



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Π.Μ.Σ.: ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2022-2023

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
του Ιωάννη Εμμανουήλ Γοβατζιδάκη
Α.Μ.: 7340122203006

«Η έννοια, ο σκοπός και η ερμηνεία των “implied terms” στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου»

Επιβλέποντες:

- α) Καθηγήτρια Λία Ι. Αθανασίου
- β) Αναπλ. Καθηγητής Δημήτριος Φ. Χριστοδούλου
- γ) Επίκ. Καθηγητής Νικόλαος Α. Βερβεσός

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2023

Copyright © [Ιωάννης Γοβατζιδάκης, Σεπτέμβριος 2023]

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

Πίνακας Περιεχομένων

Εισαγωγή – Πλάνο εργασίας	5
Μέρος Α. Η σημασία και λειτουργία των implied terms στο αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων	6
1. Κεφάλαιο 1 ^ο Η έννοια και τα βασικά στοιχεία της σύμβασης στο αγγλικό δίκαιο.....	6
1.1 Ο δύο βασικές κατηγορίες όρων σύμβασης στο αγγλικό δίκαιο: ρητοί και implied ...	6
1.2 Η κατηγοριοποίηση των implied terms στο αγγλικό δίκαιο	6
1.3 Implied by courts	6
1.3.1 implied by fact.....	7
1.3.2 implied by law	12
1.4 Implied by statute	13
1.5 Implied by custom/ trade usage.....	15
2. Κεφάλαιο 2 ^ο Η λειτουργία και επίδραση των implied terms εντός της σύμβασης	16
2.1 Η σχέση μεταξύ implied και express terms για τη λειτουργία της σύμβασης	16
2.2 Η σχέση ερμηνείας της σύμβασης και implied terms.....	17
2.3 Η σημασία των implied terms για τη σύμβαση και τρόποι περιορισμού	18
Μέρος Β. Implied terms στις κατ' ιδίαν συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου κατά το αγγλικό δίκαιο	20
3. Κεφάλαιο 1 ^ο Implied terms στις βασικές συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου.....	20
3.1 Implied terms σε συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς.....	20
3.2 Implied υποχρεώσεις μεταφορέα.....	21
3.3 Implied υποχρεώσεις φορτωτή/ ναυλωτή	25
3.4 Implied όροι σε συμβάσεις ναύλωσης πλοίου	27
3.4.1 Implied terms στη ναύλωση κατά ταξίδι	28
3.4.2 Implied terms στη ναύλωση κατά χρόνο	31
3.4.3 Implied terms στη ναύλωση γυμνού σκάφους	33
3.5 Implied terms σε λοιπές συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου.....	35
3.5.1 Implied terms σε σύμβαση μεταφοράς επιβατών	35
3.5.2 Implied terms σε σύμβαση ρυμούλκησης.....	36
4. Κεφάλαιο 2 ^ο Η επίδραση των Implied terms στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου.....	42
4.1 Implied terms στο γενικό αγγλικό δίκαιο συμβάσεων και στο ειδικότερο πεδίο των ναυτικών συμβάσεων εκμετάλλευσης: ποια η σχέση τους.....	42
4.2 Η ελευθερία των συμβάσεων στις ναυτικές συμβάσεις και ο χώρος για implied terms	44
4.3 Η ανάγκη για implied terms στη σύγχρονη εποχή των πρότυπων συμβάσεων ναύλωσης	45
4.4 Η αποτίμηση της σημασίας των implied terms στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου μέσα από πρόσφατη νομολογία αγγλικών δικαστηρίων	47

4.5	Η σχέση implied term με το γενικό χαρακτηρισμό ενός συμβατικού όρου κατά το αγγλικό δίκαιο.....	50
	Μέρος Γ. Η προσέγγιση της προβληματικής των implied terms υπό το ελληνικό δίκαιο	52
5.	Κεφάλαιο 1 ^ο Συγκριτική προσέγγιση implied terms και ερμηνείας της σύμβασης	52
5.1	Η έννοια implied terms γενικά στο ελληνικό νομικό σύστημα του Αστικού Κώδικα.....	52
6.	Κεφάλαιο 2 ^ο Η τοποθέτηση κατά λειτουργία των implied terms στο ελληνικό ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο	55
6.1	Οι συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου υπό το φως του ελληνικού δικαίου και ερμηνεία.....	55
	Συμπεράσματα - Επίλογος.....	58
	Βιβλιογραφία.....	59

Εισαγωγή – Πλάνο εργασίας

Οι συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου, ως ειδικότερη κατά αντικείμενο κατηγορία συμβάσεων, ακολουθούν τους γενικούς κανόνες που διέπουν και κάθε άλλη κατηγορία σύμβασης. Κρίσιμη παράμετρος στην ανεύρεση των κανόνων αυτών αποτελεί το δίκαιο που διέπει τις συμβάσεις αυτές. Η συναλλακτική πρακτική, στηριγμένη σε μακρά εθιμική παράδοση, δείχνει πως στην εν λόγω κατηγορία, το δίκαιο που εφαρμόζεται είναι το αγγλικό.

Τούτο μεταξύ άλλων έχει ιδιαίτερη σημασία όσον αφορά τους όρους της σύμβασης. Αυτό γιατί στο δίκαιο αυτό, εκτός από τους ρητούς όρους, υπάρχουν και οι λεγόμενοι implied terms, ήτοι όροι που παρόλο που δεν υφίστανται ρητά διατυπωμένοι στο εν στενή έννοια κείμενο μιας σύμβασης, υπονοούνται και δεσμεύουν καθόλα τα μέρη. Δοθείσας αφενός της μεγάλης εμπορικής σημασίας και συχνότητας των συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου και αφετέρου της σημασίας για τις νομικές επιπτώσεις ενός όρου κατ' αρχήν μη «ορατού», η παρούσα εργασία πραγματεύεται την έννοια, το σκοπό και τη λειτουργία των implied terms.

Στο πρώτο μέρος, γίνεται μια επισκόπηση της έννοιας των implied term. Καθώς πρόκειται για έννοια και μηχανισμό που δεν απαντάται σε ηπειρωτικές έννομες τάξεις, παρουσιάζεται η προέλευση, οι κατηγορίες τους, αλλά και η σχέση τους με τους ρητούς όρους όπως και με την ερμηνεία της σύμβασης. Η οριοθέτηση αυτή κρίνεται σκόπιμη, καθώς η γενική έννοια, χαρακτηριστικά και λειτουργία των implied terms τυγχάνουν εφαρμογής και στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου. Έτσι λοιπόν αναλύονται οι βασικές πηγές των όρων αυτών και προσεγγίζεται ο σκοπός και το σκεπτικό πίσω από αυτές.

Στο δεύτερο μέρος, αναλύονται οι implied terms που απαντώνται στις καθαυτές τις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου. Έτσι αναλύονται εκφάνσεις των implied terms σε συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς και συμβάσεις ναύλωσης, που αποτελούν τα σημαντικότερα συμβατικά μορφώματα εκμετάλλευσης πλοίου, και αποτιμάται η σημασία τους. Επιπρόσθετα, παρουσιάζεται η θέση των implied terms στο χώρο του ναυτικού πεδίου, ιδίως υπό το φως της ελευθερίας των συμβάσεων αλλά και των σύγχρονων νομολογικών εξελίξεων. Με αυτό το τρόπο προσεγγίζεται περαιτέρω η ερμηνεία των εν λόγω όρων και επιχειρείται να αποτυπωθεί κριτικά η λειτουργία τους στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου.

Στο τρίτο μέρος, το θέμα που απασχολεί την παρούσα εργασία είναι η προσέγγιση του ζητήματος υπό το ελληνικό δίκαιο. Αυτή γίνεται υπό μια διπλή οπτική. Αφενός στο πλαίσιο του γενικού συμβατικού δικαίου υπό τον ΑΚ, αφετέρου ειδικότερα υπό το πρίσμα του ΚΙΝΔ. Με αυτό το τρόπο επιχειρείται να γίνει μια συγκριτική προσέγγιση, προκειμένου να καταστούν σαφείς οι διαφορές των 2 νομικών συστημάτων αλλά και να αναδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο το ίδιο ζήτημα, προσεγγίζεται και επιλύεται στο ναυτικό πεδίο.

Μέρος Α. Η σημασία και λειτουργία των implied terms στο αγγλικό δίκαιο των συμβάσεων

1. Κεφάλαιο 1^ο Η έννοια και τα βασικά στοιχεία της σύμβασης στο αγγλικό δίκαιο

1.1 Ο δύο βασικές κατηγορίες όρων σύμβασης στο αγγλικό δίκαιο: ρητοί και implied

Στο αγγλικό δίκαιο το περιεχόμενο μιας σύμβασης μπορεί να διαιρεθεί σε δυο κύριες κατηγορίες όρων: τους ρητούς όρους (express terms) και τους implied terms¹. Όσον αφορά τους ρητούς όρους, αυτοί έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των μερών και εκφραστεί με ακρίβεια, δεσμεύοντας τα μέρη. Στον αντίποδα, οι implied terms, δεν απαντώνται ρητώς διατυπωμένοι σε κάποια σύμβαση γραπτή ή προφορική. Παρόλα αυτά θεωρούνται πως υπονοούνται/ υφίστανται σιωπηρά και έχουν δεσμευτική επενέργεια σχετικά με τις συμβατικές υποχρεώσεις των μερών. Παρακάτω θα αναδειχθεί πότε και πώς οι εν λόγω όροι μπορεί να εισχωρήσουν στη σύμβαση των μερών.

1.2 Η κατηγοριοποίηση των implied terms στο αγγλικό δίκαιο

1.3 Implied by courts

Η πρώτη βασική κατηγορία των implied terms, είναι οι implied terms οι οποίοι εισάγονται στη σύμβαση από ένα δικαστήριο. Η ίδια η έννοια της ελευθερίας των συμβάσεων, ιδιαίτερα υπό την ένταση που αποδίδεται σε αυτή στο αγγλικό δίκαιο, φαίνεται να μη συμπλέει με το σκεπτικό ότι το ίδιο το δικαστήριο θα εισαγάγει κάποιον όρο στη σύμβαση, δρώντας ως τρίτος στη συμβατική σχέση². Πράγματι και εύλογα η ίδια η αγγλική νομολογία έχει διαγράψει το όριο αυτό. Το δικαστήριο, δεν είναι εκεί για να «φτιάξει» τη σύμβαση αντί των μερών, αλλά, μόνο για να ερμηνεύσει την ήδη υπάρχουσα σύμβαση όπως αυτή έρχεται ενώπιον του³. Έτσι, γίνεται κατανοητό πως θα πρέπει να υφίσταται πολύ συγκεκριμένος σκοπός για τον οποίο implied term θα εισαχθεί σε μία σύμβαση από το δικαστή⁴.

Εντός της κατηγορίας των implied term που εισάγονται από ένα δικαστήριο, διακρίνονται 2 επιμέρους υποκατηγορίες⁵: Αφενός οι implied terms που εισάγονται κατά περίπτωση ανάλογα με τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά (implied in fact) και αφετέρου αυτοί που εισάγονται από το νόμο (implied in law). Η βασική διαφοροποίηση των δύο αυτών κατηγοριών έγκειται στο ότι η εισαγωγή κάθε φορά ενός implied term, έχει διαφορετική αιτία και σκοπό. Στη δε πρώτη κατηγορία, οι implied terms βασίζονται στη βούληση-πρόθεση των συμβαλλομένων μερών, ενώ στη δεύτερη βασίζονται στη φύση της σύμβασης και άρα εφαρμόζονται και σε συμβάσεις

¹ Στη παρούσα εργασία, θα χρησιμοποιηθεί ο όρος «implied term» και όχι ελληνική μετάφραση αυτού.

² R.Austen-Baker, «Implied Terms in English Contract Law», Edward Elgar Publishing Limited, 2011, p.2.

³ Philips Electronique Grand Public SA v British Sky Broadcasting Ltd [1995] E.M.L.R. 472.

⁴ J.Beatson, A.Burrows, J.Cartwright, «Anson's Law of contract», Oxford university press, 2020, p.158.

⁵ E.McKendrick, «Contract Law, Text, Cases, and Materials», Oxford University Press, 9th Edition, 2020, p.337.

παρόμοιας φύσης⁶. Συνεπώς, παρακάτω αναλύονται τα βασικά τεστ τα οποία η αγγλική νομολογία έχει δημιουργήσει, προκειμένου να εξηγήσει τη χρήση και σκοπιμότητα των implied terms από ένα δικαστήριο, στις δύο επιμέρους προαναφερθείσες υποκατηγορίες.

1.3.1 implied by fact

Η κατηγορία αυτή των implied terms, στηρίζεται στην ουσία σέ ένα τεστ – «μηχανισμό», ο οποίος νομολογήθηκε από τον Bowen LJ, στην υπόθεση *The Moorcock*⁷. Η εν λόγω υπόθεση παρά την προχωρημένη χρονολογία της⁸, έχει μια ιδιαίτερη σημασία καθόσον αφορά σύμβαση με αντικείμενο παροχή ναυτικών υπηρεσιών, όπως θα δειχθεί παρακάτω. Έτσι λοιπόν μια βασική υποκατηγορία των implied terms, θεμελίωσε το μηχανισμό – τεστ εφαρμογής της στην ουσία μέσα από μια διαφορά ναυτικού δικαίου.

Τα πραγματικά περιστατικά αυτής είχαν ως ακολούθως: Οι ενάγοντες ήταν ιδιοκτήτες του ατμόπλοιου με όνομα «Moorcock». Οι δε εναγόμενοι, ιδιοκτήτες μιας αποβάθρας και μιας προβλήτας που εκτεινόταν στο ποταμό Τάμεση. Η συμφωνία μεταξύ των προαναφερθέντων, περιλάμβανε φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου, κάνοντας χρήση της προβλήτας των εναγόμενων. Το πλοίο όμως υπέστη ζημία στο κύτος του κατά τη διάρκεια που αυτό ήταν αγκυροβολημένο στην προβλήτα καθόσον εκείνη τη περίοδο ο ποταμός Τάμεσης ήταν σε φάση άμπωτης – χαμηλής παλίρροιας. Οι ζημιωθέντες και ενάγοντες θεώρησαν παραβίαση της σύμβασης (breach of contract) από τη πλευρά των ιδιοκτητών της αποβάθρας. Πράγματι οι τελευταίοι αφενός δεν ήταν ιδιοκτήτες της κοίτης του ποταμού και αφετέρου δεν είχαν προβεί σε κάποια ενέργεια προκειμένου να διασφαλίσουν τη καταλληλότητα για την ασφαλή χρήση από το εν λόγω πλοίο.

Το δικαστήριο σε πρώτο βαθμό δέχθηκε ότι οι εναγόμενοι είχαν ευθύνη για τις ζημίες που προκλήθηκαν στο εν λόγω πλοίο καθόσον υπήρχε υποχρέωσή τους να διασφαλίσουν ότι ο πυθμένας του ποταμού στις εγκαταστάσεις τους ήταν κατάλληλος για το εν λόγω πλοίο⁹. Ειδικότερα, δέχθηκαν πως πρόκειται για implied υποχρέωση να λάβουν τα εύλογα μέτρα ώστε να διασφαλίσουν τη μη διακινδύνευση του πλοίου από το πυθμένα, ενόσω αυτό έκανε χρήση των εγκαταστάσεών τους. Στο δεύτερο βαθμό, το δικαστήριο αποφάνθηκε ομοίως, επιβεβαιώνοντας την απόφαση του πρώτου βαθμού και την ύπαρξη σχετικής implied υποχρέωσης.

Ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει η αιτιολογία ως προς την αναγκαιότητα του implied term, το λεγόμενο «business efficacy test»¹⁰. Σύμφωνα με το Λόρδο Bowen LJ:

«Now, an implied warranty, or, as it is called, a covenant in law, as distinguished from an express contract or express warranty, really is in all cases founded upon the presumed intention of the parties, and upon reason. The implication which the law draws from what must obviously have been the intention of the parties, the law draws with the object of giving efficacy to the transaction and preventing such a failure of consideration as cannot have been within the

⁶ A.Burrows, «A Casebook on Contract», Hart Publishing, 2007, p.197.

⁷ *The Moorcock* (1889) 14 PD 64.

⁸ Χρονολογία απόφασης Court of Appeal 1889.

⁹ R.Austen-Baker, *οπ.π.*, p.131, 132.

¹⁰ J.Beatson, A.Burrows, J.Cartwright, *οπ.π.*, p.158-159.

*contemplation of either side; and I believe if one were to take all the cases, and there are many, of implied warranties or covenants in law, it will be found that in all of them the law is raising an implication from the presumed intention of the parties with the object of giving to the transaction such efficacy as both parties must have intended that at all events it should have.»*¹¹

Με άλλα λόγια, για να εφαρμόσει το δικαστήριο έναν implied term, θα πρέπει ουσιαστικά, η σύμβαση των μερών να μη μπορεί να λειτουργήσει χωρίς τον όρο αυτό¹². Ο όρος αυτός πρέπει να είναι απαραίτητος για την επιχειρηματική «αποδοτικότητα» της σύμβασης¹³. Σημαντικό να αναφερθεί πως το δικαστήριο δεν «φτιάχνει» τη σύμβαση αντί για τα μέρη, μέλημα το οποίο το δικαστήριο εξασφάλισε, τονίζοντας ότι το προαναφερθέν τεστ-κριτήριο στηρίζεται στην υποθετική βούληση των συμβαλλομένων¹⁴. Ακόμη, το δικαστήριο κάνοντας χρήση του εν λόγω μηχανισμού, θα στηριχθεί στην αναγκαιότητα της εισαγωγής κάποιου implied term και όχι στο εύλογο κατά τη κρίση του, προτάσσοντας όχι την κατά περίπτωση δική του κρίση- αντίληψη, αλλά εκείνη που επιβάλλει η επιχειρηματική αναγκαιότητα για μια εμπορική σύμβαση που λειτουργεί¹⁵.

Πέρα ωστόσο από το προαναφερθέν τεστ-κριτήριο, η αγγλική νομολογία έχει θέσει και ένα δεύτερο κριτήριο προκειμένου να επιτραπεί ουσιαστικά από το δικαστήριο να εισαγάγει κάποιο όρο στη σύμβαση. Πρόκειται για το λεγόμενο «officious bystander test». Ουσιαστικά, το δικαστήριο μπορεί να εισαγάγει έναν implied term στη σύμβαση προκειμένου να μπορέσει να δώσει λειτουργία στην προφανή μεν, μη ρητώς εκφρασμένη δε, βούληση των συμβαλλομένων μερών¹⁶. Η προέλευσή του είναι φυσικά νομολογιακή, βασιζόμενη σε δυο κύριες αποφάσεις, επιβεβαιώνοντας τη βασική δομή και χαρακτηριστικά του «business efficacy test»¹⁷.

Η πρώτη απόφαση αγγλικών δικαστηρίων ήταν η υπόθεση *Reigate*¹⁸. Συνοπτικά η υπόθεση αφορούσε μια σύμβαση αποκλειστικής εμπορικής αντιπροσωπείας προϊόντων, ορισμένης διάρκειας. Ο αντιπρόσωπος θα δεχόταν παραγγελίες μόνο κατόπιν έγκρισης της εταιρείας. Η εταιρία αντιμετώπισε οικονομικά προβλήματα και ζήτησε από τον ενάγων να την ενισχύσει οικονομικά επενδύοντας χρηματικό ποσό. Τούτο, δεν κατέστη δυνατό και η εταιρία οδηγήθηκε σε πτώχευση, ζητώντας να τερματισθεί η εμπορική αντιπροσώπευση και ο ενάγων αρνήθηκε. Το δικαστήριο εξετάζοντας μεταξύ άλλων και την ύπαρξη πιθανώς implied term, μέσα από τα λεγόμενα του ο Λόρδος Scrutton, ανέφερε χαρακτηριστικά:

*«A term can only be implied if it is necessary in a business sense to give efficacy to the contract; that is, if it is such a term that it can be confidently said that if at the time the contract was being negotiated someone had said to the parties 'What will happen in such a case?', they would have replied: 'Of course, so and so will happen; we did not trouble to say that; it is too clear»*¹⁹

¹¹ The Moorcock (1889) 14 PD 64.

¹² A.Burrows, οπ.π., p. 200.

¹³ R.Austen-Baker, οπ.π, p.135.

¹⁴ E.McKendrick, οπ.π, p.340.

¹⁵ R.Austen-Baker, οπ.π., p.134.

¹⁶ J.Chitty, «Chitty on Contracts», Sweet & Maxwell, 2022, para.16-008.

¹⁷ E.McKendrick, οπ.π., p.340, 341.

¹⁸ Reigate V Union Manufacturing (Ramsbottom) Ltd [1918] 1 KB 592.

¹⁹ Reigate V Union Manufacturing (Ramsbottom) Ltd [1918] 1 KB 592.

Παρότι δεν γίνεται ρητή αναφορά στην υπόθεση Moorcock, γίνεται αντιληπτό από τη συνολική διατύπωση του Λόρδου Scrutton LJ, ότι η βάση για το τεστ αυτό είναι το προαναφερθέν «business efficacy test»²⁰.

Η δεύτερη βασική απόφαση της νομολογίας που έθεσε τη βάση για το μηχανισμό αυτό ήταν η υπόθεση *Shirlaw v. Southern Foundries*²¹. Τα πραγματικά περιστατικά αυτής μπορούν να συνοψισθούν ως ακολούθως: Ο ενάγων ήταν διευθύνων σύμβουλος σε εταιρία, έχοντας σύμβαση ορισμένου χρόνου-δεκαετούς διάρκειας. Η απομάκρυνσή του ήταν υποκείμενη στη εκάστοτε πιθανή σύμβαση εργασίας την οποία είχε συνάψει για τη θέση αυτή. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς αυτής μεταβλήθηκε, επιτρέποντας την απομάκρυνση διευθυνόντων συμβούλων, δίχως να λαμβάνεται υπόψιν τυχόν δική τους σύμβαση εργασίας ορισμένης διάρκειας για τη θέση τους. Ο ενάγων αρνήθηκε την απομάκρυνσή του από τη θέση, και θεώρησε ότι παραβιάστηκε η σύμβασή του, αξιώνοντας χρηματική αποζημίωση. Το δικαστήριο σε δεύτερο βαθμό, εξετάζοντας την ύπαρξη implied term, έθεσε μέσω του λόρδου MacKinnon LJ το ακόλουθο κριτήριο:

*«Prima facie that which in any contract is left to be implied and need not be expressed is something so obvious it goes without saying; so that if, while the parties were making their bargain, an officious bystander were to suggest some express provision for it in their agreement, they would testily suppress him with a common ‘Of course!’»*²²

Καθίσταται εμφανές, ότι ο όρος που θα εισαχθεί ως implied από ένα δικαστήριο κάνοντας χρήση του προαναφερθέντος σκεπτικού-μηχανισμού στηρίζεται στην υποθετική βούληση των μερών σχετικά με τον πιθανό implied term. Ο τελευταίος μάλιστα, αν κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων των όρων της σύμβασης είχε τεθεί ως ρητός από ένα τρίτο, τα μέρη θα απαντούσαν πως «Φυσικά!», σχετικά με την ρητή ενσωμάτωσή του στο συμβατικό κείμενο.

Από τις δύο προαναφερθείσες αποφάσεις, οι οποίες συνέχισαν και κατά κάποιο τρόπο και εδραίωναν τα κριτήρια με τα οποία ένα δικαστήριο μπορεί να εισαγάγει έναν implied term στη σύμβαση, έγινε σαφές πως σε καμία περίπτωση η εισαγωγή ενός όρου ως implied δε θα στηριχθεί στην εύλογη κρίση των δικαστών αλλά στην αναγκαιότητα εμπορικής λειτουργίας της σύμβασης²³. Τα δύο προαναφερθέντα κριτήρια²⁴, είναι δυνατό να εφαρμοστούν σωρευτικά, να αλληλοκαλύπτονται αλλά και να αλληλοσυμπληρώνονται²⁵.

Ακολούθησε χρονολογικά, το 2009 η απόφαση *Belize Telecom*²⁶. Η τελευταία έχει σημασία καθόσον αφενός αποσαφήνισε τη θέση και σχέση των δύο προαναφερθέντων κριτηρίων, αφετέρου όμως, έθεσε σε άλλη βάση την εισαγωγή ενός implied term από ένα δικαστήριο²⁷. Τα πραγματικά περιστατικά αυτής είχαν ως ακολούθως: Η κυβέρνηση του Μπελίζ, ίδρυσε μια εταιρεία με σκοπό να αναλάβει τη παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, στο πλαίσιο αποκρατικοποίησης της έως τότε δημόσιας υπηρεσίας-παροχής. Προς το σκοπό τούτο, εκδόθηκαν

²⁰ R.Austen-Baker, *οπ.π.*, p.148, 149.

²¹ *Shirlaw v Southern Foundries (1926) Ltd* [1939] 2 KB 206.

²² *Shirlaw v Southern Foundries (1926) Ltd* [1939] 2 KB 206.

