχειριζόμενο και τον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο. Αυστηρότερη είναι η νομοθεσία που θεσπίστηκε στις ΗΠΑ με την Oil Pollution Act 1990 (OPA 1990). Υπεύθυνοι για την κάλυψη της ζημίας είναι ο κύριος του πλοίου, ο διαχειριστής και ο μισθωτής γυμνού σκάφους (εξαιρούνται όσοι ενεργούν αποκλειστικά ως χρηματοδότες σε περίπτωση χρηματοδοτικής μίσθωσης πλοίου), βλ. σχετ. Davis M., ο.π., §37.4, σελ. 232.

¹⁹ Davis M., ο.π. Bareboat Charters, §§36.6, 36.7, νομογενείς εξασφαλίσεις (statutory liens) και ναυτικά προνόμια (maritime liens), *Αντάπασης, Α. ο.π.*, σελ. 518, Εφ.Πειρ 107/2015 Δ/ΝΗ 2016/477.

²⁰ Όπως ειδικότερα αναφέρεται στην Εισηγητική Έκθεση της Συντακτικής Επιτροπής του Σχεδίου του ΚΙΝΔ η ναύλωση «εν στενή έννοια» ρυθμίζεται ενιαία, είτε λαμβάνεται ως βάση ο χρόνος, είτε το ταξίδι.

²¹ Η κατοχή και συνακόλουθα η νομή του πλοίου μεταβιβάζεται μόνο στη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους, σύμφωνα με όσα αναφέρθησαν στην προηγούμενη παράγραφο.

²² Βλ. σχετ. *Σαρλή Π. ο.π.*, σελ. 329 επ., *Κιάντου – Παμπούκη, Α.*, ο.π., §118, σελ. 34.

Συνεπώς, εξαρτάται από την ακριβή ερμηνεία των όρων που αποτυπώθηκαν στη συμφωνία των μερών, αν αυτή παραπέμπει σε σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους ή σε άλλη μορφή ναύλωσης. Όπως, μάλιστα, παρατήρησε ο Λόρδος Esher στην υπόθεση *The Baumwoll Manufactur von Carl Scheibler v. Christopher Furness*²³ τα στοιχεία που θα πρέπει να εξετασθούν προκειμένου να προβούμε στον ορθό νομικό χαρακτηρισμό συνοψίζονται στα εξής: «... αν ο κύριος του πλοίου έχει, κατά τα οριζόμενα στη ναύλωση (αν υπάρχει ναύλωση), αποχωρισθεί από την πλήρη κατοχή και τον έλεγχο του πλοίου και έχει παραχωρήσει στο ναυλωτή την εξουσία και το δικαίωμα να ενεργεί, ανεξάρτητα από αυτόν και χωρίς να αναφέρεται σε αυτόν, όπως τον ευχαριστεί σε θέματα που αφορούν τον πλοίαρχο, το πλήρωμα, τη διαχείριση και απασχόληση του πλοίου. Αυτό χαρακτηρίζεται παραχώρηση ή μίσθωση του πλοίου».

Οι συμβάσεις παραχώρησης γυμνού πλοίου είχαν καθιερωθεί σε περιόδους πολέμου ή έκτακτης ανάγκης, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ομαλή διεξαγωγή των κρατικών μεταφορών²⁴. Επίσης, στον ιδιωτικό τομέα απευθύνονταν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επιθυμούσαν να αυξήσουν τη χωρητικότητα του εμπορικού τους στόλου, χωρίς να αναλάβουν υποχρεώσεις που συνδέονταν με την κυριότητα του πλοίου²⁵ ή κάλυπταν τις ανάγκες των επιχειρηματιών που αδυνατούσαν να επωμιστούν τη δαπάνη ή να ανεύρουν τα απαραίτητα κεφάλαια για το κόστος ναυπήγησης ή αγοράς ενός πλοίου ή δεν διέθεταν το χρόνο που απαιτείται για τη ναυπήγησή τους. Πλέον, όμως, υπηρετούν ποικίλους εμπορικούς και οικονομικούς σκοπούς, γεγονός που έχει αναδείξει τόσο τη σημασία όσο και τη χρησιμότητά τους στη ναυτιλιακή πρακτική. Τα τελευταία χρόνια η μίσθωση γυμνού σκάφους αξιοποιείται ως χρηματοδοτικό εργαλείο για τη χρηματοδότηση και τις επενδύσεις πλοίων (*financing bareboat charter*²⁶). Ειδικότερα, ο σύγχρονος θεσμός της

²³ [1892] 1 Q.B. 253 at 26. Για την ορθή κατανόηση του κειμένου παρατίθεται αυτούσιο το χωρίο: «*The question depends, where other things are not in the way, upon this: whether the owner has by the charter, where there is a charter, parted with the whole possession and control of the ship, and to this extent, that he has given to the charterer a power and right independent of him, and without reference to him to do what he pleases with regard to the captain, the crew, and the management and employment of the ship. That has been called a letting or demise of the ship. The right expression is that it is a parting with the whole possession and control of the ship.*» Η μέθοδος αυτή εγκρίθηκε από το House of Lords [1893] AC 8 και χρησιμοποιήθηκε και σε άλλες υποθέσεις.

²⁴ *Wilson J.*, (2010): *Carriage of Goods by Sea*, §1.4, 7th Edition, Harlow, Pearson Longman, σελ. 7, *Αντάπασης, Α.*, ο.π. σελ. 454.

²⁵ *Wilson J.*, ο.π., §1.4, σελ. 7, *Eder E., Bennett H., Berry S., Foxton D., and Smith Ch.*, ο.π., §1-009, σελ. 4, *Κιάντου – Παμπούκη, Α.*, ο.π., σελ. 21.

²⁶ *Davis M.*, ο.π. §§35.5-35.6, σελ. 209 επ.

χρηματοδοτικής μίσθωσης²⁷, ως μέσου χρηματοδότησης στη ναυτιλία²⁸, υλοποιείται μέσω της σύμβασης παραχώρησης της χρήσης γυμνού πλοίου, ώστε να επιτευχθεί πλήρως η αξιοποίηση των οικονομικών δυνατοτήτων του πράγματος²⁹. Στην περίπτωση αυτή οι όροι διαμορφώνονται κατά τρόπο ώστε να αντανakλούν τις ειδικότερες επιδιώξεις των μερών, ιδίως την ανάγκη αυξημένης προστασίας του κυρίου-δανειστή και την προσδοκία κτήσης της κυριότητας από το μισθωτή. Η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους εφαρμόζεται, πλέον, συχνότατα στις μισθώσεις κρουαζιερόπλοιων, σκαφών αναψυχής, επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ferries) και φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων (τύπου Ro-Ro³⁰), στις οποίες οι μισθωτές επιθυμούν να έχουν τον πλήρη λειτουργικό και εμπορικό έλεγχο του σκάφους³¹.

Στο ελληνικό δίκαιο δεν υπάρχουν διατάξεις για τη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους, αλλά επαφίεται στα συμβαλλόμενα μέρη η ρύθμιση των

²⁷ Ο Ν. 1665/1986, όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 2367/1995 και τον Ν. 4256/2014 και ισχύει σήμερα, ορίζει ότι μεταξύ άλλων, αντικείμενα χρηματοδοτικής μίσθωσης μπορούν να είναι τα ιδιωτικά ή επαγγελματικά πλοία αναψυχής, όπως κάθε φορά αυτά ορίζονται από τις κείμενες διατάξεις, ενώ εξαιρούνται τα λοιπά πλοία και τα πλωτά ναυπηγήματα. Η εξαίρεση δεν είναι εκ πρώτης όψεως κατανοητή δεδομένου ότι τα ιδιωτικά ή επαγγελματικά πλοία αναψυχής εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου. Η ratio της ρύθμισης έχει να κάνει με την πρόσβαση στην ελληνική σημαία και τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος γι' αυτήν. Στις περισσότερες έννομες τάξεις που δέχονται την εφαρμογή της χρηματοδοτικής μίσθωσης σε πλοία, επιτρέπεται η εγγραφή στο νηολόγιο πλοίων στο όνομα του μισθωτή-ναυτικού επιχειρηματία. Αυτό διευκολύνει το προσωρινό flagging out των πλοίων. Η νομοπολιτική επιλογή του ημεδαπού νομοθέτη ήταν να μην διευκολύνει την είσοδο στο ελληνικό νηολόγιο πλοίων που δεν πληρούν το κριτήριο της ιθαγένειας του κυρίου και να μην επιτρέψει τη διάχυση των προνομίων που επιφυλάσσονται στα κεφάλαια εξωτερικού σε πλοία που δεν ανήκουν κατά κυριότητα σε νομικά πρόσωπα ελληνικών συμφερόντων, βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.* (2015): Η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης – Σύγκρουση κανόνων ναυτικού δικαίου και δικαίου αφερεγγυότητας, Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ, Αθήνα, σελ. 42 επ. Για τις μεθόδους του «flagging in» και «flagging out» βλ. σχετ. *Αντάπασης, Α.* ο.π., σελ. 461, υποσημ. 72

²⁸ Με τη χρηματοδοτική μίσθωση ο δανειστής – εκμισθωτής παραχωρεί έναντι μισθώματος τη χρήση πράγματος που προορίζεται αποκλειστικά για την επαγγελματική χρήση του αντισυμβαλλομένου, παρέχοντας συγχρόνως στον τελευταίο το δικαίωμα είτε να αγοράσει το πράγμα, είτε να ανανεώσει τη σύμβαση για ορισμένο χρόνο. Στην περίπτωση αυτή, η κυριότητα μεταβιβάζεται απευθείας από τον τρίτο-πωλητή στο δανειστή που χρηματοδοτεί την αγορά του αγαθού. Στη συνέχεια, ο δανειστής παραχωρεί τη χρήση του πράγματος στον οφειλέτη-μισθωτή, έναντι μισθώματος που προσδιορίζεται με βάση το κεφάλαιο που διέθεσε ο εκμισθωτής, τη διάρκεια απόσβεσης, τα έξοδα χρηματοδότησης και το ποσοστό κέρδους βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.* ο.π. σελ. 39.

²⁹ Βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.* ο.π. σελ. 40

³⁰ Πρόκειται για φορτηγό πλοίο κλειστού τύπου, το οποίο είναι κατάλληλα διαμορφωμένο, ώστε να μπορεί να φορτώνει και να μεταφέρει οχήματα, μέσα στα οποία αποθηκεύονται διάφορα εμπορεύματα. Είναι μια παραλλαγή του container ship (πλοίο εμπορευματοκιβωτίων) με τη διαφορά ότι τα οχήματα φορτοεκφορτώνονται «κυλιόμενα» στους τροχούς τους, χωρίς να χρησιμοποιούνται άλλα μέσα φορτοεκφορτώσεως. Σε αυτή την ιδιομορφία οφείλεται και η διεθνής ονομασία των πλοίων αυτών ως πλοία Roll on/Roll off.

³¹ Βλ. σχετ. *Rygh K.E.*, Member of BIMCO DC and BARECON subcommittee, (26 June 2018): Barecon 2017, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα της Νορβηγικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου (NMLA) μέλους της Διεθνούς Ναυτιλιακής Επιτροπής (CMI) <<http://www.sjoretsforeningen.no/site/wp-content/uploads/2018/06/Barecon-2018-Karl-Even-Rygh.pdf>>

ειδικότερων όρων της συμβατικής αυτής μορφής. Όπως αναφέρεται και στην Εισηγητική Έκθεση της Συντακτικής Επιτροπής του σχεδίου ΚΙΝΔ, η ανωτέρω παράλειψη έγινε σκόπιμα, καθώς κρίθηκε ότι η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους εμφανίζει μια τέτοια ποικιλία και ρευστότητα, ώστε θα ήταν αδύνατο για το νομοθέτη να διαμορφώσει μια ρύθμιση, που δεν θα ήταν καταδικασμένη να μείνει ανεφάρμοστη³².

Παράλληλα και στη θεωρία του ναυτικού δικαίου υπάρχει αμφισβήτηση σχετικά με τη νομική φύση της σύμβασης παραχώρησης γυμνού σκάφους, αφού οι απόψεις που έχουν υποστηριχθεί επί του θέματος δεν είναι ομόφωνες ή επαρκώς αποσαφηνισμένες. Ομοφωνία υπάρχει μόνο στην περίπτωση κατά την οποία το σκάφος παραχωρείται για την εξυπηρέτηση σκοπών διάφορων προς το ναυτλιακό του προορισμό. Στην περίπτωση αυτή δεν αμφισβητείται ότι πρόκειται για σύμβαση μισθώσεως κινητού πράγματος³³. Αμφισβήτηση, ωστόσο, υπάρχει όταν το πλοίο διατίθεται για την πραγματοποίηση πλοών και λοιπών ναυτλιακών εργασιών. Έχει υποστηριχθεί η άποψη ότι η σύμβαση παραχώρησης της χρήσεως σκάφους προς ναυσιπλοΐα συνιστά ναύλωση³⁴, δεδομένου ότι υπεισέρχονται αναγκαίως οι ρυθμίσεις του ναυτικού δικαίου, όταν γεννώνται εκ της ανωτέρω εκμεταλλεύσεως αξιώσεις τρίτων (προνόμια κ.λ.π) που ασκούνται κατά του πλοίου και δεν δύνανται να αντιμετωπισθούν με τις διατάξεις του Α.Κ. Κατά την άποψη αυτή, πρόκειται για μια μορφή ναυλώσεως, η οποία δεν ρυθμίζεται από τον ΚΙΝΔ, αλλά η διαμορφωσή της καταλείπεται στις συμφωνίες των συμβαλλομένων μερών³⁵. Η κρατούσα, ωστόσο, στη θεωρία και ιδίως στη νομολογία³⁶ άποψη δέχεται ότι η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους προσομοιάζει με την απλή μίσθωση πράγματος και εφαρμογής τυγχάνουν οι αντίστοιχες διατάξεις του Α.Κ για τη μίσθωση.

³² *Καμβύσης, Δ., ο.π., σελ. 334, Κιάντου – Παμπούκη, Α., ο.π., σελ. 26, Χριστοδούλου, Φ., (1995):* Όρια ελευθερίας των συμβάσεων στην ναύλωση, Η απαγόρευση των απαλλακτικών ρητρών στη ρύθμιση της ευθύνης του εκναυλωτή κατά το ελληνικό δίκαιο, Πρακτικά και Εισηγήσεις 2^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου με θέμα «Εκμετάλλευση του πλοίου και συμβατική ελευθερία», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Πειραιάς 2000, σελ. 106

³³ *Γράβαρης, Β. Γ., ο.π., σελ.3, Δελούκας, Ν., ο.π. Ναυτικόν Δίκαιον, σελ. 259, πχ. ως ξενοδοχείο, αποθήκη κλπ*

³⁴ *Σαρλής, Π., ο.π. ΕΕμπΔ, §Ι, σελ. 321, υποστηρίζει ότι είτε το πλοίο παραχωρηθεί γυμνό, είτε επανδρωμένο πρόκειται για ναύλωση, Δελούκας, Ν., ο.π. Ναυτικόν Δίκαιον, §169, σελ. 254 εάν το πλοίο παραχωρηθεί επανδρωμένο πρόκειται για ναύλωση, διαφορετικά πρόκειται για μίσθωση, Πουλαντζάς, Ν. (1998):* Ναυτικό Δίκαιο, Τεύχος Α', Αθήνα: Εκδόσεις Α. Σταμούλης, υιοθετεί την ίδια άποψη με Δελούκα, Ότι συνιστά ναύλωση υποστηρίζουν οι Ripert, Chauveau και Rodiere, βλ. σχετ. *Γράβαρης, Β. Γ., ο.π., σελ.3-4, Κιάντου – Παμπούκη, Α., ο.π., σελ. 27.*

³⁵ *Κιάντου – Παμπούκη, Α., ο.π., σελ. 27.*

³⁶ Βλ. σχετ. υποσημείωση 11

Αντίστοιχη διχογνωμία και προβληματισμός υπάρχει και στις λοιπές ναυτικές νομοθεσίες, οι οποίες διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Σε εκείνες που εντάσσουν τη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους στο πλαίσιο της ναύλωσης³⁷ και σε εκείνες που την εξομοιώνουν με μίσθωση πράγματος³⁸. Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται το αγγλικό και το γερμανικό δίκαιο, τα οποία – όπως και το ελληνικό δίκαιο - δεν διαθέτουν ειδικές ρυθμίσεις για τη συγκεκριμένη μορφή σύμβασης. Έτσι, στο αγγλικό δίκαιο εφαρμογή έχουν οι κανόνες που ρυθμίζουν το «lease» (μίσθωση), ενώ στο γερμανικό δίκαιο η σύμβαση υπόκειται κατά το πλείστον στις διατάξεις του γερμανικού A.K για τη μίσθωση πράγματος.

Ανεξάρτητα από τις αναφερόμενες εκτιμήσεις πάνω σε αυτό το ζήτημα, αναμφισβήτητο είναι ότι η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους αποτελεί ένα κατ' εξοχήν δημιούργημα της πρακτικής των ναυτιλιακών συναλλαγών. Συνεπώς, οι τυχόν υπάρχοντες κανόνες δικαίου έχουν, κυρίως, ενδοτικό χαρακτήρα και εφαρμόζονται, είτε για να συμπληρώσουν τα κενά της συμβάσεως, είτε για να ερμηνεύσουν τη δήλωση βουλήσεως των συμβαλλομένων μερών. Ως εκ τούτου, οι συμβαλλόμενοι έχουν την ευχέρεια να διαπραγματευτούν και να διαμορφώσουν ελεύθερα τους όρους της μεταξύ τους σύμβασης, υποκείμενοι αποκλειστικά στους νόμους της ελεύθερης αγοράς, ήτοι στους κανόνες της προσφοράς και της ζήτησης³⁹. Σε αυτό συμβάλλει και το γεγονός ότι το ναυλοσύμφωνο (charter party⁴⁰), ήτοι το έγγραφο⁴¹ στο οποίο περιλαμβάνονται τα ουσιώδη στοιχεία της συμφωνίας των συμβαλλομένων, δεν καθορίζεται στο νόμο, ούτε υπόκειται σε συγκεκριμένο τύπο⁴².

³⁷ Αντάπασης, Α., ο.π., σελ.455-456 και 518 επ., υποσημ. 52, βλ. αρθ. 25-30 του γαλλικού διατάγματος της 31 Δεκεμβρίου 1966, αρ. 203 του ΕμπΚ της Τυνησίας, αρ. 723 του ναυτικού κώδικα της Αλγερίας.

³⁸ Βλ. ομοίως υποσημ. 53, αρθ. 376-383 του Ιταλικού Κωδ. Ναυσιπλοΐας, 90 του ελβετικού ναυτικού κώδικα και 1678-1687 του ΕμπΚ της Κολομβίας.

³⁹ Wilson J., ο.π., §1.1, σελ. 1

⁴⁰ Ο όρος «charter party» προέρχεται από το λατινικό «carta partita», ήτοι έγγραφο χωρισμένο σε μέρη. Ως ναυτιλιακός όρος χρησιμοποιείται ήδη από το 1375, βλ. σχετ. Martin-Clark D., ο.π., §10.1, σελ. 267, Eder E., Bennett H., Berry S., Foxton D., and Smith Ch., ο.π. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, §1-006, σελ. 2, υποσημ. 11, Gaskell N.J.J., Debattista C., and Swatton R.J., (1987): Chorley and Giles' Shipping Law, 8th Edition, London: Pitman, §10.3.1, σελ. 176, Παγουλάτος, Μ. (1966): Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής, Αθήνα: Τυπ. Μαυρίδη, σελ. 44.

⁴¹ Το ναυλοσύμφωνο έχει καθαρά αποδεικτικό χαρακτήρα και δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εγκυρότητά της ναύλωσης, η οποία έχει καθιερωθεί στο ελληνικό δίκαιο ως άτυπη. Αυτό σημαίνει ότι η ναύλωση μπορεί να συναφθεί και χωρίς έγγραφο, δεν επιτρέπεται όμως η απόδειξή της με μάρτυρες και τεκμήρια, παρά μόνο αν αποδειχθεί ότι το έγγραφο χάθηκε τυχαία, Βλ. σχετ. την ΕφΠειρ. 452/2008 ΕΠΣΚΕΜΠΔ 2008/1086 ΕΝΑΥΤΔ 2009/39, αν δεν καταρτισθεί έγγραφο, η σύμβαση μπορεί να αποδειχθεί μόνο με όρκο ή ομολογία, Ρόκας, Ι., ο.π., §116, σελ. 76-77 και τις διατάξεις των αρ. 393 §§2 και 3 και 394 §1 περ. γ' και 2 του ΚΠολΔ

⁴² Δεν απαιτείται συγκεκριμένος τύπος για τη σύμβαση παραχώρησης γυμνού πλοίου, Βλ. σχετ. Davis M., ο.π., §2.1, σελ. 7.

II. Πρότυπα ναυλοσύμφωνα

Η ναυτιλία είναι μια ακραιφνώς διεθνής βιομηχανία, συνεπώς έχει ανάγκη από διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα⁴³. Άλλωστε, βασικά γνωρίσματα του ναυτικού δικαίου και του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου αποτελούν, αφενός η τάση προς τη διεθνή ομοιομορφία και αφετέρου ο φιλελευθερισμός που διαπνέει τις ναυτιλιακές συμβάσεις. Την ανάγκη για ομοιομορφία στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές υιοθετεί σύσσωμη η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα με την έκδοση ποικίλων διεθνών συμβάσεων, κανονισμών, προτύπων ναυλοσυμφώνων και ρητρών, ώστε να αντιμετωπίζονται με ενιαίο τρόπο τα ανακύπτοντα νομικά ζητήματα.

Τα πρότυπα ναυλοσύμφωνα είναι προδιατυπωμένες συμβάσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν τις διεθνείς ναυτιλιακές πρακτικές σε θέματα που αφορούν τη σύναψη, εκτέλεση και λύση των συμβάσεων ναυλώσεως. Αυτές οι προδιατυπωμένες συμβάσεις έχουν διαφορετική προέλευση και περιεχόμενο· άλλες διαμορφώθηκαν στο πέρασμα των χρόνων με την ανάπτυξη ορισμένων κλάδων του εμπορίου και άλλες σχεδιάστηκαν από μεγάλες ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν αποκτήσει μονοπωλιακή θέση στη ναυτιλιακή αγορά. Ποικίλλουν δε ανάλογα με τη μορφή της ναύλωσης, την ιδιομορφία των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, το είδος αλλά και τη γεωγραφική περιοχή δραστηριοποίησης του πλοίου.

Τα πρότυπα ναυλοσύμφωνα, τα οποία χρησιμοποιούνται ευρύτατα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είτε υιοθετούνται ως έχουν, είτε αποτελούν τη βάση για τη συμφωνία των μερών. Οι συμβαλλόμενοι, λοιπόν, έχουν τη δυνατότητα να προβούν σε συμπληρώσεις, διορθώσεις και διαγραφές, προσθέτοντας και διαγράφοντας ρήτρες, προκειμένου να προσαρμόσουν το έντυπο κείμενο στις ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης και να κατοχυρώσουν πληρέστερα τα συμφέροντά τους. Με τη χρήση των ανωτέρω τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων επιδιώκεται αφενός ο σαφής καθορισμός των υποχρεώσεων των μερών, προκειμένου να αποφεύγονται οι αμφισβητήσεις και οι προστριβές και αφετέρου η διευκόλυνση των διαπραγματεύσεων στις διεθνείς συναλλαγές⁴⁴. Παράλληλα, η χρήση των προδιατυπωμένων συμβάσεων καλύπτει μερικώς την απουσία νομοθετικών διατάξεων και προσφέρει ασφάλεια δικαίου.

⁴³ Βλ. σχετ. Παπαγιαννόπουλος, Α., (2017): Principal της Common Progress Co Na SA και President Designate της διεθνούς ναυτιλιακής οργάνωσης Bimco, ομιλία-παρέμβαση στο 3^ο Ναυτιλιακό Συνέδριο της Ναυτεμπορικής με θέμα «Η ναυτιλία αρωγός στην προσπάθεια της Ευρώπης να πρωταγωνιστήσει στο παγκόσμιο εμπόριο»

⁴⁴ Παγουλάτος, Μ., ο.π., Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής, σελ. 49

III. Ο ρόλος της BIMCO

Υπάρχουν πολυάριθμοι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί, κυβερνητικοί και μη, που συμμετέχουν στη διαμόρφωση των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, αντιπροσωπεύοντας τα συμφέροντα των εκπροσώπων όλων των εμπλεκόμενων επαγγελματικών ομάδων⁴⁵ (π.χ. πλοιοκτητών, διαχειριστών, ναυλομεσιτών, πρακτόρων, αλληλασφαλιστικών οργανισμών και λοιπών ναυτιλιακών ενώσεων). Ο σημαντικότερος, ίσως, από αυτούς με εξέχοντα ρόλο στον τομέα των ναυλώσεων είναι το Διεθνές Συμβούλιο Ναυτιλίας των Χωρών της Βαλτικής (Baltic and International Maritime Council “BIMCO”). Η BIMCO ιδρύθηκε το 1905, στη Κοπεγχάγη, με την ονομασία «The Baltic and White Sea Conference». Πρωταρχικός της στόχος ήταν η εξασφάλιση των συμφερόντων των ευρωπαϊών πλοιοκτητών, μέσω μιας δεσμευτικής συμφωνίας η οποία σταθεροποιούσε τις τιμές των ναύλων στις συναλλαγές του εμπορίου ξυλείας της Βαλτικής. Σήμερα, όμως, αποτελεί τη μεγαλύτερη διεθνή ναυτιλιακή ένωση και αριθμεί περισσότερα από 2.100 μέλη, διαφόρων επαγγελματικών ομάδων, σε 120 χώρες. Συνεργάζεται με πολλούς άλλους διεθνείς οργανισμούς, εθνικές ενώσεις και τοπικούς φορείς για τη διευθέτηση θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος και διαθέτει ένα ευρύτατο σύστημα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων για την άμεση τεχνική και νομική υποστήριξη των μελών της⁴⁶.

Η πλειονότητα των εντύπων ναυλοσυμφώνων με διεθνή απήχηση εισήχθη στη ναυτιλιακή βιομηχανία από τη BIMCO, η οποία φροντίζει, παράλληλα, για την τροποποίηση τους, ώστε να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της ναυτιλιακής αγοράς και να ανταποκρίνονται στα νομολογιακά δεδομένα. Επιπλέον, διοργανώνει συνέδρια, στα οποία εγκρίνονται ναυλοσύμφωνα που έχουν εκδοθεί από άλλους φορείς ή οργανισμούς και γίνονται συζητήσεις για την ερμηνεία των όρων και των ρητρών των νέων ναυλοσυμφώνων. Σκοπός της BIMCO είναι η διαμόρφωση εμπορικά ευέλικτων συμφωνιών σε σαφή και κατανοητή γλώσσα. Ένας ακόμη στόχος της Ένωσης είναι η προώθηση της επιτυχούς εφαρμογής των νέων τεχνολογικών επιτευγμάτων, η απλοποίηση των διαδικασιών και η ενίσχυση της ψηφιοποίησης σε όλο το εύρος της ναυτιλίας. Ως πρωτοπόρος στους περισσότερους

⁴⁵ Σχινάς, Ι. (1995): Συμβατική ελευθερία, στάθμιση συμφερόντων και δημόσια τάξη στο δίκαιο της ναύλωσης, Πρακτικά και Εισηγήσεις 2ου Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου με θέμα «Εκμετάλλευση του πλοίου και συμβατική ελευθερία», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Πειραιάς, σελ. 28

⁴⁶ Βλ. σχετ. <<https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-history>>, Βλάχος Γ., Ψυχού Ε., (2011): Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, §3.1, σελ. 48-49.

τομείς, η BIMCO διαμόρφωσε το 2001 ένα διαδικτυακό σύστημα επεξεργασίας ναυλοσυμφώνων, το IDEA. Το σύστημα αυτό παρείχε ένα ασφαλές περιβάλλον επεξεργασίας των συμβάσεων της BIMCO και εφαρμόζε μια πρωτότυπη διαδικασία ελέγχου και καταγραφής των αλλαγών, ώστε να διακρίνεται το αυθεντικό κείμενο από τις ενσωματωμένες τροποποιήσεις. Τον Ιανουάριο του 2018 η Ένωση προώθησε ένα νέο λογισμικό επεξεργασίας συμβάσεων το SmartCon το οποίο βασίζεται σε ένα κρυπτογραφημένο έγγραφο word και παρέχει πρόσθετη ασφάλεια, σημαντικά βελτιωμένες λειτουργίες επεξεργασίας, επεξηγηματικές σημειώσεις και άμεση πρόσβαση στις ηλεκτρονικές μονάδες e-Learning. Επιπλέον, εφαρμόζει μια λειτουργία που στο παρελθόν φάνταζε αδύνατη· ελέγχει τον τρόπο χρήσης του εγγράφου ακόμη κι αν ο χρήστης είναι εκτός δικτύου. Με τον ανωτέρω τρόπο επεξεργασίας διασφαλίζεται η ακεραιότητα και νομιμότητα του εγγράφου, αφού οι διενεργηθείσες αλλαγές προβάλλονται ταυτόχρονα και στους δύο συμβαλλομένους. Το SmartCon έδωσε στη BIMCO την ευκαιρία να επαναπροσδιορίσει τον τρόπο χρήσης των εγγράφων της και αποτέλεσε την αφορμή για τη διεξαγωγή περαιτέρω ερευνών σχετικά με τη χρήση των ναυλοσυμφώνων και άλλων ναυτιλιακών συμβάσεων στο μέλλον⁴⁷.

IV. Το ναυλοσύμφωνο «Barecon»

Δεδομένου ότι η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους είναι κατ' εξοχήν δημιούργημα της ναυτιλιακής πρακτικής, που διαπλάστηκε και εξελίχθηκε με το πέρασμα των χρόνων, δεν δημιουργεί εντύπωση το γεγονός ότι μέχρι και το 1970 δεν υπήρχαν τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα για τη ρύθμιση της, παρά μόνο ιδιωτικά έγγραφα και παλαιού τύπου κρατικές συμβάσεις που είχαν διαμορφωθεί κατά τη διάρκεια του δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου⁴⁸. Το 1974 η BIMCO δημοσίευσε, για πρώτη φορά, δύο τύπους συμβάσεων, το Barecon A και το Barecon B (το οποίο αφορούσε ναυπηγούμενα πλοία) για τη ρύθμιση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλομένων μερών. Οι συμβάσεις αυτές αναθεωρήθηκαν και ενσωματώθηκαν σε ενιαίο κείμενο το 1989. Ακολούθησαν άλλες δύο αναθεωρήσεις, το 2001 και η πιο πρόσφατη το 2017. Το Barecon αποτελεί το πιο δημοφιλέστερο ναυλοσύμφωνο στην κατηγορία του και ίσως, ένα από τα πιο εύχρηστα και

⁴⁷ Hunter G., (2018): Smart Contracts-The Bimco Experience, 14o Annual International Colloquium «New Technologies and Shipping/Trade Law, 10-11 September 2018, Swansea University.

⁴⁸ Davis M., ο.π. §3.1, σελ. 19

πληρέστερα ναυλοσύμφωνα στη διεθνή συναλλακτική πρακτική. Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι, παρά την ευρύτατη χρήση του στις διεθνείς συναλλαγές, σπανίως ανακύπτουν περιπτώσεις διενέξεων, λόγω παρερμηνείας των ρυθμίσεων του, που να καταλήγουν σε διαιτητικές ή δικαστικές διαμάχες. Οι ραγδαίες, ωστόσο, οικονομικές, τεχνολογικές και νομολογιακές εξελίξεις, οι οποίες συμβάλλουν ουσιαστικά στη διαμόρφωση των ρυθμίσεων και των όρων εκτέλεσης των συμβάσεων ναυλώσεως, επιτάσσουν την περιοδική αναθεώρησή του, ώστε να συμβαδίζει με τις σύγχρονες εμπορικές και ναυτιλιακές πρακτικές.

Η νέα έκδοση του *Barecon*, είναι περισσότερο απλή και κατανοητή από την προηγούμενη, καθώς ενοποιήθηκαν ορισμοί και διατυπώσεις, ώστε να αποφεύγονται οι άσκοπες επαναλήψεις και προστέθηκαν χρήσιμοι ορισμοί λέξεων και εννοιών, που εντοπίζονται σε διάφορες ρήτρες της σύμβασης, προς διευκόλυνση των συμβαλλομέρων μερών. Στα χαρακτηριστικά του νέου ναυλοσυμφώνου συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, οχτώ νέες συμβατικές ρήτρες· η ρήτρα 6 για την τοποθέτηση αντιπροσώπων πάνω στο πλοίο για λόγους «εξοικείωσης» (*familiarisation*) πριν την παράδοση/επαναπαράδοση του πλοίου, η ρήτρα 9 η οποία εισάγει μία νέα ρύθμιση για τον υπολογισμό του κόστους των εναπομείναντων στις δεξαμενές του πλοίου καυσίμων και λιπαντικών ελαίων, η ρήτρα 28 για την αντιμετώπιση της διαφθοράς, η ρήτρα 29 για τις οντότητες που υπόκεινται σε περιορισμούς και οι ρήτρες 35-38 οι οποίες σχετίζονται με θέματα εγκυρότητας και ερμηνείας της σύμβασης.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι από τη νέα έκδοση του *Barecon* αφαιρέθηκαν οι ρήτρες για την διατήρηση της κλάσης του πλοίου και τους πολεμικούς κινδύνους. Συγκεκριμένα, περιττή θεωρήθηκε η ρήτρα 14(1) (*classification*) του πρότερου ναυλοσυμφώνου, σύμφωνα με την οποία ο κύριος υποχρεούνταν να φροντίζει για τη διατήρηση της κλάσης του πλοίου και την επικαιροποίηση όλων των απαραίτητων, για την εκμετάλλευση και λειτουργία του πλοίου, πιστοποιητικών. Η ρύθμιση εφαρμόζοταν σε σπάνιες περιπτώσεις, όταν η διάρκεια της σύμβασης ήταν ιδιαίτερα σύντομη και θεωρείτο μάταιη η μεταβίβαση των ανωτέρων υποχρεώσεων στους μισθωτές. Ωστόσο, η αδυναμία ελέγχου και παρέμβασης του κυρίου στη διαχείριση του πλοίου, κατέδειξε την αναγκαιότητα αφαίρεσης της εν λόγω ρύθμισης. Επίσης, από την τελευταία έκδοση του ναυλοσυμφώνου αφαιρέθηκε η ρήτρα για τους πολεμικούς κινδύνους (*war*), καθώς

θεωρήθηκε ότι αρμόζει περισσότερο στις συμβάσεις χρονοναύλωσης και ναύλωσης κατά ταξίδι⁴⁹. Οι μισθωτές, ως de facto κύριοι του πλοίου, υποχρεούνται να συνάπτουν σύμβαση ασφάλισης για πολεμικούς κινδύνους, συνεπώς δεν δικαιολογείται η επιβολή οιοδήποτε περιορισμού ως προς τη διέλευση ή εκμετάλλευση του πλοίου σε συγκεκριμένες περιοχές που αξιολογούνται από τη ναυτιλιακή κοινότητα ως επικίνδυνες.

Αλλαγές, ουσιώδεις αλλά και επουσιώδεις, επήλθαν σε όλες, σχεδόν, τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου. Η πιο σημαντική, όμως, τροποποίηση αφορά τις ρυθμίσεις για τη θαλάσσια ασφάλιση. Η αλλαγή που επήλθε στη διατύπωση της ρήτρας υπήρξε αναγκαία συνέπεια της απόφασης που εξέδωσε το Supreme Court στην υπόθεση “Ocean Victory”, η οποία θα αναλυθεί στο οικείο μέρος. Υπάρχουν όμως και ρήτρες οι οποίες μεταφέρθηκαν αυτούσιες ή με ελάχιστες διαφοροποιήσεις στη λεκτική τους διατύπωση. Οι ρήτρες αυτές αφορούν τους εμπορικούς περιορισμούς (trading restrictions-ρήτρα 11), τις συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων (contracts of carriage-ρήτρα 12), την επιθαλάσσια αρωγή (Salvage-ρήτρα 23) και τη γενική αβαρία (General Average-ρήτρα 25).

Τέλος, αναφορικά με τη δομή του ναυλοσυμφώνου πρέπει να επισημανθούν τα εξής: Το Barecon είναι χωρισμένο σε πέντε ενότητες. Στο πρώτο μέρος (Part I), το οποίο αποτελείται από κενά πλαίσια (box layout), συμπληρώνονται τα στοιχεία των συμβαλλομένων μερών, τα χαρακτηριστικά του πλοίου και οι λεπτομέρειες που αφορούν κάθε σύμβαση (διάρκεια ναύλωσης, μίσθωμα κλπ.). Στο δεύτερο μέρος (Part II) περιλαμβάνονται οι βασικές τυποποιημένες ρήτρες με τους γενικούς και ειδικούς όρους της σύμβασης. Η τρίτη, τέταρτη και πέμπτη ενότητα (Part III, IV, V) ενσωματώνουν μια σειρά προαιρετικών ρυθμίσεων που ενεργοποιούνται, μόνο κατόπιν επιλογής των συμβαλλομένων μερών και σχετίζονται με θέματα που αφορούν τη μίσθωση νεότευκτων πλοίων, το δικαίωμα προαιρέσεως αγοράς του μισθωμένου πλοίου και τη νηολόγηση του πλοίου σε νηολόγια γυμνής ναύλωσης⁵⁰. Τέλος, στο προοίμιο του ναυλοσυμφώνου περιλαμβάνεται ερμηνευτικός κανόνας,

⁴⁹ Βλ. σχετ. επεξηγηματικές σημειώσεις για το πρότυπο ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 (explanatory notes) που διατίθενται μέσω της ιστοσελίδας της BIMCO <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>> , σελ. 18

⁵⁰ Πρόκειται για την «παράλληλη νηολόγηση» (parallel registration) ή «διπλή νηολόγηση» (dual registration). Το πλοίο που έχει νηολογηθεί υπό τη σημαία ενός κράτους, λαμβάνει την άδεια να υψώσει τη σημαία ενός δεύτερου κράτους για το χρονικό διάστημα που διαρκεί η «ναύλωση» γυμνού σκάφους. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τα πλεονεκτήματα αυτής της πρακτικής θα αναλυθούν στο οικείο μέρος (B' Μέρος –ενότητα 6.3)

σύμφωνα με τον οποίο οι όροι και οι προϋποθέσεις της πρώτης ενότητας (Part I) υπερισχύουν έναντι των ρυθμίσεων της δεύτερης ενότητας (Part II) σε περίπτωση που ανακύψει οποιαδήποτε σύγκρουση ή αντίθεση μεταξύ τους. Αντιστοίχως, σε περίπτωση εφαρμογής των προαιρετικών ρυθμίσεων της τρίτης, τέταρτης και πέμπτης ενότητας (Part III, IV, V), ορίζεται ότι αυτές δεν θα υπερισχύουν των ρυθμίσεων της πρώτης και δεύτερης ενότητας (Part I, II) στην έκταση που υφίσταται τέτοια αντίθεση μεταξύ τους.

V. Αντικείμενο μελέτης

Η παρούσα μελέτη είναι αφιερωμένη στην ανάλυση και αξιολόγηση των νέων και τροποποιημένων ρητρών του Barecon 2017, η οποία θα χωριστεί σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος θα εξεταστούν οι ρήτρες που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων μερών, ενώ στο δεύτερο μέρος γίνεται αναφορά στις βασικές και προαιρετικές ρυθμίσεις του ναυλοσυμφώνου που αφορούν σε θέματα εκτέλεσης και λύσης της σύμβασης. Η ανάλυση των ανωτέρω θεμάτων συνοδεύεται, όπου κρίνεται απαραίτητο, με παραπομπές σε αποφάσεις της αγγλικής νομολογίας, η οποία αποτελεί το γενεσιουργό παράγοντα αναθεώρησης και εκσυγχρονισμού των πρότυπων ναυλοσυμφώνων.

Θεωρήθηκε σκόπιμο, τέλος, προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν παρερμηνείες κατά την ανάλυση των ρητρών του ναυλοσυμφώνου και κατά τον σχολιασμό των αποφάσεων της αγγλικής νομολογίας, να χρησιμοποιηθεί στην παρούσα μελέτη η συνήθης ορολογία που έχει καθιερωθεί στο αγγλικό δίκαιο και στη ναυτιλιακή πρακτική για τις συμβάσεις παραχώρησης γυμνού σκάφους. Μολονότι, λοιπόν, στο ελληνικό δίκαιο έχει αποκρυσταλλωθεί η άποψη ότι η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους συνιστά μίσθωση και όχι ναύλωση, στη παρούσα μελέτη θα ακολουθηθεί κατά την ανάλυση των ρητρών του ναυλοσυμφώνου η πρακτική θεώρηση του αγγλοσαξονικού δικαίου και στα επόμενα κεφάλαια θα γίνει χρήση των όρων «ναύλωση» γυμνού πλοίου (bareboat charter) αντί για μίσθωση και «ναυλωτής» (charterer) αντί για μισθωτής.

ΜΕΡΟΣ Α΄

Ρήτρες που αφορούν στις υποχρεώσεις και στα δικαιώματα των συμβαλλομένων μερών

1. Υποχρεώσεις του κυρίου του πλοίου

Όπως επισημάνθηκε και στο προοίμιο της παρούσας μελέτης, η σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους δεν συνιστά σύμβαση ναύλωσης, με την ακριβή έννοια του όρου, αλλά μίσθωση στην οποία ο κύριος υποχρεούται να μεταβιβάσει την κατοχή και χρήση αξιόπλοου πλοίου στο ναυλωτή. Η ανωτέρω υποχρέωση είναι θεμελιώδης και αποτελεί την ουσία κάθε σύμβασης παραχώρησης γυμνού σκάφους, ανεξάρτητα από τη διαπραγματευτική ισχύ των μερών, τη διάρκεια της σύμβασης, το είδος και τον τρόπο απασχόλησης του πλοίου. Στις επόμενες παραγράφους, ακολουθεί ανάλυση των κυριότερων υποχρεώσεων του κυρίου του πλοίου, όπως διαμορφώνονται στο νέο Barecon, με παραπομπή στις αντίστοιχες ρήτρες και τις σχετικές αποφάσεις της νομολογίας.

1.1. Παράδοση του πλοίου (ρήτρα 3)

Η ρήτρα 3 αντιστοιχεί στην ταυτάριθμη ρήτρα του Barecon 2001 και αποτυπώνει την κύρια και βασική υποχρέωση που αναλαμβάνει ο κύριος του πλοίου κατά τη σύναψη της σύμβασης. Περίπτωση εξαίρεσης και μη εφαρμογής της ρήτρας υπάρχει, μόνο, εάν τα συμβαλλόμενα μέρη ενεργοποιήσουν το τρίτο μέρος (Part III) της σύμβασης για την παραχώρηση νεότευκτου πλοίου, οπότε θα εφαρμοσθούν οι εκεί αναφερόμενοι όροι και προϋποθέσεις, που θα αναλυθούν στο οικείο μέρος.

Ειδικότερα, στην παράγραφο 3(a) της ρήτρας ορίζεται ότι ο κύριος υποχρεούται να παραδώσει το πλοίο αξιόπλοο και έτοιμο, από κάθε άποψη, για να παράσχει τις υπηρεσίες που απαιτούνται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα σημεία 4 και 6 του πρώτου μέρους του ναυλοσύμφωνου (Part I). Το περιεχόμενο της ανωτέρω υποχρέωσης έχει μεταβληθεί σημαντικά στην τελευταία έκδοση του Barecon, αφού από τη διατύπωση της ρύθμισης αφαιρέθηκε ο όρος «due diligence⁵¹», ο οποίος

⁵¹ Η υποχρέωση του μεταφορέα να επιδείξει την προσήκουσα επιμέλεια προκειμένου να εξασφαλίσει ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο πριν και κατά την έναρξη του πλου, περιέχεται στο αρ. 3§1 των Κανόνων

λειτουργούσε προς όφελος του κυρίου, περιορίζοντας το εύρος της ευθύνης του⁵². Προκειμένου, ωστόσο, να καταστούν σαφείς και κατανοητές οι προεκτάσεις της ανωτέρω τροποποίησης, κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια σύντομη αναφορά στην έννοια και στο περιεχόμενο της αξιοπλοΐας κατά το common law, και συνακόλουθα στο αν αυτή αποτελεί ουσιώδη όρο ικανό να οδηγήσει σε πρόωρη λύση της σύμβασης.

Η έννοια της αξιοπλοΐας κατά το common law

Η έννοια της αξιοπλοΐας είναι σχετική⁵³ και εξαρτάται από ποικίλους παράγοντες που μπορούν να μεταβάλλουν το περιεχόμενό της, όπως την ηλικία και την κατασκευή του πλοίου⁵⁴, το είδος του φορτίου⁵⁵, τη διάρκεια, το είδος και τα στάδια του ταξιδιού⁵⁶, την επαρκή επάνδρωση⁵⁷, τον εξοπλισμό (συστήματα ψύξης⁵⁸, γερανοί⁵⁹, καύσιμα⁶⁰ κλπ), τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά που απαιτούνται⁶¹ από

Χάγης – Βίσμπυ. Σύμφωνα με το άρθρο δεύτερο του Ν. 2107/1992 οι κανόνες εφαρμόζονται στην Ελλάδα και έχουν ισχύ για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται υπό φορτωτική, όπου τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης ανήκουν σε διαφορετικά κράτη, καθώς επίσης και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων. Οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ δεν εφαρμόζονται στα ναυλοσύμφωνα. Εάν όμως τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν την εφαρμογή τους, θα πρέπει να τους ενσωματώσουν χρησιμοποιώντας τη ρήτρα «paramount».

⁵² Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη για επίδειξη της προσήκουσας επιμέλειας είναι χρονικά και εννοιολογικά περιορισμένη, συγκριτικά με την απόλυτη υποχρέωση που θέτει το common law για το ζήτημα της αξιοπλοΐας. Ειδικότερα, η επίδειξη της προσήκουσας επιμέλειας α) αφορά μόνο το χρονικό διάστημα πριν και κατά την έναρξη του πλου και β) ερμηνεύεται από τα δικαστήρια ως «exercise of reasonable care and skill», συνεπώς δεν καλύπτει τα κρυμμένα ελαττώματα, τα οποία ο κύριος δεν γνώριζε, ούτε μπορούσε να γνωρίζει, εκτός αν ήταν εμφανή κατά την άσκηση ενός τακτικού ελέγχου ή επιθεώρησης. Στην περίπτωση δε που το ελάττωμα ήταν εμφανές κατά την άσκηση ενός τακτικού ελέγχου, ο κύριος του πλοίου δεν μπορεί να απεκδυθεί των ευθυνών του επικαλούμενος πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από επιθεωρητή ή τον αρμόδιο νηογνώμονα βλ. σχετ. *Girvin S.*, (December 2017): The obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα της Νομικής Σχολής Ναυτικού Δικαίου του Πανεπιστημίου της Σιγκαπούρης <<https://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1711.pdf>>, §10, σελ. 39 επ., *Davis M.*, ο.π. Bareboat Charters, §4.6, σελ. 24

⁵³ *Eder E., Bennett H., Berry S., Foxton D., and Smith Ch.*, ο.π., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, §7-021, σελ. 131

⁵⁴ Βλ. σχετ. *Burges v Wickham* (1863) 3 B. & S. 669, *Steel v State Line Steamship Co* (1877) 3 App Cas 72,77,84,88

⁵⁵ Βλ. *Stanton v Richardson* (1874) L.R 9 C.P 390; επικυρώθηκε (1875) 45 L.J.Q.B 78 HL, *Tattersall v National Steamship Co* (1884) 12 Q.B.D 297

⁵⁶ Βλ. σχετ. *Empresa Cubana Importada de Alimentos “Alimport” v Iasmos Shipping Co SA (The Good Friend)* [1984] 2 Lloyd’s Rep. 586

⁵⁷ Βλ. σχετ. *Nothern Commercial Co v Lindblom* (1908) 162 F 250 (9th Cir), 254, *Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* [1962] 2 QB 26, 34

⁵⁸ Βλ. σχετ. *Martin v Southwark* (1903) 24 S Ct 1.

⁵⁹ Βλ. σχετ. *Parsons Corp v Scheepvaartonderneming (The Happy Ranger)* [2006] EWHC 122; [2006] 1 Lloyd’s Rep. 649

⁶⁰ Βλ. σχετ. *McIver v Tate Steamers* [1903] 1 KB 362, *The Makedonia* [1962] 1 Lloyd’s Rep. 316

⁶¹ Ο αναθεωρημένος κατάλογος πιστοποιητικών και εγγραφών, τα οποία είναι υποχρεωμένα να φέρουν όλα τα πλοία σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Θαλάσσιου Οργανισμού (International Maritime Organization – IMO) έχει δημοσιευθεί στην ιστοσελίδα του <FAL.2-Circ.131-MEPC.1-Circ.873-MS.C.1-Circ.1586-LEG.2-Circ.3>

το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και από τις δημόσιες αρχές στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου⁶². Ως εκ τούτου, τα ναυλοσύμφωνα και οι λοιπές συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων δεν περιέχουν, συνήθως, σαφή ορισμό της⁶³ με αποτέλεσμα το περιεχόμενο της να συμπληρώνεται από τις παραδοχές της διαμορφωθείσης νομολογίας.

Στο αγγλοσαξονικό δίκαιο η αξιοπλοία συνιστά απόλυτη και αυστηρή υποχρέωση του κυρίου του πλοίου και δεν αρκεί η επίδειξη της προσήκουσας επιμέλειας ή οποιασδήποτε άλλης εύλογης προσπάθειας για την ικανοποίηση της ανωτέρω απαίτησης. Αυτό σημαίνει ότι ο κύριος ευθύνεται για κάθε παραβίαση της υποχρέωσής του, ανεξάρτητα από την ύπαρξη υπαιτιότητας⁶⁴. Ευθύνεται ακόμη και για, τυχόν, κρυμμένα ελαττώματα που υπήρχαν κατά την παράδοση του πλοίου, έστω και αν κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για τον εντοπισμό τους⁶⁵. Ωστόσο, ο κύριος του πλοίου δεν υποχρεούται να παραδώσει ένα πλοίο τέλειο, ικανό να αντιμετωπίσει κάθε πιθανό κίνδυνο⁶⁶. Το καθήκον του περιορίζεται στη παράδοση ενός πλοίου κατάλληλα κατασκευασμένου, εξοπλισμένου, εφοδιασμένου και επανδρωμένου, ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει, επαρκώς, τους συνήθεις θαλάσσιους κινδύνους⁶⁷, στους οποίους εκτίθεται κατά τη διάρκεια του

⁶² Βλ. σχετ. *Dutton v Powles* (1862) 31 L.J.Q.B. 191, *Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft GmbH v Tossa Marine Co Ltd* [1985] 2 Lloyd's Rep. (vessel "fitted for service" although lacking I.T.F certificate)

⁶³ Βλ. σχετ. *Girvin S.*, ο.π., §4, σελ.1 και 7

⁶⁴ Βλ. σχετ. *Girvin S.*, ο.π., §5.1, σελ. 19

⁶⁵ Βλ. σχετ. *McFadden Brothers & Co v. Blue Star Line Ltd* [1905] 1 KB 697, pp.703-705, στην οποία ο Δικαστής Channell J. επεσήμανε: «*[The] warranty is an absolute warranty; that is to say, if the ship is in fact unfit at the time when the warranty begins, it does not matter that its unfitness is due to some latent defect which the shipowner does not know of, and it is no excuse for the existence of such a defect that he used his best endeavours to make the ship as good as it could be made*».

⁶⁶ Βλ. σχετ. *President of India v West Coast Steamship Co (The Portland Trader)* [1963] 2 Lloyd's Rep 278, pp. 280-281 (Dist Ct, Oregon): «*Although the duty to furnish a seaworthy ship is absolute and is a species of liability without fault, limited neither by concepts of negligence nor by those which might be contractual in nature, (Seas Shipping Co. Inc. v. Sieracki, (1946) 328 U.S. 85, 66 S. Ct. 872, 90 L. Ed. 1099; Mahnich v. Southern S.S. Co., 321 U.S. 96, 64 S. Ct. 455, 88 L. Ed. 561); the obligation does not require the owner to furnish a ship or gear beyond that which is reasonably fit for the use intended. In other words, the standard is not an accident-free ship, nor an obligation to provide a ship or gear which might withstand all conceivable hazards. In the last analysis, the obligation, although absolute, means nothing more or less than the duty to furnish a ship and equipment reasonably suitable for the intended use or service. (Mitchell v. Trawler Racer, Inc., 362 U.S. 539, 80 S. Ct. 926, 4 L. Ed. 2d 941; Boudoin v. Lykes Bros. S.S. Co., Inc., 348 U.S. 336, 75 S. Ct. 382, 99 L. Ed. 354; Michalic v. Cleveland Tankers, Inc., 364 U.S. 325, 81 S. Ct. 6, 5 L. Ed. 2d 20)*».

⁶⁷ Βλ. σχετ. ως άνω *McFadden Brothers & Co v. Blue Star Line Ltd* [1905] 1 KB 697 pp. 703-705, στην οποία ο Δικαστής Channell J. επεσήμανε: «*...the warranty of seaworthiness in the ordinary sense of that term, the warranty, that is, that the ship is fit to encounter the ordinary perils of the voyage, is a warranty only as to the condition of the vessel at a particular time, namely, the time of sailing..*» και στην υπόθεση *Kopitoff v Wilson* (1876) 1 QBD 377 at p 380, στην οποία ο Δικαστής Field J. τόνισε ότι

συμφωνηθέντα πλου. Η μέθοδος δε, που έχει καθιερωθεί και εφαρμόζεται στην πλεινότητα των δικαστικών υποθέσεων προκειμένου να κριθεί πότε ένα πλοίο θεωρείται αξιόπλοο παρουσιάστηκε από το Δικαστή Channell J. κατά την εκδίκαση της υπόθεσης *McFadden v Blue Star Line*⁶⁸ και συνοψίζεται στα εξής: «Ένα σκάφος πρέπει να διαθέτει το βαθμό καταλληλότητας που ένας συνηθισμένος, προσεκτικός και συνετός ιδιοκτήτης θα απαιτούσε να έχει το σκάφος του κατά την έναρξη του ταξιδιού του, λαμβανομένων υπόψη όλων των πιθανών συνθηκών... Εάν το ελάττωμα υπήρχε, η ερώτηση που πρέπει να τεθεί είναι: ένας συνετός πλοιοκτήτης, ο οποίος γνώριζε την ύπαρξη του ελαττώματος, θα απαιτούσε την επισκευή του πριν επιτρέψει τον απόπλου; Εάν το έκανε, το πλοίο δεν θα ήταν αξιόπλοο κατά την έννοια της αναληφθείσης υποχρεώσεως του».

Γίνεται δεκτό από την αγγλική νομολογία ότι η αξιοπλοΐα συνιστά «innominate term⁶⁹». Ως εκ τούτου οι επερχόμενες, της παραβίασεως της, συνέπειες ποικίλουν και μεταβάλλονται ανάλογα με τη σοβαρότητα της παραβίασης. Όπως επεσήμανε και ο Λόρδος Devlin LJ κατά την εκδίκαση της υπόθεσης *Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd*⁷⁰ στο Εφετείο (Court of Appeal): «οι νομικές συνέπειες της παραβίασης ενός τέτοιου καθήκοντος εξαρτώνται από τη φύση του γεγονότος που οδήγησε σε αυτή και από το αν το αντισυμβαλλόμενο μέρος στερείται πλήρως την περαιτέρω χρήση του πλοίου⁷¹». Έτσι, λοιπόν, μόνο σε περίπτωση ολικής απώλειας των ωφελειών από τη σύμβαση, το αντισυμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να προβεί σε πρόωρη καταγγελία της σύμβασης (repudiate the contract) και να αξιώσει τη σχετική αποζημίωση. Εάν, η αναξιοπλοΐα δεν κρίνεται ιδιαίτερος σοβαρή και το ελάττωμα δύναται να αποκατασταθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, οι ναυλωτές δεν δικαιούνται να προβούν σε λύση της σύμβασης. Οποιαδήποτε δε, τέτοια ενέργεια από μέρους τους θα συνιστούσε σοβαρή παραβίαση του ναυλοσυμφώνου (η οποία χαρακτηρίζεται στο αγγλικό δίκαιο ως «repudiatory

ο μεταφορέας πρέπει να διαθέτει πλοίο : «fit to meet and undergo the perils of the sea and other incidental risks which of necessity she must be exposed in the course of the voyage».

⁶⁸ Βλ. σχετ. *McFadden Brothers & Co v. Blue Star Line Ltd* [1905] 1 KB 697 (Channel J.), *FC Bradley & Sons Ltd v Federal Steam Navigation Co Ltd* (1926) 44 Ll LR 446, 454, *Ever Lucky Shipping Co Ltd v Sunlight Mercantile Pte Ltd* [2003] SGHC 80, [40].

⁶⁹ Οι όροι που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία χαρακτηρίζονται ως «conditions» (θεμελιώδεις όροι της σύμβασης) ή warranties (εγγυητικοί όροι της σύμβασης) ανάλογα με τις συνέπειες που επιφέρει η παραβίασή τους στην εκάστοτε περίπτωση. Βλ. σχετ. *Girvin S.*, ο.π., §6.1, σελ. 23 επ.

⁷⁰ [1961] 2 Lloyd's Rep 478

⁷¹ Παρατίθεται αυτούσιο το χωρίο για την ορθή κατανόηση του κειμένου: «...the legal consequences of a breach of such an undertaking, unless provided for expressly in the contract, depend upon the nature of the event to which the breach gives rise and do not follow automatically from a prior classification of the undertaking as a 'condition' or a 'warranty'».

breach») και θα έδινε το δικαίωμα στον κύριο του πλοίου να προβεί σε λύση της σύμβασης⁷².

Το ζήτημα της αξιοπλοΐας στα ναυλοσύμφωνα Barecon

Η πρότερη έκδοση του Barecon (1989) διατύπωνε στη ρήτρα 2 (Delivery)⁷³ τη ρητή υποχρέωση του κυρίου να παραδώσει αξιόπλοο πλοίο, καταβάλλοντας την προσήκουσα επιμέλεια⁷⁴ («due diligence»). Όπως επισημάνθηκε και ανωτέρω⁷⁵, ο συγκεκριμένος όρος περιορίζει το εύρος της ευθύνης του κυρίου, αφού καταλαμβάνει συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (πριν και κατά την έναρξη του πλου) και ερμηνεύεται από τα δικαστήρια ως «exercise of reasonable care and skill», συνεπώς δεν καλύπτει τα κρυμμένα ελαττώματα, τα οποία ο κύριος δεν γνώριζε, ούτε μπορούσε να γνωρίζει. Μάλιστα, η ανωτέρω ρήτρα εξετάστηκε πρόσφατα στην υπόθεση Delaware North Marine Experience Pty Ltd v The Ship "Eye-Spy"⁷⁶. Κατά την εκδίκαση της υπόθεσης αναδείχθηκαν κρίσιμα νομικά ζητήματα αναφορικά με το εύρος της ευθύνης του κυρίου του πλοίου βάσει της ερμηνείας του όρου «due diligence». Επίσης, διασαφηνίστηκαν ουσιώδη θέματα, όπως ο ορισμός περί κρυμμένου ή λανθάνοντος ελαττώματος («latent defect»)⁷⁷ και συνακόλουθα προσδιορίστηκε το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για την αποκατάστασή του, στην περίπτωση που έγινε αποδοχή του ναυλωμένου πλοίου με τον όρο «as is, where is»⁷⁸. Ειδικότερα, ο Δικαστής McKerracher J. διαπίστωσε ότι η βλάβη που παρουσιάστηκε στο πλοίο "Eye-Spy" οφείλονταν σε κρυμμένο ελάττωμα. Έκρινε όμως ότι υπήρχαν ενδείξεις για προϋπάρχοντα προβλήματα στο πλοίο, τα οποία ο κύριος όφειλε να λάβει υπόψη του. Συνεπώς, η παράλειψη⁷⁹ του κυρίου του πλοίου να λάβει τα

⁷² Βλ. σχετ. The Hermosa [1980] 1 Lloyd's Rep 638 and [1982] 1 Lloyd's Rep 570 (CA)

⁷³ Barecon 89, ρήτρα 2, γραμμές 11-14.

⁷⁴ Ο κύριος του πλοίου υποχρεούται να καταβάλει τη δέουσα επιμέλεια ώστε το πλοίο α) να είναι αξιόπλοο («seaworthiness») και β) να είναι έτοιμο από κάθε άποψη όσον αφορά το σώμα, τις μηχανές και τον εξοπλισμό για να εκτελέσει τις συμφωνηθείσες στη σύμβαση ναύλωσης υπηρεσίες («readiness»), βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π., §4.5, σελ. 23-24.

⁷⁵ Βλ. σχετ. υποσημείωση 52

⁷⁶ [2017] FCA 708 at [256]

⁷⁷ Πρόκειται για ένα ελάττωμα το οποίο δεν γίνεται εύκολα αντιληπτό σε έναν τυπικό έλεγχο αλλά συνήθως απαιτείται εξειδικευμένος έλεγχος προκειμένου να εντοπιστεί. Βλ. σχετ. ανάλυση στις επόμενες παραγράφους.

⁷⁸ Το Δικαστήριο έκρινε ότι μια ρήτρα που περιλαμβάνει τον όρο "as is, where is" δεν απαλλάσσει τον κύριο του πλοίου από την ευθύνη του για τα λανθάνοντα ελαττώματα, ιδιαίτερα όταν το ναυλοσύμφωνο μεταθέτει ρητώς την ευθύνη για αυτά στον κύριο του πλοίου.

⁷⁹ Η έλλειψη της δέουσας επιμέλειας συνιστά αμέλεια. (Lack of «due diligence» is negligence), βλ. σχετ. *Union of India v NV Reederij Amsterdam (The Amstelslot)* [1963] 2 Lloyd's Rep 223 at p. 235 (Lord Devlin)

απαραίτητα μέτρα, γνωρίζοντας ότι υπήρχε ένα πρόβλημα το οποίο δεν είχε αποκατασταθεί δεόντως, συνιστούσε παραβίαση του καθήκοντος επίδειξης της προσήκουσας επιμέλειας.

Στην επόμενη έκδοση του Barecon 2001, η ρήτρα εκσυγχρονίστηκε με την προσθήκη νέας παραγράφου σύμφωνα με την οποία το σκάφος έπρεπε να διαθέτει όλα τα απαραίτητα, για την εκτέλεση της εμπορικής του δραστηριότητας, έγγραφα και πιστοποιητικά. Η διατύπωση, ωστόσο, αναφορικά με το απαιτούμενο επίπεδο ευθύνης παρέμεινε η ίδια⁸⁰.

Η πρόσφατη έκδοση του Barecon 2017, όπως επισημάνθηκε και ανωτέρω, επέφερε εκτεταμένες αλλαγές, καθώς διευρύνθηκε το όριο ευθύνης του κυρίου του πλοίου, με την καθιέρωση της απόλυτης υποχρέωσης παράδοσης αξιόπλου σκάφους, κατά τις ανωτέρω αναφερόμενες αρχές του common law. Το ανωτέρω αυστηρό καθεστώς ευθύνης μπορεί να περιοριστεί μόνο με την εισαγωγή ρητών όρων στο ναυλοσύμφωνο, όπως με την ενσωμάτωση της ρήτρας «paramount clause», η οποία ενεργοποιεί την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, που μεταβάλλουν την απόλυτη υποχρέωση σε καθήκον άσκησης της δέουσας επιμέλειας⁸¹.

Η διεύρυνση της ευθύνης του κυρίου του πλοίου με την καθιέρωση της απόλυτης υποχρέωσης παράδοσης αξιόπλου σκάφους δεν αποσκοπεί στην υποβάθμιση της συμβατικής του θέσεως έναντι των ναυλωτών. Αντιθέτως, αποφασίστηκε από τη συντακτική επιτροπή του Barecon, ως αντισταθμιστικός παράγοντας, για την εξισορρόπηση των συμφερόντων των συμβαλλομένων μερών. Ειδικότερα, η νέα έκδοση του Barecon υιοθετεί στη ρήτρα 3(c) τη θέση του προηγούμενου συμβατικού καθεστώτος, βάσει της οποίας η παράδοση του πλοίου από τον κύριο και η αποδοχή του από τους ναυλωτές, συνιστά πλήρη εκτέλεση των υποχρεώσεων του πρώτου, και ως εκ τούτου οι ναυλωτές δεν έχουν το δικαίωμα να προβούν σε άσκηση οποιασδήποτε αξίωσης σε βάρος του, στηριζόμενοι σε θεμελιώδεις «conditions» ή εγγυητικούς «warranties» όρους ή δηλώσεις «representations» σχετικές με την περιγραφή και την κατάσταση του πλοίου. Η ρύθμιση εισάγει κανόνα αποκλεισμού της ευθύνης⁸² του κυρίου του πλοίου και

⁸⁰ Barecon 2001, ρήτρα 3, γραμμές 18-21.

⁸¹ Βλ. σχετ. *Girvin S.*, ο.π., §9 σελ. 38-39, §10.2 σελ. 42-43 και *Eridania SpA v Rudolf A Oetker (The Fjord Wind)* [2000] 2 Lloyd's Rep 191, *Adamastos Shipping Co Ltd v Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd (The Saxon Star)* [1959] AC 133.

⁸² Η σημασία αλλά και οι συνέπειες των ρητρών αποκλεισμού ευθύνης, όπως η προκειμένη, εξετάστηκαν διεξοδικά από το Court of Appeal στην υπόθεση *Howard Marine and Dredging Co Ltd v. A Ogden & Sons (Excavations) Ltd* [1978] 1 Lloyd's Rep 334, στην οποία κρίθηκε ότι οι ρήτρες αυτού

υπερισχύει των όρων και προϋποθέσεων που τάσσουν οι νομοθετικές διατάξεις της Supply of Goods and Services Act 1982, όπως τροποποιήθηκε με την Sale and Supply of Goods Act 1994 και την Consumer Rights Act 2015⁸³. Καθώς, λοιπόν, η πρόβλεψη αυτή επιβάλλει σοβαρό περιορισμό στα δικαιώματα των ναυλωτών, η BIMCO αποφάσισε να επεκτείνει τις υποχρεώσεις του κυρίου σε σχέση με την κατάσταση του σκάφους κατά την παράδοση. Για να προστατεύσει δε, έτι περαιτέρω τα συμφέροντα των ναυλωτών, το Barecon 2017 ορίζει στη δεύτερη υποπαράγραφο του όρου 3(a), ότι εάν οι ναυλωτές έχουν επιθεωρήσει το σκάφος πριν από την παράδοση, ο κύριος υποχρεούται να το παραδώσει στην ίδια ακριβώς κατάσταση, όπως κατά τον χρόνο της επιθεώρησης (εξαιρουμένης της συνήθους φθοράς). Συνεπώς, θα ήταν φρόνιμο για τους ναυλωτές να διασφαλίσουν ότι θα πραγματοποιηθεί έλεγχος πριν από την παράδοση, ώστε να επωφεληθούν της ανωτέρω προστασίας. Ο όρος αυτός βρίσκεται σε άμεση συνάφεια με τις ρυθμίσεις του ναυλοσυμφώνου Saleform 2012⁸⁴, το οποίο αποτέλεσε πρότυπο για αρκετές από τις τροποποιήσεις της νέας έκδοσης του Barecon. Τέλος, στην τρίτη υποπαράγραφο του στοιχείου 3(a) έχουν προστεθεί ορισμένοι όροι (accessible, mooring) προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι η παράδοση του πλοίου θα πραγματοποιηθεί σε ασφαλές μέρος (σύμφωνα με τα οριζόμενα στο πλαίσιο 8 Part I), στο οποίο θα υπάρχει δυνατότητα εύκολης πρόσβασης και επιβίβασης των επιθεωρητών και των μελών του πληρώματος. Τα συμβαλλόμενα μέρη θα αποφασίσουν από κοινού για τον λιμένα ή το μέρος που θα γίνει η παράδοση, ωστόσο είναι ευθύνη των ναυλωτών να κατευθύνουν το πλοίο σε ασφαλή

του είδους θα πρέπει να ερμηνεύονται στενά, προκειμένου να μην συγκαλύπτονται περιπτώσεις απάτης και υπαίτιων ανακριβών δηλώσεων του κυρίου του πλοίου, βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π., §4.18-4.20, σελ. 28-29.