²³ E.McKendrick, *οπ.π.*, p.341., J.Beatson, A.Burrows, J.Cartwright, *οπ.π.*, 2020, p.160.

²⁴ «Business Efficacy test» και «officious bystander test».

²⁵ J.Chitty, *οπ.π.*, para 16-009.

²⁶ *Attorney General of Belize v Belize Telecom Ltd* [2009] UKPC 10.

²⁷ J.McCunn, «Belize It or Not: Implied Contract Terms in *Marks and Spencer v BNP Paribas*», 79 M.L.R., 2016, p.1091.

τρία είδη μετοχών, τα οποία διέφεραν ως προς το δικαίωμα να διορίζουν μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου. Στην εν λόγω περίπτωση, ο εναγόμενος είχε αποκτήσει το ποσοστό μετοχών που του επέτρεπε να διορίζει 2 μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο ίδιος έπειτα, απώλεσε το εν λόγω ποσοστό μετοχών, λόγω οικονομικών δυσκολιών. Έτσι, δίχως να υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο καταστατικό για το ενδεχόμενο αυτό, η εταιρεία υποστήριξε πως θα πρέπει να απομακρυνθούν τα εν λόγω μέλη του διοικητικού συμβουλίου, βασιζόμενη στην ύπαρξη implied term στο καταστατικό της εταιρείας.

Πράγματι το δικαστήριο δέχθηκε την ύπαρξη τέτοιου όρου. Σημασία έχουν εν προκειμένω τα παρακάτω λόγια του Λόρδου Hoffmann:

« [] *some provision ought to be implied in an instrument, the question for the court is whether such provision would spell out in express words what the instrument read against the relevant background, would reasonably be understood to mean*»²⁸

Ο Λόρδος Hoffmann στην υπόθεση αυτή έθεσε τη διαδικασία εισαγωγής ενός implied term από το δικαστήριο σε διαφορετική βάση από όσα ίσχυαν έως τότε, θεωρώντας τη ως μέρος της διαδικασίας ερμηνείας της σύμβασης ως ένα σύνολο²⁹. Ακόμη, υποστήριξε πως τα ήδη νομολογιακά θεμελιωμένα τέστ-κριτήρια, ουσιαστικά αποσκοπούν στο να διευκρινίσουν και να ερμηνεύσουν τη σύμβαση³⁰ και δεν έχουν αυτοτελή σκοπό και λειτουργία. Η ανωτέρω προσέγγιση του Λόρδου Hoffmann είχε κάποια σημασία αναλογιζόμενος κανείς πως επιχείρησε να ενοποιήσει τα διάφορα τεστ αλλά και να διευρύνει την δυνατότητα-ευχέρεια του δικαστηρίου να εισαγάγει έναν implied term³¹.

Τέλος στην υποκατηγορία implied terms by fact, αξίζει να γίνει αναφορά σε ακόμα μια υπόθεση, η οποία αποτελεί πλέον την αντιπροσωπευτική αλλά και σύγχρονη όσον αφορά το κριτήριο-μηχανισμό για εισαγωγή implied term από το δικαστήριο. Πρόκειται για την απόφαση του Αγγλικού Supreme Court, *Marks and Spencer*³². Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι ως μεταγενέστερη της προαναφερθείσας απόφασης *Belize Telecom*, έλαβε υπόψιν αυτή και επιχειρήθηκε από τους Άγγλους δικαστές τρόπον τινά να «δαμάσουν» τη πιθανή μεγαλύτερη ελευθερία και αυτονομία στο δικαστήριο για την εισαγωγή ενός implied term, που θεωρήθηκε πως έδινε ο Λόρδος Hoffmann μέσω την απόφασής του³³.

Σχετικά με την απόφαση *Marks and Spencer*, τα ιστορικά της είχε συνοπτικώς ως ακολούθως: Η Marks and Spencer είχε μισθώσει έναν επαγγελματικό χώρο από την BNP Paribas. Η επαγγελματική μίσθωση αυτή ήταν ορισμένου χρόνου, το μίσθωμα καταβαλλόταν προκαταβολικά για κάθε τετράμηνο και εμπεριείχε ρήτρα διακοπής, η οποία προϋπέθετε 6 μήνες προηγούμενη ειδοποίηση και την ανυπαρξία οφειλόμενων μισθωμάτων. Το 2011 επήλθε η

²⁸ Attorney General of Belize v Belize Telecom Ltd [2009] UKPC 10.

²⁹ J. Beatson, A. Burrows, J. Cartwright, οπ.π., 2020, p.161.

³⁰ Attorney General of Belize v Belize Telecom Ltd [2009] UKPC 10, at para. 27 «*The Board considers that this list is best regarded, not as series of independent tests which must each be surmounted, but rather as a collection of different ways in which judges have tried to express the central idea that the proposed implied term must spell out what the contract actually means, or in which they have explained why they did not think that it did so.*», and para. 22 «*There are dangers in treating these alternative formulations of the question as if they had a life of their own*»

³¹ J. Chitty, οπ.π., para 16-010.

³² Marks & Spencer Plc v BNP Paribas Securities Services Trust Co (Jersey) Ltd [2015] UKSC 72, [2016] A.C. 742.

³³ E. McKendrick, οπ.π., p.345.

σχετική ειδοποίηση από τη μισθώτρια. Η μισθώτρια επίσης, κατέβαλε κανονικά το μίσθωμα για το τετράμηνο Δεκέμβριο έως Μάρτιο, ωστόσο τον Ιανουάριο άσκησε το δικαίωμα διακοπής που της παρείχε η ρήτρα εντός συμβολαίου. Έτσι, επεδίωξε την επιστροφή σε αυτήν των μισθωμάτων που είχε προπληρώσει και ακολουθούσαν τους μήνες μετά την άσκηση του δικαιώματος διακοπής της μίσθωσης, επικαλούμενη ότι θα έπρεπε να υπάρχει implied term εντός της σύμβασης.

Σε πρώτο βαθμό, το δικαστήριο δέχθηκε την ύπαρξη implied term, εφαρμόζοντας το σκεπτικό της απόφασης *Belize Telecom*³⁴. Στο δεύτερο βαθμό όμως, το αγγλικό Court of Appeal, παρότι ενέκρινε τη τεκμηρίωση του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου στο νομικό σκεπτικό της *Belize Telecom*, κατέληξε στο συμπέρασμα πως το εν λόγω κενό ήταν εσκεμμένο στη εν λόγω εμπορική μίσθωση, μη καταλείποντας χώρο για την εισαγωγή implied term³⁵.

Η υπόθεση έφθασε και στο Supreme Court, το οποίο αποφάνθηκε ομοίως με το Εφετείο για τη μη ύπαρξη implied term. Ειδικότερα η απόφαση αυτή έχει σημασία διότι έθεσε την ακριβή διάσταση του πότε ένα δικαστήριο μπορεί να εισαγάγει έναν implied term στη σύμβαση:

Πρώτον³⁶, επιβεβαίωσε τα προαναφερθέντα τεστ «business efficacy» και «official bystander», με ιδιαίτερη μνεία στο ότι η βάση τους είναι η αναγκαιότητα για την εμπορική και πρακτική λειτουργία και συνοχή την σύμβασης, με το δικαστήριο να πρέπει να καταβάλει προσπάθεια να τοποθετήσει εαυτόν στη θέση των μερών κατά την σύναψη και συμφωνία των όρων. Δεύτερον³⁷, οριοθέτησε τη σχέση ερμηνείας της σύμβασης και εισαγωγής ενός implied term από το δικαστήριο, τονίζοντας ότι παρά το ότι εμφανίζουν κοινά στοιχεία, είναι διαφορετικές διαδικασίες³⁸. Θα πρέπει τέλος να αναφερθεί, πως οι δικαστές αποφάνθηκαν σε κάποιο βαθμό υπό το σκεπτικό της αποτροπής απλοποίησης της διαδικασίας εισαγωγής implied terms από το δικαστήριο, όπως αυτή έτεινε να ερμηνευτεί³⁹.

Τέλος παρατίθεται εν είδη συνόψεως, όσον αφορά την εισαγωγή από ένα δικαστήριο implied terms, τα κριτήρια που υιοθετήθηκαν στην απόφαση *BP Refinery v Shire of Hastings*⁴⁰. Αυτά αξίζει να αναφερθεί πως επιβεβαιώθηκαν και στην υπόθεση *Marks and Spencer*, με τη διευκρίνηση⁴¹ ότι τα υπό 2 και 3 είναι υποχρεωτικά (αλλά και αυτοτελώς στεκούμενα) ενώ το υπό 1 μόνο του ανεπαρκές για το σκοπό-κριτήριο των implied terms :

*«for a term to be implied, the following conditions (which may overlap) must be satisfied: (1) it must be reasonable and equitable; (2) it must be necessary to give business efficacy to the contract, so that no term will be implied if the contract is effective without it; (3) it must be so obvious that 'it goes without saying'; (4) it must be capable of clear expression; (5) it must not contradict any express term of the contract.»*⁴²

³⁴ Βλ. υποσημείωση 30.

³⁵ J.McCunn, οπ.π., p.1092.

³⁶ E.McKendrick, οπ.π., p.344, 345.

³⁷ J.Beatson, A.Burrows, J.Cartwright, οπ.π., 2020, p.161.

³⁸ J.O'Sullivan, «Silence Is Golden: Implied Terms in the Supreme Court», Cambridge Law Journal, vol. 75, no. 2, July 2016, p. 201-202.

³⁹ F.Wilmot-Smith, «Express and Implied Terms», Oxford Journal of Legal Studies 2023, Vol. 43, No. 1, p.71.

⁴⁰ B.P. Refinery (Westernport) Proprietary Ltd v Shire of Hastings (Victoria) [1977] UKPC 13.

⁴¹ N.Andrews, «Contract Rules.Decoding English Law», Intersentia, 2016, p.192.

⁴² Lord Simon of Glaisdale at B.P. Refinery (Westernport) Proprietary Ltd v Shire of Hastings (Victoria) [1977] UKPC 13.

1.3.2 implied by law

Στην ευρύτερη κατηγορία implied terms τους οποίους ενδέχεται να εισαγάγει ένα δικαστήριο σε μια σύμβαση, πέρα από τη προαναφερθείσα κατηγορία των implied by fact, υφίσταται και μια δεύτερη υποκατηγορία, η λεγόμενη implied by law. Για να γίνει κατανοητή η λειτουργία τους αλλά και ο σκοπός τους είναι κρίσιμη μια αντιπαραβολή με τους implied by fact όρους. Ειδικότερα, η κατηγορία implied by law, αφορά όρους που έχουν μέσω της νομολογίας τυποποιηθεί ως implied, για συγκεκριμένες κατηγορίες συμβάσεων, θέτοντας κατά κάποιο τρόπο ένα γενικό κανόνα για τους όρους αυτούς που διέπει συγκεκριμένες κατηγορίες συμβάσεων⁴³. Ουσιαστικά η βασική διαφορά τους έγκειται στο ότι στην εισαγωγή ενός όρου implied by fact, το δικαστήριο θα οδηγηθεί σε αυτόν στηριζόμενο στην εμπορική αναγκαιότητα για τη λειτουργία της σύμβασης, φέρνοντας τον εαυτό του στη θέση των μερών κατά τη διαπραγμάτευση της σύμβασης. Αντίθετα, στην υπό εξέταση κατηγορία, το δικαστήριο δε θα λάβει υπόψη την υποθετική βούληση των μερών, πλην της περίπτωσης που έχουν ρητώς εξαιρέσει τον υπό εξέταση implied term⁴⁴.

Έτσι λοιπόν, όπως στην υποκατηγορία implied by fact, έτσι και εδώ το δικαστήριο θα κάνει χρήση κάποιου μηχανισμού προκειμένου να αποφανθεί αυτή τη φορά ότι ένας όρος θεωρείται implied by law. Το δικαστήριο σε αυτές τις περιπτώσεις δε θα βασιστεί αποκλειστικά στην αναγκαιότητα εισαγωγής του implied term, αλλά θα λάβει υπόψη ευρύτερα χαρακτηριστικά των εν λόγω συμβάσεων καθώς και τα περιστατικά που συνήθως απαντώνται σε αυτές⁴⁵.

Χαρακτηριστική της κατηγορίας αυτής απόφαση, είναι η απόφαση *Liverpool City Council v Irwin*⁴⁶. Η εν λόγω απόφαση αφορούσε τη μίσθωση ενός διαμερίσματος από ένα συγκρότημα διαμερισμάτων που ανήκαν στη Liverpool City Council. Ειδικότερα το ζήτημα προέκυψε όταν οι μισθωτές παραπονέθηκαν για τη κακή κατάσταση κοινόχρηστων χώρων όπως σκάλες, ανελκυστήρες και χώρους απόθεσης απορριμμάτων, ιδίως αφότου είχαν υποστεί εκτεταμένη φθορά και βανδαλισμό. Οι εκμισθωτές δεν προέβησαν σε κάποια διορθωτική ενέργεια, κάτι που οδήγησε τους μισθωτές στον να μη καταβάλουν το συμφωνηθέν μίσθωμα. Συγκεκριμένοι μισθωτές ενήγαγαν τη μισθώτρια για το λόγο ότι αθέτησε implied υποχρέωση να διατηρεί σε καλή κατάσταση και επισκευασμένους τους κοινόχρηστους χώρους. Το House of Lords, παρότι αποφάνθηκε πως δεν παραβιάστηκε η εν λόγω υποχρέωση από την εκμισθώτρια, δέχθηκε την ύπαρξη ενός implied term, με μια πιο οριζόντια εφαρμογή στις σχέσεις εκμισθωτή – μισθωτή, δηλαδή σε συγκεκριμένη κατηγορία συμβατικής σχέσης.

Η λειτουργία αυτή των implied term in law, μπορεί να ειπωθεί πως βρίσκει πεδίο εφαρμογής ιδίως σε συμβάσεις συγκεκριμένου τύπου, σε όρους οι οποίοι μπορούν να θεωρηθούν «τυποποιημένοι» για ορισμένη κατηγορία συμβάσεων⁴⁷. Παραδείγματα τέτοιων όρων μπορούν να εντοπιστούν στη σχέση μισθωτή-εκμισθωτή όπως ανωτέρω καταδείχθηκε αλλά και σε σχέσεις εργοδότη και εργαζομένου, όπου για παράδειγμα, θεωρήθηκε από το δικαστήριο ως εισαγόμενος

⁴³ J.Chitty, *οπ.π.*, para 16-005.

⁴⁴ A.Burrows, *οπ.π.*, p. 206.

⁴⁵ J.Beatson, A.Burrows, J.Cartwright, *οπ.π.*, 2020, p.164.

⁴⁶ *Liverpool City Council v Irwin* [1977] AC 239.

⁴⁷ J.Chitty, *οπ.π.*, para 16-015.

όρος σε συμβάσεις εργασίας, ότι ο εργοδότης θα ελάμβανε μέρα εύλογης επιμέλειας, ώστε να γνωστοποιηθεί προνομιακό δικαίωμα συνταξιοδότησης⁴⁸.

1.4 Implied by statute⁴⁹

Η δεύτερη ευρύτερη κατηγορία implied term, είναι εκείνοι οι όροι οι οποίοι είναι εισαγμένοι ως implied από κάποιο νόμο. Ναι μεν το αγγλικό νομικό σύστημα δεν στηρίζεται σε γραπτούς νόμους, σε αντίθεση με ένα ηπειρωτικό νομικό σύστημα, αλλά παρόλα αυτά υπάρχουν ορισμένοι νόμοι (κωδικοποίηση κοινού δικαίου) που ρυθμίζουν συγκεκριμένες συμβατικές σχέσεις. Σε ορισμένους από αυτούς, εμπεριέχεται ρητή και ειδική πρόβλεψη για το ποιοι όροι θεωρούνται implied στη συγκεκριμένη συναλλακτική σχέση. Εδώ δεν προστρέχουμε στην διεργασία κάποιου δικαστηρίου ούτε επικεντρωνόμαστε στη βούληση των μερών, αλλά εκ των προτέρων ο νόμος έχει ορίσει τι θεωρείται ως implied. Λόγω της φύσης των σχέσεων που καθορίζουν οι νόμοι αυτοί, ιδίως λόγω της συχνότητας με την οποία απαντώνται στις καθημερινές συναλλαγές⁵⁰ έχουν ιδιαίτερη σημασία⁵¹.

Ο βασικότερος νόμος και παλαιότερος νόμος είναι ο Sales of Good Act 1979⁵², όπως αυτό έχει τροποποιηθεί από την Αγγλική Βουλή σήμερα. Ειδικότερα, ρητά στο νόμο αυτό, στα άρθρα 12-15, ορίζονται ρητά, οι implied υποχρεώσεις των μερών. Ενδεικτικά παρατίθεται τμήμα του άρθρου 12 αυτού, που αφορά implied term σχετικά με το τίτλο της πώλησης αγαθών⁵³:

«In a contract of sale, other than one to which subsection (3) below applies, there is an implied [term] on the part of the seller that in the case of a sale he has a right to sell the goods, and in the case of an agreement to sell he will have such a right at the time when the property is to pass.

(2)In a contract of sale, other than one to which subsection (3) below applies, there is also an implied [term] that—

(a)the goods are free, and will remain free until the time when the property is to pass, from any charge or encumbrance not disclosed or known to the buyer before the contract is made, and

(b)the buyer will enjoy quiet possession of the goods except so far as it may be disturbed by the owner or other person entitled to the benefit of any charge or encumbrance so disclosed or known.

(3)This subsection applies to a contract of sale in the case of which there appears from the contract or is to be inferred from its circumstances an intention that the seller should transfer only such title as he or a third person may have.

⁴⁸ Scally v. Southern Health and Social Services Board [1992] 1 AC 294.

⁴⁹ Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, η εν λόγω κατηγορία θα παρουσιαστεί περιληπτικά, καθόσον, τόσο η πλήρης ανάπτυξη εκφεύγει της θεματικής ως αφορούσα κυρίως ζητήματα καταναλωτικού δικαίου,

⁵⁰ R.Austen-Baker, οπ.π., p.148

⁵¹ A.Burrows, οπ.π., p. 213.

⁵² Βλ. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54>

⁵³ Section 12.

(4) In a contract to which subsection (3) above applies there is an implied [term] that all charges or encumbrances known to the seller and not known to the buyer have been disclosed to the buyer before the contract is made.

(5) In a contract to which subsection (3) above applies there is also an implied [term] that none of the following will disturb the buyer's quiet possession of the goods, namely—

(a) the seller;

(b) in a case where the parties to the contract intend that the seller should transfer only such title as a third person may have, that person;

(c) anyone claiming through or under the seller or that third person otherwise than under a charge or encumbrance disclosed or known to the buyer before the contract is made. [] »⁵⁴

Η παράγραφος αυτή, περιγράφει ουσιαστικά την «άμυνα» του αγοραστή σε περίπτωση που ο πωλητής δεν νομιμοποιείται να πουλήσει το αγαθό.

Προφανώς στην υπό εξέταση κατηγορία, έχουμε επέμβαση της Αγγλικής Βουλής και όχι κάποιου δικαστηρίου για την εισαγωγή implied term. Η δράση αυτή της Βουλής, εξυπηρετεί και στοχεύει στην ικανοποίηση ευρύτερων θεμάτων πολιτικής, όπως για παράδειγμα τη προστασία κάποιας αδύναμης συναλλακτικά ή διαπραγματευτικά ομάδας⁵⁵. Ακόμη, ενδιαφέρον παρουσιάζει η διαφορά των implied terms από το νόμο, όσον αφορά τη δυνατότητα συμβατικής ρητής εξαίρεσής τους⁵⁶. Ειδικότερα, ενώ στη περίπτωση των implied terms που εισαγάγει ένα δικαστήριο, τα μέρη μπορούν να ορίσουν ρητά τη μη εφαρμογή κάποιου implied όρου, κάτι τέτοιο δεν είναι επιτρεπτό στην υπό εξέταση κατηγορία. Αυτό απαντάται ιδίως, στο νόμο Sale of Goods Act 1979, καθώς η παράγραφος 12 μέσω του άρθρου 6 του Unfair Contract Terms Act 1977⁵⁷, το οποίο θέτει περιορισμούς ώστε να μη μπορεί να εξαιρεθεί η ευθύνη από παραβίαση implied terms από το νόμο, δεν μπορεί να εξαιρεθεί από τα μέρη.

Τέλος, άλλες περιπτώσεις implied terms από νόμους του αγγλικού δικαίου, εντοπίζονται στους ακόλουθους νόμους: The Supply of Goods and Services Act 1982⁵⁸, The Supply of Goods Act 1973⁵⁹ αλλά και στη Marine Insurance Act 1906 και Insurance Act 2015.

⁵⁴ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54#commentary-c1108890>

⁵⁵ A. Burrows, οπ.π., p. 216.

⁵⁶ R. Austen-Baker, οπ.π., p. 129.

⁵⁷ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1977/50>, υπό Section 6 1(A):

«1) Liability for breach of the obligations arising from—

(a) [section 12 of the Sale of Goods Act 1979] (seller's implied undertakings as to title, etc.);

(b) section 8 of the Supply of Goods (Implied Terms) Act 1973 (the corresponding thing in relation to hire-purchase), cannot be excluded or restricted by reference to any contract term.

(1A) Liability for breach of the obligations arising from—

(a) section 13, 14 or 15 of the 1979 Act (seller's implied undertakings as to conformity of goods with description or sample, or as to their quality or fitness for a particular purpose);

(b) section 9, 10 or 11 of the 1973 Act (the corresponding things in relation to hire purchase), cannot be excluded or restricted by reference to a contract term except in so far as the term satisfies the requirement of reasonableness»

⁵⁸ Section 7-10.

⁵⁹ Section 8-11.

1.5 Implied by custom/ trade usage

Πρόκειται για τη τρίτη μεγάλη κατηγορία – πηγή implied term. Εδώ ο όρος εισάγεται – υπονοείται εξαιτίας συναλλακτικής πρακτικής ή εθίμου στην εμπορική αγορά-κατηγορία που αφορά τη συναλλαγή των μερών.

Από τις παλαιότερες αγγλικές νομολογικές αποφάσεις επί του ζητήματος που απαντώνται, είναι η *Hutton v. Warren*⁶⁰. Στην υπόθεση αυτή, το ζήτημα προέκυψε κατά τη λήξη μιας σύμβασης μίσθωσης γης. Ειδικότερα, ο εκμισθωτής έδωσε ειδοποίηση προς αποχώρηση στο μισθωτή. Ο τελευταίος συνέχισε να καλλιεργεί την υπό μίσθωση γη. Προτού αποχωρήσει, απαίτησε από τον εκμισθωτή εύλογη αποζημίωση για τα έξοδα στα οποία είχε προβεί για τη καλλιέργεια και το σχετικό εξοπλισμό, παρότι δεν υπήρχε ρητός τέτοιος όρος στη σύμβαση. Το δικαστήριο δέχθηκε το αίτημα του ενάγοντος, με το ακόλουθο σκεπτικό υπό το Λόρδο Parke B:

*«It has long been settled that in commercial transactions extrinsic evidence of custom and usage is admissible to annex incidents to written contracts, in matters with respect to which they are silent. The same rule has also been applied to contracts in other transactions of life, in which known usages have been established and prevailed; and this has been done upon the principle of presumption that, in such transactions, the parties did not mean to express in writing the whole of the contract by which they intended to be bound, but a contract with reference to those known usages [] »*⁶¹

Σύμφωνα με το προαναφερθέν, θα πρέπει να πρόκειται για γνωστή συναλλακτική συνήθεια, όχι υπό την έννοια τα μέρη να γνωρίζουν ακριβώς την ύπαρξή της⁶², αλλά με την έννοια ότι θα πρέπει να είναι ευρέως γνωστή, συγκεκριμένη και εύλογη⁶³. Επιπρόσθετα, θα πρέπει το έθιμο ή η συναλλακτική πρακτική, να ακολουθείται διότι θεωρείται νομικά δεσμευτικό από τα μέρη⁶⁴. Τέλος, θα πρέπει ο όρος αυτός να μην έρχεται σε αντίθεση με κάποιο ρητά διατυπωμένο όρο στη σύμβαση⁶⁵.

⁶⁰ *Hutton v. Warren*, (1836) 1 M. & W. 466.

⁶¹ *Hutton v. Warren*, (1836) 1 M. & W. 466.

⁶² E.McKendrick, οπ.π., p.335.

⁶³ J.Chitty, οπ.π., para 16-035.

⁶⁴ J.Beatson, A.Burrows, J.Cartwright, οπ.π., 2020, p.164.

⁶⁵ R.Austen-Baker, οπ.π., p.95.

2. Κεφάλαιο 2^ο Η λειτουργία και επίδραση των implied terms εντός της σύμβασης

Στο προηγούμενο κεφάλαιο, επιχειρήθηκε να δοθεί μια συνεκτική εικόνα για τους implied terms. Το βάρος δόθηκε στη κατηγοριοποίηση αυτών, με σκοπό να παρουσιαστεί η δομή τους εντός του αγγλικού νομικού συστήματος, με έμφαση στις διάφορες πιθανές προελεύσεις-πηγές τους. Στο παρόν κεφάλαιο, παρατίθεται η σημασία τους εντός της σύμβασης, με μια πιο λειτουργική οπτική αλλά και η επίδρασή τους, με άλλους παράγοντες που επηρεάζουν τη σύμβαση.

2.1 Η σχέση μεταξύ implied και express terms για τη λειτουργία της σύμβασης

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, στο αγγλικό δίκαιο η σύμβαση απαρτίζεται ταυτόχρονα από ρητούς αλλά και από implied terms. Στο προηγούμενο κεφάλαιο, κατέστη σαφής η σχέση μεταξύ, implied term και της δυνατότητας αποκλεισμού του, από άλλο ρητά διατυπωμένο όρο. Πέρα από τη περίπτωση που κάποιος όρος εισάγεται από νόμο, όπως στη περίπτωση Sale of Good Act 1979, οι άλλες κατηγορίες-τρόποι εισαγωγής επιτρέπουν τον αποκλεισμό ενός implied term ρητώς, με άλλο όρο. Σε κάθε περίπτωση ένας implied term δεν θα πρέπει να έρχεται σε αντίθεση ούτε με κάποια ρητή πρόβλεψη της σύμβασης, ούτε με τη γενικότερο χαρακτήρα – «χρoιά» της σύμβασης⁶⁶.

Στην υπόθεση *Marks and Spencer*⁶⁷, το δικαστήριο κατέστη σαφές όσον αφορά την δυνατότητα εισαγωγής ενός όρου «by fact». Σε περιπτώσεις δηλαδή εκτενών και λεπτομερώς διατυπωμένων συμβάσεων, χωρεί μετά δυσκολίας η εισαγωγή ενός implied term από το δικαστήριο. Μάλιστα θεωρείται πως ο κανόνας αυτός αφορά ευρύτερα όλες τις εμπορικές συμβάσεις⁶⁸. Φυσικά, δε θα πρέπει να παραλείψουμε το γενικότερο γεγονός, ότι ο κανόνας σε μια σύμβαση είναι, ότι τίποτα δε θα εισαχθεί ως implied από το δικαστήριο- κάτι που θα ενισχύεται από όσο περισσότερο ολοκληρωμένη και λεπτομερής είναι μια σύμβαση⁶⁹.

Επιπρόσθετα, στην υπόθεση *Marks and Spencer*⁷⁰, αλλά και σε νεότερες αποφάσεις της νομολογίας⁷¹, φαίνεται πως επικρατεί η πεποίθηση πως το βάρος πρέπει να δίνεται στις λέξεις, οι οποίες όμως δεν είναι εξοπλισμένες με νομικό περιεχόμενο σε αντίθεση με έναν όρο μιας σύμβασης⁷². Οι implied terms, προϋποθέτουν ρητούς όρους και προέρχονται αφού ακολουθήσει

⁶⁶ LJ Lewison, «The Interpretation of contracts», 7th Edition, Sweet & Maxwell, 2023, para. 6.107.

⁶⁷ *Marks & Spencer Plc v BNP Paribas Securities Services Trust Co (Jersey) Ltd* [2015] UKSC 72, [2016] A.C. 742.

⁶⁸ N.Andrews, οπ.π., p.194.

⁶⁹ LJ Lewison, οπ.π., para 6.45., *Crema v Cenkos Securities Plc* EWCA Civ 1444.

⁷⁰ *Marks & Spencer Plc v BNP Paribas Securities Services Trust Co (Jersey) Ltd* [2015] UKSC 72, [2016] A.C. 742, Para 28: «*In most, possibly all, disputes about whether a term should be implied into a contract, it is only after the process of construing the express words is complete that the issue of an implied term falls to be considered*»

⁷¹ *Duval v 11–13 Randolph Crescent Ltd* [2020] UKSC 18, para 26: «*Once the process of construing the express words is complete, the issue of an implied term falls to be considered. The rationale for this two-stage approach was explained by Lord Neuberger of Abbotsbury in Marks and Spencer plc v BNP Paribas Securities Services Trust Co (Jersey) Ltd* [2015] UKSC 72; [2016] AC 742, paras 27 and 28: *until one has worked out what the parties have expressly agreed, it is difficult to see how one can decide whether a term should be implied into a contract and, if so, what it is*».

⁷² F.Wilmot-Smith, οπ.π., p. 56.

μια διαδικασία εφαρμογής κανόνων όπως έχουν διαμορφωθεί από τη νομολογία⁷³. Ακόμη μια περίπτωση που καταδεικνύει τη πρωταρχία και σχέση των ρητών με τους implied terms είναι η περίπτωση των συσχετισμένων υποχρεώσεων (correlative). Πρόκειται για περιπτώσεις όπου ναι μεν η σύμβαση προβλέπει ρητές υποχρεώσεις για ένα μέρος, ενώ παραμένει «σιωπηρή» για το άλλο μέρος. Το δικαστήριο σε αυτές τις περιπτώσεις, εφαρμόζοντας το κριτήριο αναγκαιότητας, ενδέχεται να επιβάλει στο άλλο μέρος κάποιο υποχρέωση, πάντοτε όμως με όριο τη περίπτωση που η σύμβαση σκοπίμως έμεινε σιωπηλή από τα μέρη⁷⁴. Επομένως, γίνεται αντιληπτό πως οι implied terms θα βρουν χώρο στη σύμβαση, μόνον εφόσον αυτό επιτραπεί από τους ρητούς όρους και τηρώντας πιστά συγκεκριμένα κριτήρια τα οποία η νομολογία έχει προσδιορίσει.

2.2 Η σχέση ερμηνείας της σύμβασης και implied terms

Κατέστη σαφές από τα προεκτεθέντα στο πρώτο κεφάλαιο, ότι η διαδικασία εισαγωγής ενός όρου από δικαστήριο, ιδίως μέσω του Λόρδου Hoffmann στην νομολογία *Belize Telecom*⁷⁵, προσεγγίστηκε ως μέρος της διαδικασίας ερμηνείας μιας σύμβασης. Επρόκειτο για ριζοσπαστική προσέγγιση, καθώς ανέκαθεν έως τότε θεωρούταν διαφορετικές διαδικασίες. Το σκεπτικό πίσω από αυτή, ήταν πως το δικαστήριο αναζητά πως η σύμβαση θα ήταν εύλογα αντιληπτή και κατανοητή υπό το φως του συνολικού εμπορικού της σκοπού⁷⁶.

Η προσπάθεια αυτή όμως, ανακόπηκε από την ακολουθούσα χρονολογικά απόφαση, την προαναφερθείσα υπόθεση *Marks and Spencer*. Αυτή μάλιστα η προσέγγιση των αγγλικών δικαστηρίων, φαίνεται να είναι και πάγια καθόσον απαντάται και σε νεότερες αποφάσεις⁷⁷.

Επιπρόσθετα, η σχέση των δυο αυτών διαδικασιών μπορεί να εξηγηθεί και υπό το φως της χρονικής προτεραιότητας, όσον αφορά το πότε έρχονται σε εφαρμογή. Η ερμηνεία των όρων μιας σύμβασης, προϋποθέτει κάτι που ήδη υπάρχει ή είναι διατυπωμένο, και αφορά τη διεργασία κατά την οποία ανακαλύπτεται το τι ήθελαν να πουν τα μέρη, με βάση αυτά που έχουν ρητά συμφωνήσει⁷⁸. Αντίθετα, η διαδικασία για τους implied terms, αφορά αυτό που δεν είναι εμφανές και το οποίο μέσα από συγκεκριμένη διαδικασία, ερευνάται κατά πόσο θα το είχαν πει τα μέρη, φυσικά εκ των υστέρων αλλά λαμβάνοντας πολλά κοινά στοιχεία με την ερμηνεία της σύμβασης υπόψη.⁷⁹

Τέλος, ένας ακόμη προβληματισμός μπορεί να προκύψει με τις προσυμβατικές δηλώσεις ή ενέργειες των μερών⁸⁰. Ειδικότερα, όπως ισχύει στο αγγλικό συμβατικό δίκαιο, οι

⁷³ F.Wilmot-Smith, οπ.π., p. 69.

⁷⁴ LJ Lewison, οπ.π., para 6.123 .

⁷⁵ Attorney General of Belize v Belize Telecom Ltd [2009] UKPC 10.

⁷⁶ J.Chitty, οπ.π., para 16-003.

⁷⁷ M/V Pacific Pearl Co Ltd v Osios David Shipping Inc [2022] EWCA Civ 798, para 39: «*In principle, as explained in Marks & Spencer, construction and implication are different, the former being concerned with what the parties have said while the latter is concerned with what they have not said. In some cases, however, including the present case, there may be little practical difference between them. The considerations which tell in favour of one construction may equally lead to the conclusion that it is necessary to imply a term if that construction is not adopted.*»

⁷⁸ J.Chitty, οπ.π., para 16-003.

⁷⁹ LJ Lewison, οπ.π., para 6.28.

⁸⁰ J.O'Sullivan, οπ.π., p.202.

προσυμβατικές δηλώσεις δεν λαμβάνονται υπόψη για την ερμηνεία της σύμβασης⁸¹. Κάτι τέτοιο όμως, δεν ισχύει ακριβώς για τους implied terms, αφού λαμβάνεται τουλάχιστον υπόψη, αν τα μέρη κατά τη διαπραγμάτευση θα είχαν εισαγάγει κάτι στη σύμβαση. Μια ακόμη ενδιαφέρουσα παράμετρος, που εντοπίζει τη σημασία διαχωρισμού ερμηνείας της σύμβασης και εισαγωγής implied term, φαίνεται μέσα από την διαμορφούμενη κατάσταση σε περίπτωση όπου απαιτείται ερμηνεία της σύμβασης.⁸² Ειδικότερα, χωρίς την ύπαρξη implied terms, το δικαστήριο δε θα είχε ένα περεταίρω «εργαλείο» προκειμένου να ανεύρει τη βούληση των μερών, εκεί που ατέλειες κατά τη σύνταξη του συμβατικού κειμένου, δεν μπορούν να «διορθωθούν» αποκλειστικά με την ερμηνεία της σύμβασης.

2.3 Η σημασία των implied terms για τη σύμβαση και τρόποι περιορισμού

Είναι προφανές, ότι μια καλά διατυπωμένη σύμβαση, με σαφείς και ρητούς όρους, δύσκολα θα αφήσει πεδίο δράσης, για implied terms από ένα δικαστήριο. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, οι implied terms ενδέχεται να καταστούν αναποτελεσματικοί-αδρανείς ως προς τη λειτουργία τους. Τούτο δε συμβαίνει κυρίως, όταν έρχονται σε αντίθεση με κάποιο ρητό όρο της σύμβασης.

Μια επιπλέον περίπτωση, όπου ενδέχεται να αναχαιτισθεί η εισαγωγή κάποιου implied term είναι εκείνη της λεγόμενης «entire agreement clause». Πρόκειται δηλαδή, για τη ρήτρα την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη εισάγουν στη σύμβαση και η οποία ουσιαστικά αποσκοπεί στο να αποκλείσει τη δυνατότητα επίκλησης όρων πέρα από τους ρητά συμφωνημένους⁸³. Επιπρόσθετα, αποκλείει πιθανή συμβατική ευθύνη από παραβίαση όρου εκτός σύμβασης.

Ωστόσο υποστηρίζεται πως μια τέτοια ρήτρα δεν έχει επίδραση σε πιθανούς implied terms, ιδίως αυτούς που μπορεί να εισαχθούν από το δικαστήριο σε συγκεκριμένη περίπτωση⁸⁴. Ειδικότερα, εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη ήθελαν μια «εμπορικά» αποτελεσματική σύμβαση και ως εκ τούτου καταλήξει το δικαστήριο στο συμπέρασμα ότι πρέπει να εισαχθεί ένας implied term, τότε δεν είναι δυνατόν τα μέρη την ίδια στιγμή που εισήγαγαν και την ρήτρα αυτή να ήθελαν αυτή να αποκλείει τους implied terms⁸⁵.

Για τη δεύτερη κατηγορία implied terms «by law» δηλαδή εκείνων οι οποίοι θεωρείται ότι υφίσταται σε συγκεκριμένες κατηγορίες συμβάσεων, υπό μια πιο οριζόντια έννοια, μπορεί να ειπωθεί πως ούτε σε αυτή τη περίπτωση μπορεί να αποκλείσει τους implied term, μια τέτοια ρήτρα. Με άλλα λόγια, ο implied term σε αυτή τη περίπτωση είναι εγγενής στην ίδια την κατηγορία

⁸¹ N.Andrews, *οπ.π.*, p.211.

⁸² C.Wenrui. «The Relationship between a Duty of Good Faith and Implied Terms in English Contract Law», *Exeter Student Law Review*, vol. 1, no. 1, May 2015, p. 2.

⁸³ E.McKendrick, *οπ.π.*, p.394.

⁸⁴ J.Chitty, *οπ.π.*, para 16-018.

⁸⁵ H.Wærsted Bjørnstad, «ENTIRE AGREEMENT CLAUSES», *Uio*, 2007, p.13. Βλέπε και νεότερη νομολογία ; *Mackie Motors (Brechin) Ltd v RCI Financial Services Ltd* [2022] EWHC 1942, para 26 «I accept that the entire agreement and no oral modification clauses do not prevent the implication of terms in an appropriate case - see *NHS Commissioning Board v Vasant* [2019] EWCA Civ 1245 at [51]. Consequently, it is entirely possible that terms can be implied into these agreements – the question is as to the plausibility of the argument that they are indeed implied »

συμβάσεων, και για να αποκλειστεί με μια ρήτρα entire agreement, θα πρέπει η ρήτρα καθαυτή να το ορίζει ρητά⁸⁶. Στη κατηγορία αυτή implied terms, όπως έχει αναφερθεί, δεν δίνεται προτεραιότητα στη βούληση των μερών, αλλά στη φύση της ειδικότερης κατηγορίας σύμβασης που επιβάλλει την εισαγωγή implied term. Επομένως, είναι δυνητικά πιο εύκολος ένας αποκλεισμός implied terms μέσω της ρήτρας entire agreement clause⁸⁷.

⁸⁶ J.Chitty, οπ.π., para 16-019.

⁸⁷ J.Chitty, οπ.π., para 16-019, στην υπόθεση Exxonmobile Sales and Supply Corp v Texaco Ltd (The Helene Knutsen) [2003] EWHC 1964 (Comm), [2003] 2 Lloyd's Rep. 686.

Μέρος Β. Implied terms στις κατ' ιδίαν συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου κατά το αγγλικό δίκαιο

3. Κεφάλαιο 1^ο Implied terms στις βασικές συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου

Στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας, αναλύθηκε το γενικό καθεστώς των implied terms, ιδίως από οπτική αγγλικού συμβατικού δικαίου. Παρουσιάστηκε η προέλευση και η λειτουργία των όρων αυτών σε ένα γενικότερο πλαίσιο, θέτοντας τη βάση για την ανάλυση των όρων αυτών σε ειδικότερες θεματικές και εκφάνσεις, όπως οι συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου. Παρακάτω λοιπόν εξετάζονται οι συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, οι συμβάσεις ναύλωσης και μια ομάδα ειδικότερων περιπτώσεων εκμετάλλευσης πλοίων στις οποίες απαντώνται implied terms.

3.1 Implied terms σε συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς

Κατά τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν τις ακόλουθες υποχρεώσεις⁸⁸: Ο μεταφορέας αφενός αναλαμβάνει την υποχρέωση να υλοποιήσει τη μεταφορά όπως έχει συμφωνηθεί, ενώ ο φορτωτής παραδίδει το προς μεταφορά φορτίο.

Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, σε διεθνές επίπεδο, διέπεται από κανόνες αναγκαστικού χαρακτήρα. Ειδικότερα, πρόκειται για τους κανόνες αναγκαστικού χαρακτήρα, που επιβάλλουν οι Κανόνες Χάγης-Βίμπυ (ΚΧΒ)⁸⁹. Αποτελεί και μια από τις βασικότερες διαφορές της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς από τη σύμβαση ναύλωσης, όπου τα μέρη διαμορφώνουν ελεύθερα το συμβατικό τους πεδίο υποχρεώσεων⁹⁰. Βασικό χαρακτηριστικό και «κλειδί» για την ενεργοποίηση της σύμβασης αυτής αποτελεί το γεγονός ότι η μεταφορά εκτελείται με τη λεγόμενη φορτωτική⁹¹.

Πολλές από τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τους ΚΧΒ θεωρούνται ως implied terms υπό το αγγλικό νομολογιακό καθεστώς⁹². Παρά το γεγονός, ότι όταν οι ΚΧΒ τυγχάνουν εφαρμογής σχετικά με μια θαλάσσια μεταφορά, διέπουν και ρυθμίζουν αποκλειστικά το πλέγμα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των μερών, δεν είναι απίθανο η σύμβαση μεταφοράς να εμφανίζει ατέλειες ή για κάποιο λόγο οι ΚΧΒ να μη τυγχάνουν εφαρμογής⁹³. Έτσι σε αυτή τη περίπτωση, το αγγλικό νομολογιακό προηγούμενο, σχετικά με υποχρεώσεις των μερών που πλέον θεωρούνται implied, τυγχάνει εφαρμογής. Αξίζει δε να αναφερθεί, πως το συνολικό καθεστώς αυτό των implied υποχρεώσεων, επιτελεί και μια επιπρόσθετη λειτουργία, αυτή της ερμηνευτικής αρχής⁹⁴,

⁸⁸ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, «Ναυτικό Δίκαιο», Νομική Βιβλιοθήκη, 2020, σ.555.

⁸⁹ Διεθνής Σύμβαση Βρυξελλών 1924, με τις τροποποιήσεις που επέφεραν τα δύο Πρωτόκολλα του 1968 και του 1979.

⁹⁰ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, *οπ.π.*, σ.547.

⁹¹ Βλ. άρθρο 1 περ.β' ΚΧΒ.

⁹² Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, Γ έκδοση, 2015, σελ 152-153.

⁹³ Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, *οπ.π.*, σελ 155.

⁹⁴ Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, *οπ.π.*, σελ 155.

υπό το φως της οποίας θα ερμηνευτεί το ήδη υπάρχον κείμενο της σύμβασης, προτού μεταβούμε στη διαδικασία εισαγωγής κάποιου implied term, κυρίως από το δικαστήριο και με βάση το κριτήριο «αναγκαιότητα για την εμπορική λειτουργία της σύμβασης»⁹⁵.

Παρακάτω λοιπόν, γίνεται μια διαφοροποίηση αφενός μεταξύ των υποχρεώσεων του μεταφορέα που θεωρούνται implied κατά το αγγλικό δίκαιο, αφετέρου δε του φορτωτή. Διάκριση η οποία αφενός επιτρέπει τη καλύτερη κριτική αποτίμησή τους, αλλά και την κατάδειξη του γενικευμένου χαρακτήρα και εφαρμογής τους, καθόσον διέπουν γενικότερα τη θαλάσσια μεταφορά, αλλά και του ότι έχουν ενσωματωθεί στο πυρήνα των KXB.

3.2 Implied υποχρεώσεις μεταφορέα

Στη πλευρά του μεταφορέα, μπορούμε να διακρίνουμε τέσσερις βασικές κατηγορίες υποχρέωσης σχετικά με τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, οι οποίες θεωρούνται implied. Αυτές είναι πρώτον η υποχρέωση για αξιοπλοΐα του πλοίου, δεύτερον η υποχρέωση για διατήρηση του φορτίου, τρίτον η υποχρέωση για εκτέλεση της μεταφοράς με εύλογη επίσπευση⁹⁶ και τέταρτον η υποχρέωση για μη παρέκκλιση.

Σχετικά με τη πρώτη υποχρέωση, αυτή της αξιοπλοΐας, αποτελεί από τις βασικότερες και παλαιότερες υποχρεώσεις του μεταφορέα ως προς το πλοίο⁹⁷. Στην υπόθεση *Kopitof v Wislon*⁹⁸, το δικαστήριο τόνισε πως η έννοια της αξιοπλοΐας σε περίπτωση που δεν εντοπίζεται ρητά ως συμβατικός όρος, απορρέει από τη φύση της σύμβασης αυτής, και έχει ευρεία εφαρμογή σε ναυτικές συμβάσεις. Προσδίδεται θα λέγαμε μια έννοια οριζόντιας εφαρμογής, παρουσιάζοντας ομοιότητα με τη διαδικασία implied by law. Η δε αντίληψη αυτή της νομολογίας επιβεβαιώνεται και από νεότερη αγγλική νομολογία, μάλιστα με αναφορά στην ίδια αυτή απόφαση⁹⁹.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η αιτιολογία πίσω από τη γενικότερη υποχρέωση αξιοπλοΐας. Αφενός¹⁰⁰, παραδοσιακά στο αγγλικό δίκαιο, ο μεταφορέας κατείχε θέση εγγυητή προς την επιτυχή ολοκλήρωση της θαλάσσιας μεταφοράς, όντας ο ίδιος εγγύτερος ως προς τη παροχή πληροφοριών σε περίπτωση ζημίας του φορτίου. Επομένως, κατά τη σύναψη της σύμβασης με το μεταφορέα, υπονοείται πως αναμένει το πλοίο να φθάσει ασφαλώς στο προορισμό του με το ενδιαφερόμενο φορτίο εντός αυτού. Αφετέρου, ένας ακόμη λόγος έχει να κάνει με την ασφάλιση του φορτίου. Ειδικότερα, όταν ο μεταφορέας ασφαρίζει το υπό μεταφορά φορτίο, υπονοείται πως

⁹⁵ Scrutton LJ, «Charterparties and Bills of Lading», 24th Edition, Sweet and Maxwell, 2021, p.142.

⁹⁶ Reasonable Despatch.

⁹⁷ *Steel v The State Line Steamship Company* (1877–8) LR 3 App Cas 72.

⁹⁸ *Kopitoff v Wilson* (1876) 1 QBD 377, 380.

⁹⁹ *Alize 1954 -v- Allianz Elementar Versicherungs AG, The CMA CGM Libra* [2020] EWCA Civ 293 para 46. «Prior to the adoption of the Hague Rules it was firmly established as a matter of English law that it was an implied term of a contract of carriage of goods by sea that the vessel be seaworthy. In *Kopitoff v Wilson* (1876) 1 QBD 377, 380 it was said in the judgment of the court (*Blackburn, Quain and Field JJ*) that this implication necessarily arises from “the nature of the contract” [I]».

¹⁰⁰ Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, οπ.π., σελ 155.

το υπό εξέταση πλοίο είναι αξιόπλοο, ειδάλλως, τα συμφέροντα του φορτίου σε περίπτωση όπου το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο, δε θα μπορούσε να αξιώσει αποζημίωση¹⁰¹.

Η έννοιά της, εντοπίζεται στο ότι το πλοίο θα πρέπει να είναι σε τέτοια κατάσταση κατά την έναρξη του ταξιδιού, ώστε αυτό να εκτελεστεί ασφαλώς κατά τα συμφωνημένα, τόσο από άποψη του πλοίου καθαυτού όσο και του συγκεκριμένου φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί¹⁰². Ακόμη, πρόκειται για μια υποχρέωση σχετική υπό την έννοια ότι λαμβάνονται υπόψιν οι συνθήκες του συγκεκριμένου ταξιδιού, η εποχή, το συγκεκριμένο φορτίο, η διαδρομή που θα ακολουθηθεί¹⁰³. Πέρα όμως της προαναφερθείσας υλικής αξιοπλοΐας, υφίσταται και η νομική αξιοπλοΐα υπό την έννοια του ότι το πλοίο θα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με όλα τα απαραίτητα έγγραφα¹⁰⁴.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί πως αναφερόμαστε στη γενική implied υποχρέωση του αγγλικού δικαίου, η οποία λαμβάνει χώρα όταν οι KXB δεν τυγχάνουν εφαρμογής¹⁰⁵. Ειδικότερα, η implied υποχρέωση της αξιοπλοΐας του αγγλικού δικαίου, είναι απόλυτη, δηλαδή ο μέσος συνετός μεταφορέας φέρει αντικειμενική ευθύνη σε περίπτωση μη εκπλήρωσης από πλευράς του¹⁰⁶. Όταν οι KXB τυγχάνουν εφαρμογής, μετατρέπεται σε υποχρέωση που εκπληρώνεται κατά την έναρξη του ταξιδιού¹⁰⁷, επιδεικνύοντας τη προσήκουσα επιμέλεια¹⁰⁸. Όπως μπορεί να διατυπωθεί με άλλα λόγια¹⁰⁹, οι KXB δεν απεμπολούν την υποχρέωση αξιοπλοΐας αλλά το μέτρο – επίπεδο αυτής. Η παραβίαση της implied υποχρέωσης αξιοπλοΐας, έχει θεωρηθεί ως innominate term¹¹⁰, με βάση τη τριμερή διάκριση των όρων του αγγλικού δικαίου. Επομένως οι συνέπειες της παραβίασης θα εξαρτηθούν από τη βαρύτητα της παραβίασης, δηλαδή αν το θιγόμενο μέρος θα έχει δικαίωμα να θεωρήσει πως αποδεσμεύεται από τη σύμβαση ή έχει μόνον δικαίωμα αποζημίωσης.