⁸³ Όπως σημειώθηκε και ανωτέρω, η «ναύλωση» γυμνού σκάφους συνιστά κατά το αγγλικό δίκαιο σύμβαση μίσθωσης κινητού και διέπεται από τις διατάξεις που ισχύουν γενικά για τις συμβάσεις μισθώσεως. Οι κανόνες που διέπουν τις συμβάσεις για τη μίσθωση κινητής περιουσίας προέρχονται από το εθμικό δίκαιο (common law), όπως κωδικοποιήθηκε και συμπληρώθηκε από νομοθετικά κείμενα. Τα πιο σημαντικά είναι η Supply of Goods and Services Act 1982, όπως τροποποιήθηκε με την Sale and Supply of Goods Act 1994 και την Consumer Rights Act 2015. Σύμφωνα με το αρ. 8 παρ. 2 της Act 1982, όταν οι μισθωτές μισθώνουν ή συμφωνούν να μισθώσουν το σκάφος βάσει της περιγραφής του, εξυπακούεται ότι το σκάφος θα αντιστοιχεί και θα ανταποκρίνεται σε αυτή (implied condition). βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π., §4.17, σελ. 27.

⁸⁴ Το πρότυπο ναυλοσύμφωνο της Norwegian Shipbrokers' Association γνωστό ως «Saleform» είναι το πιο δημοφιλές και σύνθητες στη ναυτιλιακή βιομηχανία για την πώληση και αγορά πλοίων. Σχεδιάστηκε και δημοσιεύθηκε από την ανωτέρω ένωση, το 1987, και αργότερα υιοθετήθηκε από τη Bimco. Το 2011 η Bimco σε συνεργασία με τη Norwegian Shipbrokers' Association αποφάσισαν, διατηρώντας τη βασική δομή, να προβούν σε αναθεώρηση της τελευταίας έκδοσης του Saleform (1993), ώστε να αντικατοπτρίζει τις σύγχρονες ναυτιλιακές πρακτικές και νομολογιακές εξελίξεις, αξιολογώντας ταυτόχρονα τις πιο συχνές αλλαγές που επιφέρουν τα μέρη στα ναυλοσύμφωνα και κάνοντας χρήση των ρητρών που προστίθενται στα πλαίσια των συναλλαγών αυτών. Το Νοέμβριο του 2011 η Επιτροπή ενέκρινε τη νέα έκδοση του Saleform 2012, η οποία έχει αποτελέσει πρότυπο για αρκετές από τις τροποποιήσεις που επήλθαν στις ρήτρες του νέου Barecon.

θέση αγκυροβόλησης, μέσα στο συμφωνηθέντα λιμένα⁸⁵. Ως εκ τούτου, υποστηρίζεται ότι οποιαδήποτε βλάβη προκύψει στο πλοίο εξαιτίας της μη επαρκούς ασφάλειας του λιμένα, θα βαρύνει αποκλειστικά τον κύριο του πλοίου (δεδομένου ότι οι ναυλωτές δεν αναλαμβάνουν καμία ρητή υποχρέωση έναντι του κυρίου για την ασφάλεια του λιμένα). Εάν, ωστόσο, η ζημία οφείλεται στην επιλογή των ναυλωτών να κατευθύνουν το πλοίο σε ακατάλληλη θέση αγκυροβόλησης, ο κύριος του πλοίου δικαιούται να αποζημιωθεί από τους ναυλωτές⁸⁶.

Η παράγραφος 3(b) προστέθηκε, αρχικά, στην έκδοση του 2001 και δεν έχει υποστεί ουσιώδεις αλλαγές. Ο κύριος υποχρεούται να παραδώσει το πλοίο αξιόπλοο, όχι μόνο από τεχνικής αλλά και νομικής απόψεως, μεταβιβάζοντας στους ναυλωτές όλα τα απαραίτητα, σύμφωνα με το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και την κλάση του, έγγραφα. Παράλληλα, το πλοίο θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει όλες τις αναγκαίες, μέχρι την ημερομηνία παράδοσής του, επιθεωρήσεις και να διαθέτει έγγραφα και επικαιροποιημένα πιστοποιητικά κλάσης, μέχρι την συμφωνηθείσα ημερομηνία ή άλλως μέχρι και 6 μήνες από την παράδοση του. Σκοπός της ρύθμισης είναι η αποφυγή πιθανών διενέξεων, όταν το πλοίο έχει παραδοθεί κατά τα προβλεπόμενα στο ναυλοσύμφωνο, αλλά η υπολειπόμενη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών δεν παρέχει στους ναυλωτές το απαραίτητο χρονικό περιθώριο ανανέωσής τους. Ακολουθώς, στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι, πλέον, δεν περιλαμβάνονται στη λίστα των πιστοποιητικών που υποχρεούται να παραδώσει ο κύριος στους ναυλωτές τα «trading certificates⁸⁷», ήτοι τα πιστοποιητικά τα οποία απαιτούνται για την απρόσκοπτη άσκηση της εμπορικής δραστηριότητας του πλοίου. Πρόκειται για πιστοποιητικά, η ύπαρξη και χρήση των οποίων είτε υπαγορεύεται από τη νομοθεσία της σημαίας του πλοίου (statutory certificates), είτε επιβάλλονται από διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς για την άσκηση εμπορικής δραστηριότητας εντός των χωρικών υδάτων των κρατών που τις έχουν επικυρώσει (mandatory certificates) και εκδίδονται, συνήθως, στο όνομα του κυρίου ή του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου (registered or disponent owner). Ως εκ τούτου, καθίσταται πρακτικά αδύνατη και μη νόμιμη η, εν γένει, μεταβίβασή τους.

Τελος, στην παράγραφο 3(c) ορίζεται ότι ο κύριος ευθύνεται για τις δαπάνες

⁸⁵ Βλ. σχετ. *Barecon 2017*, ρήτρα 3^a, γραμμές 32-33.

⁸⁶ Βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π., §4.14, σελ. 26-27.

⁸⁷ Π.χ. *Certificates of Financial Responsibility (COFR)*: πιστοποιητικά ασφαλιστικής κάλυψης για την πιθανότητα ρύπανσης από πετρέλαιο, τα οποία απαιτούνται βάσει των διατάξεων της *Oil Pollution Act of 1990 (OPA)* και της *Comprehensive Environmental Response Compensation and Liability Act (CERCLA)* για τη διενέργεια μεταφορών εντός των ΗΠΑ.

επισκευής και αντικατάστασης, που οφείλονται σε κρυμμένα ελαττώματα, υφιστάμενα κατά την παράδοση του πλοίου ή που εκδηλώθηκαν μέσα σε ορισμένο χρονικό διάστημα⁸⁸, το οποίο προσδιορίζεται στο πλαίσιο 7 (Part I). Εάν τα συμβαλλόμενα μέρη, αδυνατούν να συμφωνήσουν ως προς το εύρος της ανωτέρω προθεσμίας, τότε εφαρμόζεται η προκαθορισμένη, από τη σύμβαση, χρονική περίοδος των 12 μηνών από την παράδοση⁸⁹. Η ερμηνεία του όρου «latent defect» έχει αποτελέσει πηγή επαναλαμβανόμενων συζητήσεων και σοβαρών διενέξεων. Προς διευκόλυνση, λοιπόν, των συμβαλλομένων μερών κρίθηκε απαραίτητο να συμπεριληφθεί στη λίστα με τους ορισμούς της ρήτρας 1, διευκρινιστικός όρος που θα αποδίδει την ακριβή έννοια του κρυμμένου ή λανθάνοντος ελαττώματος. Έτσι, η συντακτική επιτροπή του Barecon, υιοθετώντας τα πορίσματα της αγγλικής νομολογίας επί του θέματος, έκανε δεκτό ότι *«Κρυμμένο ή λανθάνων ελάττωμα χαρακτηρίζεται εκείνο που δεν δύναται να αποκαλυφθεί σε έναν έλεγχο που θα διενεργούσε ένα συνετό, προσεκτικό και έμπειρο άτομο»*. Μολονότι, η προσθήκη του ανωτέρω όρου έγινε με σκοπό να επιλύσει τις διαφωνίες που ανέκυπταν μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σε θέματα επισκευής του πλοίου, τελικά κατάφερε να πυροδοτήσει μεγαλύτερες διαμάχες, αφού πάγιο αίτημα των εκπροσώπων των πλοιοκτητών ήταν η διαγραφή της συγκεκριμένης προσθήκης⁹⁰. Τελικά, η αποτελεσματικότητα του επίμαχου όρου θα κριθεί σε βάθος χρόνου.

1.2. Χρόνος παράδοσης – Υπόθεση «The Zenovia» (ρήτρα 4)

Η ρήτρα 4 αντιστοιχεί στην ταυτάριθμη της πρότερης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου και τελεί σε άμεση σύνδεση με την προαναφερθείσα ρήτρα 3, καθώς ολοκληρώνει το πλαίσιο των υποχρεώσεων του κυρίου αναφορικά με τα ζητήματα που αφορούν στην παράδοση του πλοίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ρήτρα 4 δεν θέτει συγκεκριμένη ημερομηνία παράδοσης του πλοίου. Αντιθέτως, προσδιορίζει το αποδεκτό χρονικό διάστημα παράδοσης, καθορίζοντας τις ημερομηνίες πριν και μετά τις οποίες οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα είτε να αρνηθούν την παραλαβή του

⁸⁸ Ο προσδιορισμός του χρονικού διαστήματος γίνεται από τα συμβαλλόμενα μέρη, αφού ληφθούν υπόψη παράγοντες όπως η διάρκεια της σύμβασης, η ηλικία και κατάσταση του πλοίου, η δυνατότητα επιθεώρησης κλπ.

⁸⁹ Στο Barecon 1989 η προκαθορισμένη από τη σύμβαση χρονική περίοδος ήταν 18 μήνες από την παράδοση του πλοίου.

⁹⁰ Βλ. σχετ. ο.π. Rygh K.E., ο.π. σχόλια και επεξηγηματικές σημειώσεις για το Barecon 2017, σελ. 4, <<http://www.sjoretsforeningen.no/site/wp-content/uploads/2018/06/Barecon-2018-Karl-Even-Rygh.pdf>>

πλοίου, είτε να υπαναχωρήσουν από την εκτέλεση της σύμβασης (cancelling). Ειδικότερα, στην πρώτη παράγραφο ορίζεται ότι ο κύριος του πλοίου οφείλει να τηρήσει τις προθεσμίες που αναφέρονται στα πλαίσια 10 και 11 (Part I) της σύμβασης και να καταβάλλει τη «δέουσα επιμέλεια» (due diligence), ώστε να παραδώσει το πλοίο το αργότερο μέχρι την ημερομηνία υπαναχώρησης (cancelling date). Αναφορικά με το απαιτούμενο επίπεδο ευθύνης (due diligence), θα πρέπει να γίνουν ορισμένες επισημάνσεις. Συγκεκριμένα, εάν παρά την τήρηση του ανωτέρω καθήκοντος επιμέλειας, το πλοίο δεν παραδοθεί εγκαίρως, οι ναυλωτές διατηρούν το δικαίωμα να υπαναχωρήσουν από την εκτέλεση της σύμβασης (cancelling), όπως θα αναλυθεί παρακάτω, στην ενότητα 4.2. Στην αντίθετη περίπτωση, ήτοι αν ο κύριος δεν συμμορφωθεί με τις διατυπώσεις του όρου 4(a), αλλά το σκάφος παραδοθεί μέχρι την καταληκτική ημερομηνία υπαναχώρησης (cancelling date), οι ναυλωτές δε θα μπορέσουν να στοιχειοθετήσουν ζημία, συνεπώς χάνουν τόσο το δικαίωμα υπαναχώρησης από τη σύμβαση, όσο και τη δυνατότητα αξίωσης αποζημίωσης λόγω παραβίασης του καθήκοντος επιμέλειας. Η προσθήκη, επομένως, του όρου «due diligence» αναφορικά με το χρόνο παράδοσης του πλοίου δεν προσδίδει κάτι νεότερο στη ρύθμιση, αφού είναι μάλλον απίθανο να έχει κάποια αξιολογη πρακτική συνέπεια υπέρ των ναυλωτών⁹¹.

Ακολουθώντας, στη δεύτερη παράγραφο προβλέπεται ότι ο κύριος του πλοίου οφείλει να ενημερώνει τους ναυλωτές για τα δρομολόγια του πλοίου, καθώς και για την εξέλιξη του ταξιδιού που προηγείται της παράδοσης, αποστέλλοντας ειδοποιήσεις για την εκτιμώμενη και την ακριβή ημερομηνία άφιξης του πλοίου στον συμφωνηθέντα λιμένα παράδοσης. Η ρύθμιση διαφοροποιείται από την προηγούμενη διατύπωσή της, αφού δεν προβλέπονται, πλέον, συγκεκριμένες χρονικές περίοδοι ειδοποιήσεων, εκτός αν τα συμβαλλόμενα μέρη όρισαν τέτοιες στο πλαίσιο 9 (Part I). Επίσης, στην αναθεωρημένη έκδοση του Barecon συμπεριλήφθηκε μια σημαντική επισήμανση, ώστε να μην υπάρχει καμία αμφιβολία ότι μετά την αποστολή των εν λόγω ειδοποιήσεων, ο κύριος του πλοίου θα δίνει ή θα επιτρέπει να δοθούν περαιτέρω εντολές απασχόλησης του πλοίου, που θα είναι λογικά αναμενόμενες και θα καθιστούν εφικτή την παράδοση του μέχρι την κοινοποιηθείσα ημερομηνία⁹². Η ρύθμιση αυτή ήταν μια αναγκαία προσθήκη στο Barecon και η κατασκευή της έχει

⁹¹ Davis M., ο.π. §5.1, σελ. 31-32

⁹² Barecon 2017, ρήτρα 4, γραμμές 51-53: «Following the tender of any such notices the Owners shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders as are reasonably expected when given to allow delivery to occur by the date notified.»

επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από την κρίση του αρμόδιου Δικαστηρίου στην υπόθεση *IMT Shipping and Chartering GmbH v Changsung Shipping Company Limited*⁹³. Αντικείμενο της ανωτέρω υπόθεσης ήταν η σημασία και η δεσμευτικότητα των ειδοποιήσεων που αποστέλλουν τα συμβαλλόμενα μέρη κατά το στάδιο της παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου, που εξελίχθηκε σε ένα άκρως αμφιλεγόμενο ζήτημα. Ιδιαίτερο, λοιπόν, ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση της ανωτέρω υπόθεσης, η οποία συνέβαλε στη διαμόρφωση του *Barecon 2017*.

Ειδικότερα, στην υπόθεση «*The Zenonia*» ο Δικαστής Tomlinson, κλήθηκε να κρίνει επί της δεσμευτικότητας των ειδοποιήσεων επαναπαράδοσης που απέστειλαν οι χρονοναυλωτές στον κύριο του πλοίου, βάσει των διατυπώσεων του ναυλοσυμφώνου που αποτελούσε μία τροποποιημένη έκδοση του NYPE, ώστε να αποφασίσει αν θα επικυρώσει ή θα ανατρέψει την απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου που είχε εκδοθεί προηγουμένως επί της υποθέσεως. Στην ουσία, το ερώτημα που τέθηκε είναι εάν ένας ναυλωτής μπορεί, μετά τη γνωστοποίηση μιας τέτοιας ειδοποίησης, να αναθεωρήσει τα σχέδιά του, παραμένοντας συνεπής με την παράδοση του σκάφους εντός της συμβατικώς συμφωνηθείσης περιόδου. Στην πραγματικότητα η διαφορά αφορούσε ένα ζήτημα καθαρά εμπορικής φύσεως, ήτοι εάν τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να επωφεληθούν από τις διακυμάνσεις της αγοράς και να αξιοποιήσουν μια ευκαιρία, προσεγγίζοντας τον χρόνο για τη συμβατικώς συμφωνηθείσα παράδοση/επαναπαράδοση του πλοίου. Αναφορικά με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, λεκτέα είναι τα ακόλουθα: Το χρονοναυλοσύμφωνο του *Zenonia* όριζε ως καταληκτική ημερομηνία επαναπαράδοσης του πλοίου το χρονικό διάστημα από τις 20 Σεπτεμβρίου 2007 μέχρι και τις 22 Νοεμβρίου 2007. Στις 5 Οκτωβρίου 2007 οι ναυλωτές απέστειλαν ειδοποίηση για την εκτιμώμενη επαναπαράδοση του *ZENOVIA* στο *DLOSP 1 SP* στην Κίνα, στις 4 Νοεμβρίου 2007 με τα εξής στοιχεία: *AGW, WP, WOG, UCE*. Βάσει της ανωτέρω πληροφορίας, οι εκναυλωτές προγραμματίσαν το επόμενο ταξίδι του πλοίου. Ακολούθως, στις 15 Οκτωβρίου οι ναυλωτές απέστειλαν νέα ειδοποίηση στους εκναυλωτές, παρατείνοντας την προθεσμία επαναπαράδοσης μέχρι τις 20 Νοεμβρίου (ήτοι πριν την καταληκτική προθεσμία επαναπαράδοσης που προβλεπόταν στο ναυλοσύμφωνο). Οι εκναυλωτές αμφισβήτησαν ότι οι ναυλωτές

⁹³ [2009] EWHC 739 (Comm), βλ. σχετ. <<https://www.steamshipmutual.com>> Ιστοσελίδα του αλληλασφαλιστικού οργανισμού *Steamship Mutual* με σχολιασμένες αποφάσεις και νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων.

διατηρούσαν, πλέον, αυτό το δικαίωμα και απέσυραν το πλοίο στις 2 Νοεμβρίου, λύνοντας τη σύμβαση. Οι ναυλωτές δήλωσαν ότι η καταγγελία της σύμβασης δεν ήταν σύννομη και έθεσαν σε κίνηση διαδικασίες διαιτησίας ζητώντας αποζημίωση (damages for repudiation). Ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου, οι ναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι η δεσμευτικότητα της αρχικής ειδοποίησης επαναπαράδοσης του πλοίου αντισταθμίστηκε από πέντε γνωστές επιφυλάξεις: «about», «agw», «wp», «wog» και «uce»⁹⁴. Υποστήριξαν ότι οι νομικές συνέπειες αυτών των επιφυλάξεων, ιδίως των όρων «without prejudice» και «without guarantee», ήταν ότι αναιρούσαν τη δεσμευτικότητα της ειδοποίησης όσον αφορά την ημερομηνία επαναπαράδοσης. Οι διαιτητές συμφώνησαν με την προσέγγιση αυτή, παρ'όλα αυτά, τέθηκαν υπέρ των εκναυλωτών για δύο λόγους. Πρώτον, υποστήριξαν ότι αποτελούσε «implied term» (σιωπηρό όρο) της σύμβασης, ότι οι ναυλωτές όφειλαν να απέχουν από οποιαδήποτε σκόπιμη ενέργεια, η οποία θα εμπόδιζε την επαναπαράδοση του πλοίου κατά την γνωστοποιηθείσα, στην ειδοποίηση, ημερομηνία. Δεύτερον, έκριναν ότι οι εκναυλωτές προχώρησαν στον προγραμματισμό της μελλοντικής εκμετάλλευσης του σκάφους, βασιζόμενοι στην ορθότητα της αρχικής ειδοποίησης και στην αντίστοιχη πληρωμή του ναύλου που πραγματοποίησαν οι ναυλωτές. Από νομικής, λοιπόν, απόψεως είχε προκύψει κατά το διαιτητικό δικαστήριο «promissory estoppel»⁹⁵. Η υπόθεση έφτασε ενώπιον των αγγλικών δικαστηρίων κατόπιν άσκησης εφέσεως από τους ναυλωτές. Το Δικαστήριο (Commercial Court) διαπίστωσε ότι δεν υπήρχε «implied term» στη σύμβαση ναυλώσεως που να απαγορεύει, όπως υποστήριξαν οι διαιτητές, στους ναυλωτές να παρατείνουν τη διάρκεια της επαναπαράδοσης (εντός βεβαίως της συμβατικής διάρκειας της ναύλωσης). Το Δικαστήριο παρατήρησε, επίσης, ότι ο λιμένας επαναπαράδοσης μπορούσε να αλλάζει σε κάθε ειδοποίηση. Αν όμως, η αποστολή μιας ειδοποίησης επαναπαράδοσης δημιουργούσε στην πραγματικότητα μια απόλυτη υποχρέωση τήρησης της γνωστοποιηθείσας, σε αυτή, προθεσμίας το ίδιο θα έπρεπε να ισχύει και για το λιμένα, ώστε να παραμένει

⁹⁴ Για την επεξήγηση των συντομογραφιών («agw» δηλ. «all going well», «wp» δηλ. «without prejudice», «wog» δηλ. «without guarantee», «uce» δηλ. «unforeseen circumstances excepted» βλ. σχετ. την ιστοσελίδα <[https://archive.onlinedmc.co.uk/imt_shipping_v_chansung_shipping_\(the_zenovia\).htm](https://archive.onlinedmc.co.uk/imt_shipping_v_chansung_shipping_(the_zenovia).htm)> με σχολιασμένες αποφάσεις και νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων.

⁹⁵ Ο νομικός κανόνας του «promissory estoppel» επιτρέπει σε ένα μέρος να ανακτήσει το όφελος μιας υπόσχεσης, που έχει δοθεί ακόμα κι αν δεν υπάρχει συμβατική, προς τούτο, υποχρέωση. Εφόσον η απώλεια του λήπτη της υπόσχεσης, ο οποίος ενήργησε στηριζόμενος στις δηλώσεις του αντισυμβαλλόμενου μέρους, ήταν ουσιώδους σημασίας για αυτόν, έχει το δικαίωμα να αξιώσει εκπλήρωση της σχετικής υπόσχεσης.

αμετάβλητος. Επίσης, το επιχείρημα του «promissory estoppel» που επικαλέστηκαν οι διαιτητές, ήταν αποτυχημένο κατά την άποψη του Δικαστηρίου, καθώς οι ναυλωτές δεν προέβησαν σε κάποια δήλωση από την οποία θα μπορούσε να συναχθεί, εύλογα, παραίτηση από συμβατικό δικαίωμα. Κατά την κρίση, λοιπόν, του Δικαστηρίου η αποσταλείσα, με επιφυλάξεις, ειδοποίηση για την εκτιμώμενη άφιξη του πλοίου, δεν άγει σε δεσμευτική για τα μέρη συμφωνία. Το Δικαστήριο επεσήμανε, επίσης, ότι η φράση «without guarantee» είναι προσδιοριστική της δεσμευτικότητας ή μη μιας δήλωσης και ότι οι εκναυλωτές δεν μπορούν να συνάγουν από αυτή ένα «promissory estoppel».

Κατά τα ανωτέρω λοιπόν, το Δικαστήριο αξιολόγησε τη σημασία και τη δεσμευτικότητα των ειδοποιήσεων, που αποστέλλονται με επιφυλάξεις και χωρίς εγγυήσεις και κατέληξε ότι από αυτές δεν συνάγεται ούτε σαφής, ούτε αδιαμφισβήτητη υπόσχεση ότι το πλοίο θα επιστραφεί κατά την κοινοποιηθείσα ημερομηνία. Αντιθέτως, έκρινε ότι μια μη οριστική ειδοποίηση για την εκτιμώμενη άφιξη του πλοίου, συνιστά καλόπιστη εκτίμηση των προθέσεων του συμβαλλόμενου μέρους σχετικά με το χρόνο παράδοσης/επαναπαράδοσης. Ως εκ τούτου, υπάρχει η δυνατότητα ανάκλησης της ειδοποίησης και παράτασης της προθεσμίας εντός των συμβατικών ορίων του ναυλοσυμφώνου.

Όπως ήταν αναμενόμενο η απόφαση προκάλεσε αντικρουόμενες απόψεις, τόσο στο νομικό όσο και στον επιχειρηματικό κόσμο⁹⁶, αφού θεωρήθηκε ότι παρέχει στα συμβαλλόμενα μέρη έναν εύσχημο τρόπο να απαλλαγούν από την τήρηση των υποχρεώσεών τους και να αποφύγουν τις δεσμευτικές συνέπειες των ειδοποιήσεων που αποστέλλουν, με τη χρήση των όρων «without prejudice» και «without guarantee». Παράλληλα, κατέστη σαφές ότι η αποδοχή μιας τέτοιας ειδοποίησης γίνεται πάντα με κίνδυνο του παραλήπτη, ο οποίος θα πρέπει είτε να την απορρίψει, είτε να επιμείνει στην αποστολή μιας «καθαρής» ειδοποίησης χωρίς επιφυλάξεις.

⁹⁶ Στην περίπτωση της υπόθεσης Zenonia αποτυπώνεται η σύγκρουση μεταξύ, αφενός του εμπορικού σκοπού που επιτελούν οι ειδοποιήσεις, όσον αφορά τον άμεσο προγραμματισμό της μελλοντικής απασχόλησης του πλοίου και αφετέρου των πορισμάτων της διαμορφωθείσης μέχρι τότε νομολογίας – ιδιαίτερα σε περιπτώσεις που υπάρχουν εγγυητικοί όροι στα ναυλοσύμφωνα για την ταχύτητα και τις επιδόσεις του πλοίου (π.χ. κατανάλωση καυσίμων) – σύμφωνα με τα οποία τα μέρη δεν δεσμεύονται από δηλώσεις που έγιναν με επιφυλάξεις και χωρίς εγγυήσεις, βλ. σχετ. Ιστοσελίδα του αλληλασφαλιστικού οργανισμού Steamship Mutual με σχολιασμένες αποφάσεις και νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων <<https://www.steamshipmutual.com>>

Κατά συνέπεια, η ανωτέρω απόφαση κατέδειξε την ανάγκη να καταστεί αυστηρότερη η διατύπωση και το περιεχόμενο των ρητρών που σχετίζονται με ζητήματα ειδοποιήσεων, προκειμένου να διασφαλίζεται η ακριβής τήρηση των υποχρεώσεων των συμβαλλομένων μερών. Σκοπός, λοιπόν, της τελευταίας προσθήκης ήταν αφενός να υπενθυμίσει τη σημασία, αφετέρου να ενισχύσει τη δεσμευτικότητα των ειδοποιήσεων που ανταλλάσσουν τα συμβαλλόμενα μέρη κατά το στάδιο της παράδοσης του πλοίου, υπενθυμίζοντας ότι αυτές δεν αποτελούν ανούσιες υποσχέσεις, αλλά συμβατικές υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούνται.

1.3. Αποζημίωση (ρήτρα 22d)

Η ρήτρα 22(d) αντιστοιχεί στην πρότερη ρήτρα 17(b) του Barecon 2001. Αντικείμενο της ρύθμισης αποτελεί η παροχή χρηματικής αποζημίωσης για αξιώσεις που ασκούνται σε βάρος του πλοίου, μία υποχρέωση που επιβάλλεται σε αμφοτέρους τους συμβαλλομένους για την εξισορρόπηση του συστήματος ευθύνης. Αν και το περιεχόμενο της συγκεκριμένης παραγράφου έχει παραμείνει αναλλοίωτο, θα ήταν χρήσιμο να γίνει μια σύντομη αναφορά σε αυτό, ώστε να καταστεί εφικτή η αντιπαραβολή του με τις σχετικές υποχρεώσεις των ναυλωτών, όπως θα αναλυθούν παρακάτω στο οικείο μέρος.

Ειδικότερα, ο όρος 22(d) επιβάλλει στον κύριο του πλοίου την τήρηση δύο επιμέρους υποχρεώσεων. Τον υποχρεώνει αφενός να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει την άμεση απελευθέρωση του πλοίου, σε περίπτωση απαγόρευσης του απόπλου για αξιώσεις που έχουν ασκηθεί εναντίον του και αφετέρου να αποζημιώσει τους ναυλωτές για κάθε απώλεια, βλάβη ή δαπάνη που κατέβαλαν (συμπεριλαμβανομένου του μισθώματος που κατεβλήθη για το χρόνο που χάθηκε) συνεπεία της ανωτέρω κράτησης ή σύλληψης.

2. Δικαιώματα του κυρίου του πλοίου

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή της παρούσης μελέτης, αμέσως μετά την παράδοση του πλοίου, ο κύριος αποξενώνεται τόσο από τη ναυτική όσο και από την εμπορική του διαχείριση, διατηρώντας ελάχιστα δικαιώματα παρέμβασης. Κατωτέρω, ακολουθεί ανάλυση των δικαιωμάτων αυτών, τα οποία παρατίθενται βάσει της αντίστοιχης σειράς των διατάξεων στο νέο Barecon.

2.1. Επιθεώρηση του πλοίου κατά τη διάρκεια της ναύλωσης (ρήτρα 14)

Η ρήτρα 14 αντιστοιχεί στην πρότερη ρήτρα 8 (Inspection) του Barecon 2001. Η ρήτρα έχει υποστεί εκτεταμένες αλλαγές και τροποποιήσεις, προκειμένου να απλοποιηθεί η διατύπωσή της και να καταστεί περισσότερο κατανοητή στα συμβαλλόμενα μέρη. Ειδικότερα, αφαιρέθηκαν τα τμήματα της ρύθμισης που αφορούσαν στη διεξαγωγή επιθεώρησης κατά το δεξαμενισμό του πλοίου, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στη ρήτρα 13(i). Επίσης, μεταξύ των αλλαγών που επήλθαν, επισημαίνεται η προσθήκη μιας πρότασης στο τέλος της ρήτρας, βάσει της οποίας ο κύριος του πλοίου αποκτά πρόσβαση στο πλήρες αρχείο - ιστορικό του πλοίου.

Ειδικότερα, η νέα ρήτρα 14 παρέχει στον κύριο του πλοίου το δικαίωμα επιθεώρησης του πλοίου, οποιαδήποτε χρονική στιγμή, κατά τη διάρκεια της «ναύλωσης», εφόσον προηγηθεί, έγκαιρη σχετική ειδοποίηση των ναυλωτών. Πρόκειται για μια απο τις πιο θεμελιώδεις και ουσιώδους σημασίας εξασφαλίσεις που παρέχει το Barecon στον κύριο του πλοίου, ως αντιστάθμισμα της πλήρους παραχώρησης κάθε ελέγχου και εξουσίας στους ναυλωτές. Ο κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα είτε μόνος του, είτε με τη βοήθεια εξουσιοδοτημένων επιθεωρητών να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις και ελέγχους, ώστε να διαπιστώνει την τρέχουσα κατάσταση του πλοίου και να εξασφαλίζει ότι συντηρείται και επισκευάζεται κατάλληλα καθ'όλη τη διάρκεια της «ναύλωσης». Η ανωτέρω ρύθμιση εξυπηρετεί και εμπορικούς σκοπούς, αφού δίνεται η δυνατότητα στους υποψήφιους αγοραστές να επιθεωρούν το πλοίο κατά τη λήξη της «ναύλωσης». Απαραίτητη, όμως, προϋπόθεση για την άσκηση του σχετικού δικαιώματος είναι να μην γίνονται, μέσω αυτού, αδικαιολόγητες παρεμβάσεις στην εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου. Σημειώνεται, επίσης, ότι οι αμοιβές για αυτού του είδους τις επιθεωρήσεις βαρύνουν αποκλειστικά τον κύριο του πλοίου, ενώ ο χρόνος που απαιτείται για την ολοκλήρωσή τους προσμετράται στη συνολική διάρκεια της «ναύλωσης» και βαρύνει τους ναυλωτές.

Ακολούθως, στην τρίτη παράγραφο προβλέπεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να επιθεωρεί το πλήρες αρχείο του πλοίου, αποκτώντας πρόσβαση σε αρχεία και πιστοποιητικά κλάσης, ημερολόγια, πιστοποιητικά συντήρησης, όπως, επίσης και να ενημερώνεται, οποτεδήποτε, το κρίνει αναγκαίο για, τυχόν, ατυχήματα, βλάβες ή οποιαδήποτε άλλη ζημιά στο πλοίο. Η τελευταία προσθήκη στη νέα έκδοση του Barecon είναι ιδιαίτερος σημαντική, καθώς από το ιστορικό του πλοίου μπορούν να ληφθούν κρίσιμες πληροφορίες και να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την

κατάσταση του πλοίου. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να επισημανθεί ότι το δικαίωμα επιθεώρησης του πλοίου δεν θα πρέπει να ταυτίζεται με τη ρύθμιση για τη διεξαγωγή ελέγχων και ερευνών κατά την παράδοση/επαναπαράδοση του πλοίου (ρήτρα 7), καθώς διαφοροποιείται τόσο ο σκοπός όσο και το περιεχόμενο τους.

2.2. Μίσθωμα (ρήτρα 15 e, f, g, h)

Η ρήτρα 15 ρυθμίζει έναν από τους σημαντικότερους εμπορικούς όρους, ο οποίος έχει αναθεωρηθεί ουσιωδώς στην πρόσφατη έκδοση του Barecon. Συγκεκριμένα, προσδιορίζει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των συμβαλλόμενων μερών αναφορικά με το ζήτημα της καταβολής του μισθώματος, ήτοι του προβλεπόμενου χρηματικού ανταλλάγματος για την παραχώρηση της χρήσης του πλοίου. Στο παρόν τμήμα της μελέτης, θα αναλυθεί η σημασία της ακριβόχρονης καταβολής του μισθώματος, ως απαραίτητο προαπαιτούμενο για την εξέταση των στοιχείων (e), (f), (g), και (h) της ρήτρας, τα οποία αναφέρονται στα δικαιώματα του κυρίου του πλοίου σε περίπτωση καθυστέρησης της εν λόγω αντιπαροχής από τους ναυλωτές. Οι υπόλοιπες ρυθμίσεις που αφορούν στις υποχρεώσεις των ναυλωτών θα μελετηθούν στο οικείο μέρος.

Ειδικότερα, από τη νέα διατύπωση της ρύθμισης αφαιρέθηκε η πρόταση «...in respect of which time shall be of the essence», η οποία καθιστά το χρόνο θεμελιώδη όρο (condition⁹⁷) της σύμβασης. Πιο συγκεκριμένα, κατά το προγενέστερο συμβατικό καθεστώς, το οποίο ευνοούσε περισσότερο τα συμφέροντα του κυρίου του πλοίου έναντι των ναυλωτών, η έγκαιρη καταβολή του μισθώματος αποτελούσε θεμελιώδη όρο της σύμβασης. Συνεπώς, η παραβίαση του συγκεκριμένου όρου, παρείχε στον κύριο του πλοίου το δικαίωμα να προβεί άμεσα σε λύση της σύμβασης και να αξιώσει αποζημίωση για την απώλεια του υπολειπόμενου μέρους της ναύλωσης. Με την επελθούσα τροποποίηση οι συντάκτες του Barecon, ακολουθώντας τις αρχές του αγγλοσαξονικού δικαίου και τις επιταγές της πλειοψηφίας των αποφάσεων της αγγλικής νομολογίας⁹⁸, σύμφωνα με τις οποίες η έγκαιρη καταβολή του μισθώματος

⁹⁷ Ως ουσιώδης ή θεμελιώδης (condition) χαρακτηρίζεται ο όρος της σύμβασης, η παραβίαση του οποίου παρέχει στο αντισυμβαλλόμενο μέρος (που δεν υπέπεσε σε κάποιο πταίσμα) το δικαίωμα να λύσει τη σύμβαση και να αξιώσει αποζημίωση.

⁹⁸ Βλ. σχετ. την πρόσφατη απόφαση του Court of Appeal στην υπόθεση Spar Shipping A.S v Grand China Logistics Holding (Group) Co. Ltd [2016] EWCA CIV 982, το οποίο επικύρωσε την προηγούμενη κρίση του Δικαστή Popplewell J στην ανωτέρω υπόθεση. Στον πρώτο βαθμό ο Δικαστής Popplewell J ανέλυσε λεπτομερώς το ζήτημα της έγκαιρης καταβολής του μισθώματος και διαφώνησε με την κρίση του Δικαστή Flaux J στην υπόθεση The Astra [2013] EWHC 865 (Comm), υποστηρίζοντας ότι αυτή δεν αποτελεί θεμελιώδη όρο της σύμβασης.

δεν αποτελεί όρο θεμελιώδους σημασίας αλλά «innominate term»⁹⁹, μετέβαλαν το χαρακτήρα της ρύθμισης παρέχοντας, επιπλέον, μια περίοδο χάριτος στους ναυλωτές, ώστε να τους δίνετε η δυνατότητα να διευθετούν, τυχόν, οφειλόμενες πληρωμές.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στον όρο 15(e), ο κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να προβεί μονομερώς σε λύση της σύμβασης και να ζητήσει αποζημίωση για τη μη έγκαιρη καταβολή του μισθώματος, εφόσον προηγουμένως αποστείλει γραπτή ειδοποίηση στους ναυλωτές, παρέχοντας τους χρονικό περιθώριο τριών (3) εργάσιμων ημερών για τη διευθέτηση της παράλειψης. Η συμμόρφωση των ναυλωτών και η διεκπεραίωση των υποχρεώσεων τους, κατά τα οριζόμενα στην ανωτέρω ειδοποίηση, συνιστά θεραπεία της παράλειψης και προσήκουσα εκτέλεση της σύμβασης. Αντιθέτως, η μη καταβολή του μισθώματος, εντός της ταχθείσης προθεσμίας, δίνει το δικαίωμα στον κύριο του πλοίου να λύσει μονομερώς τη σύμβαση σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στη ρήτρα 31(a)(i). Η νέα ρύθμιση για την παροχή της τριήμερης περιόδου χάριτος αντικατέστησε τη ρήτρα «anti-technicality clause» της πρότερης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου¹⁰⁰, η οποία παρείχε προστασία στους ναυλωτές σε ειδικές περιπτώσεις αμέλειας, παράβλεψης ή λαθών των ιδίων ή του χρηματοπιστωτικού τους ιδρύματος. Η ρύθμιση αυτή ήταν συνήθης στις συμβάσεις ναυλώσεως, κρίθηκε όμως ότι δεν εξυπηρετούσε ευχερώς τον επιδιωκόμενο σκοπό, αφού ανέκυπταν σοβαρά πρακτικά ζητήματα ερμηνείας και εφαρμογής. Η διατύπωση των επιμέρους όρων της ρύθμισης δεν ήταν σαφής, δημιουργώντας διαφωνίες στα συμβαλλόμενα μέρη ως προς την σημασία και την έκταση της αμέλειας, της παράλειψης και του λάθους. Επιπλέον, ο κύριος του πλοίου αδυνατούσε να εξακριβώσει τις πραγματικές αιτίες της μη έγκαιρης καταβολής του μισθώματος και συνεπώς εάν υποχρεούται σε παραχώρηση του προβλεπόμενου χρονικού περιθωρίου για τη διευθέτηση της παράλειψης. Έτσι, διέτρεχε τον κίνδυνο είτε να προβεί σε «repudiatory breach¹⁰¹» της σύμβασης, είτε να απωλέσει το

⁹⁹ Κατά το αγγλοσαξονικό δίκαιο η καταβολή του ναύλου/μισθώματος αποτελεί «innominate term», η παραβίαση του οποίου δίνει το δικαίωμα στο αντισυμβαλλόμενο μέρος, ανάλογα με τις συνέπειες της σοβαρότητας της παραβίασης, είτε να λύσει μονομερώς τη σύμβαση αποσύροντας το πλοίο και να αξιώσει αποζημίωση (repudiation+damages), είτε να απαιτήσει αποζημίωση για τις ζημιές που υπέστη από την παραβίαση της υποχρέωσης.

¹⁰⁰ Barecon 2001, ρήτρα 28a (i), γραμμές 784-793

¹⁰¹ Με τον όρο «repudiatory breach» χαρακτηρίζεται η παραβίαση όρου του ναυλοσυμφώνου, η οποία είναι τόσο σοβαρή, ώστε να αποστερεί το ζημιωθέν μέρος από τα οφέλη της σύμβασης. Η νομιμότητα της καταγγελίας κρίνεται από τη σοβαρότητα της παραβίασης και συγκεκριμένα, όπως επεσήμανε ο Λόρδος Diplock LJ στην υπόθεση *The Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* [1961] 2 Lloyd's Rep 478 at pp 491-492 «every breach of such an undertaking must give rise to an event which will deprive the party not in default of substantially the whole benefit which it was

δικαίωμα λύσης της «ναύλωσης»¹⁰². Επιπροσθέτως, ανέκυπταν και προβλήματα κατανομής του βάρους απόδειξης μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Στην πράξη, λοιπόν, ο κύριος του πλοίου χορηγούσε, σχεδόν, πάντοτε στους ναυλωτές περίοδο χάριτος, έστω και αν υπήρχε υποψία ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις της «anti-technicality clause», προκειμένου να κατοχυρώσει τα συμφέροντα του. Στην πραγματικότητα η σύνδεση της περιόδου χάριτος με συγκεκριμένους λόγους δημιουργούσε αβεβαιότητα και ανασφάλεια στα συμβαλλόμενα μέρη, χωρίς κανένα ουσιαστικό όφελος¹⁰³. Δεν αποτελεί έκπληξη, συνεπώς, η αναδιατύπωση της ρήτρας στη νέα έκδοση του Barecon.

Μετά την πάροδο άπρακτης της τριήμερης προθεσμίας, ο κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να καταγγείλει, οποτεδήποτε, τη σύμβαση «ναύλωσης» με την προϋπόθεση ότι η πληρωμή του μισθώματος παραμένει εκκρεμής. Η δυνατότητα αυτή προβλέπεται για πρώτη φορά στις εκδόσεις του Barecon, προκειμένου να προστατεύονται τα συμφέροντα του κυρίου του πλοίου, σε περίπτωση που παραχωρήσει περαιτέρω χρόνο στους ναυλωτές, στηριζόμενος στις διαβεβαιώσεις τους για μελλοντική, πλήρη εξόφληση των οφειλομένων. Κατά την προηγούμενη διατύπωση της ρήτρας¹⁰⁴ ο κύριος του πλοίου όφειλε να ασκήσει άμεσα το δικαίωμα λύσης της σύμβασης, μετά τη λήξη της περιόδου χάριτος, διαφορετικά, κατά τις αρχές του αγγλοσαξονικού δικαίου, το δικαίωμα του αποδυναμωνόταν και σταδιακά χανόταν (doctrine of waiver¹⁰⁵). Έτσι, λοιπόν, εάν ο κύριος του πλοίου επέτρεπε τη συνέχιση της «ναύλωσης», ενώ είχε το δικαίωμα να αποσύρει το πλοίο, έχανε τη δυνατότητα να προβεί μεταγενέστερα σε λύση της σύμβασης επικαλούμενος τη

intended that he should obtain from the contract». Εν προκειμένω, ο κύριος του πλοίου διέτρεχε τον κίνδυνο να προβεί σε «repudiatory breach» σε περίπτωση που προχωρούσε σε λύση της σύμβασης, χωρίς να δώσει στο ναυλωτή το περιθώριο να διευθετήσει την οφειλόμενη πληρωμή, και ο ναυλωτής απεδείκνυε ότι η μη έγκαιρη καταβολή της πληρωμής οφειλόταν σε αμέλεια ή τεχνικό λάθος, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη ρήτρα 28(a) (i) του Barecon 2001.

¹⁰² Ο κύριος του πλοίου θα έχανε το δικαίωμα να λύσει τη σύμβαση, σε περίπτωση που παρείχε στους ναυλωτές το χρονικό περιθώριο για να διευθετήσουν την παράλειψη, αγνοώντας ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις της ρήτρας 28(a)(i)(oversight, negligence, errors, omissions) Barecon 2001.

¹⁰³ The Journal of International Maritime Law/ Volume 23/Issue 6, 1 December 2017/Articles/Remedies for late payment of charter hire - JIML 23 (2017) 6, 443-452

¹⁰⁴ Barecon 2001, ρήτρα 11.

¹⁰⁵ Το δόγμα ή ο νομικός κανόνας της παραίτησεως (doctrine of waiver) από ένα θεμελιώδες συμβατικό δικαίωμα έχει απασχολήσει επανειλημμένως την αγγλική νομολογία. Στην υπόθεση The Kanchenjunga [1990] 1 Lloyd's Rep 391 at 397, ο Λόρδος Goff επεσήμανε ότι το «doctrine of waiver» εφαρμόζεται όταν ένα συμβαλλόμενο μέρος επιλέγει να μην ασκήσει ένα δικαίωμα ή να παραιτηθεί από αυτό, ρητά ή με πράξεις.

συνεχιζόμενη μη καταβολή του οφειλόμενου μισθώματος¹⁰⁶. Με τη νέα διατύπωση της ρύθμισης και την προσθήκη της παραγράφου 15(f) βελτιώνεται σημαντικά η συμβατική θέση του κυρίου του πλοίου, αφού δεν διατρέχει, πλέον, τον κίνδυνο να απωλέσει το δικαίωμα λύσης της σύμβασης, αντιθέτως διατηρεί τη δυνατότητα καταγγελίας, οποιαδήποτε χρονική στιγμή, εφόσον η καταβολή του μισθώματος - ολόκληρου ή τμήματος αυτού - δεν έχει διευθετηθεί.

Τέλος, το λεκτικό περιεχόμενο των όρων 15(g) και 15(h) έχει παραμείνει σχεδόν αναλλοίωτο. Ελάχιστες τροποποιήσεις παρατηρούνται αναφορικά με τον υπολογισμό του προβλεπόμενου επιτοκίου. Ειδικότερα, στον όρο 15(g) ορίζεται ότι οποιαδήποτε καθυστέρηση στην πληρωμή του μισθώματος παρέχει στον κύριο του πλοίου το δικαίωμα να απαιτήσει τόκο με επιτόκιο ετησίως, όπως συμφωνήθηκε στο πλαίσιο 19 (Part I). Εάν το πλαίσιο 19 δεν έχει συμπληρωθεί, εφαρμόζεται το μηνιαίο επιτόκιο του Intercontinental Exchange London Interbank Offered Rate (LIBOR¹⁰⁷ ή διάδοχό του), για το νόμισμα που δηλώνεται στο πλαίσιο 17 (Part I), αυξημένο κατά 3%. Ακολούθως, στην υποπαραγράφο 15(h) ορίζεται ότι η πληρωμή των οφειλόμενων τόκων θα πραγματοποιείται εντός επτά (7) ημερών από την ημερομηνία έκδοσης του τιμολογίου που θα προσδιορίζει το πληρωτέο ποσό ή, ελλείψει τιμολογίου, κατά την επόμενη ημερομηνία πληρωμής του μισθώματος.

2.3. Εξασφαλιστικά δικαιώματα - Lien¹⁰⁸ (ρήτρα 20)

¹⁰⁶ Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι σε αυτή την περίπτωση ο κύριος του πλοίου δεν χάνει το δικαίωμα να λύσει τη σύμβαση, εάν υπάρξει αδυναμία πληρωμής επόμενων μισθωμάτων, βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. *Bareboat Charters*, §§12.15-12.16, σελ. 69.

¹⁰⁷ Το LIBOR ή το ICE LIBOR (προηγουμένως BBA LIBOR) είναι ένα επιτόκιο αναφοράς, το οποίο χρησιμοποιείται από τις μεγαλύτερες τράπεζες παγκοσμίως για τον υπολογισμό των επιτοκίων στα διάφορα δάνεια ανά τον κόσμο.

¹⁰⁸ Πρόκειται για εξασφαλίσεις, εν είδει συμβατικού «προνομίου» που επιδιώκει να συστήσει η ιδιωτική βούληση, επωφελούμενη την ασάφεια που περιβάλλει τον όρο «lien» στα αγγλοσαξονικά συστήματα. Ειδικότερα, στο αγγλοσαξονικό δίκαιο διακρίνουμε δύο κατηγορίες *ex lege* ναυτικών εξασφαλίσεων: α) τα κατά κυριολεξία ή *per se* ναυτικά προνόμια (*maritime liens*) τα οποία έχουν καθιερωθεί νομολογιακώς ήδη από το 1851, υπό την επιρροή του ηπειρωτικού δικαίου και φέρουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: (i) είναι εξασφαλιστικά αφανή δικαιώματα επί του πλοίου και του ναύλου για την προστασία και και προνομιακή ικανοποίηση ενός ευρέος φάσματος απαιτήσεων, συμβατικών – οιονεί συμβατικών – εξωσυμβατικών, που έχουν προκληθεί από την οικονομική χρησιμοποίηση του συγκεκριμένου πλοίου, (ii) γεννώνται όταν λάβει χώρα το προβλεπόμενο γενεσιουργό τους αίτιο (π.χ. ατύχημα, ληξιπρόθεσμοι μισθοί πληρώματος), (iii) βαρύνουν το πλοίο ακόμη και όταν ο οφειλέτης δεν είναι κύριος (π.χ. ναυλωτής), (iv) ασκούνται συνήθως μέσω της εμπράγματης αγωγής *in rem* και πανιότερα με διαδικασίες *in personam*, (v) το δικαστήριο έχει εξουσία να προβεί σε δικαστική πώληση του πλοίου προς ικανοποίηση του προνομίου του δανειστή, (vi) η δικαστική πώληση αποσβένει το προνόμιο, όπως και η μη δικαστική του επιδίωξη μετά από ορισμένο σύντομο χρόνο (*lashes*) και β) τα λεγόμενα *Statutory liens in Admiralty* ή *Statutory claims in rem*, τα οποία προβλέπονται νομοθετικά (στην *Senior Courts Act 1981/2009*, s. 20(2) (a), (b), (c), (e)-(f), (s), s. 20 (1) (d)) και συνδέονται άρρηκτα με τη διαδικασία *in rem*, με την έννοια ότι ο ναυτικός δανειστής αποκτά

Η ρήτρα 20 αντιστοιχεί στη ρήτρα 18 της πρότερης έκδοσης του Barecon και ρυθμίζει το ζήτημα των προνομιούχων ναυτικών απαιτήσεων των συμβαλλομένων μερών επί του πλοίου ή άλλων ναυτικών περιουσιακών στοιχείων, για την εξασφάλιση αξιώσεων από ληξιπρόθεσμες οφειλές, αναφορικά με παρασχεθείσες στο πλοίο υπηρεσίες ή προκληθείσες από αυτό ζημίες. Η ρήτρα αναφέρεται α) στο εξασφαλιστικό δικαίωμα (lien) του κυρίου του πλοίου επί του φορτίου και του οφειλόμενου από υποναυλωτή ναύλου/μισθώματος και β) στο εξασφαλιστικό δικαίωμα του ναυλωτή επί του πλοίου. Το δεύτερο μέρος της ρήτρας δεν έχει τροποποιηθεί μέχρι σήμερα και ως εκ τούτου δεν θα αναλυθεί περαιτέρω. Αλλαγές επήλθαν μόνο στο πρώτο μέρος της ρήτρας, με την επέκταση των εξασφαλιστικών δικαιωμάτων του κυρίου - εκτός από τους ναύλους και τα μισθώματα - και σε, τυχόν, επισταλίες και αποζημιώσεις για το «deadfreight¹⁰⁹». Για την άσκηση του σχετικού δικαιώματος απαιτείται η κοινοποίηση ειδοποίησης στους υποναυλωτές με την οποία ο κύριος του πλοίου θα διεκδικεί τα οφειλόμενα ποσά, προτού καταβληθούν στους ναυλωτές¹¹⁰. Επισημαίνεται ότι η εγκυρότητα και οι συνέπειες μίας τέτοιας ρήτρας είναι προφανώς ζήτημα του εφαρμοστέου δικαίου. Αυτό θα καθορίσει αν η συμβατική πρόβλεψη μπορεί να επαναχαρακτηρισθεί και να ενταχθεί σε μία από τις υφιστάμενες κατηγορίες ex lege εξασφαλίσεων, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτής¹¹¹.

εξασφάλιση επί του πλοίου άμα και μέσω της έκδοσης του εισαγωγικού δικογράφου της κύριας αγωγής (in rem claim form). Εξαιτίας της δυσχέρειας στη διάκριση ουσιαστικού δικαιώματος και δικονομικής υλοποίησής του, η νομική φύση των δικαιωμάτων αυτών αμφισβητείται, αυτή δε η αμφισβήτηση καθιστά αβέβαιη τη μεταχείρισή τους όταν ο πλοιοκτήτης κηρύσσεται σε πτώχευση, βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.*, ο.π. §273 σελ. 148-150, §§282-284 σελ. 154-155, §567 σελ. 309-312

¹⁰⁹ Το χρηματικό ποσό που οφείλει να καταβάλλει ως αποζημίωση ο ναυλωτής στον εκναυλωτή για το τμήμα της χωρητικότητας του πλοίου που, παρά τη μεταξύ τους συμφωνία, δεν μπόρεσε να αξιοποιήσει.

¹¹⁰ Ο κύριος δεν δικαιούται να διεκδικήσει τα ποσά που έχουν ήδη καταβληθεί στους ναυλωτές από τους υποναυλωτές, βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π., §§18.3, 18.4, σελ. 102-10.

¹¹¹ Οι συμβάσεις ναύλωσης ορίζουν κατά κανόνα ως εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι θα είναι το εφαρμοστέο ως προς την «εξασφάλιση» δίκαιο. Πάντως, τα βρετανικά δικαστήρια εξετάζουν την ισχύ τέτοιων ρητρών ως ζήτημα ερμηνευτικής κατασκευής (construction), στο πλαίσιο της οποίας αναζητείται κατά πόσον η συμβατική «εξασφάλιση» εμφανίζει στοιχεία αναγνωρισμένου lien, με δεδομένα και τα χαρακτηριστικά της ναυτικής σύμβασης. Έτσι, λοιπόν, «εξασφάλιση» του πλοιοκτήτη -ναυλωτή γυμνού σκάφους επί του φορτίου θεωρείται ως possessory lien, διότι ο εκναυλωτής γυμνού σκάφους διατηρεί την κατοχή και εκμετάλλευση του πλοίου. Δεν θα μπορούσε να ειπωθεί το ίδιο για την εξασφάλιση του χρονοναυλωτή επί του πλοίου, η οποία ενδεχομένως να ενέπιπτε στην έννοια του equitable lien. Ομοίως, η «εξασφάλιση» του πλοιοκτήτη επί του οφειλόμενου από τον υποναυλωτή ναύλου, λειτουργεί ως εξασφαλιστική εκχώρηση στο πλαίσιο της equity (νομολογιακά διαπλασμένη αρχή για την ad hoc αποκατάσταση της ουσιαστικής δικαιοσύνης). Προφανώς, ο επαναχαρακτηρισμός αυτός θέτει γενικώς ένα ζήτημα ενέργειας της «εξασφάλισης» έναντι τρίτων. Αν και οι απόψεις δίστανται, φαίνεται ορθότερη η άποψη του μη αντιτάξιμου της ρήτρας αυτής σε τρίτους (The *Agios Georgis* [1978] 2 Lloyd's Rep. 192), βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.*, ο.π. §567, υποσημ. 152, σελ. 311-312.

2.4. Εκχώρηση, «novation¹¹²», υποναύλωση και πώληση (ρήτρα 26 b, c)

Η ρήτρα 26 αντιστοιχεί στην πρότερη υπ' αριθ. 22 ρήτρα του Barecon 2001, η οποία έφερε τον τίτλο «Assignment, Sub-charter and sale». Με την ανωτέρω ρύθμιση σκοπείται, μεταξύ άλλων, η επίλυση των ζητημάτων που δημιουργούνται όταν τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν να παραχωρήσουν, ενόσω διαρκεί η σύμβαση «ναύλωσης», τα δικαιώματα ή/και τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από αυτή σε τρίτα πρόσωπα. Η σημαντικότερη προσθήκη είναι ότι προβλέπεται, πλέον, τόσο για τον κύριο του πλοίου όσο και για τους ναυλωτές η δυνατότητα να προβούν σε «novation» της σύμβασης.

Αναφορικά με τις παραγράφους 26 (b) και (c) που θα μας απασχολήσουν στη παρούσα ενότητα, λεκτέα είναι τα ακόλουθα: Στο στοιχείο (b) ορίζεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να προβεί, ενόσω διαρκεί η σύμβαση «ναύλωσης» σε πώληση του πλοίου, εφόσον προηγουμένως εξασφαλίσει την έγγραφη συναίνεση του ναυλωτή και τη σύμφωνη γνώμη του αγοραστή. Η συγκατάθεση των ναυλωτών αποτελεί αναγκαίο προαπαιτούμενο και ως εκ τούτου δεν θα πρέπει να παρακρατείται αδικαιολόγητα. Σε περίπτωση που η πώληση του πλοίου ολοκληρωθεί χωρίς καμία αναφορά στην ύπαρξη ή/και στους όρους της σύμβασης ναύλωσης (bareboat charter), ο κύριος παραβιάζει τη ρητή ή σιωπηρή υποχρέωση του (express or implied) να παραχωρήσει στους ναυλωτές την αδιατάρακτη κατοχή του πλοίου και υποχρεούται σε αποζημίωση¹¹³. Εάν, όμως, υπάρχει συμφωνία όλων των μερών εκκαθαρίζεται η υφιστάμενη σύμβαση μεταξύ κυρίου-ναυλωτή και ο εισερχόμενος συμβαλλόμενος (αγοραστής) αναλαμβάνει με νέα σύμβαση (novation), συνήθως υπό τους ίδιους όρους με την αρχική, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του εξερχόμενου μέρους. Με τον τρόπο αυτό ο νέος κύριος δεσμεύεται να χρησιμοποιεί το σκάφος σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της αρχικής «ναύλωσης», χωρίς να μεταβάλλει το συμβατικό καθεστώς στο οποίο απέβλεψαν οι ναυλωτές συνάπτοντας την εν λόγω σύμβαση. Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι για την ολοκλήρωση και την εγκυρότητα της διαδικασίας δεν απαιτείται συγκεκριμένος τύπος¹¹⁴ και η συναίνεση

¹¹² Για την ακριβή έννοια του όρου βλ. σχετ. ενότητα 3.9

¹¹³ Βλ. σχετ. Davis M., ο.π. §22.19, σελ. 121

¹¹⁴ Davis M., ο.π. §22.8, σελ.118 όπου γίνεται παραπομπή στην υπόθεση Chatsworth Investments Ltd v. Cussins (Contractors) Ltd [1969] 1 All ER 143, στην οποία ο Λόρδος Denning υποστήριξε ότι «it would be very easy to infer a novation in the circumstances of this case». Η ανωτέρω σκέψη συμβαδίζει και με τις αρχές που ισχύουν στη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους, δεδομένου ότι δεν απαιτείται συγκεκριμένος τύπος για τη σύναψή της, αλλά εφαρμόζονται οι συνήθεις κανόνες του αγγλικού δικαίου για τις συμβάσεις ως προς την προσφορά, την αποδοχή και την πρόθεση δημιουργίας εννόμων σχέσεων. Συνεπώς, αν και σπάνιες, υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες η κατοχή και ο πλήρης

μπορεί να συναχθεί και από τη συμπεριφορά των μερών χωρίς ρητή διατύπωση.

Στη τρίτη παράγραφο της ρήτρας προβλέπεται ρητά ότι ο κύριος του πλοίου δικαιούται να εκχωρήσει όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο σε ένα τρίτο μέρος, χωρίς να απαιτείται η συγκατάθεση των ναυλωτών¹¹⁵. Στα εκχωρούμενα δικαιώματα περιλαμβάνονται η αξίωση μελλοντικής εκπλήρωσης της σύμβασης καθώς και όλα τα οφέλη από την εκτέλεση της (π.χ. οφειλόμενα μισθώματα, αποζημίωση συνεπεία παραβίασης της σύμβασης)¹¹⁶.

2.5. Λύση της σύμβασης (ρήτρα 31 a)

Η ρήτρα 31, η οποία αντιστοιχεί στη ρήτρα 28 της πρότερης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου, θέτει λεπτομερώς τους όρους και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι δυνατή η πρόωγη λύση της σύμβασης. Η ρήτρα έχει τροποποιηθεί, προκειμένου να καταστεί απλούστερη στην εφαρμογή για τα συμβαλλόμενα μέρη. Επίσης, αφαιρέθηκε η λέξη «withdraw» και, πλέον, γίνεται αναφορά, αποκλειστικά, στο δικαίωμα λύσης (termination) και επανακατοχής (repossession) του πλοίου, τα οποία αρμόζουν περισσότερο στο περιεχόμενο της σύμβασης, ως μίσθωσης πλοίου¹¹⁷.

Στη παρούσα ενότητα θα εξετασθεί η παράγραφος 31(a), η οποία προσδιορίζει τους λόγους βάσει των οποίων ο κύριος του πλοίου δικαιούται να προβεί σε καταγγελία της σύμβασης, λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων των ναυλωτών. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να λύσει τη σύμβαση, εφόσον αποστείλει έγγραφη ειδοποίηση στους ναυλωτές στις κάτωθι περιπτώσεις:

α) Σε περίπτωση μη καταβολής του μισθώματος, σύμφωνα με όσα αναλύθηκαν λεπτομερώς στην ενότητα 2.2. Ο κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να προβεί, οποιαδήποτε στιγμή, σε λύση της σύμβασης, εφόσον παρέλθει άπρακτη η

έλεγχος του πλοίου μεταβιβάζονται στο ναυλωτή ακόμη και με προφορική συμφωνία, παράγοντας έννομες συνέπειες. Σχετική είναι η υπόθεση *The Giuseppe di Vittorio* [1998] 1 Lloyd's Rep 136, στην οποία ο Λόρδος Evans LJ ανέφερε χαρακτηριστικά κατά την εκδίκαση της στο Εφετείο (Court of Appeal) ότι σημασία έχει το γεγονός της συμφωνίας και όχι η μορφή, ακόμη κι αν είναι απαραίτητο ένα έγγραφο, δεν χρειάζεται να λάβει τη μορφή μιας έγγραφης συμφωνίας μεταξύ των μερών, βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. §2.1-2.7, σελ. 7-10.

¹¹⁵ Βλ. σχετ. την υπόθεση *Tolhurst v. The Associated Portland Cement Manufacturers (1900) Limited* [1902] 2 KB 660 (CA), [1903]AC 414 (HL), στην οποία κρίθηκε ότι εφόσον δεν υπάρχει ρητή διατύπωση για το αντίθετο, το συμβαλλόμενο μέρος δύναται να εκχωρήσει τα οφέλη του από μια σύμβαση σε ένα τρίτο μέρος, με ή χωρίς τη συναίνεση του αντισυμβαλλομένου του.

¹¹⁶ *Davis M.*, ο.π., §22.3, σελ. 116.

¹¹⁷ Βλ. σχετ. επεξηγηματικές σημειώσεις του ναυλοσυμφώνου Barecon οι οποίες διατίθενται μέσω της ιστοσελίδας της BIMCO <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>> σελ. 15

περίοδος χάριτος των τριών (3) εργάσιμων ημερών και η πληρωμή του μισθώματος παραμένει εκκρεμής.

β) Εάν οι ναυλωτές δεν συμμορφωθούν με τα προβλεπόμενα στις ρήτρες 11 (εμπορικοί περιορισμοί) και 17(b) (ασφάλιση από τους ναυλωτές¹¹⁸) του ναυλοσυμφώνου. Αναφορικά με τη ρήτρα 11 επισημαίνεται ότι ο κύριος του πλοίου δικαιούται να λύσει τη σύμβαση, εάν οι ναυλωτές απασχολούν το πλοίο εκτός των αναφερόμενων, στο πλαίσιο 14 (Part I), γεωγραφικών ορίων ή για τη μεταφορά παράνομων ή επικίνδυνων φορτίων, παραβιάζοντας τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου ή τους νόμους της σημαίας του πλοίου ή/και τους κανονισμούς των χωρών στις οποίες δραστηριοποιείται. Στην περίπτωση της παραγράφου 17(b) ορίζεται ότι οι ναυλωτές υποχρεούνται να φροντίζουν για την ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού (ασφάλιση εξοπλισμού και σωματος πλοίου) και παθητικού (ασφάλιση ευθύνης έναντι ζημίας τρίτων)¹¹⁹. Αν δεν τηρήσουν τις ανωτέρω υποχρεώσεις τους, ο κύριος του πλοίου δικαιούται να προβεί σε μονομερή λύση της σύμβασης και να αξιώσει αποζημίωση.

γ) Εάν οι ναυλωτές δεν συμμορφωθούν με τις υποδείξεις του κυρίου του πλοίου και δεν διορθώσουν, τυχόν, παραλείψεις ή παραβιάσεις σχετικές με τη διαδικασία συντήρησης του πλοίου, το συντομότερο δυνατό, έτσι ώστε να μην θίγεται η ασφάλιση του σκάφους. Ενδελεχής ανάλυση και μελέτη των υποχρεώσεων αυτών, οι οποίες περιλαμβάνονται στη ρήτρα 13(a), θα ακολουθήσει στην ενότητα 3.2.

Επιπλέον, στη τροποποιημένη ρύθμιση προβλέπεται ρητά ότι το ζημιωθέν συμβαλλόμενο μέρος δικαιούται να διεκδικήσει ως αποζημίωση τη ζημία που υπέστη εξαιτίας της απώλειας του υπολειπόμενου μέρους της ναύλωσης¹²⁰. Προκειμένου όμως να αξιολογηθεί η σημασία της ανωτέρω προσθήκης, είναι σκόπιμο να γίνουν ορισμένες επισημάνσεις. Κατά τις αρχές του αγγλοσαξονικού δικαίου, η έκταση της αποζημίωσης σε περίπτωση παραβίασης της σύμβασης εξαρτάται από το είδος του όρου που παραβιάστηκε. Αν πρόκειται για παραβίαση θεμελιώδους όρου (condition), βάση υπολογισμού της αποζημίωσης αποτελεί ότι το ζημιωθέν μέρος πρέπει να βρεθεί στην ίδια κατάσταση στην οποία θα βρισκόταν εάν είχε ολοκληρωθεί η

¹¹⁸ Η ρήτρα 17(b) θα αναλυθεί διεξοδικά στην ενότητα 5.6, στην οποία εντάσσεται από άποψη δομής.

¹¹⁹ Οι ρήτρες 17(b) και 17(c) περιέχουν εναλλακτικές ασφαλιστικές ρυθμίσεις, η εφαρμογή των οποίων εξαρτάται από την εκάστοτε επιλογή των συμβαλλομένων μερών.

¹²⁰ Βλ. σχετ. Barecon 2017, ρήτρα 31, γραμμές 462-463, «...claim damages including, but not limited to, for the loss of the remainder of the Charter Party»

εκτέλεση της σύμβασης. Συνεπώς, η αποζημίωση περιλαμβάνει τις ζημίες που προκλήθηκαν συνεπεία της παραβίασης, καθώς και τις μελλοντικές πληρωμές που θα ήταν απαιτητές στα πλαίσια της σύμβασης, αν αυτή εξακολουθούσε να ισχύει. Αντιθέτως, η παραβίαση ενός εγγυητικού όρου (warranty) επιτρέπει στο αντισυμβαλλόμενο μέρος να αναζητήσει μόνο την αποκατάσταση των ζημιών που προέκυψαν εξαιτίας της παραβίασης, δεδομένου ότι η σύμβαση παραμένει σε πλήρη ισχύ. Κατά το προϊσχύσαν συμβατικό καθεστώς, η έγκαιρη καταβολή του μισθώματος αποτελούσε «condition» της σύμβασης, ενώ οι υπόλοιπες διατάξεις 11 (εμπορικοί περιορισμοί), 17 (ασφάλιση) και 13 (συντήρηση) γινόνταν δεκτό ότι αποτελούσαν «innominate terms», με αποτέλεσμα το ύψος της αποζημίωσης να εξαρτάται από τη σοβαρότητα της παραβίασης. Κατά συνέπεια, τα συμβαλλόμενα μέρη συνήθιζαν, ανάλογα με τη διαπραγματευτική τους ισχύ, να ενσωματώνουν στη σύμβαση όρο για την επιβολή ειδικού τέλους λύσης της σύμβασης («termination fees»), ανεξάρτητα από το είδος της παραβίασης. Το προβλεπόμενο ποσό αποτελούσε ένα είδος συμφωνημένης αποζημίωσης για την πρόωρη λύση της σύμβασης και ήταν καταβλητέο, χωρίς να απαιτείται η διεξαγωγή έρευνας για τη φύση των ζημιών ή η απόδειξη τήρησης του καθήκοντος μετριασμού της ζημίας («duty to mitigate»)¹²¹. Ωστόσο, η φύση και ο χαρακτήρας των όρων αυτών αποτελούσε κατά καιρούς αντικείμενο διενέξεων και διαφωνιών, αφού είχε υποστηριχθεί ότι δεν αντανακλούν την πραγματική ζημία των συμβαλλομένων μερών, αλλά προσομοιάζουν με ποινικές κυρώσεις, οι οποίες είναι μη εκτελεστές. Το ζήτημα εξετάστηκε πρόσφατα κατά τη διεξαγωγή διαιτητικής διαδικασίας στο Λονδίνο¹²². Το διαιτητικό δικαστήριο έκρινε ότι η κατάργηση τέτοιου είδους ρητρών θα πρέπει να κρίνεται κατά περίπτωση. Εάν το προβλεπόμενο τέλος δικαιολογείται βάσει εμπορικών και οικονομικών πρακτικών, τότε είναι καθ' όλα νόμιμο και εκτελεστό. Η ίδια νομική σκέψη ακολουθήθηκε και σε άλλες δικαστικές υποθέσεις¹²³, στις οποίες τα δικαστήρια προσπαθώντας να ερμηνεύσουν την αληθή βούληση των μερών απέφυγαν να καταργήσουν τις εν λόγω ρήτρες, ιδίως στις περιπτώσεις εμπορικών συμβάσεων μεταξύ συμβαλλομένων ισοδύναμης διαπραγματευτικής ισχύος.