Αυτό που έχει σημασία να τονιστεί είναι πως η implied υποχρέωση αξιοπλοΐας διαφέρει από την αντίστοιχη υποχρέωση εξεφρασμένη σε ρητή μορφή, όσον αφορά τη δυνατότητα «απενεργοποίησής» της. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την εξαίρεση της implied υποχρέωσης, για να αποκλειστεί συμβατικά μέσω κάποιας ρήτρας αυτή πρέπει να είναι ρητή συγκεκριμένη και σαφής¹¹¹. Επιπρόσθετα, μια δεύτερη διαφορά¹¹² εντοπίζεται στο χρόνο εφαρμογής πιθανής εξαίρεσης της υποχρέωσης παροχής αξιόπλοου πλοίου. Όταν η υποχρέωση είναι ρητή, τότε θα εξαρτηθεί αντίστοιχα από το πότε συμφωνήθηκε να είναι αυτή απαιτητή, ενώ όταν έχουμε implied υποχρέωση, αυτή θα εξαιρείται από την ημέρα έναρξης του ταξιδιού.

¹⁰¹ A.Hussam Kassem, «The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development», Swansea University, 2006, p.103.

¹⁰² S.Baughen, «Shipping Law», 7th Edition, Routledge, 2018, p.82.

¹⁰³ Scrutton LJ, *οπ.π.*, p.149.

¹⁰⁴ The Madeleine [1967] 2 Lloyd's Rep 224.

¹⁰⁵ S.Girvin, «Carriage of Goods by Sea», 3rd Edition, Oxford, 2022, p. 555.

¹⁰⁶ Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, *οπ.π.*, σελ 156.

¹⁰⁷ Βλ. Άρθρο 3 παρ.1 KXB.

¹⁰⁸ Α.Αντάπασης, Α.Αθανασίου, *οπ.π.*, σ.631 επ.

¹⁰⁹ S.Girvin, *οπ.π.*, p. 555.

¹¹⁰ HongKong Fir Shipping Co. Ltd v Kawasaki Jisen kaisha Ltd [1962] 2 Q.B. 26.

¹¹¹ A.Hussam Kassem, *οπ.π.*, p.88.

¹¹² A.Hussam Kassem, *οπ.π.*, p.88.

Η δεύτερη υποχρέωση, όπως προαναφέρθηκε είναι εκείνη της διατήρησης του φορτίου. Η υποχρέωση αυτή έχει τις ρίζες της στην αγγλική σχέση *bailment*¹¹³. Αυτή η σχέση¹¹⁴, είναι εκείνη που αναπτύσσεται μεταξύ αποστολέα πραγμάτων αφενός και αφετέρου του μεταφορέα. Από αυτή, απορρέουν υποχρεώσεις όταν το ένα μέρος παραλαμβάνει εθελοντικά τη κατοχή πραγμάτων από το άλλο μέρος, το οποίο θα έχει υποχρέωση να επιδείξει κάθε επιμέλεια προκειμένου τα υπό μεταφορά πράγματα να παραδοθούν ακέραια και στη κατάσταση που παραλήφθηκαν. Η σημασία της *implied* αυτής υποχρέωσης¹¹⁵, έγκειται στο ότι για να εξαιρεθεί η *implied* υποχρέωση αυτή απαιτείται σαφής και ρητή πρόβλεψη και κυρίως στο ότι παραβίαση εκ μέρους του μεταφορέα μιας τέτοιας υποχρέωσης, επιφέρει την αδυναμία επίκλησης απαλλακτικών ρητρών ή εξαιρούμενων κινδύνων. Όσον αφορά τη διάρκεια αυτής, εκτείνεται από τη στιγμή που το φορτίο φορτώνεται έως τη στιγμή της εκφόρτωσης αυτού¹¹⁶.

Η τρίτη κατά σειρά υποχρέωση του μεταφορέα, η οποία θεωρείται *implied* κατά το αγγλικό δίκαιο, είναι εκείνη της υποχρέωσης επίσπευσης μεταφοράς, άλλως *reasonable despatch*¹¹⁷. Ο απώτερος σκοπός αλλά και δικαιολογητικός λόγος αυτής, είναι η αποτροπή της χρονοτριβής, η οποία μπορεί να προκαλέσει ζημία στο φορτωτή¹¹⁸. Εφόσον δεν υπάρχει γραπτός – ρητός όρος για το χρόνο στον οποίο θα πρέπει μια ενέργεια να ολοκληρωθεί από το μεταφορέα, αυτή θεωρείται ως *implied* από το αγγλικό δίκαιο, και οφείλει να εκτελεστεί σε εύλογο χρόνο¹¹⁹. Ειδικότερα, αυτή αφορά περισσότερο τη ναύλωση κατά ταξίδι, η οποία ωστόσο ομοιάζει με τη σύμβαση μεταφοράς εν γένει, αφού το πλοίο, θα πρέπει να αποχωρήσει, να προσεγγίσει ένα λιμένα και να φτάσει, σε εύλογο χρόνο, δοθέντος ότι δεν υπάρχει ρητή πρόβλεψη. Η παραβίαση της *implied* υποχρέωσης αυτής ομοιάζει ως προς τις συνέπειες με τη παραβίαση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας. Με άλλα λόγια, πρόκειται αντίστοιχα για έναν όρο *innominate term*¹²⁰, ήτοι τα δικαιώματα του θιγόμενου από τη παραβίαση, εξαρτώνται από τη βαρύτητα της παραβίασης. Χαρακτηριστικά μπορεί να αναφερθεί η υπόθεση *Freeman v Taylor*¹²¹, στην οποία μια καθυστέρηση 7 εβδομάδων θεωρήθηκε ικανή να ματαιώσει τον εμπορικό σκοπό της σύμβασης μεταφοράς, επιτρέποντας στο θιγόμενο μέρος να αποδεσμευτεί από αυτή, αρνούμενος να φορτώσει το φορτίο στο πλοίο αυτό. Ωστόσο, η εν λόγω υποχρέωση μπορεί να συνδεθεί ή συσχετιστεί με την επόμενη υποχρέωση, δηλαδή αυτή της μη παρέκκλισης.

Τέταρτη υποχρέωση του μεταφορέα, η οποία θεωρείται *implied*, είναι αυτή της υποχρέωσης μη παρέκκλισης¹²². Σχετικά με τον ορισμό αυτής, πρόκειται για την υποχρέωση του μεταφορέα να εκτελεί το προγραμματισμένο ταξίδι από τη συνήθη και εύλογη διαδρομή, δίχως να αποκλίνει αδικαιολόγητα από αυτή και χωρίς αναιτιολόγητη καθυστέρηση¹²³. Η *implied* υποχρέωση αυτή έχει τις ρίζες της στη θαλάσσια ασφάλιση. Στα πρώτα χρόνια αυτής, το πλοίο το οποίο απέκλινε από τη πορεία του δεν ήταν ασφαλισμένο για ζημία που συνέβαινε σε εκείνη τη

¹¹³ Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, *οπ.π.*, σελ 156.

¹¹⁴ P.Todd, «Principles of the carriage of goods by sea», Routledge, 2016, p.83.

¹¹⁵ P.Todd, *οπ.π.*, p.48.

¹¹⁶ S.Baughen, *οπ.π.*, p.89

¹¹⁷ Scrutton LJ, *οπ.π.*, p.143.

¹¹⁸ Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, *οπ.π.*, σελ 157.

¹¹⁹ J.Wilson, «Carriage of Goods by Sea», 7th Edition, Longman, 2010, p.15.

¹²⁰ Scrutton LJ, *οπ.π.*, p.156.

¹²¹ *Freeman v Taylor* [1846] 8 Bingham 124.

¹²² J.Wilson, *οπ.π.*, p.16.

¹²³ S.Baughen, *οπ.π.*, p.90.

περίοδο¹²⁴. Το αυστηρό καθεστώς πλέον στη σύγχρονη ναυτιλιακή πρακτική έχει αμβλυνθεί μέσω της εφαρμογής ρητρών held covered, οι οποίες επιτρέπουν στον ασφαλισμένο να έχει ασφαλιστική κάλυψη και στη περίπτωση παρέκκλισης..

Βασικό στοιχείο της παρέκκλισης, αποτελεί η με πρόθεση αδικαιολόγητη αλλαγή στη γεωγραφική πορεία του ταξιδιού¹²⁵. Ποια θεωρείται όμως ως η διαδρομή που πρέπει να ακολουθηθεί; Αρχικά η αγγλική νομολογία θεώρησε ως την κατάλληλη, αυτή που έχουν συμφωνήσει τα μέρη¹²⁶. Αν ωστόσο τα μέρη δεν είχαν προβλέψει κάτι ειδικότερο, τότε αυτή θεωρείται η διαδρομή εκείνη που συνδέει απευθείας δυο γεωγραφικά σημεία¹²⁷. Πέραν ωστόσο της παρέκκλισης υπό τη προαναφερθείσα έννοια, τέτοια ενδέχεται να υφίσταται υπό έμμεση έννοια και σε συνδυασμό με την υποχρέωση επίσπευσης της μεταφοράς¹²⁸. Πιο συγκεκριμένα, μια ενδεχόμενη μείωση της ταχύτητας πλεύσης ή ορισμένες στάσεις κατά μήκος της διαδρομής ενδέχεται να συνιστούν αδικαιολόγητη παρέκκλιση από τη πορεία του ταξιδιού.

Γενικά η implied υποχρέωση του μεταφορέα να μη παρεκκλίνει από τη συμφωνημένη ή συνήθη διαδρομή, ενδέχεται να είναι δεκτική εξαιρέσεων. Στο αγγλικό δίκαιο, αυτή δικαιολογείται μόνο για τη διάσωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα αλλά όχι για τη διάσωση περιουσίας¹²⁹. Η προέλευση της αρχής αυτής, εντοπίζεται σε παλαιά υπόθεση¹³⁰ κατά την οποία πλοίο ανταποκρινόμενο σε σήμα κινδύνου, προέβη σε παρέκκλιση από τη πορεία του. Δυνάμενο να διασώσει το ανθρώπινο προσωπικό και να συνεχίσει την αποστολή του, προτίμησε να προβεί σε διάσωση-έλξη του κινδυνεύοντάς πλοίου, με σκοπό να επωφεληθεί από την αμοιβή του διασώστη. Η απώλεια που προκλήθηκε στο φορτίο εξαιτίας της παρέκκλισης, δεν ήταν δυνατό να αιτιολογηθεί και άρα ο μεταφορέας ήταν υπεύθυνος για αποκατάσταση της ζημίας. Επιπρόσθετα, ένας ακόμη λόγος που δικαιολογεί παρέκκλιση είναι η ασφάλεια του πλοίου και η προστασία του από κάποιο κίνδυνο, όπως για παράδειγμα καιρικές συνθήκες, αρκεί ο κίνδυνος αυτός να μην είναι εντελώς προσωρινός¹³¹.

Η συνέπεια παραβίασης της implied υποχρέωσης αυτής είναι ιδιαίτερα επαχθής, καθόσον, η σύμβαση μετά τη παραβίαση θα τεθεί εκ ποδών και άρα ο μεταφορέας, δεν μπορεί να επωφεληθεί από ρήτρες εξαιρούμενων κινδύνων, δηλαδή ευθύνεται ακόμη και αν η ζημία στο φορτίο δεν συνδέεται αιτιωδώς με την παρέκκλιση από τη πορεία¹³². Στη σημερινή ναυτιλιακή πρακτική ρήτρες liberty clause, δίνουν περιθώριο στον μεταφορέα να εκτελέσει ορισμένες

¹²⁴ S.Girvin, οπ.π., p. 531.

¹²⁵ J.Wilson, οπ.π., p.16.

¹²⁶ Scaramanga & Co v Stamp (1880) 5 C.P.D. 259.

¹²⁷ J.Wilson, οπ.π., p.16-17.

¹²⁸ A.Tariq , «A critical analysis of the implied obligation against unjustified deviation: Is the rule still relevant to the modern law on carriage of goods by sea?», University of Huddersfield, 2015, p 119.

¹²⁹ P.Todd, οπ.π., p.71.

¹³⁰ Scaramanga & Co v Stamp (1880) 5 C.P.D. 259 «*Deviation for the purpose of saving life is protected and involves neither forfeiture of insurance nor liability to the goods' owner in respect of loss which would otherwise be within the exceptions of "perils of the seas". And, as a necessary consequence of the foregoing, deviation for the purposes of communicating with a ship in distress is allowable, inasmuch as the state of the vessel in distress may involve danger to life. On the other hand, deviation for the sole purpose of saving property is not thus privileged, but entails all the usual consequences of deviation*».

¹³¹ J.Wilson, οπ.π., p.18.

¹³² Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, οπ.π., σελ 158.

παρεκκλίσεις, έχοντας όμως υπόψιν ότι οι ρήτρες αυτές πρέπει να ερμηνεύονται στενά και εις βάρος του μεταφορέα¹³³. Παρατηρούμε λοιπόν, πως η implied υποχρέωση για μη παρεκκλιση από τη πορεία του μεταφορέα, επιφέρει δυσμενείς συνέπειες σε περίπτωση παραβίασής της, αποκρυσταλλώνοντας χρόνια ασφαλιστική παράδοση. Επιπρόσθετα, οι ΚΧΒ φαίνονται να είναι ελαστικότεροι σε σχέση με τις επιτρεπόμενες περιπτώσεις παρεκκλισης, καθώς πέρα από τη περίπτωση της διάσωσης ανθρώπινης ζωής, το άρθρο 4 παράγραφος 4 ΚΧΒ, περιλαμβάνει επιτρεπτή παρεκκλιση και για διάσωση περιουσίας και για άλλο δικαιολογημένο σκοπό¹³⁴.

Συνοψίζοντας, μπορεί να ειπωθεί πως οι υποχρεώσεις του μεταφορέα οι οποίες είναι implied είναι ιδιαίτερης σημασίας, ιδίως ως προς τη σημασία τους για την επιτυχή ολοκλήρωση της θαλάσσιας μεταφοράς. Ακόμη οι συνέπειές τους, σε περίπτωση παραβίασης είναι επαχθείς, κάτι όμως που μετριάζεται με τη συνομολόγηση κάποιας ρήτρας απαλλακτικού χαρακτήρα. Αυτό που αξίζει να παρατηρηθεί, είναι πως οι εν λόγω implied υποχρεώσεις, αποτελούν μέρος των ΚΧΒ, δηλαδή μιας διεθνούς σύμβασης, αποτελώντας τη βάση για τη λειτουργία αυτής και τη κατανομή συμφερόντων μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή.

3.3 Implied υποχρεώσεις φορτωτή/ ναυλωτή

Στη παραπάνω παράγραφο, εξετάστηκε το πλαίσιο των implied υποχρεώσεων που επιβαρύνουν ένα μεταφορέα στη σύμβαση μεταφοράς. Η σημασία τους όπως κατεδείχθη, έγκειται στο γεγονός ότι δεν απαιτείται η ρητή συνομολόγησή τους, αλλά έχουν ένα χαρακτήρα επιβαλλόμενο υπό αυτή την έννοια. Όσο σημαντικές είναι λοιπόν οι υποχρεώσεις από τη πλευρά του μεταφορέα, το ίδιο ισχύει και για τη πλευρά του φορτωτή.

Μια από τις βασικές υποχρεώσεις του φορτωτή, με χαρακτήρα implied αποτελεί η πληρωμή εύλογου ποσού για τη χρήση του πλοίου, εφόσον δεν έχει προβλεφθεί κάτι από τα μέρη όσον αφορά τον υπολογισμό καθαυτό ή γενικά το τρόπο υπολογισμού¹³⁵. Αυτό κατεδείχθη από την υπόθεση *The Good Helmsman*¹³⁶, όπου το ομώνυμο πλοίο παρέμεινε στο λιμένα της Τζέντα, λόγω του ότι έπρεπε να αναμένει την επιβίβαση ενός μέλους του πληρώματος όπου είχε παραμείνει στη στεριά για θρησκευτικούς λόγους. Το ζήτημα τέθηκε καθόσον τα μέρη δεν είχαν καταρτίσει ναυλοσύμφωνο, ενώ παράλληλα προβλήθηκε το επιχείρημα περιόδου off hire, για τη προαναφερθείσα χρονική περίοδο.

Στη παρούσα παράγραφο, θα γίνει αναφορά σε μια ακόμη βασική υποχρέωση του φορτωτή αυτή του να μην αποστείλει επικίνδυνο φορτίο. Είναι από τις βασικότερες υποχρεώσεις του φορτωτή, καθόσον επηρεάζει δυνητικά όλη τη διαδικασία μεταφοράς, την ασφάλεια αυτής αλλά και δικαιώματα τρίτων. Υφίστανται ωστόσο και άλλες implied υποχρεώσεις του φορτωτή. Οι τελευταίες όμως θα εξεταστούν σε παρακάτω παραγράφους, με το σκεπτικό ότι ταιριάζουν καλύτερα στην ιδιότητα του ναυλωτή και στις υποχρεώσεις – δικαιώματα αυτού. Παρακάτω αναλύεται λοιπόν η υποχρέωση να μη αποστείλει επικίνδυνο φορτίο, δίχως τη γνώση του μεταφορέα, ως η πιο συνάδουσα με τη μεταφορά καθαυτή implied υποχρέωση. Σημαντικό να

¹³³ Y.Baatz, «Maritime Law», Fifth Edition, Informa Law, 2021, p.150-151.

¹³⁴ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, οπ.π., σ. 694.

¹³⁵ Carver on Charterparties, Sweet and Maxwell, 2nd Edition, 2020, p.130.

¹³⁶ HARMONY SHIPPING CO. S.A. v. SAUDI-EUROPE LINE LTD [1981] 1 Lloyd's Rep. 377

αναφερθεί επίσης, πως η implied υποχρέωση αυτή μέσω της φορτωτικής μπορεί να μεταφερθεί μέσω της αξιολογικής λειτουργίας της και σε τρίτο κομιστή¹³⁷.

Προκειμένω να γίνει η μεταφορά αυτή, θα πρέπει ο φορτωτής να γνωστοποιήσει στο μεταφορέα τη φύση του υπό μεταφορά φορτίου. Στο σημείο αυτό αξίζει να αποσαφηνιστεί τι σημαίνει επικίνδυνο φορτίο. Η έννοια αυτή, μπορεί να ερμηνευτεί με έναν στενό τρόπο αλλά και έναν ευρύτερο¹³⁸. Στη πρώτη προσέγγιση, περιλαμβάνονται τα φορτία τα οποία είναι επικίνδυνα από την ίδια τους τη φύση, δηλαδή εγγενώς επικίνδυνα¹³⁹. Η κατηγοριοποίηση αυτή, έχει στηριχθεί σε κείμενα νόμου, τα οποία επί το πλείστο περιλαμβάνουν κατηγορίες εκρηκτικών ουσιών. Αυτή η προσέγγιση όμως παρουσιάζει το ελάττωμα ότι δε λαμβάνει υπόψιν παραμέτρους οι οποίες μπορούν να μετατρέψουν ένα υλικό ή φορτίο σε επικίνδυνο, ενώ από τη φύση του δεν είναι. Έτσι λοιπόν ερχόμαστε στη δεύτερη προσέγγιση, η οποία δεν εκκινεί από τη φύση του υπό μεταφορά φορτίου, αλλά επαρκεί να είναι ικανό να προκαλέσει ασυνήθιστο κίνδυνο ή καθυστέρηση στο πλοίο¹⁴⁰. Ακόμη δε, έχει θεωρηθεί ως επικίνδυνο εκείνο το φορτίο το οποίο μπορεί να επιφέρει κάποιο πολιτικό ή νομικό κίνδυνο, όπως η κράτηση του πλοίου εξαιτίας αυτού σε κάποιο λιμένα¹⁴¹.

Στην υπόθεση *The Giannis NK*¹⁴², ένα φορτίο καρπών, φορτώθηκε υπό φορτωτική στην οποία τυγχάναν εφαρμογής οι ΚΧΒ, από το Ντακάρ προς τη Δομινικανή Δημοκρατία. Το φορτίο αυτό μολύνθηκε από κάποιο σκαθάρι, καθιστώντας το έτσι επικίνδυνο για τα άλλα φορτία, όχι όμως με άμεσο τρόπο αλλά έμμεσο. Σε ενδιάμεσο λιμένα φόρτωσης, οι επιτόπιες αρχές αποφάνθηκαν ότι λόγω της μόλυνσης, όλο το φορτίο, ακόμα και το μη μολυσμένο έπρεπε να απορριφθεί στη θάλασσα. Ο μεταφορέας ξεκίνησε διαδικασία έναντι του φορτίου, με βάση το άρθρο 4 παράγραφος 6 ΚΧΒ, για τις ζημιές και τη καθυστέρηση. Το δικαστήριο έκανε δεκτό πως η μόλυνση ξεκίνησε από το συγκεκριμένο φορτίο, με τον φορτωτή να βρίσκεται σε παραβίαση implied υποχρέωσής του για τη μη αποστολή επικίνδυνου φορτίου. Μάλιστα τονίστηκε πως η ευθύνη του με χαρακτήρα implied υφίσταται ανεξάρτητα τη γνώση του η όχι για την επικινδυνότητα του φορτίου.

Παρατηρούμε λοιπόν πως η ευθύνη του φορτωτή για το επικίνδυνο φορτίο, είναι αντικειμενική, αρκεί δηλαδή το γεγονός της αποστολής αυτού. Η αιτιολογία πίσω από την επαχθή αυτή προσέγγιση, είναι πως θα πρέπει ο μεταφορέας να γνωρίζει για το επικίνδυνο φορτίο, ούτως ώστε να του δοθεί η δυνατότητα αν θα συνεχίσει τη μεταφορά ή θα αρνηθεί αυτή. Αν δεν γνωρίζει κανένας την επικινδυνότητα του φορτίου, τότε βάση της αγγλικής νομολογίας, αυτό οφείλει να το επιβαρυνθεί.

Έτσι λοιπόν, προκύπτει το ζήτημα του πότε ο μεταφορέας θεωρείται ότι γνωρίζει; Συγκεκριμένα, έχει υποστηριχθεί από την αγγλική νομολογία¹⁴³ πως ο μεταφορέας δεν απαιτείται να έχει τη γνώση ενός ειδικού επιστήμονα, αλλά να έχει θέσει στον εαυτό του όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που ένας μέσος ικανός και έμπειρος μεταφορέας θα είχε. Ακόμη, αν το φορτίο είναι

¹³⁷ P.Todd, οπ.π., p. 77.

¹³⁸ M.Pavliha, «Implied Terms of Voyage Charters», Institute of Comparative Law Faculty of Law, McGill University. Montreal, 1991, p.252.

¹³⁹ J.Wilson, οπ.π., p.33.

¹⁴⁰ M.Pavliha, οπ.π., p.252.

¹⁴¹ Scrutton LJ, οπ.π.,p.141.

¹⁴² Effort Shipping Co Ltd v Linden Management SA (The Giannis NK) [1998] 1 AC 605.

¹⁴³ Brass v Maitland (1856) 6 E&B 470.

γνωστό ως επικίνδυνο σε κάποιο βαθμό, αλλά έχει και συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τα οποία το καθιστούν περεταίρω επικίνδυνο, αυτά θα πρέπει να γνωστοποιηθούν στο μεταφορέα¹⁴⁴.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να τονιστεί πως οι προαναφερθείσες υποχρεώσεις του φορτωτή, έχουν ληφθεί υπόψιν και στους ΚΧΒ. Ειδικότερα¹⁴⁵, το βασικό κριτήριο που έχει ενσωματωθεί στους ΚΧΒ, στο άρθρο 4 παράγραφος 6, είναι η γνώση του μεταφορέα για τη φύση των μεταφερόμενων φορτίων. Αν τελεί σε γνώση, έχει βάση του ίδιου άρθρου δικαίωμα εκφόρτωσης, καταστροφής ή να το καταστήσει αβλαβές μόνον εάν αποτελέσει κίνδυνο για τα λοιπά μεταφερόμενα φορτία. Αντίθετα, αν δεν γνώριζε ο μεταφορέας, μπορεί ανά πάσα στιγμή να προβεί στις ίδιες ενέργειες, χωρίς να χρειαστεί να εξετάσει αν αποτελούν πράγματι κίνδυνο για το ίδιο το πλοίο η άλλα φορτία. Φέρει λοιπόν προσωπική και αντικειμενική ευθύνη ο φορτωτής, αλλά και μόνο από το γεγονός της φόρτωσης επικίνδυνου φορτίου¹⁴⁶.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε ότι σε περίπτωση μη ρητής αναφοράς για τα επικίνδυνα φορτία υπό θαλάσσια μεταφορά, η υποχρέωση αυτή βάση του αγγλικού δικαίου υφίσταται για το φορτωτή και μάλιστα έχει χαρακτήρα implied. Έχει δηλαδή σημασία, για τη πλευρά του φορτωτή, καθόσον τον δεσμεύει και τον υποχρεώνει σε μια συμπεριφορά, σε κάθε περίπτωση ανεξάρτητα αν αυτή έχει συμφωνηθεί στη μεταξύ τους συμβατική σχέση.

Στη ναυτιλιακή πρακτική όμως, ιδίως όταν στη θαλάσσια μεταφορά υφίσταται και σύμβαση ναύλωσης, το ναυλοσύμφωνο εμπεριέχει ρητούς περιορισμούς ως προς την επικινδυνότητα του φορτίου. Ενδεικτικά παρατίθεται η ρήτρα 4 και 28 του πρότυπου ναυλοσυμφώνου Shelltime , Clause 4

«Owners agree to let and Charterers agree to hire the vessel...for the purpose of carrying all lawful merchandise (subject always to clause 28[] »

Συνδυαστικά με Clause 28 :

«No acids, explosives or cargoes injurious to the vessel shall be shipped...No voyage shall be undertaken, nor any goods or cargoes loaded, that would expose the vessel to capture or seizure by rulers or governments.»

3.4 Implied όροι σε συμβάσεις ναύλωσης πλοίου

Στο ευρύτερο πεδίο των συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου, αυτές της ναύλωσης αποτελούν ίσως τις βασικότερες, λόγω της εμπορικής συχνότητάς και εμφάνισης στις ναυτικές συναλλαγές. Οι βασικές κατηγορίες της ναύλωσης, είναι η ναύλωση κατά ταξίδι, κατά χρόνο και ναύλωση γυμνού σκάφους, με βασικό κριτήριο διαφοροποίησης τις εξουσίες που παρέχονται από τον εκναυλωτή στο ναυλωτή και το πως παραδίδεται το πλοίο από άποψη εξοπλισμού¹⁴⁷. Παρότι το συμβατικό αυτό πεδίο δραστηριότητας χαρακτηρίζεται από συμβατική ελευθερία, όπου τα

¹⁴⁴ The Aconagua [2011] 1 Ll. Rep. 683.

¹⁴⁵ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, οπ.π., σ. 712.

¹⁴⁶ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, οπ.π., σ. 712-713.

¹⁴⁷ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, οπ.π., σ. 428.

μέρη επιλέγουν και ρυθμίζουν τις σχέσεις τους, χωρίς την ύπαρξη κανόνων αναγκαστικού δικαίου, υφίσταται και εδώ ορισμένοι implied terms οι οποίοι θα αναδειχθούν κατωτέρω.

3.4.1 Implied terms στη ναύλωση κατά ταξίδι

Η πρώτη κατηγορία που θα μελετηθεί είναι εκείνη της σύμβασης ναύλωσης κατά ταξίδι. Τούτο δε, διότι η υλοποίηση της σύμβασης αυτής, μοιάζει αρκετά με τη σύμβαση μεταφοράς. Και στις δυο περιπτώσεις το πλοίο πρόκειται να εκτελέσει μια διαδρομή μεταξύ δύο λιμένων μεταφέροντας φορτίο. Ο εκναυλωτής – πλοιοκτήτης, ο οποίος διατηρεί τη ναυτική εκμετάλλευση του πλοίου και ως εκ τούτου παραμένει και εφοπλιστής, συμφωνεί με το ναυλωτή τη μεταφορά φορτίου για συγκεκριμένο ταξίδι (ή περισσότερα) έναντι ναύλου ο οποίος θα υπολογιστεί συνήθως ανάλογα με τη ποσότητα του φορτίου¹⁴⁸.

Στη γενικότερη κατηγορία της σύμβασης μεταφοράς και της σχέσης μεταφορέα και φορτωτή, αναδείχθηκαν τέσσερις γενικές κατηγορίες implied terms. Αυτές είναι η υποχρέωση για παροχή αξιόπλου πλοίου, δεύτερον η υποχρέωση για διατήρηση του φορτίου, τρίτον η υποχρέωση για εκτέλεση της μεταφοράς με εύλογη επίσπευση¹⁴⁹ και τέταρτον η υποχρέωση για μη παρέκκλιση. Στο πλαίσιο σύμβασης ναύλωσης κατά χρόνο, οι ίδιες αυτές υποχρεώσεις όπως αναλύθηκαν παραπάνω, ισχύουν το ίδιο και εδώ. Έχουν χαρακτήρα implied και θεωρούνται πως υφίσταται και δεσμεύουν το εκάστοτε υπόχρεο μέρος, με ένα χαρακτήρα ευρύτερης εφαρμογής για τη θαλάσσια μεταφορά.

Οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή, στη ναυτιλιακή εμπορική πρακτική, πάντοτε τροποποιούνται είτε από ρητούς όρους στο ναυλοσύμφωνο¹⁵⁰, είτε από τους KXB, όταν αυτοί τυγχάνουν εφαρμογής¹⁵¹. Πέρα από τις προαναφερθείσες υποχρεώσεις, ως implied έχει θεωρηθεί και η υποχρέωση, όταν δίνεται μία «expected ready to load» ημερομηνία, αυτή να δίνεται έντιμα, με ειλικρίνεια και με βάση εύλογες προσδοκίες¹⁵². Επιπρόσθετα και σε συνδυασμό με τη προαναφερθείσα implied υποχρέωση, όμοιας φύσης θεωρείται και η υποχρέωση να μεταβεί στο λιμένα φόρτωσης με εύλογη μάλιστα επίσπευση¹⁵³. Στην υπόθεση *Dreyfus v Lauro*¹⁵⁴, το πλοίο είχε συμφωνηθεί να φορτώσει μεταξύ 1-2 ασφαλών λιμένων μεταξύ δύο περιοχών στην Ινδία. Η αναμενόμενη ημερομηνία ετοιμότητας προς φόρτωση ήταν 15-18 Νοεμβρίου. Το πλοίο ωστόσο, κατέφτασε έτοιμο προς φόρτωση στις 6 Δεκέμβρη του ίδιου έτους, καθόσον η υπόσχεση των πλοιοκτητών δεν είχε δοθεί ευλόγως. Το δικαστήριο δέχθηκε την ύπαρξη implied υποχρέωσης του εκναυλωτή να ξεκινήσει τον πλου προσέγγισης σε εύλογο χρόνο ώστε να είναι σε θέση να είναι έγκαιρα στο λιμένα φόρτωσης.

Επιπρόσθετα, σχετικά με την σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι, θα μελετηθούν και ειδικότεροι implied terms, από τη πλευρά του ναυλωτή. Αρχικά θα αναλυθεί η υποχρέωση

¹⁴⁸ Scrutton LJ, οπ.π., π. 3.

¹⁴⁹ Reasonable Despatch.

¹⁵⁰ Βλ. Clause 2 Gencon 2022 όπου τροποποιεί την υποχρέωση παροχής αξιόπλου πλοίου.

¹⁵¹ J.Cooke, A.Taylor, J.Kimbal, D.Martwoski, L.Lambert, «Voyage Charters», 4th Ed., Infroma Routledge, 2014, π.47.

¹⁵² J.Cooke, A.Taylor, J.Kimbal, D.Martwoski, L.Lambert, οπ.π., π.104.

¹⁵³ J.Cooke, A.Taylor, J.Kimbal, D.Martwoski, L.Lambert, οπ.π., π.106.

¹⁵⁴ Louis Dreyfus and Co. v Lauro (the “Verbania”) [1938] 60 Ll.L. Rep 94.

υπόδειξης ασφαλούς λιμένα ή προβλήτας, μια από τις βασικότερες υποχρεώσεις του ναυλωτή. Σημείο αναφοράς και κομβικό αποτελεί ο ορισμός του ασφαλούς λιμένα. Αυτός δόθηκε στην υπόθεση *The Eastern City*¹⁵⁵, ως ακολούθως:

«[a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use 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»

Παρατηρούμε λοιπόν, ότι η υποχρέωση αυτή εκ μέρους του ναυλωτή, κρίνεται με βάση συγκεκριμένη χρονική στιγμή, για συγκεκριμένο πλοίο και αφορά τη πρόσβαση, χρήση αλλά και αποχώρηση του εν λόγω πλοίου από το λιμένα αυτό, χωρίς να εκτεθεί σε κίνδυνο που δε μπορεί να αποφευχθεί με ναυτική τέχνη. Σημαντικό να αναφερθεί, πως όταν το ναυλοσύμφωνο σιωπά προς την ιδιότητα του ασφαλούς λιμένα, τότε είναι το πιθανότερο να απαιτηθεί η εισαγωγή ενός implied term¹⁵⁶. Αυτό θα γίνει αν απαιτηθεί με βάση τις γενικότερες αρχές του αγγλικού δικαίου για τους implied terms. Γίνεται δεκτό ότι κάτι τέτοιο θα γίνει με βάση την αρχή της αναγκαιότητας για τη λειτουργία της σύμβασης, αλλά φυσικά θα ήταν επηρεασμένο από τη φύση του ναυλοσυμφώνου και τη συμφωνία των μερών¹⁵⁷. Όσο μεγαλύτερο εύρος και χωρίς οι ρητοί όροι να προσδιορίζουν ως ασφαλή ένα λιμένα, τόσο περισσότερος χώρος για implied term δημιουργείται.

Στη περίπτωση όμως, όπου το ναυλοσύμφωνο περιέχει ρητώς ένα κατονομασμένο λιμένα ή ένα εύρος κατονομασμένων λιμένων, γίνεται δεκτό από την αγγλική νομολογία πως δεν χωρεί κάποιος implied term σχετικά με τη ασφάλεια του λιμένα. Αυτό διασαφηνίστηκε στην υπόθεση *The Houston City*¹⁵⁸, όπου χαρακτηριστικά αναφέρθηκε από το Λόρδο Dixon:

« When the charterer is prepared at the time of taking the charter to specify the place where the cargo will be available or the place at which he desires it delivered, the shipowner must take the responsibility of ascertaining whether he can safely berth his ship there or will take the risk of doing so. If he agrees upon the place, then subject to excepted perils, his liability to have his ship there is definite»

Το παραπάνω αντανακλά και τη βαθύτερη αιτιολογία της προσέγγισης αυτής, η οποία έχει να κάνει με τη κατανομή του κινδύνου μεταξύ των μερών, ομοιάζοντας με την περίπτωση όπου τα μέρη δε γνωρίζουν για την επικίνδυνη φύση του υπό αποστολή φορτίου. Εν προκειμένω, όταν ο λιμένας έχει κατονομαστεί ρητώς, ο εκναυλωτής έχει εκ των προτέρων γνώση, χρόνο και το δικαίωμα να ελέγξει την ασφάλεια αυτού. Αντίθετα, όταν τα μέρη επιλέγουν μια πιο ευέλικτη προσέγγιση όπου η επιλογή του λιμένα γίνεται κατά τη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης, τότε θα πρέπει να είναι ασφαλής ο λιμένας. Αξίζει ακόμα η αναφορά στη περίπτωση όπου αναγράφεται ρητά το χαρακτηριστικό επίθετο «safe», μπροστά από μια περιοχή που διαθέτει λιμένα. Στη τελευταία περίπτωση, θεωρείται πως έχουμε ρητή υπόσχεση και όρο για ασφαλή λιμένα¹⁵⁹.

¹⁵⁵ *The Eastern City* [1958] 2 Lloyd's Rep 12.

¹⁵⁶ Scrutton LJ, οπ.π., p.166.

¹⁵⁷ J.Cooke, A.Taylor, J.Kimbal, D.Martwoski, L.Lambert, οπ.π. p.124.

¹⁵⁸ *Reardon Smith Line Ltd V Australian Wheat Board* [1953] 1 Lloyd's Rep 131; [1954] 2 Lloyd's Rep 148.

¹⁵⁹ *AIC LTD v MARINE PILOT LTD* [2007] 2 Lloyd's Rep. 101, *STX PAN OCEAN CO LTD v UGLAND BULK TRANSPORT AS* [2008] 1 Lloyd's Rep. 86.

Όπως παρατηρήσαμε στο πρώτο μέρος της εργασίας, τα βασικά εργαλεία για την εισαγωγή implied terms στη σύμβαση, δεν παρέχουν ευρεία ευχέρεια στο δικαστήριο να θεωρήσει κάποιον implied term. Αυτό θα γίνει με πολύ συγκεκριμένα κριτήρια, και σε κάθε περίπτωση το αγγλικό δικαστήριο έχοντας υπόψη πως η ερμηνεία της σύμβασης προηγείται της εισαγωγής implied term. Για παράδειγμα στην υπόθεση *The Aegean Sea*¹⁶⁰, το δικαστήριο ήταν αρνητικό ως προς την εισαγωγή implied όρου ασφαλή λιμένα σε μια φορτωτική, με το σκεπτικό πως το γενικό τεστ «officious bystander», θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο να τύχει εφαρμογής, ιδίως δεσμεύοντας έναν τρίτο κομιστή¹⁶¹. Άλλη περίπτωση όπου έγινε εμφανής η διστακτικότητα του δικαστηρίου, είναι η περίπτωση της υπόθεσης *APJ Priti*¹⁶². Σε αυτή τη περίπτωση, το δικαστήριο αποφάνθηκε αρνητικά σχετικά με τη δυνατότητα να θεωρηθεί πως είχε εγγυηθεί και ένας ασφαλής λιμένας, από την απλή υποχρέωση του ναυλωτή να υποδείξει ένα ασφαλές σημείο πρόσδεσης – προβλήτα στο λιμένα αυτό.

Όσον αφορά την φύση της ευθύνης που προκύπτει από τη παραβίαση της implied υποχρέωσης αυτής, μπορεί να ειπωθεί πως είναι αντικειμενική. Αυτό καταδεικνύεται τόσο από την απόφαση *The Terneuzen*¹⁶³, όπου το δικαστήριο θεμελίωσε την ευθύνη των ναυλωτών, ανεξάρτητα από τη γνώση τους. Στη δε μεταγενέστερη απόφαση *The Evia*¹⁶⁴, το δικαστήριο ήταν επίσης σαφές, απαιτώντας ένα λιμένα πραγματικά ασφαλή, μη αρκούμενο σε ένα λιμένα που οι ναυλωτές δεν είχαν λόγο να θεωρήσουν δυνητικά μη ασφαλή. Για να αποφευχθεί η αυστηρή προαναφερθείσα ευθύνη από τη παραβίαση της implied υποχρέωσης, πολλές φορές τα μέρη συμφωνούν ρητά πως η ευθύνη θα είναι εκείνη της δέουσας επιμέλειας¹⁶⁵. Σε κάθε περίπτωση, παρατηρούμε ότι η εισαγωγή implied term ασφαλούς λιμένα από το δικαστήριο, δεν είναι μια απλή υπόθεση, ούτε τα δικαστήρια είναι ιδιαίτερα φιλικά προσκείμενα προς αυτή – θα δοθεί δηλαδή ένα προβάδισμα στα εκάστοτε πραγματικά και εμπορικά περιστατικά ώστε να αποφανθεί. Αυτό προσιδιάζει περισσότερο προς το τρόπο εισαγωγής implied term με την ονομασία implied by fact.

Μια δεύτερη υποχρέωση η οποία βαρύνει τον ναυλωτή και έχει επίσης implied χαρακτήρα, είναι εκείνη της υποχρέωσης καταβολής ναύλου (freight)¹⁶⁶. Η προέλευση αυτή έχει εθιμικό χαρακτήρα, μικρή ωστόσο πρακτική σημασία καθόσον τα ζητήματα αυτά ρυθμίζονται λεπτομερώς στα σύγχρονα ναυλοσύμφωνα.

Ακόμη από τη πλευρά του ναυλωτή κατά ταξίδι, όταν το ναυλοσύμφωνο απαιτεί να εκδοθεί φορτωτική, υφίστανται ορισμένες implied υποχρεώσεις. Αφενός, μπορεί να θεωρηθεί ως implied υποχρέωση, όταν οφείλει ο ναυλωτής να μην εμπεριέχει στη φορτωτική όρους οι οποίοι είναι ασυμβίβαστοι με τους όρους του ναυλοσυμφώνου - ή εναλλακτικά να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση ανακύπτουσας ευθύνης αυτού έναντι τρίτων κομιστών της φορτωτικής¹⁶⁷. Αντίστοιχα και σε περίπτωση όπου η ευθύνη του πλοιοκτήτη προκύπτει εξαιτίας του γεγονότος ότι όπου η φορτωτική επιβάλει αυστηρότερους όρους από ότι το ναυλοσύμφωνο.

¹⁶⁰ *Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo SA and Anr* (1998) 2 Lloyd's Rep. 39.

¹⁶¹ S.Girvin, *οπ.π.*, p. 443.

¹⁶² *Atkins International H.A. v Islamic Republic of Iran Shipping Lines (The "A.P.J. Priti")* [1987] 2 Lloyd's Rep 37.

¹⁶³ *Lensen Shipping v Anglo-Soviet Shipping* (1935) 52 Lloyd's Rep. 141 (C.A.).

¹⁶⁴ *The Evia* (No. 2) [1983] 1 A.C. 736 .

¹⁶⁵ J.Cooke, A.Taylor, J.Kimbal, D.Martwoski, L.Lambert, *οπ.π.*, p.129.

¹⁶⁶ S.Girvin, *οπ.π.*, p.427.

¹⁶⁷ J.Cooke, A.Taylor, J.Kimbal, D.Martwoski, L.Lambert, *οπ.π.*, p.47.

Για παράδειγμα, στην υπόθεση *The Nogar Marin*¹⁶⁸, μεταφέρονταν από ένα λιμένα σε άλλο μεταλλικές ράβδοι, για τις οποίες είχε εκδοθεί φορτωτική από πράκτορα του πλοιοκτήτη, η οποία ήταν καθαρή υπό την έννοια πως δεν ανέγραφε κάποιο στοιχείο δυσμενές για τη κατάσταση του υπό μεταφορά φορτίου. Όταν το πλοίο έφτασε στο λιμένα όπου οι παραλήπτες και νόμιμοι κομιστές της φορτωτικής ανέμεναν τη παραλαβή, διαπιστώθηκε πως ήταν οξειδωμένο. Το πλοίο παρέμεινε αναγκαστικώς στο λιμένα και οι πλοιοκτήτες προέβησαν σε δαπάνες για την απελευθέρωση του πλοίου, τις οποίες και αναζήτησαν από τους ναυλωτές. Παρότι εν τέλη το δικαστήριο δεν έκανε δεκτό το αίτημά τους δέχθηκε γενικά την ύπαρξη implied υποχρέωσης για αποζημίωση του πλοιοκτήτη εξαιτίας του ότι η φορτωτική εμπεριείχε αυστηρότερες προβλέψεις από ότι το ναυλοσύμφωνο.

3.4.2 Implied terms στη ναύλωση κατά χρόνο

Στη ναύλωση κατά χρόνο¹⁶⁹, μια από τις βασικότερες μορφές ναύλωσης, ο κύριος του πλοίου (εκναυλωτής), θέτει στη διάθεση του ναυλωτή το πλοίο, στελεχωμένο αλλά και εξοπλισμένο, για καθορισμένο χρονικό διάστημα. Ο δεύτερος, οφείλει σε αντάλλαγμα ναύλο¹⁷⁰, ο οποίος θα υπολογιστεί με βάση τις ημέρες όπου το πλοίο παραμένει στη διάθεση του ναυλωτή.

Όσο αφορά τη μορφή αυτή εκμετάλλευσης πλοίου, ανήκουσα στην ευρύτερη οικογένεια της σύμβασης ναύλωσης, όπου δεσπόζει η συμβατική ελευθερία, τα μέρη καθορίζουν τα μεταξύ τους δικαιώματα και υποχρεώσεις. Επιπρόσθετα, με βάση τη συναλλακτική και ναυτιλιακή πρακτική, έχει δημιουργηθεί και παγιωθεί πληθώρα πρότυπων ναυλοσυμφώνων για τη σύμβαση κατά χρόνο. Παρόλα αυτά, και σε αυτή τη περίπτωση υφίστανται implied υποχρεώσεις των μερών.

Ξεκινώντας από τη πλευρά του εκναυλωτή, ο οποίος όπως και στη ναύλωση κατά ταξίδι, είναι εφοπιστής και παραμένει καθόλη τη διάρκεια αυτής, καθόσον παραμένει εκείνος ο οποίος φέρει την ευθύνη έναντι τρίτων. Έτσι λοιπόν, όπως και στη σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι ισχύουν οι βασικές implied υποχρεώσεις που συναντώνται στη θαλάσσια μεταφορά και ναύλωση κατά ταξίδι. Πιο συγκεκριμένα, η υποχρέωση παροχής αξιόπλοου πλοίου ισχύει και εδώ. Ωστόσο, αν δεν υπάρχει ρητή πρόβλεψη¹⁷¹ - θεωρείται ως implied η υποχρέωση παροχής αξιόπλοου πλοίου τη στιγμή της παράδοσης του πλοίου για την έναρξη της ναύλωσης¹⁷². Στη πράξη όμως, συμβατικά μέσω κατάλληλης ρήτρας οφείλεται να τηρείται καθόλη τη διάρκεια της παροχής του πλοίου στο ναυλωτή. Κατά τα λοιπά το περιεχόμενο αυτής, είναι το ίδιο με αυτό που αναλύθηκε παραπάνω και αφορά γενικά τη μεταφορά δια θαλάσσης.

Ομοίως, μπορεί να ειπωθεί για την υποχρέωση εύλογης επίσπευσης, την υποχρέωση για διατήρηση του φορτίου, τρίτον η υποχρέωση για εκτέλεση της μεταφοράς με εύλογη επίσπευση και η υποχρέωση για μη παρέκκλιση, στο μέτρο βέβαια που αυτές ικανοποιούνται από τη φύση

¹⁶⁸ *Naviera Mogor S.A. v Société Metallurgique De Normandie (The "Nogar Marin")* [1987] 1 Lloyd's Rep 456; [1988] 1 Lloyd's Rep 412.

¹⁶⁹ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, *οπ.π.*, σ.449.

¹⁷⁰ «hire», σε αντίθεση με τη ναύλωση κατά ταξίδι που αναφέρεται ως «freight».

¹⁷¹ S.Girvin, *οπ.π.*, p.520.

¹⁷² *Scrutton LJ*, *οπ.π.*, p.441.

της ναύλωσης κατά χρόνο. Αυτό διότι στη σύμβαση αυτή, ο ναυλωτής επιδιώκει να εκτελεί όσο περισσότερα ταξίδια, μεταξύ πολλαπλών λιμένων.

Από τη πλευρά του ναυλωτή, αντίστοιχα η implied υποχρέωση για ασφαλή λιμένα παραμένει, με το ίδιο περιεχόμενο και συνέπειες. Αξίζει να αναφερθεί, πως πολλές από τις αποφάσεις της αγγλικής νομολογίας σχετικά με implied terms ασφαλούς λιμένα, αφορούν περιπτώσεις ναύλωσης κατά χρόνο καθόσον, ο ναυλωτής, έχοντας συμβατικά παραλάβει την εμπορική εκμετάλλευση το πλοίου, θα εκτελέσει πολλαπλά ταξίδια συνήθως όχι μεταξύ των ίδιων προορισμών. Όπως ωστόσο παρατηρήθηκε παραπάνω, η implied υποχρέωση για ασφαλή λιμένα στη σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι, είναι περισσότερο ζήτημα συνολικής θεώρησης σύμβασης αλλά και πραγματικών περιστατικών. Αυτό, δεν οδηγεί πάντοτε στην εισαγωγή implied term. Αντίθετα, στη σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι, όταν ο ναυλωτής έχει τη δυνατότητα να μετακινήσει το πλοίο σύμφωνα με τη δική του εμπορική λογική, θα πρέπει να θεωρείται ως implied η υποχρέωση για ασφαλή λιμένα¹⁷³.

Σε σύνδεση με το παραπάνω, αξίζει να αναφερθεί ακόμα μια implied υποχρέωση που προκύπτει να απαντάται στη ναύλωση κατά χρόνο-κυρίως, διότι στη ναύλωση κατά χρόνο τα μέρη έχουν ήδη συμφωνήσει σχετικά με το τι θα κάνει το πλοίο.

Ειδικότερα, στη σύμβαση ναύλωσης κατά χρόνο και ταξίδι, ο εκναυλωτής διατηρεί στον εαυτό του την εκμετάλλευση πλοίου, παραμένει εφοπλιστής και διευθύνει το μεταφορικό έργο¹⁷⁴. Ο ναυλωτής από τη πλευρά του, δίνει οδηγίες στον πλοίαρχο, οι οποίες αφορούν την εμπορική χρησιμοποίηση του πλοίου. Αυτό του επιτρέπεται να το κάνει δυνάμει μιας employment clause. Είναι η ρήτρα αυτή η οποία δεσμεύει συμβατικά τον εκναυλωτή, για συγκεκριμένο σκοπό και έκταση. Με βάση δε αυτή, θεμελιώνει αναγωγική αξίωση του εκναυλωτή κατά του ναυλωτή, αν πιθανώς κριθεί υπεύθυνος, για ζημιές ή απώλειες από την εκτέλεση της μεταφοράς. Η εν λόγω υποχρέωση, συνήθως συνομολογείται ρητώς, συνηθέστατα με την ακόλουθη μορφή :

*«...the captain (although appointed by the owners) shall be under the orders and direction of the charterer as regards employment, agency, or other arrangements, and the charterer hereby agrees to indemnify the owners for all consequences or liabilities that may arise from the captain signing bills of lading by the orders of the charterer or their agents or otherwise complying with such orders or direction»*¹⁷⁵

Το εν λόγω δικαίωμα αποζημίωσης του πλοιοκτήτη εκναυλωτή, ακόμα και αν δεν υφίσταται η ρητή συμβατική πρόβλεψη, θεωρείται ως implied term¹⁷⁶. Δηλαδή, ο εκναυλωτής ο οποίος υφίσταται ζημία, υπό τη μορφής ευθύνης προς αποζημίωση τρίτων, εξαιτίας του ότι ο εκναυλωτής εκτέλεσε σχετικές με τη υπό εκτέλεση μεταφορά οδηγίες. Σημαντική στο σημείο αυτό η αναφορά στην αγγλική νομολογία, στην υπόθεση *The Island Archon*¹⁷⁷.