¹²¹ «Duty to mitigate»: η υποχρέωση του ζημιωθέντος να καταβάλει κάθε εύλογη προσπάθεια για τον περιορισμό των πρόσθετων ζημιών μετά από την επέλευση ενός ζημιογόνου γεγονότος (ή παραβίασης της σύμβασης). Η μη εκπλήρωση αυτού του καθήκοντος, μπορεί να αποτρέψει το θιγόμενο μέρος από την εισπραχθείσα αποζημίωση για τις μη αποφευχθείσες ζημίες.

¹²² London Arbitration 14/13 (2013) 880 LMLN 3, βλ. σχετ. *Baughen S.*, ο.π. *Ship Building, Sale and Finance*, §12.3.1, σελ. 205-206.

¹²³ *Philips Hong Kong Ltd v. Attorney General of Hong Kong* (1993) 61 BLR 41.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η νέα ρύθμιση της ρήτρας 31 δίνει ξεκάθαρη λύση στο πρόβλημα, καθορίζοντας το ελάχιστο ποσό της αποζημίωσης σε περίπτωση πρόωρης λύσης της σύμβασης, σε αντιστοιχία με την πραγματική ζημία των συμβαλλομένων μερών.

3. Υποχρεώσεις του ναυλωτή

Στη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους ο ναυλωτής αντιμετωπίζεται από το αγγλικό δίκαιο ως προσωρινός κύριος του πλοίου («disponent owner», «owner pro hac vice», «owner pro tempore»), για το χρονικό διάστημα που καθορίζεται στη σύμβαση. Στο πρόσωπο του ναυλωτή γεννώνται όλα τα δικαιώματα αλλά και οι υποχρεώσεις που σχετίζονται με τη διαχείριση του πλοίου. Στις επόμενες παραγράφους θα ακολουθήσει ανάλυση των επιμέρους υποχρεώσεων των ναυλωτών, όπως καθορίζονται στο νέο Barecon 2017.

3.1. Επαναπαράδοση του πλοίου (ρήτρα 10)

Η ρήτρα 10 ρυθμίζει λεπτομερώς τη διαδικασία και τις υποχρεώσεις του ναυλωτή κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στον κύριο, μετά τη συμβατική λήξη της ναύλωσης¹²⁴. Η διατύπωση της είναι αντίστοιχη με εκείνες των ρητρών 3 και 4, οι οποίες ρυθμίζουν το ζήτημα της παράδοσης του πλοίου από τη σκοπιά του κυρίου, κατά την έναρξη της σύμβασης. Έτσι, διαμορφώνεται από τους συντάκτες του Barecon ένα αμοιβαίο σύστημα ευθύνης και ένα ισοδύναμο καθεστώς προστασίας των δικαιωμάτων των συμβαλλομένων μερών.

Ειδικότερα, στην πρώτη παράγραφο της ρήτρας ορίζεται ότι οι ναυλωτές υποχρεούνται, κατά τη συμβατική λήξη της ναύλωσης, να επαναπαραδώσουν το πλοίο στο συμφωνηθέντα λιμένα ή στο μέρος που δηλώθηκε στο πλαίσιο 12 (Part I) και στη θέση αγκυροβόλησης που υπέδειξε ο κύριος του πλοίου. Εάν το πλοίο επιστραφεί σε τοποθεσία διαφορετική της συμφωνηθείσης, ο κύριος του πλοίου δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση. Μολονότι, δεν υπάρχει σχετική νομολογία για το συγκεκριμένο ζήτημα, θεωρείται ότι δύναται να εφαρμοσθούν οι ίδιες αρχές και κανόνες που ισχύουν για τη χρονοναύλωση¹²⁵.

¹²⁴ Η ρήτρα δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις πρόωρης λύσης της σύμβασης, δηλαδή στις περιπτώσεις που αναφέρονται στη διάταξη 31 του ναυλοσυμφώνου (termination). Σε αυτές εφαρμόζεται η ρήτρα 32 (repossession), βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. Bareboat Charters, §15.1, σελ. 86.

¹²⁵ Στη χρονοναύλωση η συνήθης αποζημίωση θα υπολογισθεί βάσει του καθαρού κέρδους που θα μπορούσε να αποκομίσει ο εκναυλωτής από ένα υποθετικό ταξίδι με σημείο εκκίνησης τον

Η δεύτερη παράγραφος αποτελεί νέα προσθήκη και ακολουθεί τη διατύπωση της ρήτρας 4, διαμορφώνοντας ένα αντίστοιχο πλαίσιο ευθύνης για τους ναυλωτές, αναφορικά με την πληροφόρηση που θα πρέπει να προηγείται της επαναπαράδοσης του πλοίου και τη δεσμευτικότητα των σχετικών ειδοποιήσεων. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι ναυλωτές οφείλουν να ενημερώνουν τον κύριο για το δρομολόγιο του πλοίου, αποστέλλοντας ειδοποιήσεις για την εκτιμώμενη και την οριστική ημερομηνία άφιξης του πλοίου, σύμφωνα με τα δηλωθέντα στο πλαίσιο 13 (Part I). Στη νέα διατύπωση της ρύθμισης δεν υπάρχουν προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα ειδοποιήσεων, όπως ίσχυε στη πρότερη έκδοση του ναυλοσυμφώνου. Ο προσδιορισμός αυτός γίνεται, πλέον, κατά την εύλογη κρίση των συμβαλλομένων μερών, αφού ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά κάθε ναύλωσης (μορφή απασχόλησης πλοίου, είδος εμπορίου κλπ.). Μετά την αποστολή των εν λόγω ειδοποιήσεων οι ναυλωτές θα πρέπει να εγγυηθούν στον κύριο του πλοίου ότι δε θα επιτρέψουν την περαιτέρω απασχόληση του πλοίου ή την έναρξη κάποιου ταξιδιού (συμπεριλαμβανομένου οποιοδήποτε ταξιδιού άνευ φορτίου), το οποίο κρίνεται ότι θα είναι αδύνατο να ολοκληρωθεί μέσα στη ορισθείσα χρονική περίοδο. Οι συντάκτες του Barecon διαπιστώνοντας τον αρνητικό αντίκτυπο της απόφασης «The Zenovia¹²⁶» και την ανασφάλεια που δημιούργησε στους κόλπους της ναυτιλιακής κοινότητας, αποφάσισαν να εφαρμόσουν και στην περίπτωση της ρήτρας 10 τα πορίσματα της αγγλικής νομολογίας, διατυπώνοντας ρητά ότι α) ο παραλήπτης μιας ειδοποίησης παράδοσης/επαναπαράδοσης δικαιούται να την επικαλείται και να βασίζεται στην ορθότητά της και β) ότι ο αποστολέας της ειδοποίησης οφείλει να απέχει από κάθε ενέργεια ασυμβίβαστη προς τις γνωστοποιηθείσες ημερομηνίες παράδοσης/επαναπαράδοσης .

Ακολουθώντας, στην τρίτη παράγραφο ορίζεται ότι εάν οι ναυλωτές δεν καταφέρουν να επαναπαράδωσουν το πλοίο μέχρι τη συμβατική λήξη της «ναύλωσης», τότε υποχρεούνται να καταβάλουν για κάθε ημέρα καθυστέρησης, το ισοδύναμο του ημερησίου οφειλόμενου μισθώματος (που αναφέρεται στο πλαίσιο 17 Part I) προσαυξημένο κατά 10% ή το ισοδύναμο του ημερησίου μισθώματος που υπάρχει στην αγορά, το υψηλότερο κάθε φορά. Η πληρωμή του επιπρόσθετου

(πραγματικό) τόπο επαναπαράδοσης και σημείο προορισμού τη συμφωνηθείσα στο ναυλοσύμφωνο τοποθεσία επαναπαράδοσης, αφαιρουμένου του καθαρού κέρδους που θα αποκτούσε από μία εναλλακτική απασχόληση κατά τη διάρκεια αυτού του υποθετικού ταξιδιού, βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. *Bareboat Charters*, §15.2, σελ. 86.

¹²⁶ Βλ. σχετ. ανάλυση στο Κεφάλαιο 1, ρήτρα 4 (χρόνος παράδοσης).

μισθώματος, δεν θίγει λοιπές αξιώσεις που ενδέχεται να έχει ο κύριος του πλοίου κατά των ναυλωτών, εξαιτίας της μη έγκαιρης επαναπαράδοσης του πλοίου. Η παρούσα ρύθμιση συνιστά μία φιλότιμη προσπάθεια των συντακτών του Barecon να αντισταθμίσουν τις απώλειες που υφίσταται ο κύριος του πλοίου από το τελευταίο ταξίδι των ναυλωτών, όταν αυτό εκτείνεται πέραν της συμβατικής διάρκειας της ναύλωσης. Ωστόσο, μία ερμηνευτική προσέγγιση του όρου βάσει των αρχών του common law θα μπορούσε να περιορίσει εξαιρετικά το πεδίο εφαρμογής του, αν αποδειχθεί ότι δεν αντανακλά τις πραγματικές απώλειες του ζημιωθέντος, αλλά αποτελεί μία μορφή ποινικής κύρωσης¹²⁷. Προς τούτο συνάδει αφενός η πρόβλεψη περί απονομής στον κύριο του πλοίου ποσοστού 10% επί του συμβατικώς συμφωνηθέντος μισθώματος, αφετέρου η απόδοση στον κύριο του υψηλότερου από τα προβλεπόμενα δύο ποσοστά. Εάν, συνεπώς, η ρήτρα κριθεί ανεφάρμοστη, η prima facie αποζημίωση που δικαιούται ο κύριος του πλοίου για την μη έγκαιρη επαναπαράδοση του σκάφους, περιορίζεται στο ισοδύναμο του ημερήσιου μισθώματος της αγοράς, εκτός εάν έχουν μεσολαβήσει ειδικές περιστάσεις όπως η απώλεια της επόμενης προγραμματισμένης απασχόλησης του σκάφους.

Υποστηρίζεται ότι η υποχρέωση της έγκαιρης επαναπαράδοσης του πλοίου αποτελεί «innominate term», συνεπώς, ο κύριος του πλοίου δικαιούται ανάλογα με τη σοβαρότητα της καθυστέρησης να αξιώσει αποζημίωση ή/και να λύσει τη σύμβαση. Ωστόσο, τα δικαστήρια - κατ' αναλογία προς τις περιπτώσεις χρονοναύλωσης - υιοθετούν μια πιο ευέλικτη προσέγγιση¹²⁸ αναφορικά με την ημερομηνία επαναπαράδοσης, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι επείγουσες ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης¹²⁹.

¹²⁷ Davis M., ο.π. Bareboat Charters, §15.8, σελ. 88

¹²⁸ Ομοίως

¹²⁹ Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει μια διάκριση μεταξύ νόμιμου (legitimate) και παράνομου (illegitimate) τελευταίου ταξιδιού. Η έννοια του νόμιμου ή παράνομου τελευταίου ταξιδιού έχει αναλυθεί διεξοδικά στις υποθέσεις «The Peonia» (1991) 1 LLR, «The Dione» (1975) 1 Lloyd's Rep., «The Black Falcon» (1999) 1 Lloyd's Rep. και «The Gregos» (1994) 1 WLR 1465. Ένα παράνομο τελευταίο ταξίδι είναι ένα ταξίδι το οποίο δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί ευλόγως μέχρι την (τελική) ημερομηνία επαναπαράδοσης του πλοίου. Συνεπώς, ο ναυλωτής δεν έχει το δικαίωμα να δώσει εντολή για ένα τέτοιο ταξίδι, διαφορετικά παραβιάζει τους όρους του ναυλοσυμφώνου (repudiatory breach). Αντίθετα, ένα νόμιμο τελευταίο ταξίδι αναμένεται ότι δύναται να ολοκληρωθεί ευλόγως εντός του χρονικού διαστήματος επαναπαράδοσης που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο. Εάν, στη περίπτωση ενός νόμιμου τελευταίου ταξιδιού, η επαναπαράδοση του πλοίου δεν ολοκληρωθεί εγκαίρως, οι ναυλωτές υποχρεούνται σε καταβολή του συμβατικώς συμφωνηθέντος μισθώματος για το χρονικό διάστημα μέχρι τη συμβατική λήξη της ναύλωσης και στη συνέχεια, με το ισοδύναμο του ημερήσιου μισθώματος της αγοράς μέχρι την πραγματική ημερομηνία επαναπαράδοσης (όπου το μίσθωμα της αγοράς είναι υψηλότερο από το συμφωνηθέν), βλ. σχετ. <<https://www.steamshipmutual.com>>.

Οι επόμενες δύο παράγραφοι θέτουν τις προϋποθέσεις που θα πρέπει να πληρούνται για τη σύννομη επαναπαράδοση του πλοίου στον κύριο. Ειδικότερα, το πλοίο θα πρέπει κατά το στάδιο της επαναπαράδοσης να είναι στην ίδια καλή κατάσταση, στην οποία βρισκόταν κατά την παράδοση του (εξαιρουμένης της συνήθους φθοράς), να πληροί τις προδιαγραφές της κλάσης του, να έχει ολοκληρώσει τους κύκλους επιθεώρησής του και να διαθέτει έγκυρα πιστοποιητικά, τουλάχιστον για τη διάρκεια των μηνών που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο 6 (Part I) της σύμβασης ή άλλως για χρονικό διάστημα 6 μηνών. Το ζήτημα που ανακύπτει, εν προκειμένω, είναι εάν ο κύριος δικαιούται να αρνηθεί την παραλαβή του πλοίου σε περίπτωση που αυτό έχει περιέλθει σε χειρότερη κατάσταση κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, ή εάν υποχρεούται να αποδεχθεί την επαναπαράδοση του και να αξιώσει αποζημίωση για τις βλάβες που προκλήθηκαν σε αυτό. Η απάντηση δόθηκε κατά την εκδίκαση της υπόθεσης *Attica Sea Carriers Corporation v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei*¹³⁰ στο Εφετείο (Court of Appeal). Ο Λόρδος Denning MR ανέφερε χαρακτηριστικά: *«είναι σαφές ότι ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να θέσει το πλοίο σε καλή κατάσταση πριν από τη επαναπαράδοση. Το ερώτημα όμως είναι αν ο όρος αυτός συνιστά αναγκαία προϋπόθεση του δικαιώματος του να επαναπαραδώσει το πλοίο ... ή αν πρόκειται απλώς για έναν όρο ο οποίος, αν δεν τηρηθεί, παρέχει δικαίωμα αποζημίωσης, αλλά δεν τον εμποδίζει να μεταβιβάσει εκ νέου το πλοίο στον κύριο. Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν με σαφήνεια να προβλέπουν ότι η πλήρης εκτέλεση ενός συγκεκριμένου όρου, μπορεί να αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση: όμως, ελλείψει σαφών ρητρών, το Δικαστήριο ελέγχει ποια ερμηνεία αποδίδει το πιο λογικό συμπέρασμα»*. Η προσέγγιση που υιοθετήθηκε από το Λόρδο Denning και το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε, εφαρμόζονται και στην περίπτωση του *Barecon 2017*, καθώς η διατύπωση του είναι αντίστοιχη με εκείνη της ρήτρας 15 του ναυλοσυμφώνου του *Attica*. Συνεπώς, ο κύριος δεν μπορεί να αρνηθεί την επαναπαράδοση του πλοίου, εκτός αν προβεί σε τροποποίηση της ρήτρας, ενσωματώνοντας ρητό όρο, βάσει του οποίου η καλή κατάσταση του πλοίου θα αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την επαναπαράδοσή του. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι για την επαναπαράδοση του πλοίου δεν απαιτείται η μεταβίβαση των «trading certificates¹³¹», καθώς ισχύουν όσα ανωτέρω αναφέρθηκαν στην ενότητα 1.1.

¹³⁰ GmbH [1976] 1 Lloyd's Rep 250.

¹³¹ Βλ. σχετ. ενότητα 1.1, υποσημείωση 87

Η τελευταία παράγραφος της ρήτρας αποτελεί μια εξ ολοκλήρου νέα προσθήκη στο ναυλοσύμφωνο Barecon. Σύμφωνα με αυτή, όλα τα σχέδια, τα εγχειρίδια (με εξαίρεση τα εγχειρίδια ISM / ISPS) και τα αρχεία συντήρησης θα παραμένουν στο σκάφος και θα είναι προσιτά στον κύριο κατά την επαναπαράδοση του πλοίου. Τα υπόλοιπα τεχνικά έγγραφα, για τα οποία δεν υφίσταται υποχρέωση παράδοσης, θα αποστέλλονται έγκαιρα στον κύριο, εφόσον το ζητήσει, με δική του χρέωση. Το ίδιο ισχύει και για τα ημερολόγια του σκάφους, από τα οποία μπορούν να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την κατάσταση του πλοίου.

3.2. Συντήρηση και Λειτουργία (ρήτρα 13)

Δεδομένου ότι στη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους η διακυβέρνηση και η εκμετάλλευση του πλοίου ασκείται από τους ναυλωτές, είναι εύλογο ότι η ευθύνη για τη συντήρηση και τη λειτουργία του πλοίου, καθώς και όλα τα έξοδα που σχετίζονται με αυτές, επιβαρύνουν, κυρίως, τους ναυλωτές. Η ρήτρα 13 βρίσκεται στο επίκεντρο της συμφωνίας για τη «ναύλωση» γυμνού σκάφους και προσδιορίζει με σαφήνεια τις σχετικές, με την εκμετάλλευση του πλοίου, υποχρεώσεις των ναυλωτών. Η ρήτρα έχει τροποποιηθεί ώστε να καταστεί ευκολότερη στην ανάγνωση και στην εφαρμογή από τα συμβαλλόμενα μέρη. Επίσης, έχουν προστεθεί αρκετές νέες ρυθμίσεις, οι οποίες μεταξύ άλλων εισάγουν εναλλακτικές μεθόδους κατανομής των δαπανών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Ειδικότερα, η ρήτρα διαιρείται, πλέον, σε εννέα ενότητες οι οποίες καλύπτουν τα εξής θέματα: (a) συντήρηση, (b) νέα κλάση και άλλες κανονιστικές ρυθμίσεις, (c) χρηματοοικονομική ασφάλεια, (d) λειτουργία του πλοίου, (e) πληροφορίες στους ιδιοκτήτες, (f) σημαία και όνομα του σκάφους, (g) αλλαγές στο σκάφος, (h) χρήση του εξοπλισμού του πλοίου, (i) περιοδικός δεξαμενισμός.

Η λεκτική διατύπωση της 13 (a) ενότητας έχει τροποποιηθεί, εντούτοις το περιεχόμενο της έχει παραμείνει αναλλοίωτο. Οι ναυλωτές επιμελούνται όλων των απαραίτητων επισκευών για τη συντήρηση του πλοίου, ώστε να βρίσκεται σε άριστη λειτουργική κατάσταση. Επιπλέον, υποχρεούνται να φροντίζουν για τη διατήρηση της κλάσης του πλοίου, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που τίθενται από το νηογνώμονα ή άλλο επίσημο ασφαλιστικό φορέα, κατά τα αναφερόμενα στο πλαίσιο 4 (Part I) και να διαθέτουν όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά. Οι δαπάνες και τα όλα τα έξοδα συντήρησης του πλοίου βαρύνουν αποκλειστικά τους ναυλωτές. Οι υποχρεώσεις αυτές είναι αυστηρές και διαρκούν καθ' όλη τη διάρκεια της «ναύλωσης». Οι τυχόν

επισκευές θα πρέπει να ολοκληρώνονται μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, ικανοποιώντας τις συνήθεις εμπορικές πρακτικές. Οιαδήποτε παραβίαση της ρύθμισης παρέχει στον κύριο του πλοίου το δικαίωμα να προβεί σε μονομερή λύση της σύμβασης, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στη ρήτρα 31(a)(iii). Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι ο όρος 13(a) δεν καλύπτει τις δαπάνες επισκευής που σχετίζονται με τα κρυμμένα ή λανθάνοντα ελαττώματα και εκδηλώνονται μέσα σε χρονικό διάστημα 12 μηνών από την παράδοση του πλοίου (εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο πλαίσιο 7- Part I), δεδομένου ότι αυτά διέπονται από τις ρυθμίσεις της ρήτρας 3(c).

Οι ρυθμίσεις σχετικά με τις απαιτούμενες κατασκευαστικές τροποποιήσεις και την αγορά νέου εξοπλισμού για τη συνέχιση της δραστηριότητας του πλοίου ή για την αναβάθμιση της κλάσης του, αποσπάστηκαν από την (a) ενότητα, ώστε να δημιουργήσουν τη νέα ενότητα (b). Η νέα ρύθμιση παρέχει στα συμβαλλόμενα μέρη δύο εναλλακτικές δυνατότητες κατανομής του κόστους των σχετικών δαπανών. Στην πρώτη περίπτωση 13(b)(i), όλες οι δαπάνες για την αγορά του εξοπλισμού ή για τις απαραίτητες, βάσει της νομοθεσίας ή των απαιτήσεων της κλάσης, αλλαγές, καλύπτονται από τους ναυλωτές. Αυτή η επιλογή είναι πιθανότερο να εφαρμοστεί σε συμφωνίες, όπου το πλοίο έχει ναυλωθεί για ολόκληρη τη διάρκεια της εμπορικής του ζωής. Στη δεύτερη περίπτωση 13(b)(ii) καταβάλλεται προσπάθεια να επιτευχθεί μία εύλογη εξισορρόπηση των αντικρουόμενων συμφερόντων των συμβαλλομένων μερών, τακτική που είχε εφαρμοσθεί και στην προγενέστερη έκδοση του Barecon¹³². Με τη νέα διατύπωση της ρύθμισης, εισάγεται μια διαφορετική μέθοδος υπολογισμού της συνεισφοράς των ναυλωτών, η οποία λαμβάνει υπόψη της το συνολικό κόστος της δαπάνης, την αναμενόμενη διάρκεια ζωής των τροποποιήσεων/νέου εξοπλισμού, την αναμενόμενη εμπορική διάρκεια ζωής του πλοίου και την υπολειπόμενη διάρκεια της «ναύλωσης». Με κριτήριο τη χρονική διάρκεια ζωής και απόδοσης της προβλεπόμενης τροποποίησης, προβλέπονται δύο διαφορετικοί μαθηματικοί τύποι υπολογισμού. Ο πρώτος εφαρμόζεται για τις κατασκευαστικές τροποποιήσεις-βελτιώσεις που αναμένεται να διαρκέσουν μέχρι το τέλος της εμπορικής ζωής του πλοίου, ενώ ο δεύτερος ισχύει για τροποποιήσεις που ενδέχεται να έχουν μικρότερη διάρκεια ζωής, όπως πρόσθετα μηχανήματα ή εξοπλισμός. Εάν το κόστος της

¹³² Στη πρότερη έκδοση του ναυλοσυμφώνου, προβλεπόταν ότι τα έξοδα των κατασκευαστικών τροποποιήσεων και της αγοράς νέου εξοπλισμού, τα οποία ήταν απαραίτητα για τη διατήρηση ή την αναβάθμιση της κλάσης του πλοίου, εφόσον υπερέβαιναν το δηλωθέν στη σύμβαση ποσό, καλύπτονταν αμοιβαίως από τα συμβαλλόμενα μέρη, μέσω της αναπροσαρμογής του μισθώματος.

απαιτούμενης τροποποίησης είναι μικρότερο από το συμφωνηθέν ποσό που αναφέρεται στο πλαίσιο 21 (ii) της σύμβασης (Part I), τα έξοδα θα βαρύνουν αποκλειστικά το ναυλωτή, διαφορετικά θα εφαρμόζεται ο κατάλληλος μαθηματικός τύπος, προκειμένου να υπολογιστεί το μερίδιο συνεισφοράς εκάστου μέρους. Εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν προβούν στην επιλογή μίας εκ των δύο εναλλακτικών δυνατοτήτων που παρέχονται στο ναυλοσύμφωνο, τότε θα ισχύει εξ ορισμού η πρώτη 13(b)(i).

Με την ανωτέρω, νέα μέθοδο υπολογισμού και κατανομής του κόστους των δαπανών, οι συντάκτες του Barecon προσπάθησαν να λάβουν υπόψη τους όλες τις συναρτώμενες παραμέτρους, να εξαλείψουν τα μειονεκτήματα του προηγούμενου συμβατικού καθεστώτος¹³³ και να ανταποκριθούν στις ανάγκες των μερών για τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού και εύχρηστου μηχανισμού επίλυσης των διαφορών που ανακύπτουν στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Οι ρυθμίσεις της τρίτης (c) ενότητας αποσπάστηκαν, επίσης, από την προηγούμενη (a) ενότητα και μεταφέρθηκαν αυτούσιες στη νέα έκδοση του Barecon. Οι ναυλωτές είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας και να παρέχουν επαρκή οικονομική εγγύηση στον κύριο, σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων τους και επιβολής των προβλεπόμενων κυρώσεων. Η υποχρέωση αυτή ισχύει ανεξάρτητα από το εάν οι σχετικές κυρώσεις έχουν επιβληθεί νόμιμα από οποιαδήποτε κυβέρνηση ή δημόσια αρχή. Το πεδίο εφαρμογής της ρήτρας έχει διευρυνθεί, προκειμένου να καλύπτει κάθε ευθύνη έναντι τρίτων και όχι μόνο ζητήματα που σχετίζονται με τη ρύπανση πετρελαίου, όπως ίσχυε στην έκδοση του Barecon 1989¹³⁴.

Η τέταρτη (d) ενότητα, η οποία αντιστοιχεί στη δεύτερη ενότητα της προηγούμενης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου, έχει υποστεί αρκετές λεκτικές τροποποιήσεις, ωστόσο το νόημα και το περιεχόμενο της έχουν παραμείνει αναλλοίωτα. Οι ναυλωτές, ως de facto κύριοι του πλοίου, είναι υπεύθυνοι για την επάνδρωση, πλοήγηση, εκμετάλλευση, λειτουργία, ανεφοδιασμό, συντήρηση και επισκευή του σκάφους, συμπεριλαμβανομένου, τυχόν, φόρου ή τέλους, που σχετίζεται με τη χρήση και τη λειτουργία του. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα

¹³³ Η διατύπωση της ρήτρας στην παλαιότερη έκδοση του Barecon (2001), ήταν ασαφής και δεν παρείχε στα συμβαλλόμενα μέρη την απαραίτητη καθοδήγηση, σχετικά με τη διαδικασία αναπροσαρμογής του μισθώματος, τον τρόπο κατανομής των δαπανών ή τις παραμέτρους που θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό της συνεισφοράς εκάστου μέρους.

¹³⁴ Barecon 1989, ρήτρα 9, γραμμές 129-135.

θεωρούνται προστηθέντες/υπάλληλοι των ναυλωτών, ακόμη κι αν – για οποιοδήποτε λόγο – έχουν προσληφθεί από τον κύριο. Συνεπώς, οι ναυλωτές φέρουν την αποκλειστική ευθύνη για κάθε πράξη ή αμέλεια των ανωτέρω.

Η επόμενη, κατά σειρά, ενότητα (ε) αναφέρεται στο καθήκον των ναυλωτών να παρέχουν στον κύριο¹³⁵ τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με την σκοπούμενη χρήση και απασχόληση του πλοίου, τον επόμενο προγραμματισμένο δεξαμενισμό και τις επισκευές του. Σκοπός της ρύθμισης είναι προφανώς να επιτρέψει στον κύριο να παρακολουθεί την κατάσταση του πλοίου, χωρίς να χρειάζεται να επικαλεστεί το δικαίωμα επιθεώρησης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη ρήτρα 14 του ναυλοσυμφώνου.

Η ρύθμιση (f) της ρήτρας 13 του ναυλόσυμφωνου έχει μεταφερθεί, σχεδόν, αυτούσια στη νέα έκδοση του ναυλοσυμφώνου με, μόνη, ίσως διαφορά την υποχρέωση των ναυλωτών να εξασφαλίσουν την έγγραφη συναίνεση του κυρίου, προκειμένου να προβούν σε αλλαγή του ονόματος και της σημαίας του πλοίου. Ωστόσο, ένα θέμα που προβλημάτισε ιδιαίτερα τη συντακτική επιτροπή του Barecon και υπήρξε αντικείμενο εκτεταμένης συζητήσεως, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αναθεώρησης, ήταν αν θεωρείται σκόπιμο να συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο όρο ειδική ρύθμιση που να υποχρεώνει τους ναυλωτές να αλλάξουν το όνομα του πλοίου κατά την επαναπαράδοση του στον κύριο, ώστε να προστατεύονται πληρέστερα τα συμφέροντα του τελευταίου στο εμπορικό σήμα (ήτοι στα διακριτικά σήματα και χαρακτηριστικά μοτίβα που χρησιμοποιεί για την άσκηση της εμπορικής του δραστηριότητας). Οι συντάκτες του νέου Barecon αξιολόγησαν τα δεδομένα και τις ανάγκες της ναυτιλιακής αγοράς και αποφάσισαν να μην περιπλέξουν το περιεχόμενο της ρήτρας, ενσωματώνοντας ρυθμίσεις σχετικές με ζητήματα προστασίας εμπορικών σημάτων. Αντιθέτως, προτίμησαν να εναποθέσουν το θέμα αυτό στην κρίση των συμβαλλομένων, ώστε η προσθήκη της σχετικής ρύθμισης να πραγματοποιείται, όπου κρίνεται απαραίτητο.

Ακολούθως, η παράγραφος (g) υπέστη ελάχιστες μεταβολές στη λεκτική της διατύπωση, χωρίς κάποια αξιολογική αλλαγή στην ουσία της. Διατηρήθηκε και στη νέα έκδοση του ναυλοσυμφώνου, η υποχρέωση των ναυλωτών να εξασφαλίσουν την έγγραφη συναίνεση του κυρίου, προκειμένου να προβούν σε εκτεταμένες κατασκευαστικές τροποποιήσεις στο πλοίο. Ωστόσο, ο κύριος του πλοίου δύναται να

¹³⁵ Στη τελευταία έκδοση του ναυλοσυμφώνου δεν απαιτείται η παροχή αντίστοιχων πληροφοριών στους ενυπόθηκους δανειστές, όπως προέβλεπε η ρήτρα 10 (c) του Barecon 2001 (γραμμές 234-237).

θέσει ως απαραίτητη προϋπόθεση για την παροχή της συναίνεσης του, την επαναφορά του σκάφους στην πρότερη κατάσταση, πριν από τη λήξη της σύμβασης και την επαναπαράδοσή του. Παράλειψη των συντακτών του Barecon αποτελεί το γεγονός ότι δεν επισημαίνεται, για την αποφυγή αμφιβολιών, ότι όλες οι δαπάνες για τις κατασκευαστικές τροποποιήσεις βαρύνουν τους ναυλωτές και ότι ο χρόνος που απαιτείται για αυτές προσμετράται ως χρόνος της «ναύλωσης». Οι ρυθμίσεις της παραγράφου (g) υπόκεινται ρητώς στις ρυθμίσεις της παραγράφου 13(b), ώστε να καταστεί σαφές ότι δεν υπάρχει ανάγκη εξασφάλισης της προηγούμενης συγκατάθεσης του κυρίου, όταν οι απαιτούμενες αλλαγές σχετίζονται με θέματα κλάσης ή ασφάλειας του πλοίου.

Ο υπ' αριθ. 13(h) όρος της σύμβασης αντιστοιχεί στον προηγούμενο υπ' αρ. 10(f) όρο του Barecon και ρυθμίζει, χωρίς αξιόλογες μεταβολές στο περιεχόμενό του, τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις των ναυλωτών σχετικά με τη χρήση, αντικατάσταση και επιστροφή του εξοπλισμού που διατίθεται με το σκάφος. Προβλέπει ότι οι ναυλωτές υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τμήματα του εξοπλισμού, που λόγω εκτεταμένης φθοράς, θεωρούνται ακατάλληλα για χρήση και παράλληλα να εξασφαλίσουν ότι οι επισκευές θα πραγματοποιούνται με τρόπο που δεν θα συντείνει στην απομείωση της αξίας του πλοίου. Επίσης, οι ναυλωτές υποχρεούνται να προβούν με δικές τους δαπάνες, σε αφαίρεση κάθε πρόσθετου εξοπλισμού, εφόσον το ζητήσει ο κύριος του πλοίου κατά τη λήξη της σύμβασης. Προβλήματα ενδέχεται να ανακύψουν στην περίπτωση που η τοποθέτηση του πρόσθετου εξοπλισμού μειώνει την αξία του πλοίου, καθώς το ζήτημα αυτό δεν έχει αντιμετωπιστεί σε καμία από τις εκδόσεις του Barecon. Για την επίλυση του ανωτέρω θέματος, θεωρείται φρόνιμο να ενσωματώνεται από τον κύριο του πλοίου όρος, βάσει του οποίου θα διατηρεί το δικαίωμα της προηγούμενης έγκρισης οποιασδήποτε προτεινόμενης τοποθέτησης πρόσθετου εξοπλισμού. Επιπλέον, κρίνεται απαραίτητη και η προσθήκη σχετικής ρύθμισης που θα υποχρεώνει τους ναυλωτές να καλύπτουν το κόστος των απαραίτητων εργασιών επαναφοράς του πλοίου στην προτέρα κατάσταση, μετά την αφαίρεση του πρόσθετου εξοπλισμού. Τέλος, επισημαίνεται ότι η εφαρμογή του συγκεκριμένου όρου θα πρέπει να γίνεται σε συνδυασμό με τα διαλαμβανόμενα στη ρήτρα 8 (inventories) του ναυλοσυμφώνου.

Στη τελευταία ενότητα (i) της ρήτρας προβλέπεται ότι ο περιοδικός δεξαμενισμός και η συντήρηση/βαφή των υποθαλάσσιων τμημάτων του πλοίου, θα γίνεται όταν κρίνεται απαραίτητο από τις περιστάσεις ή σύμφωνα με τις

προδιαγραφές του νηογνώμονα ή το δίκαιο της σημαίας του πλοίου και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον κάθε 60 ημερολογιακούς μήνες, προκειμένου να καλύπτονται οι απαιτήσεις της (a) ενότητας.

3.3. Μίσθωμα (ρήτρα 15 a, b, c, d, i)

Η ρήτρα 15 ρυθμίζει, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, τη διαδικασία καταβολής του μισθώματος, που συνιστά μία από τις σημαντικότερες υποχρεώσεις των ναυλωτών. Επισημαίνεται ότι η καταβολή του οφειλόμενου μισθώματος είναι θεμελιώδους σημασίας για τον κύριο του πλοίου, καθώς αποτελεί το σπουδαιότερο παράγοντα αντιστάθμισης του επενδυτικού του κινδύνου.

Η ρήτρα 15(a) ορίζει ότι οι ναυλωτές υποχρεούνται να καταβάλλουν εγκαίρως το οφειλόμενο μίσθωμα στον κύριο, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ναυλοσύμφωνο. Η σημασία της ακριβόχρονης καταβολής του μισθώματος εξετάστηκε ανωτέρω στην ενότητα 2.2, συνεπώς δεν θα αναλυθεί περαιτέρω.

Στην παράγραφο 15(b) προβλέπεται ότι οι ναυλωτές οφείλουν να καταβάλλουν στον υποδειχθέντα, από τον κύριο (πλαίσιο 20 – Part I), τραπεζικό λογαριασμό το συνολικό ποσό του μισθώματος που αναφέρεται στο πλαίσιο 17 (i) της σύμβασης και στο νόμισμα που έχουν επιλέξει τα μέρη. Επιπλέον, διευκρινίζεται ότι το πρώτο μίσθωμα είναι καταβλητέο κατά την ημέρα και ώρα παράδοσης του σκάφους στους ναυλωτές, ενώ τα επόμενα θα προκαταβάλλονται το αργότερο κάθε τριάντα (30) ημέρες. Ζήτημα ενδέχεται να ανακύψει στην περίπτωση που η καταληκτική ημερομηνία καταβολής του μισθώματος συμπίπτει με μη εργάσιμη ημέρα. Η θέση της αγγλικής νομολογίας στο θέμα αυτό είναι ξεκάθαρη, όπως προκύπτει και από τις παρατηρήσεις του Λόρδου Salmon στην υπόθεση *The Laconia*¹³⁶. Οι ναυλωτές οφείλουν να διευθετήσουν την πληρωμή μέχρι τα μεσάνυχτα της καταληκτικής προθεσμίας, άλλως την τελευταία εργάσιμη ημέρα. Ακολούθως, ορίζεται ότι αν η πληρωμή του τελευταίου μισθώματος αφορά περίοδο μικρότερη των τριάντα (30) ημερών, ο υπολογισμός γίνεται ανάλογα με τον αριθμό των ημερών και

¹³⁶ Βλ. σχετ. *Mardorf Peach and Co Ltd v. Attica Sea Carriers Corporation of Liberi (The Laconia)* [1977] 1 Lloyd's Rep. 315, στην οποία ο Λόρδος Salmon ανέφερε χαρακτηριστικά: «*Punctual payment cannot be made on the day after it falls due, but i cannot see any reason in the present case why it could not be made before that day. If the hire is to be paid to the owners' bank semi-monthly in advance and an instalment happens to fall due on a Sunday when the banks are closed then as the banks are also closed on Saturday, payment in my view should be tendered on the previous Friday. This will be payment in advance. If it is not tendered until the Monday it will not be in advance of the period for which it is tendered*».

των ωρών που απομένουν μέχρι την επαναπαράδοση του σκάφους, κατά τις εκτιμήσεις του ναυλωτή.

Τέλος, στην αναθεωρημένη παράγραφο (d) της ρήτρας ορίζεται ότι όλες οι καταβολές του μισθώματος θα είναι ελεύθερες και απαλλαγμένες από οποιαδήποτε παρακράτηση, συμψηφισμό ή έκπτωση από φόρους, εισφορές, επιβαρύνσεις, δασμούς, τέλη, χρεώσεις ή οφειλές οποιασδήποτε φύσης. Εάν οι ναυλωτές υποχρεωθούν από οποιαδήποτε αρχή, οποιασδήποτε χώρας να προβούν σε παρακράτηση ή έκπτωση, το οφειλόμενο ποσό του μισθώματος θα αυξηθεί στο βαθμό που είναι αναγκαίο, ώστε να εξασφαλιστεί ότι μετά τις τυχόν παρακρατήσεις ο κύριος του πλοίου θα λάβει το ακριβές ποσό που ορίζεται στη σύμβαση. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι στην πρότερη έκδοση του Barecon (2001) δεν υπήρχε ρητή διατύπωση που να απαγορεύει στους ναυλωτές να ασκήσουν το δικαίωμα συμψηφισμού για ποσά που, ρητώς ή σιωπηρώς, δικαιούνταν να παρακρατήσουν σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Για τον αποκλεισμό του ανωτέρω δικαιώματος απαιτούνταν, σύμφωνα με τις αποφάσεις της αγγλικής νομολογίας, σαφής και ρητή διατύπωση, δεδομένου ότι ο όρος «without discount¹³⁷» στην προηγούμενη διατύπωση της ρήτρας δεν επηρέαζε το δικαίωμα των ναυλωτών περί συμψηφισμού¹³⁸. Με την αναφερόμενη τροποποίηση οι συντάκτες του Barecon, ενίσχυσαν τη συμβατική θέση του κυρίου του πλοίου, καθιστώντας σαφές ότι δεν υφίσταται, πλέον, κανένα περιθώριο συμψηφισμού του μισθώματος με οποιαδήποτε νόμιμη απαίτηση ή ποσό.

3.4. Επισκευές (ρήτρα 18)

Η ρήτρα 18 θέτει το πλαίσιο ευθύνης των ναυλωτών αναφορικά με τις επισκευές που καλύπτονται ρητώς από την ασφαλιστική σύμβαση, αλλά και για εκείνες που εκφεύγουν των προβλεπόμενων ορίων της ασφαλιστικής κάλυψης. Όπως παρατηρείται, οι ρυθμίσεις της αποσπάστηκαν από τις ρήτρες 13 (Insurance and Repairs) και 14 (Insurance, Repairs and Classification) του Barecon 2001 και ενοποιήθηκαν, προκειμένου να αποφευχθούν οι άσκοπες επαναλήψεις. Επίσης, οι συντάκτες του Barecon έχουν προβεί σε όλες τις απαραίτητες τροποποιήσεις,

¹³⁷ Βλ. σχετ. Barecon 2001, ρήτρα 11 (c), γραμμές 301-303.

¹³⁸ Davis M., ο.π. Bareboat Charters, §§12.9, 12.10, σελ. 67, βλ. σχετ. Modern Engineering (Bristol) Ltd v Gilbert Ash (Northern) Ltd [1974] AC 689 at p.718 per Lord Reid, The Teno [1977] 2 Lloyd's Rep 289.

προκειμένου το περιεχόμενο της ρήτρας 18 να συμβαδίζει με τις εκτεταμένες αλλαγές της ρήτρας 17 για την ασφάλιση, με την οποία συνέχεται αναγκαστικά.

Ειδικότερα, προβλέπεται ότι οι ναυλωτές οφείλουν να διεκπεραιώνουν όλες τις επισκευές για τις οποίες παρέχεται ασφαλιστική κάλυψη και να φροντίζουν για την εξόφληση των σχετικών δαπανών. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η εξασφάλιση της προηγούμενης έγκρισης του κυρίου του πλοίου, καθώς διατηρεί το δικαίωμα παρέμβασης αναφορικά με τον τρόπο εκτέλεσης των επισκευών. Επίσης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στις χρηματοπιστωτικές συμφωνίες. Διευκρινίζεται ότι οι επισκευές που καλύπτονται από την ασφαλιστική σύμβαση υπόκεινται σε απαλλαγές. Επιπροσθέτως, σε περίπτωση που τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν συμφωνήσει ότι ο κύριος του πλοίου θα είναι υπεύθυνος για την παροχή της ασφαλιστικής κάλυψης, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη ρήτρα 17 (c), οι ναυλωτές δικαιούνται να αποζημιωθούν για το σύνολο των δαπανών που κατέβαλαν, με την επίδειξη των σχετικών παραστατικών.

Ακολούθως, ορίζεται ότι οι ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για τις επισκευές που δεν καλύπτονται από την ασφαλιστική σύμβαση, καθώς και για το ποσό των δαπανών που υπερβαίνει τα όρια της απαλλαγής. Επισημαίνεται, επίσης, ότι ο χρόνος που απαιτείται για την εκτέλεση των επισκευών, συμπεριλαμβανομένης κάθε παρέκκλισης από την προκαθορισμένη πορεία του πλοίου για την πραγματοποίησή τους, επιβαρύνει τους ναυλωτές και προσμετράται στη συνολική διάρκεια της «ναύλωσης». Αυτό ισχύει για όλα τα είδη των επισκευών, είτε καλύπτονται από την ασφαλιστική σύμβαση, είτε όχι, καθώς και για τις επιδιορθώσεις των κρυμμένων ελαττωμάτων, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στη ρήτρα 3 του ναυλοσυμφώνου.

3.5. Ολική απώλεια (ρήτρα 19)

Η ρήτρα 19 διαπραγματεύεται ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης· αυτό της ολικής απώλειας του πλοίου. Δεν πρόκειται για μία νέα ρύθμιση, αφού το περιεχόμενο της αποσπάστηκε από τις ασφαλιστικές ρήτρες 13 (Insurance and Repairs) και 14 (Insurance, Repairs and Classification) της πρότερης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου και τροποποιήθηκε ώστε να ανταποκρίνονται στα σημερινά δεδομένα. Στις αλλαγές που αξίζει να επισημανθούν, συμπεριλαμβάνεται η προσθήκη της ακριβής έννοιας του όρου «total loss» στη λίστα με τους ορισμούς της ρήτρας 1. Ειδικότερα, με τον όρο «total loss» αποδίδεται η πραγματική, τεκμαρτή, συμβιβασμένη ή συμφωνημένη ολική απώλεια

του πλοίου, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ασφαλιστική σύμβαση. Η Marine Insurance Act 1906 περιλαμβάνει ορισμούς για την πραγματική και τεκμαρτή ολική απώλεια. Συγκεκριμένα, στη διάταξη 57§1 ορίζεται ότι πραγματική ολική απώλεια υφίσταται όταν το αντικείμενο της ασφάλισης έχει καταστραφεί ολοσχερώς ή έχει καταστραφεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μην θεωρείται, πλέον, πράγμα του ίδιου είδους προς εκείνο που ασφαλίστηκε ή όταν ο ασφαλισμένος στερηθεί μόνιμα το ασφαλισθέν αντικείμενο. Επίσης, κατά τη διάταξη του αρ. 58 η πραγματική ολική απώλεια τεκμαίρεται στην περίπτωση που δεν υπάρχουν ειδήσεις για το πλοίο για εύλογο χρονικό διάστημα. Κατά τη διάταξη του αρ. 60§1 τεκμαρτή ολική απώλεια υπάρχει όταν το αντικείμενο της ασφάλισης έχει ευλόγως εγκαταλειφθεί, δεδομένου ότι η πραγματική ολική απώλεια φαίνεται αναπόφευκτη ή όταν για να αποφευχθεί η πραγματική ολική απώλεια πρέπει να καταβληθεί δαπάνη που υπερβαίνει την αξία του ασφαλισθέντος αντικειμένου. Για τη συμβιβασμένη ή τη συμφωνημένη ολική απώλεια του πλοίου δεν υπάρχουν νομογενείς ορισμοί, ωστόσο η λεκτική διατύπωση της ρύθμισης υποδηλώνει μια μορφή συμφωνίας μεταξύ ασφαλιστών και ασφαλισμένων στην περίπτωση που δεν δύναται να στοιχειοθετηθεί πραγματική ή τεκμαρτή ολική απώλεια.

Μία εξίσου σημαντική προσθήκη είναι η αρχική πρόταση της παραγράφου (a), στην οποία προβλέπεται ότι οι ναυλωτές υποχρεούνται να αποζημιώσουν τον κύριο σε περίπτωση ολικής απώλειας του πλοίου. Πρόθεση των συντακτών του Barecon δεν ήταν να θέσουν τους ναυλωτές σε δυσμενέστερη θέση αυξάνοντας τους κινδύνους που αναλαμβάνουν με τη σύμβαση ναύλωσης. Άλλωστε, κίνδυνος υφίσταται μόνο εάν η ασφαλιστική σύμβαση έχει καταγγελθεί ή αν για οποιοδήποτε λόγο έχει καταστεί άκυρη ή ανίσχυρη. Αντιθέτως, σκοπός της ανωτέρω προσθήκης, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω στην ενότητα 5.6, είναι να παράσχει στους ασφαλιστές τη δυνατότητα να υποκατασταθούν στα δικαιώματα του αποζημιωθέντος ασφαλισμένου, έναντι των υπαίτιων τρίτων προσώπων, προκειμένου να διεκδικήσουν τα ποσά που κατέβαλαν ως ασφαλιστική αποζημίωση. Με τον τρόπο αυτό η συντακτική επιτροπή του Barecon προσπάθησε να εξαλείψει τα μειονεκτήματα του προηγούμενου συμβατικού καθεστώτος¹³⁹. Ακολούθως, ορίζεται ότι σε περίπτωση ολικής απώλειας του πλοίου το ποσό της ασφαλιστικής αποζημίωσης (το οποίο ορίζεται στο πλαίσιο 23 – Part I) θα καταβάλλεται στον κύριο που θα είναι υπεύθυνος

¹³⁹ Βλ. σχετ. την ανάλυση που ακολουθεί στην ενότητα 5.6

για την κατανομή του στους δικαιούχους¹⁴⁰ βάσει του ασφαλιστικού συμφέροντος εκάστου. Διευκρινίζεται ότι η καταβολή του ανωτέρω ποσού θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις του κυρίου αλλά δεν θα απαλλάσσει τους ναυλωτές από την ευθύνη τους.

Οι ναυλωτές υποχρεούνται να ειδοποιούν άμεσα τον κύριο και τους ενυπόθηκους δανειστές (αν υπάρχουν), για τυχόν συμβάντα που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ολική απώλεια του σκάφους. Επιπλέον, υποχρεούνται μετά τη λύση της σύμβασης, η οποία αποτελεί αναγκαία συνέπεια της ολικής απώλειας του σκάφους¹⁴¹, να φροντίζουν για την αποτελεσματική προώθηση των απαιτήσεων του κυρίου ή/και των ασφαλιστών, που υπεισήλθαν στη θέση τους, έναντι οποιουδήποτε τρίτου, υπεύθυνου για το ζημιογόνο γεγονός. Τέλος, προβλέπεται ότι οι ναυλωτές υποχρεούνται¹⁴², κατόπιν αιτήσεως του κυρίου του πλοίου, να διαβιβάζουν άμεσα τα απαιτούμενα έγγραφα για την άσκηση του δικαιώματος εγκατάλειψης¹⁴³, όπως προβλέπεται στη διάταξη 62§1 της Marine Insurance Act 1906.

3.6. Non Lien (ρήτρα 21)

Η ρήτρα 21 αναφέρεται στην υποχρέωση των ναυλωτών να εμποδίζουν την άσκηση οιοδήποτε εξασφαλιστικού δικαιώματος, ναυτικού προνομίου¹⁴⁴ ή

¹⁴⁰ Μεταξύ των δικαιούχων της ασφαλιστικής αποζημίωσης κατατάσσονται και οι ενυπόθηκοι δανειστές, σε περίπτωση που ο κύριος του πλοίου έχει χρηματοδοτήσει την αγορά του πλοίου με δανεισμό. Σχεδόν πάντοτε σε αυτές τις περιπτώσεις οι ενυπόθηκοι δανειστές εξασφαλίζονται μέσω της εκχώρησης των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

¹⁴¹ Βλ. σχετ. Barecon 2017, ρήτρα 31 (c).

¹⁴² Αντίστοιχη υποχρέωση υφίσταται και για τον κύριο του πλοίου, προκειμένου να διευκολύνει τους ναυλωτές στην άσκηση των δικαιωμάτων τους.

¹⁴³ Η εγκατάλειψη είναι θεσμός της θαλάσσιας ασφάλισης που ρυθμίζεται στο ελληνικό δίκαιο στα άρθρα 280-288 ΚΙΝΔ και στο αγγλικό δίκαιο στα άρθρα 55-63 της Marine Insurance Act 1906. Στην περίπτωση της πραγματικής ολικής απώλειας του πλοίου, δεν απαιτείται δήλωση εγκαταλείψεως. Αν όμως ο ασφαλισμένος θέλει να διεκδικήσει αποζημίωση για την τεκμαρτή ολική απώλεια του πλοίου, οφείλει να αποστείλει στον ασφαλιστή ειδοποίηση εγκαταλείψεως.

¹⁴⁴ Υπό το πρίσμα του ηπειρωτικού δικαίου το ναυτικό προνόμιο συνιστά (κατά την κρατούσα άποψη) εμπράγματο δικαίωμα (ενέχυρο) συνιστώμενο εκ του νόμου επί αλλότριου πλοίου προς εξασφάλιση ορισμένης απαίτησης, διά της προνομιακής ικανοποίησης από την αξία αυτού. Είναι δικαίωμα παρεπόμενο της κύριας απαίτησης και αντικειμενικώς συνδεδεμένο με αυτή από τη γένεσή της. Παρέχει δε στο δανειστή άμεση εξουσία πάνω στο πλοίο με δύο επιμέρους εκδηλώσεις: α) την εξουσία επιδίωξης δηλ. το δικαίωμα εκποίησης κατά τις διατάξεις περί αναγκαστικής εκτέλεσης, ακόμη κι αν το πλοίο μεταβιβάστηκε σε τρίτο ή επιβαρύνθηκε με άλλο εμπράγματο δικαίωμα και β) το δικαίωμα προτίμησης, δηλ. το δικαίωμα προνομιακής ικανοποίησης της απαίτησης από το πλειστηρίασμα. Η νομική πρόσδεση της εξασφαλιζόμενης απαίτησης στο πλοίο, έχει με τη σειρά της, ως συνέπεια την αποσύνδεση από το πρόσωπο του οφειλέτη. Το στοιχείο αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία σε περίπτωση διάσπασης κυριότητας και εκμετάλλευσης, όταν δηλ. το πρόσωπο του κυρίου του πλοίου διαφέρει από αυτό του εκμεταλλευόμενου (εφοπλιστή): η δραστηριότητα του τελευταίου γεννά απαιτήσεις που εξασφαλίζονται εκ του νόμου επί της περιουσίας του πρώτου. Αυτές οι εξουσίες – προτίμησης και διώξης – που χαρακτηρίζουν τα περιορισμένα εμπράγματα δικαιώματα αξίας εντοπίζονται και στα liens του αγγλοσαξονικού δικαίου, αν και εδώ η εικόνα είναι λιγότερο σαφής εξαιτίας αφενός της πολυμορφίας των σχετικών εξασφαλιστικών δικαιωμάτων (βλ. σχετ. ενότητα 2.3, υποσημειώσεις 108

εμπράγματος βάρους τρίτου (π.χ. προμηθευτή, εξουσιοδοτημένου επισκευαστή κλπ.) πάνω στο πλοίο, για απαιτήσεις ή αξιώσεις που προκλήθηκαν από τους ίδιους ή τους προστηθέντες τους από την εκμετάλλευση και λειτουργία του πλοίου.

Σκοπός της ρύθμισης είναι να προστατεύσει τα συμφέροντα του κυρίου από τους ναυτικούς προνομιούχους δανειστές, οι οποίοι έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν εμπράγματο αγωγή (κατά το αγγλοσαξονικό δίκαιο *in rem*), να κατάσχουν το πλοίο (τουλάχιστον κατά το ελληνικό δίκαιο) και να ικανοποιηθούν προνομιακά από το πλειστηρίασμα, παρόλο που οι οφειλέτες της προνομιούχου απαίτησης είναι οι ναυλωτές. Μάλιστα, αξιοσημείωτο είναι ότι στις προηγούμενες εκδόσεις του *Barecon* προβλεπόταν, ως επιπρόσθετο μέτρο προστασίας του κυρίου, η τοποθέτηση ειδικής επιγραφής σε εμφανές σημείο του πλοίου, η οποία απαγόρευε ρητά στους ναυλωτές και στον πλοίαρχο να επιβαρύνουν το σκάφος με ναυτικά προνόμια. Η επίμαχη ρύθμιση κρίθηκε, ωστόσο, απαρχαιωμένη από την αναθεωρητική επιτροπή του *Barecon* και απαλείφθηκε, δεδομένου ότι μια επιγραφή δεν αρκεί για να αποθαρρύνει τους τρίτους να επικαλεστούν προνομιούχες απαιτήσεις πάνω στο πλοίο. Αντιθέτως, αυτό που απαιτείται για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή της ρήτρας είναι η προηγούμενη ενημέρωση των τρίτων με τους οποίους συναλλάσσονται οι ναυλωτές, ότι ενεργούν για λογαριασμό τους και όχι για λογαριασμό του κυρίου και πως δεν είναι δυνατή η παραχώρηση προνομίου στο πλοίο για τυχόν οφειλές¹⁴⁵. Επισημαίνεται ότι για τα προνόμια που γεννώνται εκ του νόμου και όχι βάσει της ιδιωτικής βούλησης εν είδει συμβατικού «προνομίου» (βλ. ενότητα 2.3-Lien) εφαρμογής τυγχάνουν οι ρυθμίσεις της επόμενης ενότητας (βλ. ενότητα 3.7 – Αποζημίωση)

3.7. Αποζημίωση (ρήτρα 22 a,b, c)

Όπως αναφέρθηκε ήδη στην ενότητα 1.3, η ρήτρα 22 εξισορροπεί τα συμφέροντα του κυρίου και των ναυλωτών με την πρόβλεψη υποχρέωσης και αντιστοίχως δικαιώματος καταβολής ή λήψεως χρηματικής αποζημίωσης για τις αξιώσεις που ασκούνται σε βάρος του πλοίου κατά τη διάρκεια της σύμβασης «ναύλωσης». Η τελευταία παράγραφος της ρήτρας αναλύθηκε ήδη στο τμήμα της

και 111) αφετέρου των ιδιαίτερων δικονομικών χαρακτηριστικών που συνοδεύουν την άσκησή τους, βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.*, ο.π. §§275-284 σελ.151 επ.

¹⁴⁵ Baughen S., ο.π. *Ship Building, Sale and Finance*, §12.2.11. σελ. 204, *The Journal of International Maritime Law/ Volume 23/Issue 1, 1 February 2017/Reviews/Book Reviews: Ship Building, Sale and Finance - JIML 23 (2017) 1, 57-61.*

μελέτης που αναφέρεται στις υποχρεώσεις του κυρίου. Εν προκειμένω, θα γίνει λόγος για την υποχρέωση των ναυλωτών να παρέχουν χρηματική αποζημίωση στον κύριο, αντισταθμίζοντας τον οικονομικό κίνδυνο που διατρέχει ο τελευταίος από τη πλήρη παραχώρηση της ναυτικής και εμπορικής διαχείρισης του σκάφους στους ναυλωτές.

Ειδικότερα, η παράγραφος 22(a) ορίζει ότι οι ναυλωτές υποχρεούνται να παρέχουν χρηματική αποζημίωση στον κύριο για απώλειες, ζημιές ή δαπάνες που προκύπτουν από την εκμετάλλευση, χρήση και λειτουργία του πλοίου. Στο ανωτέρω ποσό συμπεριλαμβάνεται και αποζημιώσεις για τη ζημία που υφίσταται ο κύριος του πλοίου από εξασφαλιστικά δικαιώματα οποιασδήποτε μορφής (liens) και απαιτήσεις που εξοπλίζονται με ναυτικά προνόμια, τα οποία γεννώνται εκ του νόμου και παρέχουν στους δανειστές των ναυλωτών άμεση εξουσία – προτίμησης και δώξης¹⁴⁶ – πάνω στο πλοίο. Επίσης, βάσει της τελευταίας αναθεώρησης, στο πεδίο εφαρμογής της ρύθμισης εμπίπτουν και οι ζημιές, δαπάνες και απαιτήσεις που βεβαιώνονται σε βάρος του πλοίου από διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς που θεμελιώνουν πραγματοπαγή ευθύνη του κυρίου του πλοίου.

Ακολούθως, στην επόμενη παράγραφο 22(b) ορίζεται ότι οι ναυλωτές οφείλουν να παρέχουν χρηματική αποζημίωση στον κύριο για τις αξιώσεις και τις οφειλές που δημιουργούνται από τις φορτωτικές και τα υπόλοιπα έγγραφα¹⁴⁷ που υπογράφουν ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποί τους. Δεδομένου όμως ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα στη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους είναι βοηθοί εκπλήρωσης του ναυλωτή και όχι του κυρίου, η συγκεκριμένη πρόβλεψη είναι πιθανό να έχει ελάχιστη πρακτική σημασία, αφού ο κύριος δεν ευθύνεται εξ ορισμού για τις ανωτέρω αξιώσεις¹⁴⁸.

Τέλος, η νέα παράγραφος (c) της ρύθμισης επιδιώκει να καλύψει όλες τις ασάφειες, αμφιβολίες και διαμάχες που προκαλούσε το προηγούμενο συμβατικό καθεστώς στους συμβαλλόμενους, αναφορικά με την κατανομή των κινδύνων σε

¹⁴⁶ Βλ. σχετ. υποσημείωση 144

¹⁴⁷ Υποστηρίζεται ότι ο όρος «λοιπά έγγραφα» πρέπει να ερμηνεύεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να συμβαδίζει με τη διατύπωση της ρήτρας 12 (Contracts of Carriage). Ως εκ τούτου, στην έννοια του εγγράφου μπορούν να συμπεριληφθούν οι αποδείξεις παραλαβής, οι διαταγές παράδοσης και τα δελτία θαλάσσιας μεταφοράς, βλ. σχετ. Davis M., ο.π. Bareboat Charters, §17.2, σελ. 98, υποσημείωση 2.

¹⁴⁸ Βλ. σχετ. The Baumwoll Manufactur von Carl Scheibler v. Christopher Furness [1893] AC 8 p.16, στην οποία ο Λόρδος Herschell LC ανέφερε χαρακτηριστικά: «It cannot be disputed as a general proposition of law, that a person who does not himself enter into a contract, can only be made liable upon the contract if it was entered into by one who was his agent or servant acting within the scope of his authority; and it is equally indisputable that a liability by reason of a wrong or tort can only be established by proving, either that the person charged himself committed the wrong, or that it was committed by his servants or agents acting within the scope of his authority.»

περίπτωση σύλληψης ή κράτησης του πλοίου. Συγκεκριμένα, πλέον προβλέπεται ότι οι ναυλωτές φέρουν τον κίνδυνο για όλους τους περιορισμούς που επιβάλλονται στο πλοίο και οφείλουν να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα και να καλύψουν όλες τις δαπάνες για την άμεση απελευθέρωση του, εκτός αν οι ανωτέρω περιορισμοί αποδίδονται σε αιτίες που αφορούν αποκλειστικά τον κύριο του πλοίου. Επισημαίνεται ότι στις προηγούμενες εκδόσεις του ναυλοσυμφώνου η ευθύνη παροχής χρηματικής αποζημίωσης για τη ζημία που προκαλούνταν εξαιτίας της σύλληψης ή κράτησης του πλοίου κατανεμόταν ισομερώς μεταξύ των συμβαλλομένων. Έτσι, το συμβαλλόμενο μέρος που έφερε την ευθύνη για τη σύλληψη ή κράτηση του πλοίου, υποχρεούνταν να ανορθώσει τις ζημίες του αντισυμβαλλομένου του. Δεδομένου όμως ότι η κράτηση του πλοίου μπορεί να οφείλεται σε λόγους που δεν αφορούν τους συμβαλλόμενους ή να επιβάλλεται μετά τη λήξη της ναύλωσης¹⁴⁹, δημιουργούνταν ένα συμβατικό κενό, το οποίο καλύπτεται επαρκώς με τη νέα ρύθμιση. Αν και θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι μια τέτοια τροποποίηση ενεργεί σε βάρος των ναυλωτών υπονομεύοντας τα συμφέροντα τους, δεν πρέπει να παροράται ότι κατά τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης γυμνού σκάφους, οι ναυλωτές είναι οι de facto κύριοι του πλοίου με αποφασιστική αρμοδιότητα ως προς τον τρόπο εκμετάλλευσής του. Είναι, λοιπόν, απολύτως εύλογο να επωμίζονται τους κινδύνους και τα βάρη που προκαλούνται από την άσκηση της εμπορικής τους δραστηριότητας.

3.8. Ανέλκυση ναυαγίου (ρήτρα 24)

Η ρήτρα έχει αναθεωρηθεί και το πεδίο εφαρμογής της έχει διευρυνθεί προκειμένου να εναρμονισθεί με τις πρόσφατες νομοθετικές εξελίξεις¹⁵⁰. Ειδικότερα,

¹⁴⁹ Βλ. σχετ. Πρότυπο Ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 – Explanatory Notes. Το κείμενο του ναυλοσυμφώνου και οι επεξηγηματικές σημειώσεις διατίθενται μέσω της ιστοσελίδας της BIMCO <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>>

¹⁵⁰ Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι η Διεθνής Σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων τέθηκε σε ισχύ στις 14 Απριλίου 2015, με διπλό στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η σύμβαση περιλαμβάνει κυρίως διατάξεις δημοσίου δικαίου, διαμορφώνοντας ένα αυστηρό πλαίσιο ευθύνης για τον εγγεγραμμένο στο νηολόγιο κύριο του πλοίου («registered shipowner» μπορεί να είναι ο κύριος του πλοίου, ο «ναυλωτής γυμνού σκάφους», εταιρεία διαχείρισης) αναφορικά με τον εντοπισμό, τη σήμανση και την απομάκρυνση επικίνδυνων ναυαγίων που αναμένεται να έχουν εξαιρετικά επιβλαβείς συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον, την ανθρώπινη ζωή, τα αγαθά και τις περιουσίες στις πληγείσες περιοχές. Όσον αφορά την αστική ευθύνη, ο εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος («registered shipowner») έχει σύμφωνα με τη Σύμβαση του Ναϊρόμπι, ευθύνη για τα έξοδα τοποθέτησης, σήμανσης και αφαίρεσης των επικίνδυνων ναυαγίων. Ο εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος, είναι, επίσης υπεύθυνος για το κόστος της απομάκρυνσης του πετρελαίου που παραμένει στο ναυάγιο ή που έχει διαφύγει από το βυθισμένο πλοίο. Η Σύμβαση δεν περιέχει ουσιαστικές διατάξεις σχετικά με τον περιορισμό της

προβλέπεται ότι οι ναυλωτές είναι υπεύθυνοι για όλες τις δαπάνες απομάκρυνσης, καταστροφής, φωτισμού, σήμανσης του ναυαγίου ή οποιουδήποτε τμήματος του σκάφους που έχει χαθεί ή εγκαταλειφθεί και αποτελεί εμπόδιο για την πλοήγηση, σύμφωνα με τις εντολές οποιασδήποτε νόμιμης αρχής ή βάσει των προβλεπόμενων στο εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο ή στη διεθνή νομοθεσία. Επιπλέον, η ρήτρα 24 υποχρεώνει τους ναυλωτές να αποζημιώσουν τον κύριο για τις δαπάνες που κατέβαλε ή για τα ποσά που βεβαιώθηκαν σε βάρος του εξαιτίας του ναυαγίου. Διευκρινίζεται, ωστόσο, ότι η αποζημίωση είναι απαιτητή από τον κύριο, εφόσον προέβη στην καταβολή των εν λόγω δαπανών, ήτοι σε χρονικό σημείο κατά το οποίο η ναύλωση έχει λυθεί (εφόσον το πλοίο ναυάγησε). Ως εκ τούτου, κατά το αγγλικό δίκαιο ο κύριος του πλοίου δεν θα είναι σε θέση να εξασφαλίσει την απαίτηση του επιβάλλοντας κατάσχεση σε έτερο πλοίο ιδιοκτησίας των ναυλωτών¹⁵¹, σύμφωνα με τη διάταξη 21(4)(ii) της Supreme Court Act 1981.

3.9. Εκχώρηση, «novation», υποναύλωση και πώληση (ρήτρα 26 a)

Τμήμα της ρήτρας αναλύθηκε ανωτέρω στην ενότητα 2.4 που αφορούσε τα δικαιώματα του κυρίου του πλοίου. Εν προκειμένω, θα εξεταστεί η πρώτη (a) παράγραφος σύμφωνα με την οποία οι ναυλωτές υποχρεούνται να εξασφαλίσουν την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του κυρίου του πλοίου, προκειμένου να προβούν σε εκχώρηση των δικαιωμάτων τους, σε «novation» της σύμβασης ή σε «υποναύλωση» γυμνού σκάφους (sub-bareboat charter).