Τα πραγματικά περιστατικά αυτής, έχουν ως ακολούθως. Το πλοίο είχε ναυλωθεί υπό το πρότυπο ναυλοσύμφωνο NYPE, για χρονική διάρκεια τριών ετών. Οι ναυλωτές, χρησιμοποίησαν εμπορικά το πλοίο σε λιμάνια του Ιράκ. Κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου εκεί, εγέρθηκαν

¹⁷³ J.Wilson, οπ.π., p.25.

¹⁷⁴ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, οπ.π., σ.666.

¹⁷⁵ Scrutton LJ, οπ.π., p.447.

¹⁷⁶ P.Todd, οπ.π., p.215-216.

¹⁷⁷ *The Island Archon* [1994] 2 Lloyd's Rep. 227.

αξιώσεις εκ μέρους συμφερόντων του φορτίου κατά των πλοιοκτητών-εκναυλωτών, οι οποίες βασιζόμενες σε πιθανώς αναξιόπιστες-πλαστές τοπικές βεβαιώσεις έγιναν δεκτές από τα δικαστήρια του Ιράκ. Αυτά δε με τη σειρά τους επέβαλαν κατάσχεση στο πλοίο. Οι ναυλωτές από τη πλευρά τους, ισχυρίστηκαν πως ήταν εντός ορίων νομιμότητας οι εντολές τους να κατευθύνουν για εκφόρτωση το πλοίο σε λιμένα του Ιράκ. Τα δικαστήρια, τόσο πρώτου όσο και δεύτερου βαθμού, δέχθηκαν την ύπαρξη implied υποχρέωσης για αποζημίωση υπέρ των πλοιοκτητών. Το σκεπτικό πίσω από την απόφαση αυτή ήταν πως οι πλοιοκτήτες, δεν είχαν αναλάβει ευθύνη για αποζημίωση για το συγκεκριμένο κίνδυνο, ιδίως βάση του γεγονότος ότι τη στιγμή της σύναψης δεν υφίστατο ως γνωστός ο κίνδυνος αυτός. Παράλληλα, τονίστηκε ότι η implied αυτή υποχρέωση για αποζημίωση, δεν αφορά απλούς κινδύνους πλοήγησης¹⁷⁸, αλλά και η σημασία της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της ζημίας που υπέστη και φυσικά των οδηγιών που δόθηκαν από τους ναυλωτές.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να τονιστεί η γενικότερη αρχή, κατά την οποία, οι ρητοί όροι προηγούνται των implied. Ειδικότερα, όταν αποκλείουν την εισαγωγή της implied αποζημίωσης του πλοιοκτήτη, τότε αυτοί υπερισχύουν¹⁷⁹. Ακόμη γίνεται δεκτό πως δεν μπορεί να θεωρηθεί ως υπάρχουσα implied υποχρέωση, όταν μεσολαβήσει πταίσμα του πλοιοκτήτη ή του πληρώματος, ή κάποια άλλη αιτία η οποία είναι διακόπτουσα της αιτιώδους συνάφειας¹⁸⁰.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε πως και στη σύμβαση ναύλωσης κατά χρόνο, η νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων έχει θεωρήσει implied terms, παρά το γεγονός ότι κυκλοφορούν και φυσικά χρησιμοποιούνται πληθώρα πρότυπων συμβάσεων. Μάλιστα, παρατηρούμε πως στη χρονοναύλωση, λόγω του ότι δεν έχει καθοριστεί εκ των προτέρων το ακριβές εύρος που το πλοίο θα κινηθεί εκ μέρους του ναυλωτή, οι όροι αυτοί επιτελούν σημαντικό σκοπό και λειτουργία.

3.4.3 Implied terms στη ναύλωση γυμνού σκάφους

Η ναύλωση γυμνού σκάφους, αποτελεί μια ιδιαίτερη μορφή ναύλωσης, η οποία σίγουρα διαφοροποιείται από τις άλλες δύο μορφές ναύλωσης, ήτοι τη ναύλωση κατά χρόνο και κατά ταξίδι. Η βασική διαφορά έγκειται στο ότι στη περίπτωση αυτή το πλοίο τίθεται στη διάθεση του ναυλωτή, χωρίς εξοπλισμό και επάνδρωση. Ο τελευταίος θα αναλάβει την ναυτική και εμπορική εκμετάλλευση του εν λόγω πλοίου και καθίσταται εξ αυτού εφοπλιστής.

Στο αγγλικό δίκαιο, η υπό εξέταση σύμβαση ναύλωσης, ανήκει στην ευρύτερη κατηγορία συμβάσεων μίσθωσης, για τις οποίες εφαρμόζονται¹⁸¹, ο αγγλικός νόμος κωδικοποίησης, Supply of Goods and Services 1982¹⁸², ο οποίος περιέχει ρυθμίσεις σχετικές με implied terms που εφαρμόζονται σε συγκεκριμένα είδη συμβάσεων. Πρόκειται για τη λεγόμενη περίπτωση implied by statute, όπου το ίδιο το αγγλικό κοινοβούλιο, υποκινούμενο από λόγους ευρύτερης πολιτικής,

¹⁷⁸ P.Todd, *οπ.π.*, p.56, βλ.και The Coral Seas [2016] 2 Lloyd's Rep 293.

¹⁷⁹ Sig. Bergesen DY v Mobil Shipping and Transportation Co. [1993] 2 Lloyds Rep 453.

¹⁸⁰ The White Rose [1969] 2 Lloyd's Rep 52.

¹⁸¹ M.Davis, «Bareboat Charters», 2nd Editon, Routledge, 1998, p.13.

¹⁸² Διαθέσιμο σε: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/29>, μετά τις τροποποιήσεις που επέφερε ο νόμος Consumers Right Act 2015.

αποφασίζει και ορίζει ως implied ορισμένους όρους, εκδίδοντας νόμο υπό τη μορφή κωδικοποίησης του υπάρχοντος νομολογιακού προηγούμενου¹⁸³.

Η πρώτη implied υποχρέωση, προκύπτει από το άρθρο 7 του νόμου Supply of Goods and Services 1982, και έχει να κάνει με τη κατοχή του πλοίου από το ναυλωτή, αλλά και την απόλαυση του δικαιώματος αυτού, η οποία μάλιστα έχει χαρακτήρα condition¹⁸⁴. Με άλλα λόγια θεωρείται τόσο σημαντική για την ίδια τη σύμβαση, αφορώντας ευθέως το πυρήνα της. Η implied υποχρέωση αυτή οφείλεται να τηρείται κατά την έναρξη της ναύλωσης γυμνού σκάφους. Παρότι κάτι τέτοιο μπορεί να φαίνεται αυτονόητο, ενδέχεται να υπάρξει περίπτωση μη ικανοποίησης της implied υποχρέωσης αυτής. Σχετική με το προαναφερθέν, είναι η υπόθεση *The Stena Nautica*¹⁸⁵. Το ομώνυμο πλοίο, βρισκόταν υπό σύμβαση ναύλωσης γυμνού σκάφους, με περιοδική ναύλωση, ορισμένες ημέρες κάθε καλοκαιριού. Εμπεριείχε δε, ρήτρα αγοράς του πλοίου από τους ναυλωτές. Αυτοί, άσκησαν το δικαίωμά τους, τη περίοδο κατά την οποία το πλοίο είχε ήδη εκναυλωθεί σε διαφορετικό ναυλωτή. Οι εκναυλωτές, βρέθηκαν σε θέσης παραβίασης της υποχρέωσής τους για ελεύθερη απόλαυση του δικαιώματος από τους ναυλωτές γυμνού σκάφους.

Η δεύτερη υποχρέωση implied που προκύπτει, αφορά τη περιγραφή του υπό ναύλωση πλοίου, η οποία θα πρέπει να ανταποκρίνεται, ουσιαστικά σε αυτό που οι ναυλωτές έχουν στηριχθεί ως περιγραφή του πλοίου. Η εν λόγω implied υποχρέωση προβλέπεται ρητά στο άρθρο 8 του Supply of Goods and Services 1982. Έχει κριθεί από την αγγλική νομολογία, πως η αναφορά κατά το στάδιο διαπραγματεύσεων, συγκεκριμένων στοιχείων χωρητικότητας για το πλοίο, το οποίο τελικά δεν πληρούσε τον αριθμό χωρητικότητας αυτό, δε συνιστά παραβίαση της implied υποχρέωσης αυτής¹⁸⁶.

Ακόμη ενδέχεται να θεωρηθεί implied η υποχρέωση του εκναυλωτή, να παράσχει ένα πλοίο κατάλληλο για το σκοπό τον οποίο θα χρησιμοποιηθεί αυτό¹⁸⁷. Η implied υποχρέωση αυτή καθίσταται ανενεργή εάν οι ναυλωτές παραλάβουν κατόπιν επιθεώρησης το πλοίο, όπως επίσης και στη περίπτωση όπου οι ναυλωτές δεν έχουν στηριχθεί στην ικανότητα ή κρίση των πλοιοκτητών σχετικά με την υπό συζήτηση ιδιότητα¹⁸⁸.

Αξίζει φυσικά να αναφερθεί, το τι συμβαίνει σε περίπτωση παραβίασης κάποιας από τις προαναφερθείσες implied υποχρεώσεις στη περίπτωση αυτή της ναύλωσης γυμνού σκάφους. Ειδικότερα, το άρθρο 10(A) της Supply of Goods and Services Act 1982 όπως αυτή ισχύει, ορίζει πως σε περίπτωση που η παραβίαση είναι εντελώς απλή ή επουσιώδους σημασίας, μπορεί να θεωρηθεί όχι ως condition, αλλά ως warranty. Αυτό σημαίνει, πως δεν επέρχονται οι βαριές συνέπειες της δυνατότητας αποδέσμευσης από τη σύμβαση, αλλά συνέχιση αυτής και πιθανής μόνον αποζημίωσης. Ακόμη, όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο μέρος της εργασίας, ο αγγλικός

¹⁸³ R.Austen-Baker, *οπ.π.*, p.148.

¹⁸⁴ M.Davis, *οπ.π.*, p.14.

¹⁸⁵ C N MARINE INC. v. STENA LINE A/B AND REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT (NO. 2) [1982] 2 Lloyd's Rep. 336.

¹⁸⁶ Howard Marine and Dredging Co Ltd v A Ogden & Sons (Excavations) Ltd [1978] QB 574. Αντίστοιχα, έχει θεωρηθεί πως η παραγγελία ναυπήγησης συγκεκριμένου πλοίου από κατασκευαστή, με την υλοποίησή της από άλλο θυγατρικό αυτής, πως δεν αποτελεί παραβίαση της υποχρέωσης που είναι implied από το νόμο, με το σκεπτικό ότι αποτελούσαν conditions μόνο ορισμένα τόσο ουσιώδη χαρακτηριστικά.: *The Diana Prosperity or Reardon Smith Line Ltd v Yngvar Hansen-Tangen and Sanko SS & Co Ltd* [1976] 1 WLR 989.

¹⁸⁷ M.Davis, *οπ.π.*, p.16.

¹⁸⁸ M.Davis, *οπ.π.*, p.17.

νόμος κωδικοποίησης Unfair Contract Terms Act 1977¹⁸⁹, θέτει περιορισμούς ώστε να μη μπορεί να εξαιρεθεί η ευθύνη από παραβίαση implied terms από το νόμο. Βάση των άρθρων όμως 26 και 27 αυτού, προκύπτει πως αυτός ο νόμος δεν εφαρμόζεται σε διεθνείς συμβάσεις προμήθειας¹⁹⁰, ούτε σε συμβάσεις στις οποίες εφαρμόζεται το Αγγλικό δίκαιο από επιλογή των ιδίων των συμβαλλόμενων μερών- ενώ κανονικά θα εφαρμοζόταν το δίκαιο κάποιου άλλου κράτους¹⁹¹.

Έτσι λαμβάνοντας υπόψη κανείς πως η πλειοψηφία των συμβάσεων ναύλωσης γενικά αλλά και ειδικά ναύλωσης γυμνού σκάφους, εμπεριέχουν ρήτρα εφαρμοστέου δικαίου αγγλικού, ενώ υπό κανονικές συνθήκες θα εφαρμοζόταν κάποιο άλλο δίκαιο, τότε είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη πως ο προαναφερθείς περιορισμός ως προς την ευθύνη για τη παραβίαση implied term, δεν τυγχάνει εφαρμογής για τη συγκεκριμένη κατηγορία ναύλωσης¹⁹². Έτσι, γίνεται σαφές, πως το προβάδισμα επαφίεται ξανά στους ρητώς εξεφρασμένους όρους της σύμβασης, οι οποίοι μπορούν να αποκλείσουν την ευθύνη από παραβίαση implied υποχρέωσης, υπό τις παραπάνω προϋποθέσεις, ιδίως για τη σύμβαση ναύλωσης γυμνού σκάφους.

3.5 Implied terms σε λοιπές συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου

Στο παραπάνω μέρος, δόθηκε σημασία στις βασικότερες συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου, τόσο από ιστορική άποψη αλλά και από εμπορικής εμφάνισης. Παρόλα αυτά, υφίστανται και άλλες συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου, ίσως ειδικότερου χαρακτήρα, οι οποίες ωστόσο όταν διέπονται από το αγγλικό δίκαιο, εμφανίζουν ορισμένους implied terms.

3.5.1 Implied terms σε σύμβαση μεταφοράς επιβατών

Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, όταν αυτή έχει διεθνή χαρακτήρα, συνήθως ρυθμίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών του 2002. Εκεί ρυθμίζονται ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης του θαλάσσιου μεταφορέα, που ανεγείρονται από επιβάτες οι οποίοι υφίστανται υλική ή σωματική ζημία, ακόμα και απώλεια ζωής. Το εν λόγω διεθνές κείμενο ωστόσο, δεν εμπεριέχει implied terms. Αυτά θα αναζητηθούν στη περίπτωση που εφαρμόζεται το αγγλικό δίκαιο. Σε κάθε περίπτωση, οι implied terms αυτοί θα αφορούν τη σχέση επιβάτη και μεταφορέα. Για την εισαγωγή τους στη σύμβαση από ένα δικαστήριο, ισχύουν οι γενικοί κανόνες για τη κατηγορία αυτών των όρων. Ιδίως, το ότι θα πρέπει να ελεγχθούν τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης καθώς και να εξεταστούν οι ρητοί όροι, καθόσον τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να έχουν ορίσει κάτι ειδικότερο ή να έχουν αποκλείσει την εφαρμογή κάποιου implied term.

Η πρώτη implied υποχρέωση του μεταφορέα σε μια θαλάσσια μεταφορά επιβατών, αποτελεί η υποχρέωση επίδειξης δέουσας επιμέλειας και ικανότητας, ως προς την εκτέλεση της

¹⁸⁹ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1977/50>

¹⁹⁰ Section 26 Unfair Contract Terms Act 1977.

¹⁹¹ Section 27 Unfair Contract Terms Act 1977.

¹⁹² M.Davis, οπ.π., p.18.

σύμβασης αυτής¹⁹³. Έτσι, ο επιβάτης στη θαλάσσια μεταφορά αναμένει από το πλοίαρχο και το πλήρωμα την επίδειξη του επαγγελματισμού του μέσου συνेतού επαγγελματία του είδους¹⁹⁴. Αντίθετα, αν η διεθνής σύμβαση Αθηνών τυγχάνει εφαρμογής, η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα επιβατών είναι αντικειμενική, για τραυματισμό ή θάνατο επιβάτη από το θαλάσσιο περιστατικό.

Από τη πλευρά του επιβάτη, υφίστανται επίσης ορισμένες υποχρεώσεις στο αγγλικό δίκαιο οι οποίες βασίζονται σε implied term. Ως τέτοια, θεωρείται η υποχρέωση του επιβάτη να συμμορφώνεται και να εκτελεί τις εύλογες οδηγίες και κατευθύνσεις που δίνονται από το πλοίαρχο αλλά και από το πλήρωμα¹⁹⁵. Χαρακτηριστική σε αυτή τη περίπτωση η απόφαση *The Eagle*¹⁹⁶. Στο πλαίσιο σύμβασης θαλάσσια μεταφοράς επιβατών, στη οποία εφαρμοστέο τύγχανε το αγγλικό δίκαιο, έγινε δεκτό από τον Λόρδο Ogden, πως θεωρείται implied term της συμβατικής σχέσης μεταφορέα και επιβάτη, πως ο τελευταίος θα πρέπει να υπακούει εντολές και οδηγίες εκ μέρους του μεταφορέα, οι οποίες επιβάλλονται από την ασφάλεια του πλοίου, την ασφάλεια των ιδίων και τη γενικότερη ορθή επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου. Ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει, η χρήση από τον ίδιο Λόρδο του γενικού τεστ «officious bystander» για την εισαγωγή ενός implied term σε μια σύμβαση η οποία ανήκει στην ευρύτερη οικογένεια του ναυτικού δικαίου. Μάλιστα, με επιτυχή εφαρμογή για τον υπό εξέταση implied term. Συγκεκριμένα αναφέρθηκε το ακόλουθο:

« [] For my part I would have no hesitation in holding that there is an implied term of the contract in such cases that a shipowner can impose reasonable rules on passengers for their safety and for the proper running of the vessel. Indeed if ones adopt one of the classic tests of the bystander tapping the intending passenger on the shoulder at the time when the contract is being made, I have no doubt that every passenger would say ‘Of course I accept that the shipowner can lay down reasonable rules for my safety and the proper running of the vessel»¹⁹⁷

Φαίνεται λοιπόν ότι υφίσταται συγκεκριμένο πεδίο για implied terms στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Αυτό βέβαια εξηγείται αν λάβει κανείς υπόψιν, πως η πλειοψηφία των συμβάσεων αυτών, ρυθμίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση Αθηνών, αλλά και κυρίως ότι οι συμβάσεις αυτές διαθέτουν προδιατυπωμένους όρους. Αυτοί οι όροι¹⁹⁸ ρυθμίζουν ρητά ζητήματα ευθύνης μεταφορέα, υποχρεώσεις και δικαιώματα των μερών, χωρίς να αφήνουν ιδιαίτερο χώρο για implied terms σε αυτές τις συμβάσεις.

3.5.2 Implied terms σε σύμβαση ρυμούλκησης

Μια ακόμη κατηγορία συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου, είναι εκείνη της σύμβασης ρυμούλκησης. Όπως έγινε αντιληπτό και στις παραπάνω κατηγορίες συμβάσεων εκμετάλλευσης

¹⁹³ Henderson v Stevenson (1875) L.R. 2 Sc.470 σε Kate Lewins, «International Carriage of Passengers by Sea», Sweet & Maxwell, 2016, p.56.

¹⁹⁴ Kate Lewins, «International Carriage of Passengers by Sea», Sweet & Maxwell, 2016,p.56.

¹⁹⁵ Kate Lewins, οπ.π., p.57.

¹⁹⁶ The Eagle [1977] 2 Lloyd’s Rep.70.

¹⁹⁷ The Eagle [1977] 2 Lloyd’s Rep.70.

¹⁹⁸ Kate Lewins, οπ.π., p.5.

πλοίου, οι πρότυπες ή προδιατυπωμένες μορφές συμβάσεων, αποτελούν το κύριο μέσο με το οποίο οι συμβάσεις αυτές υλοποιούνται. Εκ πρώτης όψεως μπορεί να ειπωθεί πως δεν υφίσταται λόγος αλλά και χώρος για implied terms σε αυτές, δοθέντος πάντα ότι ομιλούμε για εφαρμοστέο δίκαιο το αγγλικό. Αν ωστόσο αναλογιστούμε την ύπαρξη μεσιτών, το ρόλο τους αλλά και τη ταχύτητα με την οποία εξελίσσονται οι συναλλαγές στο ναυτικό επιχειρησιακό πεδίο, δεν είναι απίθανο οι συμβάσεις αυτές να έχουν ορισμένα ελαττώματα ή ελλείψεις. Αυτές με τη σειρά τους, μπορεί να οδηγήσουν στην ανάγκη εισαγωγής κάποιων implied terms.

Αρχικά, θα πρέπει να αναφερθεί η ισχύουσα κατάσταση μεταξύ της σχέσης του πλοιάρχου και του πλοιοκτήτη αναφορικά με τη δυνατότητα να συνάψει μια σύμβαση ρυμούλκησης. Γίνεται δεκτό, πως οι πλοιοκτήτες δεσμεύονται από τις εν λόγω συμβάσεις που συνάπτει ο πλοίαρχος, αρκεί λαμβανομένων των εκάστοτε συνθηκών, αυτές να είναι εύλογες και αναγκαίες¹⁹⁹. Αυτή μάλιστα η ευχέρεια του πλοιάρχου για τη σύναψη σύμβασης ρυμούλκησης, έχει χαρακτήρα implied term, εκτός αν έχει αποκλεισθεί ρητά από τα μέρη και ουσιαστικά πηγάζει αφενός από το συμφέρον του πλοιοκτήτη και αφετέρου από την υποχρέωση του πλοιάρχου να εκτελέσει με ασφαλή τρόπο τη θαλάσσια αποστολή του πλοίου²⁰⁰. Έχουμε μια περίπτωση, όπου η εισαγωγή του όρου αυτού γίνεται υπό μια οριζόντια οπτική, ήτοι αφορώντας όλες τις συμβάσεις ρυμούλκησης, προσομοιάζοντας τη κατηγορία των όρων «implied by law».

Πέρα από το παραπάνω, εντοπίζονται implied terms και υπό μια διαφορετική πηγή, στην υπό εξέταση σύμβαση. Ειδικότερα, πρόκειται για τους implied terms οι οποίοι επιβάλλονται από το ίδιο το αγγλικό κοινοβούλιο, με τη μορφή κωδικοποίησης της υπάρχουσας νομολογίας. Η σύμβαση ρυμούλκησης, ανήκει κατά το αγγλικό δίκαιο στη κατηγορία των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, αυτή διέπεται²⁰¹ από το νόμο Supply of Goods and Services Act 1982²⁰², όπως αυτός ισχύει μετά των τροποποιήσεών του. Τα σχετικά άρθρα είναι εν προκειμένω τα 13²⁰³ και 14 (1)²⁰⁴, τα οποία εμπεριέχουν implied υποχρέωση αφενός για εκτέλεση της υπηρεσίας με εύλογη επιμέλεια και ικανότητα, αφετέρου δε σε εύλογο χρόνο. Ωστόσο γίνεται δεκτό πως οι εν λόγω υποχρεώσεις implied, δεν είναι ουσιαστικής εφαρμογής στη σύμβαση ρυμούλκησης²⁰⁵. Αξίζει λοιπόν να γίνει αναφορά σε ορισμένους όρους οι οποίοι θεωρήθηκαν implied από τα αγγλικά δικαστήρια.

Σχετικά με τη πρώτη implied υποχρέωση που θεωρήθηκε από τη αγγλική νομολογία, αυτή ήταν σχετική με την εκτέλεση της σύμβασης ρυμούλκησης με εύλογη επιμέλεια και ικανότητα. Ειδικότερα, η πρώτη σχετική απόφαση χρονολογείται πίσω στο 1861. Πρόκειται για την υπόθεση

¹⁹⁹ S.Rainey, «The Law of the Tug and Tow and offshore contracts», 4th Edition, Informa law, 2022, p.12.

²⁰⁰ The Unique Mariner [1978] 1 Lloyds Rep 438.

²⁰¹ Το section 12(4) της Supply of Goods and Services Act 1982 δίνει τη δυνατότητα στο Αγγλικό Κοινοβούλιο να εξαίρει με άλλη πράξη αυτού ορισμένη κατηγορία συμβάσεων. Αυτό ωστόσο δεν έχει γίνει για τη κατηγορία της σύμβασης ρυμούλκησης. Επομένως παραμένουν σε ισχύ οι προβλέψεις του.

²⁰² Διαθέσιμο σε: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/29>, μετά τις τροποποιήσεις που επέφερε ο νόμος Consumers Right Act 2015.

²⁰³ Section 13: «In a relevant contract for the supply of a service] where the supplier is acting in the course of a business, there is an implied term that the supplier will carry out the service with reasonable care and skill.».

²⁰⁴ Section 14(1): «Where, under a [F53relevant contract for the supply of a service] by a supplier acting in the course of a business, the time for the service to be carried out is not fixed by the contract, left to be fixed in a manner agreed by the contract or determined by the course of dealing between the parties, there is an implied term that the supplier will carry out the service within a reasonable time»

²⁰⁵ S.Rainey, *οπ.π.*, p.28.