Ειδικότερα, όσον αφορά τη δυνατότητα εκχώρησης πρέπει να επισημανθούν τα κάτωθι. Σύμφωνα με όσα γίνονται δεκτά στην αγγλική νομολογία, ρήτρες οι οποίες επιτρέπουν την εκχώρηση μιας σύμβασης θα πρέπει να ερμηνεύονται στενά. Ο όρος εκχώρηση δεν χρησιμοποιείται, εν προκειμένω, με την ακριβή του έννοια, αλλά συγκεχυμένα για να περιγράψει τη μεταβίβαση μόνο των ωφελειών μιας σύμβασης σε ένα τρίτο μέρος. Σχετική στο σημείο αυτό είναι η υπόθεση *Linden Gardens Trust Ltd v. Lenesta Sludge Disposals Ltd*, στην οποία ο Λόρδος Browne – Wilkinson ανέφερε

ευθύνης, αλλά παραπέμπει στις διατάξεις του εθνικού δικαίου και της ισχύουσας διεθνούς νομοθεσίας. Επίσης, η ευθύνη του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου θα πρέπει να καλύπτεται από την ασφαλιστική σύμβαση, βλ. σχετ. *The Journal of International Maritime Law/ Volume 23/Issue 1, 1 February 2017/Articles/The Torrey Canyon fifty years on: the legal legacy - JIML 23 (2017) 1, p. 31.*

¹⁵¹ Βλ. σχετ. *Baughen S., ο.π. Ship Building, Sale and Finance §12.2.10, σελ. 204, Aluflet SA v. Vinave Empresa De Navegacao Maritima Lda (The Faial) [2000] 1 Lloyd's Rep 473.*

χαρακτηριστικά¹⁵²: «Μολονότι είναι αληθές ότι η φράση “εκχώρηση της συμβάσεως” δεν είναι απολύτως ακριβής, οι δικηγόροι συχνά χρησιμοποιούν τις λέξεις αυτές ανακριβώς για να περιγράψουν την εκχώρηση του οφέλους μιας σύμβασης, δεδομένου ότι κάθε δικηγόρος γνωρίζει ότι τα βάρη μιας σύμβασης δεν δύναται να εκχωρηθούν». Συνεπώς, βάσει της ανωτέρω ερμηνείας, επιτρέπεται στους ναυλωτές να εκχωρήσουν σε ένα τρίτο μέρος μόνο τα οφέλη της σύμβασης. Απαραίτητη, βέβαια, προϋπόθεση για την έγκυρη εκχώρηση των δικαιωμάτων των ναυλωτών αποτελεί η προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του κυρίου.

Αντίθετα, η έννοια του όρου «novation» είναι ευρύτερη, καθώς επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέρη να εκχωρήσουν όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από μία σύμβαση σε ένα τρίτο πρόσωπο, καταργώντας την αρχική σύμβαση και αντικαθιστώντας τη με μία νέα, συνήθως υπό τους ίδιους όρους με την αρχική. Ειδικότερα, η ρήτρα 26(a) ορίζει ότι ο ναυλωτής υποχρεούται να εξασφαλίσει την έγγραφη συναίνεση του κυρίου προκειμένου να προβεί στην ανωτέρω ενέργεια. Επιπλέον, για την ολοκλήρωση της διαδικασίας απαιτείται η υπογραφή της νέας σύμβασης και από τον κύριο του πλοίου.

Τέλος, η ρήτρα 26 (a) ορίζει ότι οι ναυλωτές υποχρεούνται να εξασφαλίσουν την έγγραφη συναίνεση του κυρίου για να προβούν, ως disponent owners του πλοίου, σε «υποναύλωση» (υπομίσθωση) γυμνού σκάφους (sub-bareboat charter). Εν προκειμένω, ο αρχικός ναυλωτής παραμένει υπεύθυνος έναντι του κυρίου για την τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την αρχική σύμβαση «ναύλωσης», ωστόσο οι υποναυλωτές δεν συνδέονται συμβατικώς μαζί του και δεν επωμίζονται καμία ευθύνη απορρέουσα από το αρχικό ναυλοσύμφωνο. Μολονότι λοιπόν ο κύριος διατηρεί τα συμβατικά του δικαιώματα έναντι του αρχικού ναυλωτή, διαθέτει ελάχιστα περιθώρια ελιγμών έναντι του τρίτου στον οποίο παραχωρείται η de facto ευθύνη για την καθημερινή διακυβέρνηση και λειτουργία του πλοίου. Δεν δημιουργεί έκπληξη, συνεπώς, το γεγονός ότι η ρήτρα 26 (a) υποχρεώνει τους ναυλωτές να εξασφαλίσουν, για την έγκυρη «υποναύλωση» (υπομίσθωση) γυμνού σκάφους, πλην της συναίνεσής του κυρίου, την έγκριση του για τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης υποναύλωσης.

¹⁵² Παρατίθεται αυτούσιο το χωρίο για την ορθή κατανόηση του κειμένου: «Although it is true that the phrase “assign this contract” is not strictly accurate, lawyers frequently use those words inaccurately to describe an assignment of the benefit of a contract since every lawyer knows that the burden of a contract cannot be assigned..»

Επισημαίνεται ότι η ανωτέρω ρύθμιση δεν θίγει το αναφαίρετο δικαίωμα των ναυλωτών να προχωρήσουν, ως disponent owners, στη σύναψη μιας σύμβασης χρονοναύλωσης ή ναύλωσης κατά ταξίδι. Αυτό συμβαίνει διότι η χρονοναύλωση και η ναύλωση κατά ταξίδι, διαφέρουν, όπως επανειλημμένως έχει αναφερθεί, από τη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους, αφού σε αυτές δεν λαμβάνει χώρα μεταβίβαση της κατοχής του πλοίου και παραχώρηση της ναυτικής και εμπορικής του διαχείρισης σε τρίτο πρόσωπο.

3.10. Εγγύηση εκτέλεσης (ρήτρα 27)

Πρόκειται για μία προαιρετική ρύθμιση που βρίσκει πεδίο εφαρμογής όταν οι ναυλωτές δεν διαθέτουν επαρκή περιουσιακά στοιχεία (π.χ. μονοπρόσωπες εταιρείες) και ο κύριος του πλοίου απαιτεί κάποια μορφή πρόσθετης οικονομικής εξασφάλισης, ως εγγύησης, για την ορθή εκτέλεση της σύμβασης. Αυτού του είδους οι εξασφαλίσεις έχουν, συνήθως, τη μορφή τραπεζικής εγγύησης ή ομολόγου. Για την εφαρμογή της ρύθμισης απαιτείται συμφωνία των μερών και συμπλήρωση του ποσού και της ταυτότητας του παρόχου της εγγύησης στο πλαίσιο 25 (Part I) της σύμβασης, πριν από την παράδοση του πλοίου. Σε αυτή την περίπτωση, η υποχρέωση παροχής οικονομικής εγγύησης καθίσταται θεμελιώδης όρος της σύμβασης (condition), παραβίαση του οποίου δίνει το δικαίωμα στον κύριο του πλοίου να λύσει τη σύμβαση και να ζητήσει αποζημίωση. Εξυπακούεται ότι η αξίωση αποζημίωσης δύναται να ασκηθεί μόνο κατά των ναυλωτών και όχι κατά του υποτιθέμενου εγγυητή, αφού ο τελευταίος δεν αναλαμβάνει καμία ευθύνη έναντι του κυρίου πριν τη σύσταση της εγγύησης. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι στην πρότερη έκδοση του Barecon η ρύθμιση έφερε τον τίτλο «Τραπεζική Εγγύηση», δεδομένου όμως ότι εκτός από τις τράπεζες υφίστανται και έτερες οντότητες που εκδίδουν εγγυήσεις, κρίθηκε σκόπιμη η αλλαγή του τίτλου σε «Εγγύηση Εκτέλεσης».

4. Δικαιώματα του ναυλωτή

Στο παρόν κεφάλαιο θα εξετασθούν τα δικαιώματα που διατηρεί ο ναυλωτής στη σύμβαση παραχώρησης γυμνού σκάφους, όπως αυτά παρατίθενται στην τελευταία έκδοση του Barecon.

4.1. Διάρκεια ναύλωσης (ρήτρα 2)

Στη νέα έκδοση του Barecon προβλέπεται ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να παρατείνουν τη χρονική διάρκεια της ναύλωσης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο πλαίσιο 18 (i) (Part I) της σύμβασης, καταβάλλοντας το αντίστοιχο ποσό του μισθώματος που ορίστηκε στο πλαίσιο 17 (ii) (Part I). Για την άσκηση του σχετικού δικαιώματος απαιτείται η προηγούμενη κοινοποίηση έγγραφης ειδοποίησης στον κύριο, το αργότερο μέχρι την ημερομηνία που αναφέρεται στο πλαίσιο 18 (ii) (Part I). Η ρύθμιση αυτή ήταν μια αναγκαία προσθήκη στο Barecon δεδομένου ότι εξυπηρετεί διπλό σκοπό. Αφενός λειτουργεί προς όφελος των ναυλωτών δίνοντας τους το δικαίωμα, ανάλογα με τις διακυμάνσεις της αγοράς, να εκμεταλλευτούν τα υψηλά επίπεδα των ναύλων και να πραγματοποιήσουν περισσότερα ταξίδια, αφετέρου προστατεύει τα δικαιώματα του κυρίου παρέχοντάς του τη δυνατότητα να αναπροσαρμόσει το ποσό του μισθώματος που θα καταβάλλεται κατά τη διάρκεια της παράτασης, ενδεχομένως σε επίπεδα πολύ υψηλότερα του αρχικώς καταβληθέντος.

4.2. Υπαναχώρηση – Cancelling (ρήτρα 5)

Η ρήτρα 5 τελεί σε άμεση σύνδεση με τη ρήτρα 4 του ναυλοσυμφώνου, καθώς παρέχει στους ναυλωτές το δικαίωμα να υπαναχωρήσουν (cancelling) από τη σύμβαση σε περίπτωση που το πλοίο δεν παραδοθεί εγκαίρως, ήτοι κατά την συμφωνηθείσα ημερομηνία ακύρωσης (cancelling date). Το ανωτέρω δικαίωμα είναι ανεξάρτητο από το δικαίωμα που αναγνωρίζει το common law στους ναυλωτές, ήτοι να προβούν σε λύση της σύμβασης εξαιτίας παραβίασης θεμελιώδους όρου (condition) ή «innominate term»¹⁵³. Έτσι, οι ναυλωτές δικαιούνται να υπαναχωρήσουν άμεσα από τη σύμβαση, ανεξάρτητα από τη αιτία που οδήγησε στη μη έγκαιρη παράδοση του πλοίου¹⁵⁴. Έκτος κι αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, ο κύριος του πλοίου έχει περιθώριο μέχρι και τα μεσάνυχτα της καταληκτικής ημερομηνίας, προκειμένου να παραδώσει το πλοίο, διαφορετικά οι ναυλωτές νομιμοποιούνται να ασκήσουν το συμβατικό τους δικαίωμα. Αναφορικά με τη

¹⁵³ Οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα (κατά το common law) να λύσουν τη σύμβαση εάν ο κύριος του πλοίου προβεί σε παραβίαση θεμελιώδους όρου (condition) ή «innominate term», εφόσον η βαρύτητα της παραβίασης είναι τέτοια που να στερεί τους ναυλωτές από τα συνολικά οφέλη της σύμβασης.

¹⁵⁴ Βλ. σχετ. *Marbienes Compania Naviera SA v. Ferrostaal AG (The Democritos)* [1976] 2 Lloyd's Rep 149.

σημασία και το ειδικότερο περιεχόμενο του όρου «παράδοση¹⁵⁵», παραπέμπουμε στη ανάλυση που προηγήθηκε στην ενότητα 1.1 της παρούσας μελέτης.

Ακολουθώντας, στη δεύτερη παράγραφο (b) προβλέπεται ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να υπαναχωρήσουν από τη σύμβαση πριν από την συμφωνηθείσα ημερομηνία ακύρωσης (cancelling date), εάν προηγηθεί σχετική ειδοποίηση του κυρίου με την οποία τους γνωστοποιεί ότι θα υπάρξει καθυστέρηση στην παράδοση του πλοίου. Ειδικότερα, εάν διαπιστωθεί ότι το πλοίο θα καθυστερήσει πέραν της συμφωνηθείσας ημερομηνίας ακύρωσης, ο κύριος έχει το δικαίωμα - και όχι πλέον την υποχρέωση¹⁵⁶ - να ενημερώσει τους ναυλωτές για την προβλεπόμενη καθυστέρηση και να προσδιορίσει τη νέα ημερομηνία κατά την οποία εκτιμάται ότι το πλοίο θα είναι έτοιμο προς παράδοση. Μετά την αποστολή της εν λόγω ειδοποίησης, οι ναυλωτές έχουν περιθώριο τριών (3) εργάσιμων ημερών για να αποφασίσουν εάν θα υπαναχωρήσουν από τη σύμβαση ή αν θα εμμείνουν σε αυτή. Εάν οι ναυλωτές επιλέξουν να μην ακυρώσουν τη σύμβαση ή εάν δεν ανταποκριθούν εντός της ταχθείσας προθεσμίας, τότε η εκτιμώμενη (νέα) ημερομηνία παράδοσης συνιστά τη νέα ημερομηνία ακύρωσης της σύμβασης¹⁵⁷. Όπως παρατηρείται, η ρύθμιση τροποποιήθηκε από την αντίστοιχη του Barecon 2001, καθορίζοντας συντομότερη προθεσμία υπαναχώρησης για τους ναυλωτές, ήτοι τρεις (3) εργάσιμες ημέρες αντί για 168 ώρες (προϊσχύσαν καθεστώς).

Είναι προφανές ότι η ρύθμιση της παραγράφου (b) λειτουργεί προς όφελος τόσο του κυρίου, όσο και των ναυλωτών. Αποτρέπει τον κύριο να πραγματοποιήσει ένα δυνητικά μακρύ ταξίδι, άνευ φορτίου, διατρέχοντας τον κίνδυνο ακύρωσης της σύμβασης κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμένα παράδοσης, ενώ παράλληλα τον βοηθά να εξασφαλίσει εναλλακτική απασχόληση για το πλοίο του το συντομότερο δυνατό. Από την άλλη μεριά οι ναυλωτές ενημερώνονται άμεσα για όλες τις εξελίξεις που δύνανται να επηρεάσουν την προγραμματισμένη παράδοση του πλοίου και τους δίνεται χρόνος ώστε να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα.

¹⁵⁵ Για την τήρηση της ανωτέρω υποχρέωσης απαιτείται φυσική παράδοση του πλοίου στον συμφωνηθέντα λιμένα/τόπο παράδοσης και στη θέση αγκυροβόλησης που υπέδειξαν οι ναυλωτές. Επίσης, ο κύριος οφείλει να παραδώσει το πλοίο αξιόπλοο (απόλυτη υποχρέωση) τόσο από τεχνικής όσο και από νομικής απόψεως.

¹⁵⁶ Στην αντίστοιχη διάταξη του Barecon 1989 (ρήτρα 4, γραμμή 39) ο κύριος υποχρεούνταν να αποστείλει ειδοποίηση στους ναυλωτές, εάν διαπίστωνε ότι το πλοίο θα καθυστερήσει πέραν της συμφωνηθείσας ημερομηνίας ακύρωσης.

¹⁵⁷ Επισημαίνεται, ότι αν δεν προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο υποχρέωση του κυρίου να ενημερώσει για την καθυστέρηση του πλοίου, οι ναυλωτές δεν δικαιούνται να υπαναχωρήσουν από τη σύμβαση πριν την προβλεπόμενη ημερομηνία ακύρωσης, ακόμη κι αν καθίσταται σαφές από τις περιστάσεις ότι το πλοίο δε θα είναι έτοιμο προς παράδοση, βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. §6.5, σελ. 37

Τέλος, στην τρίτη παράγραφο (c) της ρήτρας διευκρινίζεται ότι το δικαίωμα υπαναχώρησης δύναται να ασκηθεί παράλληλα με οποιαδήποτε άλλη αξίωση αποζημίωσης σε βάρος του κυρίου. Συνεπώς, οι ναυλωτές μπορούν να ζητήσουν αποζημίωση για τη βλάβη ή απώλεια που υπέστησαν εξαιτίας και οποιασδήποτε άλλης παραβίασης θεμελιώδους ή εγγυητικού όρου του ναυλοσυμφώνου (π.χ. παράδοση μη αξιόπλοου πλοίου). Αναφορικά με την έκταση της αποζημίωσης, οι ναυλωτές νομιμοποιούνται *prima facie* να αξιώσουν τη διαφορά μεταξύ του συμφωνηθέντος μισθώματος και του μισθώματος που υπάρχει στην αγορά¹⁵⁸ τη στιγμή της παραβίασης, υπολογιζόμενου για ολόκληρο το χρονικό διάστημα της ναύλωσης.

Επισημαίνεται ότι περίπτωση εξαίρεσης και μη εφαρμογής της ρήτρας υπάρχει εάν τα συμβαλλόμενα μέρη ενεργοποιήσουν το τρίτο μέρος (Part III) της σύμβασης για τη «ναύλωση» νεότευκτου πλοίου, οπότε θα εφαρμοσθούν οι εκεί αναφερόμενοι όροι και προϋποθέσεις.

4.3. Λύση της σύμβασης (ρήτρα 31b)

Σε συνέχεια των όσων αναφέρθηκαν στην ενότητα 2.5 της παρούσας μελέτης, αναφορικά με το δικαίωμα του κυρίου του πλοίου να προβεί μονομερώς σε λύση της σύμβασης «ναύλωσης», εφόσον διαπιστωθεί ότι συντρέχει παράβαση συγκεκριμένων όρων του ναυλοσυμφώνου, η ρύθμιση 31(b) έρχεται να εξισορροπήσει το συμβατικό καθεστώς προστασίας των συμφερόντων των συμβαλλομένων μερών, αναγνωρίζοντας στους ναυλωτές αντίστοιχο δικαίωμα λύσης της σύμβασης σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων του κυρίου του πλοίου στις εξής περιπτώσεις:

(i) εάν εξαιτίας οποιασδήποτε πράξης ή παράλειψης του κυρίου οι ναυλωτές στερούνται της χρήσεως και εκμεταλλεύσεως του πλοίου για χρονικό διάστημα 14 ημερών. Επισημαίνεται ότι για την εφαρμογή της ρύθμισης απαιτείται να συντρέχουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις: α) παραβίαση των υποχρεώσεων του κυρίου που απορρέουν από τη σύμβαση «ναύλωσης», β) στέρηση της κατοχής και εκμετάλλευσής του πλοίου από τους ναυλωτές, γ) κοινοποίηση έγγραφης ειδοποίησης στον κύριο προκειμένου να παύσει η παραβίαση, δ) συνέχιση της παραβίασης για

¹⁵⁸ Υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν άλλα διαθέσιμα, παρόμοια πλοία στην αγορά. Εάν δεν υπάρχουν άλλα διαθέσιμα πλοία, εφαρμόζεται διαφορετική μέθοδος για τον υπολογισμό της ζημίας, βλ. σχετ. *The Elena D' Amico* [1980] 1 Lloyd's Rep 75.

διάστημα 14 ημερών, ε) καταγγελία και λύση της σύμβασης από τους ναυλωτές με την κοινοποίηση νέας έγγραφης ειδοποίησης στον κύριο. Δεδομένου, ωστόσο, ότι η αξιοπλοΐα και η εξασφάλιση της αδιατάρακτης κατοχής και χρήσης του σκάφους από τους ναυλωτές συνιστούν θεμελιώδεις όρους¹⁵⁹ του ναυλοσυμφώνου, η παραβίαση των οποίων δίνει το δικαίωμα στους ναυλωτές να προβούν (κατά το common law) σε λύση της σύμβασης και αξίωση αποζημίωσης, είναι δύσκολο να διαφανεί η προοπτική πρόσθετης προστασίας που προσφέρει ο όρος 31(b)(i).

(ii) εάν ο κύριος του πλοίου δεν τηρήσει τα προβλεπόμενα στη ρήτρα 17(c), αναφορικά με την ασφάλιση του πλοίου¹⁶⁰.

Υπενθυμίζεται ότι μαζί με τη καταγγελία της σύμβασης, για την οποία απαιτείται κοινοποίηση έγγραφης ειδοποίησης στον κύριο του πλοίου, οι ναυλωτές δικαιούνται να διεκδικήσουν ως αποζημίωση τη ζημία που υπέστησαν λόγω της απώλειας του υπολειπόμενου μέρους της ναύλωσης¹⁶¹.

¹⁵⁹ Βλ. σχετ. την ανάλυση που προηγήθηκε στις ενότητες 1.1 και 1.2.

¹⁶⁰ Αναλυτική εξέταση της ρήτρας ακολουθεί στην ενότητα 5.6.

¹⁶¹ Για τη σημασία και την έκταση της αποζημίωσης βλ. σχετ. την ανάλυση που προηγήθηκε στην ενότητα 2.5

ΜΕΡΟΣ Β'

Ρήτρες σχετικές με την εκτέλεση και λύση της σύμβασης

Εκτός από τις ρήτρες που αφορούν στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, το Barecon περιλαμβάνει και μία σειρά ρητρών, οι οποίες αναφέρονται σε θέματα εκτέλεσης και λύσης της σύμβασης. Στο δεύτερο μέρος της παρούσας μελέτης θα αναλυθούν τα ζητήματα που ανακύπτουν στα πλαίσια των αναφερόμενων ρητρών και θα γίνουν παραπομπές, όπου θεωρείται απαραίτητο σε στοιχεία αποφάσεων της αγγλικής νομολογίας. Διευκρινίζεται ότι το δεύτερο μέρος είναι δομημένο σε δύο κεφάλαια. Στο μεν πρώτο θα εξετασθούν οι βασικές ρήτρες του Barecon οι οποίες εντοπίζονται στη δεύτερη ενότητα του ναυλοσυμφώνου (Part II), ενώ στο δεύτερο κεφάλαιο θα μελετηθούν οι όροι και προϋποθέσεις που περιλαμβάνονται στις προαιρετικές ενότητες του ναυλοσυμφώνου (Part III, IV, V).

5. Βασικές ρήτρες (Part II)

Στο παρόν κεφάλαιο θα μελετηθούν οι βασικές ρήτρες της δεύτερης ενότητας του Barecon, οι οποίες περιλαμβάνουν τους τυποποιημένους όρους και τις προϋποθέσεις που ισχύουν κατά την εκτέλεση και λύση της σύμβασης.

5.1. Εξοικείωση με το πλοίο – Familiarisation (ρήτρα 6)

Η ρήτρα 6 αποτελεί μία εντελώς νέα προσθήκη στο Barecon και συνιστά μια προσπάθεια εναρμόνισης της τελευταίας έκδοσης του ναυλοσυμφώνου με τις σύγχρονες εμπορικές πρακτικές. Πιο συγκεκριμένα το περιεχόμενο της ρήτρας βρίσκεται σε απόλυτη σύμπτωση με τις αντίστοιχες ρυθμίσεις του Saleform¹⁶², αναφορικά με το δικαίωμα των συμβαλλομένων μερών να τοποθετούν αντιπροσώπους τους πάνω στο πλοίο πριν από τη παράδοση/επαναπαράδοση για λόγους εξοικείωσης. Οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι των συμβαλλομένων επιβιβάζονται στο πλοίο αποκλειστικά ως παρατηρητές των συστημάτων οργάνωσης, λειτουργίας και ασφάλειας του πλοίου, προκειμένου να εξοικειωθούν με τον εξοπλισμό, την τεχνολογία και τα εξειδικευμένα τεχνικά συστήματα υποστήριξης, χωρίς όμως να παρεμβαίνουν στη διαχείριση και στην καθημερινή λειτουργία του

¹⁶² Βλ. σχετ. Saleform 2012, ρήτρα 15 (Buyers' representatives), γραμμές 350-357

πλοίου ή στη διεξαγωγή των ερευνών και των γενικών επισκευών του. Επίσης, οφείλουν να συμμορφώνονται με τις νόμιμες εντολές και οδηγίες του πλοιάρχου. Η επιβίβαση των αντιπροσώπων γίνεται με ευθύνη και δαπάνες του συμβαλλόμενου μέρους που αποφασίζει να ασκήσει το σχετικό δικαίωμα. Σε αυτή την περίπτωση τα συμβαλλόμενα μέρη και οι αντιπρόσωποί τους καλούνται να υπογράψουν μια επιστολή αποζημίωσης (letter of indemnity). Σκοπός του συγκεκριμένου εγγράφου είναι η εξασφάλιση της αποζημίωσης του εκδότη, έναντι των ζημιών που ενδέχεται να προκύψουν κατά τη διάρκεια της επιβίβασης των αντιπροσώπων του υπογράφοντος πάνω στο πλοίο. Προκειμένου δε να αποφευχθούν οι «αυτοσχέδιες» επιστολές με δυσμενείς για τον υπογράφοντα όρους, η ρήτρα προβλέπει την έκδοση της συνήθους, μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, επιστολής σύμφωνα με τους προβλεπόμενους όρους. Η ρήτρα δεν προσδιορίζει το χρονικό διάστημα παραμονής των αντιπροσώπων πάνω στο πλοίο, καθώς θεωρήθηκε ότι πρόκειται για ένα καθαρά τεχνικό ζήτημα, το οποίο ρυθμίζεται ανάλογα με τις περιστάσεις (π.χ. οι απαιτήσεις για ένα νεότευκτο πλοίο είναι διαφορετικές από ένα εμπορικό). Προβλέπεται, ωστόσο, ότι η διαδικασία πρέπει να ολοκληρωθεί μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα. Συνιστάται, λοιπόν, για την αποφυγή αμφισβητήσεων και προστριβών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, να ενσωματώνονται πρόσθετοι όροι στη σύμβαση, με τους οποίους θα ρυθμίζονται, ρητώς, αφενός το περιεχόμενο των επιστολών αποζημίωσης και αφετέρου το χρονικό διάστημα παραμονής των αντιπροσώπων πάνω στο πλοίο.

5.2. Έρευνες κατά την παράδοση/επαναπαράδοση του πλοίου (ρήτρα 7)

Η ρήτρα 7 αντιστοιχεί στην ταυτάριθμη της προηγούμενης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου. Το περιεχόμενο της ρήτρας μεταφέρθηκε, σχεδόν, αυτούσιο στο Barecon 2017 με τη διαφορά ότι ενσωματώθηκε και δεύτερη παράγραφος, η οποία διευρύνει τα δικαιώματα των συμβαλλομένων, παρέχοντας τους τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν εξειδικευμένους ελέγχους και υποβρύχιες έρευνες κατά το στάδιο της παράδοσης/επαναπαράδοσης του πλοίου. Η νέα ρύθμιση φέρει ξεχωριστό τίτλο «Divers inspection on delivery/re-delivery», είναι πιο λεπτομερής και επιβάλλει δικαιώματα και υποχρεώσεις και στα δύο μέρη.

Όπως αποδεικνύεται από τις παρόμοιες διατυπώσεις των ρητρών 3 (delivery)¹⁶³ και 10 (redelivery)¹⁶⁴, αποτελεί ζήτημα ζωτικής σημασίας για τους συμβαλλομένους η διαπίστωση (και ενδεχόμενος απόδειξη) της φυσικής κατάστασης του πλοίου κατά το στάδιο της παράδοσης/επαναπαράδοσης. Η ρήτρα 7(a) ικανοποιεί την ανάγκη αυτή, διαμορφώνοντας ένα μηχανισμό ελέγχου και πιστοποίησης της κατάστασης του πλοίου, με τη διενέργεια on-hire (έρευνα κατά την παράδοση του πλοίου) και off-hire (έρευνα κατά την επαναπαράδοση του πλοίου) ερευνών, οι δαπάνες των οποίων κατανέμονται αμοιβαίως μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Πιο συγκεκριμένα, κάθε μέρος διορίζει τους δικούς του επιθεωρητές, οι οποίοι οφείλουν να διεξαγάγουν την έρευνα και να συμφωνήσουν εγγράφως για την κατάσταση του πλοίου. Εκτός από τις δαπάνες πρόσληψης των εξειδικευμένων επιθεωρητών οι οποίες καταβάλλονται ξεχωριστά από κάθε συμβαλλόμενο, η ρήτρα προβλέπει ότι ο κύριος του πλοίου ευθύνεται για όλα τα έξοδα τα οποία ανακύπτουν κατά τη διάρκεια της on-hire έρευνας, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου που χάθηκε, ενώ οι ναυλωτές επιβαρύνονται με τις δαπάνες της off-hire έρευνας και την αντίστοιχη απώλεια χρόνου.

Εάν οι επιθεωρητές διαφωνούν στην εκτίμηση τους για την κατάσταση του πλοίου, η διαφορά διευθετείται, συνήθως, μέσω του θεσμού της διαιτησίας και της διαμεσολάβησης σύμφωνα με τους κανόνες και τις προϋποθέσεις της ρήτρας 33 (Bimco Dispute Resolution Clause 2017). Εναλλακτικά τα μέρη μπορούν να επιλέξουν μία πιο ευέλικτη διαδικασία, που δεν θα διέπεται από τους δικονομικούς κανόνες της διαιτησίας και θα είναι λιγότερο χρονοβόρα και δαπανηρή. Ειδικότερα, οι συμβαλλόμενοι μπορούν να παραπέμψουν τη διαφορά τους σε έναν εξειδικευμένο, κατάλληλα καταρτισμένο και ανεξάρτητο ερευνητή, ο οποίος θα διορισθεί από κοινού ή ελλείψει συμφωνίας από έναν αρμόδιο φορέα, όπως το Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST)¹⁶⁵. Αυτού του είδους οι συμφωνίες εΐθισται να πραγματοποιούνται κατά τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου με την προσθήκη των κατάλληλων ρητρών, μπορούν όμως να γίνουν και ad hoc αφού ανακύψει η διαφορά.

¹⁶³ Βλ. σχετ. Barecon 2017, ρήτρα 3, γραμμές 30-31: «...the Vessel shall be delivered by the Owners in the same condition as at the time of inspection, fair wear and tear excepted»

¹⁶⁴ Βλ. σχετ. Barecon 2017, ρήτρα 10, γραμμές 114-116: «...the Vessel shall be redelivered to the Owners in the same condition and class as that in which it was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted».

¹⁶⁵ Βλ. σχετ. Davis M., ο.π. §8.3, σελ. 44.

Ακολούθως, η δεύτερη παράγραφος ενσωματώθηκε στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού του νέου Barecon, δεδομένου ότι η υποβρύχια επιθεώρηση του κύτους, του πηδαλίου και του έλικα καθιστάται μία ολοένα και πιο διαδεδομένη εμπορική πρακτική. Πριν την ανάλυση του περιεχομένου της ρύθμισης, σκόπιμο είναι να αναφερθεί πως η κατασκευή της έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από τον αντίστοιχο όρο του Saleform¹⁶⁶. Ειδικότερα, η ρήτρα 7(b) παρέχει στους ναυλωτές και στον κύριο του πλοίου τη δυνατότητα να οργανώσουν υποβρύχιες επιθεωρήσεις κατά την παράδοση και επαναπαράδοση του πλοίου αντίστοιχα, προσλαμβάνοντας εξειδικευμένο δύτες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εγκεκριμένου νηογνώμονα, ώστε να αξιολογήσει την κατάσταση των υποθαλάσσιων τμημάτων και του εξοπλισμού του πλοίου. Επισημαίνεται ότι οι δαπάνες και το κόστος διεξαγωγής της έρευνας βαρύνουν αποκλειστικά το συμβαλλόμενο μέρος που μερίμνησε για την πραγματοποίηση της.

Αστοχία, ίσως, των συντακτών του Barecon αποτελεί το γεγονός ότι δεν καταδεικνύεται ένας προτεινόμενος μηχανισμός ή μια μέθοδος, βάσει της οποίας θα μπορούσε να γίνει η κατανομή της ευθύνης μεταξύ των συμβαλλομένων στην περίπτωση που διαπιστωθεί ζημία. Αντιθέτως, εναπόκειται στη κρίση των μερών να εκτιμήσουν κατά περίπτωση το είδος και την έκταση της βλάβης και να αποφασίσουν από κοινού ως προς τον τρόπο ρύθμισης της ζημίας. Δεδομένου, όμως, ότι η διευθέτηση αυτού του είδους των ζητημάτων αποτελεί συνηθέστατα πηγή διενέξεων, θα ήταν, ίσως, συνετό για τον κύριο του πλοίου να επωφεληθεί των δυνατοτήτων που του προσφέρει η ρήτρα 14 (Inspection during the Charter Period), καταγράφοντας καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης κάθε διαπιστωθείσα, αναφορικά με τη συντήρηση και επισκευή του πλοίου, παράλειψη διασφαλίζοντας έτσι τις απαραίτητες αποδείξεις για την τεκμηρίωση των αξιώσεων του στο μέλλον.

5.3. Αποθέματα (ρήτρα 8)

Η ρήτρα 8 ενσωματώνει μία σημαντική και συνήθη πρακτική στις συμβάσεις ναυλώσεως, ήτοι την καταγραφή των αποθεμάτων του πλοίου κατά το στάδιο της παράδοσης/επαναπαράδοσης. Στις προηγούμενες εκδόσεις του Barecon η ρήτρα έφερε τον τίτλο «Inventories, (Consumable) Oil and Stores», καθώς εμπεριείχε και ρυθμίσεις σχετικές με τον επιμερισμό του κόστους των καυσίμων και των λιπαντικών

¹⁶⁶ Βλ. σχετ. Saleform 2012, ρήτρα 6

ελαίων. Το θέμα αυτό αποτελεί, πλέον, αντικείμενο ξεχωριστής ρύθμισης (ρήτρα 9 - καύσιμα, έλαια και λιπαντικά) και έχει αποσπασθεί από τη παρούσα ρήτρα.

Με βάση λοιπόν τα νέα δεδομένα, η ρήτρα προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να διεξαγάγουν από κοινού πλήρη απογραφή του εξοπλισμού, των ανταλλακτικών και των εξαρτημάτων που διατίθενται με το σκάφος κατά την παράδοσή/επαναπαράδοσή του. Οι βαφές, τα σχοινιά και τα άλλα αναλώσιμα (εκτός από τα εξαρτήματα) δεν αποτελούν μέρος των αποθεμάτων του πλοίου, έτσι έχουν αφαιρεθεί από τη ρύθμιση. Επίσης, αν και δεν προκύπτει ρητά από το περιεχόμενο της ρήτρας, στην πράξη έχει αποδειχθεί ότι είναι σκόπιμο η απογραφή των αποθεμάτων να πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια των on-hire/off-hire ερευνών παράδοσης-επαναπαράδοσης (βλ. σχετ. ενότητα 5.2). Συνιστάται, μάλιστα, η δημιουργία ενός περιεκτικού μητρώου απογραφής, στο οποίο θα περιγράφεται όχι μόνο το είδος αλλά και η κατάσταση των απαριθμούμενων αντικειμένων, προκειμένου να αποφεύγονται, τυχόν, αμφισβητήσεις και διαφωνίες στο μέλλον. Έτσι, μετά τη λύση της σύμβασης το πλοίο θα επιστρέφεται στον κύριο εξοπλισμένο και εφοδιασμένο κατά τον ίδιο ακριβώς τρόπο, όπως βεβαιώθηκε στην έκθεση απογραφής.

5.4. Καύσιμα, έλαια και λιπαντικά (ρήτρα 9)

Όπως επισημάνθηκε και ανωτέρω, οι ρυθμίσεις αναφορικά με τον υπολογισμό του κόστους των αχρησιμοποίητων καυσίμων και των λιπαντικών ελαίων τα οποία παραμένουν στις δεξαμενές του πλοίου κατά το στάδιο της παράδοσης/επαναπαράδοσης αποσπάστηκαν από τη ρήτρα 8, ώστε να δημιουργήσουν τη ρήτρα 9. Πρόκειται για μία νέα ρύθμιση εμπνευσμένη από το περιεχόμενο της αντίστοιχης ρύθμισης του Saleform 2012¹⁶⁷. Πιο συγκεκριμένα, η ρήτρα 9 ορίζει ότι ο κύριος και οι ναυλωτές οφείλουν κατά το στάδιο της επαναπαράδοσης/παράδοσης του πλοίου, αντίστοιχα, να καταβάλλουν στον αντισυμβαλλόμενο τους - ο οποίος έχει αποπληρώσει τις δαπάνες των καυσίμων και έχει κυριότητα επ' αυτών - το συνολικό κόστος των εναπομείναντων στις δεξαμενές αποθήκευσης του σκάφους καυσίμων, λιπαντικών και υδραυλικών ελαίων. Με τη νέα πρόβλεψη καθίσταται σαφές ότι κατά το στάδιο της παράδοσης/επαναπαράδοσης του πλοίου μεταβιβάζεται και η κυριότητα των ανωτέρω καυσίμων. Επιπροσθέτως, η νέα

¹⁶⁷ Βλ. σχετ. Saleform 2012, ρήτρα 7, γραμμές 218-225, και πρότυπο ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 – Explanatory Notes. <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>>

ρύθμιση παρέχει στα συμβαλλόμενα μέρη δύο δυνατότητες, προκειμένου να επιλέξουν την πλέον συμφέρουσα για τον υπολογισμό της δαπάνης. Στη μεν πρώτη, ο υπολογισμός της δαπάνης γίνεται βάσει της πραγματικής αξίας των καυσίμων (εξαιρουμένων των εξόδων μεταφοράς και φόρτωσης), όπως καθορίζεται στα τιμολόγια και στις αποδείξεις αγοράς, ενώ στη δεύτερη το κόστος υπολογίζεται βάσει της τρέχουσας τιμής αγοράς των καυσίμων (εξαιρουμένων των εξόδων μεταφοράς και φόρτωσης) στο λιμένα προορισμού, κατά το χρόνο παράδοσης/επαναπαράδοσης του πλοίου ή στον πλησιέστερο λιμένα ανεφοδιασμού. Εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν προβούν στην επιλογή μιας εκ των δύο παρεχόμενων δυνατοτήτων, τότε θα ισχύει εξ ορισμού η πρώτη.

Ένα ενδιαφέρον ερμηνευτικό ζήτημα εγείρεται εν προκειμένω, αναφορικά με τον δικαιούχο των καυσίμων σε περίπτωση πρόωρης λύσης της σύμβασης και επαναπαράδοσης του πλοίου. Το ζήτημα αποκτά ιδιαίτερη σημασία εάν κατά την επίμαχη χρονική περίοδο το πλοίο βρίσκεται εν πλω και η κατανάλωση των καυσίμων είναι απαραίτητη για την ασφαλή λειτουργία του. Μολονότι, το Barecon 2017 περιέχει δύο διαφορετικές ρήτρες για το ζήτημα της ανάκτησης (ρήτρα 32-repossession¹⁶⁸) και επαναπαράδοσης του πλοίου (ρήτρα 10-redelivery), δεν αντιμετωπίζει διόλου το συγκεκριμένο θέμα¹⁶⁹. Θα πρέπει, λοιπόν, να εξετασθεί αν η ρήτρα 9 μπορεί ή και πρέπει να τύχει ευρείας εφαρμογής, ώστε να συμπεριλάβει και τις ανωτέρω αναφερόμενες περιπτώσεις. Από τη διατύπωση της ρύθμισης προκύπτει ότι δεν υπάρχει όρος ή προϋπόθεση που να περιορίζει το πεδίο εφαρμογής της. Συνεπώς, ο κύριος του πλοίου καθίσταται δικαιούχος των καυσίμων από τη στιγμή της επαναπαράδοσης, ανεξάρτητα από τον χρόνο και την αιτία λύσης της σύμβασης. Προκειμένου, ωστόσο, να αρθεί κάθε αμφιβολία, προτείνεται η προσθήκη συμπληρωματικών διευκρινήσεων, ώστε να καθίσταται σαφές ότι η κατοχή των

¹⁶⁸ Βλ. σχετ. ενότητα 5.11.

¹⁶⁹ Στην υπόθεση *The Span Terza (No 2)* [1984] 1 Lloyd's Rep 119, το House of Lords κλήθηκε να εξετάσει το συγκεκριμένο ζήτημα στα πλαίσια μιας σύμβασης χρονοναύλωσης, η οποία συνήφθη με βάση το πρότυπο ναυλοσύμφωνο NYPE. Ο Λόρδος Diplock, εκφράζοντας την πρώτη απόφαση (leading judgement) του House of Lords, ανέφερε χαρακτηριστικά ότι κατά τη διάρκεια της σύμβασης τα καύσιμα ανήκουν στους ναυλωτές. Ο εκναυλωτής ευθύνεται ως θεματοφύλακας να εξασφαλίσει ότι η χρήση των καυσίμων θα πραγματοποιείται σύμφωνα με τις εντολές των ναυλωτών. Σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης, λύεται και το δικαίωμα των εκναυλωτών να κάνουν χρήση των εν λόγω καυσίμων. Ο εκναυλωτής παραμένει θεματοφύλακας των ναυλωτών και δεν έχει δικαίωμα ανάκτησης έναντι των τελευταίων, δεδομένου ότι η σύμβαση έχει λυθεί, βλ. σχετ. Davis M., ο.π. §10.3, σελ. 50-51. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι με τις πρόσφατες τροποποιήσεις του NYPE 2015 η κυριότητα των καυσίμων μεταφέρεται από τους ναυλωτές στους εκναυλωτές ακόμα και κατά την ανώμαλη εξέλιξη και λύση της σύμβασης (όπως π.χ. στην περίπτωση μη καταβολής του ναύλου και καταγγελίας εκ μέρους των εκναυλωτών)

καυσίμων μεταβιβάζεται αυτομάτως στον κύριο ακόμα και κατά την ανώμαλη εξέλιξη και λύση της ναύλωσης.

5.5. Υποθήκη (ρήτρα 16)

Πρόκειται για μία προαιρετική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται μόνο κατόπιν συμφωνίας των μερών που δηλώνεται στο πλαίσιο 22 (Part I) της σύμβασης. Το περιεχόμενο της ρήτρας έχει παραμείνει σχεδόν αμετάβλητο σε σχέση με τα διαλαμβανόμενα στη προηγούμενη έκδοση του Barecon (2001). Πιο συγκεκριμένα, η διάταξη περιέχει δύο εναλλακτικές ρυθμίσεις ανάλογα με το αν προηγήθηκε ή όχι δανειακή χρηματοδότηση για την αγορά ή κατασκευή του πλοίου, προς εξασφάλιση της οποίας παραχωρήθηκε υποθήκη επί του αποτελούντος το αντικείμενο της χρηματοδότησης πλοίου¹⁷⁰.

Έτσι στην μεν πρώτη περίπτωση 16 (a) ο κύριος του πλοίου πρέπει να εγγυηθεί ότι το πλοίο είναι απαλλαγμένο από υποθήκες και επιπλέον ότι δεν σκοπεύει να το υποθηκεύσει, κατά τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης, χωρίς να εξασφαλίσει την πρότερη συναίνεση των ναυλωτών. Εάν, παρά τις ανωτέρω διαβεβαιώσεις, ο κύριος επιτρέψει την εγγραφή υποθήκης στο πλοίο παραβιάζοντας τις υποχρεώσεις του από τη σύμβαση, οφείλει να αποζημιώσει τους ναυλωτές για κάθε βλάβη. Επισημαίνεται ότι η ρύθμιση 16 (a) δεν παρέχει καμία ένδειξη των περιστάσεων, υπό τις οποίες ένας ναυλωτής θα μπορούσε να παρακρατήσει ευλόγως τη συναίνεση του και παράλληλα σιωπά αναφορικά με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους ναυλωτές, στην περίπτωση που οι τελευταίοι συμφωνήσουν στην παραχώρηση της υποθήκης. Για τη ρύθμιση των ανωτέρω ζητημάτων γίνεται παραπομπή στη δεύτερη παράγραφο 16(b), η οποία εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται οι σχέσεις των συμβαλλομένων στα πλαίσια μιας ναύλωσης, όταν το πλοίο παραχωρείται υποθηκευμένο.

Πιο συγκεκριμένα, αποτελεί πάγια τακτική των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων να ζητούν από τους ναυλωτές να συνυπογράφουν τη δανειακή συμφωνία χρηματοδότησης του υποθηκευμένου πλοίου, ώστε να λαμβάνουν γνώση των ειδικότερων όρων και προϋποθέσεων και να είναι πλήρως ενήμεροι για τη δέσμευση

¹⁷⁰ Η ναυτική υποθήκη αποτελεί στην ελληνική έννομη τάξη αλλά και σε πολλές αλλοδαπές, τον κύριο τρόπο εμπράγματης εξασφάλισης των συμβατικών δανειστών του πλοιοκτήτη. Η οικονομική διάσταση είναι προφανής: όσοι δανείζουν τον πλοιοκτήτη για τη ναυπήγηση ή αγορά πλοίου, στηρίζουν κατ'εξοχήν σε αυτό, λόγω της μεγάλης χρηματικής του αξίας, την ικανοποίησή τους βλ. σχετ. Αθανασίου, Α., ο.π. §§48-54, σελ. 31 επ.

που αναλαμβάνουν. Επίσης, οι ναυλωτές υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις οδηγίες και κατευθύνσεις του ενυπόθηκου δανειστή, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δανειακή συμφωνία και αφορούν την απασχόληση, την ασφάλιση, τη λειτουργία, τις επισκευές και τη συντήρηση του πλοίου. Η τακτική αυτή ακολουθείται κατά κόρον στις χρηματοδοτικού τύπου ναυλώσεις νεότευκτων πλοίων, στις οποίες ο κύριος, οι ναυλωτές και οι ενυπόθηκοι δανειστές, είναι φορείς διαχείρισης ενός αμοιβαίου επιχειρηματικού κινδύνου. Κατά συνέπεια, αποτελεί θέμα ζωτικής σημασίας η αποφυγή των μεταξύ τους συγκρούσεων, οι οποίες θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα του κυρίου έναντι των ενυπόθηκων δανειστών.

Επισημαίνεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, να προσαρμόσουν το περιεχόμενο της ρήτρας 16(b), ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες τους. Είναι αυτονόητο, άλλωστε, ότι οι χρηματοδοτικές συμφωνίες ποικίλλουν και είναι αδύνατο να δημιουργηθεί μια τυποποιημένη ρήτρα που να ταιριάζει σε όλες. Ωστόσο, η προσαρμογή της ρήτρας στις απαιτήσεις της δανειακής συμφωνίας αποτελεί ένα ιδιαίτερα δύσκολο εγχείρημα, καθώς δύναται να ανατρέψει τις ισορροπίες της σύμβασης «ναυλώσεως», όπως διαμορφώνονται στα πλαίσια ενός ναυλοσυμφώνου Barecon, επιβαρύνοντας τους ναυλωτές με επιπλέον καθήκοντα και ευθύνες. Για αυτό κρίνεται απαραίτητο να γίνουν ορισμένες διευκρινίσεις.

Ειδικότερα, εκτός από τις ναυλώσεις που συνάπτονται εντός των επιχειρήσεων του ιδίου ομίλου, στις οποίες εφαρμόζονται οι όροι και προϋποθέσεις που διατυπώνονται στις δανειακές συμφωνίες αναφορικά με τον τρόπο χρήσης και ασφάλισης του πλοίου, στις λοιπές περιπτώσεις παρατηρούνται συνήθως εντάσεις και διαμάχες μεταξύ ναυλωτών και ενυπόθηκων δανειστών, οι οποίες δεν είναι πάντα εύκολο να διευθετηθούν. Οι ενυπόθηκοι δανειστές θέτουν ως αναγκαία προϋπόθεση για τη σύναψη της ναύλωσης, την τήρηση των δεσμεύσεων και υποχρεώσεων που διατυπώνονται στις δανειακές συμφωνίες. Από την άλλη, οι ναυλωτές που έχουν ήδη συνάψει μία σύμβαση κατά τις διατυπώσεις του Barecon, δεν επιθυμούν την τροποποίηση του συμβατικού τους καθεστώτος και την επιβολή των δυσμενέστερων όρων της δανειακής συμφωνίας. Για την ικανοποίηση, λοιπόν, των αντιτιθέμενων απαιτήσεων τα μέρη προβαίνουν σε διαπραγματεύσεις, αμοιβαίες υποχωρήσεις και συμβιβασμούς.

Όσον αφορά λοιπόν την πρώτη παράγραφο της ρύθμισης 16(a), κατά την οποία η σύμβαση ναύλωσης προηγείται της υποθήκης, οι ενυπόθηκοι δανειστές,

πιθανώς, να αναζητήσουν μια πρόσθετη μορφή οικονομικής εξασφάλισης για την ορθή εκτέλεση των υποχρεώσεων των ναυλωτών. Αντίστοιχα, οι ναυλωτές θα επιδιώξουν, ως αντάλλαγμα, τη σύναψη ευνοϊκότερων συμφωνιών με τους ενυπόθηκους δανειστές για την κατοχύρωση των δικών τους συμφερόντων.

Σε περίπτωση που η υποθήκη προηγείται της ναύλωσης του σκάφους, οι ενυπόθηκοι δανειστές θα απαιτήσουν αναπόφευκτα ως αντάλλαγμα για τη χορήγηση της συγκατάθεσης τους, πρόσθετες εγγυήσεις από τους ναυλωτές, ώστε να ευθυγραμμίσουν τις γενικές υποχρεώσεις που προβλέπονται στα πλαίσια του Barecon με τις λεπτομερείς συμφωνίες που διαλαμβάνονται στις δανειακές συμβάσεις. Η έκταση των εν λόγω υποχρεώσεων θα πρέπει να προσδιοριστεί επακριβώς από τα συμβαλλόμενα μέρη, καθώς η αναφορά στις γενικόλογες εκφράσεις «instructions» και «directions»¹⁷¹ δεν αποτυπώνει το εύρος των συμβατικών δεσμεύσεων που υπαγορεύονται από τις δανειακές συμφωνίες και τα έγγραφα της υποθήκης. Πρακτικά αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την ενίσχυση της συμβατικής δέσμευσης των ναυλωτών, ώστε να εξασφαλιστεί ρητά η συμμόρφωση τους προς τις δανειακές υποχρεώσεις του κυρίου (προσυπογραφή αντιγράφου στο οποίο περιλαμβάνονται οι δανειακές υποχρεώσεις), αλλά μόνο στο μέτρο που η συμμόρφωση με τις σχετικές υποχρεώσεις θα είναι ευλόγως εφικτή και δεν θα επιβάλλει πρόσθετες χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις στους ναυλωτές συγκριτικά με τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν σύμφωνα με τους τυποποιημένους όρους του Barecon¹⁷².

5.6. Ασφάλιση – Υπόθεση «The Ocean Victory» (ρήτρα 17)

Η σημαντικότερη αναθεώρηση της τελευταίας έκδοσης του Barecon αφορά στη ρήτρα για τη θαλάσσια ασφάλιση. Η πολυαναμενόμενη τροποποίηση έχει εκσυγχρονίσει το συμβατικό πλαίσιο της ασφάλισης κατά τρόπο που να μην αφήνει περιθώρια για παρανοήσεις και παρερμηνείες. Η νέα ρήτρα αποσαφηνίζει ορισμένα σκοτεινά σημεία, ενώ τα θεμέλια της παραμένουν άθικτα.

Πιο συγκεκριμένα η ρήτρα 17 ενσωματώνει τις ρυθμίσεις των ρητρών 13 και 14 του Barecon 2001. Αφορμή για την αναθεώρηση της αποτέλεσε η απρόσμενη, κατά τους συντάκτες του Barecon, ερμηνεία της ασφαλιστικής ρήτρας του Barecon 1989 κατά την εκδίκαση της υπόθεσης Gard Marine & Energy Limited v China

¹⁷¹ Βλ. σχετ. Barecon 2017, ρήτρα 16, γραμμή 274.

¹⁷² Βλ. σχετ. Πρότυπο Ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 – Explanatory Notes σελ. 7-9. <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>>

National Chartering Co Ltd and another (The “Ocean Victory”)¹⁷³. Προτού, όμως, προχωρήσουμε σε μία σύντομη ανάλυση της ανωτέρω δικαστικής απόφασης και των υποστηριζόμενων απόψεων της πλειοψηφίας και μειοψηφίας των δικαστών, είναι απαραίτητο να κατανοήσουμε το νομικό πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλισης, όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα.

Στο αγγλικό δίκαιο οι συμβάσεις θαλάσσιας ασφάλισης διέπονται από το νόμο περί θαλάσσιας ασφάλισης (Marine Insurance Act εφεξής MIA) του 1906. Προϋπόθεση για την εφαρμογή της MIA 1906 σε συγκεκριμένη ασφαλιστική σύμβαση είναι ότι το ασφαλιστικό συμφέρον¹⁷⁴ εκτίθεται σε θαλάσσιους κινδύνους, για την αντιμετώπιση των οποίων συνομολογείται η ασφαλιστική κάλυψη¹⁷⁵. Λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο και τα βασικά χαρακτηριστικά της «ναύλωσης» γυμνού σκάφους παρατηρούμε ότι τα ασφαλιστικά συμφέροντα των συμβαλλομένων

¹⁷³ [2017] UKSC 35

¹⁷⁴ Η οικονομική σχέση που συνδέει συγκεκριμένο πρόσωπο με συγκεκριμένο αγαθό, συνιστά το ασφαλιστικό συμφέρον, η έννοια του οποίου είναι καθαρά οικονομική και γι’ αυτό η συνδρομή εννόμου σχέσεως δεν είναι πάντοτε αρκετή για την κρίση της ύπαρξης ή όχι ασφαλιστικού συμφέροντος. Αντικείμενο της ασφαλίσεως κατά ζημιών δεν είναι το αγαθό καθαυτό, αλλά το οικονομικό συμφέρον που έχει κάποιος για τη διατήρηση του πράγματος και γενικότερα το οικονομικό συμφέρον που συνδέει ένα πρόσωπο με ένα αγαθό. Βλ. σχετ. Παπαχρονόπουλος, Ν. (2000): Το ασφαλιστικό συμφέρον ως προϋπόθεση του κύρους της ασφαλίσεως κατά ζημιών, ΕλλΔνη, σελ. 1264, Κατά το ελληνικό δίκαιο ασφαλιστικό συμφέρον σε «στενή έννοια» υφίσταται όταν ο ασφαλισμένος νομιμοποιείται προς είσπραξη του ασφαλισματος, ενώ ασφαλιστικό συμφέρον σε «ευρεία έννοια» υφίσταται όταν ο αιτών την ασφάλιση νομιμοποιείται στη σύναψη της σύμβασης, βλ. σχετ. Ρόκας Ι., (2014): Ασφαλιστικό Δίκαιο-Εισηγήσεις, 3^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, Β. Κιάντος, Ασφαλιστικόν Δίκαιον, 1989, σελ. 142, Μ. Clarke, The Law of Insurance Contracts, β’ εκδ. 1994, σελ. 102-103, Η. Ivamy, General Principles of Insurance Law, 1986, σελ. 21, Ο επιθετικός προσδιορισμός «έννομο», ως προς το συμφέρον, φαίνεται να ευρίσκεται εγγύτερα στην έννοια του ασφαλιστικού συμφέροντος κατά το αγγλικό δίκαιο (Lucena v. Craufurd, [1806] 2 B & P.N.R 269, 321 «...a right in the property, or a right derivable out of some contract about the property, which in either case may be lost upon some contingency affecting the possession or enjoyment of the party»), βλ. σχετ. Θεοχαρίδης Γ., (2010): Ασφάλιση συμφερόντων ενυπόθηκου δανειστή πλοίου, Πρακτικά και Εισηγήσεις 6^ο Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα «Τα σύγχρονα προβλήματα της θαλάσσιας ασφάλισης», Αθήνα-Κομοτηνή

¹⁷⁵ Κατά το αγγλικό δίκαιο, η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης είναι άκυρη όταν ο ασφαλισμένος δεν έχει ασφαλιστικό συμφέρον και μετέχει της σύμβασης χωρίς προσδοκία απόκτησης τέτοιου συμφέροντος (άρθρο 4 της MIA 1906). Ένα πρόσωπο έχει, ειδικότερα, συμφέρον στη θαλάσσια αποστολή όταν τελεί σε οποιαδήποτε έννομη ή καλής πίστης σχέση με την αποστολή ή την ασφαλιστέα, κινδυνεύουσα περιουσία και συνεπώς μπορεί να ωφεληθεί από την ασφαλή κατάσταση ή προσήκουσα άφιξη της ασφαλιστέας περιουσίας ή να ζημιωθεί από την απώλεια, βλάβη ή δέσμευση αυτής ή μπορεί να γεννηθεί στο πρόσωπο του ευθύνη σε σχέση με αυτή (αρ. 5§2 της MIA 1906). Δεν απαιτείται να είναι κύριος του πλοίου ή των επ’ αυτού αγαθών ή εκείνου που ασφαλίσθηκε, αλλά αρκεί να έχει ένα δικαίωμα στο ασφαλισθέν πράγμα ή από τη φύση της σχέσης, έτσι ώστε ο ασφαλισθείς να σύμβαση σχετικά με το ασφαλισθέν πράγμα ή από τη φύση της σχέσης, έτσι ώστε ο ασφαλισθείς να μπορεί να ευνοηθεί από τη διατήρησή του ή να ζημιωθεί από την καταστροφή του. Η ύπαρξη του ασφαλιστικού συμφέροντος απαιτείται να υπάρχει, σύμφωνα με το νόμο (αρ. 6§1 MIA 1906) κατά το χρόνο επέλευσης της ζημίας, έστω κι αν δεν υπήρχε όταν συνήφθη η ασφάλιση, βλ. σχετ. ΑΠ 665/2010 (Α1, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ)

μερών, ήτοι του κυρίου του πλοίου και των ναυλωτών, είναι αλληλένδετα^{176 177} καθ' όλη τη διάρκεια της ανωτέρω σύμβασης. Ειδικότερα, εκτός από τον κύριο του πλοίου, έννομο συμφέρον στην ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού (ασφάλιση σώματος πλοίου και εξοπλισμού) έχουν και οι ναυλωτές, αφού υφίστανται και οι ίδιοι ζημιές από την απώλεια ή βλάβη του σκάφους¹⁷⁸. Επιπροσθέτως, κατά τη διάρκεια της ναύλωσης και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη έχουν έννομο συμφέρον στην ασφάλιση κατά ζημιών παθητικού (ασφάλιση συμβατικής ευθύνης – contractual liability και ασφάλιση ευθύνης έναντι ζημίας τρίτων – third party liability¹⁷⁹) δεδομένου ότι οι διεθνείς συμβάσεις που διαπραγματεύονται ζητήματα ρύπανσης και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος¹⁸⁰ διαμορφώνουν, συνήθως, ένα αυστηρό νομικό σύστημα αντικειμενικής ευθύνης για τον κύριο του πλοίου ή τον εγγεγραμμένο στο νηολόγιο κύριο του πλοίου («owner» ή «registered owner»), επιβάλλοντας την σύναψη υποχρεωτικής ασφάλισης ή άλλης χρηματικής ασφάλειας (π.χ. τραπεζική εγγύηση).

Με γνώμονα, λοιπόν, την αμοιβαία προστασία και τη διασφάλιση των συμφερόντων αμφοτέρων των συμβαλλόμενων μερών, το Barecon έχει διαμορφώσει ένα κοινό πλαίσιο ασφάλισης προβλέποντας ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος οφείλει να συνάψει τη σύμβαση ασφάλισης όχι μόνο για δικό του όφελος, αλλά και προς όφελος του αντισυμβαλλομένου του, καθιστώντας τον τελευταίο συνδικαιούχο του ασφαλισματος (co-assureds). Ειδικότερα, στην παράγραφο (a)(i) της ρήτρας 17 του Barecon 2017¹⁸¹ ορίζεται ότι: «Ο συμβαλλόμενος που ασφαρίζει το σκάφος οφείλει να

¹⁷⁶ Βλ. σχετ. Pijaca M., Bulum B., ο.π. Insurance of Risks Under the Bareboat Charter Contract, σελ. 87-90.

¹⁷⁷ Εάν το πλοίο χαθεί ή υποστεί ζημία, το μέτρο ευθύνης του ναυλωτή θα είναι το ίδιο με το μέτρο της απώλειας του κυρίου του πλοίου, δηλαδή τη μείωση, μερική ή ολική της αξίας του πλοίου βλ. σχετ. παράγραφο 101 της απόφασης του Supreme Court στην υπόθεση Ocean Victory [2017] UKSC 35

¹⁷⁸ Επισημαίνεται ότι, κατά τη διάρκεια της «ναύλωσης γυμνού σκάφους», οι ναυλωτές υποχρεούνται να συντηρούν και να επισκευάζουν το πλοίο σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη σύμβαση (βλ. σχετ. ρήτρες 13 και 18 του Barecon 2017), ώστε να το επιστρέψουν στην ίδια καλή κατάσταση που το παρέλαβαν.

¹⁷⁹ Contractual liability (συμβατική ευθύνη) υπάρχει λόγω μη εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων, ενώ third party liability (ασφάλιση ευθύνης έναντι ζημίας τρίτων) προϋποθέτει κάποια βλαπτική ενέργεια, αδικοπραξία π.χ. ευθύνη από συγκρούσεις, θαλάσσια ρύπανση κλπ. βλ. σχετ. Pijaca M., Bulum B., ο.π. Insurance of Risks Under the Bareboat Charter Contract, σελ. 89

¹⁸⁰ π.χ. Διεθνής Σύμβαση του 1992 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο (CLC) άρθρο VII, Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, 2001 (Bunker Convention) άρθρο 7 κ.λ.π

¹⁸¹ Βλ. σχετ. και τη διατύπωση στις αντίστοιχες ρυθμίσεις της ρήτρας 13(a) του Barecon 2001 «*During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against hull and machinery, war and Protection and Indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as the Owners shall in writing approve, which approval shall not be un-*

το πράξει υπό τους όρους και με τους ασφαλιστές που το άλλο συμβαλλόμενο μέρος εγκρίνει εγγράφως, του οποίου η έγκριση δεν πρέπει να παρακρατηθεί αδικαιολόγητα και να ορίσει τον αντισυμβαλλόμενο του ως συνασφαλισμένο (co-assured)». Ο λήπτης της ασφάλισης¹⁸², ήτοι το πρόσωπο που θα διαπραγματευτεί με τον ασφαλιστή τους όρους της ασφαλιστικής σύμβασης, θα συνάψει τη σύμβαση και θα καταβάλλει τα ασφάλιστρα, συμφωνείται από τους συμβαλλόμενους¹⁸³, συνήθως, ανάλογα με τη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης και τη διαπραγματευτική τους ισχύ. Στη πράξη είθισται οι ναυλωτές να αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συνάψουν σύμβαση ασφάλισης κατά ζημιών ενεργητικού και παθητικού, όταν οι «ναυλώσεις» γυμνού

reasonably withheld. Such insurances shall be arranged by the charterers to protect the interests of both the Owners and the Charterers and the mortgagee(s) (if any) and the Charterers shall be liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint.» και της ρήτρας 12(a) του Barecon 1989 « During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity risks in such form as the Owners shall in writing approve, which approval shall not be unreasonably withheld. Such marine, war and P. and I. insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of both the Owners and the Charterers and mortgagee(s) (if any) and the Charterers shall be liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint.»

¹⁸² Κατά το ελληνικό δίκαιο (άρθρο 9 του Ν. 2496/1997) ο λήπτης της ασφάλισης μπορεί να συμβληθεί στην ασφαλιστική σύμβαση για δικό του λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτου και δικαιούχος του ασφαλισματος μπορεί να είναι διαφορετικό πρόσωπο από τον αντισυμβαλλόμενο του ασφαλιστή (λήπτη της ασφάλισης) αλλά και από τον ασφαλισμένο. Ασφάλιση ιδίου συμφέροντος έχουμε όταν ο λήπτης της ασφάλισης είναι και ασφαλισμένος, οπότε έχει σε στενή έννοια ασφαλιστικό συμφέρον να ζητήσει τη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης, αλλά και να εισπράξει το ασφάλισμα, αν επέλθει ο κίνδυνος. Συνεπώς δεν γίνεται λόγος για ασφάλιση ιδίου συμφέροντος όταν εκείνος που τη συνάπτει έχει ασφαλιστικό συμφέρον αποκλειστικά και μόνο σε ευρεία έννοια που τον νομιμοποιεί μεν να συνάψει την ασφάλιση, αλλά όχι και να εισπράξει το ασφάλισμα (ασφάλιση ξένου ασφαλιστικού συμφέροντος ή ασφάλιση για λογαριασμό). Π.χ. σε μία μακροχρόνια μίσθωση βιομηχανικών χώρων η μισθώτρια επιχείρηση έχει συμφέρον να ασφαλίσει τα μηχανήματα και τις πρώτες ύλες που είναι δικής της ιδιοκτησίας (ασφάλιση ίδιου συμφέροντος), αλλά και τις οικοδομικές εγκαταστάσεις που δεν είναι δικής της ιδιοκτησίας (ασφάλιση ξένου συμφέροντος), γιατί έχει συμφέρον προς μια άμεση αποκατάσταση της ζημιάς ή γιατί έχει συμφωνήσει με τον εκμισθωτή ότι θα το ασφαλίσει αυτή για τυχαίες καταστροφές και θα αποκαθιστά αυτή με το ασφάλισμα τις ζημιές. Η ζημία που θα υποστεί η μισθώτρια επιχείρηση/λήπτης της ασφάλισης από την πραγματοποίηση του κινδύνου δεν ταυτίζεται ως προς την έκταση της με την αξία αποκατάστασης των οικοδομικών εγκαταστάσεων που νοικιάζει. Συνεπώς, νομιμοποιείται μεν στη σύναψη της ασφάλισης για να αποφύγει τις ως άνω δυσμενείς συνέπειες (δηλ. έχει ασφαλιστικό συμφέρον σε ευρεία έννοια), όχι όμως και για την εισπράξη του ασφαλισματος που αφορά τις οικοδομικές εγκαταστάσεις γιατί η αξία αποκατάστασης είναι, ως προς τη φύση και έκτασή της, ζημιά του εκμισθωτή – κυρίου του μισθίου. Εφόσον όμως συμφώνησε (η μισθώτρια) με τον κύριο να εισπράττει αυτή το ασφάλισμα για να χρηματοδοτεί την αποκατάσταση των ζημιών, θα ενεργεί ως αντιπρόσωπος του κυρίου του μισθίου βλ. σχετ. Ρόκας Ι., ο.π. Ασφαλιστικό Δίκαιο-Εισιγήσεις, σελ. 107-108, §6.2.B. Αντίστοιχα ισχύουν και για τη «ναύλωση γυμνού σκάφους» η οποία προσομοιάζει με τη μίσθωση πράγματος (βλ. Εισαγωγή).

¹⁸³ Η ρήτρα 17 προσφέρει στα συμβαλλόμενα μέρη το δικαίωμα επιλογής μεταξύ των εναλλακτικών διατυπώσεων (b) και (c). Στη μεν πρώτη περίπτωση (b) οι ναυλωτές οφείλουν να μεριμνήσουν για την ασφάλιση κατά ζημιών ενεργητικού και παθητικού (ασφάλιση σώματος πλοίου και εξοπλισμού, ασφάλιση κατά πολεμικών κινδύνων, ασφάλιση αστικής ευθύνης κ.λ.π) και την κάλυψη των σχετικών δαπανών (ασφάλιστρα), ενώ στη δεύτερη περίπτωση (c) ο κύριος του πλοίου αναλαμβάνει να συνάψει ασφαλιστική σύμβαση για την ασφαλιστική κάλυψη σώματος πλοίου, εξοπλισμού και πολεμικών κινδύνων και οι ναυλωτές οφείλουν να φροντίσουν για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την εκμετάλλευση του πλοίου.

σκάφους συνάπτονται για μεγάλες χρονικές περιόδους¹⁸⁴. Εντούτοις, όταν οι συμβάσεις ναύλωσης καλύπτουν συντομότερο χρονικό διάστημα (π.χ. 4-6 μήνες), συνήθως, ο κύριος του πλοίου αναλαμβάνει να συνάψει ασφαλιστική σύμβαση για την ασφαλιστική κάλυψη σώματος πλοίου, εξοπλισμού και πολεμικών κινδύνων και οι ναυλωτές φροντίζουν για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την εκμετάλλευση του πλοίου¹⁸⁵. Επισημαίνεται, βέβαια, ότι και στις δύο περιπτώσεις ο λήπτης της ασφάλισης, δηλαδή το πρόσωπο το οποίο οφείλει σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στη σύμβαση ναύλωσης να προβεί στη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης, οφείλει να ορίσει συνδικαιούχο τον αντισυμβαλλόμενο του.

Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω η ασφάλιση αυτού του είδους λειτουργεί ως γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου¹⁸⁶ διότι προσπορίζει στον αντισυμβαλλόμενο του λήπτη της ασφάλισης άμεσο και αυτοτελές δικαίωμα επί της ασφαλιστικής παροχής. Η γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου αποτελεί εξαίρεση από την αρχή της σχετικότητας των ενοχών¹⁸⁷, σύμφωνα με την οποία μόνο τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να αποκτήσουν δικαιώματα και να επωμισθούν υποχρεώσεις από ένα ενοχικό δεσμό, όπως είναι και αυτός που δημιουργείται από σύμβαση. Με τη γνήσια σύμβαση υπέρ

¹⁸⁴ Βλ. σχετ. πρότυπο Ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 – Explanatory Notes, σελ. 9

¹⁸⁵ Η συγκεκριμένη ρύθμιση εφαρμόζεται κυρίως στα επιβατηγά πλοία, τα οποία ναυλώνονται με συμβάσεις «ναύλωσης» γυμνού σκάφους για εποχιακές κρουαζιέρες ή για την καλοκαιρινή περίοδο, βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. *Bareboat Charters*, σελ. 82, §14.13

¹⁸⁶ Η σύμβαση υπέρ τρίτου, ως θεσμός του δικαίου των ενοχών και δη του δικαίου των συμβάσεων εισήχθη στην ελληνική έννομη τάξη με τις διατάξεις ΑΚ 410-415. Με τον εν λόγω μηχανισμό τρίτοι που δε συμμετέχουν στη σύναψη μιας σύμβασης και άρα δεν θεωρούνται συμβαλλόμενα μέρη της μπορούν να αποκτήσουν δικαιώματα – όχι όμως και υποχρεώσεις - από αυτή, αν προκύπτει τέτοια θέληση των μερών που έχουν συμβληθεί ή αυτό συνάγεται από τη φύση και το σκοπό της σύμβασης (ΑΚ 411). Πρόκειται για τη λεγόμενη γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου, η οποία αντιδιαστέλλεται από τη μη γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου, στην οποία κάποιος δέχεται υπόσχεση παροχής υπέρ τρίτου προσώπου, ωστόσο την καταβολή στον τρίτο μπορεί να ζητήσει μόνο ο προς τον η υπόσχεση (promise) και όχι ο ίδιος ο τρίτος (ΑΚ 410). Ο θεσμός της σύμβασης υπέρ τρίτου εισήχθη στην αγγλική έννομη τάξη με την *Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999*. Ο συγκεκριμένος νόμος καθιέρωσε μία ευρεία σε έκταση εξαίρεση στον κανόνα της «privity of contract» (αρχή της σχετικότητας των ενοχών), η οποία συνιστά θεμελιώδη αρχή του αγγλικού δικαίου των συμβάσεων. Οι προϋποθέσεις που θέτουν και τα δύο νομοθετικά κείμενα εμφανίζουν πολλές ομοιότητες, ενώ ορισμένες ρυθμίσεις του αγγλικού νόμου μολονότι δεν προβλέπονται στην ΑΚ 411, ωστόσο συνάγονται από άλλες διατάξεις του ΑΚ ή από την ερμηνεία της τελευταίας (ΑΚ 411), βλ. σχετ. Μάνθος, Α. (2010): Η διάσπαση της αρχής της σχετικότητας των ενοχών και η σύμβαση υπέρ τρίτου – συγκριτικές παρατηρήσεις στο αγγλικό και το ελληνικό δίκαιο, Διδακτορική Διατριβή, ΕΚΠΑ, σελ. 9-10, 166

¹⁸⁷ Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Σταθόπουλος, η «αυστηρή εφαρμογή της σχετικότητας των ενοχών δε θα ανταποκρινόταν στο πνεύμα και τις ανάγκες του καιρού μας». Το «πνεύμα» του καιρού μας αναφέρεται στη μετάβαση από μία ατομιστική σε μια πιο κοινωνικοποιημένη εκδοχή της σύμβασης. Επίσης, ο Μπαλής δικαιολογεί τη νομοθετική επέκταση των αποτελεσμάτων μιας σύμβασης προς όφελος τρίτου με την επίκληση της αρχής της αυτονομίας της βούλησης και της ελευθερίας των συμβάσεων, σύμφωνα με την οποία δεν είναι σωστό να αποκλείεται στα συμβαλλόμενα μέρη η ευχέρεια – «οσάκις ταύτα το θέλουν»- να προσπορίζουν κατευθείαν δικαίωμα και σε τρίτο μη συμβληθέντα, βλ. σχετ. Μάνθος, Α. ο.π., σελ. 15-31

τρίτου εξυπηρετείται η ταχύτητα των συναλλαγών¹⁸⁸ και απλουστεύονται οι περιουσιακές επιδόσεις από το δέκτη της υπόσχεσης προς τον τρίτο. Ενώ, δηλαδή, με αυτή πραγματοποιείται κατά κανόνα έμμεση περιουσιακή επίδοση του δέκτη της υπόσχεσης προς τον τρίτο, η περιουσιακή ωφέλεια διοχετεύεται απευθείας από τον υποσχεθέντα στον τρίτο, χωρίς να περνά προηγουμένως μέσα από την περιουσία του δέκτη της υπόσχεσης.

Οι προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες ο τρίτος αποκτά άμεσα και αυτοτελή δικαιώματα από μια ξένη σύμβαση προβλέπονται στο αγγλικό δίκαιο στις διατάξεις των άρθρων 1.1, 1.1.a, 1.1.b, 1.2 και 1.3 της Contracts Act 1999. Ειδικότερα, ένας τρίτος αποκτά άμεσα δικαιώματα από μία σύμβαση εφόσον πληρούνται δύο προϋποθέσεις: α) από τη σύμβαση προκύπτει ότι οι συμβαλλόμενοι απέβλεψαν να αποκτήσει ο τρίτος άμεσα δικαιώματα και β) το πρόσωπο του τρίτου ορίζεται επαρκώς στη σύμβαση. Επίσης, η Contracts Act 1999 καθιερώνει μαχητό τεκμήριο¹⁸⁹ υπέρ της ύπαρξης γνήσιας σύμβασης υπέρ τρίτου (άρθρο 1.1.b), εφόσον υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι με τον κρίσιμο συμβατικό όρο επιδιώκεται ο προσπορισμός συγκεκριμένου οφέλους στον τρίτο. Εν προκειμένω, η ρύθμιση της ρήτρας 17(a)(i) πληροί τις προϋποθέσεις των διατάξεων του αγγλικού νόμου (Contracts Act 1999)¹⁹⁰, δεδομένου ότι προβλέπεται ρητά ότι ο συμβαλλόμενος που ασφαρίζει το πλοίο

¹⁸⁸ Η άμεση κτήση δικαιωμάτων από τους ωφελούμενους τρίτους διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό τις συναλλαγές, ιδίως δε σε τομείς όπως ο κατασκευαστικός ή ο ασφαλιστικός, όπου οι πολυμερείς ενοχικές σχέσεις είναι ο κανόνας, βλ. σχετ. Μάνθος, Α. ο.π., σελ. 96

¹⁸⁹ Κατ' εξαίρεση, η υπόσχεση παροχής στον τρίτο δε γεννά άμεσα ενοχικά δικαιώματα υπέρ αυτού, εάν από την προσήκουσα ερμηνεία της σύμβασης προκύπτει, ρητώς ή σιωπηρώς, τέτοια θέληση των μερών που έχουν συμβληθεί (άρθρο 1.2. Contracts Act 1999). Επομένως, η σύμβαση υπέρ τρίτου είναι κατά κανόνα γνήσια και άρα σε περίπτωση αμφιβολίας ο τρίτος έχει το δικαίωμα να απαιτήσει απευθείας από τον υποσχόμενο την καταβολή της παροχής. Για να μη συμβεί αυτό, τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να αποδείξουν ότι κοινή θέληση τους ήταν να μην αποκτήσει ο τρίτος άμεσο δικαίωμα. Το αγγλικό κείμενο με τη θέσπιση του σχετικού τεκμηρίου ενισχύει τα θεσμικά χαρακτηριστικά της σύμβασης υπέρ τρίτου, προωθεί την ασφάλεια των συναλλαγών, ενώ παράλληλα σέβεται το δικαίωμα αυτοδιάθεσης των συμβαλλομένων, επιρρίπτοντας στους τελευταίους το βάρος να αποδείξουν ότι δεν ήθελαν να αποκτήσει ο τρίτος άμεσα και αυτοτελή δικαιώματα. Βλ. σχετ. Μάνθος, Α. ο.π., σελ. 178, 183-184.

¹⁹⁰ Κατά το ελληνικό δίκαιο άμεσο δικαίωμα του τρίτου (εκτός από τη θέληση των μερών) μπορεί να συναχθεί ερμηνευτικά και από τη φύση και το σκοπό της σύμβασης (ΑΚ 411). Η φύση και ο σκοπός της σύμβασης λειτουργούν αυτοτελώς και ανεξάρτητα από τη βούληση των συμβαλλομένων, συμπορεύονται όμως με την ανάγκη για τη διαμόρφωση μιας περισσότερο κοινωνικοποιημένης εκδοχής της σύμβασης, προσαρμοσμένης στις εκάστοτε κοινωνικές-οικονομικές ανάγκες και συνθήκες. Με βάση τα «αφηρημένα» και «αντικειμενικά» στοιχεία της σύμβασης ο εφαρμοστής του δικαίου θα κρίνει αν ο ωφελούμενος τρίτος αποκτά άμεσα και αυτοτελή δικαιώματα κατά του υποσχόμενου όπως π.χ. όταν η φύση και ο σκοπός της σύμβασης υποδηλώνουν σαφώς τη σύναψή της προς το συμφέρον κυρίως τρίτου προσώπου. Έτσι συγκεκριμένοι τύποι συμβάσεων μπορούν να θεωρηθούν καταρχήν από τη φύση και το σκοπό τους γνήσιες συμβάσεις υπέρ τρίτου όπως για παράδειγμα η σύμβαση ασφάλισης ξένου συμφέροντος (για λογαριασμό άλλου - Ν. 2496/1997 άρθρο 9), βλ. σχετ. Μάνθος, Α. ο.π., σελ. 188-190, §10.19.

οφείλει να ορίσει τον αντισυμβαλλόμενο του ως συνασφαλισμένο, προκειμένου να έχει άμεσο, ενοχικό και αυτοτελές δικαίωμα να αξιώσει το ασφάλισμα από τον ασφαλιστή. Με τον τρόπο αυτό καλύπτονται όλες οι οικονομικές αξιώσεις των τρίτων, ακόμη και εκείνες που στρέφονται λανθασμένα κατά του ανυπαίτιου προσώπου π.χ. αξίωση που στρέφεται κατά του κυρίου του πλοίου, ενώ θα έπρεπε να ασκηθεί κατά των ναυλωτών που έχουν τον πλήρη έλεγχο και την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου. Όταν οι συμβαλλόμενοι είναι συνασφαλισμένοι (co-assureds) αποκτούν αμφοτέρωθεν άμεσο και αυτοτελές δικαίωμα να απαιτήσουν από τον ασφαλιστή την εκπλήρωση της παροχής και το ασφάλισμα καταβάλλεται στον κύριο του πλοίου, στους ναυλωτές ή στους ενυπόθηκους δανειστές (αν υπάρχουν)¹⁹¹, βάσει του ασφαλιστικού συμφέροντος εκάστου. Επίσης, οι ναυλωτές έχουν άμεση πρόσβαση στην κοινή ασφάλιση, ώστε να μπορέσουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους για την επισκευή και συντήρηση του σκάφους κατά τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης¹⁹².

Αποτελεί «implied term» (σιωπηρό όρο της σύμβασης κατά τις αρχές του αγγλοσαξονικού δικαίου) ότι οι συνασφαλισμένοι (co-assureds) στο πλαίσιο μιας ασφαλιστικής σύμβασης δεν μπορούν να ασκήσουν αξιώσεις ο ένας έναντι του άλλου για την ασφαλισμένη ζημία, καθώς υπόχρεος για την αποκατάσταση της ζημίας και την καταβολή του ασφαλίματος είναι πάντα ο ασφαλιστής¹⁹³. Εάν επομένως, υπάρχουν μόνο δύο μέρη (συνασφαλισμένοι) στη συμβατική αλυσίδα, ο κύριος και ο ναυλωτής και ένας εξ αυτών θεωρηθεί υπεύθυνος για τη ζημία, ο ασφαλιστής καταβάλλει το ασφάλισμα και οι οικονομικές απαιτήσεις αποσβέννυνται. Τι γίνεται όμως όταν ο υπαίτιος για την πρόκληση της ζημίας είναι τρίτος (όχι συνασφαλισμένος) και ο ασφαλιστής επιδιώκει να υποκατασταθεί στα δικαιώματα των συνασφαλισμένων, ώστε να ανακτήσει την οικονομική του δαπάνη;

Το ζήτημα αυτό εξετάστηκε από το UK Supreme Court κατά την εκδίκαση της υπόθεσης Ocean Victory. Ειδικότερα:

Στη συγκεκριμένη υπόθεση η Ocean Victory Maritime (owner - κυρία του πλοίου) είχε ναυλώσει με ναυλοσύμφωνο το οποίο αποτελούσε τροποποιημένη εκδόση του Barecon 1989, στην συνδεδεμένη εταιρεία Ocean Line Holdings

¹⁹¹ Βλ. σχετ. ΜΙΑ 1906, άρθρο 14

¹⁹² Βλ. σχετ. πρότυπο Ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 – Explanatory Notes, σελ. 9

¹⁹³ Βλ. σχετ. Νομικό άρθρο με θέμα “Joint Insurance-Why should you care?” (15/02/2018), Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα του αλληλασφαλιστικού οργανισμού Skuld <<https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/joint-insurance---why-should-you-care/>>

(disponent owner/bareboat charterer – προσωρινή κυρία/αρχική ναυλώτρια), που άνηκε στον ίδιο (με την πρώτη εταιρεία) όμιλο εταιρειών, το πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου με την ονομασία «Ocean Victory» για χρονικό διάστημα 10 ετών. Η αρχική ναυλώτρια/προσωρινή κυρία (disponent owner/bareboat charterer) χρονοναύλωσε το πλοίο στην εταιρεία China National Chartering Co Ltd (time sub-charterers), η οποία στη συνέχεια το υπεκναύλωσε στην εταιρεία Daiichi Chuo Kisen Kaisha (time trip sub-sub-charterers) για την πραγματοποίηση συγκεκριμένου ταξιδιού. Κάθε ναυλοσύμφωνο περιείχε ρήτρα-εγγύηση για την υπόδειξη ασφαλούς λιμένα¹⁹⁴. Η υποναυλώτρια εταιρεία Daiichi Chuo Kisen Kaisha (time trip sub-sub-charterers) έδωσε εντολή στο πλοίο να εκφορτώσει φορτίο σιδηρομεταλλεύματος στο λιμάνι Kashima στην Ιαπωνία. Ωστόσο, εξαιτίας σφοδρής καταιγίδας, το πλοίο προσάραξε και τελικά έσπασε στα δύο κατά την αναχώρηση του από το λιμένα. Το ποσό που κατέβαλαν οι ασφαλιστές στους συνασφαλισμένους ανήλθε σε \$137 εκατομμύρια, στα οποία περιλαμβάνονταν η αξία του σκάφους, δαπάνες επιθαλάσσιας αρωγής, δαπάνες ανέλκυσης ναυαγίου κλπ. Κατόπιν τούτου, οι ασφαλιστές των συνασφαλισμένων (ήτοι της κυρίας του πλοίου και της αρχικής ναυλώτριας/προσωρινής κυρίας) στράφηκαν κατά της υποναυλώτριας εταιρείας (time sub-charterers), απαιτώντας την οικονομική δαπάνη που κατέβαλαν ως ασφαλιστική αποζημίωση για την απώλεια του σκάφους, υποστηρίζοντας ότι η τελευταία παραβίασε την υποχρέωση υπόδειξης ασφαλούς λιμένα, καθώς το ατύχημα προκλήθηκε από ένα συνδυασμό ισχυρών ανέμων και μεγάλων κυμάτων, τα οποία δεν αποτελούσαν ασυνήθιστα φαινόμενα για την περιοχή.

¹⁹⁴ Η έννοια του ασφαλούς λιμένα διατυπώθηκε ως obiter dictum από το Λόρδο Frederick Sellers στην υπόθεση Leeds Shipping Co Ltd v Société Française Bunge (The Eastern City) [1958] 2 Lloyd's Rep 127, 131 ο οποίος ανέφερε χαρακτηριστικά: «*If it were said that a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship, it would probably meet all circumstances as a broad statement of the law*». Η παραπάνω κρίση του Λόρδου Sellers, αν και obiter dictum, δηλαδή συλλογισμός που δεν δεσμεύει τους λοιπούς δικαστές στην κρίση τους, υιοθετήθηκε και στα πλαίσια άλλων δικαστικών υποθέσεων π.χ. The Hermine (n 29) 214; The Evia (No 2) (n 2) 749; Gard Marine & Energy Ltd v China National Chartering Co Ltd (The Ocean Victory) [2013] EWHC 2199 (Comm), [2014] 1 Lloyd's Rep 59 [97]. Ωστόσο, πρέπει να έχουμε υπόψη μας και την επισήμανση του Λόρδου Mustill στην υπόθεση The Mary Lou (n 2), 276 ότι ο ανωτέρω ορισμός δεν εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις. Η έννοια της ασφάλειας του λιμένα είναι σχετική και εξαρτάται από ποικίλους παράγοντες (πλοίο, φορτίο κλπ), βλ. σχετ. Girvin S., (March 2017): The safe port in Maritime Law: Decade of certainty or muddier waters?, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα της Νομικής Σχολής Ναυτικού Δικαίου του Πανεπιστημίου της Σιγκαπούρης < <https://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1702.pdf>>

Στην πρωτόδικη απόφαση το Δικαστήριο (Commercial Court)¹⁹⁵ τάχθηκε υπέρ των ασφαλιστών υποστηρίζοντας ότι το ατύχημα προκλήθηκε από ένα συνδυασμό ισχυρών ανέμων και μεγάλων κυμάτων, τα οποία – το καθένα ξεχωριστά – αποτελούσαν «προβλέψιμα» χαρακτηριστικά του λιμένα Kashima και όχι ασυνήθιστα περιστατικά¹⁹⁶. Διαπίστωσε, επίσης, ότι η ρήτρα 12 του Barecon 1989 δεν απέκλειε τη δυνατότητα άσκησης οικονομικών αξιώσεων μεταξύ των συνασφαλισμένων¹⁹⁷ (κυρίας του πλοίου και αρχικής ναυλώτριας/προσωρινής κυρίας), συνεπώς η απαίτηση μπορούσε να ασκηθεί και κατά της τρίτης ναυλώτριας εταιρείας.

Στο δεύτερο βαθμό το Court of Appeal ανέτρεψε την πρωτόδικη απόφαση διαπιστώνοντας ότι η προσέγγιση του Δικαστή Teare J. ήταν λανθασμένη. Έκρινε ότι ο λιμένας ήταν ασφαλής, καθώς η σπάνια συνύπαρξη των δύο φαινομένων -ισχυρών ανέμων και μεγάλων κυμάτων – αποτελούσε ένα ασυνήθιστο φαινόμενο¹⁹⁸ και ότι η

¹⁹⁵ Παρότι δεν είναι σύνηθες για τέτοιου είδους διενέξεις, η υπόθεση δεν παραπέμφθηκε σε διαδικασία διαιτησίας, αλλά εκδικάστηκε από τον Δικαστή Teare J. στο Commercial Court του Λονδίνου. Δεν είναι σαφές αν αυτό συνέβη διότι τα συμβαλλόμενα μέρη δεν είχαν ενσωματώσει ρήτρα διαιτησίας στα ναυλοσύμφωνα (μάλλον απίθανο) ή επειδή συμφώνησαν να προσφύγουν στα πολιτικά δικαστήρια.

¹⁹⁶ Οι κρίσιμες παράγραφοι της απόφασης του Δικαστή Teare J. αναφορικά με το ζήτημα της ασφάλειας του λιμένα είναι οι 126-129 και 134. Ειδικότερα, στην παράγραφο 134 αναφέρονται τα κάτωθι (παρατίθεται αυτούσιο το χωρίο για την ορθή κατανόηση του κειμένου): «*I have therefore concluded that when the Charterers ordered the vessel to discharge her cargo at Kashima that port was prospectively unsafe for OCEAN VICTORY. There was a risk that the vessel might have to leave, or be advised to leave, the port on account of long waves or bad weather (because it was feared that she could not be restrained by her moorings or the use of tugs) at a time when the wind and sea conditions in the channel were such that more than ordinary seamanship and navigation were required to enable the vessel to leave the port safely. There was no system to ensure that when any such departure was necessary or advised the vessel could safely leave*», βλ. σχετ. την παράγραφο 43 της απόφασης του Court of Appeal στη βάση δεδομένων < [>](http://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWCA/Civ/2015/16.html&query=(.2015.)+AND+(EWCA)+AND+(Civ)+AND+(16)) Κατά την άποψη του Δικαστή η πραγματική αιτία του ατυχήματος ήταν η οδηγία που δόθηκε για αναχώρηση από τον λιμένα, χωρίς να εξετασθεί αν ήταν ασφαλές να αποπλεύσει την επίμαχη χρονική στιγμή. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει, κατά το Δικαστή Teare J., ότι ο λιμένας δεν ήταν ασφαλής, βλ. σχετ. Girvin S., ο.π. *The safe port in Maritime Law: Decade of certainty or muddier waters?* < [>](https://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1702.pdf)

¹⁹⁷ Ο Δικαστής Teare J. κατέληξε στο ανωτέρω συμπέρασμα αντιπαραβάλλοντας τη διατύπωση της ρήτρας 12 του Barecon 1989, με την εναλλακτική της ρήτρας 13 του Barecon 1989 (η οποία ήταν προαιρετική και εφαρμοζόταν μόνο κατόπιν ρητής συμφωνίας των μερών). Η ρήτρα 13 απέκλειε ρητώς τη δυνατότητα ανάκτησης της ζημίας/υποκατάστασης του κυρίου του πλοίου ή/και των ασφαλιστών έναντι των ναυλωτών, ωστόσο η ρήτρα 12 δεν περιελάμβανε αντίστοιχο ρητό αποκλεισμό, βλ. σχετ. την παράγραφο 85 της απόφασης του Court of Appeal < [>](http://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWCA/Civ/2015/16.html&query=(.2015.)+AND+(EWCA)+AND+(Civ)+AND+(16))

¹⁹⁸ Βλ. σχετ. ο.π. τις παραγράφους 55-64 της απόφασης του Court of Appeal. Ειδικότερα, στην παράγραφο 63 αναφέρονται τα κάτωθι (παρατίθεται αυτούσιο το χωρίο για την ορθή κατανόηση του κειμένου): «*In deciding whether the critical combination was itself a normal characteristic of the port or an abnormal occurrence, what the judge should have done was to evaluate the evidence relating to the past frequency of such an event occurring and the likelihood of it occurring again. He should have also, in our view, have taken into account what appears to have been the unchallenged evidence of Mr Lynagh referred to above relating to the exceptional nature of the storm that affected Kashima on 24th*

κυρία του πλοίου δεν μπορούσε να στραφεί κατά της αρχικής ναυλώτριας/προσωρινής κυρίας διεκδικώντας αποζημίωση για την απώλεια του πλοίου, αλλά μόνο κατά των ασφαλιστών βάσει της ασφαλιστικής σύμβασης¹⁹⁹.

Τέλος, το UK Supreme Court υιοθετώντας την εφευαική απόφαση δέχθηκε ομόφωνα ότι ο λιμένας ήταν ασφαλής και ότι δεν υπήρξε παραβίαση της σχετικής ρήτρας. Ωστόσο, το Δικαστήριο δεν κατάφερε να διαμορφώσει ενιαία κρίση αναφορικά με το ζήτημα της υποκατάστασης των ασφαλιστών στα δικαιώματα των συνασφαλισμένων και τη δυνατότητα άσκησης αξιώσεων σε βάρος των υποναυλωτών που ήταν υπεύθυνοι για την ολική απώλεια του πλοίου. Ειδικότερα, για τους Δικαστές Toulson, Mance και Hodge το ζήτημα που ανέκυπτε ήταν αν τα μέρη είχαν την πρόθεση, μέσω της κοινής ασφάλισης της κυρίας του πλοίου και της ναυλώτριας, να δημιουργήσουν ένα κοινό ασφαλιστικό ταμείο για την κάλυψη κάθε είδους ζημίας και περαιτέρω εάν το καθεστώς αυτό μπορούσε να συνυπάρξει με το ανεξάρτητο δικαίωμα έκαστου μέρους να ασκεί τις αξιώσεις του σε περίπτωση παραβίασης των όρων του ναυλοσυμφώνου²⁰⁰. Οι τρεις δικαστές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η ρήτρα 12 του Barecon 1989 διαμόρφωνε ένα καθεστώς που δεν άφηνε κανένα περιθώριο άσκησης οικονομικών αξιώσεων μεταξύ των συνασφαλισμένων²⁰¹, δεδομένου ότι είχε συμφωνηθεί ότι η ασφάλιση θα λειτουργεί προς όφελος και των δύο συμβαλλομένων μερών. Συνεπώς, οι ασφαλιστές δεν μπορούσαν να υποκατασταθούν στα δικαιώματα ενός εκ των συμβαλλομένων μερών ασκώντας τις αξιώσεις τους κατά του άλλου μέρους.

October 2006 in terms of its rapid development, its duration and its severity. Had he done so, then, on the basis of his own finding that "the concurrent occurrence of those events was rare", and on the basis of the evidence which we have summarised above, there would, in our view, have been only one conclusion which he could have reached – namely that the event which occurred on 24th October 2006 was indeed an abnormal occurrence.»

¹⁹⁹ Βλ. σχετ. ο.π. την παράγραφο 92 της απόφασης του Court of Appeal (παρατίθεται αυτούσιο το χωρίο για την ορθή κατανόηση του κειμένου): *«We would accordingly hold that, even if the demise charterers had been in breach of the safe port obligation in the charter, they were under no liability to the owners for that breach because the owners had agreed to look to the insurance proceeds rather than to the demise charterers for compensation. The demise charterers cannot therefore show that they have suffered any loss as a result of the time charterers' breach of their safe port obligation in the time charter and the time charterers have no liability to the demise charterers which they can pass on to the sub-time charterers, to whom we have more usually been referring as "the charterers"».*

²⁰⁰ Βλ. σχετ. την παράγραφο 139 της απόφασης του Supreme Court ([2017] UKSC 35) και την ιστοσελίδα του Δικηγορικού Γραφείου Clyde & Co με σχολιασμένες αποφάσεις και νομολογία αγγλικών δικαστηρίων <<https://www.clydeco.com/insight/article/what-are-the-implications-of-the-ocean-victory-case>>

²⁰¹ Βλ. σχετ. την παράγραφο 142 της απόφασης του Supreme Court ([2017] UKSC 35) στην οποία ο Λόρδος Toulson υποστηρίζει ότι: *«The commercial purpose of maintaining joint insurance in such circumstances is not only to provide a fund to make good the loss but to avoid litigation between them (co-assureds), or the bringing of a subrogation claim in the name of one against the other».*

Έντονες επικρίσεις διατυπώθηκαν, ωστόσο, κατά της ανωτέρω άποψης δεδομένου ότι επέτρεπε στον τρίτο (υποναυλώτρια) - μη συμβαλλόμενο στην ασφαλιστική σύμβαση - που ήταν υπεύθυνος για την πρόκληση της ζημίας να επωφεληθεί των συμβατικών διατυπώσεων του καθεστώτος κοινής ασφάλισης (μεταξύ της κυρίας του πλοίου και της αρχικής ναυλώτριας/προσωρινής κυρίας) για να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Το αντεπιχείρημα που διατυπώθηκε, εν προκειμένω, ενισχύοντας την άποψη των τριών δικαστών, ήταν ότι οι αξιώσεις των εναγόντων ασφαλιστών έπρεπε να στηριχθούν σε άλλες νομικές βάσεις θεμελίωσης της ευθύνης είτε στον αδικοπρακτικό χώρο, είτε στο χώρο των συμβάσεων και όχι σε αυτή της ασφαλιστικής σύμβασης. Ειδικότερα, οι ασφαλιστές μπορούσαν να υποκατασταθούν στα δικαιώματα της αρχικής ναυλώτριας/προσωρινής κυρίας θεμελιώνοντας τις οικονομικές τους αξιώσεις σε βάρος της τρίτης ναυλώτριας στις εξής νομικές βάσεις²⁰²: α) στο δικαίωμα της αρχικής ναυλώτριας/προσωρινής κυρίας του πλοίου να ασκήσει, ως θεματοφύλακας (bailee/custodian) του πλοίου, τις αξιώσεις της κατά της υποναυλώτριας με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξιών και β) σύμφωνα με την αρχή της μετατόπισης της ζημίας – ή αλλιώς της αποκατάστασης ζημίας τρίτου – («principle of transferred loss»²⁰³), η οποία επιτρέπει σε ένα συμβαλλόμενο μέρος να αξιώσει αποζημίωση λόγω παραβίασης των όρων της σύμβασης, όταν η ζημία προκαλείται σε τρίτο, ο οποίος δεν έχει ευθεία αξίωση κατά του υπαίτιου για την πρόκλησή της.

Η προσέγγιση που ακολούθησε η μειοψηφία των δικαστών ήταν ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα. Οι Δικαστές Sumption και Clarke συμφώνησαν με την άποψη της πλειοψηφίας ότι οι συνασφαλισμένοι δεν μπορούν να ασκήσουν οικονομικές αξιώσεις ο ένας σε βάρος του άλλου²⁰⁴. Διαφοροποιήθηκαν, ωστόσο, διατυπώνοντας

²⁰² Συγκεκριμένα, ο Λόρδος Mance ανέφερε χαρακτηριστικά στην παράγραφο 125 της απόφασης του Supreme Court ([2017] UKSC 35) ότι: «*Those other bases are (i) that the charterers' possessory title gave them a sufficient interest to be able to maintain a claim for the hull loss: compare the principle in The Winkfield [1902] P 42, whereby a bailee can claim in tort in his own name, without showing that he has any liability to the head owner, but accounting to the head owner for any loss exceeding his own loss, and/or (ii) that there are circumstances in contract where a contracting party can claim substantial damages for loss of or damage to property, when another person has actually borne such loss or damage: Dunlop v Lambert (1839) 6 Cl & F 600, The Albazero [1977] AC 774, 846G-847F*». Κρίνοντας εκ των υστέρων διαπιστώνουμε ότι οι ασφαλιστές ενήργησαν λανθασμένα, επιλέγοντας να μην στηρίξουν το αίτημα τους σε άλλη νομική βάση, αν και ελάχιστοι θα μπορούσαν να προβλέψουν τις προεκτάσεις που θα λάμβανε η υπόθεση αναφορικά με την ερμηνεία της ρήτρας 12.

²⁰³ Βλ. σχετ. Μάνθος, Α. ο.π., σελ. 135, §8.3.

²⁰⁴ Βλ. σχετ. την παράγραφο 99 της απόφασης του Supreme Court [2017] UKSC 35, στην οποία ο Λόρδος Sumption υποστηρίζει ότι θα ήταν παράλογο για τον ασφαλιστή να υποκατασταθεί στα δικαιώματα ενός εκ των συνασφαλισμένων, ασκώντας τις αξιώσεις του ενός έναντι του άλλου, δεδομένου ότι θα ήταν υποχρεωμένος, βάσει της ασφαλιστικής σύμβασης, να τον αποζημιώσει.

ευλόγως την αμφιβολία τους ως προς το εξής²⁰⁵: «όταν λέμε ότι ένας συνασφαλισμένος δεν μπορεί να ζητήσει αποζημίωση έναντι του άλλου (συνασφαλισμένου) για την ασφαλιστική ζημία, είναι επειδή η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης αποκλείεται από τους όρους της ασφαλιστικής σύμβασης ή μήπως επειδή μεταξύ των συνασφαλισμένων η πληρωμή του ασφαλιστή αποκαθιστά κάθε απώλεια και ως εκ τούτου ικανοποιεί κάθε ευθύνη αποζημίωσης;». Η απάντηση του Λόρδου Sumption στο ζήτημα ήταν σαφής και ξεκάθαρη. Η καταβολή του ασφαλίματος αποκαθιστά κάθε ζημία και ικανοποιεί κάθε οικονομική αξίωση μεταξύ των συνασφαλισμένων (της κυρίας και της αρχικής ναυλώτριας/προσωρινής κυρίας), αλλά αυτό δεν αποκλείει την ευθύνη του συνασφαλισμένου για την απώλεια του πλοίου.

Τελικά, το Δικαστήριο απεφάνθη (με απόφαση της πλειοψηφίας 3:2) ότι η θεμελιώδης αρχή του common law σύμφωνα με την οποία οι συνασφαλισμένοι δεν μπορούν να ασκήσουν οικονομικές αξιώσεις ο ένας έναντι του άλλου, εμπόδιζε τους ασφαλιστές να υποκατασταθούν στα δικαιώματα των τελευταίων και να ασκήσουν τις αξιώσεις τους σε βάρος της υποναυλώτριας εταιρείας που ήταν υπεύθυνη για τη ζημία (time sub-charterers). Ειδικότερα, η απόσβεση της ευθύνης των συνασφαλισμένων με την καταβολή της ασφαλιστικής αποζημίωσης, ματαίωνε το δικαίωμα των ασφαλιστών να στραφούν κατά του υπαίτιου τρίτου που προκάλεσε τη ζημία.

Αν και η ανωτέρω ερμηνευτική προσέγγιση φαίνεται να έχει καθαρά θεωρητική σημασία για τους συνασφαλισμένους, ωστόσο επιφυλάσσει δυσμενείς οικονομικές συνέπειες για τους ασφαλιστές. Οι ασφαλιστικές εταιρείες αντιμετωπίζουν πλέον τις μακροχρόνιες συμβάσεις «ναύλωσης» γυμνού σκάφους σαν ωρολογιακές βόμβες, ικανές να τους προκαλέσουν σημαντικές οικονομικές ζημιές, δεδομένου ότι ματαιώνεται το αναγωγικό τους δικαίωμα.

Ο δυσμενής αντίκτυπος που προκάλεσε η απόφαση Ocean Victory, οδήγησε αναπόφευκτα στην αποσαφήνιση ορισμένων βασικών ζητημάτων που αφορούν στο

Επισημαίνει, ωστόσο, ότι ο συλλογισμός αυτός αφορά, μόνο, τους συνασφαλισμένους. Υποστηρίζει ότι δεν συντρέχει κανένας λόγος αποκλεισμού μιας οικονομικής απαίτησης έναντι ενός τρίτου προσώπου, υπαίτιου για τη ζημία, εφόσον δεν είναι ο ίδιος συνασφαλισμένος και δεν αποτελεί συμβαλλόμενο, στην ασφαλιστική σύμβαση, μέρος. Ούτε βέβαια υπάρχει κάποιος λόγος για τον οποίο είτε οι συνασφαλισμένοι, είτε οι ασφαλιστές τους θα έπρεπε να αποκλείσουν την άσκηση μιας τέτοιας αξίωσης.

²⁰⁵ Βλ. σχετ. την παράγραφο 100 της απόφασης του Supreme Court [2017] UKSC 35 (για την ορθή κατανόηση του κειμένου παρατίθεται αυτούσιο το χωρίο): «when we say that one co-insured cannot claim damages against another for an insured loss, is that because the liability to pay damages is excluded by the terms of the contract, or is it because as between the co-insureds, the insurer's payment makes good any loss and thereby satisfies any liability to pay damages?»

εννοιολογικό περιεχόμενο της κοινής ασφάλισης των συμβαλλομένων μερών στη «ναύλωση» γυμνού σκάφους. Πιο συγκεκριμένα η συντακτική επιτροπή του Barecon προχώρησε σε αναδιατύπωση της ρήτρας, επισημαίνοντας τα εξής:

- Η θεμελιώδης αρχή του common law βάσει της οποίας οι συνασφαλισμένοι στη σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης δεν έχουν ευθύνη ο ένας έναντι του άλλου, δεν εφαρμόζεται αυτομάτως στα πλαίσια του Barecon [17(a) (ii)]
- Ο κύριος του πλοίου, οι ναυλωτές και οι ασφαλιστές διατηρούν το δικαίωμα να ασκήσουν τις αξιώσεις τους κατά των τρίτων που δεν αποτελούν συμβαλλόμενα, στην ασφαλιστική σύμβαση, μέρη. [17 (a)(ii)]
- Εάν οι ασφαλιστές αποζημιώσουν τον κύριο του πλοίου για την ολική απώλεια του σκάφους, διατηρούν το δικαίωμα να στραφούν αναγωγικά κατά των υποναυλωτών (χρονοναυλωτές) ή άλλων τρίτων υπαίτιων (π.χ. φορτωτές επικίνδυνων εμπορευμάτων) για τη ζημία.

Μία ακόμη αξιοσημείωτη προσθήκη ήταν αυτή της ρήτρας 19(a), σύμφωνα με την οποία οι ναυλωτές υποχρεούνται να αποζημιώσουν τον κύριο του πλοίου σε περίπτωση ολικής απώλειας του σκάφους²⁰⁶. Στόχος της ανωτέρω ρύθμισης δεν είναι η στοιχειοθέτηση ευθύνης σε βάρος των ναυλωτών με σκοπό την άσκηση αξιώσεων εναντίον τους. Αντιθέτως, με την ανωτέρω επισήμανση επιδιώκεται η διασφάλιση των συμφερόντων των ασφαλιστών έναντι των υπαίτιων τρίτων για την επέλευση του ζημιογόνου γεγονότος. Πιο συγκεκριμένα, διατυπώνεται ρητώς η ευθύνη των ναυλωτών, ώστε να καταστεί σαφές ότι η καταβολή του ασφαλίματος δεν λειτουργεί αποσβεστικά της ευθύνης και των οικονομικών αξιώσεων που βεβαιώνονται σε βάρος των τρίτων που προκάλεσαν ζημία στο σκάφος.

Εντούτοις, οι ασφαλιστές θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η αποτελεσματικότητα της νέας ρύθμισης εξαρτάται από το εφαρμοστέο, στη σύμβαση ναύλωσης και στη σύμβαση ασφάλισης²⁰⁷, δίκαιο. Ειδικότερα:

1. Το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναύλωσης θα είναι καθοριστικής σημασίας για τα εξής ζητήματα: α) εάν ο κύριος του πλοίου και ο ναυλωτής μπορούν να προσπορίσουν οφέλη στον ασφαλιστή, ως τρίτο μέρος. Σε περίπτωση που το

²⁰⁶ Βλ. σχετ. ενότητα 3.5

²⁰⁷ *Dr. Schwampe D., Dr. Guth M.*, (June 2018): The new Barecon 2017 insurance clause”, IUMI Eye Newsletter, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα της Διεθνούς Ενώσεως Θαλάσσιων Ασφαλίσεων - The International Union of Marine Insurance (IUMI) <<https://iumi.com/news/iumi-eye-newsletter-june-2018/the-new-barecon-2017-insurance-clause>>

εφαρμοστέο δίκαιο δεν επιτρέπει τέτοιου είδους συμφωνίες, τότε ο ασφαλιστής δεν θα αποκτήσει κανένα δικαίωμα, ανεξάρτητα από τα αναφερόμενα στη ρήτρα, β) εάν το ασφάλισμα ικανοποιεί και πιθανές αξιώσεις σε βάρος του ναυλωτή (bareboat charterer). Σε έννομες τάξεις που αναγνωρίζουν το θεσμό της γνήσιας σύμβασης υπέρ τρίτου (ελληνική και αγγλική²⁰⁸), οι σχετικές αξιώσεις των τρίτων μπορούν να στηριχθούν σε αυτό το μηχανισμό, εφόσον βέβαια πληρούνται οι προϋποθέσεις του πραγματικού της γνήσιας σύμβασης υπέρ τρίτου.

2. Το δίκαιο που διέπει την ασφαλιστική σύμβαση επιδρά εξίσου καθοριστικά στα εξής ζητήματα: α) αν οι απαιτήσεις του κυρίου του πλοίου έναντι του ναυλωτή μπορούν να εκχωρηθούν στον ασφαλιστή ή αν ο ασφαλιστής μπορεί να υποκατασταθεί στις απαιτήσεις του κυρίου του πλοίου στην περίπτωση που ο ναυλωτής είναι συνασφαλισμένος και προστατεύεται από την ασφαλιστική σύμβαση και β) εάν οι συμβαλλόμενοι σε μια ναύλωση μπορούν να συμφωνήσουν στην άρση της προστασίας που παρέχει το ασφαλιστήριο συμβόλαιο στο ναυλωτή (bareboat charterer). Αν οι απαντήσεις και στις δύο ερωτήσεις είναι αρνητικές (σύμφωνα με το εφαρμοστέο στην ασφαλιστική σύμβαση δίκαιο), τότε στην μεν πρώτη περίπτωση ο ασφαλιστής δεν έχει δικαίωμα να ασκήσει τις αξιώσεις του, δεδομένου ότι δεν απέκτησε τέτοιο δικαίωμα, ενώ στη δεύτερη ο ασφαλιστής μπορεί να έχει αποκτήσει δικαιώματα, αλλά δεν δικαιούται να τα ασκήσει εναντίον του ναυλωτή. Συνεπώς, οι ασφαλιστές θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί όσον αφορά στη νομοθεσία που διέπει τη ναύλωση και την ασφαλιστική σύμβαση προκειμένου να προσδιορίσουν αν και σε ποιο βαθμό η νέα ρήτρα του Barcecon 2017 ευνοεί ή υπονομεύει τα συμφέροντά τους.

Τέλος, επισημαίνεται ότι η ασφαλιστική αξία δηλώνεται στο πλαίσιο 23 (Part I) της σύμβασης. Σε περίπτωση μακροχρόνιας «ναύλωσης γυμνού σκάφους» οι συμβαλλόμενοι έχουν το δικαίωμα να τροποποιήσουν το ποσό, εάν μεταβληθεί η αξία του πλοίου.

5.7. Καταπολέμηση της διαφθοράς (ρήτρα 28)

Η ρήτρα 28 ενσωματώνει την πρότυπη ρήτρα της BIMCO για την καταπολέμηση της διαφθοράς, η οποία δημοσιεύθηκε τον Νοέμβριο του 2015. Με την ανωτέρω προσθήκη ο ναυτιλιακός κλάδος υποστηρίζει πλήρως τις διεθνείς

²⁰⁸ Βλ. σχετ. υποσημείωση 186

προσπάθειες²⁰⁹ προώθησης της έννοιας της καλής διακυβέρνησης και της ακεραιότητας για την καταπολέμηση της διαφθοράς, τόσο σε δημόσιους θεσμούς όσο και σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Στην έννοια της διαφθοράς και των διεφθαρμένων πρακτικών συμπεριλαμβάνονται οι δωροδοκίες που αποσκοπούν στην εξασφάλιση προσοδοφόρων συμβάσεων και αθέμιτων εμπορικών πλεονεκτημάτων. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσονται, από την πλειονότητα των εθνικών νομοθεσιών, και οι λεγόμενες «πληρωμές διευκόλυνσης», ήτοι οι συμβολικές πληρωμές σε δημοσίους υπαλλήλους ή Κυβερνητικούς Αξιωματούχους με σκοπό τη διασφάλιση ή την επίτευξη μιας συμβατικά ή νομικά υποχρεωτικής υπηρεσίας (π.χ. εκτελωνισμός πλοίων, έλεγχος του πλοίου από την αρμόδια ναυτιλιακή αρχή του κράτους λιμένα). Τέτοιου είδους πρακτικές είναι αυτονόητο ότι υπονομεύουν το διεθνές εμπόριο και επιβάλλουν πρόσθετες οικονομικές επιβαρύνσεις στη ναυτιλία.

Με την εν λόγω ρύθμιση η συντακτική επιτροπή του Barecon ενθαρρύνει τη συλλογική προσπάθεια αντιμετώπισης των περιπτώσεων δωροδοκίας, καθορίζοντας πρότυπα και διαδικασίες για την καταπολέμηση της διαφθοράς και τη δίκαιη κατανομή των κινδύνων και των ευθυνών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η καταγγελία και λύση της ναύλωσης εξαιτίας παραβίασης των προβλεπόμενων διαδικασιών, αποτελεί το έσχατο μέσο για την ικανοποίηση και προστασία των δικαιολογημένων συμφερόντων του καταγγέλλοντα. Η προσφυγή σε αυτή επιτρέπεται όταν δεν υπάρχουν εναλλακτικοί τρόποι για την αποκατάσταση της ζημίας του ζημιωθέντος συμβαλλόμενου μέρους, ώστε να μην χρησιμοποιείται ως διέξοδος από μία ναύλωση που δεν εξυπηρετεί τα συμφέροντά του.

²⁰⁹ Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) θεωρείται ένας από τους προεξάρχοντες διεθνείς θεσμούς, ο οποίος έχει αναπτύξει μια ολοκληρωμένη πολιτική για την καταπολέμηση της διαφθοράς. Η Σύμβαση για τη Δωροδοκία Αλλοδαπών Δημοσίων Αξιωματούχων σε Διεθνείς Επιχειρηματικές Συναλλαγές [Convention on Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transactions] καθώς και οι αναθεωρημένες Οδηγίες για τις Διεθνικές Επιχειρήσεις [Guidelines for Multi-National Enterprises] και οι Αρχές Διακυβέρνησης των Επιχειρήσεων [Principles of Corporate Governance] παρέχουν κριτήρια για την ποινικοποίηση της διεθνούς δωροδοκίας και την προώθηση της καλής διακυβέρνησης των επιχειρήσεων. Ως αναπόσπαστο μέρος της ολοκληρωμένης πολιτικής για την ακεραιότητα, το Συμβούλιο του ΟΟΣΑ ενέκρινε ένα σύνολο από αρχές διαχείρισης της ηθικής στη Σύσταση για τη Βελτίωση της Ηθικής Συμπεριφοράς στις Δημόσιες Υπηρεσίες [Recommendation on Improving Ethical Conduct in the Public Service] του 1998. Πιο πρόσφατα, το 2003, υιοθετήθηκε η Σύσταση για Οδηγίες Διαχείρισης της Σύγκρουσης Συμφερόντων στις Δημόσιες Υπηρεσίες [Recommendation on Guidelines for Managing Conflict of Interest in the Public Service] με στόχο να λειτουργήσει ως μοναδικό σημείο αναφοράς για τον έλεγχο και τον εκσυγχρονισμό των πολιτικών και της πρακτικής για τη σύγκρουση συμφερόντων. Αξιοσημείωτες, επίσης, είναι η Παναμερικανική Σύμβαση Εναντίον της Διαφθοράς του 1996 [Inter-American Convention Against Corruption] και η Σύμβαση Εναντίον της Διαφθοράς του ΟΗΕ [UN Convention Against Corruption] του 2003.

Ειδικότερα, στο ρυθμιστικό πεδίο της ρήτρας εμπίπτουν ο κύριος του πλοίου και οι ναυλωτές, συμπεριλαμβανομένων των προστηθέντων υπαλλήλων και των αντιπροσώπων τους. Επισημαίνεται ότι η ρύθμιση είναι αυτομάτως εκτελεστή σε όλα τα δικαιοδοτικά συστήματα, όπου δραστηριοποιούνται τα συμβαλλόμενα μέρη. Επίσης, διευκρινίζεται ότι η εν λόγω ρήτρα καλύπτει ζητήματα ποινικού δικαίου και, ως εκ τούτου, διαφοροποιείται από το δίκαιο που διέπει τη ναύλωση²¹⁰.

Ειδικότερα, η υποπαράγραφος 28(a)(i) ορίζει ότι οι συμβαλλόμενοι θα πρέπει να συμμορφώνονται με την ισχύουσα κάθε φορά νομοθεσία για την καταπολέμηση της διαφθοράς. Επίσης, κάθε συμβαλλόμενο μέρος θα πρέπει να διαθέτει συστήματα ελέγχου και να εφαρμόζει διαδικασίες που θα προλαμβάνουν την τέλεση αξιόποινων πράξεων κατά την πραγματοποίηση των εμπορικών τους συναλλαγών με τα αντισυμβαλλόμενα μέρη. Δεδομένου ότι η ρήτρα έχει σχεδιαστεί, ώστε να ανταποκρίνεται στις εμπορικές δραστηριότητες σε παγκόσμιο επίπεδο και δεν συνδέεται με κάποια συγκεκριμένη έννομη τάξη, η διάταξη έχει ως στόχο να συγκεράσει τους νόμους και τους κανονισμούς, στους οποίους υπόκεινται τα μέρη βάσει της εθνικής τους νομοθεσίας ή της νομοθεσίας της χώρας στην οποία δραστηριοποιούνται.

Ακολούθως, η υποπαράγραφος 28(a)(ii) ορίζει ότι οι συμβαλλόμενοι υποχρεούνται να τηρούν λογιστικά βιβλία, πρόβλεψη που αντανακλά τη συνήθη εμπορική πρακτική και τις θεσπισμένες νομοθετικά υποχρεώσεις περί τήρησης και διατήρησης λογιστικών στοιχείων. Η ορθή καταγραφή των πληρωμών και των χορηγούμενων δωρεών συμβάλλουν στην ενίσχυση της διαφάνειας και διευκολύνουν την ανίχνευση πιθανών περιπτώσεων παράνομου πλουτισμού, καθώς και τον εντοπισμό και τη διερεύνηση πιθανών πρακτικών διαφθοράς.

Σε περίπτωση παραβίασης των όρων για την καταπολέμηση της διαφθοράς, η υποπαράγραφος 28(b) ορίζει ότι το υπαίτιο συμβαλλόμενο μέρος υποχρεούται σε αποκατάσταση της ζημίας ή απώλειας που υπέστη το ζημιωθέν αντισυμβαλλόμενο

²¹⁰ Για παράδειγμα, στη νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου για τη δωροδοκία (Bribery Act 2010) υπόκειται κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο που εδρεύει ή δραστηριοποιείται στο Ηνωμένο Βασίλειο. Εάν τα συμβαλλόμενα σε μια ναύλωση μέρη - που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου περί δωροδοκίας του Ηνωμένου Βασιλείου - επιλέξουν το αγγλικό δίκαιο, ως εφαρμοστέο στη σύμβαση ναύλωσης, ο νόμος περί δωροδοκίας του Ηνωμένου Βασιλείου δεν θα εφαρμοσθεί. Τα συμβαλλόμενα μέρη θα υπόκεινται στις διατάξεις του εθνικού τους δικαίου ή άλλης εφαρμοστέας εθνικής νομοθεσίας, βλ. σχετ. επεξηγηματικές σημειώσεις για το πρότυπο Ναυλοσύμφωνο Barecon 2017, σελ. 13 <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>>

μέρος. Καταγγελία και λύση της σύμβασης προβλέπεται, κατά τη διάταξη 28(c), όταν το μη υπαίτιο συμβαλλόμενο μέρος προβεί σε παραβίαση των ρυθμίσεων περί καταπολέμησης της διαφθοράς εξαιτίας της παραβίασης της εφαρμοστέας στη σύμβαση ναύλωσης νομοθεσίας από το υπαίτιο συμβαλλόμενο μέρος. Στο σημείο αυτό κρίνεται απαραίτητο να γίνουν ορισμένες διευκρινήσεις. Πιο συγκεκριμένα, α) η επιλογή της καταγγελίας και της λύσης της σύμβασης είναι προαιρετική, συνεπώς η παραβίαση που διαπράχθηκε από το ένα μέρος μπορεί να αγνοηθεί από το άλλο· β) η παραβίαση αφορά τις ενέργειες των προσώπων που τελούν σε σχέση εξαρτημένης εργασίας με το υπαίτιο μέρος (ήτοι απασχολούνται άμεσα από αυτό) και όχι τις πράξεις αντιπροσώπων ή εξωτερικών συνεργατών που προσλαμβάνονται για να ενεργούν για λογαριασμό τους· γ) το δικαίωμα καταγγελίας πρέπει να ασκείται άμεσα, χωρίς καθυστέρηση και να μην χρησιμοποιείται ως δικαιολογία για τη λύση της ναύλωσης σε μεταγενέστερο χρόνο (ενδεχομένως εβδομάδες ή μήνες αργότερα)· δ) η λύση της ναύλωσης δεν θίγει τα λοιπά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων που απορρέουν από τη σύμβαση.

Τέλος, η παράγραφος 28(d) παρέχει ένα αυτόνομο καθεστώς εγγυήσεων, βάσει του οποίου διασφαλίζεται ότι η σύμβαση ναύλωσης δεν υπόκειται σε αθέμιτες εμπορικές πρακτικές. Εντούτοις, σε περίπτωση παραβίασης των παρεχόμενων εγγυήσεων το ζημιωθέν συμβαλλόμενο μέρος διατηρεί το δικαίωμα να λύσει τη σύμβαση.

5.8. Κυρώσεις και οντότητες που υπόκεινται σε περιορισμούς (ρήτρα 29)

Η ρήτρα 29 αποτελεί προσθήκη μιας ακόμη πρότυπης ρήτρας της BIMCO. Η ρύθμιση διαπραγματεύεται ζητήματα κυρώσεων και επιβληθέντων περιοριστικών όρων. Με τον όρο κυρώσεις χαρακτηρίζονται οι απαγορεύσεις που επιβάλλονται σε φυσικά και νομικά πρόσωπα, οντότητες, οργανώσεις και Χώρες, προκειμένου να συμμορφωθούν με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Μεταξύ των προβλεπόμενων περιοριστικών μέτρων περιλαμβάνονται οι εμπορικοί και χρηματοοικονομικοί περιορισμοί. Οι κυρώσεις αυτές περιλαμβάνουν τόσο την υποχρέωση δέσμευσης των κεφαλαίων και των οικονομικών πόρων των στοχευμένων προσώπων και οντοτήτων, όσο και την απαγόρευση της διάθεσης κεφαλαίων και οικονομικών πόρων, άμεσα ή έμμεσα, σε πρόσωπα ή οντότητες οι δραστηριότητες των οποίων αποτελούν απειλή για το κοινωνικό σύνολο.

Η BIMCO, σε στενή συνεργασία με τον διεθνή όμιλο αλληλασφαλιστικών οργανισμών (International Group of P&I Clubs), διαμόρφωσε τη ρήτρα που αφορά σε πρόσωπα ή οντότητες των οποίων οι εμπορικές δραστηριότητες και συναλλαγές είναι περιορισμένες ή απαγορευμένες και προσδιορίζονται βάσει των ψηφισμάτων των Ηνωμένων Εθνών, των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Ειδικότερα, στη παράγραφο 29(b) καθιερώνεται η υποχρέωση των συμβαλλομένων μερών να εγγυηθούν ότι δεν συμπεριλαμβάνονται στα πρόσωπα, για τα οποία έχουν εκδοθεί κυρώσεις και ότι στο πλοίο δεν έχουν επιβληθεί περιοριστικά μέτρα. Η εγγύηση πρέπει να ανανεώνεται καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης. Εφόσον επακολουθήσουν και άλλες συμβάσεις, οι ναυλωτές υποχρεούνται επιπλέον να εγγυηθούν πως τα ίδια θα ισχύουν και για τους υποναυλωτές, φορτωτές, παραλήπτες του φορτίου και γενικά για τα μέρη που έχουν συμφέροντα στο φορτίο. Επισημαίνεται ότι οι κατάλογοι των προσώπων και οντοτήτων που υπόκεινται σε απαγορεύσεις και περιορισμούς ενημερώνονται και τροποποιούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Αν λοιπόν κάποιος συμβαλλόμενος διαπιστώσει ότι ο αντισυμβαλλόμενος του παραβιάζει την ανωτέρω εγγύηση, τότε δικαιούται να ακολουθήσει τις κατευθυντήριες οδηγίες και συμβουλές τους κράτους της σημαίας του πλοίου ή άλλης αρμόδιας αρχής. Σε περίπτωση που δεν δύναται να παρασχεθεί τέτοια βοήθεια, τα συμβαλλόμενα μέρη δικαιούνται να λύσουν τη σύμβαση κατ' εφαρμογή της ρήτρας 31 (termination). Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι ορισμένα κράτη έχουν θεσπίσει τους δικούς τους μηχανισμούς αντιμετώπισης και εφαρμόζουν τη δική τους αντιμονοπωλιακή πολιτική αποσκοπώντας στην αντιστάθμιση των συνεπειών μιας κύρωσης (μποϊκοτάζ) ή άλλης στοχοθετημένης δράσης που επηρεάζει τα εμπορικά τους συμφέροντα. Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω οι συντάκτες του Barecon συμπεριέλαβαν στη ρήτρα σχετική ρύθμιση, ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν θα απαιτείται από τα μέρη να προβούν σε παράνομες πράξεις κατά τους νόμους των κρατών στα οποία είναι υπόλογα. Διευκρινίζεται ακόμα ότι οποιαδήποτε παρέκκλιση επέρχεται λόγω της κατάστασης, δεν θα θεωρείται ως τέτοια, αλλά θα τεκμαίρεται ότι οι συμβαλλόμενοι έχουν εκπληρώσει δεόντως τα προβλεπόμενα στη σύμβαση.

Σε περίπτωση παραβίασης των όρων της ρήτρας, ο υπαίτιος συμβαλλόμενος υποχρεούται σε αποκατάσταση κάθε ζημίας και βλάβης του αντισυμβαλλομένου του. Η πρόβλεψη περί αποζημίωσης του ζημιωθέντος συμβαλλόμενου μέρους φαίνεται ότι παρέχει επαρκή προστασία, ωστόσο στην πράξη η εφαρμογή της ρύθμισης είναι

μάλλον δύσκολη δεδομένου ότι στις περισσότερες περιπτώσεις τα πρόσωπα και οι οντότητες που υπόκεινται σε περιορισμούς δεν είναι σε θέση να πραγματοποιούν οικονομικές συναλλαγές με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η καταβολή ή αποδοχή πληρωμών. Κάτι τέτοιο όμως δεν θα ισχύει όταν η παραβίαση της υποχρέωσης οφείλεται για παράδειγμα σε ενέργειες των ναυλωτών για το φορτίο.

5.9. Επίταξη (ρήτρα 30)

Η νέα ρήτρα 30 αντιστοιχεί στην πρότερη ρήτρα 25 του Barecon 2001. Η διάταξη, εν συγκρίσει με την προηγούμενη διατύπωση της, έχει βελτιωθεί σημαντικά ενώ έχει προστεθεί ρύθμιση βάσει της οποίας ο κύριος του πλοίου δικαιούται της αποζημίωσης που καταβλήθηκε, ως αντάλλαγμα, για την υποχρεωτική επίταξη της κυριότητας του πλοίου²¹¹.

Πιο συγκεκριμένα, η ρήτρα εισάγει ρυθμίσεις που εφαρμόζονται σε περιπτώσεις επίταξης της χρήσης (παραπέμπει σε αναγκαστική μίσθωση) ή της κυριότητας του πλοίου από το κράτος της σημαίας ή από οποιαδήποτε άλλη κυβερνητική ή άλλη αρμόδια δημόσια αρχή στην οποία υπόκειται ο κύριος του πλοίου. Τέτοιες περιπτώσεις είναι ιδιαίτερα σπάνιες στις μέρες μας μπορεί, ωστόσο, να ανακύψουν για λόγους εθνικής άμυνας και κοινωνικών αναγκών. Ειδικότερα, σε περίπτωση επίταξης της χρήσης του πλοίου, προβλέπεται ότι η «ναύλωση» παραμένει ενεργή καθ' όλη τη συμφωνηθείσα στο ναυλοσύμφωνο χρονική περίοδο και δεν λογίζεται ως περατωθείσα ή ματαιωθείσα²¹² (frustration). Συνεπώς, οι ναυλωτές υποχρεούνται σε καταβολή του συμφωνημένου μέχρι τη λύση της σύμβασης μισθώματος και ευθύνονται για τη συντήρηση και ασφάλιση του σκάφους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ναυλοσύμφωνο, παρά το γεγονός ότι έχουν απωλέσει τη κατοχή και χρήση του σκάφους. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι οι ναυλωτές δικαιούνται να λάβουν την αποζημίωση ή το μίσθωμα που καταβάλλεται από την αρμόδια δημόσια αρχή στον κύριο του πλοίου για το υπολειπόμενο της σύμβασης ναύλωσης

²¹¹ Βλ. σχετ. Barecon 2017, ρήτρα 30(b), γραμμές 457-458.

²¹² Ο θεσμός της frustration (ήτοι της αυτόματης λύσης μιας σύμβασης ναύλωσης ενόψει μεταβολής των συνθηκών) εφαρμόζεται καταρχήν σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης γυμνού σκάφους, όταν απρόβλεπτα περιστατικά, μεταγενέστερα της σύναψης της σύμβασης, για τα οποία τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά, μεταβάλλουν ριζικά τα συμβατικά θεμέλια και καθιστούν την εκτέλεση της σύμβασης παράνομη ή αδύνατη. Ωστόσο, οι συμβαλλόμενοι δύνανται να συμπεριλάβουν στη σύμβαση τους ειδική ρύθμιση για επερχόμενα γεγονότα, αποκλείοντας *prima facie* την εφαρμογή του εν λόγω θεσμού. Σε αυτή την περίπτωση η διατύπωση της ρύθμισης πρέπει να είναι πλήρης και σαφής. Βλ. σχετ. *Bank Line Limited v. Arthur Capel & Company* [1919] AC 435, *Davis M.*, ο.π. §§25.5-25.8, 38.4, σελ. 141-142, 243

χρονικό διάστημα ή για τη συνολική χρονική περίοδο της επίταξης, ανάλογα με το ποια είναι συντομότερη²¹³.

Αντιθέτως, σε περίπτωση επίταξης της κυριότητας του πλοίου η σύμβαση «ναύλωσης» λύεται αυτομάτως και ο ναυλωτής απαλλάσσεται εφεξής από την υποχρέωση καταβολής του μισθώματος. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι, μολονότι στο Barecon υφίστανται δύο ρήτρες που ρυθμίζουν τα ζητήματα πρόωρης λύσης (ρήτρα 31-termination) και επαναπαράδοσης του πλοίου (ρήτρα 32-repossession), καμία από τις δύο δεν εφαρμόζεται ρητά στην περίπτωση της επίταξης της κυριότητας του πλοίου από κυβερνητική ή άλλη δημόσια αρχή²¹⁴. Κατά συνέπεια, προτείνεται η τροποποίηση των εν λόγω ρυθμίσεων, ώστε να ανταποκρίνονται στις ιδιάζουσες συνθήκες που διαμορφώνονται μετά την υποχρεωτική επίταξη του πλοίου. Ειδικότερα, κρίνεται σκόπιμο να ενσωματώνεται στη σύμβαση ειδική πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία η λύση της σύμβασης και η επαναπαράδοση του πλοίου θα πραγματοποιείται από τους ναυλωτές στον τρέχοντα ή στον επόμενο λιμένα κατάπλου και όχι κατά τη στιγμή της επίταξης, ενόσω το πλοίο ταξιδεύει ή είναι έμπορτο, προκειμένου να προστατεύονται τα συμφέροντα των τρίτων πάνω στο φορτίο.

5.10. Λύση της σύμβασης (ρήτρα 31 c, d, e)

Το μεγαλύτερο τμήμα της ρήτρας έχει ήδη αναλυθεί στα κεφάλαια που αφορούν στα δικαιώματα των συμβαλλομένων μερών (βλ. σχετ. ενότητες 2.5 και 4.3). Εν προκειμένω θα γίνει αναφορά στα γεγονότα τα οποία οδηγούν αναπόφευκτα σε πρόωρη λύση της σύμβασης. Σύμφωνα με τη παράγραφο 31(c) θεωρείται ότι η σύμβαση παύει να ισχύει και λύεται αυτοδικαίως, εάν επήλθε ολική απώλεια του πλοίου πραγματική ή τεκμαρτή ή σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία με τους ασφαλιστές περί τεκμαρτής ολικής απώλειας, εάν ακολουθήσει απόφαση της αρμόδιας δικαστικής αρχής που την επιβεβαιώνει. Το πλοίο λογίζεται απολεσθέν

²¹³ Η ρύθμιση της παραγράφου 30(a) θα μπορούσε να προκαλέσει ανισότητες και αδικίες μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, αφού είτε ο κύριος του πλοίου, είτε οι ναυλωτές θα ζημιωθούν από την απόκλιση που υπάρχει μεταξύ του μισθώματος που συμφωνήθηκε στη σύμβαση «ναύλωσης» και του μισθώματος που καταβάλλεται λόγω της επίταξης. Προς αποκατάσταση της ανωτέρω αδικίας προτείνεται η τροποποίηση της ρήτρας, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, κατά τη διάρκεια της επίταξης, οι ναυλωτές θα υποχρεούνται σε καταβολή μισθώματος αντίστοιχου με το μίσθωμα που καταβάλλεται, ως αντάλλαγμα, για την επίταξη. Επίσης, οι συμβαλλόμενοι μπορούν να συμφωνήσουν ότι οι ναυλωτές θα έχουν το δικαίωμα να καταγγείλουν τη ναύλωση, εάν η περίοδος της επίταξης (για χρήση) υπερβεί το χρονικό διάστημα που ορίστηκε στη σύμβαση, βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. §25.3, σελ. 140

²¹⁴ Βλ. σχετ. *Davis M.*, ο.π. §25.4, σελ. 140-141.

αφού παρέλθουν 10 ημέρες από την τελευταία είδηση ή από τη στιγμή που καταχωρήθηκε ως τέτοιο από τους ασφαλιστές.

Ακολούθως, κατά την παράγραφο 31(d) έκαστος των συμβαλλομένων δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση με άμεση ισχύ, αποστέλλοντας έγγραφη σχετική ειδοποίηση εάν ο αντισυμβαλλόμενος του καταστεί αφερέγγυος, όπως ενδεικτικά στις κάτωθι περιπτώσεις, ήτοι εάν υποβάλλει αίτηση για εκκαθάριση ή προβεί σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια ενόψει της εκκαθάρισής του ή εάν κηρυχθεί σε πτώχευση ή πραγματοποιήσει διακανονισμό προς όφελος των πιστωτών του ή εάν αναστείλλει τις πληρωμές του ή απειλεί να παύσει να ασκεί τις δραστηριότητές του ή εάν διορίστηκε τρίτο πρόσωπο ως διαχειριστής ή εκκαθαριστής για τα περιουσιακά του στοιχεία. Η διατύπωση της ρύθμισης είναι αρκετά ευρεία, προκειμένου να συμπεριλάβει, κατά το δυνατόν, τις ορολογίες που χρησιμοποιούνται στην πλειονότητα των εννόμων τάξεων. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι από το πεδίο εφαρμογής της ρύθμισης εξαιρούνται ρητώς οι διαδικασίες οικονομικής ανασυγκρότησης και συγχωνεύσεων, ώστε να αποφεύγεται η καταχρηστική άσκηση του εν λόγω δικαιώματος.

Τέλος, στην παράγραφο 31(e) επισημαίνεται ότι η με οποιοδήποτε τρόπο (από τους αναφερόμενους στη ρύθμιση) λύση της σύμβασης δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών που γεννήθηκαν πριν τη λύση της σύμβασης ή εξαιτίας αυτής.

5.11. Ανάκτηση του πλοίου – Υπόθεση «The Chem Orchid» (ρήτρα 32)

Η ρήτρα 32 αποσκοπεί αφενός στην αποσαφήνιση και ενίσχυση της συμβατικής θέσης του κυρίου του πλοίου μετά τη πρόωρη λύση της σύμβασης και αφετέρου στην αντιμετώπιση των πρακτικών δυσκολιών που ανακύπτουν κατά το στάδιο της ανάκτησης του πλοίου. Προσδιορίζει με σαφήνεια τα δικαιώματα του κυρίου μετά την κοινοποίηση της καταγγελίας και περιγράφει με τρόπο απλό και κατανοητό τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την ανάκτηση του πλοίου. Ειδικότερα, ορίζει ότι η ανάκτηση του πλοίου πραγματοποιείται στον τρέχοντα ή στον επόμενο λιμένα κατάπλου, χωρίς να απαιτείται η συνδρομή των τοπικών αρχών ή η έκδοση δικαστικής απόφασης· επισήμανση με την οποία ενισχύεται το συμβατικό δικαίωμα του κυρίου να αξιώσει την απόδοση του πλοίου. Σε περίπτωση που η άμεση ανάκτηση του πλοίου είναι ανέφικτη (ειδικά όταν το πλοίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα) οι ναυλωτές οφείλουν να λειτουργούν ως θεματοφύλακες του πλοίου, άνευ

αμοιβής, ενεργώντας συνετά και επιδεικνύοντας τη δέουσα επιμέλεια για την ασφαλή φύλαξη του πλοίου. Είναι αυτονόητο ότι ενδεχόμενη βλάβη ή ζημία προκληθείσα λόγω παραβίασης του ανωτέρω καθήκοντος, επιβαρύνει τους ναυλωτές οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την αποκατάστασή της. Ωστόσο, η ευθύνη τους δεν καλύπτει τις παρατυπίες και τις παράνομες ενέργειες των τρίτων, εκτός αν αποδειχθεί ότι αυτές προκλήθηκαν από δόλο ή αμέλεια των ναυλωτών κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Τέλος, ορίζεται ότι ο κύριος οφείλει να εξασφαλίσει την άμεση επιβίβαση εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του πάνω στο πλοίο, προκειμένου να αναλάβει το συντομότερο δυνατό, μετά τη πρόωρη λύση της σύμβασης, τον έλεγχο και τη διαχείριση του σκάφους.