The Julia ²⁰⁶. Ειδικότερα, αφορούσε αξιώσεις των ιδιοκτητών του ρυμουλκού έναντι των ιδιοκτητών του υπό ρυμούλκηση πλοίου, για αμελή χειρισμό του τελευταίου, προκαλώντας ζημία στο ρυμουλκό. Στην υπόθεση αυτή, κρίθηκε πως το κάθε ένα από τα δυο πλοία, θα πρέπει να επιδείξει την απαραίτητη επιμέλεια και ικανότητα προκειμένου να μη δημιουργεί επιπρόσθετα ρίσκα, μεγαλύτερα από όσα είχαν συμβατικά αναληφθεί από τα μέρη. Η εισαγωγή αυτή από το δικαστήριο, είχε μάλιστα χαρακτήρα implied by law, δηλαδή μια οριζόντια εφαρμογή στις συμβάσεις παρόμοιου είδους..

Το ίδιο έτος μάλιστα, σε μια άλλη υπόθεση²⁰⁷ όπου υπήρξε αντίστοιχη διαμάχη μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκούμενου πλοίου, όταν το υπό ρυμούλκηση πλοίο ρυμουλκήθηκε από ένα ρυμουλκό, του οποίου το σχοινί ρυμούλκησης κόπηκε εξαιτίας κακών καιρικών συνθηκών, οδηγώντας το ρυμουλκούμενο πλοίο σε επικίνδυνη κατάσταση από την οποία το ρυμουλκό επιχείρησε να διασώσει. Το αγγλικό δικαστήριο σε αυτή τη περίπτωση έδωσε διαφορετική έννοια στην απαραίτητη επιμέλεια που πρέπει να επιδεικνύεται για την ολοκλήρωση της αποστολής ρυμούλκησης αναφέροντας την έκφραση «best endeavours». Παρότι φαίνεται εκ πρώτης όψεως ότι θέτει ένα υψηλότερο κατώφλι για την ίδια implied υποχρέωση, έχει θεωρηθεί πως στην ουσία αποτελεί το ίδιο επίπεδο²⁰⁸ που είχε νομολογηθεί και στην υπόθεση *The Julia*. Παρατηρούμε λοιπόν, πως ο νόμος Supply of Goods and Services Act 1982, για την εν λόγω implied υποχρέωση στη συγκεκριμένη σύμβαση υπηρεσίας ρυμούλκησης, πρακτικά επιβάλλει ότι έχει ήδη νομολογηθεί από τις προαναφερθείσες αποφάσεις.

Μια δεύτερη implied υποχρέωση, έχει να κάνει με τη προετοιμασία του ρυμουλκού για την υπό εξέλιξη ρυμούλκηση²⁰⁹. Σχετικά με αυτή, μπορεί να ειπωθεί πως πρόκειται για τμήμα από τα συστατικά της προαναφερθείσας implied υποχρέωσης για εκτέλεση της ρυμούλκησης με εύλογη ικανότητα και επιμέλεια. Ειδικότερα²¹⁰, περιλαμβάνει την κατάλληλη στελέχωση του πλοίου από έμπυχο δυναμικό αλλά και την προσαρμογή του όσον αφορά το επίπεδο εξοπλισμού (πχ σχοινιά έλξης με κατάλληλο μήκος) που απαιτεί το εκάστοτε ρυμουλκούμενο πλοίο για να ρυμουλκηθεί αποτελεσματικά και ασφαλώς.

Επιπρόσθετα, θεωρείται ως implied υποχρέωση η παροχή ενός αποδοτικού ρυμουλκού πλοίου για τη συγκεκριμένη περίπτωση ρυμούλκησης και αποστολής, η οποία έχει παραλληλιστεί ως προς τον απόλυτο χαρακτήρα της με την υποχρέωση αξιοπλοΐας που απαντάται στη θαλάσσια μεταφορά και στις συμβάσεις ναύλωσης²¹¹. Η θέση αυτή, επιβεβαιώθηκε και από μεταγενέστερη απόφαση, συγκεκριμένα την *West Cock* ²¹². Τα πραγματικά περιστατικά αυτής συνοπτικά, είχαν ως ακολούθως: Κατά τη διάρκεια εκτέλεσης σύμβασης ρυμούλκησης, το ρυμουλκό απώλεσε μέρος του εξοπλισμού ρυμούλκησης, καθόσον υπήρξε αποκόλληση του τελευταίου από το σκάφος. Ο λόγος ήταν υλικό το οποίο είχε υποστεί κόπωση. Οι ιδιοκτήτες ισχυρίστηκαν πως υπήρχε συμβατική ρήτρα εξαίρεσης. Αυτό ωστόσο δεν έγινε δεκτό από το αγγλικό δικαστήριο, το

²⁰⁶ *The Julia* (1861) Lush 224; 14 Moo PC 210.

²⁰⁷ *The Minnehaha* (1861) Lush 335; 15 Moo PC 133.

²⁰⁸ S.Rainey, *οπ.π.*, p.28-29.

²⁰⁹ S.Rainey, *οπ.π.*, p.31.

²¹⁰ S.Rainey, *οπ.π.*, p.31.

²¹¹ *The Undaunted* (1886) 11 PD 46.

²¹² *The West Cock*[1911] P23.

οποίο υποστήριξε τον απόλυτο χαρακτήρα της υποχρέωσης αυτής. Μάλιστα, χρησιμοποίησε για την αιτιολόγηση αυτού, τα παρακάτω λόγια:

«[] it is as important that a tug which undertakes to tow a vessel in some cases for long distances and in varying circumstances, with lives and property at risk, should be efficient for the accomplishment of its work, as it is that a cargo laden ship should be seaworthy, and in this sense fit for the purposes of the services undertaken under a charterparty. The foundation of the obligation, is the same in either case, namely, the fitness of the tug of the ship for the purpose of the services to be performed»²¹³

Παρόλα αυτά η παραπάνω απόφαση προσβλήθηκε και ανερχόμενη σε δεύτερο βαθμό, οι δικαστές δε θεώρησαν ορθή την ταύτιση των δυο αυτών υποχρεώσεων ως προς το απόλυτο του χαρακτήρα ως υποχρέωση²¹⁴. Πρόκειται για ένα αμφιλεγόμενο ζήτημα, επί του οποίου η αγγλική θεωρία, φαίνεται να τάσσεται υπέρ της μη αντιστοίχισης των εν λόγω υποχρεώσεων²¹⁵. Το βασικότερο επιχείρημα έγκειται στο ότι η αξιοπλοΐα στη θαλάσσια μεταφορά, έχει τις ρίζες της στη σχέση *bailement*²¹⁶. Σχέση η οποία δεν υφίσταται στην παροχή υπηρεσίας ρυμούλκησης, μεταξύ των δυο εμπλεκόμενων μερών, καθόσον δεν υφίσταται η παράδοση της κατοχής κάποιου πράγματος, σε ένα τρίτο προκειμένου αυτό να μεταφερθεί.

Μια επιπρόσθετη *implied* υποχρέωση στις συμβάσεις ρυμούλκησης, έχει να κάνει, όταν τα μέρη στη σύμβασή τους επιλέγουν και ονοματίζουν συγκεκριμένο ρυμουλκό πλοίο και το κατά πόσο υφίσταται η όχι η *implied* υποχρέωση για παροχή κατάλληλου και αποδοτικού ρυμουλκού²¹⁷. Η πρώτη υπόθεση στην οποία ετέθη το ζήτημα ήταν η υπόθεση *Robertson v Amazon Tug and Lighterage*²¹⁸. Το ζήτημα στην εν λόγω υπόθεση προέκυψε κατά την μίσθωση κατά τρόπον γυμνού σκάφους ενός ρυμουλκού. Τόσο ο εναγόμενος όσο και ο ενάγων αγνοούσαν πως τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης, ο κινητήρας του ρυμουλκού τελούσε υπό επισκευή λόγω βλάβης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο ναυλωτής γυμνού σκάφους να μη μπορέσει να εκτελέσει τις ρυμουλκώσεις που είχε προγραμματίσει στο χρόνο που έπρεπε, οδηγώντας τον σε απώλεια. Αυτό που τονίστηκε στην υπόθεση αυτή, ήταν πως εφόσον η σύμβαση μεταξύ των μερών καταρτίστηκε περιλαμβάνοντας αναφορά σε συγκεκριμένο ρυμουλκό σκάφος, τότε ο κίνδυνος που έχει αναληφθεί περιλαμβάνει τη πιθανώς μεγαλύτερη ή μικρότερη αποδοτικότητα του ρυμουλκού. Αντίθετα, αν το πλοίο αυτό δεν είναι γνωστό στα μέρη κατά τη σύναψη της σύμβασης, τότε υφίσταται η *implied* υποχρέωση αυτό να είναι αποδοτικό και κατάλληλο. Ακολούθησαν ορισμένες εφαρμογές του κριτηρίου αυτού από την αγγλική νομολογία, με την ακριβή κατάσταση να παραμένει κάπως θολή, ωστόσο μπορούν να συνοψιστούν τα ακόλουθα βάσει της αγγλικής θεωρίας²¹⁹: Όταν έχουμε περίπτωση όπου στη σύμβαση ναύλωσης ρυμουλκού αναφέρεται συγκεκριμένο πλοίο, τότε δεν υφίσταται υποχρέωση *implied* να είναι αυτό κατάλληλο. Αντίθετα, αν στην εν λόγω σύμβαση αναφέρεται γενικά ένα ρυμουλκό πλοίο δίχως να ονοματίζεται ή με την

²¹³ The West Cock[1911] P23.

²¹⁴ S.Rainey, *οπ.π.*, p.34.

²¹⁵ S.Rainey, *οπ.π.*, p.35-36.

²¹⁶ Βλέπε το πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας..

²¹⁷ S.Rainey, *οπ.π.*, p.37.

²¹⁸ *Robertson v Amazon Tug and LighterageCo* (1881) 7QBD 598.

²¹⁹ S.Rainey, *οπ.π.*, p.39.

επιλογή αυτού να γίνεται από τον ιδιοκτήτη και αντισυμβαλλόμενο, τότε θεωρείται ως implied υποχρέωση να παρασχεθεί ένα κατάλληλο και επαρκές ρυμουλκό πλοίο.

Σχετικά με το ζήτημα του ελέγχου της όλης της επιχείρησης ρυμούλκησης, και αντίστοιχα της πιθανής ευθύνης ιδίως έναντι τρίτων, συνήθως εισάγεται ρητή πρόβλεψη στη σύμβαση²²⁰. Ελλείψει τέτοιας, θα πρέπει να γίνει διάκριση για το αν το υπό ρυμούλκηση πλοίο είναι επανδρωμένο ή όχι²²¹. Στη πρώτη περίπτωση, θεωρείται implied όρος πως το ρυμουλκό έχει τον έλεγχο και του ρυμουλκούμενου, ενώ στη δεύτερη, θα εξαρτηθεί αφού το δικαστήριο συνεκτιμήσει όλα τα πραγματικά περιστατικά.

Μια ακόμα βασική υποχρέωση implied χαρακτήρα, έχει να κάνει με την ολοκλήρωση της υπηρεσίας ρυμούλκησης. Ειδικότερα, το ρυμουλκό πλοίο οφείλει να παραμείνει συνδεδεμένο με το υπό ρυμούλκηση πλοίο μέχρι να ολοκληρωθεί η θαλάσσια αποστολή²²². Ακόμα και αν λόγοι όπως καιρικές συνθήκες, βλάβη του ρυμουλκού, αποκοπή των σχοινιών έλξης, ή ανάγκη για άμεση μετάβασή του σε άλλο μέρος, το ρυμουλκό πλοίο βρίσκεται υπό implied υποχρέωση να φέρει το υπό ρυμούλκηση σκάφος σε ασφαλές μέρος²²³.

Έως τώρα, εξετάστηκαν οι υποχρεώσεις που έχουν implied χαρακτήρα, από την οπτική του ρυμουλκού σκάφους. Ωστόσο, κατά το αγγλικό δίκαιο γίνεται δεκτό πως αντίστοιχες υποχρεώσεις, υφίσταται και από τη πλευρά του σκάφους που ρυμουλκείται. Στη προαναφερθείσα υπόθεση *The Julia*²²⁴, έγινε δεκτό πως και τα δύο μέρη της σύμβασης ρυμούλκησης φέρουν τις ίδιες υποχρεώσεις, με τη κάθε μία να προσαρμόζεται στη φύση και τη θέση που έχει το κάθε πλοίο στην επιχείρηση ρυμούλκησης. Για παράδειγμα, το υπό ρυμούλκηση πλοίο θα πρέπει να επιδείξει εύλογη επιμέλεια ώστε να βρίσκεται σε κατάλληλη κατάσταση για να ρυμουλκηθεί²²⁵. Έχει υποστηριχθεί, πως η προαναφερθείσα υποχρέωση του ρυμουλκούμενου πλοίου, να είναι σε κατάλληλη κατάσταση για ρυμούλκηση, μπορεί να θεωρηθεί αντίστοιχη της υποχρέωσης αξιοπλοΐας, που απαντάται στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς²²⁶. Έτσι όπως η υποχρέωση αξιοπλοΐας έχει ένα σχετικό χαρακτήρα, ήτοι θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις εκάστοτε συγκεκριμένες συνθήκες πλεύσης και φορτίου (πχ καιρικές συνθήκες, ιδιαιτερότητες), έτσι αντίστοιχα και στη σύμβαση ρυμούλκησης ισχύει το ίδιο. Σε κάθε περίπτωση, το ρυμουλκούμενο πλοίο, θα πρέπει να λαμβάνει εύλογα μέτρα και επιμέλεια ώστε να συνεργάζεται με το ρυμουλκό για την ασφαλή έκβαση της επιχείρησης²²⁷. Ενδεικτικά, αναφέρονται ενέργειες του ρυμουλκούμενου, όπως κατάλληλη επάνδρωση, χρήση φανών πλοήγησης, η κατάλληλη συμμετοχή μέσω πλοήγησης και ανταπόκρισης στις κινήσεις του ρυμουλκού, ο έλεγχος της ταχύτητας του ρυμουλκού και των καιρικών συνθηκών.

Γενικότερα, παρατηρούμε πως στη σύμβαση ρυμούλκησης, υφίστανται παραδοσιακά από την αγγλική νομολογία, όροι με χαρακτήρα implied. Το γεγονός αυτό φυσικά δεν είναι τυχαίο, αλλά τονίζει τη σημασία των όρων αυτών όταν δυο πλοία εμπλέκονται και έρχονται σε επαφή. Στη τελευταία περίπτωση οι τα εμπλεκόμενα συμφέροντα και οικονομικά μεγέθη είναι μεγάλα,

²²⁰ S.Rainey, οπ.π., p.40.

²²¹ S.Rainey, οπ.π., p.40.

²²² *The Minnehaha* (1861) Lush 335; 15 Moo PC 133.

²²³ S.Rainey, οπ.π., p.46.

²²⁴ *The Julia* (1861) Lush 224; 14 Moo PC 210.

²²⁵ *Elliot Steam Tug Co v The Chester* (1922) 12 LI L Rep 331.

²²⁶ S.Rainey, οπ.π., p.49.

²²⁷ S.Rainey, οπ.π., p.52.

για αυτό και διαμάχες είναι πιθανό να προκύψουν σχετικά με την ευθύνη των μερών. Αν αναλογισθεί κανείς και τη ταχύτητα ή και πίεση κάτω από την οποία συνάπτονται οι συμβάσεις αυτές, το ζήτημα αποκτά μεγαλύτερη σημασία. Έτσι λοιπόν τα αγγλικά δικαστήρια, εξαντλώντας τους ρητούς όρους της σύμβασης, θα προσπαθήσουν να διατηρήσουν τη κατανομή του επιχειρηματικού κινδύνου που ανέλαβαν τα μέρη αλλά και τη εμπορική λειτουργία της σύμβασης. Παρότι διαφάνηκε πως για τη βασική υποχρέωση παροχής κατάλληλου και ικανού ρυμουλκού πλοίου τα δικαστήρια τη θεωρούν implied by law, προσδίδοντας μια πιο οριζόντια χροιά για παρόμοιες συμβάσεις, στις λοιπές περιπτώσεις εξέτασαν προσεκτικά τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά.

4. Κεφάλαιο 2^ο Η επίδραση των Implied terms στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου

Στις παραπάνω σελίδες παρουσιάστηκε κατά κύριο λόγο, η έννοια των implied terms. Αυτή προσεγγίστηκε τόσο από πλευράς γενικότερου συμβατικού δικαίου, όσο και από άποψη ειδικότερη επί του ναυτικού συμβατικού δικαίου. Στο παρών κεφάλαιο, θα εξεταστεί η επίδραση που έχουν οι όροι γενικότερα στη σύμβαση, ιδίως μέσα από μια συγκριτική οπτική με το γενικό αγγλικό συμβατικό δίκαιο, αλλά και τη συχνότητα εμφάνισης στο σύγχρονο πεδίο ναυτιλιακών συναλλαγών. Μέσω αυτού αναδεικνύεται με καλύτερο τρόπο, ο σκοπός αλλά και η ερμηνεία των εν λόγω όρων.

4.1 Implied terms στο γενικό αγγλικό δίκαιο συμβάσεων και στο ειδικότερο πεδίο των ναυτικών συμβάσεων εκμετάλλευσης: ποια η σχέση τους

Η αγγλική νομολογία σχετικά με τους implied terms, όσον αφορά το γενικότερο συμβατικό αγγλικό δίκαιο είναι ιδιαιτέρως παλαιά. Το ενδιαφέρον ωστόσο σε αυτό το σημείο είναι πως μια από τις βασικότερες αποφάσεις, η λεγόμενη *The Moorcock*²²⁸, η οποία έθεσε ουσιαστικά τη βάση και το βασικότερο τρόπο ελέγχου ελέγχου, implied terms, ήταν υπόθεση ή ορθότερα διαφορά με αντικείμενο ναυτικό, καθόσον αφορούσε τις ζημίες που προκλήθηκαν σε ένα πλοίο, από τη πρόσδεσή του σε προβλήτα του οποίου το βάθος δεν ήταν κατάλληλο για το εν λόγω πλοίο. Έτσι λοιπόν από την αφετηρία τρόπον τινά «ναυτικού» χαρακτήρα, το αγγλικό δίκαιο, που αφορά γενικά τους συμβατικούς όρους, έθεσε τα θεμέλιά του για τους implied terms και το τρόπο ουσιαστικά εισαγωγής τους στη σύμβαση. Αξίζει λοιπόν να εξεταστεί η σχέση αλλά και η αλληλεπίδραση των εν λόγω δυο πεδίων.

Σύμφωνα με την αγγλική θεωρία²²⁹, η διάκριση των implied terms, είναι τριμερής. Αυτό φυσικά δεν είναι απόλυτο, αλλά αποτελεί τη συχνότερα απαντημένη μορφή ανάλυσης και κατηγοριοποίησης από την αγγλική θεωρία²³⁰. Η πρώτη κατηγορία είναι εκείνη κατά την οποία οι όροι αυτοί εισάγονται από το δικαστήριο, εξετάζοντας τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά και προβαίνοντας στη εισαγωγή του όρου προκειμένου η σύμβαση να λειτουργεί εμπορικά, πάντοτε όμως λαμβάνοντας υπόψιν την βούληση των μερών. Στη ίδια κατηγορία, το δικαστήριο μπορεί να εισαγάγει έναν implied term, υπό μια οριζόντια έννοια, εφαρμόζοντάς το σε όλες τις συμβάσεις παρόμοιας φύσης. Η δεύτερη κατηγορία αφορά τους όρους που εισάγονται από το ίδιο το αγγλικό κοινοβούλιο και συνήθως γίνεται για την εξυπηρέτηση κοινωνικών ή άλλων ευρύτερων πολιτικών- φυσικά και σε αντίθεση με τη προηγούμενη υποκατηγορία, δεν εξετάζεται η βούληση των μερών κατά τη σύναψη της σύμβασης. Η τρίτη κατηγορία είναι εκείνη κατά την οποία όροι θεωρούνται implied βάση εθίμου ή συναλλακτικής πρακτικής σε μια συγκεκριμένη κατηγορία εμπορικών συναλλαγών.

²²⁸ *The Moorcock* (1889) 14 PD 64.

²²⁹ R. Austen-Baker, *οπ.π.*, p.5.

²³⁰ Βλέπε Πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας.

Σχετικά με τα παραπάνω, θα πρέπει να παρατηρηθεί πως η κατηγορία implied by fact, δεν δημιουργεί νομολογιακό προηγούμενο²³¹. Αυτό είναι εύλογο καθόσον η εισαγωγή σε αυτή τη περίπτωση γίνεται με αυστηρά κριτήρια, τα οποία έχουν μεταξύ άλλων, τόσο σκοπό να προσδιορίσουν στην εκάστοτε περίπτωση τον όρο ο οποίος θα επιφέρει την εμπορική λειτουργικότητα στη σύμβαση, όσο και να αυτοπεριορίσουν το δικαστήριο, το οποίο δεν έχει σε καμία περίπτωση δικαίωμα να διαμορφώσει ξανά τη σύμβαση αντί των μερών. Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, υπάρχουν περιπτώσεις όπου τα δικαστήρια έχουν προσεγγίσει implied υποχρεώσεις, εξετάζοντας τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά. Κάτι τέτοιο παρατηρήθηκε στην περίπτωση της εισαγωγής της implied υποχρέωσης για υπόδειξη ασφαλούς λιμένα, όπου μάλιστα είναι κρίσιμο να ληφθούν υπόψιν οι συγκεκριμένες συνθήκες και περιστατικά, ώστε να κριθεί εάν ένας λιμένας είναι ασφαλής ή όχι.

Στη περίπτωση του ναυτικού δικαίου, φαίνεται να είναι πιο συμβατές οι κατηγορίες implied by law, αλλά και η κατηγορία implied βάση εθίμου ή συναλλακτικής πρακτικής. Πράγματι παρατηρώντας ιδίως κάποιος την αγγλική νομολογία σχετικά με τις implied υποχρεώσεις που διέπουν τη θαλάσσια μεταφορά, παρά το γεγονός ότι ξεκινήσανε ως implied term που εισήχθησαν by fact, έχουν μια έννοια οριζόντιας εφαρμογής που μάλλον τους κατατάσσει στην κατηγορία implied by law. Έχει ακόμα υποστηριχθεί, πως ενδέχεται να πρόκειται για μια ειδική κατηγορία, ίσως μια sui generis κατηγορία implied term, που αφορούν τις ναυτικές συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου²³². Οι συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου εν γένει, που διέπονται από το αγγλικό δίκαιο, αποτελούν μέρος του γενικότερου αγγλικού συμβατικού δικαίου. Ο τρόπος και τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για την εισαγωγή κάποιου implied term, να μεν είναι κοινά, αλλά η κατηγοριοποίηση των όρων αυτών -εντός των ήδη υπάρχουσών κατηγοριών- δεν φαίνεται να είναι απλή και σαφής.

Περαιτέρω, στις περιπτώσεις όπου implied term εισάγονται κατά τρόπο - κατηγορία by law, αυτό που μπορεί να παρατηρηθεί ως κοινό, είναι πως η εισαγωγή τους γίνεται δίχως να λαμβάνεται η εκάστοτε βούληση των μερών κατά τη σύναψη της σύμβασης. Ο τρόπος λειτουργίας του δικαστηρίου σε αυτή τη περίπτωση είναι κοινός τόσο για τις γενικές περιπτώσεις συμβάσεων, όπως για παράδειγμα μια συμβατική σχέση μισθωτή και εκμισθωτή²³³, όσο και για την ειδικότερη περίπτωση σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς στη περίπτωση της υποχρέωσης μη παρέκκλισης αναιτιολόγητα από τη συμφωνημένη πορεία²³⁴.

Ακόμη, μπορεί να αναφερθεί γενικότερα πως πολλές από τις υποχρεώσεις οι οποίες νομολογιακά είχαν χαρακτηριστεί ως implied by law, αργότερα κωδικοποιήθηκαν και εξεδόθησαν με τη μορφή νόμου-πράξης του αγγλικού κοινοβουλίου²³⁵. Σχετικά, σε αυτές μπορεί να αναφερθεί και η Supply of Goods and Services 1982, καθόσον αφορά γενικότερα τη παροχή υπηρεσιών. Σημείο τομής γενικού αγγλικού συμβατικού δικαίου και ναυτικού σχετικά με τις implied υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον ίδιο το νόμο, μπορεί να θεωρηθεί τόσο η σύμβαση ναύλωσης γυμνού σκάφους²³⁶, όσο και η σύμβαση ρυμούλκησης²³⁷. Αυτό συμβαίνει, διότι και οι

²³¹ G.Treitel, «The Law of Contract», 10th edition, Sweet & Maxwell, London, 1999, p 184-188.

²³² A.Tariq ,οπ.π., p 98.

²³³ Liverpool City Council v Irwin [1977] AC 239.

²³⁴ Scaramanga & Co v Stamp (1880) 5 C.P.D. 259.

²³⁵ Για παράδειγμα Sale of Goods Act 1979 στα sections 12-15.

²³⁶ M.Davis, οπ.π., p.14.