Από τη διατύπωση της ρήτρας προκύπτει ότι τα συμβατικά δικαιώματα χρήσης και εκμετάλλευσης του πλοίου από τους ναυλωτές παύουν, όταν οι τελευταίοι αποκτούν την ιδιότητα του θεματοφύλακα. Ιδιότητα, η οποία συνοδεύεται από συγκεκριμένες υποχρεώσεις που διαρκούν μέχρι την φυσική ανάκτηση του πλοίου από τον κύριο. Σε αυτές περιλαμβάνονται, εκτός από την υποχρέωση ασφαλούς πλοήγησης, φύλαξης και παράδοσης του πλοίου, η διευθέτηση των μισθών του πληρώματος, η κάλυψη των δαπανών αποβίβασης και τα έξοδα επαναπατρισμού.

Διευκρινίζεται ότι η ρήτρα 32 έχει μεταφερθεί αυτούσια, σχεδόν, στην τελευταία έκδοση του Barecon. Ωστόσο, το περιεχόμενό της δεν έχει αποσαφηνιστεί πλήρως με αποτέλεσμα να αποτελεί πηγή δικαστικών διενέξεων. Πιο συγκεκριμένα, ζήτημα γεννάται όταν κατά το χρόνο άσκησης μιας δικαστικής ενέργειας «*in rem*²¹⁵»²¹⁶, το πλοίο αποσύρεται από τη κατοχή του ναυλωτή και επανέρχεται στην

²¹⁵ Αρχικώς το ένδικο αυτό βοήθημα ήταν απολύτως συνδεδεμένο με το θεσμό του ναυτικού προνομίου: αποτελούσε το δικονομικό μηχανισμό άσκησης του εξασφαλιστικού δικαιώματος κατά του πλοίου, το οποίο παρήγαγε την προνομιούχο απαίτηση. Το πεδίο εφαρμογής του επεκτάθηκε, μετά το τέλος της διαμάχης μεταξύ ναυτικών δικαστηρίων και δικαστηρίων *common law*, για να καταλάβει και άλλες ναυτικές απαιτήσεις που προβλέφθηκαν νομοθετικά, από την Supreme Court Act 1981, βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.*, ο.π. §§299-304, σελ. 161 επ.

²¹⁶ Ειδικότερα, μια δικαστική ενέργεια «*in rem*» (εμπράγματα ναυτική διαδικασία) έχει ως αντικείμενο την κατάσχεση του πλοίου για την εξασφάλιση μιας απαίτησεως. Κατά το αγγλικό δίκαιο, προκειμένου να ασκηθεί αγωγή «*in rem*» ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων, πρέπει η κρίσιμη απαίτηση να αποτελεί «*statutory lien*» (νομογενή εξασφάλιση) ή «*maritime lien*» (ναυτικό προνόμιο). Τα «*statutory liens*» αποτελούν απαιτήσεις επί πλοίου που δημιουργήθηκαν από τη νομοθεσία και προβλέπονται από την παράγραφο 20(20 (e)-(r) της Supreme Court Act 1981. Όπως προκύπτει από την παράγραφο 21(4) του Supreme Court Act 1981, σε περίπτωση που η απαίτηση αποτελεί «*statutory lien*» κατά τα ανωτέρω, η αγωγή «*in rem*» μπορεί να ασκηθεί μόνο ενόσω υφίσταται και ισχύει η σχετική σύμβαση ναυλώσεως. Η πραγματοπαγής ευθύνη του κυρίου του πλοίου «*διά του πλοίου του*» παύει εν προκειμένω μετά την καταγγελία της συμβάσεως για τις σχετικές απαιτήσεις. Αν λοιπόν, ασκηθεί αγωγή «*in rem*» μετά την καταγγελία της συμβάσεως ναυλώσεως, δεν υφίσταται πλέον ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις εκ της συμβάσεως ναυλώσεως που εντάσσονται στην κατηγορία του «*statutory lien*». Αντιθέτως, στην περίπτωση ενός «*maritime lien*»

κατοχή του κυρίου. Η προβληματική εστιάζεται στο πρόσωπο του ναυλωτή κατά το χρόνο άσκησης της αξίωσης. Εξακολουθεί να διατηρεί τη συμβατική του ιδιότητα μετά την άσκηση της καταγγελίας, αλλά πριν την φυσική ανάκτηση του πλοίου από τον κύριο²¹⁷; Επί του θέματος έχουν εκδοθεί αντικρουόμενες δικαστικές αποφάσεις· άλλες κρίνουν ότι η φυσική ανάκτηση του πλοίου από τον κύριο αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη λύση της σύμβασης²¹⁸, ενώ άλλες όχι²¹⁹. Σχετική, μάλιστα, είναι η απόφαση που εκδόθηκε πρόσφατα από το High Court της Σιγκαπούρης στην υπόθεση *The Chem Orchid*²²⁰, στην οποία ο Δικαστής Chong J. συνόψισε τις βασικές αρχές του common law αναφορικά με το ζήτημα της ανάκτησης του πλοίου, επισημαίνοντας ότι: «Μια ναύλωση γυμνού σκάφους ξεκινά μόνο όταν τα δίδυμα συστατικά της κατοχής και του ελέγχου μεταφέρονται από τον κύριο του πλοίου στον ναυλωτή. Συνεπώς, τερματίζεται ομοίως, κατά τον ίδιο τρόπο όταν πραγματοποιείται η επαναφορά της κατοχής και του ελέγχου. Είναι δύσκολο να εξηγηθεί πώς μπορεί να γίνει αυτό χωρίς τη φυσική επαναπαράδοση του ναυλωμένου γυμνού πλοίου²²¹». Επίσης, ο Δικαστής Chong J. διαφώνησε με τον ισχυρισμό ότι τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν απλά να αποδεσμευτούν από την υποχρέωση της φυσικής επαναπαράδοσης του πλοίου, θεωρώντας ότι αυτό θα ήταν άδικο για τους τρίτους. Αιτιολόγησε δε την άποψη του υποστηρίζοντας ότι χωρίς την πράξη επαναπαράδοσης είναι αδύνατο να καταστεί σαφής στους τρίτους η μεταβολή του συμβατικού καθεστώτος του πλοίου. Επιπλέον, υποστήριξε ότι ο κύριος που

(διαμορφώθηκαν νομολογιακώς) η αξίωση ασκείται κατά του πλοίου ανεξάρτητα από το αν ο κύριος του πλοίου ή ο ναυλωτής ευθύνονται in personam. Επίσης, τα «maritime liens» δεν θίγονται από μεταγενέστερες αλλαγές στην κυριότητα του πλοίου (π.χ. διαδικασίες «in rem» μπορούν να ασκηθούν κατά του πλοίου για απαιτήσεις από σύγκρουση ακόμα κι αν πωληθεί σε τρίτους πριν από την έκδοση της σχετικής πράξης). Επισημαίνεται ότι ένα «maritime lien» χάνεται αν το πλοίο πωληθεί με διαταγή του δικαστηρίου. βλ. σχετ. Davis M., ο.π., §§36.1-36.20, σελ. 221-230, Baughen S., ο.π. §12.2.4, σελ. 194-196, ΕφΠειρ. 107/2015

²¹⁷ Baughen S., ο.π. §12.2.4, σελ. 196

²¹⁸ Australia: Patrick Stevedores No. 2 Pty Ltd v. MV Turakina May 8, Federal Court unreported (The Turakina). New Zealand: Mobil Oil New Zealand Ltd v The Ship Rangiora [2000] 1 NZLR 49 [2000] 1 Lloyd's Rep 36 (The Rangiora)

²¹⁹ Hong Kong: Gulf Marine & Industrial Supplies Inc v The Demise Charterer of the Ship or Vessel MV Trident Dawn [1992] HKCFI 273 (The Sea Empire). Australia: CMC (Australia) Pty Ltd v The Ship Socofl Stream [1999] FCA 1419; (1999) 95 FCR 403 (The Socofl Stream First Instance) and on appeal [2001] FCA 961 (The Socofl Stream Appeal); ASP Holdings Ltd v Pan Australia Shipping Pty Ltd [2006] FCA 1379; (2006) 235 ALR 554; Ships Hako Endeavour, Hako Excel, Hako Esteem and Hako Fortress v Programmed Total Marine Services Pty Ltd [2013] FCAFC 21;(2013) 296 ALR 265 (The Hako Fortress)

²²⁰ [2015] SGHC 50

²²¹ Για την ορθή κατανόηση του κειμένου παρατίθεται αυτούσιο το χωρίο: «A bareboat charter commences only when the twin ingredients of possession and control have been transferred from owner to charterer. It is therefore brought to an end only if there is, by the same token, a transfer back of possession and control. It is difficult to see how that can be effected without a physical redelivery of the bareboat chartered vessel».

αποφασίζει να συνάψει μία σύμβαση «ναύλωσης» γυμνού σκάφους, έχει πλήρη επίγνωση των κινδύνων που διατρέχει, στοχεύοντας όμως σε μια συμφέρουσα εμπορική συμφωνία. Αντιθέτως, οι τρίτοι δεν έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν εάν το πλοίο με το οποίο συναλλάσσονται τελεί σε καθεστώς μίσθωσης, πόσο μάλλον ότι αυτή έχει λυθεί. Ένα άλλο κρίσιμο ζήτημα το οποίο κλήθηκε να εξετάσει ο Δικαστής Chong J. ήταν αν θα μπορούσε να στοιχειοθετηθεί, βάσει των πραγματικών περιστατικών της υπόθεσης, τεκμαρτή (ή πλασματική) επαναπαράδοση του σκάφους. Από την εκτίμηση των διαθέσιμων στοιχείων ο Δικαστής Chong J. έκρινε ότι στην συγκεκριμένη υπόθεση δεν θα μπορούσε να εφαρμοσθεί ο νομικός κανόνας της τεκμαρτής επαναπαράδοσης. Βέβαια, θα πρέπει να επισημανθεί ότι αποτελεί πάγια αντίληψη του Δικαστή Chong J. ότι ο νομικός κανόνας της τεκμαρτής επαναπαράδοσης δεν έχει θέση στη νομοθεσία της Σιγκαπούρης. Θεωρεί ότι η αποδοχή του δόγματος θα μπορούσε να προκαλέσει αδικαιολόγητη βλάβη στους τρίτους συναλλασσόμενους που παρέχουν τις υπηρεσίες τους ή κάνουν χρήση των μεταφορικών υπηρεσιών του σκάφους. Εάν ο κύριος του πλοίου μπορούσε να λύσει τη σύμβαση «ναύλωσης» αποστέλλοντας μία ειδοποίηση καταγγελίας, χωρίς να προβεί σε ανάκτηση της κατοχής του σκάφους (constructive redelivery), τότε οι αξιώσεις των τρίτων θα έμεναν χωρίς εμπράγματα εξασφάλιση. Ειδικότερα, όταν οι τρίτοι συναλλάσσονται με το πλοίο μετά τη συμβατική λύση της ναύλωσης, αλλά πριν την επαναπαράδοση, υπάρχει αβεβαιότητα ως προς την ταυτότητα του αντισυμβαλλομένου τους, αφού ο κύριος του πλοίου δεν έχει αποκτήσει ακόμη την κατοχή και τον έλεγχο του σκάφους, ενώ από την άλλη το μέρος που διατηρεί την κατοχή και τη διαχείριση του σκάφους έχει απωλέσει τη συμβατική ιδιότητα του ναυλωτή. Στην περίπτωση αυτή, είναι αυτονόητο ότι δεν υφίσταται έγκυρη νομική βάση για προβολή των αξιώσεων και οι απαιτήσεις των τρίτων παραμένουν μετέωρες.

Αν και η κρίση για το ζήτημα της φυσικής επαναπαράδοσης του πλοίου (καθώς και της τεκμαρτής επαναπαράδοσης) στην υπόθεση Chem Orchid είναι κατηγορηματικά *obiter dicta* – δηλαδή συλλογισμός που δεν δεσμεύει τους υπόλοιπους δικαστές - οι απόψεις που εκφράστηκαν από τον Δικαστή Chong J. είναι ιδιαίτερα κατατοπιστικές, δεδομένου ότι πρόκειται για ένα καινοφανές, για τα δικαστικά δεδομένα της Σιγκαπούρης, ζήτημα. Η απόφαση καταδεικνύει τη σημασία που αποδίδουν τα δικαστήρια στην ύπαρξη ασφάλειας και βεβαιότητας στις συναλλαγές, οι οποίες είναι κρίσιμες για το θαλάσσιο εμπόριο, όπου συχνά

δημιουργούνται πολύπλοκες συμβατικές σχέσεις, στις οποίες εμπλέκονται πολλαπλά συμφέροντα τρίτων. Δεδομένης, μάλιστα, της εκτεταμένης αξιολόγησης των προηγούμενων δικαστικών αποφάσεων των δικαστικών αρχών της Αυστραλίας, της Νέας Ζηλανδίας και του Χονγκ Κονγκ σχετικά με το ζήτημα της επαναπαράδοσης – αξιολόγηση που προηγήθηκε κατά την εκδίκαση της υπόθεσης Chem Orchid και συμπεριλήφθηκε στο σκεπτικό της απόφασης - αναμένεται ότι αυτή θα αποτελέσει σημείο αναφοράς για παρόμοιες υποθέσεις στο μέλλον²²².

5.12. Ρήτρα επίλυσης διαφορών της BIMCO 2017 (ρήτρα 33)

Όπως διαφάνηκε από την ανάλυση που προηγήθηκε στις προηγούμενες ενότητες οι διαφορές που μπορεί να ανακύψουν στα πλαίσια της σύμβασης «ναύλωσης» γυμνού σκάφους είναι πολυάριθμες και τις περισσότερες φορές εμπλέκονται σε αυτές όχι μόνο οι συμβαλλόμενοι, αλλά και τρίτοι. Η διαιτησία και η διαμεσολάβηση αποτελούν παραδοσιακά τους βασικότερους θεσμούς για την εξωδικαστική επίλυση των διαφορών, οι οποίοι έχουν ταχθεί στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ίσως δεν θα ήταν υπερβολή να υποστηριχθεί ότι η ναυτική διαιτησία με τη συχνότητα και την εξάπλωση της, έχει λάβει εθιμική διάσταση στο χώρο της ναυτιλίας. Απαρέγκλιτη, βέβαια, προϋπόθεση για να καταφύγουν οι συμβαλλόμενοι στη διαιτητική επίλυση των διαφορών τους αποτελεί η σύναψη σχετικής συμφωνίας. Στις περισσότερες περιπτώσεις η υπαγωγή στη διαιτησία συμφωνείται με ρήτρα (διαιτησίας) που εμπεριέχεται στη σύμβαση, την οποία αφορά και ορίζει ότι οι διαφορές οι οποίες ανακύπτουν από την συγκεκριμένη σύμβαση θα επιλύονται με διαιτησία. Καταλυτικός είναι ο ρόλος της ρήτρας διαιτησίας όχι μόνο ως προς τον τρόπο επίλυσης των διαφορών αλλά και ως προς την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου. Όπως προκύπτει τόσο από την πρότερη, όσο και από την τελευταία έκδοση του Barecon η επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου τελεί σε άμεση συνάφεια με τον τόπο της διαιτησίας.

Ειδικότερα, η ρήτρα 30 (Dispute Resolution) της προηγούμενης έκδοσης του Barecon (2001) παρείχε στους συμβαλλομένους τρεις επιλογές ως προς τον τόπο διαιτησίας και το εφαρμοστέο δίκαιο, το Λονδίνο (London Maritime Arbitrators

²²² Βλ. σχετ. ιστοσελίδα του Δικηγορικού Γραφείου Clyde & Co <https://www.clydeco.com/insight/article/the-chem-orchid-is-physical-redelivery-necessary-to-terminate-a-bareboat-charter>, Dass P., (February 2016): Singapore: The Chem Orchid: Proper Termination Of A Bareboat Charter Party, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα Mondaq, <http://www.mondaq.com/x/466542/Marine+Shipping/The+Chem+Orchid+Proper+Termination+Of+A+Bareboat+Charter+Party>

Association, εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο), τη Νέα Υόρκη (εφαρμοστέο το αμερικανικό δίκαιο) και τη δυνατότητα της ελεύθερης επιλογής. Η αναθεωρημένη ρήτρα ενσωματώνει και μία τέταρτη επιλογή. Πλέον, προβλέπεται ως τόπος διαιτησίας η Σιγκαπούρη (Singapore International Arbitration Act), όπου κατά την επιλογή των μερών εφαρμοστέο δίκαιο θα είναι είτε το αγγλικό, είτε το δίκαιο της Σιγκαπούρης, ενώ αν τα μέρη δεν επιλέξουν ρητά κάποιο από τα δύο, ως εφαρμοστέο προκρίνεται το αγγλικό δίκαιο. Επίσης, προβλέπεται μία απλούστερη και συντομότερη διαδικασία για τις αξιώσεις που δεν υπερβαίνουν συγκεκριμένα χρηματικά ποσά, ήτοι τα 100.000 δολάρια στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη και τα 150.000 δολάρια στην Σιγκαπούρη ή τα χρηματικά ποσά που θα επιλέξουν τα μέρη και θα δηλώσουν ρητά στο ναυλοσύμφωνο. Επιπλέον, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ευέλικτη και πρακτική εφαρμογή του ναυλοσυμφώνου, οι συντάκτες του Barecon δίνουν τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να επιλέξουν εναλλακτικά το θεσμό της διαμεσολάβησης, ως τρόπο επίλυσης των μεταξύ τους διαφορών. Η διαμεσολάβηση διεξάγεται μεσούσης της διαιτησίας και τα μέρη δεν είναι υποχρεωμένα, απλώς ενθαρρύνονται να προχωρήσουν σε αυτή. Επισημαίνεται ότι η, περιγραφόμενη στη ρήτρα, διαδικασία διαμεσολάβησης εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που τα μέρη έχουν επιλέξει ως τόπο διαιτησίας το Λονδίνο, τη Σιγκαπούρη ή τοποθεσία διαφορετική από τις προεκτεθείσες επιλογές. Από το πεδίο εφαρμογής της ρύθμισης εξαιρείται η Νέα Υόρκη, καθώς η διαμεσολάβηση στο αμερικανικό δίκαιο κατέχει διαφορετική θέση, οπότε η ρήτρα καταλείπει στους συμβαλλομένους το περιθώριο να διαμορφώσουν τη διαδικασία κατά την κρίση τους²²³. Τέλος, προς αποφυγή μελλοντικών διενέξεων ορίζεται ότι, στην περίπτωση που τα μέρη δεν έχουν επιλέξει ρητά κάποια από τις δυνατότητες που παρέχονται ανωτέρω ως προς το εφαρμοστέο δίκαιο ή τον τόπο διαιτησίας, τότε θα εφαρμόζεται το αγγλικό δίκαιο ως εφαρμοστέο, καθώς και το Λονδίνο ως τόπο διαιτησίας.

5.13. Ειδοποιήσεις (ρήτρα 34)

Η ρήτρα 34 έχει αναθεωρήσει στο σύνολό της την προηγούμενη ρύθμιση του Barecon αναφορικά με τον τρόπο επικοινωνίας και αποστολής των ειδοποιήσεων μεταξύ των συμβαλλομένων. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι οποιαδήποτε ειδοποίηση, αίτημα ή άλλη επικοινωνία, η οποία απαιτείται ή επιτρέπεται να διατυπώνεται από τα

²²³ Βλ. σχετ. πρότυπο Ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 – Explanatory Notes, σελ. 16 <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>>

μέρη με βάση τις ρήτρες του ναυλοσυμφώνου, θα παρέχεται εγγράφως και θα παραδίδεται/μεταδίδεται αποτελεσματικά είτε ιδιοχειρώς, είτε με τη χρήση μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, είτε με υπηρεσία ταχυμεταφοράς στις διευθύνσεις εκείνες που θα δηλωθούν εγγράφως από τα μέρη στα πλαίσια 30 και 31 της σύμβασης (Part I). Σε κάθε περίπτωση οποιαδήποτε τέτοια επικοινωνία/γνωστοποίηση θα θεωρείται ότι έχει λάβει χώρα, όταν το συμβαλλόμενο μέρος στο οποίο απευθύνεται την παραλάβει πραγματικά, όταν δηλαδή έχει εισέλθει στη σφαίρα επιρροής του. Η νέα ρύθμιση ικανοποιεί, σε αντίθεση με το προηγούμενο συμβατικό καθεστώς, τις επιταγές της αρχής της ασφάλειας του δικαίου αποκλείοντας τον κίνδυνο της αβεβαιότητας, δεδομένου ότι διαγράφει με λεπτομέρεια τον τρόπο επικοινωνίας των συμβαλλομένων και προσδιορίζει με σαφήνεια τη χρονική στιγμή κατά την οποία θεωρείται ότι έχει παραληφθεί μια ειδοποίηση. Έτσι αποτρέπονται αμφισβητήσεις και διενέξεις αναφορικά με τις περιστάσεις και τις συνθήκες επικοινωνίας των μερών, οι οποίες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ομαλή εξέλιξη της σύμβασης ναυλώσεως.

5.14. Τελικές ρήτρες: Μερική ισχύς (ρήτρα 35), Πλήρης συμφωνία (ρήτρα 36), Τίτλοι (ρήτρα 37), Εναλλαγή ενικού/πληθυντικού (ρήτρα 38)

Οι καταληκτικές ρήτρες 35-38 του Barecon 2017 εισάγουν ερμηνευτικούς κανόνες, οι οποίοι συμβάλλουν στην επίλυση, τυχόν, αναφυόμενων αμφισβητήσεων ως προς την εφαρμογή των διατάξεων της σύμβασης «ναύλωσης». Ειδικότερα, η διάταξη 35 καθορίζει τις συνέπειες που επιφυλάσσει για την εγκυρότητα της συμβάσεως η εν όλω ή εν μέρει ακυρότητα μιας εκ των διατάξεων της. Προβλέπεται λοιπόν, ότι σε περίπτωση που οποιαδήποτε διάταξη του ναυλοσυμφώνου θεωρηθεί ή κηρυχθεί παράνομη, άκυρη ή ανεφάρμοστη, η ακυρότητα αυτή δεν συνεπιφέρει την ακυρότητα του συνόλου της σύμβασης, αλλά η ναύλωση παραμένει σε πλήρη ισχύ. Με την ανωτέρω διάταξη εισάγεται ερμηνευτικός υπέρ της μερικής ακυρότητας κανόνας.

Ακολούθως, στη διάταξη 36 επισημαίνεται για λόγους σαφήνειας και ασφάλειας του δικαίου ότι η σύμβαση και οι όροι της αποτελούν την πλήρη και μοναδική συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων και υπερισχύουν κάθε άλλης προηγούμενης γραπτής ή προφορικής συμφωνίας με το ίδιο αντικείμενο. Οιαδήποτε δε τροποποίηση γίνεται αποδεκτή μόνο με γραπτή συμφωνία των συμβαλλομένων.

Τέλος, οι ρήτρες 37 και 38, αποσκοπούν στην αποσαφήνιση, προς αποφυγή ερμηνευτικών αμφισβητήσεων του ναυλοσυμφώνου, του ρόλου των χαρακτηριστικών τίτλων που φέρει κάθε ρήτρα και της εναλλαγής του ενικού/πληθυντικού στην αναγραφή των προσώπων και των διαφόρων ουσιωδών στοιχείων της σύμβασης. Πιο συγκεκριμένα, διευκρινίζεται ότι οι τίτλοι των ρητρών είναι ενδεικτικοί και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για πρακτικούς λόγους, ώστε να διευκολύνονται οι συμβαλλόμενοι στην ταυτοποίηση των ρητρών. Συνεπώς, δεν θα πρέπει να θεωρούνται αναπόσπαστο τμήμα της σύμβασης ή να λαμβάνονται υπόψη κατά την ερμηνεία των όρων του ναυλοσυμφώνου. Επιπλέον, η χρήση του ενικού/πληθυντικού δεν υποδηλώνει αλλαγή στην ερμηνεία των όρων και προσαρμόζεται ανάλογα με το περιεχόμενο της εκάστοτε ρύθμισης.

6. Προαιρετικές ρήτρες (Part III, IV, V)

Στο παρόν τμήμα της μελέτης θα αναλυθούν οι προαιρετικές ρυθμίσεις της αναθεωρημένης έκδοσης του Barecon, οι οποίες συνθέτουν την τρίτη, τέταρτη και πέμπτη ενότητα του ναυλοσυμφώνου.

6.1. Ρήτρες που εφαρμόζονται στα νεότευκτα πλοία (Part III)

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή της παρούσας μελέτης, το ύψος των κεφαλαίων που απαιτούνται για την κατασκευή ή αγορά ενός πλοίου²²⁴ είναι εξαιρετικά υψηλό και είναι αδύνατο να καλυφθεί στο σύνολο του απο μια μεμονωμένη πλοιοκτήτρια εταιρία. Η ανάγκη εξασφάλισης μεγαλύτερων κεφαλαίων λόγω της αύξησης του κόστους των πλοίων σε συνδυασμό με την ευχέρεια πρόσβασης σε «φθινό χρήμα» έχει εκτοξεύσει τα τελευταία χρόνια το βαθμό δανεισμού της ναυτιλιακής επιχείρησης²²⁵. Οι πλοιοκτήτες καταφεύγουν στη χρηματοδότηση, συνόλου ή μέρους του κόστους, από πηγές άντλησης κεφαλαίων όπως η τραπεζική δανειοδότηση, η έκδοση ομολογιών, η δημόσια έκδοση μετοχών για εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών, τα Ιδιωτικά Επενδυτικά Κεφάλαια και τα

²²⁴ Σημειώνεται ότι το κόστος κτήσης ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή ενός δεξαμενόπλοιου μπορεί να ανέλθει σε 100 εκ. δολάρια, ενώ ενός πλοίου μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου έως και 190 εκ. δολάρια, βλ. σχετ. *Stopford M.*, (2009): *Maritime Economics*, 3rd Edition, Routledge, London and New York, σελ. 269

²²⁵ Πράγματι, η έκθεση στο δανεισμό επιτάχθηκε ιστορικά με την αύξηση του μεγέθους των πλοίων και τη συνακόλουθη αύξηση του κόστους κατασκευής, αγοράς ή μετασκευής αυτών ιδίως μετά τη δεκαετία του 1960. Έτσι στο πρώτο μισό του 19^{ου} αι. όπου το κόστος κατασκευής ή/και κτήσης του πλοίου ήταν κατά πολύ χαμηλότερο του σημερινού, η χρηματοδότηση της ναυτιλίας βασιζόταν κατά κύριο λόγο σε ίδια επιχειρηματικά κεφάλαια, ενώ οι οφειλές από δάνειο αντιπροσώπευαν μόλις το 20% της αξίας των πλοίων, βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.* ο.π., §23 επ., σελ. 19 επ.

Κεφάλαια Αντιστάθμισης αυτοτελώς ή σε συνεργασία με θεσμικούς επενδυτές²²⁶. Τις τελευταίες δεκαετίες οι αστικοί-τραπεζικοί θεσμοί συνδυάζονται με τους θεσμούς του ναυτικού δικαίου, ώστε να εξυπηρετήσουν πληρέστερα τις ανάγκες του ναυτικού δανειστή. Ένας από τους πιο σύγχρονους θεσμούς χρηματοδότησης είναι αυτός της χρηματοδοτικής μίσθωσης²²⁷. Όταν επιλεγεί αυτός ο τρόπος χρηματοδότησης στη ναυτιλία, η παραχώρηση του πλοίου υλοποιείται μέσω της σύμβασης «ναύλωσης» γυμνού σκάφους.

Οι διατάξεις της τρίτης ενότητας του ναυλοσυμφώνου εμπεριέχουν ρυθμίσεις σχετικά με την εκτέλεση των χρηματοδοτικών συμβάσεων γυμνής ναύλωσης (financing bareboat charters) και εφαρμόζονται μόνο εφόσον υπάρχει ρητή συμφωνία των μερών, η οποία δηλώνεται στο πλαίσιο 27 (Part I) της σύμβασης. Επισημαίνεται ότι η ενεργοποίηση της τρίτης ενότητας θέτει εκποδών τις ρήτρες 3 (παράδοση), 4 (χρόνος παράδοσης) και 5 (υπαναχώρηση-cancelling) της δεύτερης ενότητας (Part II), χωρίς όμως να επηρεάζει την ισχύ των λοιπών ρυθμίσεων του ναυλοσυμφώνου. Κατά την τελευταία αναθεώρηση του ναυλοσυμφώνου, η συντακτική επιτροπή του Barecon προέβη σε εκτεταμένες αλλαγές, αφαιρώντας αρκετά τμήματα της τρίτης ενότητας, των οποίων γινόταν σπανίως χρήση,²²⁸ (εργασίες εντός εγγύησης, όνομα του πλοίου, έρευνα κατά την επαναπαράδοση του πλοίου), πραγματοποιώντας, παράλληλα, βελτιώσεις και προσθήκες που αντανακλούν τις σύγχρονες εμπορικές πρακτικές.

Ειδικότερα, η χρηματοδότηση των νεότευκτων πλοίων μέσω των συμβάσεων παραχώρησης γυμνού σκάφους αποτελεί μια σύνθετη και περίπλοκη εμπορική συναλλαγή, που προϋποθέτει τη διαπραγμάτευση και σύναψη δύο τουλάχιστον διαφορετικών συμβάσεων· της σύμβασης ναυπήγησης του πλοίου²²⁹ και της σύμβασης ναύλωσης. Η σύμβαση ναυπήγησης αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της συμφωνίας χρηματοδότησης, αφού δεν ρυθμίζει μόνο τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις μεταξύ του κυρίου του πλοίου (δανειστή-εκμισθωτή) και της ναυπηγοεπισκευαστικής εταιρίας (κατασκευαστών)²³⁰, αλλά καθορίζει σε μεγάλο

²²⁶ Αθανασίου, Α. ο.π., §123 επ., σελ. 73 επ.

²²⁷ Βλ. σχετ. Εισαγωγή μελέτης, υποσημείωση 28

²²⁸ Βλ. σχετ. *Rygh K.E.*, Member of BIMCO DC and BARECON subcommittee, (26 June 2018): Barecon 2017, <<http://www.sjoretsforeningen.no/site/wp-content/uploads/2018/06/Barecon-2018-Karl-Even-Rygh.pdf>>

²²⁹ Υπάρχουν αρκετές τυποποιημένες συμβάσεις ναυπήγησης πλοίων, εκ των οποίων οι πιο γνωστές και συνήθεις στη ναυτιλιακή πρακτική είναι το NEWBUILDCON (τυποποιημένη σύμβαση της BIMCO) και η SAJ (Shipbuilders' Association of Japan).

²³⁰ Μετά τη διευθέτηση της συμφωνίας χρηματοδότησης ο δανειστής-εκμισθωτής (συνήθως κάποιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα) που χρηματοδοτεί το ναυτικό επιχειρηματία-μισθωτή υποκαθίσταται στη

βαθμό τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων²³¹, ήτοι του κυρίου (δανειστή-εκμισθωτή) και των ναυλωτών, στη σύμβαση ναύλωσης. Πιο συγκεκριμένα, στη χρηματοδοτική σύμβαση ναύλωσης ο κύριος υποχρεούται να παραδώσει το πλοίο στους ναυλωτές, όπως περιγράφεται στη σύμβαση ναυπήγησης. Στη διάταξη 2(a)(i) προβλέπεται ρητά ότι ο κύριος του πλοίου εκπληρώνει την υποχρέωση παράδοσης, εφόσον το πλοίο κατασκευασθεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη σύμβαση ναυπήγησης²³², βάσει των τεχνικών προδιαγραφών και των συνημμένων σχεδίων που έχουν εγκριθεί από τους ναυλωτές²³³. Έτσι, δεδομένου ότι οι δύο συμβάσεις (ναυπήγησης και ναύλωσης) διαθέτουν παρεμφερείς όρους, η σύννομη παράδοση του πλοίου στα πλαίσια της σύμβασης ναυπήγησης θα ικανοποιεί και τις προϋποθέσεις παράδοσης στα πλαίσια της σύμβασης ναύλωσης²³⁴, αποδεσμεύοντας τον κύριο από κάθε πιθανή ευθύνη σχετική με την αναξιοπλοΐα του σκάφους ή την πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης. Η υποχρέωση του κυρίου για παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές συμπίπτει χρονικά με την πραγματική παράδοση του πλοίου από τους κατασκευαστές (ναυπηγούς)²³⁵, ανεξάρτητα αν αυτή

θέση του τελευταίου προβαίνοντας σε «novation» (βλ. ενότητες 2.4 και 3.9 της μελέτης) της σύμβασης ναυπήγησης. Η υποκατάσταση πραγματοποιείται μέσω μιας τριμερούς συμφωνίας μεταξύ της ναυπηγοεπισκευαστικής επιχείρησης (εφεξής κατασκευαστών), του ναυτικού επιχειρηματία-μισθωτή και του δανειστή-εκμισθωτή, βάσει της οποίας εκκαθαρίζεται η αρχική σύμβαση ναυπήγησης μεταξύ κατασκευαστών και ναυτικού επιχειρηματία-μισθωτή και αντικαθίσταται από μία νέα σύμβαση μεταξύ των κατασκευαστών και του εκμισθωτή-δανειστή (χρηματοδοτικού φορέα), βλ. *σχετ. Nikaki Th.*, (2016): *Financing newbuildings vessels and Barecon 2001: a fair deal?*, In: *Soyer B., Tettenborn A., Ship Building, Sale and Finance*, New York: Informa Law from Routledge, pp. 212-213.

²³¹ Ειδικότερα, ο ναυτικός επιχειρηματίας – μισθωτής εμπλέκεται εξ αρχής στην επιλογή του προς απόκτηση αγαθού, ως εντολοδόχος του εκμισθωτή, ώστε αυτό να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της εκμετάλλευσης για την οποία προορίζεται. Αν πρόκειται για αγορά, ο μισθωτής διαπραγματεύεται την τιμή και τις τεχνικές δυνατότητες του πλοίου, και στη συνέχεια ο εκμισθωτής προβαίνει στην αγορά του, καθίσταται κύριος και νομέας και δίνει εντολή στον πωλητή να το παραδώσει στο μισθωτή. Αν πρόκειται για σύμβαση ναυπήγησης, ο μισθωτής διαπραγματεύεται τις τεχνικές προδιαγραφές, την τιμή και τους λοιπούς όρους κατασκευής, παρακολουθεί την πρόοδο των εργασιών, εγκρίνει μεταβολές, επιμελείται της νηολόγησης και δίδει την έγκριση για την παραλαβή. Επειδή ακριβώς ο εκμισθωτής-χρηματοδότης δεν αναμειγνύεται στη διαδικασία επιλογής του πλοίου, η σύμβαση προβλέπει, κατ' απόκλιση των ισχυόντων στις κοινές συμβάσεις παραχώρησης γυμνού σκάφους, τον αποκλεισμό της ευθύνης του κυρίου για πραγματικά ελαττώματα ή έλλειψη συμφωνημένων ιδιοτήτων, βλ. *σχετ. Αθανασίου, Α. ο.π.*, §§66-68, σελ. 39-42.

²³² Βλ. *σχετ. Barecon 2017*, part III, ρήτρα 1(a), NEWBUILDCON, art. 2, ο κύριος του πλοίου παραβιάζει την υποχρέωση παράδοσης, εάν υπάρχει ρητή και σαφής πρόβλεψη στη σύμβαση ναυπήγησης βάσει της οποίας το πλοίο πρέπει να κατασκευασθεί σε συγκεκριμένο ναυπηγείο (δηλ. υπάρχει συμβατική υποχρέωση) και το πλοίο κατασκευασθεί τελικά σε διαφορετικό ναυπηγείο.

²³³ Βλ. *σχετ. Barecon 2017*, part III, ρήτρα 1(b)

²³⁴ Βλ. *σχετ. BW Gas AS v. AS Shipping Ltd* [2010] EWCA 68; [2010] 2 Lloyd's Rep 626 [39] (Rix LJ).

²³⁵ Βλ. *σχετ. Barecon 2017*, part III, ρήτρα 2(a)(i) «...on the date of delivery by the Builders», ρήτρα 2(b)(i) «...is conditional upon delivery of the Vessel to the Owners by the Builders in accordance with the Building Contract».

ταυτίζεται με τον εκτιμώμενο, στη σύμβαση ναυπήγησης, χρόνο²³⁶. Σε περίπτωση εκπρόθεσμης παράδοσης ο κύριος απαλλάσσεται από την ευθύνη του, εκτός αν η καθυστέρηση οφείλεται αποκλειστικά σε δική του πράξη ή παράλειψη²³⁷ (π.χ. μη πληρωμή των προβλεπόμενων δόσεων για τη ναυπήγηση του πλοίου). Ενδεχόμενη ευθύνη του κύριου του πλοίου, παρέχει στους ναυλωτές το δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση για κάθε ζημία ή απώλεια²³⁸. Επιπροσθέτως, η ρύθμιση 2(a)(i) επιβάλλει αντίστοιχη υποχρέωση στους ναυλωτές, ήτοι να αποδεχθούν το σκάφος, το οποίο έχει κατασκευασθεί σύμφωνα με τους όρους και τις προδιαγραφές της σύμβασης ναυπήγησης, κατά την ημερομηνία παράδοσης από τους κατασκευαστές²³⁹. Οι ανωτέρω συμφωνίες παράδοσης αντανακλούν το πραγματικό χαρακτήρα της σύμβασης ναύλωσης νεότευκτων πλοίων ως εργαλείου χρηματοδότησης. Από τη μία ο κύριος του πλοίου διευκολύνει την κατασκευή ή/και την αγορά του νεότευκτου πλοίου, παρέχοντας την απαραίτητη χρηματοδότηση, χωρίς να συμμετέχει στον τρόπο κατασκευής ή στη λειτουργία του σκάφους, ενώ από την άλλη οι ναυλωτές έχουν τον πλήρη έλεγχο και τη διαχείριση του σκάφους, διαδραματίζοντας καθοριστικό ρόλο όχι μόνο στη διαπραγμάτευση και έγκριση των τεχνικών προδιαγραφών κατασκευής του σκάφους κατά τη σύναψη της σύμβασης ναυπήγησης, αλλά και σε κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση της. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον όρο 1(a) ο κύριος του πλοίου υποχρεούται να παράσχει στους ναυλωτές όλες τις απαραίτητες για τον σχεδιασμό και την κατασκευή του πλοίου λεπτομέρειες, στο βαθμό που απαιτούνται για την ορθή λειτουργία της σύμβασης ναύλωσης²⁴⁰.

²³⁶ Βλ. σχετ. ο.π. ρήτρα 2(a)(ii) «whether that is before or after the scheduled delivery date under the Building Contract».

²³⁷ Βλ. σχετ. ο.π. ρήτρα 2(a)(ii), NEWBUILDCON art. 39(b)(ii)-(iii), SAJ, art XI.1.

²³⁸ Πιο συγκεκριμένα, ο κύριος του πλοίου θα ευθύνεται για anticipatory breach της σύμβασης ναύλωσης (πρόωρη αθέτηση της σύμβασης ναυλώσεως, ήτοι παραβίαση της υποχρέωσης του εκ της σύμβασης ναύλωσης πριν την καθορισμένη προς εκτέλεση της σύμβασης ημερομηνία) αφού με την υπαίτια συμπεριφορά του, η οποία προηγείται της παράδοσης του πλοίου, γίνεται φανερή η πρόθεση του να μην δεσμευτεί πλέον από τους όρους του ναυλοσυμφώνου (renunciation of the contract). Για την αξιολόγηση της ζημίας θα ληφθεί υπόψη αν υπάρχει διαθέσιμη αγορά για την αντικατάσταση του αρχικού ναυλοσυμφώνου και αν οι ναυλωτές μπορούσαν να προβούν σε περιορισμό της ζημίας (mitigation of damages), όπως οφείλουν. Για τον υπολογισμό της αποζημίωσης βλ. σχετ. *Nikaki Th.*, ο.π. σελ.221-226.

²³⁹ Λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα εκπρόθεσμης παράδοσης του πλοίου από τους κατασκευαστές, οι ναυλωτές που επιθυμούν να υποναυλώσουν το πλοίο (time charter, voyage charter) θα πρέπει να συμπεριλάβουν στις επόμενες συμβάσεις ναύλωσης ευέλικτους όρους που θα τους δίνουν το δικαίωμα να παρατείνουν την ημερομηνία παράδοσης προτείνοντας εναλλακτική ημερομηνία, διαφορετικά θα ευθύνονται για τυχόν ζημίες των υποναυλωτών βλ. σχετ. *Nikaki Th.*, ο.π. σελ. 216

²⁴⁰ Ο κύριος του πλοίου δεν υποχρεούται να παραχωρήσει στους ναυλωτές πλήρες αντίγραφο της σύμβασης ναυπήγησης, καθώς υπάρχουν πληροφορίες που, ενδεχομένως, δεν θα ήθελε να γνωστοποιηθούν σε αυτούς (π.χ. το κόστος ναυπήγησης). Από την άλλη, ωστόσο, οι ναυλωτές δε θα μπορούσαν να παρακολουθήσουν τη διαδικασία και τις εργασίες ναυπήγησης, ζητώντας τροποποιήσεις

Μάλιστα, κατά την τελευταία αναθεώρηση της ρύθμισης προβλέπεται ότι οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να μεταβάλλουν τις τεχνικές προδιαγραφές του σκάφους, καταβάλλοντας κάθε πρόσθετη δαπάνη. Επιπλέον, δικαιούνται να αποστέλλουν, καθ'όλη τη διάρκεια της περιόδου ναυπήγησης, αντιπροσώπους τους στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου, ώστε να διαπιστώνουν ότι το υπό ναυπήγηση πλοίο φέρει τα προβλεπόμενα τεχνικά χαρακτηριστικά και ανταποκρίνεται στις τεθείσες προδιαγραφές.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η συμμετοχή των ναυλωτών στη διαδικασία σχεδιασμού και ναυπήγησης του σκάφους είναι καθοριστικής σημασίας για την προάσπιση των συμφερόντων τους, δεδομένου ότι αυτοί είναι αποκλειστικά υπεύθυνοι για τη ναυτική και εμπορική του διαχείριση καθ'όλη τη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης και έχουν την ευχέρεια να προβούν σε αγορά του κατά τη λήξη της σύμβασης (ή σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα κατά τη διάρκεια της). Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις που εξαιτίας της πολυπλοκότητας της διαδικασίας ναυπήγησης το πλοίο ενδέχεται να φέρει ελαττώματα και ελλείψεις. Η κατάσταση περιπλέκεται ακόμη περισσότερο, αφού στις συμβάσεις ναυπήγησης ενσωματώνονται συνήθως ρήτρες που ορίζουν ότι η παράδοση του πλοίου είναι έγκυρη και νομότυπη, εφόσον τα ελαττώματα και οι ελλείψεις είναι ήσσονος σημασίας και δεν επηρεάζουν τη κλάση και τη λειτουργία του πλοίου. Ως εκ τούτου οι ναυλωτές υποχρεούνται να αποδεχθούν το πλοίο με τα αναφερόμενα ελαττώματα, καθώς η παράδοση αυτή θεωρείται έγκυρη βάσει των όρων της σύμβασης ναυπήγησης. Στην προσπάθεια της να περιορίσει τις δυσμενείς συνέπειες που επιφυλάσσουν για τους ναυλωτές οι ανωτέρω ρυθμίσεις, η συντακτική επιτροπή του Barecon ενσωμάτωσε στις προαιρετικές ρυθμίσεις της τρίτης ενότητας του ναυλοσυμφώνου σχετική πρόβλεψη, βάσει της οποίας ο κύριος του πλοίου θα εκχωρεί στους ναυλωτές όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από τις ρήτρες εγγύησης και καλής εκτέλεσης της σύμβασης ναυπήγησης, με την προϋπόθεση ότι η δυνατότητα αυτή προβλέπεται και στις δύο συμβάσεις (ναύλωσης και ναυπήγησης). Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί στη προστασία των συμφερόντων των ναυλωτών, δίνοντάς τους το δικαίωμα να ασκήσουν ευθέως τις αξιώσεις τους κατά της ναυπηγοεπισκευαστικής εταιρίας, ζητώντας αποζημίωση για τα πραγματικά ελαττώματα του πλοίου. Χωρίς την εν λόγω ρύθμιση οι ναυλωτές

ή αλλαγές, χωρίς να διαθέτουν ένα αντίγραφο των σχετικών τμημάτων της σύμβασης που αφορούν τις τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, βλ. σχετ. Πρότυπο Ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 – Explanatory Notes. <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>>

δεν θα νομιμοποιούνταν, ως τρίτοι, να ενάγουν ευθέως τους ναυπηγούς, ούτε θα διέθεταν τα νομικά μέσα για να αναγκάσουν τον κύριο να προβεί στις σχετικές ενέργειες. Ωστόσο, στις περισσότερες συμβάσεις ναυπήγησης υπάρχει ρήτρα που απαγορεύει την εκχώρηση ή την επιτρέπει εφόσον υπάρχει συναίνεση των ναυπηγών²⁴¹. Εάν, λοιπόν, ο κύριος του πλοίου εκχωρήσει όλα τα δικαιώματά του στους ναυλωτές χωρίς την προηγούμενη συναίνεση των ναυπηγών ή εάν οι ναυπηγοί αρνούνται ευλόγως να δώσουν τη συγκατάθεσή τους, η δήλωση εκχώρησης δεν παράγει έννομα αποτελέσματα. Σε περίπτωση δε που απαγορεύεται ρητώς η εκχώρηση των εν λόγω δικαιωμάτων, η παράγραφος 1(d) ορίζει ότι ο κύριος του πλοίου οφείλει να προβεί για λογαριασμό των ναυλωτών στις προβλεπόμενες ενέργειες. Διευκρινίζεται, τέλος, ότι οι αποζημιώσεις για πραγματικά ελαττώματα/ελλείψεις του πλοίου ή λόγω καθυστέρησης στην παράδοση είτε κατανέμονται ισάξια μεταξύ των συμβαλλομένων στη σύμβαση ναύλωσης μερών, είτε πιστώνονται σε ένα εξ αυτών, σύμφωνα με τα δηλωθέντα στα πλαίσια 27 (iv) και 27 (v) (Part I) της σύμβασης ναύλωσης.

Η λύση της σύμβασης ναυπήγησης συμπαρασύρει με τη σειρά της σε λύση και τη σύμβαση ναύλωσης, αφού όπως τονίσθηκε και ανωτέρω, οι δύο συμβάσεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους. Στην αναθεωρημένη έκδοση του Barecon, την απόφαση για τη λύση της σύμβασης ναυπήγησης λαμβάνει αποκλειστικά ο κύριος του πλοίου, χωρίς να απαιτείται να συμβουλευθεί τους ναυλωτές, όπως συνέβαινε κατά το προϊσχύσαν συμβατικό καθεστώς. Σε περίπτωση, ωστόσο, που ο κύριος του πλοίου αμελήσει, καίτοι δύναται να ασκήσει το σχετικό δικαίωμα, οι ναυλωτές δικαιούνται να προβούν μονομερώς σε λύση της σύμβασης ναυλώσεως, αποστέλλοντας έγγραφη ειδοποίηση στον κύριο.

Εκ των ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι, ακόμη και μετά τις τελευταίες τροποποιήσεις και προσθήκες, οι ρυθμίσεις της τρίτης ενότητας του Barecon 2017, οι οποίες διαμορφώνονται βάσει των όρων της ναυπηγικής σύμβασης, ενισχύουν και προστατεύουν σε μεγαλύτερο βαθμό τα συμφέροντα του δανειστή/κυρίου του πλοίου, διαταράσσοντας την ισορροπία δικαιωμάτων και υποχρεώσεων σε βάρος των ναυλωτών. Αν και το καθεστώς αυτό υπαγορεύεται από το γεγονός ότι ο ρόλος του δανειστή/κυρίου στη σύμβαση ναυπήγησης είναι καθαρά διεκπεραιωτικός, χωρίς να έχει ουσιαστική συμβολή σε θέματα κατασκευής, λειτουργίας και διαχείρισης του

²⁴¹ Βλ. σχετ. NEWBUILDCON, art 45(b)(ii), SAJ art. XIV.

σκάφους, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι υπάρχουν αρκετά περιθώρια για βελτιώσεις στο μέλλον, ώστε να αποκατασταθεί η ισορροπία και να διασφαλίζεται ότι οι ναυλωτές θα απολαμβάνουν των ιδίων δικαιωμάτων και της ίδιας προστασίας που θα ανέμεναν, αν αποτελούσαν συμβαλλόμενα στη σύμβαση ναυπήγησης μέρη.

6.2. Δικαίωμα προαιρέσεως αγοράς (Part IV)

Η τέταρτη ενότητα του ναυλοσυμφώνου εισάγει μία νέα ρύθμιση, η οποία μεταβάλλει ουσιαστικά το προηγούμενο συμβατικό καθεστώς, ακολουθώντας τις εξελίξεις και τις επιταγές της σύγχρονης ναυτιλιακής πρακτικής. Η συμφωνία αγοράς που περιλαμβανόταν στην πρότερη έκδοση του ναυλοσυμφώνου, βάσει της οποίας η κυριότητα του πλοίου μεταβιβαζόταν από τον κύριο στους ναυλωτές κατά τη λήξη της σύμβασης ναύλωσης²⁴², με την προϋπόθεση ότι έχουν τηρηθεί όλες οι διατυπώσεις και έχει καταβληθεί η τελευταία δόση του μισθώματος, αντικαθίσταται εξ ολοκλήρου από μία περισσότερο ευέλικτη και απλή συμφωνία, το δικαίωμα προαιρέσεως αγοράς. Πρόκειται για το δια συμφωνίας θεμελιούμενο δικαίωμα – και όχι υποχρέωση - του ναυλωτή, όπως, με μονομερή δήλωσή του, η οποία είναι αμετάκλητη, επιφέρει την κατάρτιση της συμβάσεως αγοράς του πλοίου. Με τη νέα ρύθμιση παρέχονται στους ναυλωτές περισσότερες επιλογές ως προς τη δυνατότητα αγοράς του σκάφους σε προκαθορισμένα συμβατικώς χρονικά σημεία και σε προκαθορισμένες τιμές. Ειδικότερα, οι ναυλωτές οφείλουν να κοινοποιούν εγγράφως στον κύριο, 6 μήνες πριν την δηλωθείσα στο ναυλοσύμφωνο ημερομηνία, την πρόθεση τους να ασκήσουν το δικαίωμα αγοράς. Κατόπιν τούτου, ο κύριος οφείλει να μεταβιβάσει ελεύθερη την κυριότητα του πλοίου στους ναυλωτές κατά τη δηλωθείσα στο ναυλοσύμφωνο ημερομηνία ή (εάν δεν είναι εργάσιμη) την επόμενη εργάσιμη, φροντίζοντας παράλληλα ότι κατά τη στιγμή της μεταβίβασης το πλοίο δε θα βαρύνεται από υποθήκες ή άλλα βάρη, εκτός από εκείνα που προκλήθηκαν από πράξεις ή παραλείψεις των ναυλωτών. Υποχρεούται, επίσης, να παρέχει στους ναυλωτές όλα τα απαραίτητα για τη μεταβίβαση έγγραφα και να λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε να διευκολύνει την πώληση και τη νηολόγηση του σκάφους υπό την σημαία των ναυλωτών. Από την άλλη μεριά οι ναυλωτές οφείλουν να

²⁴² Δεδομένου ότι η διάρκεια της σύμβασης αντιστοιχίζεται στην οικονομική ζωή του πλοίου (πράγμα που σημαίνει ότι κατά τη λήξη αυτής ο εκμισθωτής/κύριος του πλοίου έχει καλύψει κεφάλαιο και κέρδος) το Barecon 2001 προέβλεπε τη μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου στους ναυλωτές/μισθωτές κατά τη λήξη της «ναύλωσης», βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α. ο.π.*, §68, σελ. 42.

καταβάλλουν στον υποδειχθέντα, από τον κύριο, τραπεζικό λογαριασμό το τίμημα που ορίστηκε για την αγορά του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων τυχόν ανεξόφλητων μισθωμάτων ή άλλων ποσών καταβλητέων, σύμφωνα με τη σύμβαση ναύλωσης. Κυρίως, όμως, υποχρεούνται, δεδομένου ότι ασκούσαν τη διαχείριση του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης, έχοντας πλήρη και σαφή γνώση περί της πραγματικής λειτουργικής του κατάστασης, να αποδεχθούν το πλοίο «as is/where is²⁴³» με δικά τους έξοδα. Συμφωνείται, επίσης, ότι ο κύριος δεν υποχρεούται να προβεί σε καμία δήλωση, ούτε παρέχει κάποια εγγύηση αναφορικά με την αξιοπλοΐα, την αξία, την κατάσταση, το σχεδιασμό, την εμπορευσιμότητα ή τη λειτουργία του σκάφους ή την ποιότητα του υλικού, του εξοπλισμού ή της κατασκευής ή ως προς την καταλληλότητα του για κάθε συγκεκριμένο εμπόριο²⁴⁴. Ως εκ τούτου, μετά την καταβολή του τιμήματος και τη μεταβίβαση της κυριότητας, επέρχεται λύση της σύμβασης ναύλωσης, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών που γεννήθηκαν πριν από την ημερομηνία λύσης.

Επισημαίνεται ότι κατά το προγενέστερο συμβατικό καθεστώς η πρόβλεψη περί αποδοχής του πλοίου «as is» είχε κριθεί προβληματική και ικανή να πυροδοτήσει δικαστικές διαμάχες, διότι ήταν αμφίβολο αν η διατύπωση που χρησιμοποιούνταν στο *Barecon 2001* μπορούσε να αποκλείσει τους όρους της *Sale of Goods Act 1979*, βάσει της οποίας το σκάφος έπρεπε να ανταποκρίνεται στη συμβατική περιγραφή και να διαθέτει ικανοποιητική ποιότητα υλικού²⁴⁵. Κατά την πρόσφατη αναθεώρηση του ναυλοσυμφώνου οι συντάκτες του *Barecon* προέβησαν, προς αποφυγή αμφιβολιών, σε προσθήκες επισημαίνοντας ότι ο κύριος του πλοίου δεν ευθύνεται για την κατάσταση ή την καταλληλότητα του πλοίου²⁴⁶, κάνοντας ευθεία αναφορά στους όρους «condition» και «quality», ώστε με τον τρόπο αυτό να αναιρείται η ισχύς των «implied terms» της *Sale of Goods Act 1979*, όπως έχει κριθεί από τα δικαστήρια²⁴⁷. Η αποτελεσματικότητα της εν λόγω ρύθμισης θα κριθεί σε βάθος χρόνου ανάλογα με την ερμηνεία που θα επιλέξουν να υιοθετήσουν τα δικαστήρια κατά την ανάλυση της επίμαχης ρύθμισης.

²⁴³ Βλ. σχετ. *Barecon 2017*, part IV, ρήτρα 3

²⁴⁴ Βλ. σχετ. *Barecon 2017*, part IV, ρήτρα 6

²⁴⁵ Βλ. σχετ. *Sale of Goods Act 1979*, ss 13-14

²⁴⁶ Βλ. ως άνω ρήτρα 6

²⁴⁷ Βλ. σχετ. ο.π. *Nikaki Th.*, §13.4.2, σελ. 235-238

6.3. Ρήτρες που εφαρμόζονται σε πλοία νηολογημένα σε νηολόγια γυμνής ναύλωσης (Part V)

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία στροφή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση των κερδών τους στην πρακτική της παράλληλης νηολόγησης (parallel registration). Τα παράλληλα ή διπλά νηολόγια επιτρέπουν σε ένα πλοίο που έχει νηολογηθεί υπό μία σημαία (εθνική σημαία²⁴⁸/εθνικά νηολόγια), να υψώσει τη σημαία ενός δεύτερου κράτους για ορισμένη χρονική περίοδο. Ο συγκεκριμένος τύπος νηολογίου επιτρέπει στους ναυτικούς επιχειρηματίες να παρακάμψουν ένα σημαντικό πρόβλημα αναφορικά με την απασχόληση των ξένων πληρωμάτων. Συγκεκριμένα, παρέχει τη δυνατότητα ευελιξίας στους όρους απασχολήσεως παρακάμπτοντας τους όρους και τις διατυπώσεις που θέτει το κράτος της σημαίας του πλοίου π.χ. μειωμένες απαιτήσεις αναφορικά με τη νηολόγηση και την επάνδρωση των πλοίων, υψηλό ποσοστό απασχόλησης μη υπηκόων του κράτους της σημαίας, μειωμένο κόστος νηολογήσεως και επανδρώσεως. Επίσης, τα νηολόγια αυτού του τύπου προτιμώνται καθώς εξασφαλίζουν ένα ευρύ φάσμα προνομίων, όπως φορολογικά κίνητρα και διευκολύνσεις. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι η ανωτέρω πρακτική δεν ρυθμίζεται επί του παρόντος από κάποια διεθνή σύμβαση²⁴⁹ και επομένως η αποτελεσματικότητά της εξαρτάται από τη συμβατότητα των εννόμων τάξεων των εμπλεκόμενων κρατών.

²⁴⁸ Η απονομή της εθνικότητας μέσω της νηολόγησης έχει ιδιαίτερη σημασία για όλους τους κλάδους του δικαίου. Καθιστά το πλοίο επέκταση της Πολιτείας της οποίας φέρει τη σημαία και διέπει τις σχέσεις επ' αυτού στην ανοικτή θάλασσα. Καθορίζει τους κανόνες δημοσίου ναυτικού δικαίου τους οποίους οφείλει να τηρεί το πλοίο. Επίσης, η νηολόγηση καθορίζει το δίκαιο βάσει του οποίου θα κριθούν οι έννομες σχέσεις που απορρέουν από την ιδιοκτησία και την εκμετάλλευση του πλοίου, ήτοι τα εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου, προσφέροντας σταθερότητα και ασφάλεια δικαίου. Οι όροι πρόσβασης ενός πλοίου στο νηολόγιο και απονομής σε αυτό της αντίστοιχης εθνικότητας καθορίζονται κυριαρχικά από κάθε κράτος, εντός του πλαισίου που θέτει το δημόσιο διεθνές δίκαιο. Το ελληνικό δίκαιο, όπως και τα περισσότερα δυτικά δίκαια που εντάσσονται στην οικογένεια των «κλειστών νηολογίων», έχουν επιλέξει το κριτήριο της ιθαγένειας του κυρίου του πλοίου βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.*, ο.π. §403, σελ. 214 επ., §§499-500, σελ. 276-277

Επισημαίνεται ότι στο τμήμα 1 – γενικές διατάξεις (section 1) του VII μέρους της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS), απαριθμούνται οι υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας του πλοίου, ήτοι: i) να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα, ii) να εκδίδει έγγραφα, iii) λήψη μέτρων για την εξασφάλιση ασφάλειας, iv) λήψη μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, v) να ασκεί ποινική δικαιοδοσία σε θέματα συμπαίγνιας ή άλλων περιστατικών ναυσιπλοΐας, vi) υποχρέωση παροχής βοήθειας, v) απαγόρευση μεταφοράς δούλων, vi) υποχρέωση συνεργασίας για την καταστολή της πειρατείας.

²⁴⁹ Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τους Όρους Νηολόγησης των Πλοίων του 1986 (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986) περιέχει ρυθμίσεις σχετικές με τη νηολόγηση πλοίων σε νηολόγια γυμνής ναύλωσης, ωστόσο δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ.

Η πρακτική της παράλληλης νηολόγησης εφαρμόζεται κατά κανόνα στα πλαίσια της «ναύλωσης» γυμνού σκάφους²⁵⁰. Πράγματι, στις περισσότερες έννομες τάξεις που δέχονται την εφαρμογή της χρηματοδοτικής μίσθωσης σε πλοία, επιτρέπεται επίσης η εγγραφή στο νηολόγιο πλοίων στο όνομα του ναυλωτή-ναυτικού επιχειρηματία²⁵¹. Αυτό διευκολύνει το προσωρινό flagging out των πλοίων, χωρίς να θίγεται ο ουσιαστικός δεσμός της ιθαγένειας με τη χώρα του κυρίου²⁵². Έτσι, λοιπόν, για όσο διαρκεί η σύμβαση ναυλώσεως αναστέλλεται προσωρινά η κύρια νηολόγηση του πλοίου²⁵³, εκτός σε ότι αφορά τη μεταβίβαση της κυριότητας, τις υποθήκες και τα άλλα εμπράγματα βάρη²⁵⁴ που βαρύνουν το πλοίο, τα οποία εξακολουθούν να διέπονται από το δίκαιο που διέπει τη σύσταση τους, ήτοι το δίκαιο της κύριας νηολόγησης (εφόσον εφαρμοστέα είναι η *lex navis* ως προς τη σύσταση των ανωτέρω δικαιωμάτων). Συνεπώς, στην περίπτωση της παράλληλης νηολόγησης εφαρμόζονται κανόνες περισσότερων εννόμων τάξεων²⁵⁵, αφού το πλοίο διέπεται από το δίκαιο της σημαίας των ναυλωτών για τους σκοπούς της εγγραφής στο παράλληλο νηολόγιο, από το δίκαιο της κύριας νηολόγησης για τις προϋποθέσεις που αφορούν την επαναφορά σε αυτό και από τα δίκαια των λοιπών εννόμων τάξεων τα οποία διέπουν τη σύσταση των ενυπόθηκων δανείων και των εμπράγματων βαρών επί του πλοίου²⁵⁶.

²⁵⁰ Είναι πολύ πιθανό μια χώρα να διαθέτει νηολόγιο γυμνής ναύλωσης (BBC registry) και ανοιχτό νηολόγιο (ή σημαίες ευκαιρίας, FOC registry), ωστόσο δεν θα πρέπει να ταυτίζονται. Υπάρχουν αρκετά κοινά χαρακτηριστικά μεταξύ νηολογίων FOC και BBC, ωστόσο υπάρχει μια σειρά κριτηρίων που πρέπει να πληρούνται, προκειμένου να προσδιορισθεί εάν ένα πλοίο νηολογημένο σε μητρώο BBC μπορεί να θεωρηθεί ως πλοίο με σημαία FOC. Για τα κριτήρια βλ. σχετ. *Ademun-Odeke*, (2005): *An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law, Ocean Development & International Law*, Taylor & Francis Inc.

²⁵¹ Βλ. σχετ. υποσημείωση 27. Έτσι η Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία. Αντίθετα, η Μεγάλη Βρετανία το απαγορεύει ως αντίθετο στις επιταγές του διεθνούς δικαίου βλ. σχετ. *Αντάπαση, Α.*, ο.π., σελ. 461

²⁵² Στις μεν χώρες με υψηλό κόστος εκμετάλλευσης, δίνεται η δυνατότητα στους ναυτικούς επιχειρηματίες να νηολογούν τα πλοία σε οικονομικότερα νηολόγια, χωρίς να θίγεται η «οικονομική ιδιοκτησία»· οι δε χώρες με χαμηλό κόστους σημαία που δεν επιθυμούν να δημιουργήσουν ιδιαίτερες οικονομικές επιβαρύνσεις από χρηματοδοτήσεις, επιτρέπουν την εγγραφή στο νηολόγιο τους πλοίων που ανήκουν σε αλλοδαπούς εφόσον έχουν παραχωρηθεί κατά χρήση σε υπηκόους τους βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.*, ο.π. §70, σελ. 42

²⁵³ Κυρίως σε θέματα που αφορούν τις ναυτεργασιακές σχέσεις, αλλά και σε ζητήματα όπως η φορολογία, το μισθολόγιο, η περιβαλλοντική προστασία, η καταπολέμηση της πειρατείας, η πρόληψη της τρομοκρατίας κλπ. Βλ. σχετ. *Περάκης, Μ.*, (2010): *Σύγχρονες τάσεις αποδυνάμωσης του δεσμού μεταξύ της σημαίας του πλοίου και του εφαρμοστέου σε σχέση με αυτό δικαίου*, Πρακτικά και Εισηγήσεις 7^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα «Η νομική θέση των ναυτικών από διεθνή και συγκριτική άποψη» Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα (2013)

²⁵⁴ Αυτό ισχύει ακόμη και για τα ειδικά εμπράγματα δικαιώματα, όπως τα ναυτικά προνόμια, που δεν υποβάλλονται σε σύστημα συστατικής δημοσιότητας και εγγραφής σε δημόσιο βιβλίο (σε αντίθεση με το δικαίωμα κυριότητας και υποθήκης), βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.*, ο.π. §585, σελ. 322

²⁵⁵ Βλ. σχετ. *Περάκης, Μ.*, ο.π. σελ. 2

²⁵⁶ Βλ. σχετ. *Ademun-Odeke*, ο.π. σελ. 345, Το άρθρο 16 και 17 παρ. 2 του Νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας του Ηνωμένου Βασιλείου (Merchant Shipping Act – MSA 1995) προβλέπει ακριβώς αυτές τις δυνατότητες.

Μολονότι, η μεταβολή της σημαίας ελέγχεται σε πολλά επίπεδα (π.χ. απαιτείται έγκριση του ενυπόθηκου δανειστή) παραμένει σοβαρό πρόβλημα διότι γεννά σύνθετα ζητήματα διαχρονικού εφαρμοστέου δικαίου, με δυσχέρειες που προκαλούνται είτε από την αδυναμία παράλληλης εφαρμογής δύο δικαίων, είτε από την υποβάθμιση της μίας έννομης τάξης σε σχέση με την άλλη²⁵⁷.

Η πέμπτη ενότητα του ναυλοσυμφώνου εμπεριέχει ρήτρες που ρυθμίζουν τη διαδικασία καταχώρησης του πλοίου σε νηολόγια γυμνής ναύλωσης και εφαρμόζονται εφόσον υφίσταται σχετική συμφωνία των μερών που δηλώνεται στο πλαίσιο 29 (Part I) της σύμβασης. Κατά την τελευταία αναθεώρηση του Barecon, η ρύθμιση βελτιώθηκε σημαντικά προκειμένου να συμπεριλάβει και ζητήματα που ανέκυπταν συχνότατα στην πράξη, όπως επί παραδείγματι την υποχρεωτική διαγραφή του σκάφους από το νηολόγιο «γυμνής ναύλωσης» μετά τη λήξη της σύμβασης. Τις περισσότερες φορές πρόκειται για μία διαδικασία που διενεργείται αυτομάτως. Ωστόσο σε κάποιες έννομες τάξεις το δικαίωμα διαγραφής παρέχεται μόνο στους ναυλωτές. Για το λόγο αυτό η συντακτική επιτροπή του Barecon συμπεριέλαβε ειδική πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία οι ναυλωτές οφείλουν, κατά τη λήξη της σύμβασης ανεξαρτήτως αιτίας, να μεριμνήσουν για την άμεση διαγραφή του πλοίου από το νηολόγιο «γυμνής ναύλωσης». Επίσης οι ναυλωτές ευθύνονται για την πληρωμή όλων των τελών και δαπανών που προβλέπονται για την καταχώρηση του πλοίου στο νηολόγιο, καθώς και τη διάγραφή του από αυτό. Τέλος, προβλέπεται ότι σε περίπτωση διαγραφής του πλοίου από το νηολόγιο «γυμνής ναύλωσης», εξαιτίας παράβασης των υποχρεώσεων του κυρίου, οι ναυλωτές θα έχουν το δικαίωμα να λύσουν πάραυτα τη σύμβαση, χωρίς να θίγονται τυχόν άλλες αξιώσεις τους σε βάρος του κυρίου. Μολονότι, η ρύθμιση κρίνεται αρκετά επιτυχής θεωρείται ότι πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο περαιτέρω τροποποιήσεων αναφορικά με τα εμπλεκόμενα νηολόγια γυμνής ναύλωσης, δεδομένου ότι οι πρακτικές που εφαρμόζει κάθε χώρα διαφέρουν. Συνιστάται, επίσης, η προσθήκη σχετικής ρύθμισης βάσει της οποίας θα χορηγείται στον κύριο του πλοίου το δικαίωμα να προβεί σε διαγραφή του πλοίου από το νηολόγιο «γυμνής ναύλωσης», χωρίς να απαιτείται η συνδρομή των ναυλωτών²⁵⁸.

²⁵⁷ Βλ. σχετ. *Αθανασίου, Α.*, ο.π. §587, σελ. 323

²⁵⁸ Βλ. σχετ. ο.π. *Rygh K.E.*, σελ. 26 <<http://www.sjorettforeningen.no/site/wp-content/uploads/2018/06/Barecon-2018-Karl-Even-Rygh.pdf>>

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το ναυλοσύμφωνο Barecon έχει αποτελέσει για περισσότερο από τέσσερις δεκαετίες ένα από τα πιο επιτυχημένα και, ίσως, την πιο διαδεδομένη τυποποιημένη σύμβαση της BIMCO στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Στην παρούσα μελέτη επιχειρήθηκε μία συνοπτική παρουσίαση και αξιολόγηση της τελευταίας αναθεωρημένης έκδοσης του ναυλοσυμφώνου, η οποία φιλοδοξεί να υπηρετήσει επιτυχώς τις ανάγκες του ναυτιλιακού κλάδου τα επόμενα 10-15 χρόνια. Από την συγκριτική και ερμηνευτική προσέγγιση που ακολουθήθηκε, επιβεβαιώνεται με τον πλέον διαυγή τρόπο ότι το νέο ναυλοσύμφωνο επιδιώκει να αντιμετωπίσει τα μειονεκτήματα του προηγούμενου συμβατικού καθεστώτος, διατηρώντας όμως τις κατευθυντήριες αρχές των πρότερων εκδόσεων.

Η νέα έκδοση έχει προσαρμοστεί στις νομολογιακές εξελίξεις που σημειώθηκαν τα τελευταία χρόνια, με προσθήκες και τροποποιήσεις οι οποίες συμβάλλουν στην αποσαφήνιση και στην επίλυση κρίσιμων νομικών ζητημάτων, τα οποία ανέκυψαν στο παρελθόν. Η αναθεώρηση της ρήτρας για την ασφάλιση αποτελεί το, πλέον, χαρακτηριστικό παράδειγμα και την απόδειξη ότι η συντακτική επιτροπή του Barecon αφουγκράστηκε τις ανάγκες της ναυτιλιακής αγοράς και ανταποκρίθηκε άμεσα σε αυτές. Στα πλαίσια του αναμενόμενου εκσυγχρονισμού ενσωματώθηκαν νέες και πρότυπες ρήτρες, ώστε να εξασφαλιστεί η εναρμόνιση του ναυλοσυμφώνου με τις σύγχρονες εμπορικές πρακτικές και η συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις και τους κανονισμούς. Επίσης, η νέα έκδοση παρέχει στα συμβαλλόμενα μέρη περισσότερες εναλλακτικές, ορίζοντας παράλληλα μια προκαθορισμένη επιλογή, καλύπτοντας έτσι αποτελεσματικά όλα τα ενδεχόμενα και τα πιθανά κενά. Εξάλλου το ίδιο το ναυλοσύμφωνο, εισάγει όπως προεκτέθηκε και κάποιους ερμηνευτικούς κανόνες οι οποίοι συμβάλλουν στην πρακτική χρήση του. Αξιοσημείωτη είναι, τέλος, η προσπάθεια βελτίωσης της διατύπωσης του ναυλοσυμφώνου, προκειμένου να εξυπηρετεί, όχι μόνο, τον σαφή καθορισμό των υποχρεώσεων των συμβαλλομένων μερών κατά τρόπο ώστε να αποφεύγονται οι αμφισβητήσεις και οι προστριβές, αλλά να καθιστά σαφέστερη και ευκολότερη την ανάγνωση των όρων της σύμβασης.

Μολονότι, οι αλλαγές που επήλθαν τόσο στη διατύπωση, όσο και στο περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου είναι αρκετές και εντοπίζονται, σχεδόν, στο σύνολο

του, οι συντάκτες του Barecon κατάφεραν να παραμείνουν συνεπείς στον αρχικό τους στόχο, ήτοι να διατηρήσουν αναλλοίωτη τη βασική δομή της σύμβασης, η οποία έχει λειτουργήσει αποτελεσματικά για πολλές δεκαετίες. Ειδικότερα, σκοπός της συντακτικής επιτροπής του Barecon υπήρξε ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση της πρότυπης σύμβασης, χωρίς όμως να διαταραχθούν οι ισορροπίες δικαιωμάτων και υποχρεώσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, οι οποίες διαμορφώθηκαν και παγιώθηκαν στο πέρασμα των χρόνων. Έτσι, ενώ έχουν συμπεριληφθεί αρκετές νέες ρυθμίσεις, οι οποίες επιβάλλουν πρόσθετες υποχρεώσεις και ευθύνες στους συμβαλλομένους, η σύμβαση παραμένει κατά το δυνατόν ισορροπημένη ικανοποιώντας τις απαιτήσεις των εκπροσώπων όλων των εμπλεκόμενων επαγγελματικών ομάδων.

Αν και απώτερος σκοπός των συντακτών του Barecon υπήρξε η αποτελεσματική χρήση του, χωρίς να απαιτείται η εισαγωγή πρόσθετων ρητρών από τα μέρη, ωστόσο η προσπάθεια αυτή είναι εκ των πραγμάτων καταδικασμένη, δεδομένου ότι το ναυλοσύμφωνο συνιστά μία πρότυπη σύμβαση που αντανακλά τις γενικές συνθήκες και πρακτικές της ναυτιλιακής αγοράς. Συνεπώς, παρά την λεπτομερή και αναλυτική διατύπωση του, οι συμβαλλόμενοι θα πρέπει να αξιολογήσουν τις ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης και να προβούν σε συμπληρώσεις, διορθώσεις και διαγραφές, προσθέτοντας και διαγράφοντας ρήτρες και ρυθμίσεις, προκειμένου να προσαρμόσουν το έντυπο κείμενο στις ανάγκες τους και να κατοχυρώσουν πληρέστερα τα συμφέροντά τους. Άλλωστε η νέα έκδοση είναι τόσο απλή και ευέλικτη, ώστε να προσαρμόζεται ευχερώς στις σύνθετες και μεταβαλλόμενες ανάγκες των μερών.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η συντακτική επιτροπή του Barecon δεν αξιοποίησε πλήρως την ευκαιρία για να προβεί σε εκτεταμένες αλλαγές και να αποσαφηνίσει όλα τα ανακύπτοντα ζητήματα. Εντούτοις, η νέα έκδοση είναι πιο σαφής, ευέλικτη και διατηρεί σε μεγάλο βαθμό την απαραίτητη ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των συμβαλλομένων. Μολονότι, λοιπόν, χρειάζεται συχνά κάποιος χρόνος για την υιοθέτηση μιας νέας μορφής σύμβασης, το Barecon 2017 αναμένεται να γίνει σύντομα αποδεκτό από την αγορά ως η κατεξοχήν προδιατυπωμένη σύμβαση για τις «ναυλώσεις» γυμνού σκάφους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- ◆ *Αθανασίου, Α.* (2015): Η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης – Σύγκρουση κανόνων ναυτικού δικαίου και δικαίου αφερεγγυότητας, Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ, Αθήνα
- ◆ *Αντάπασης, Α.* (1994): Εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο και προστασία των ναυτικών δανειστών, Πρακτικά και Εισηγήσεις 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα «Η προστασία των ναυτικών δανειστών», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- ◆ *Βλάχος Γ., Ψυχού Ε.* (2011): Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
- ◆ *Δελούκας, Ν.* (1979): Ναυτικόν Δίκαιον, 2^α Έκδοση, Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- ◆ *Θεοχαρίδης, Γ.* (2010): Ασφάλιση συμφερόντων ενυπόθηκου δανειστή πλοίου, Πρακτικά και Εισηγήσεις 6^ο Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα «Τα σύγχρονα προβλήματα της θαλάσσιας ασφάλισης», Αθήνα-Κομοτηνή
- ◆ *Καμβύσης, Α.* (1982): Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον (Κατ'άρθρον ερμηνεία – Σχόλια - Νομολογία Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και λοιπών συναφών διατάξεων), Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- ◆ *Κιάντος, Β.* (1974): Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Πανεπιστημιακά Παραδόσεις, Τεύχος Β', Θεσσαλονίκη – Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- ◆ *Κιάντου – Παμπούκη, Α.* (2007): Τόμος Δεύτερος, Ναύλωση – Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων, Έκδοση Έκτη, Αθήνα – Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- ◆ *Κοροτζής, Ι.* (2005): Ναυτικό Δίκαιο (Κατ' άρθρο ερμηνεία του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και των κυριότερων νεότερων νομοθετημάτων και διεθνών συμβάσεων), Τόμος Δεύτερος, Αθήνα- Κομοτηνή: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- ◆ *Μάνθος, Α.* (2010): Η διάσπαση της αρχής της σχετικότητας των ενοχών και η σύμβαση υπέρ τρίτου – συγκριτικές παρατηρήσεις στο αγγλικό και το ελληνικό δίκαιο, Διδακτορική Διατριβή, ΕΚΠΑ
- ◆ *Παγουλάτος, Μ.* (1966): Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής, Αθήνα: Τυπ. Μαυρίδη.
- ◆ *Περάκης, Μ.,* (2010): Σύγχρονες τάσεις αποδυνάμωσης του δεσμού μεταξύ της σημαίας του πλοίου και του εφαρμοστέου σε σχέση με αυτό δικαίου, Πρακτικά και Εισηγήσεις 7^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου με θέμα «Η νομική θέση των ναυτικών από διεθνή και συγκριτική άποψη» Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα (2013)

- ◆ *Πουλαντζάς, Ν.* (1998): *Ναυτικό Δίκαιο*, Τεύχος Α΄, Αθήνα: Εκδόσεις Α. Σταμούλης.
- ◆ *Ρόκας, Ι.* (1991): *Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Αθήνα: Εκδόσεις Σμπύλιας «ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ».
- ◆ *Ρόκας, Ι.* (2014): *Ασφαλιστικό Δίκαιο - Εισηγήσεις*, 3^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.
- ◆ *Σχινάς, Ι.* (1995): *Συμβατική ελευθερία, στάθμιση συμφερόντων και δημόσια τάξη στο δίκαιο της ναύλωσης*, Πρακτικά και Εισηγήσεις 2^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου με θέμα «Εκμετάλλευση του πλοίου και συμβατική ελευθερία», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Πειραιάς.
- ◆ *Χριστοδούλου, Φ.* (1995): *Όρια ελευθερίας των συμβάσεων στην ναύλωση, Η απαγόρευση των απαλλακτικών ρητρών στη ρύθμιση της ευθύνης του εκναυλωτή κατά το ελληνικό δίκαιο*, Πρακτικά και Εισηγήσεις 2^{ου} Διεθνούς Ναυτικού Συνεδρίου με θέμα «Εκμετάλλευση του πλοίου και συμβατική ελευθερία», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Πειραιάς 2000

Άρθρα σε νομικά περιοδικά ή τιμητικούς τόμους

- ◆ *Γράβαρης, Β. Γ.* (1980): *Μίσθωσις γυμνού πλοίου*, Επιθεώρησις του Εμπορικού Δικαίου, σελ. 1-24, Αθήνα
- ◆ *Παπαχρονόπουλος, Ν.* (2000): *Το ασφαλιστικό συμφέρον ως προϋπόθεση του κύρους της ασφαλίσεως κατά ζημιών*, ΕλλΔνη, σελ. 1264,
- ◆ *Σαρλής, Π.* (1968): *Η ναύλωση εν στενή εννοία και η σύμβασις μεταφοράς πραγμάτων*, Επιθεώρησις του Εμπορικού Δικαίου, Τόμος ΙΘ΄, σελ. 321-340, Αθήνα

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- ◆ *Baughen S., Pr.* (2016): *Lease finance and demise charters – lessors’ risks and liabilities*, In: Soyer B., Tettenborn A., **Ship Building, Sale and Finance**, New York: Informa Law from Routledge, pp. 188-211.
- ◆ *Davis M.*, (2005): *Bareboat Charters*, Second Edition, Informa Law from Routledge.
- ◆ *Eder E., Bennett H., Berry S., Foxton D., and Smith Ch.*, (2015): *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 23rd Edition, London: Sweet and Maxwell/Thomson Reuters.
- ◆ *Gaskell N.J.J., Debattista C., and Swatton R.J.*, (1987): *Chorley and Giles’ Shipping Law*, 8th Edition, London: Pitman.
- ◆ *Goldrein I., Turner P., and others*, (1998): *Ship Sale and Purchase*, 3rd Edition, London - Hong Kong: Lloyd’s of London Press.

- ◆ *Gorton L., Ihre R.*, (1986): A practical guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts, Lloyd's of London Press.
- ◆ *Gorton L., Ihre R., and Sandevan A.*, (1999): Shipbroking and Chartering Practice, 5th Edition, London - Hong Kong: Lloyd's of London Press.
- ◆ *Hunter G.*, (2018): Smart Contracts-The Bimco Experience, 14^o Annual International Colloquium «New Technologies and Shipping/Trade Law, 10-11 September 2018, Swansea University.
- ◆ *Martin-Clark D.*, (2014): Charterparties, In: Attard D. J, **The Imli Manual on International Maritime Law**, Volume II: Shipping Law, Oxford, University Press, pp. 267-269.
- ◆ *Nikaki Th.*, (2016): Financing newbuildings vessels and Barecon 2001: a fair deal?, In: Soyer B., Tettenborn A., **Ship Building, Sale and Finance**, New York: Informa Law from Routledge, pp. 212-240.
- ◆ *Stopford M.*, (2009): Maritime Economics, 3rd Edition, Routledge, London and New York
- ◆ *Wilson J.*, (2010): Carriage of Goods by Sea, 7th Edition, Harlow, Pearson Longman.

Άρθρα στο διαδίκτυο-Ηλεκτρονικές πηγές-Περιοδικά

- ◆ *Παπαγιαννόπουλος, Α.*, (2017): Principal της Common Progress Co Na SA και President Designate της διεθνούς ναυτιλιακής οργάνωσης Bimco, ομιλία-παρέμβαση στο 3^ο Ναυτιλιακό Συνέδριο της Ναυτεμπορικής με θέμα «Η ναυτιλία αρωγός στην προσπάθεια της Ευρώπης να πρωταγωνιστήσει στο παγκόσμιο εμπόριο»
- ◆ *Ademun-Odeke*, (2005): An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law, Ocean Development & International Law, Taylor & Francis Inc.
- ◆ Ιστοσελίδα της Bimco για θέματα που αφορούν την ιστορία και τις δραστηριότητες της <<https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-history>>
- ◆ Βάση δεδομένων για πρόσβαση σε αποφάσεις και νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων <<http://www.bailii.org>>
- ◆ Ιστοσελίδα του αλληλασφαλιστικού οργανισμού Steamship Mutual με σχολιασμένες αποφάσεις και νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων <<https://www.steamshipmutual.com>>
- ◆ Ιστοσελίδα του Δικηγορικού Γραφείου Clyde & Co με σχολιασμένες αποφάσεις και νομολογία αγγλικών δικαστηρίων <<https://www.clydeco.com/insight/article/the-chem-orchid-is-physical-redelivery-necessary-to-terminate-a-bareboat-charter>>, <<https://www.clydeco.com/insight/article/what-are-the-implications-of-the-ocean-victory-case>>

- ◆ Πρότυπο Ναυλοσύμφωνο Barecon 2017 – Explanatory Notes. Το κείμενο του ναυλοσυμφώνου και οι επεξηγηματικές σημειώσεις διατίθενται μέσω της ιστοσελίδας της BIMCO <<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017>>
- ◆ *Dass P.*, (February 2016): Singapore: The Chem Orchid: Proper Termination Of A Bareboat Charter Party, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα Mondaq <http://www.mondaq.com/x/466542/Marine+Shipping/The+Chem+Orchid+Proper+Termination+Of+A+Bareboat+Charter+Party>
- ◆ *Girvin S.*, (December 2017): The obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα της Νομικής Σχολής Ναυτικού Δικαίου του Πανεπιστημίου της Σιγκαπούρης <<https://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1711.pdf>>
- ◆ *Girvin S.*, (March 2017): The safe port in Maritime Law: Decade of certainty or muddier waters?, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα της Νομικής Σχολής Ναυτικού Δικαίου του Πανεπιστημίου της Σιγκαπούρης <<https://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1702.pdf>>
- ◆ *Dr. Schwampe D., Dr. Guth M.*, (June 2018): The new Barecon 2017 insurance clause”, IUMI Eye Newsletter, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα της Διεθνούς Ενώσεως Θαλάσσιων Ασφαλίσεων - The International Union of Marine Insurance (IUMI) <<https://iumi.com/news/iumi-eye-newsletter-june-2018/the-new-barecon-2017-insurance-clause>>
- ◆ *Rygh K.E.*, Member of BIMCO DC and BARECON subcommittee, (26 June 2018): Barecon 2017, Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα της Νορβηγικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου (NMLA) μέλους της Διεθνούς Ναυτιλιακής Επιτροπής (CMI) <<http://www.sjorettforeningen.no/site/wp-content/uploads/2018/06/Barecon-2018-Karl-Even-Rygh.pdf>>
- ◆ Νομικό άρθρο με θέμα “Joint Insurance-Why should you care?” (15/02/2018), Δημοσιεύθηκε στην ιστοσελίδα του αλληλασφαλιστικού οργανισμού Skuld [<https://www.skuld.com/topics/legal/pi-and-defence/joint-insurance---why-should-you-care/>>
- ◆ *Pijaca M., Bulum B.*, (2016): Insurance of Risks Under the Bareboat Charter Contract, Δημοσιεύθηκε στη διαδικτυακή πύλη επιστημονικών περιοδικών της Κροατίας <https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=260673&lang=en>
- ◆ The Journal of International Maritime Law/ Volume 23/Issue 1, 1 February 2017/Reviews/Book Reviews: Ship Building, Sale and Finance - JIML 23 (2017) 1, 57-61,
- ◆ The Journal of International Maritime Law/ Volume 23/Issue 6, 1 December 2017/Articles/Remedies for late payment of charter hire - JIML 23 (2017) 6, 443-452

- ◆ The Journal of International Maritime Law/ Volume 23/Issue 1, 1 February 2017/Articles/The Torrey Canyon fifty years on: the legal legacy - JIML 23 (2017) 1, p. 31.

Νομολογία

Ελληνική

- ◆ ΑΠ 1529/2017 (ΝΟΜΟΣ)
- ◆ ΑΠ 665/2010 (Α1, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ)
- ◆ ΑΠ 1671/2008 (ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΔΣΑ)
- ◆ Εφ.Αθ 2551/1974, ΕΕπμΔ 1975 (279)
- ◆ Εφ.Πειρ 1961/1988 ΕΝΔ 1988 (409)
- ◆ ΕφΠειρ 2/1998 ΕΕμπΔ 1998 (121)
- ◆ ΕφΠειρ 273/1999 ΕΕμπΔ 2000 (117)
- ◆ ΕφΠειρ 300/2004 ΕΝΑΥΤΔ 2004/126
- ◆ ΕφΠειρ 452/2008 ΕΠΙΣΚΕΜΠΔ 2008/1086 ΕΝΑΥΤΔ 2009/39
- ◆ ΕφΠειρ 529/2014 (ΝΟΜΟΣ)
- ◆ Εφ.Πειρ 107/2015 Δ/ΝΗ 2016/477
- ◆ ΠΠΠειρ 209/1987 ΕΝΔ 1988 (14)
- ◆ ΕιρΠειρ 34/2017 (ΝΟΜΟΣ)

Ξενόγλωσση

- ◆ Adamastos Shipping Co Ltd v Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd (The Saxon Star) [1959] AC 133.
- ◆ Attica Sea Carriers Corporation v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei GmbH [1976] 1 Lloyd's Rep 250
- ◆ Baumwoll Manufactur Von Carl Scheibler v. Gilchrest & Co [1892] 1 Q.B. 253 at 261, Baumwoll v. Furness [1893] A.C 8 at 14
- ◆ Burges v Wickham (1863) 3 B. & S. 669
- ◆ BW Gas AS v. AS Shipping Ltd [2010] EWCA 68; [2010] 2 Lloyd's Rep 626 [39] (Rix LJ)
- ◆ Chatsworth Investments Ltd v. Cussins (Contractors) Ltd [1969] 1 All ER 143
- ◆ CMA CGM S.A v. Classica Shipping Co Ltd [2004] EWCA Civ 114 (The CMA Djakarta)
- ◆ Cockell v. Taylor (1852) 15 Beav 103 (Ch), 118-119 (Romilly MR)
- ◆ Compania sud Americana de Vapores v. Shipmair B.V. (The Teno) [1977] 2 Lloyd's Rep 289.
- ◆ Delaware North Marine Experience Pty Ltd v The Ship 'Eye-Spy' [2017] FCA 708; [2017] 2 Lloyd's Rep 463

- ◆ Dutton v Powles (1862) 31 L.J.Q.B. 191, Alfred C. Toepfer Schiffahrtsgesellschaft GmbH v Tossa
- ◆ Edward Nelson & Co Ltd v. Faber & Co [1903] 2 KB 367 (KB), 375 (Joyce J)
- ◆ Empresa Cubana Importada de Alimentos “Alimport” v Iasmos Shipping Co SA (The Good Friend) [1984] 2 Lloyd’s Rep. 586
- ◆ Eridania SpA v Rudolf A Oetker (The Fjord Wind) [2000] 2 Lloyd’s Rep 191
- ◆ Gard Marine & Energy Limited v China National Chartering Co Ltd (The Ocean Victory) [2017] UKSC 35
- ◆ Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd [1961] 2 Lloyd’s Rep 478
- ◆ Howard Marine and Dredging Co Ltd v. A Ogden & Sons (Excavations) Ltd [1978] 1 Lloyd’s Rep. 334
- ◆ IMT Shipping and Chartering GmbH v Changsung Shipping Company Limited (The Zenovia) [2009] EWHC 739 (Comm)
- ◆ Koch Marine Inc v. D’ Amica Societa di Navigazione arL (The Elena D’ Amico) [1980] 1 Lloyd’s Rep 75
- ◆ Kopitoff v. Wilson (1876) 1 QBD 377 at p 380
- ◆ Leeds Shipping Co Ltd v Société Française Bunge (The Eastern City) [1958] 2 Lloyd’s Rep 127, 131
- ◆ Linden Gardens Trust Ltd v. Lenesta Sludge Disposals Ltd [1993] 3 All ER 417 (HL)
- ◆ London Arbitration 14/13 (2013) 880 LMLN 3
- ◆ Marbienes Compania Naviera SA v. Ferrostaal AG (The Democritos) [1976] 2 Lloyd’s Rep 149.
- ◆ Mardorf Peach and Co Ltd v. Attica Sea Carriers Corporation of Liberi (The Laconia) [1977] 1 Lloyd’s Rep. 315
- ◆ Martin v Southwark (1903) 24 S Ct 1.
- ◆ McFadden Brothers & Co v. Blue Star Line Ltd [1905] 1 KB 697, pp. 703-705
- ◆ Mclver v Tate Steamers [1903] 1 KB 362, The Makedonia [1962] 1 Lloyd’s Rep. 316
- ◆ Modern Engineering (Bristol) Ltd v. Gilbert Ash (Northern) Ltd [1974] AC 689 at p.718 per Lord Reid
- ◆ Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries SA v. Shipping Corporation of India (The Kanchenjunga) [1990] 1 Lloyd’s Rep 391 at 397
- ◆ North Star Ship Chandler v. Giuseppe Di Victorio (The), [1998] 1 Lloyd’s Rep 136 at 156-9.
- ◆ Nothern Commercial Co v Lindblom (1908) 162 F 250 (9th Cir), 254
- ◆ Parsons Corp v Scheepvaartonderneming (The Happy Ranger) [2006] EWHC 122; [2006] 1 Lloyd’s Rep. 649
- ◆ President of India v. West Coast Steamship Co (The Portland Trader) [1963] 2 Lloyd’s Rep 278, 280-281 (Dist Ct, Oregon) (υποσημ. 50)
- ◆ Smith v. South Wales Switchgear Co Ltd [1978] 1 WLR 165.

- ◆ Spar Shipping A.S v. Grand China Logistics Holding (Group) Co. Ltd [2016] EWCA CIV 982.
- ◆ Stanton v Richardson (1874) L.R 9 C.P 390; επικυρώθηκε (1875) 45 L.J.Q.B 78 HL
- ◆ Tattersall v National Steamship Co (1884) 12 Q.B.D 297
- ◆ Tharros Shipping Co Ltd and Den Norske Bank plc v. Bias Shipping Ltd, Bulk Shipping AG and Bulk Oil AG: Bulk Shipping AG and Bulk Oil AG v. Tharros Shipping Co Ltd, Den Norske Bank plc and Theodore Halkedis (The Griparion) (No 2) [1994] 1 Lloyd's Rep 533.
- ◆ The Chem Orchid [2014] SGHCR 1; [2014] 1 Lloyd's Rep. 520.
- ◆ The Span Terza (No 2) [1984] 1 Lloyd's Rep 119
- ◆ Tolhurst v. The Associated Portland Cement Manufacturers (1900) Limited [1902] 2 KB 660 (CA), [1903]AC 414 (HL)
- ◆ Union of India v NV Reederij Amsterdam (The Amstelslot) [1963] 2 Lloyd's Rep 223

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ

1. Place and date	
2. Owners (Cl. 1) (i) Name: (ii) Place of registered office: (iii) Law of registry:	3. Charterers (Cl. 1) (i) Name: (ii) Place of registered office: (iii) Law of registry:
4. Vessel (Cl. 1 and 3) (i) Name: (ii) IMO number: Click here to enter text. (iii) Flag State: (iv) Type:	(v) GT/NT: / (vi) Summer DWT: (vii) When/where built: / (viii) Classification Society:
5. Date of last special survey by the Vessel's Classification Society	6. Validity of class certificates (state number of months to apply) (i) Delivery (Cl. 3): (ii) Redelivery (Cl. 10):
7. Latent Defects (state number of months to apply) (Cl. 1, 3)	8. Port or place of delivery (Cl. 3)
9. Delivery notices (Cl. 4) days' approximate notices and days' definite notices	10. Time for delivery (Cl. 4)
11. Cancelling date (Cl. 4, 5)	12. Port or place of redelivery (Cl. 10)
13. Redelivery notices (Cl. 10) days' approximate notices and definite notices	14. Trading limits (Cl. 11)
15. Bunker fuels, unused oils and greases (optional, state if (a) (actual net price), or (b) (current net market price) to apply) (Cl. 9)	16. Charter period (Cl. 2)
17. Charter hire (state currency and amount) (Cl. 2, 10 and 15) (i) Charter hire: (ii) Charter hire for optional period:	18. Optional period and notice (Cl. 2) (i) State extension period in months: (ii) State when declarable:
19. Rate of interest payable (Cl. 15(g))	20. Owners' bank details (state beneficiary and bank account) (Cl. 15)

21. New class and other regulatory requirements (Cl. 13(b)) (i) State if 13(b)(i) or (ii) to apply: (ii) Threshold amount (AMT): (iii) Vessel's expected remaining life (VEL) in years:	
22. Mortgage(s), if any (state if 16(a) or (b) to apply; if 16(b) applies state date of Financial Instrument and name of Mortgagee(s)/Place of business) (Cl. 1, 16)	
23. Insured Total Loss value (Cl. 17)	24. Insuring party (state if Cl. 17(b) (Charterers to insure) or Cl. 17(c) (Owners to insure) to apply)
25. Performance guarantee (state amount and entity) (Cl. 27) (optional)	
26. Dispute Resolution (state 33(a), 33(b), 33(c) or 33(d); if 33(c) is agreed, state Singapore or English law; if 33(d) is agreed, state governing law and place of arbitration) (Cl. 33) (d) -	
27. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether PART III applies and if "yes", complete details below) (optional) Yes (i) Name of Builders: (ii) Hull number: (iii) Date of newbuilding contract: (iv) Liquidated damages for physical defects or deficiencies (state party): (v) Liquidated damages for delay in delivery (state party):	
28. Purchase Option (indicate with "yes" or "no" whether PART IV applies) (optional) Yes	29. Bareboat Charter Registry (indicate with "yes" or "no" whether PART V applies and if "yes", complete details below) (optional) Yes (i) Underlying Registry: (ii) Bareboat Charter Registry:
30. Notices to Owners (state full style details for serving notices) (Cl. 34)	31. Notices to Charterers (state full style details for serving notices) (Cl. 34)

It is mutually agreed that this Charter Party shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include PART I and 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 but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and only form part of this Charter Party if expressly agreed and stated in Box 27, 28 and 29. If PART III and/or PART IV and/or PART V applies, it is further agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

1 **1. Definitions**

2 In this Charter Party:

3 "Banking Day" means a day on which banks are open in the places stated in Boxes 2, 3, 30 and 31, and, for
4 payments in US dollars, in New York.

5 "Charterers" means the party identified in Box 3.

6 "Crew" means the Master, officers and ratings and any other personnel employed on board the Vessel.

7 "Financial Instrument" means the mortgage, deed of covenant or other such financial security instrument as
8 identified in Box 22.

9 "Flag State" means the flag state in Box 4 or such other flag state to which the Charterers may have re-
10 registered the Vessel with the Owners' consent during the Charter Period.

11 "Latent Defect" means a defect which could not be discovered on such an examination as a reasonably careful
12 skilled person would make.

13 "Owners" means the party identified in Box 2.

14 "Total Loss" means an actual, constructive, compromised or agreed total loss of the Vessel under the
15 insurances.

16 "Vessel" means the vessel described in Box 4 including its equipment, machinery, boilers, fixtures and fittings.

17 **2. Charter Period**

18 The Owners have agreed to let and the Charterers have agreed to hire the Vessel for the period stated in Box
19 16 ("Charter Period").

20 The Charterers shall have the option to extend the Charter Period by the period stated in Box 18(i) at the rate
21 stated in Box 17(ii), which option shall be exercised by written notice to the Owners latest as stated in Box
22 18(ii).

23 Subject to the terms and conditions herein provided, during the Charter Period the Vessel shall be in the full
24 possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in
25 every respect.

26 **3. Delivery**

27 (not applicable when Part III applies, as stated in Box 27)

28 (a) The Owners shall deliver the Vessel in a seaworthy condition and in every respect ready for service under this
29 Charter Party and in accordance with the particulars stated in Boxes 4 to 6.

30 If the Charterers have inspected the Vessel prior to delivery, the Vessel shall be delivered by the Owners in the
31 same condition as at the time of inspection, fair wear and tear excepted.

32 The Vessel shall be delivered by the Owners and taken over by the Charterers at the port or place stated in Box
33 8 at such readily accessible safe berth or mooring as the Charterers may direct.

34 (b) The Vessel shall be properly documented on delivery in accordance with the laws and regulations of the Flag
35 State and the requirements of the Classification Society stated in Box 4. The Vessel upon delivery shall have her
36 survey cycles up to date and class certificates valid and unextended for at least the number of months stated in

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

- 37 Box 6(i) free of any conditions or recommendations. If Box 6(i) is not filled in, then six (6) months shall apply.
- 38 (c) The delivery of the Vessel by the Owners and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a
39 full performance by the Owners of all the Owners' obligations under this Clause, and thereafter the Charterers
40 shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions,
41 representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be liable for
42 the cost of but not the time for repairs or renewals arising out of Latent Defects in the Vessel existing at the
43 time of delivery under this Charter Party, provided such Latent Defects manifest themselves within the number
44 of months after delivery stated in Box 7. If Box 7 is not filled in, then twelve (12) months shall apply.
- 45 **4. Time for Delivery**
- 46 (not applicable when Part III applies, as stated in Box 27)
- 47 The Vessel shall not be delivered before the date stated in Box 10 without the Charterers' consent and the
48 Owners shall exercise due diligence to deliver the Vessel not later than the date stated in Box 11.
- 49 The Owners shall keep the Charterers informed of the Vessel's itinerary for the voyage leading up to delivery
50 and shall serve the Charterers with the number of days approximate/definite notices of the Vessel's delivery
51 stated in Box 9. Following the tender of any such notices the Owners shall give or allow to be given to the
52 Vessel only such further employment orders as are reasonably expected when given to allow delivery to occur
53 by the date notified.
- 54 **5. Cancelling**
- 55 (not applicable when Part III applies, as stated in Box 27)
- 56 (a) Should the Vessel not be delivered by the cancelling date stated in Box 11, the Charterers shall have the option
57 of cancelling this Charter Party.
- 58 (b) If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners may, as soon as they are in
59 a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof
60 to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be
61 declared within three (3) Banking Days of the receipt by the Charterers of such notice. If the Charterers do not
62 then exercise their option of cancelling, the readiness date stated in the Owners' notice shall be substituted for
63 the cancelling date stated in Box 11 for the purpose of this Clause 5 (Cancelling).
- 64 (c) Cancellation under this Clause 5 (Cancelling) shall be without prejudice to any claim the Charterers may
65 otherwise have against the Owners under this Charter Party.
- 66 **6. Familiarisation**
- 67 (a) The Charterers shall have the right to place a maximum of two (2) representatives on board the Vessel at their
68 sole risk and expense for a reasonable period prior to the delivery of the Vessel.
- 69 The Charterers and the Charterers' representatives shall sign the Owners' usual letter of indemnity prior to
70 embarkation.
- 71 (b) The Owners shall have the right to place a maximum of two (2) representatives on board the Vessel at their
72 sole risk and expense for a reasonable period prior to the redelivery of the Vessel.
- 73 The Owners and the Owners' representatives shall sign the Charterers' usual letter of indemnity prior to
74 embarkation.
- 75 (c) Such representatives shall be on board for the purpose of familiarisation and in the capacity of observers only,
76 and they shall not interfere in any respect with the operation of the Vessel.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

77 **7. Surveys on Delivery and Redelivery**

78 (a) The Owners and Charterers shall each appoint and pay for their respective surveyors for the purpose of
79 determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery
80 hereunder. The Owners shall bear all the Vessel's expenses related to the on-hire survey including loss of time,
81 if any. The Charterers shall bear all the Vessel's expenses related to the off-hire survey including loss of time, if
82 any.

83 (b) Divers inspection on delivery/re-delivery

84 The Charterers shall have the option at delivery and the Owners shall have the option at redelivery, at their
85 respective time, cost and expense, to arrange for an underwater inspection by a diver approved by the
86 Classification Society, in the presence of a Classification Society surveyor, to determine the condition of the
87 rudder, propeller, bottom and other underwater parts of the Vessel.

88 **8. Inventories**

89 A complete inventory of the Vessel's equipment, outfit, spare parts and consumable stores on board the Vessel
90 shall be made by the parties on delivery and redelivery of the Vessel.

91 **9. Bunker fuels, oils and greases**

92 The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for
93 all bunker fuels and unused lubricating and hydraulic oils and greases in storage tanks and unopened drums at:

94 (a)* The actual price paid (excluding barging expenses) as evidenced by invoices or vouchers.

95 (b)* The current market price (excluding barging expenses) at the port and date of delivery/redelivery of the Vessel
96 or, if unavailable, at the nearest bunkering port.

97 *Subclauses (a) and (b) are alternatives; state alternative agreed in Box 15. If Box 15 is not filled in, then
98 subclause (a) shall apply.

99 **10. Redelivery**

100 At the expiration of the Charter Period the Vessel shall be redelivered by the Charterers and taken over by the
101 Owners at the port or place stated in Box 12 at such readily accessible safe berth or mooring as the Owners
102 may direct.

103 The Charterers shall keep the Owners informed of the Vessel's itinerary for the voyage leading up to redelivery
104 and shall serve the Owners with the number of days approximate/definite notices of the Vessel's redelivery
105 stated in Box 13.

106 The Charterers warrant that they will not permit the Vessel to commence a voyage (including any preceding
107 ballast voyage) which cannot reasonably be expected to be completed in time to allow redelivery of the Vessel
108 within the Charter Period and in accordance with the notices given. Notwithstanding the above, should the
109 Charterers fail to redeliver the Vessel within the Charter Period, the Charterers shall pay the daily equivalent to
110 the rate of hire stated in Box 17(i) applicable at the time plus ten (10) per cent or the market rate, whichever is
111 the higher, for the number of days by which the Charter Period is exceeded. Such payment of the enhanced
112 hire rate shall be without prejudice to any claims the Owners may have against the Charterers in this respect.
113 All other terms, conditions and provisions of this Charter Party shall continue to apply.

114 Subject to the provisions of Clause 13 (Maintenance and Operation), the Vessel shall be redelivered to the
115 Owners in the same condition and class as that in which it was delivered, fair wear and tear not affecting class
116 excepted.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

- 117 The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and class certificates valid and unextended
118 for at least the number of months agreed in Box 6(ii) free of any conditions or recommendations. If Box 6(i) is
119 not filled in, then six (6) months shall apply.
- 120 All plans, drawings and manuals (excluding ISM/ISPS manuals) and maintenance records shall remain on board
121 and accessible to the Owners upon redelivery. Any other technical documentation regarding the Vessel which
122 may be in the Charterers' possession shall promptly after redelivery be forwarded to the Owners at their
123 expense, if they so request. The Charterers may keep the Vessel's log books but the Owners shall have the right
124 to make copies of the same.
- 125 **11. Trading Restrictions**
- 126 The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise within the trading limits
127 stated in Box 14.
- 128 The Charterers undertake not to employ the Vessel or allow the Vessel to be employed otherwise than in
129 conformity with the terms of the contracts of insurance (including any warranties expressed or implied therein)
130 without first obtaining the consent of the insurers to such employment and complying with such requirements
131 as to additional premium or otherwise as the insurers may require.
- 132 The Charterers will not do or permit to be done anything which might cause any breach or infringement of the
133 laws and regulations of the Flag State, or of the places where the Vessel trades.
- 134 Notwithstanding any other provisions contained in this Charter Party it is agreed that nuclear fuels or
135 radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under
136 this Charter Party. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any
137 industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has
138 been obtained to loading thereof.
- 139 **12. Contracts of Carriage**
- 140 (a) The Charterers are to procure that all documents issued during the Charter Period evidencing the terms and
141 conditions agreed in respect of carriage of goods shall contain a paramount clause which shall incorporate the
142 Hague-Visby Rules unless any other legislation relating to carrier's liability for cargo is compulsorily applicable
143 in the trade. The documents shall also contain the New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.
- 144 (b) The Charterers are to procure that all passenger tickets issued during the Charter Period for the carriage of
145 passengers and their luggage under this Charter Party shall contain a paramount clause which shall incorporate
146 the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, and any protocol
147 thereto, unless any other legislation relating to carrier's liability for passengers and their luggage is
148 compulsorily applicable in the trade.
- 149 **13. Maintenance and Operation**
- 150 (a) **Maintenance**
- 151 The Charterers shall properly maintain the Vessel in a good state of repair, in efficient operating condition and
152 in accordance with good commercial maintenance practice and, at their own expense, maintain the Vessel's
153 Class with the Classification Society stated in Box 4 and all necessary certificates.
- 154 (b) **New Class and Other Regulatory Requirements**
- 155 (i)* In the event of any structural changes or new equipment becoming necessary for the continued
156 operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation ("Required
157 Modification"), all such costs shall be for the Charterers' account.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

- 158 (ii)* In the event of any structural changes or new equipment becoming necessary for the continued
159 operation of the Vessel by reason of a Required Modification, the costs shall be apportioned as follows:
- 160 (1) If the costs of the Required Modification are less than the amount stated in Box 21(ii), such costs
161 shall be for the Charterers' account;
- 162 (2) If the costs of the Required Modification are greater than the amount stated in Box 21(ii), the
163 Charterers' portion of costs shall be apportioned using the formula below; all costs other than
164 the Charterers' portion shall be for the Owners' account.

165 AMT = agreed amount stated in Box 21(ii)

166 CRM = cost of Required Modification

167 MEL = modification's expected life in years

168 VEL = Vessel's expected remaining life in years in Box 21(iii)

169 RPY = remaining charter period in years

170 (i) If the Required Modification is expected to last for the remaining life of the Vessel, then:

171 Charterers' portion of costs = $\frac{CRM}{VEL} \times RPY$

172 (ii) If the Required Modification is not expected to last for the remaining life of the Vessel, then:

173 Charterers' portion of costs = $\frac{CRM}{MEL} \times RPY$

174 *Subclauses 13(b)(i) and 13(b)(ii) are alternatives, state alternative agreed in Box 21(i). If Box 21(i) is not filled
175 in, then subclause 13(b)(i) shall apply.

176 (c) Financial Security

177 The Charterers shall maintain financial security or responsibility in respect of third party liabilities as required
178 by any government, including federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the
179 Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous
180 waters of any country, state or municipality in performance of this Charter Party without any delay. This
181 obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or
182 division or authority thereof. The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as
183 may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall
184 indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to
185 do so.

186 (d) Operation of the Vessel

187 The Charterers shall at their own expense crew, victual, navigate, operate, supply, fuel, maintain and repair the
188 Vessel during the Charter Period and they shall be responsible for all costs and expenses whatsoever relating to
189 their use and operation of the Vessel, including any taxes and fees. The Crew shall be the servants of the
190 Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.

191 (e) Information to Owners

192 The Charterers shall keep the Owners advised of the intended employment, planned dry-docking and major
193 repairs of the Vessel, as reasonably required by the Owners.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

194 (f) Flag and Name of Vessel

195 During the Charter Period, the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install
196 and display their funnel insignia and fly their own house flag. The Charterers shall also have the liberty, with the
197 Owners' prior written consent, which shall not be unreasonably withheld, to change the flag and/or the name
198 of the Vessel during the Charter Period. Painting and re-painting, instalment and re-instalment, registration and
199 re-registration, if required by the Owners, shall be at the Charterers' expense and time.

200 (g) Changes to the Vessel

201 Subject to subclause 13(b) (New Class and Other Regulatory Requirements), the Charterers shall make no
202 structural or substantial changes to the Vessel without the Owners' prior written approval. If the Owners agree
203 to such changes, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel, prior to redelivery of the
204 Vessel, to its former condition.

205 (h) Use of the Vessel's Outfit and Equipment

206 The Charterers shall have the use of all outfit, equipment and spare parts on board the Vessel at the time of
207 delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the
208 same good order and condition as on delivery as per the Inventory (see Clause 8 (Inventories)), ordinary wear
209 and tear excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter Period replace such equipment
210 that become unfit for use. The Charterers shall procure that all repairs to or replacement of any damaged,
211 worn or lost parts or equipment will be effected in such manner (both as regards workmanship and quality of
212 materials, including spare parts) as not to diminish the value of the Vessel.

213 The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall
214 remove such equipment at the end of the Charter Period if requested by the Owners. Any hired equipment on
215 board the Vessel at the time of delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers shall
216 assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease contracts in connection therewith and
217 shall reimburse the Owners for all expenses incurred in connection therewith, also for any new hired
218 equipment required in order to comply with any regulations.

219 (i) Periodical Dry-Docking

220 The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be
221 necessary, but not less than once every sixty (60) calendar months or such other period as may be required by
222 the Classification Society or Flag State.

223 **14. Inspection during the Charter Period**

224 The Owners shall have the right at any time after giving reasonable notice to the Charterers to inspect the
225 Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such inspection on their behalf to ascertain its
226 condition and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained or for any other
227 commercial reason they consider necessary (provided it does not unduly interfere with the commercial
228 operation of the Vessel).

229 The fees for such inspections shall be paid for by the Owners. All time used in respect of inspection shall be for
230 the Charterers' account and form part of the Charter Period.

231 The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's class records, log books, certificates,
232 maintenance and other records whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them
233 with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel.

234 **15. Hire**

235 (a) The Charterers shall pay hire due to the Owners punctually in accordance with the terms of this Charter Party.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

- 236 (b) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel a lump sum in the amount stated in Box 17(i)
237 which shall be payable not later than every thirty (30) running days in advance, the first lump sum being
238 payable on the date and hour of the Vessel's delivery to the Charterers. Hire shall be paid continuously
239 throughout the Charter Period.
- 240 (c) Payment of hire shall be made to the Owners' bank account stated in Box 20.
- 241 (d) All payments of Charter Hire and any other payments due under this Charter shall be made without any set-off
242 whatsoever and free and clear of any withholding or deduction for, or on account of, any present or future
243 income, freight, stamp or other taxes, levies, imposts, duties, fees, charges, restrictions or conditions of any
244 nature. If the Charterers are required by any authority in any country to make any withholding or deduction
245 from any such payment, the sum due from the Charterers in respect of such payment will be increased to the
246 extent necessary to ensure that, after the making of such withholding or deduction the Owners receive a net
247 sum equal to the amount which it would have received had no such deduction or withholding been required to
248 be made.
- 249 (e) If the Charterers fail to make punctual payment of hire due, the Owners shall give the Charterers three (3)
250 Banking Days written notice to rectify the failure, and when so rectified within those three (3) Banking Days
251 following the Owners' notice, the payment shall stand as punctual.
- 252 Failure by the Charterers to pay hire due in full within three (3) Banking Days of their receiving a notice from
253 Owners shall entitle the Owners, without prejudice to any other rights or claims the Owners may have against
254 the Charterers, to terminate this Charter Party at any time thereafter, as long as hire remains outstanding.
- 255 (f) If the Owners choose not to exercise any of the rights afforded to them by this Clause in respect of any
256 particular late payment of hire, or a series of late payments of hire, under the Charter Party, this shall not be
257 construed as a waiver of their right to terminate the Charter Party.
- 258 (g) Any delay in payment of hire shall entitle the Owners to interest at the rate per annum as agreed in Box 19. If
259 Box 19 has not been filled in, the one month interbank offered rate in London (LIBOR or its successor) for the
260 currency stated in Box 17, as quoted on the date when the hire fell due, increased by three (3) per cent, shall
261 apply.
- 262 (h) Payment of interest due under subclause 15(g) shall be made within seven (7) running days of the date of the
263 Owners' invoice specifying the amount payable or, in the absence of an invoice, at the time of the next hire
264 payment date.
- 265 (i) Final payment of hire, if for a period of less than thirty (30) running days, shall be calculated proportionally
266 according to the number of days and hours remaining before redelivery and advance payment to be effected
267 accordingly.
- 268 **16. Mortgage**
- 269 (only to apply if Box 22 has been appropriately filled in)
- 270 (a)* The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) of the Vessel and that they shall not effect
271 any mortgage(s) without the prior consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld.
- 272 (b)* The Vessel chartered under this Charter Party is financed by a mortgage according to the Financial Instrument.
273 The Charterers undertake to comply, and provide such information and documents to enable the Owners to
274 comply, with all such instructions or directions in regard to the employment, insurances, operation, repairs and
275 maintenance of the Vessel as laid down in the Financial Instrument or as may be directed from time to time
276 during the currency of the Charter Party by the mortgagee(s) in conformity with the Financial Instrument,
277 including the display or posting of such notices as the Mortgagees may require. The Charterers confirm that, for
278 this purpose, they have acquainted themselves with all relevant terms, conditions and provisions of the
279 Financial Instrument and agree to acknowledge this in writing in any form that may be required by the

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

280 mortgagee(s). The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) other than stated in Box 22
281 and that they shall not agree to any amendment of the mortgage(s) referred to in Box 22 or effect any other
282 mortgage(s) without the prior consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld.

283 *(Optional, Subclauses 16(a) and 16(b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 22).

284 **17. Insurance**

285 (a) General

286 (i) The value of the Vessel for hull and machinery (including increased value) and war risks insurance is the
287 sum stated in Box 23, or such other sum as the parties may from time to time agree in writing. The party
288 insuring the Vessel shall do so on such terms and conditions and with such insurers as the other party
289 shall approve in writing, which approval shall not be unreasonably withheld, and shall name the other
290 party as co-assured.

291 (ii) Notwithstanding that the parties are co-assured, these insurance provisions shall neither exclude nor
292 discharge liability between the Owners and the Charterers under this Charter Party, but are intended to
293 secure payment of the loss insurance proceeds as a first resort to make good the Owners' loss. If such
294 payment is made to the Owners it shall be treated as satisfaction (but not exclusion or discharge) of the
295 Charterers' liability towards the Owners. For the avoidance of doubt, such payment is no bar to a claim
296 by the Owners and/or their insurers against the Charterers to seek indemnity by way of subrogation.

297 (iii) Nothing herein shall prejudice any rights of recovery of the Owners or the Charterers (or their insurers)
298 against third parties.

299 (b)* Charterers to Insure

300 (i) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against hull
301 and machinery, war, and protection and indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to
302 insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with
303 subclause 13(c) (Financial Security)).

304 (ii) Such insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of the Owners and the
305 Charterers and the mortgagee(s) (if any), and the Charterers shall be at liberty to protect under such
306 insurances the interests of any managers they may appoint.

307 (iii) The Charterers shall upon the request of the Owners, provide information and promptly execute such
308 documents as may be required to enable the Owners to comply with the insurance provisions of the
309 Financial Instrument.

310 (c)* Owners to Insure

311 (i) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against hull
312 and machinery and war risks. The Charterers shall progress claims for recovery against any third parties
313 for the benefit of the Owners' and the Charterers' respective interests.

314 (ii) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against
315 Protection and Indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation
316 of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with subclause 13(c) (Financial
317 Security)).

318 (iii) In the event that any act or negligence of the Charterers prejudices any of the insurances herein
319 provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims
320 and demands which would otherwise have been covered by such insurances.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

- 321 *Subclauses 17(b) and 17(c) are alternatives, state alternative agreed in Box 24. If Box 24 is not filled in, then
322 subclause 17(b) (Charterers to Insure) shall apply.
- 323 **18. Repairs**
- 324 (a) Subject to the provisions of any Financial Instrument, and the approval of the Owners, the Charterers shall
325 effect all insured repairs, and undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such
326 repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities.
- 327 To the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of subclause 17(c) (Owners
328 to Insure), the Charterers shall be reimbursed under the Owners' insurances for such expenditures upon
329 presentation of accounts.
- 330 (b) The Charterers shall remain responsible for and effect repairs and settlement of costs and expenses incurred
331 thereby in respect of all repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any deductibles provided
332 for in the insurances.
- 333 (c) All time used for repairs under the provisions of subclauses 18(a) and 18(b) and for repairs of Latent Defects
334 according to Clause 3 (Delivery) above, including any deviation, shall be for the Charterers' account and shall
335 form part of the Charter Period.
- 336 **19. Total loss**
- 337 (a) The Charterers shall be liable to the Owners by way of damages if the Vessel becomes a Total Loss. Subject to
338 the provisions of any Financial Instrument, if the Vessel becomes a Total Loss, all insurance payments for such
339 loss shall be paid to the Owners who shall distribute the monies between the Owners and the Charterers
340 according to their respective interests, which shall satisfy (but not exclude or discharge) the Charterers' liability
341 to the Owners thereof. The Charterers undertake to notify the Owners and the mortgagee(s), if any, of any
342 occurrences in consequence of which the Vessel is likely to become a Total Loss.
- 343 (b) Notwithstanding any other clause herein, it is recognised that the Charterers have a continuing obligation to
344 protect and preserve the Vessel as an asset of the Owners. The Charterers shall have a continuing duty after
345 the termination of the Charter Party to preserve and present claims on behalf of Owners and Charterers and/or
346 any subrogated insurers against any third party held responsible for the Total Loss during the Charter Period
347 and account for any recovery achieved.
- 348 (c) The Owners or the Charterers, as the case may be, shall upon the request of the other party, promptly execute
349 such documents as may be required to enable the other party to abandon the Vessel to the insurers and claim
350 a constructive total loss.
- 351 **20. Lien**
- 352 The Owners shall have a lien upon all cargoes, hires and freights (including deadfreight and demurrage)
353 belonging or due to the Charterers or any sub-charterers, for any amounts due under this Charter Party and the
354 Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned.
- 355 **21. Non-Lien**
- 356 The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their
357 agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.
- 358 **22. Indemnity**
- 359 (a) The Charterers shall indemnify the Owners against any loss, damage or expense arising out of or in relation to
360 the operation of the Vessel by the Charterers, and against any lien of whatsoever nature arising out of an event

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

361 occurring during the Charter Period. This shall include indemnity for any loss, damage or expense arising out of
362 or in relation to any international convention which may impose liability upon the Owners.

363 (b) Without prejudice to the generality of the foregoing, the Charterers agree to indemnify the Owners against all
364 consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing bills of lading or other documents.

365 (c) If the Vessel is arrested or otherwise detained for any reason whatsoever other than those covered in
366 subclause (d), the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a
367 reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.

368 (d) If the Vessel is arrested or otherwise detained by reason of a claim or claims against the Owners, the Owners
369 shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is
370 released, including the provision of bail.

371 In such circumstances the Owners shall indemnify the Charterers against any loss, damage or expense incurred
372 by the Charterers (including hire paid under this Charter Party) as a direct consequence of such arrest or
373 detention.

374 **23. Salvage**

375 All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing
376 damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.

377 **24. Wreck Removal**

378 If the Vessel becomes a wreck, or any part of the Vessel is lost or abandoned, and is an obstruction to
379 navigation or poses a hazard and has to be raised, removed, destroyed, marked or lit by order of any lawful
380 authority having jurisdiction over the area or as a result of any applicable law, the Charterers shall be liable for
381 any and all expenses in connection with the raising, removal, destruction, lighting or marking of the Vessel and
382 shall indemnify the Owners against any sums whatsoever, which the Owners become liable to pay as a
383 consequence.

384 **25. General Average**

385 The Owners shall not contribute to General Average.

386 **26. Assignment, Novation, Sub-Charter and Sale**

387 (a) The Charterers shall not assign or novate this Charter Party nor sub-charter the Vessel on a bareboat basis
388 except with the prior consent in writing of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, and subject
389 to such terms and conditions as the Owners shall approve.

390 (b) The Owners shall not sell the Vessel during the currency of this Charter Party except with the prior written
391 consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld, and subject to the buyer accepting a
392 novation of this Charter Party.

393 (c) The Owners shall be entitled to assign their rights under this Charter Party.

394 **27. Performance Guarantee**

395 (Optional, to apply only if Box 25 filled in)

396 The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a guarantee or bond in the amount of and
397 from the entity stated in Box 25 in a form acceptable to the Owners as guarantee for full performance of their
398 obligations under this Charter Party.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

399 **28. Anti-Corruption**

- 400 (a) The parties agree that in connection with the performance of this Charter Party they shall each:
- 401 (i) comply at all times with all applicable anti-corruption legislation and have procedures in place that are,
402 to the best of its knowledge and belief, designed to prevent the commission of any offence under such
403 legislation by any member of its organisation and/or by any person providing services for it or on its
404 behalf; and
- 405 (ii) make and keep books, records, and accounts which in reasonable detail accurately and fairly reflect the
406 transactions in connection with this Charter Party.
- 407 (b) If either party fails to comply with any applicable anti-corruption legislation, it shall defend and indemnify the
408 other party against any fine, penalty, liability, loss or damage and for any related costs (including, without
409 limitation, court costs and legal fees) arising from such breach.
- 410 (c) Without prejudice to any of its other rights under this Charter Party, either party may terminate this Charter
411 Party without incurring any liability to the other party if:
- 412 (i) at any time the other party or any member of its organisation has committed a breach of any applicable
413 anti-corruption legislation in connection with this Charter Party; and
- 414 (ii) such breach causes the non-breaching party to be in breach of any applicable anti-corruption legislation.
- 415 Any such right to terminate must be exercised without undue delay.
- 416 (d) Each party represents and warrants that in connection with the negotiation of this Charter Party neither it nor
417 any member of its organisation has committed any breach of applicable anti-corruption legislation. Breach of
418 this subclause (d) shall entitle the other party to terminate the Charter Party without incurring any liability to
419 the other.
- 420 **29. Sanctions and Designated Entities**
- 421 (a) The provisions of this clause shall apply in relation to any sanction, prohibition or restriction imposed on any
422 specified persons, entities or bodies including the designation of specified vessels or fleets under United
423 Nations Resolutions or trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union or the United
424 States of America.
- 425 (b) The Owners and the Charterers respectively warrant for themselves (and in the case of any sub-charter, the
426 Charterers further warrant in respect of any sub-charterers, shippers, receivers, or cargo interests) that at the
427 date of this fixture and throughout the duration of this Charter Party they are not subject to any of the
428 sanctions, prohibitions, restrictions or designation referred to in subclause (a) which prohibit or render
429 unlawful any performance under this Charter Party. The Owners further warrant that the Vessel is not a
430 designated vessel.
- 431 (c) If at any time during the performance of this Charter Party either party becomes aware that the other party is
432 in breach of warranty in this Clause, the party not in breach shall comply with the laws and regulations of any
433 Government to which that party or the Vessel is subject, and follow any orders or directions which may be
434 given by any body acting with powers to compel compliance, including where applicable the Owners' Flag
435 State. In the absence of any such orders, directions, laws or regulations, the party not in breach may, in its
436 option, terminate the Charter Party forthwith in accordance with Clause 31 (Termination).
- 437 (d) If, in compliance with the provisions of this Clause, anything is done or is not done, such shall not be deemed a
438 deviation but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

439 (e) Notwithstanding anything in this Clause to the contrary, the Owners or the Charterers shall not be required to
440 do anything which constitutes a violation of the laws and regulations of any State to which either of them is
441 subject.

442 (f) The Owners or the Charterers shall be liable to indemnify the other party against any and all claims, losses,
443 damage, costs and fines whatsoever suffered by the other party resulting from any breach of warranty in this
444 Clause.

445 **30. Requisition/Acquisition**

446 (a) In the event of the requisition for hire of the Vessel by any governmental or other competent authority at any
447 time during the Charter Period, this Charter Party shall not be deemed to be frustrated or otherwise
448 terminated. The Charterers shall continue to pay hire according to the Charter Party until the time when the
449 Charter Party would have expired or terminated pursuant to any of the provisions hereof. However, if any
450 requisition hire or compensation is received by the Owners for the remainder of the Charter Period or the
451 period of the requisition, whichever is shorter, it shall be payable by the Owners to the Charterers.

452 (b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any compulsory acquisition of
453 the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as
454 "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter Period when Compulsory
455 Acquisition may occur, this Charter Party shall be deemed terminated as of the date of such Compulsory
456 Acquisition. In such event hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such
457 Compulsory Acquisition. The Owners shall be entitled to any compensation received for such Compulsory
458 Acquisition.

459 **31. Termination**

460 (a) Charterers' Default

461 The Owners shall be entitled to terminate this Charter Party by written notice to the Charterers under the
462 following circumstances and to claim damages including, but not limited to, for the loss of the remainder of the
463 Charter Party:

464 (i) Non-payment of hire (see Clause 15 (Hire)).

465 (ii) Charterers' failure to comply with the requirements of:

466 (1) Clause 11 (Trading Restrictions); or

467 (2) Subclause 17(b) (Charterers to Insure).

468 (iii) the Charterers do not rectify any failure to comply with the requirements of subclause 13(a)
469 (Maintenance) as soon as practically possible after the Owners have notified them to do so and in any
470 event so that the Vessel's insurance cover is not prejudiced.

471 (b) Owners' Default

472 The Charterers shall be entitled to terminate this Charter Party with immediate effect by written notice to the
473 Owners and to claim damages including, but not limited to, for the loss of the remainder of the Charter Party:

474 (i) If the Owners shall by any act or omission be in breach of their obligations under this Charter Party to
475 the extent that the Charterers are deprived of the use of the Vessel and such breach continues for a
476 period of fourteen (14) running days after written notice thereof has been given by the Charterers to the
477 Owners; or

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

478 (ii) if the Owners fail to arrange or maintain the Insurances in accordance with subclause 17(c) (Owners to
479 Insure).

480 (c) Loss of Vessel

481 This Charter Party shall be deemed to be terminated, without prejudice to any accrued rights or obligations, if
482 the Vessel becomes lost either when it has become an actual total loss or agreement has been reached with
483 the Vessel's underwriters in respect of its constructive total loss or if such agreement with the Vessel's
484 underwriters is not reached it is adjudged by a competent tribunal that a constructive loss of the Vessel has
485 occurred, or has been declared missing. The date upon which the Vessel is to be treated as declared missing
486 shall be ten (10) days after the Vessel was last reported or when the Vessel is recorded as missing by the
487 Vessel's underwriters, whichever occurs first.

488 (d) Bankruptcy

489 Either party shall be entitled to terminate this Charter Party with immediate effect by written notice to the
490 other party if that other party has a petition presented for its winding up or administration or any other action
491 is taken with a view to its winding up (otherwise than for the purpose of solvent reconstruction or
492 amalgamation), or becomes bankrupt or commits an act of bankruptcy, or makes any arrangement or
493 composition for the benefit of creditors, or has a receiver or manager or administrative receiver or
494 administrator or liquidator appointed in respect of any of its assets, or suspends payments, or anything
495 analogous to any of the foregoing under the law of any jurisdiction happens to it, or ceases or threatens to
496 cease to carry on business.

497 (e) The termination of this Charter Party shall be without prejudice to all rights accrued due between the parties
498 prior to the date of termination and to any claim that either party might have.

499 **32. Repossession**

500 In the event of the early termination of this Charter Party in accordance with the applicable provisions of this
501 Charter Party, the Owners shall have the right to repossess the Vessel from the Charterers at its current or next
502 port of call, or at a port or place convenient to them without hindrance or interference by the Charterers,
503 courts or local authorities. Pending physical repossession of the Vessel, the Charterers shall hold the Vessel as
504 gratuitous bailee only to the Owners. The Owners shall arrange for an authorised representative to board the
505 Vessel as soon as reasonably practicable following the termination of this Charter Party. The Vessel shall be
506 deemed to be repossessed by the Owners from the Charterers upon the boarding of the Vessel by the Owners'
507 representative. All arrangements and expenses relating to the settling of wages, disembarkation and
508 repatriation of the Crew shall be the sole responsibility of the Charterers.

509 **33. BIMCO Dispute Resolution Clause 2017**

510 (a)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising
511 out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the
512 Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give
513 effect to the provisions of this Clause.

514 The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA)
515 Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

516 The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its
517 arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to
518 appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its
519 arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done
520 so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice
521 that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may,
522 without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

523 and shall advise the other party accordingly. The award of the sole arbitrator shall be binding on both parties as
524 if he had been appointed by agreement.

525 Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the
526 appointment of a sole arbitrator.

527 In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 100,000 (or such other sum as
528 the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure
529 current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

530 In cases where the claim or any counterclaim exceeds the sum agreed for the LMAA Small Claims Procedure
531 and neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$400,000 (or such other sum as the parties
532 may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Intermediate Claims Procedure
533 current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

534 (b)* This Charter Party shall be governed by U.S. maritime law or, if this Charter Party is not a maritime contract
535 under U.S. law, by the laws of the State of New York. Any dispute arising out of or in connection with this
536 Charter Party shall be referred to three (3) persons at New York, one to be appointed by each of the parties
537 hereto, and the third by the two so chosen. The decision of the arbitrators or any two of them shall be final,
538 and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of
539 competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the SMA Rules current as of the
540 date of this Charter Party.

541 In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 100,000 (or such other sum as
542 the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the SMA Rules for Shortened
543 Arbitration Procedure current as of the date of this Charter Party.

544 (c)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Singapore**/English** law.

545 Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party, including any question regarding its
546 existence, validity or termination shall be referred to and finally resolved by arbitration in Singapore in
547 accordance with the Singapore International Arbitration Act (Chapter 143A) and any statutory modification or
548 re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

549 The arbitration shall be conducted in accordance with the Arbitration Rules of the Singapore Chamber of
550 Maritime Arbitration (SCMA) current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

551 The reference to arbitration of disputes under this Clause shall be to three arbitrators. A party wishing to refer
552 a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other
553 party requiring the other party to appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within fourteen
554 (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its own arbitrator as sole arbitrator unless the
555 other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days
556 specified. If the other party does not give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the
557 party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other
558 party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole
559 arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

560 Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the
561 appointment of a sole arbitrator.

562 In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD 150,000 (or such other sum as
563 the parties may agree) the arbitration shall be conducted before a single arbitrator in accordance with the
564 SCMA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

565 **Delete whichever does not apply. If neither or both are deleted, then English law shall apply by default.

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

566 (d)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed
567 by the Parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to
568 arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

569 (e) The parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in
570 connection with this Charter Party. In the case of any dispute in respect of which arbitration has been
571 commenced under subclause (a), (c) or (d), the following shall apply:

572 (i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to
573 mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other
574 party to agree to mediation.

575 (ii) The other party shall thereupon within fourteen (14) calendar days of receipt of the Mediation Notice
576 confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within
577 a further fourteen (14) calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be
578 appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may
579 designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such
580 procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set
581 by the mediator.

582 (iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal
583 and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between
584 the parties.

585 (iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it
586 considers necessary to protect its interest.

587 (v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall
588 continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into
589 account when setting the timetable for steps in the arbitration.

590 (vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs
591 incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

592 (vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents
593 disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under
594 the law and procedure governing the arbitration.

595 (Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

596 *Subclauses (a), (b), (c) and (d) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 26.

597 If Box 26 in Part I is not appropriately filled in, subclause (a) of this Clause shall apply. Subclause (e) shall apply
598 in all cases except for alternative (b).

599 **34. Notices**

600 All notices, requests and other communications required or permitted by any clause of this Charter Party shall
601 be given in writing and shall be sufficiently given or transmitted if delivered by hand, email, express courier
602 service or registered mail and addressed if to the Owners as stated in Box 30 or such other address or email
603 address as the Owners may hereafter designate in writing, and if to the Charterers as stated in Box 31 or such
604 other address or email address as the Charterers may hereafter designate in writing. Any such communication
605 shall be deemed to have been given on the date of actual receipt by the party to which it is addressed.

606 **35. Partial Validity**

PART II
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party

607 If by reason of any enactment or judgment any provision of this Charter Party shall be deemed or held to be
608 illegal, void or unenforceable in whole or in part, all other provisions of this Charter Party shall be unaffected
609 thereby and shall remain in full force and effect.

610 **36. Entire Agreement**

611 This Charter Party is the entire agreement of the parties, which supersedes all previous written or oral
612 understandings and which may not be modified except by a written amendment signed by both parties.

613 **37. Headings**

614 The headings of this Charter Party are for identification only and shall not be deemed to be part hereof or be
615 taken into consideration in the interpretation or construction of this Charter Party.

616 **38. Singular/Plural**

617 The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.

Sample Copy

PART III
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY
(Optional, only applicable if Box 27 has been completed)

**OPTIONAL
PART**

1. Specifications and Building Contract

- (a) The Vessel shall be constructed in accordance with the building contract between the Builders and the Owners including the specifications and plans incorporated therein ("Building Contract"). The Owners shall provide the Charterers with a copy of the Building Contract to the extent relevant to this Charter Party.
- (b) No variations shall be made to the Building Contract without the Charterers' prior written consent. The Charterers shall be entitled to request change orders in accordance with the Building Contract. Any additional costs or consequences due to Charterers' change orders shall be borne by the Charterers.
- (c) The Owners and the Charterers will liaise and cooperate in all matters regarding the construction of the Vessel and the Building Contract. The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' yard to inspect the Vessel during its construction.
- (d) The Owners shall assign their guarantee rights under the Building Contract to the Charterers, if permitted. If not permitted, the Owners shall exercise their guarantee rights against the Builders for the benefit of the Charterers. The Charterers shall be obliged to accept such sums as the Owners are reasonably able to recover under the guarantee provisions of the Building Contract.

2. Delivery and Cancellation

- (a)
 - (i) Subject to the provisions of Clause 3 (Liquidated Damages) hereunder, the Charterers shall be obliged to accept the Vessel from the Owners, constructed and delivered in accordance with the Building Contract and including buyers' supplies, on the date of delivery by the Builders. The Charterers undertake that having accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects, if any.
 - (ii) The date of delivery for the purpose of this Charter shall be the date (the "Delivery Date") when the Vessel is in fact delivered by the Builders to the Owners in accordance with the Building Contract, whether that is before or after the scheduled delivery date under the Building Contract. The Owners shall be under no responsibility for any delay whatsoever in delivery of the Vessel to the Charterers under this Charter Party, except to the extent caused solely by the Owners' acts or omissions resulting in a default by the Owners under the Building Contract. The Owners shall be responsible to the Charterers for any direct losses incurred by the Charterers, if the Vessel is not delivered to the Owners due solely to the Owners' acts or omissions resulting in a default by the Owners under the Building Contract.
 - (iii) The Owners and the Charterers shall on the Delivery Date sign a Protocol of Delivery and Acceptance evidencing delivery of the Vessel hereunder.
- (b)
 - (i) The Owners' obligation to charter the Vessel to the Charterers hereunder is conditional upon delivery of the Vessel to the Owners by the Builders in accordance with the Building Contract.
 - (ii) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel and exercise that right, the Owners shall be entitled to cancel this Charter Party by written notice to the Charterers.
 - (iii) If for any reason the Owners become entitled to cancel the Building Contract and exercise that right, the Owners shall be entitled to cancel this Charter Party by written notice to the Charterers. If, however, the Owners do not exercise their right to cancel the Building Contract, the Charterers shall be entitled to cancel this Charter Party by written notice to the Owners.

PART III
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY
(Optional, only applicable if Box 27 has been completed)

OPTIONAL PART

3. Liquidated Damages

- (a) Any liquidated damages for physical defects or deficiencies and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall be credited to the party stated in Box 27(iv) or if not filled in shall be shared equally between the parties.
- (b) Any liquidated damages for delay in delivery under the Building Contract and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall be credited to the party stated in Box 27(v) or if not filled in shall be shared equally between the parties.

Sample Copy

PART IV
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party
PURCHASE OPTION
(Optional, only applicable if Box 28 has been completed)

OPTIONAL PART

1. The Charterers shall have an option to purchase the Vessel (the "Purchase Option") exercisable on each of the dates stated below as follows:

Date (state number of months after delivery of the Vessel)	Purchase Price (the "Purchase Option Price")
(months)	(amount and currency)

2. To exercise their Purchase Option, the Charterers shall notify the Owners in writing not later than six (6) months prior to the relevant date stated in the table above. Such notification shall not be withdrawn or cancelled.
3. If the Charterers exercise their Purchase Option, the ownership of the Vessel shall be transferred to them on the relevant date. If such date is not a Banking Day, the ownership of the Vessel shall be transferred on the next Banking Day, on a strictly "as is/where is" basis, at the Charterers' sole cost and expense.
4. The Owners shall obtain and provide the Charterers with such documents and take such actions as the Charterers may reasonably request to facilitate the sale and the registration of the Vessel under the flag designated by the Charterers.
5. The Owners warrant that the Vessel at the time of transfer of ownership shall be free of any of Owners' encumbrance or mortgage and that they have not committed any act or omission which would impair title to the Vessel.
6. The Owners make no representation or warranty as to the seaworthiness, value, condition, design, merchantability or operation of the Vessel, or as to the quality of the material, equipment or workmanship in the Vessel, or as to the fitness of the Vessel for any particular trade.
7. In exchange for the transfer of ownership of the Vessel, the Charterers shall pay the Purchase Option Price to the bank account nominated by the Owners together with any unpaid charter hire and other amounts due and payable under this Charter Party.
8. Upon payment and transfer of ownership in accordance with Clause 7 above, this Charter Party and all rights and obligations of the parties shall terminate without prejudice to all rights accrued due between the parties prior to the date of termination and any claim that either party might have.

PART V
BARECON 2017 Standard Bareboat Charter Party
PROVISIONS TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 29)

OPTIONAL PART

1. Definitions

"Bareboat Charter Registry" shall mean the registry stated in Box 29(ii) whose flag the Vessel will fly and in which the Charterers are registered as the bareboat charterers during the period of this Charter Party.

"Underlying Registry" shall mean the registry stated in Box 29(i) in which the Owners of the Vessel are registered as Owners and to which jurisdiction and control of the Vessel will revert upon termination of the Bareboat Charter registration.

2. The Owners have agreed to and the Charterers shall arrange for the Vessel to be registered under the Bareboat Charter Registry. The Charterers shall be responsible for all costs thereof.
3. Upon termination of this Charter Party for any reason whatsoever the Charterers shall immediately arrange for the deletion of the Vessel from the Bareboat Registry.
4. In the event of the Vessel being deleted from the Bareboat Charter Registry due to any default by the Owners, the Charterers shall have the right to terminate this Charter forthwith and without prejudice to any other claim they may have against the Owners under this Charter Party.

Sample Copy

First issued by
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen in 1974
as "Barecon A" and "Barecon B" - Revised and amended 1989. Revised 2001

Adopted by
The Documentary Committee of The
Japan Shipping Exchange, Inc.,
Tokyo in 2002

Copyright, published by
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen. Issued November 2001

1. Shipbroker		BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER BIMCO CODE NAME: "BARECON 2001" PART I	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)		2. Place and date	
4. Bareboat Charterers/Place of business (Cl. 1)		5. Vessel's name, call sign and flag (Cl. 1 and 3)	
6. Type of Vessel	7. GT/NT	8. When/Where built	
8. When/Where built	9. Total DWT (net) in metric tons on summer freeboard		
10. Classification Society (Cl. 3)	11. Date of last special survey by the Vessel's classification society		
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 3)			
13. Port or Place of delivery (Cl. 3)	14. Time for delivery (Cl. 4)	15. Cancelling date (Cl. 5)	
16. Port or Place of redelivery (Cl. 15)	17. No. of months' validity of trading and class certificates upon redelivery (Cl. 15)		
18. Running days' notice if other than stated in Cl. 4	19. Frequency of dry-docking (Cl. 10)(b)		
20. Trading limits (Cl. 6)			
21. Charter period (Cl. 2)	22. Charter hire (Cl. 11)		
23. New class and other safety requirements (state percentage of Vessel's insurance value acc. to Box 29)(Cl. 10(a)(iii))			
24. Rate of interest payable acc. to Cl. 11(f) and, if applicable, acc. to PART IV	25. Currency and method of payment (Cl. 11)		

This document is a computer generated BARECON 2001 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification 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 as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

26. Place of payment, also state beneficiary and bank account (Cl. 11)	27. Bank guarantee/bond (sum and place) (Cl. 24) (optional)
28. Mortgage(s), if any (state whether 12(a) or (b) applies; if 12(b) applies state date of Financial Instrument and name of Mortgagee(s)/Place of business) (Cl. 12)	29. Insurance (hull and machinery and war risks) (state value acc. to Cl. 13(f) or, if applicable, acc. to Cl. 14(k)) (also state if Cl. 14 applies)
30. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g))	31. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 13(b) or, if applicable, Cl. 14(g))
32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 3)	33. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 27)
34. Grace period (state number of clear banking days) (Cl. 24)	35. Dispute Resolution (state 20(a), 30(b) or 30(c); if 30(c) agreed Place of Arbitration must be stated (Cl. 30))
36. War cancellation (indicate countries agreed) (Cl. 26(f))	
37. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether PART III applies) (optional)	38. Name and place of Builders (only to be filled in if PART III applies)
39. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if PART III applies)	40. Date of Building Contract (only to be filled in if PART III applies)
41. Liquidated damages and costs shall accrue to (state party acc. to Cl. 1) a) b) c)	
42. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether PART IV applies) (optional)	43. Bareboat Charter Registry (indicate with "yes" or "no" whether PART V applies) (optional)
44. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if PART V applies)	45. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if PART V applies)
46. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed	

PREAMBLE - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and 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 but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and only form part of this Charter if expressly agreed and stated in Boxes 37, 42 and 43. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

1. Definitions	1	thereof to the Charterers asking whether they will	73
In this Charter, the following terms shall have the	2	exercise their option of cancelling, and the option must	74
meanings hereby assigned to them:	3	then be declared within one hundred and sixty-eight	75
"The Owners" shall mean the party identified in Box 3 ;	4	(168) running hours of the receipt by the Charterers of	76
"The Charterers" shall mean the party identified in Box 4 ;	5	such notice or within thirty-six (36) running hours after	77
"The Vessel" shall mean the vessel named in Box 5 and	6	the cancelling date, whichever is the earlier. If the	78
with particulars as stated in Boxes 6 to 12 .	7	Charterers do not then exercise their option of cancelling,	79
"Financial Instrument" means the mortgage, deed of	8	the seventh day after the readiness date stated in the	80
covenant or other such financial security instrument as	9	Owners' notice shall be substituted for the cancelling	81
annexed to this Charter and stated in Box 28 .	10	date indicated in Box 15 for the purpose of this Clause 5 .	82
2. Charter Period	11	(c) Cancellation under this Clause 5 shall be without	83
In consideration of the hire detailed in Box 22 ,	12	prejudice to any claim the Charterers may otherwise	84
The Owners have agreed to let and the Charterers have	13	have on the Owners under this Charter.	85
agreed to hire the Vessel for the period stated in Box 21	14		
("The Charter Period").	15		
3. Delivery	16	6. Trading Restrictions	86
(not applicable when <i>Part III</i> applies, as indicated in Box 37)	17	The Vessel shall be employed in lawful trades for the	87
(a) The Owners shall before and at the time of delivery	18	carriage of suitable lawful merchandise within the trading	88
exercise due diligence to make the Vessel seaworthy	19	limits indicated in Box 20 .	89
And in every respect ready in hull, machinery and	20	The Charterers undertake not to employ the Vessel or	90
equipment for service under this Charter.	21	suffer the Vessel to be employed otherwise than in	91
The Vessel shall be delivered by the Owners and taken	22	conformity with the terms of the contracts of insurance	92
over by the Charterers at the port or place indicated in	23	(including any warranties expressed or implied therein)	93
Box 13 in such ready safe berth as the Charterers may	24	without first obtaining the consent of the insurers to such	94
direct.	25	employment and complying with such requirements as	95
(b) The Vessel shall be properly documented on	26	to extra premium or otherwise as the insurers may	96
delivery in accordance with the laws of the flag State	27	prescribe.	97
indicated in Box 6 and the requirements of the	28	The Charterers also undertake not to employ the Vessel	98
classification society stated in Box 10 . The Vessel upon	29	or suffer her employment in any trade or business which	99
delivery shall have her survey cycles up to date and	30	is forbidden by the law of any country to which the Vessel	100
trading and class certificates valid for at least the number	31	may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or	101
of months agreed in Box 12 .	32	prohibited goods or in any manner whatsoever which	102
(c) The delivery of the Vessel by the Owners and the	33	may render her liable to condemnation, destruction,	103
taking over of the Vessel by the Charterers shall	34	seizure or confiscation.	104
constitute a full performance by the Owners of all the	35	Notwithstanding any other provisions contained in this	105
Owners' obligations under this Clause 3 , and thereafter	36	Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive	106
the Charterers shall not be entitled to make or assert	37	products or waste are specifically excluded from the	107
any claim against the Owners on account of any	38	cargo permitted to be loaded or carried under this	108
conditions, representations or warranties expressed or	39	Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes	109
implied with respect to the Vessel but the Owners shall	40	used or intended to be used for any industrial,	110
be liable for the cost of but not the time for repairs or	41	commercial, agricultural, medical or scientific purposes	111
renewals occasioned by latent defects in the Vessel,	42	provided the Owners' prior approval has been obtained	112
her machinery or appurtenances, existing at the time of	43	to loading thereof.	113
delivery under this Charter, provided such defects have	44		
manifested themselves within twelve (12) months after	45	7. Surveys on Delivery and Redelivery	114
delivery unless otherwise provided in Box 32 .	46	(not applicable when <i>Part III</i> applies, as indicated in Box 37)	115
4. Time for Delivery	47	The Owners and Charterers shall each appoint	116
(not applicable when <i>Part III</i> applies, as indicated in Box 37)	48	surveyors for the purpose of determining and agreeing	117
The Vessel shall not be delivered before the date	49	in writing the condition of the Vessel at the time of	118
indicated in Box 14 without the Charterers' consent and	50	delivery and redelivery hereunder. The Owners shall	119
the Owners shall exercise due diligence to deliver the	51	bear all expenses of the On-hire Survey including loss	120
Vessel not later than the date indicated in Box 15 .	52	of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses	121
Unless otherwise agreed in Box 18 , the Owners shall	53	of the Off-hire Survey including loss of time, if any, at	122
give the Charterers not less than thirty (30) running days'	54	the daily equivalent to the rate of hire or pro rata thereof.	123
preliminary and not less than fourteen (14) running days'	55		
definite notice of the date on which the Vessel is	56	8. Inspection	124
expected to be ready for delivery.	57	The Owners shall have the right at any time after giving	125
The Owners shall keep the Charterers closely advised	58	reasonable notice to the Charterers to inspect or survey	126
of possible changes in the Vessel's position.	59	the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry	127
		out such survey on their behalf:-	128
5. Cancelling	60	(a) to ascertain the condition of the Vessel and satisfy	129
(not applicable when <i>Part III</i> applies, as indicated in Box 37)	61	themselves that the Vessel is being properly repaired	130
(a) Should the Vessel not be delivered latest by the	62	and maintained. The costs and fees for such inspection	131
cancelling date indicated in Box 15 , the Charterers shall	63	or survey shall be paid by the Owners unless the Vessel	132
have the option of cancelling this Charter by giving the	64	is found to require repairs or maintenance in order to	133
Owners notice of cancellation within thirty-six (36)	65	achieve the condition so provided;	134
running hours after the cancelling date stated in Box	66	(b) in dry-dock if the Charterers have not dry-docked	135
15 , failing which this Charter shall remain in full force	67	Her in accordance with Clause 10(a) . The costs and fees	136
and effect.	68	for such inspection or survey shall be paid by the	137
(b) If it appears that the Vessel will be delayed beyond	69	Charterers; and	138
the cancelling date, the Owners may, as soon as they	70	(c) for any other commercial reason they consider	139
are in a position to state with reasonable certainty the	71	necessary (provided it does not unduly interfere with	140
day on which the Vessel should be ready, give notice	72	the commercial operation of the Vessel). The costs and	141
		fees for such inspection and survey shall be paid by the	142
		Owners.	143
		All time used in respect of inspection, survey or repairs	144
		shall be for the Charterers' account and form part of the	145

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

Charter Period.	146	(b) <u>Operation of the Vessel</u> - The Charterers shall at	219
The Charterers shall also permit the Owners to inspect	147	their own expense and by their own procurement man,	220
the Vessel's log books whenever requested and shall	148	victual, navigate, operate, supply, fuel and, whenever	221
whenever required by the Owners furnish them with full	149	required, repair the Vessel during the Charter Period	222
information regarding any casualties or other accidents	150	and they shall pay all charges and expenses of every	223
or damage to the Vessel.	151	kind and nature whatsoever incidental to their use and	224
9. Inventories, Oil and Stores	152	operation of the Vessel under this Charter, including	225
A complete inventory of the Vessel's entire equipment,	153	annual flag State fees and any foreign general	226
outfit including spare parts, appliances and of all	154	municipality and/or state taxes. The Master, officers	227
consumable stores on board the Vessel shall be made	155	and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers	228
by the Charterers in conjunction with the Owners on	156	for all purposes whatsoever, even if for any reason	229
delivery and again on redelivery of the Vessel. The	157	appointed by the Owners.	230
Charterers and the Owners, respectively, shall at the	158	Charterers shall comply with the regulations regarding	231
time of delivery and redelivery take over and pay for all	159	officers and crew in force in the country of the Vessel's	232
bunkers, lubricating oil, unbroached provisions, paints,	160	flag or any other applicable law.	233
ropes and other consumable stores (excluding spare	161	(c) The Charterers shall keep the Owners and the	234
parts) in the said Vessel at the then current market prices	162	mortgagee(s) advised of the intended employment,	235
at the ports of delivery and redelivery, respectively. The	163	planned dry-docking and major repairs of the Vessel,	236
Charterers shall ensure that all spare parts listed in the	164	as reasonably required.	237
inventory and used during the Charter Period are	165	(d) <u>Flag and Name of Vessel</u> - During the Charter	238
replaced at their expense prior to redelivery of the	166	Period, the Charterers shall have the liberty to paint the	239
Vessel.	167	Vessel in their own colours, install and display their	240
10. Maintenance and Operation	168	funnel insignia and fly their own house flag. The	241
(a)(i) <u>Maintenance and Repairs</u> - During the Charter	169	Charterers shall also have the liberty, with the Owners'	242
Period the Vessel shall be in the full possession	170	consent, which shall not be unreasonably withheld, to	243
and at the absolute disposal for all purposes of the	171	change the flag and/or the name of the Vessel during	244
Charterers and under their complete control in	172	the Charter Period. Painting and re-painting, instalment	245
every respect. The Charterers shall maintain the	173	and re-instalment, registration and re-registration, if	246
Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and	174	required by the Owners, shall be at the Charterers'	247
spare parts in a good state of repair, in efficient	175	expense and time.	248
operating condition and in accordance with good	176	(e) <u>Changes to the Vessel</u> - Subject to Clause 10(a)(ii) ,	249
commercial maintenance practice and, except as	177	the Charterers shall make no structural changes in the	250
provided for in Clause 14(i) , if applicable, at their	178	Vessel or changes in the machinery, boilers, appurten-	251
own expense they shall at all times keep the	179	ances or spare parts thereof without in each instance	252
Vessel's Class fully up to date with the Classification	180	first securing the Owners' approval thereof. If the Owners	253
Society indicated in Box 10 and maintain all other	181	so agree, the Charterers shall, if the Owners so require,	254
necessary certificates in force at all times.	182	restore the Vessel to its former condition before the	255
(ii) <u>New Class and Other Safety Requirements</u> - In the	183	termination of this Charter.	256
event of any improvement, structural changes or	184	(f) <u>Use of the Vessel's Outfit, Equipment and</u>	257
new equipment becoming necessary for the	185	<u>Appliances</u> - The Charterers shall have the use of all	258
continued operation of the Vessel by reason of new	186	outfit, equipment, and appliances on board the Vessel	259
class requirements or by compulsory legislation	187	at the time of delivery, provided the same or their	260
costing (excluding the Charterers' loss of time)	188	substantial equivalent shall be returned to the Owners	261
more than the percentage stated in Box 23 , or if	189	on redelivery in the same good order and condition as	262
Box 23 is left blank, 5 per cent. of the Vessel's	190	when received, ordinary wear and tear excepted. The	263
insurance value as stated in Box 29 , then the	191	Charterers shall from time to time during the Charter	264
extent, if any, to which the rate of hire shall be varied	192	Period replace such items of equipment as shall be so	265
and the ratio in which the cost of compliance shall	193	damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers	266
be shared between the parties concerned in order	194	are to procure that all repairs to or replacement of any	267
to achieve a reasonable distribution thereof as	195	damaged, worn or lost parts or equipment be effected	268
between the Owners and the Charterers having	196	in such manner (both as regards workmanship and	269
regard, inter alia, to the length of the period	197	quality of materials) as not to diminish the value of the	270
remaining under this Charter shall, in the absence	198	Vessel. The Charterers have the right to fit additional	271
of agreement, be referred to the dispute resolution	199	equipment at their expense and risk but the Charterers	272
method agreed in Clause 30 .	200	shall remove such equipment at the end of the period if	273
(iii) <u>Financial Security</u> - The Charterers shall maintain	201	requested by the Owners. Any equipment including radio	274
financial security or responsibility in respect of third	202	equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall	275
party liabilities as required by any government,	203	be kept and maintained by the Charterers and the	276
including federal, state or municipal or other division	204	Charterers shall assume the obligations and liabilities	277
or authority thereof, to enable the Vessel, without	205	of the Owners under any lease contracts in connection	278
penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or	206	therewith and shall reimburse the Owners for all	279
leave any port, place, territorial or contiguous	207	expenses incurred in connection therewith, also for any	280
waters of any country, state or municipality in	208	new equipment required in order to comply with radio	281
performance of this Charter without any delay. This	209	regulations.	282
obligation shall apply whether or not such	210	(g) <u>Periodical Dry-Docking</u> - The Charterers shall dry-	283
requirements have been lawfully imposed by such	211	dock the Vessel and clean and paint her underwater	284
government or division or authority thereof.	212	parts whenever the same may be necessary, but not	285
The Charterers shall make and maintain all arrange-	213	less than once during the period stated in Box 19 or, if	286
ments by bond or otherwise as may be necessary to	214	Box 19 has been left blank, every sixty (60) calendar	287
satisfy such requirements at the Charterers' sole	215	months after delivery or such other period as may be	288
expense and the Charterers shall indemnify the Owners	216	required by the Classification Society or flag State.	289
against all consequences whatsoever (including loss of	217	11. Hire	290
time) for any failure or inability to do so.	218	(a) The Charterers shall pay hire due to the Owners	291
		punctually in accordance with the terms of this Charter	292

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

in respect of which time shall be of the essence.	293		
(b) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel a lump sum in the amount indicated in Box 22 which shall be payable not later than every thirty (30) running days in advance, the first lump sum being payable on the date and hour of the Vessel's delivery to the Charterers. Hire shall be paid continuously throughout the Charter Period.	294 295 296 297 298 299 300		
(c) Payment of hire shall be made in cash without discount in the currency and in the manner indicated in Box 25 and at the place mentioned in Box 26 .	301 302 303		
(d) Final payment of hire, if for a period of less than thirty (30) running days, shall be calculated proportionally according to the number of days and hours remaining before redelivery and advance payment to be effected accordingly.	304 305 306 307 308		
(e) Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date and time when she was lost or last heard of. The date upon which the Vessel is to be treated as lost or missing shall be ten (10) days after the Vessel was last reported or when the Vessel is posted as missing by Lloyd's, whichever occurs first. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	309 310 311 312 313 314 315		
(f) Any delay in payment of hire shall entitle the Owners to interest at the rate per annum as agreed in Box 25 . If Box 24 has not been filed in, the three months Interbank offered rate in London (LIBOR or its successor) for the currency stated in Box 25 , as quoted by the British Bankers' Association (BBA) on the date when the hire fell due, increased by 2 per cent., shall apply.	316 317 318 319 320 321 322		
(g) Payment of interest due under sub-clause 11(f) shall be made within seven (7) running days of the date of the Owners' invoice specifying the amount payable or, in the absence of an invoice, at the time of the next hire payment date.	323 324 325 326 327		
12. Mortgage	328		
<i>(only to apply if Box 28 has been appropriately filed in)</i>	329		
*) (a) The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) of the Vessel and that they shall not effect any mortgage(s) without the prior consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld.	330 331 332 333		
*) (b) The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage according to the Financial Instrument. The Charterers undertake to comply and provide such information and documents to enable the Owners to comply, with all such instructions or directions in regard to the employment, insurance, operation, repairs and maintenance of the Vessel as laid down in the Financial Instrument or as may be directed from time to time during the currency of the Charter by the mortgagee(s) in conformity with the Financial Instrument. The Charterers confirm that, for this purpose, they have acquainted themselves with all relevant terms, conditions and provisions of the Financial Instrument and agree to acknowledge this in writing in any form that may be required by the mortgagee(s). The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) other than stated in Box 28 and that they shall not agree to any amendment of the mortgage(s) referred to in Box 28 or effect any other mortgage(s) without the prior consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld.	334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354		
*) <i>(Optional, Clauses 12(a) and 12(b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 28).</i>	355 356		
13. Insurance and Repairs	357		
(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against hull and machinery, war and Protection and Indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as the Owners shall in writing approve, which approval shall not be un-reasonably	358 359 360 361 362 363 364 365		
		withheld. Such insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of both the Owners and the Charterers and the mortgagee(s) (if any), and The Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. Insurance policies shall cover the Owners and the Charterers according to their respective interests. Subject to the provisions of the Financial Instrument, if any, and the approval of the Owners and the insurers, the Charterers shall effect all insured repairs and shall undertake settlement and reimbursement from the insurers of all costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses and liabilities to the extent of coverage under the insurances herein provided for.	366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380
		The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	381 382 383 384 385 386
		All time used for repairs under the provisions of sub-clause 13(a) and for repairs of latent defects according to Clause 31(a) above, including any deviation, shall be for the Charterers' account.	387 388 389 390
		(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 30 and Box 31 , respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.	391 392 393 394 395 396 397 398 399 400
		(c) The Charterers shall upon the request of the Owners, provide information and promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to comply with the insurance provisions of the Financial Instrument.	401 402 403 404 405
		(d) Subject to the provisions of the Financial Instrument, if any, should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause 13(a) , all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners who shall distribute the moneys between the Owners and the Charterers according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the Owners and the mortgagee(s), if any, of any occurrences in consequence of which the Vessel is likely to become a total loss as defined in this Clause.	406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416
		(e) The Owners shall upon the request of the Charterers, promptly execute such documents as may be required to enable the Charterers to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.	417 418 419 420
		(f) For the purpose of insurance coverage against hull and machinery and war risks under the provisions of sub-clause 13(a) , the value of the Vessel is the sum indicated in Box 29 .	421 422 423 424
14. Insurance, Repairs and Classification	425		
<i>(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 29, in which event Clause 13 shall be considered deleted).</i>	426 427 428		
(a) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against hull and machinery and war risks under the form of policy or policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance, or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the Vessel or the Owners covered by such insurance. Insurance policies shall cover the Owners and the	429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

Charterers according to their respective interests.	440		
(b) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with sub-clause 10(a)(iii)) in such form as the Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld.	441 442 443 444 445 446 447 448		
(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.	449 450 451 452 453 454		
(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause 14(a) . The Charterers to be secured reimbursement through the Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.	455 456 457 458 459 460 461 462 463 464		
(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	465 466 467 468 469 470		
(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clauses 14(d) and 14(e) and for repairs of latent defects according to Clause 3 above, including any deviation, shall be for the Charterers' account and shall form part of the Charter Period.	471 472 473 474 475		
The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.	476 477 478		
(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 30 and Box 31 , respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.	479 480 481 482 483 484 485 486 487 488		
(h) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause 14(a) , all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners, who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests.	489 490 491 492 493 494		
(i) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners in accordance with sub-clause 14(a) , this Charter shall terminate as of the date of such loss.	495 496 497 498 499		
(j) The Charterers shall upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Vessel to the insurers and claim a constructive total loss.	500 501 502 503		
(k) For the purpose of insurance coverage against hull and machinery and war risks under the provisions of sub-clause 14(a) , the value of the Vessel is the sum indicated in Box 29 .	504 505 506 507		
(l) Notwithstanding anything contained in sub-clause 10(a) , it is agreed that under the provisions of Clause 14 , if applicable, the Owners shall keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.	508 509 510 511 512 513		
		15. Redelivery	514
		At the expiration of the Charter Period the Vessel shall be redelivered by the Charterers to the Owners at a safe and ice-free port or place as indicated in Box 16 , in such ready safe berth as the Owners may direct. The Charterers shall give the Owners not less than thirty (30) running days' preliminary notice of expected date, range of ports of redelivery or port or place of redelivery and not less than fourteen (14) running days' definite notice of expected date and port or place of redelivery. Any changes thereafter in the Vessel's position shall be notified immediately to the Owners.	515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525
		The Charterers warrant that they will not permit the Vessel to commence a voyage (including any preceding ballast voyage) which cannot reasonably be expected to be completed in time to allow redelivery of the Vessel within the Charter Period. Notwithstanding the above, should the Charterers fail to redeliver the Vessel within the Charter Period, the Charterers shall pay the daily equivalent to the rate of hire stated in Box 22 plus 10 per cent. or to the market rate, whichever is the higher, for the number of days by which the Charter Period is exceeded. All other terms, conditions and provisions of this Charter shall continue to apply.	526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537
		Subject to the provisions of Clause 10 , the Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.	538 539 540 541 542
		The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and trading and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 17 .	543 544 545
		16. Non-Lien	546
		The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter Period a notice reading as follows:	547 548 549 550 551 552 553
		"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."	554 555 556 557 558 559
		17. Indemnity	560
		(a) The Charterers shall indemnify the Owners against any loss, damage or expense incurred by the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers, and against any lien of whatsoever nature arising out of an event occurring during the Charter Period. If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.	561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571
		Without prejudice to the generality of the foregoing, the Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.	572 573 574 575 576
		(b) If the Vessel be arrested or otherwise detained by reason of a claim or claims against the Owners, the Owners shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released, including the provision of bail.	577 578 579 580 581
		In such circumstances the Owners shall indemnify the Charterers against any loss, damage or expense incurred by the Charterers (including hire paid under this Charter) as a direct consequence of such arrest or detention.	582 583 584 585 586

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

18. Lien	587	or thereupon to be frustrated or otherwise terminated	657
The Owners to have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights belonging or due to the Charterers or any sub-charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	588 589 590 591 592 593	and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter Period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.	658 659 660 661 662 663 664 665 666
19. Salvage	594	(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter Period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such "Compulsory Acquisition".	667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677
All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.	595 596 597 598		
20. Wreck Removal	599	26. War	678
In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.	600 601 602 603 604 605	(a) For the purpose of this Clause, the words "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 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.	679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692
21. General Average	606	(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not continue to or go through any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it reasonably appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of 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 becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, the Owners shall have the right to require the Vessel to leave such area.	693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704
The Owners shall not contribute to General Average.	607	(c) The Vessel shall not load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.	705 706 707 708 709 710 711 712
22. Assignment, Sub-Charter and Sale	608	(d) If the insurers of the war risks insurance, when Clause 14 is applicable, should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such insurers as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.	713 714 715 716 717 718 719 720 721
(a) The Charterers shall not assign this Charter nor sub-charter the Vessel on a bareboat basis except with the prior consent in writing of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.	609 610 611 612 613	(e) The Charterers shall have the liberty:	722
(b) The Owners shall not sell the Vessel during the currency of this Charter except with the prior written consent of the Charterers, which shall not be unreasonably withheld, and subject to the buyer accepting an assignment of this Charter.	614 615 616 617 618	(f) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel	723 724 725 726 727 728 729 730
23. Contracts of Carriage	619		
*) (a) The Charterers are to procure that all documents issued during the Charter Period evidencing the terms and conditions agreed in respect of carriage of goods shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the documents shall incorporate the Hague-Visby Rules. The documents shall also contain the New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.	620 621 622 623 624 625 626 627 628		
*) (b) The Charterers are to procure that all passenger tickets issued during the Charter Period for the carriage of passengers and their luggage under this Charter shall contain a paramount clause incorporating any legislation relating to carrier's liability for passengers and their luggage compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the passenger tickets shall incorporate the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, and any protocol thereto.	629 630 631 632 633 634 635 636 637 638		
*) Delete as applicable.	639		
24. Bank Guarantee	640		
<i>(Optional, only to apply if Box 27 filled in)</i>	641		
The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 27 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter.	642 643 644 645 646		
25. Requisition/Acquisition	647		
(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter Period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter Period, this Charter shall not be deemed thereby	648 649 650 651 652 653 654 655 656		

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

	compliance with their orders or directions;	731	written notice to the Charterers, to give the	804
(ii)	to comply with the orders, directions or recom-	732	Charterers a specified number of days grace within	805
	mendations of any war risks underwriters who have	733	which to rectify the failure without prejudice to the	806
	the authority to give the same under the terms of	734	Owners' right to withdraw and terminate under this	807
	the war risks insurance;	735	Clause if the Charterers fail to comply with such	808
(iii)	to comply with the terms of any resolution of the	736	notice;	809
	Security Council of the United Nations, any	737	(iii) the Charterers fail to rectify any failure to comply	810
	directives of the European Community, the effective	738	with the requirements of sub-clause 10(a)(i)	811
	orders of any other Supranational body which has	739	(Maintenance and Repairs) as soon as practically	812
	the right to issue and give the same, and with	740	possible after the Owners have requested them in	813
	national laws aimed at enforcing the same to which	741	writing so to do and in any event so that the Vessel's	814
	the Owners are subject, and to obey the orders	742	insurance cover is not prejudiced.	815
	and directions of those who are charged with their	743	(b) Owners' Default	816
	enforcement.	744	If the Owners shall by any act or omission be in breach	817
(f)	In the event of outbreak of war (whether there be a	745	of their obligations under this Charter to the extent that	818
	declaration of war or not) (i) between any two or more	746	the Charterers are deprived of the use of the Vessel	819
	of the following countries: the United States of America;	747	and such breach continues for a period of fourteen (14)	820
	Russia; the United Kingdom; France; and the People's	748	running days after written notice thereof has been given	821
	Republic of China, (ii) between any two or more of the	749	by the Charterers to the Owners, the Charterers shall	822
	countries stated in Box 36 , both the Owners and the	750	be entitled to terminate this Charter with immediate effect	823
	Charterers shall have the right to cancel this Charter,	751	by written notice to the Owners.	824
	whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to	752	(c) Loss of Vessel	825
	the Owners in accordance with Clause 15 , if the Vessel	753	This Charter shall be deemed to be terminated if the	826
	has cargo on board after discharge thereof at	754	Vessel becomes a total loss or is declared as a	827
	destination, or if debarré under this Clause from	755	constructive or compromised or arranged total loss. For	828
	reaching or entering it at a near, open and safe port as	756	the purpose of this sub-clause, the Vessel shall not be	829
	directed by the Owners, or if the Vessel has no cargo	757	deemed to be lost unless she has either become an	830
	on board, at the port at which the Vessel then is or if at	758	actual total loss or agreement has been reached with	831
	sea at a near, open and safe port as directed by the	759	her underwriters in respect of her constructive,	832
	Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	760	compromised or arranged total loss or if such agreement	833
	accordance with Clause 11 and except as aforesaid all	761	with her underwriters is not reached it is adjudged by a	834
	other provisions of this Charter shall apply until	762	competent tribunal that a constructive loss of the Vessel	835
	redelivery.	763	has occurred.	836
27. Commission		764	(d) Either party shall be entitled to terminate this	837
	The Owners to pay a commission at the rate indicated	765	Charter with immediate effect by written notice to the	838
	in Box 33 to the Brokers named in Box 33 on any hire	766	other party in the event of an order being made or	839
	paid under the Charter. If no rate is indicated in Box 33 ,	767	resolution passed for the winding up, dissolution,	840
	the commission to be paid by the Owners shall cover	768	liquidation or bankruptcy of the other party (otherwise	841
	the actual expenses of the Brokers and a reasonable	769	than for the purpose of reconstruction or amalgamation)	842
	fee for their work.	770	or if a receiver is appointed, or if it suspends payment,	843
	If the full hire is not paid owing to breach of the Charter	771	ceases to carry on business or makes any special	844
	by either of the parties the party liable therefor shall	772	arrangement or composition with its creditors.	845
	indemnify the Brokers against the loss of commission.	773	(e) The termination of this Charter shall be without	846
	Should the parties agree to cancel the Charter, the	774	prejudice to all rights accrued due between the parties	847
	Owners shall indemnify the Brokers against any loss of	775	prior to the date of termination and to any claim that	848
	commission but in such case the commission shall not	776	either party might have.	849
	exceed the brokerage on one year's hire.	777		
28. Termination		778	29. Repossession	850
(a) Charterers' Default		779	In the event of the termination of this Charter in	851
	The Owners shall be entitled to withdraw the Vessel from	780	accordance with the applicable provisions of Clause 28 ,	852
	the service of the Charterers and terminate the Charter	781	the Owners shall have the right to repossess the Vessel	853
	with immediate effect by written notice to the Charterers if:	782	from the Charterers at her current or next port of call, or	854
(i)	the Charterers fail to pay hire in accordance with	783	at a port or place convenient to them without hindrance	855
	Clause 11 . However, where there is a failure to	784	or interference by the Charterers, courts or local	856
	make punctual payment of hire due to oversight,	785	authorities. Pending physical repossession of the Vessel	857
	negligence, errors or omissions on the part of the	786	in accordance with this Clause 29 , the Charterers shall	858
	Charterers or their bankers, the Owners shall give	787	hold the Vessel as gratuitous bailee only to the Owners.	859
	the Charterers written notice of the number of clear	788	The Owners shall arrange for an authorised represent-	860
	banking days stated in Box 34 (as recognised at	789	ative to board the Vessel as soon as reasonably	861
	the agreed place of payment) in which to rectify	790	practicable following the termination of the Charter. The	862
	the failure, and when so rectified within such	791	Vessel shall be deemed to be repossessed by the	863
	number of days following the Owners' notice, the	792	Owners from the Charterers upon the boarding of the	864
	payment shall stand as regular and punctual.	793	Vessel by the Owners' representative. All arrangements	865
	Failure by the Charterers to pay hire within the	794	and expenses relating to the settling of wages,	866
	number of days stated in Box 34 of their receiving	795	disembarkation and repatriation of the Charterers'	867
	the Owners' notice as provided herein, shall entitle	796	Master, officers and crew shall be the sole responsibility	868
	the Owners to withdraw the Vessel from the service	797	of the Charterers.	869
	of the Charterers and terminate the Charter without	798		
	further notice;	799	30. Dispute Resolution	870
(ii)	the Charterers fail to comply with the requirements of:	800	(a) This Contract shall be governed by and construed	871
	(1) Clause 6 (Trading Restrictions)	801	in accordance with English law and any dispute arising	872
	(2) Clause 13(a) (Insurance and Repairs)	802	out of or in connection with this Contract shall be referred	873
	provided that the Owners shall have the option, by	803	to arbitration in London in accordance with the Arbitration	874
			Act 1996 or any statutory modification or re-enactment	875
			thereof save to the extent necessary to give effect to	876

PART II
"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

the provisions of this Clause.	877			
The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	878 879 880 881			purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898			(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	899 900 901			(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	902 903 904 905 906 907			(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.
*) (b) This Contract shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, 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 the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919			(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$10,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	920 921 922 923 924 925			(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration. (Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)
*) (c) This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	926 927 928 929 930 931			(e) If Box 35 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause 30(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 30(d) shall apply in all cases.
(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.	932 933 934 935			*) Sub-clauses 30(a), 30(b) and 30(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 35 .
In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:-	936 937 938			31. Notices
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	939 940 941 942 943			(a) Any notice to be given by either party to the other party shall be in writing and may be sent by fax, telex, registered or recorded mail or by personal service.
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that	944 945 946 947 948 949 950 951			(b) The address of the Parties for service of such communication shall be as stated in Boxes 3 and 4 respectively.

"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL PART

**PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY**
(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 37)

1. Specifications and Building Contract	1		
(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been counter-signed as approved by the Charterers.	2	and upon and after such acceptance, subject to Clause 1(d), the Charterers shall not be entitled to make any claim against the Owners in respect of any conditions, representations or warranties, whether express or implied, as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay in delivery.	69
(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers' consent.	3		70
(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders' Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.	4		71
(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out therein. Subject to the provisions of sub-clause 2(c)(ii) hereunder, the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners, completed and constructed in accordance with the Building Contract, on the date of delivery by the Builders. The Charterers undertake that having accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel's performance or specification or defects, if any. Nevertheless, in respect of any repairs, replacements or defects which appear within the first 12 months from delivery by the Builders, the Owners shall endeavour to compel the Builders to repair, replace or remedy any defects or to recover from the Builders any expenditure incurred in carrying out such repairs, replacements or remedies. However, the Owners' liability to the Charterers shall be limited to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers). The Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are reasonably able to recover under this Clause and shall make no further claim on the Owners for the difference between the amount(s) so recovered and the actual expenditure on repairs, replacement or remedying defects or for any loss of time incurred. Any liquidated damages for physical defects or deficiencies shall accrue to the account of the party stated in Box 41(a) or if not filled in shall be shared equally between the parties. The costs of pursuing a claim or claims against the Builders under this Clause (including any liability to the Builders) shall be borne by the party stated in Box 41(b) or if not filled in shall be shared equally between the parties.	5		72
	6		73
	7	(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.	74
	8		75
	9	(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon	76
	10		77
	11	(i) if the Charterers do not wish to take delivery of the Vessel they shall inform the Owners within seven (7) running days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or	78
	12	(ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) running days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;	79
	13	(iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;	80
	14	(iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.	81
	15	(d) Any liquidated damages for delay in delivery under the Building Contract and any costs incurred in pursuing a claim therefor shall accrue to the account of the party stated in Box 41(c) or if not filled in shall be shared equally between the parties.	82
	16		83
	17		84
	18		85
	19		86
	20		87
	21		88
	22		89
	23		90
	24		91
	25		92
	26		93
	27		94
	28		95
	29		96
	30		97
	31		98
	32		99
	33		100
	34		101
	35		102
	36		103
	37		104
	38		105
	39		106
	40		107
	41		108
	42		109
	43		110
	44		111
	45		112
	46		113
	47		114
	48		115
	49		116
	50		117
	51		118
2. Time and Place of Delivery	52	3. Guarantee Works	111
(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery and properly documented at the Builders' Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract. The Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel	53	If not otherwise agreed, the Owners authorise the Charterers to arrange for the guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms, and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.	112
	54		113
	55		114
	56		115
	57		116
	58		117
	59		118
	60		119
	61		120
	62		121
	63		122
	64		123
	65		124
	66		125
	67		126
	68		127
			128
			129
			130
			131
			132
			133
			134
			135
			136
			137
			138
			139
			140
			141
			142
			143
			144
			145
			146
			147
			148
			149
			150
			151
			152
			153
			154
			155
			156
			157
			158
			159
			160
			161
			162
			163
			164
			165
			166
			167
			168
			169
			170
			171
			172
			173
			174
			175
			176
			177
			178
			179
			180
			181
			182
			183
			184
			185
			186
			187
			188
			189
			190
			191
			192
			193
			194
			195
			196
			197
			198
			199
			200
			201
			202
			203
			204
			205
			206
			207
			208
			209
			210
			211
			212
			213
			214
			215
			216
			217
			218
			219
			220
			221
			222
			223
			224
			225
			226
			227
			228
			229
			230
			231
			232
			233
			234
			235
			236
			237
			238
			239
			240
			241
			242
			243
			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
			287
			288
			289
			290
			291
			292
			293
			294
			295
			296
			297
			298
			299
			300
			301
			302
			303
			304
			305
			306
			307
			308
			309
			310
			311
			312
			313
			314
			315
			316
			317
			318
			319
			320
			321
			322
			323
			324
			325
			326
			327
			328
			329
			330
			331
			332
			333
			334
			335
			336
			337
			338
			339
			340
			341
			342
			343
			344
			345
			346
			347
			348
			349
			350
			351
			352
			353
			354
			355
			356
			357
			358
			359
			360
			361
			362
			363
			364
			365
			366
			367
			368
			369
			370
			371
			372
			373
			374
			375
			376
			377
			378
			379
			380
			381
			382
			383
			384
			385
			386
			387
			388
			389
			390
			391
			392
			393
			394
			395
			396
			397
			398
			399
			400

"BARECON 2001" Standard Bareboat Charter

PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 42)

OPTIONAL
PART

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the final payment of hire as per Clause 11 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.	1 2 3 4 5 6 7	In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.	28 29 30 31 32 33 34
<i>In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.</i>	8 9	The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.	35 36 37 38
The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.	10 11	The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.	39 40 41
The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.	12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.	42 43 44 45 46 47 48
		The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Master, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 3 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.	49 50 51 52 53

Sample Copy

PART V

PROVISIONS TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 43)

1. Definitions	1	3. Termination of Charter by Default	17
For the purpose of this PART V, the following terms shall	2	If the Vessel chartered under this Charter is registered	18
have the meanings hereby assigned to them:	3	in a Bareboat Charter Registry as stated in Box 44 , and	19
<u>"The Bareboat Charter Registry"</u> shall mean the registry	4	if the Owners shall default in the payment of any amounts	20
of the State whose flag the Vessel will fly and in which	5	due under the mortgage(s) specified in Box 28 , the	21
the Charterers are registered as the bareboat charterers	6	Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct	22
during the period of the Bareboat Charter.	7	the Owners to re-register the Vessel in the Underlying	23
<u>"The Underlying Registry"</u> shall mean the registry of the	8	Registry as shown in Box 45 .	24
state in which the Owners of the Vessel are registered	9	In the event of the Vessel being deleted from the	25
as Owners and to which jurisdiction and control of the	10	Bareboat Charter Registry as stated in Box 44 , due to a	26
Vessel will revert upon termination of the Bareboat	11	default by the Owners in the payment of any amounts	27
Charter Registration.	12	due under the mortgage(s), the Charterers shall have	28
		the right to terminate this Charter forthwith and without	29
2. Mortgage	13	prejudice to any other claim they may have against the	30
The Vessel chartered under this Charter is financed by	14	Owners under this Charter.	31
a mortgage and the provisions of Clause 12(b) (Part II)	15		
shall apply.	16		

Sample Copy

First issued by
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen
in 1974 as "Barecon 'A'", and "Barecon 'B'"
Revised and reissued 1989

Printed by BIMCO's A&E

Adopted by
the Documentary Committee of The
Japan Shipping Exchange, Inc., Tokyo

Copyright, published by
The Baltic and International Maritime Council
(BIMCO), Copenhagen, September 1989

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) STANDARD BAREBOAT CHARTER CODE NAME: "BARECON 89"		BIMCO PART I
2. Place and date		Click here to enter text.		
3. Owners/Place of business		4. Bareboat charterers (Charterers)/Place of business		
5. Vessel's name, Call Sign and Flag (Cl. 8(c))				
6. Type of vessel		7. GRT/NRT /		
8. When/Where built		9. Total DWT (net.) in metric tons on summer freeboard		
10. Class (Cl. 9)		11. Date of last special survey by the Vessel's classification society		
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 16)				
13. Port or Place of delivery (Cl. 2)		14. Time for delivery (Cl. 3)	15. Cancelling date (Cl. 4)	
		16. Port or Place of redelivery (Cl. 14)		
17. Running days' notice if other than stated in Cl. 3		18. Frequency of dry-docking if other than stated in Cl. 9(f)		
19. Trading Limits (Cl. 5)				
20. Charter period		21. Charter hire (Cl. 10)		
22. Rate of interest payable acc. to Cl. 10(f) and, if applicable, acc. to Part IV		23. Currency and method of payment (Cl. 10)		
24. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 10)		25. Bank guarantee/bond (sum and place) (Cl. 22) (optional)		
26. Mortgage(s), if any, (state whether Cl. 11(a) or (b) applies; if 11(b) applies state date of Deed(s) of Covenant and name of Mortgagee(s)/Place of business) (Cl. 11)		27. Insurance (marine and war risks) (state value acc. to Cl. 12(i) or, if applicable, acc. to Cl. 13(c)) (also state if Cl. 12 applies)		
28. Additional insurance cover, if any, for Owners' account limited to (Cl. 12(b)) or, if		29. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 12(b)) or, if applicable, (Cl. 13(p))		
30. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 2)		31. War cancellation (indicate countries agreed) (Cl. 24)		
32. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)				
33. Law and arbitration (state 26.1., 26.2., or 26.3. of Cl. 26 as agreed; if 26.3. agreed, also state place of arbitration) (Cl. 26)		34. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed		
35. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether Part III applies) (optional)		36. Name and place of Builders (only to be filled in if Part III applies)		
37. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if Part III applies)		38. Date of Building Contract (only to be filled in if Part III applies)		
39. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether Part IV applies) (optional)		40. Bareboat Charter Registry (indicate with "yes" or "no" whether Part V applies) (optional)		

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

PART I

41. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if Part V applies)	42. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if Part V applies)
--	---

PREAMBLE. - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include [PART I](#) and [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 but no further. It is further mutually agreed that [PART III](#) and/or [PART IV](#) and/or [PART V](#) shall only apply and shall only form part of this Charter if expressly agreed and stated in the [Boxes 35, 39](#) and [40](#). If [PART III](#) and/or [PART IV](#) and/or [PART V](#) apply, it is further mutually agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of [PART I](#) and [PART II](#) shall prevail over those of [PART III](#) and/or [PART IV](#) and/or [PART V](#) to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Sample Copy

PART II
"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

<p>1. Definitions In this Charter, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them: "The Owners" shall mean the person or company registered as Owners of the Vessel. "The Charterers" shall mean the Bareboat charterers and shall not be construed to mean a time charterer or a voyage charterer.</p> <p>2. Delivery (not applicable to rebuilding vessels) The Vessel shall be delivered and taken over by the Charterers at the port or place indicated in Box 13, in such ready berth as the Charterers may direct. The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter. The Vessel shall be properly documented at time of delivery. The delivery to the Charterers of the Vessel and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under Clause 2, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be responsible for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under the Charter, provided such defects have manifested themselves within 18 months after delivery unless otherwise provided in Box 30.</p> <p>3. Time for Delivery (not applicable to rebuilding vessels) The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 14 unless with the Charterers' consent. Unless otherwise agreed in Box 17, the Owners to give the Charterers not less than 30 running days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery. The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.</p> <p>4. Cancelling (not applicable to rebuilding vessels) Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers to have the option of cancelling this Charter without prejudice to any claim the Charterers may otherwise have on the Owners under the Charter. If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners shall, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and forty-eight (148) hours of the receipt by the Charterers of such notice. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in the Owners' notice shall be regarded as a new cancelling date for the purpose of this Clause.</p> <p>5. Trading Limits The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 19. The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the instruments of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent to such employment of the Insurers and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the Insurers may prescribe. If required, the Charterers shall keep the Owners and the Mortgagees advised of the intended employment of the Vessel. The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation, destruction, seizure or confiscation. Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.</p> <p>6. Surveys (not applicable to rebuilding vessels) <u>Survey on Delivery and Redelivery</u> - The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-Survey including loss of time, if any, at the rate of hire per day or pro rata, also including in each case</p>	<p>the cost of any docking and undocking, if required, in connection herewith.</p> <p>7. Inspection <u>Inspection</u> - The Owners shall have the right at any time to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf to ascertain the condition of the Vessel and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. Inspection or survey in dry-dock shall be made only when the Vessel shall be in dry-dock for the Charterers' purpose. However, the Owners shall have the right to require the Vessel to be dry-docked for inspection if the Charterers are not docking her at normal classification intervals. The fees for such inspection or survey shall in the event of the Vessel being found to be in the condition provided in Clause 9 of this Charter be payable by the Owners and shall be paid by the Charterers only in the event of the Vessel being found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided. All time taken in respect of inspection, survey or repairs shall count as time on hire and shall form part of the Charter period. The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel. For the purpose of this Clause, the Charterers shall keep the Owners advised of the intended employment of the Vessel.</p> <p>8. Inventories and Consumable Oil and Stores A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners, respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, water and unbroken provisions, paints, oils, ropes and other consumable stores in the safe Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively.</p> <p>9. Maintenance and Operation (a) The Vessel shall during the Charter period be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 13 (b), they shall keep the Vessel with unexpired classification of the class indicated in Box 10 and with other required certificates in force at all times. The Charterers to take immediate steps to have the necessary repairs done within a reasonable time failing which the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter. Unless otherwise agreed, in the event of any improvement, structural changes or expensive new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing more than 5 per cent. of the Vessel's marine insurance value as stated in Box 27, then the extent, if any, to which the rate of hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as between the Owners and the Charterers having regard, inter alia, to the length of the period remaining under the Charter, shall in the absence of agreement, be referred to arbitration according to Clause 26. The Charterers are required to establish and maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage as required by any government, including Federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof. The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.</p> <p>TOVALOP SCHEME. (Applicable to oil tank vessels only). - The Charterers are required to enter the Vessel under the TOVALOP SCHEME or under any similar compulsory scheme upon delivery under this Charter and to maintain her so during the currency of this Charter.</p> <p>(b) The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and repair the Vessel whenever required during the Charter period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for</p>	<p>75</p> <p>76</p> <p>77</p> <p>78</p> <p>79</p> <p>80</p> <p>81</p> <p>82</p> <p>83</p> <p>84</p> <p>85</p> <p>86</p> <p>87</p> <p>88</p> <p>89</p> <p>90</p> <p>91</p> <p>92</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>95</p> <p>96</p> <p>97</p> <p>98</p> <p>99</p> <p>100</p> <p>101</p> <p>102</p> <p>103</p> <p>104</p> <p>105</p> <p>106</p> <p>107</p> <p>108</p> <p>109</p> <p>110</p> <p>111</p> <p>112</p> <p>113</p> <p>114</p> <p>115</p> <p>116</p> <p>117</p> <p>118</p> <p>119</p> <p>120</p> <p>121</p> <p>122</p> <p>123</p> <p>124</p> <p>125</p> <p>126</p> <p>127</p> <p>128</p> <p>129</p> <p>130</p> <p>131</p> <p>132</p> <p>133</p> <p>134</p> <p>135</p> <p>136</p> <p>137</p> <p>138</p> <p>139</p> <p>140</p> <p>141</p> <p>142</p> <p>143</p> <p>144</p> <p>145</p> <p>146</p> <p>147</p> <p>148</p> <p>149</p> <p>150</p> <p>151</p> <p>152</p>
--	---	--

PART II
"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

any reason appointed by the Owners.	153	than stated in Box 20 and that they will not effect any other mortgage(s)	231
Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in	154	without the prior consent of the Charterers.	232
force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.	155	*) <i>(Optional Clauses 11 (a) and 11 (b) are alternatives; indicate alternative agreed</i>	233
(c) During the currency of this Charter, the Vessel shall retain her present	156	<i>in Box 20.</i>	234
name as indicated in Box 5 and shall remain under and fly the flag as	157		
indicated in Box 5 . Provided, however, that the Charterers shall have the	158	12. Insurance and Repairs	235
liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel	159	(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the	236
insignia and fly their own house flag. Painting and re-painting, instalment and	160	Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity	237
re-instalment to be for the Charterers' account and time used thereby to	161	risks in such form as the Owners shall in writing approve, which approval	238
count as time on hire.	162	shall not be unreasonably withheld. Such marine, war and P. and I.	239
(d) The Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes	163	insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of both	240
in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in	164	the Owners and the Charterers and mortgagees (if any), and the Charterers	241
each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so	165	shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any	242
agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its	166	managers they may appoint. All insurance policies shall be in the joint names	243
former condition before the termination of the Charter.	167	of the Owners and the Charterers as their interests may appear.	244
(e) The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances	168	If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided	245
on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their	169	for under the provisions of sub-clause (a) above in the manner described	246
substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the	170	therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon the Charterers	247
same good order and condition as when received, ordinary wear and tear	171	shall rectify the position within seven running days, failing which Owners	248
excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter period	172	shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers	249
replace such items of equipment as shall be so damaged or worn as to be	173	without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the	250
unfit for use. The Charterers are to procure that all repairs to or replacement	174	Charterers.	251
of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner	175	The Charterers shall be subject to the approval of the Owners and the	252
(both as regards workmanship and quality of materials) as not to diminish the	176	Underwriters, effect all proposed repairs and shall undertake settlement of all	253
value of the Vessel. The Charterers have the right to fit additional equipment	177	costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses	254
at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at	178	and liabilities reimbursed to be secured by the Charterers from the	255
the end of the period if requested by the Owners.	179	Underwriters to the extent of coverage under the insurances herein provided	256
Any equipment including radio equipment on hire on the Vessel at time of	180	for.	257
delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers	181	The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and	258
shall assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease	182	settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other	259
contracts in connection therewith and shall reimburse the Owners for all	183	repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible	260
expenses incurred in connection therewith, also for any new equipment	184	franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	261
required in order to comply with radio regulations.	185	All time used for repairs under the provisions of sub-clause (a) of this Clause	262
(f) The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her	186	and for repairs of latent defects according to Clause 2 above including any	263
underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than	187	deviation shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.	264
once in every eighteen calendar months after delivery unless otherwise	188	(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be	265
agreed in Box 18 .	189	placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party	266
		set out in Box 26 and Box 29 , respectively. The Owners or the Charterers as	267
10. Hire	190	the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of	268
(a) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel the	191	any additional insurance effected, including copies of any cover notes or	269
lump sum per calendar month as indicated in Box 21 commencing on a day	192	policies and the written consent of the insurers of any such required	270
from the date and hour of her delivery to the Charterers and after the	193	insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.	271
agreed lump sum for any part of a month. Hire to continue until the date	194	(c) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed	272
and hour when the Vessel is redelivered by the Charterers to the Owners.	195	total loss under the insurances required under sub-clause (a) of	273
(b) Payment of Hire, except for the first and last month's Hire, if sub-clause (c)	196	Clause 12 , all insurance payments for such loss shall be paid to the Mort-	274
of this Clause is applicable, shall be made in cash with discount every	197	gagee, if any, in the manner described in the Deed(s) of Covenant, who shall	275
month in advance on the first day of each month in the currency and in the	198	distribute the moneys between themselves, the Owners and the Charterers	276
manner indicated in Box 23 and at the place mentioned in Box 24 .	199	according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the	277
(c) Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than a full month	200	Owners and the Mortgagee, if any, of any occurrences in consequence of	278
shall be calculated proportionally according to the number of days in the	201	which the Vessel is likely to become a Total Loss as defined in this Clause.	279
particular calendar month and advance payment to be effected accordingly.	202	(d) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed	280
(d) Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time	203	total loss under the insurances arranged by the Charterers in accordance	281
when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted	204	with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of	282
accordingly.	205	such loss.	283
(e) Time shall be of the essence in relation to payment of Hire hereunder. In	206	(e) The Owners shall upon the request of the Charterers, promptly execute	284
default of payment beyond a period of seven running days, the Owners shall	207	such documents as may be required to enable the Charterers to abandon the	285
have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers	208	Vessel to insurers and claim a constructive total loss.	286
without noting any protest and without interference by any court or any other	209	(f) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under	287
formality whatsoever, and shall, without prejudice to any other claim the	210	the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the	288
Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter, be	211	sum indicated in Box 27 .	289
entitled to damages in respect of all costs and losses incurred as a result of	212		
the Charterers' default and the ensuing withdrawal of the Vessel.	213	13. Insurance, Repairs and Classification	290
(f) Any delay in payment of Hire shall entitle the Owners to an interest at the	214	<i>(Optional only to apply if expressly agreed and stated in Box 27, in which event</i>	291
rate per annum as agreed in Box 22 . If Box 22 has not been filed in the current	215	<i>Clause 12 shall be considered deleted.</i>	292
market rate in the country where the Owners have their Principal Place of	216	(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Owners	293
Business shall apply.	217	at their expense against marine and war risks under the form of policy or	294
		policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right	295
11. Mortgage	218	of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any	296
*) (a) Owners warrant that they have not effected any mortgage of the Vessel.	219	damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such	297
*) (b) The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage	220	insurance, or on account of payments made to discharge claims against or	298
according to the Deed(s) of Covenant annexed to this Charter and as stated in	221	liabilities of the Vessel or the Owners covered by such insurance. All	299
Box 26 . By their counter-signature on the Deed(s) of Covenant, the	222	insurance policies shall be in the joint names of the Owners and the	300
Charterers undertake to have acquainted themselves with all terms,	223	Charterers as their interests may appear.	301
conditions and provisions of the said Deed(s) of Covenant. The Charterers	224	(b) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the	302
undertake that they will comply with all such instructions or directions in	225	Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks in such	303
regard to the employment, insurances, repairs and maintenance of the	226	form as the Owners shall in writing approve which approval shall not be	304
Vessel, etc., as laid down in the Deed(s) of Covenant or as may be directed	227	unreasonably withheld. If the Charterers fail to arrange and keep any of the	305
from time to time during the currency of the Charter by the Mortgagee(s) in	228	insurances provided for under the provisions of sub-clause (b) in the manner	306
conformity with the Deed(s) of Covenant.	229	described therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon the	307
(c) The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) other	230	Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which	308

PART II
"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

the Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.	309 310 311	The Charterers shall indemnify and hold the Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter period while she is under the control of the Charterers, and against any claims against the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.	387 388 389 390 391 392 393 394 395
(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.	312 313 314 315		
(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) of this Clause . The Charterers to be secured reimbursement through the Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.	316 317 318 319 320 321 322		
(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	323 324 325 326		
(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clause (d) and (e) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 2 above, including any deviation, shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.	327 328 329 330		
The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.	331 332 333		
(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 28 and Box 29 , respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the Insurers of any such required insurance in any case where the consent of such Insurers is necessary.	334 335 336 337 338 339 340		
(h) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause , all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners, who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests.	341 342 343 344 345		
(i) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners in accordance with sub-clause (a) of this Clause , this Charter shall terminate as of the date of such loss.	346 347 348 349		
(j) The Charterers shall upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Vessel to Insurers and claim a constructive total loss.	350 351 352		
(k) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause , the value of the Vessel is the sum indicated in Box 27 .	353 354 355		
(l) Notwithstanding anything contained in Clause (a) , it is agreed that under the provisions of Clause 13 , if applicable, the Owners shall keep the Vessel with unexpired classification in force at all times during the Charter period.	356 357 358		
14. Redelivery	359		
The Charterers shall at the expiration of the Charter period redeliver the Vessel at a safe and ice-free port or place as indicated in Box 16 . The Charterers shall give the Owners not less than 30 running days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of expected date, range of ports of redelivery or port or place of redelivery. Any changes thereafter in Vessel's position shall be notified immediately to the Owners.	360 361 362 363 364 365		
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter.	366 367 368 369		
The Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.	370 371 372 373		
The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 12 .	374 375		
15. Non-Lien and Indemnity	376		
The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.	377 378 379		
The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows:-	380 381 382		
"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."	383 384 385 386		
		16. Lien	396
		The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	397 398 399 400
		17. Salvage	401
		All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.	402 403 404
		18. Wreck Removal	405
		In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.	406 407 408 409
		19. General Average	410
		General Average, if any, shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent modification thereof current at the time of the casualty. The Charter Hire not to contribute to General Average.	411 412 413 414
		20. Assignment and Sub-Charter	415
		The Charterers shall not assign this Charter nor sub-charter the Vessel except with the prior consent in writing of the Owners which shall not be unreasonably withheld and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.	416 417 418 419
		21. Bills of Lading	420
		The Charterers are to procure that all Bills of Lading issued for carriage of goods under this Charter shall contain a Paramount Clause incorporating any legislation relating to Carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the Bills of Lading shall incorporate the British Carriage of Goods by Sea Act. The Bills of Lading shall also contain the amended New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause. The Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.	421 422 423 424 425 426 427 428 429
		22. Bank Guarantee	430
		The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 25 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter. <i>(Optional, only to apply if Box 25 filed in)</i> .	431 432 433 434
		23. Requisition/Acquisition	435
		(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter period, this Charter shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter. The Hire under this Charter shall be payable to the Owners from the same time as the Requisition Hire is payable to the Charterers.	436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451
		(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date	452 453 454 455 456 457 458

PART II
"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

and time of such "Compulsory Acquisition".	459	named in Box 32 on any Hire paid under the Charter but in no case less than is	492
		necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee	493
24. War	460	for their work. If the full Hire is not paid owing to breach of Charter by either of	494
(a) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be	461	the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss	495
ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any	462	of commission.	496
service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of	463	Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the	497
any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of	464	Brokers against any loss of commission but in such case the commission not	498
piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or	465	to exceed the brokerage on one year's Hire.	499
its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil	466		
commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to	467	26. Law and Arbitration	500
any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of	468	*) 26.1. This Charter shall be governed by English law and any dispute arising	501
Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of	469	out of this Charter shall be referred to arbitration in London, one arbitrator	502
seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever	470	being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950	503
by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	471	and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time	504
(b) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to	472	being in force. On the receipt by one party of the nomination in writing of the	505
departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in	473	other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen	506
any other wise whatsoever given by the Government of the nation under	474	days, failing which the decision of the single Arbitrator appointed shall apply.	507
whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body)	475	If two Arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an	508
acting or purporting to act with the authority of such Government or by any	476	umpire whose decision shall be final.	509
committee or person having under the terms of the war risks insurance on the	477	*) 26.2. Should any dispute arise out of this Charter, the matter in dispute shall	510
Vessel the right to give any such orders or directions.	478	be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the	511
(c) In the event of outbreak of war (whether there be a declaration of war or	479	parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any	512
not) between any two or more of the countries as stated in Box 31 , both the	480	two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this	513
Owners and the Charterers shall have the right to cancel this Charter,	481	agreement may be made a rule of the Court.	514
whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in	482	The arbitrators shall be members of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. of	515
accordance with Clause 14 , if she has cargo on board after discharge thereof	483	New York and the proceedings shall be conducted in accordance with the	516
at destination, or if debarred under this Clause from reaching or entering it at	484	rules of the Society.	517
a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on	485	*) 26.3. Any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration at	518
board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port	486	the place indicated in Box 33 , subject to the law and procedures applicable	519
as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	487	there.	520
accordance with Clause 10 and except as aforesaid all other provisions of this	488	26.4. If Box 33 in Part I is not filled in, sub-clause 26.1. of this Clause shall	521
Charter shall apply until redelivery.	489	apply.	522
25. Commission	490	*) 26.1., 26.2. and 26.3. are alternatives; indicate alternative agreed in Box 33 .	523
The Owners to pay a commission at the rate indicated in Box 32 to the Brokers	491		

Sample

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

OPTIONAL
PART

PART III

PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 35)

Specifications and Building Contract	1	warranties, whether express or implied, as to the seaworthiness of the Vessel or in	48
(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract	2	respect of delay in delivery or otherwise howsoever.	49
(hereafter called "the Building Contract") as annexed to this Charter, made	3	(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building	50
between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications	4	Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the	51
and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans	5	Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written	52
having been counter-signed as approved by the Charterers.	6	notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the	53
(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or	7	Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this	54
plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the	8	Charter shall cease to have effect.	55
Charterers' consent.	9	(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to	56
(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders'	10	reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection,	57
Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy	11	consult the Charterers and thereupon	58
themselves that construction is in accordance with such approved specifications	12	i) if the Charterers do not wish to take delivery of the vessel they shall inform the	59
and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.	13	Owners within seven (7) days by notice in writing and upon receipt by the	60
(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be	14	Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or	61
of the description set out therein provided nevertheless that the Charterers shall	15	ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in	62
be bound to accept the Vessel from the Owners on the date of delivery by the	16	writing within seven (7) days require the Owners to negotiate with the Builders	63
Builders as having been completed and constructed in accordance with the	17	as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from	64
Building Contract and the Charterers undertake that after having so accepted the	18	exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners	65
Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of	19	shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the	66
the Vessel's performance or specification or defects if any except that in respect	20	Builders and deliver her to the Charterers;	67
of any repair or replacement of any defects which appear within the first 12	21	iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel	68
months from delivery the Owners shall use their best endeavours to recover any	22	unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;	69
expenditure incurred in remedying such defects from the Builders, but shall only	23	iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the	70
be liable to the Charterers to the extent the Owners have a valid claim against the	24	Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or	71
Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has	25	arising out of this Charter or its termination.	72
been supplied to the Charterers) provided that the Charterers shall be bound to	26	Guarantee Works	73
accept such sums as the Owners are able to recover under this clause and shall	27	If not otherwise agreed, the Owners authorize the Charterers to arrange for the	74
make no claim upon the Owners for any difference between the amounts so	28	guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms,	75
recovered and the actual expenditure incurred on repairs or replacements or for	29	and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to	76
any loss of time incurred thereby.	30	advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.	77
Time and Place of Delivery	31	Name of Vessel	78
(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials	32	The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the	79
of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications	33	Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel	80
to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers	34	insignia and fly the house flag as required by the Charterers.	81
shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery at the Builders' Yard	35	Survey on Redelivery	82
or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed	36	The Owners and the Charterers shall appoint surveyors for the purpose of	83
between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the	37	determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of re-	84
Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as	38	delivery.	85
therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the	39	Without prejudice to Clause 14 (Part II), the Charterers shall bear all survey	86
date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion	40	expenses and all other costs, if any, including the cost of docking and undocking,	87
of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract.	41	if required, as well as all repair costs incurred.	88
Notwithstanding the foregoing, the Charterers shall not be obliged to take delivery	42	The Charterers shall also bear all loss of time spent in connection with any	89
of the Vessel until she has been classed and documented as provided in this	43	docking and undocking as well as repairs, which shall be paid at the rate of Hire	90
Charter and free for transfer to the flag she has to fly. Subject as aforesaid the	44	per day or pro rata.	91
Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel and	45		
upon and after such acceptance the Charterers shall not be entitled to make any	46		
claim against the Owners in respect of any conditions, representations or	47		

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

**PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT**

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 39)

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the last month's hire instalment as per Clause 10 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.	1	with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.	24
If the payment of the instalment due is delayed for less than 7 running days or for reason beyond the Charterers' control, the right of withdrawal under the terms of Clause 10(e) of Part II shall not be exercised. However, any delay in payment of the instalment due shall entitle the Owners to an interest at the rate per annum as agreed in Box 22 . If Box 22 has not been filled in the current market rate in the country where the Owners have their Principal Place of Business shall apply.	2	In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.	25
<i>In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.</i>	3	The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.	26
The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.	4	The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.	27
The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected	5	The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.	28
	6	The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Captain, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 2 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.	29
	7		30
	8		31
	9		32
	10		33
	11		34
	12		35
	13		36
	14		37
	15		38
	16		39
	17		40
	18		41
	19		42
	20		43
	21		44
	22		45
	23		

Sample Contract

"BARECON 89" Standard Bareboat Charter

**PART V
PROVISIONS TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY**

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 40)

Definitions	1	provisions of Clause 11 (b) (Part II) shall apply.	12
For the purpose of this PART V, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:	2		
"The Bareboat Charter Registry" shall mean the registry of the State whose flag the Vessel will fly and in which the Charterers are registered as the bareboat charterers during the period of the Bareboat Charter.	3		
"The Underlying Registry" shall mean the registry of the State in which the Owners of the Vessel are registered as Owners and to which jurisdiction and control of the Vessel will revert upon termination of the Bareboat Charter Registration.	4	Termination of Charter by Default	13
	5	It the Vessel chartered under this Charter is registered in a Bareboat Charter Registry as stated in Box 41 , and if the Owners shall default in the payment of any amounts due under the mortgage(s) specified in Box 26 , the Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct the Owners to re-register the Vessel in the Underlying Registry as shown in Box 42 .	14
	6	In the event of the Vessel being deleted from the Bareboat Charter Registry as stated in Box 41 , due to a default by the Owners in the payment of any amounts due under the mortgage(s), the Charterers shall have the right to terminate this Charter forthwith and without prejudice to any other claim they may have against the Owners under this Charter.	15
	7		16
	8		17
	9		18
	10		19
Mortgage	11		20
The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage and the			21
			22
			23

Sample Copy