²³⁷ S.Rainey, οπ.π., p.12.

δυο εντάσσονται στις συμβάσεις παροχής υπηρεσίας κατά το αγγλικό δίκαιο, με αποτέλεσμα να εφαρμόζονται ο παραπάνω νόμος του αγγλικού κοινοβουλίου. Παρόλα αυτά, με πιθανή εξαίρεση τη σύμβαση ρυμούλκησης, δε φαίνεται οι implied υποχρεώσεις των ναυτικών συμβάσεων να έχουν μεταφερθεί σε κάποια μορφή κωδικοποίησης του αγγλικού δικαίου.

Εκεί ωστόσο που έχουν αποκρυσταλλωθεί, είναι στη Διεθνή Σύμβαση που απαρτίζει τους Κανόνες Χάγης Βίσμπι. Συγκεκριμένα, οι implied υποχρεώσεις μεταφορέα αλλά και φορτωτή, έχουν αποτελέσει το πυρήνα και τη βάση της προαναφερθείσας Σύμβασης, εκφράζοντας τη προσπάθεια για εξισορρόπηση των αντιτιθέμενων συμφερόντων μεταξύ φορτωτών και μεταφορέων από την απέναντι πλευρά²³⁸.

Σχετικά με τη τρίτη κατηγορία implied term, αυτή δηλαδή κατά την οποία εισάγονται όροι βάση εθίμου ή συναλλακτικής πρακτικής, φαίνεται να ταιριάζει με τη περίπτωση των συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός, ότι η εν γένει ναυτιλιακή πρακτική βασίζεται σε εθιμικές συμπεριφορές αλλά και συγκεκριμένες συναλλακτικές πρακτικές. Για παράδειγμα η υποχρέωση του μεταφορέα όταν παραλάβει το φορτίο του φορτωτή, να το φορτώσει να προβεί σε στοιβασία και τοποθετήσει όπως προβλέπεται από την εθιμική πρακτική²³⁹. Ομοίως και για το ζήτημα της κανονικής πορείας κατά την υποχρέωση μη παρέκκλισης, όπου το ζήτημα κρίθηκε βάση της εθιμικής συμπεριφοράς των πλοίων να διέρχονται- κατά παρέκκλιση της προβλεπόμενης πορείας- από συγκεκριμένο γεωγραφικό σημείο προκειμένου να προμηθεύονται καύσιμο κίνησης σε χαμηλότερη τιμή²⁴⁰.

Συνοψίζοντας, λαμβάνοντας υπόψιν τα προεκτεθέντα, μπορεί να ειπωθεί πως η εισαγωγή implied term, τόσο στο γενικό αγγλικό δίκαιο συμβάσεων όσο και το ειδικότερο πεδίο των συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου, παρουσιάζουν ομοιότητες. Παρατηρείται πως όροι με implied χαρακτήρα, προέρχονται και από τις τρεις ευρύτερες κατηγορίες implied terms. Η ιδιαιτερότητα των ναυτικών συμβάσεων, ιδιαίτερα των implied υποχρεώσεων, οι οποίες συνήθως αποκρυσταλλώνονται ιστορικά και εθιμικά, φαίνεται να καθιστά ως πιο κατάλληλη πηγή πιθανών implied terms τη περίπτωση implied by law αλλά και τη περίπτωση εισαγωγής βάση εθίμου ή συναλλακτικής πρακτικής. Παρόλα αυτά, και η περίπτωση implied by fact είναι σημαντική, καθόσον επιτρέπει στο δικαστή, με βάση τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά να εισαγάγει τον απαραίτητο εμπορικά όρο, με αυστηρά διατυπωμένο τρόπο και κριτήριο προκειμένου να καταστήσει τη σύμβαση εμπορικά λειτουργική. Καλύπτει ουσιαστικά την ανάγκη για προσαρμογή στην εκάστοτε περίπτωση ναυτικής διαφοράς.

4.2 Η ελευθερία των συμβάσεων στις ναυτικές συμβάσεις και ο χώρος για implied terms

Είναι γεγονός, πως το πεδίο των ναυτικών συμβάσεων, από την απαρχή του, διεπόταν από τη λεγόμενη ελευθερία των συμβάσεων. Επρόκειται για την εποχή προτού οι KXB ρυθμίσουν τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και ιδίως όσες εκτελούνται υπό φορτωτική. Ειδικότερα²⁴¹ οι τότε μεταφορείς διέθεταν υπερέχουσα διαπραγματευτική ισχύ σε σχέση με τα συμφέροντα του

²³⁸ I.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, *οπ.π.*, σελ 152-153.

²³⁹ Canadian Transport v Court Line Ltd [1940] 3 All ER 112.

²⁴⁰ Reardon Smith Line v Baltic & Black Sea Insurance [1939] AC 562.

²⁴¹ P.Todd, *οπ.π.*, p.310.

φορτίου, όντας ικανοί να εισαγάγουν ρήτρες εξαίρεσης αλλά και να καθορίζουν κατά εξυπηρέτηση των δικών τους συμφερόντων τους όρους της σύμβασης. Σε κάθε περίπτωση ένα συμβατικό πεδίο δράσης όπου χαρακτηριζόταν από απουσία αναγκαστικών και κρατικών ρυθμίσεων.

Έτσι λοιπόν, με βάση τα παραπάνω θεωρείται πως τα μέρη ρυθμίζουν ρητά τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά τους, με αποτέλεσμα οι συμβάσεις αυτές που αφορούν την εκμετάλλευση πλοίου να μη χρειάζονται πιθανούς implied terms²⁴². Εκεί ακριβώς ωστόσο, έγκειται και η ανάγκη για τους implied terms, οι οποίοι θα συμπληρώσουν πιθανά κενά και θα προσδώσουν εμπορική λειτουργικότητα αλλά και ορθή κατανομή του επιχειρηματικού κινδύνου που έχει αναληφθεί από τα μέρη. Μάλιστα, η εν λόγω ανάγκη φαίνεται να αποκτά ακόμα μεγαλύτερη σημασία στο σύγχρονο επιχειρηματικό ναυτιλιακό πεδίο.

Αυτό συμβαίνει για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος έγκειται στη ταχύτητα των συναλλαγών και στη συμμετοχή μεσιτών. Η ταχύτητα που απαιτείται προκειμένου να συναφθεί μια συμφωνία, που πιθανότατα να γίνεται δια μέσω ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, αφήνει χώρο για πιθανά μέρη της σύμβασης που δεν έχουν διατυπωθεί ορθά. Ο δεύτερος λόγος, έχει να κάνει με την ευρύτατη χρήση πρότυπων και προδιατυπωμένων συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου. Ιδίως σε αυτές, το γεγονός ότι παρουσιάζονται από το ένα μέρος στο άλλο δίχως διαπραγμάτευση, έχει ως μοιραία συνέπεια, να εμπεριέχουν προβλέψεις σχετικά με τα δικαιώματα του διαπραγματευτικά ισχυρού και αντίστοιχα προβλέψεις για τις υποχρεώσεις του λιγότερου ισχυρού διαπραγματευτικά μέρους²⁴³. Έτσι δημιουργούν αντίστοιχα κάποιο χώρο για implied terms, όπως για παράδειγμα στη περίπτωση της θαλάσσιας μεταφοράς, όπου έχουν θεωρηθεί implied οι υποχρεώσεις από τη πλευρά του μεταφορέα – ο οποίος τότε ήταν το διαπραγματευτικά ισχυρό μέρος- για παροχή αξιόπλοου πλοίου, για μη αναιτιολόγητη παρέκκλιση κτλ²⁴⁴.

Έτσι λοιπόν, φαίνεται εκ πρώτης ματιάς πως το αρχικό δόγμα διαπραγμάτευσης και ελευθερίας συμβάσεων στο ναυτικό πεδίο, δεν μπορεί να συγχρονιστεί με τη φιλοσοφία εισαγωγής implied terms. Ωστόσο κάτι τέτοιο δε φαίνεται να ισχύει, καθόσον είναι εκείνοι οι όροι οι οποίοι αποτελούν θεμέλιο για την ομαλή εμπορική λειτουργία της σύμβασης, αλλά και για την ορθή και δίκαιη τελικά κατανομή δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των μερών – απόρροια της άνιση διαπραγματευτικά θέσης και σχέσης τους.

4.3 Η ανάγκη για implied terms στη σύγχρονη εποχή των πρότυπων συμβάσεων ναύλωσης

Είναι γεγονός πως μεταξύ των συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου, εκείνες της ναύλωσης πλοίου, ενσωματώνουν και κάνουν χρήση των περισσότερων πρότυπων και προδιατυπωμένων συμβάσεων. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να υπενθυμιστεί η γενική αρχή πως οι implied terms, θα εξετασθούν εφόσον εξαντληθούν οι ρητοί όροι αλλά και η ερμηνεία αυτών²⁴⁵. Σε κάθε περίπτωση, για να υπάρξει χώρος για implied terms, θα πρέπει να μη έχει αποκλειστεί ρητά στην ίδια τη

²⁴² A.Tariq ,οπ.π., p 92.

²⁴³ A.Tariq ,οπ.π., p 92.

²⁴⁴ Βλέπε το σχετικό κεφάλαιο της εργασίας για τη θαλάσσια μεταφορά..

²⁴⁵ Carver, οπ.π., p. 128-129.

σύμβαση, η υποχρέωση που επιβάλλει ένας implied term. Με άλλα λόγια, για έναν implied term, για να έχει αυτός λόγο ύπαρξης, θα πρέπει να υπάρχει κάποιο κενό στη σύμβαση.

Τα πρότυπα ή προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα, εμπεριέχουν ρητούς όρους για πολλά ζητήματα που αφορούν τις υποχρεώσεις των μερών. Ορισμένα από αυτά έχουν εισαγάγει ως ρητό όρο κάποιες υποχρεώσεις των μερών οι οποίες έχουν κριθεί από την αγγλική νομολογία ως implied.

Στη ναύλωση κατά χρόνο, ο ναυλωτής επέχει υποχρέωση να παραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη συνήθως σε προκαθορισμένο χρόνο. Συνήθως²⁴⁶ όμως, επειδή κάτι τέτοιο δεν είναι πάντα εφικτό τα μέρη μπορούν να ορίσουν μια ρήτρα που δίνει μια «περίοδο χάριτος» στο ναυλωτή ώστε να μη βρεθεί σε θέση που έχει παραβιάσει τη σύμβαση. Η περίοδος ανοχής αυτή, έχει θεωρηθεί implied και από την αγγλική νομολογία²⁴⁷, δοθέντος φυσικά ότι τα μέρη δεν έχουν κάνει καμία πρόβλεψη στο ναυλοσύμφωνο. Παρατηρούμε όμως, ότι η εν λόγω πιθανή implied ανοχή του δικαστηρίου, δύσκολα λαμβάνει χώρα καθόσον τα μέρη πιθανότατα εισάγουν ρήτρα «last voyage clause», η οποία εμπεριέχεται σε πρότυπα ναυλοσύμφωνα²⁴⁸.

Μια ακόμη περίπτωση όπου το δικαστήριο έχει θεωρήσει ως implied υποχρέωση, είναι εκείνη της υπόδειξης ασφαλούς λιμένα από τον ναυλωτή. Και σε αυτή τη περίπτωση, το πρωταρχικό ρόλο έχουν τα όσα τα μέρη συμφώνησαν και ενέταξαν στο ναυλοσύμφωνο ρητά. Από εκεί και πέρα, θα ελεγχθεί λαμβάνοντας υπόψιν τα πραγματικά περιστατικά αν υφίσταται η αναγκαιότητα για εισαγωγή κάποιου implied term. Παρόλα αυτά, γίνεται και σε αυτή τη περίπτωση χρήση προδιατυπωμένων ρητρών, που καθορίζουν τόσο το μέτρο επιμέλειας όσο και την ακριβή φύση της υποχρέωσης²⁴⁹.

Παρόμοια φαίνεται να είναι και η κατάσταση, στην υποχρέωση μη αποστολής επικίνδυνου φορτίου. Πρόκειται επίσης για μια implied υποχρέωση του αγγλικού δικαίου, που διέπει τη θαλάσσια μεταφορά εν γένει αλλά και τις συμβάσεις ναύλωσης. Παρόλα αυτά αρκετές φορές, ενσωματώνεται ρητά στα πρότυπα ναυλοσύμφωνα ρήτρα η οποία ορίζει επ' ακριβώς το εύρος της εν λόγω implied υποχρέωσης²⁵⁰.

Τέλος, ακόμη μια περίπτωση implied υποχρέωσης σε συμβάσεις ναύλωσης, έχει να κάνει με εκείνη της υποχρέωσης αποζημίωσης του πλοιοκτήτη για ζημίες που υφίσταται ο τελευταίος

²⁴⁶ P.Todd, οπ.π., p. 170.

²⁴⁷ The "Democritos" (1976) 2 Lloyd's Rep 149.

²⁴⁸ Βλέπε για παράδειγμα Shelttime 4 clause 19: «*If at the time this charter would otherwise terminate in accordance with clause 4 the Vessel is on a ballast voyage to a port of redelivery or is upon a laden voyage, Charterers shall continue to have the use of the Vessel at the same rate and conditions as stand (sic) herein for as long as necessary to complete such ballast voyage, or to complete such laden voyage and return to a port of redelivery as provided by this charter, as the case may be*»

²⁴⁹ Βλέπε για παράδειγμα BP TIME 3 clause 17.1: «*Before instructing Owners to direct the Vessel to any port, Charterers shall exercise due diligence to ascertain the safety of the port but Charterers do not warrant the safety of any port and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by Charterers' failure to exercise due diligence*» αλλά και SHELTIME 4 clause 4.

²⁵⁰ Βλέπε συνδυαστικά Shelltime, Clause 4

«*Owners agree to let and Charterers agree to hire the vessel...for the purpose of carrying all lawful merchandise (subject always to clause 28[]*»

Αλλά και Clause 28.

«*No acids, explosives or cargoes injurious to the vessel shall be shipped....No voyage shall be undertaken, nor any goods or cargoes loaded, that would expose the vessel to capture or seizure by rulers or governments.*»

και συνδέονται αιτιωδώς με το γεγονός ότι ακολούθησε εντολές του ναυλωτή. Η προαναφερθείσα υποχρέωση εκφράζεται συνήθως ρητά μέσω κάποιας ρήτρας employment στα διάφορα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα²⁵¹.

Αντίστοιχα με τις παραπάνω, παρόμοια ισχύουν και για την υποχρέωση μη παρέκκλισης, η οποία να μεν είναι implied βάση της αγγλικής νομολογίας, ωστόσο τα πρότυπα ναυλοσύμφωνα παρέχουν συχνά και μια ρήτρα «liberty», η οποία ουσιαστικά προδιαγράφει το επιτρεπτό εύρος κινήσεων του πλοίου, για συγκεκριμένες περιστάσεις και περιπτώσεις²⁵².

Συνοψίζοντας τα προαναφερθέντα, μπορεί να εξαχθεί το ακόλουθο συμπέρασμα. Οι implied υποχρεώσεις που έχουν νομολογηθεί από τα αγγλικά δικαστήρια, δεν έχουν αφήσει ανεπηρέαστα τα πρότυπα ναυλοσύμφωνα. Αντίθετα, οι βασικές αρχές που ενσωματώνουν οι implied υποχρεώσεις και όροι, έχουν ενσωματωθεί και λάβει σάρκα και οστά εντός αυτών μέσω πρότυπων ρητρών, ιδίως στις συμβάσεις ναύλωσης χρόνου και κατά ταξίδι. Θα μπορούσε να θεωρηθεί και ως ένα αντίμετρο, στη πιθανή εμπορική αλλά και νομική αβεβαιότητα που οι μη ρητά διατυπωμένοι implied terms επιβάλλουν. Έτσι τα συναλλασσόμενα και συμβαλλόμενα μέρη επιλέγουν να εκφράσουν ρητά αυτό που θεωρείται implied, και άρα μπορούν τόσο να καταλείμουν εκ των προτέρων το αναλαμβανόμενο εμπορικό κίνδυνο αλλά και να προβλέψουν τις πιθανές συνέπειες από τη μη τήρηση των υποχρεώσεών τους.

4.4 Η αποτίμηση της σημασίας των implied terms στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου μέσα από πρόσφατη νομολογία αγγλικών δικαστηρίων

Στα παραπάνω τμήματα της παρούσας εργασίας, έχουν παρουσιαστεί τόσο στο γενικό συμβατικό αγγλικό δίκαιο, όσο και στο ειδικότερο ναυτικό πεδίο, περιπτώσεις implied terms και υποχρεώσεων. Στη παρούσα παράγραφο, θα επιχειρηθεί να προσεγγιστεί, μέσα από τις πιο πρόσφατες αγγλικές αποφάσεις κυρίως ναυτικών διαφορών, η θέση των implied terms και το κατά πόσο αποτελούν τελικά, κάτι που απασχολεί ή πρέπει να απασχολεί τα συναλλασσόμενα μέρη. Επιπρόσθετα, θα αναδειχθούν περεταίρω περιοχές του ευρύτερου πεδίου των ναυτικών συμβάσεων, όπου είναι πιθανό να εισαχθούν implied terms. Συγκεκριμένα, παρακάτω θα αναφερθούν 3 υποθέσεις ναυτικής διαφοράς, οι οποίες χρονολογούνται τα έτη 2020, 2021 και 2023.

²⁵¹Βλέπε για παράδειγμα NYPE 1946 clause 8: «*That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with the ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency*».

²⁵² Βλέπε GENCON 2022 :

«*The Vessel shall have liberty to sail with or without pilots, to tow or go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property and for any other purpose reasonably necessary for the safe continuation of the voyage, including calling at any place for bunkers, taking on board spares, stores or supplies, repairs to the Vessel, crew changes, landing of stowaways or persons rescued at sea, medical emergencies and ballast water exchange and the Owners shall not be liable for any loss or damage (including delay) arising or resulting therefrom.*».

Ξεκινώντας με τη πρώτη υπόθεση, αυτή είναι η λεγόμενη *Sea Master Shipping Inc -v- Arab Bank (Switzerland) Ltd & Anor*²⁵³. Σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά αυτής, ισχύουν τα ακόλουθα: Επρόκειτο για μία σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι, κατά την οποία εκδόθηκε φορτωτική για το υπό μεταφορά φορτίο. Στη φορτωτική, υπήρχε ρήτρα κατά την οποία ενσωματώνονταν όλοι οι όροι του ναυλοσύμφωνου. Ο ενάγων ήταν ο πλοιοκτήτης και εκναυλωτής, ενώ εναγόμενοι ήταν δυο: αφενός το πιστωτικό ίδρυμα που χρηματοδότησε το φορτίο, αφετέρου ο παραλήπτης του φορτίου. Η εκφόρτωση του φορτίου στο λιμένα καθυστέρησε και ως εκ τούτου ο εκναυλωτής απαίτησε από το ναυλωτή τις χρεώσεις για την υπεραναμονή (demurrage), καθόσον αυτό είχε συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο. Το πρόβλημα προέκυψε βέβαια, καθόσον ο ναυλωτής ήταν αφερέγγυος εκείνη τη χρονική περίοδο. Αυτό, είχε ως αποτέλεσμα, ο εκναυλωτής να αναζητήσει αποζημίωση για το κόστος από τη καθυστέρηση εκφόρτωσης, στο πιστωτικό ίδρυμα που χρηματοδότησε τη μεταφορά του φορτίου και στον παραλήπτη του φορτίου. Στο πρώτο βαθμό διαιτησίας, κρίθηκε πως οι δυο εναγόμενοι, δεν ήταν υπεύθυνοι για την αποκατάσταση της ζημίας. Κατόπιν τούτων, ο πλοιοκτήτης προσέβαλλε την απόφαση σε αγγλικό δικαστήριο, ισχυριζόμενος πως οι εναγόμενοι όφειλαν αποζημίωση στον εκναυλωτή επι τη βάση δύο implied terms. Αφενός ότι οι εναγόμενοι έπρεπε να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να το φορτίο να εκφορτωθεί και παραδοθεί εντός εύλογου χρόνου, αφετέρου πως έπρεπε πράγματι να προβούν - υλοποιήσουν την εκφόρτωση του φορτίου σε εύλογο χρόνο. Το δικαστήριο, διερεύνησε κατά πόσο η ευθύνη για την εκφόρτωση είχε μεταφερθεί στο μεταφορέα με βάση τα ρητά συμφωνηθέντα στο ναυλοσύμφωνο. Ως προς το τμήμα αυτό, κατέληξε πως κάτι τέτοιο δεν είχε λάβει χώρα και πως οι ρήτρες που είχαν συνομολογηθεί, αφορούσαν απλά την κατανομή του κόστους εις βάρος του ναυλωτή, αλλά όχι τη μετακύλιση της ευθύνης σε αυτόν. Τονίστηκε μάλιστα, πως ήδη από τους ρητούς όρους της σύμβασης, ήταν ξεκάθαρο πως η ευθύνη παρέμενε στον εκναυλωτή και πως εφαρμόζοντας τα γενικά κριτήρια για την εισαγωγή implied terms, δεν ήταν απαραίτητη η εισαγωγή των όρων που υποστήριξε ο ενάγων, προκειμένου η σύμβαση να μπορεί να λειτουργήσει εμπορικά.

Το ενδιαφέρον σε αυτή την υπόθεση, η οποία είναι ναυτικής φύσης, είναι πως οι Άγγλοι Λόρδοι εφάρμοσαν τα κριτήρια που επιβάλλονται στο γενικό αγγλικό συμβατικό δίκαιο για την εισαγωγή ή όχι κάποιου implied term. Επισημάνθηκαν επίσης, υπό τη μορφή σύνοψης, τα βασικά χαρακτηριστικά και προϋποθέσεις που απαιτούνται για την εισαγωγή ενός όρου σε μια σύμβαση, τονίστηκε η αυστηρή χρήση του κριτηρίου «business efficacy», αλλά και η σημασία της προσεκτικής εξέτασης και φυσικά εκκίνησης από τους ρητά εξεφρασμένους και συμφωνημένους όρους. Μάλιστα όλα αυτά, σε μια διαφορά ναυτικού αντικειμένου, τονίζοντας τις ομοιότητες που συναντώνται κατά την εισαγωγή implied terms σε μια γενική συμβατική διαφορά και σε μια ναυτική διαφορά. Σε κάθε περίπτωση, το αγγλικό δικαστήριο υπενθυμίζει στον εαυτό του έμμεσα μέσω της δυσκολίας και διστακτικότητας εισαγωγής κάποιου implied term, πως δεν είναι εκεί για να διαμορφώσει τη σύμβαση αντί των μερών.

Όσον αφορά τη δεύτερη χρονολογικά υπόθεση, θα αναφέρουμε την υπόθεση *CVLC Three Carrier Corporation and Another v Arab Maritime Petroleum Transport Co*²⁵⁴. Ξεκινώντας με τα πραγματικά περιστατικά αυτής, 2 εταιρίες εκναυλώσαν έκαστη ένα πλοίο τους με σύμβαση ναύλωσης γυμνού σκάφους, στη ναυλώτρια με την επωνυμία Al-Iraqia Shipping Services and Oil

²⁵³ *Sea Master Shipping Inc v Arab Bank (Switzerland) Limited Yousef Freiha & Sons Sal* [2020] EWHC 2030 (Comm).

²⁵⁴ *CVLC Three Carrier Corp v Arab Maritime Petroleum Transport Company* [2021] EWHC 551 (Comm) .

Trading. Η ναυλώτρια εταιρία, όρισε ως εγγυητή για την εκτέλεση των προαναφερθέντων συμβάσεων, την εναγόμενη πλέον με την επωνυμία Arab Maritime Petroleum Transport Co. Μάλιστα, οι εγγυήσεις αυτές τονίστηκαν από τους ναυλωτές κατά τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου, προκειμένου αυτό να συμφωνηθεί. Για την έντυπη σύνταξη των εγγυήσεων αυτών δεν συνετάχθη το τυποποιημένο έγγραφο για αυτές, αλλά ένα άλλο έγγραφο το οποίο ήταν γνωστό σε όσους δραστηριοποιούνταν στο χώρο της παροχής εγγυήσεων. Μήνες μετά την έναρξη των συμβάσεων, οι εκναυλωτές υπαναχώρησαν από τη σύμβαση λόγω παραβιάσεων του ναυλωτή, ενώ παράλληλα, ειδοποίησαν και κάλεσαν την εγγυητρια σε διαιτησία. Για τη δε εξασφάλιση της απαίτησής τους, οι εκναυλωτές κατάσχεσαν ένα πλοίο ιδιοκτησίας της εγγυήτριας. Στο διάστημα αυτό, η εγγυητρια προσήλθε σε διαιτησία στο Λονδίνο, ισχυριζόμενη πως υπήρχε όρος με χαρακτήρα implied, ο οποίος δεν επιτρέπει στους ιδιοκτήτες να αναζητήσουν περεταίρω εγγυήσεις από τους εγγυητές από όσες είχαν αναλάβει με την εγγυοδοσία. Οι διαιτητές στο Λονδίνο, δέχθηκαν και σε πρώτο και σε δεύτερο βαθμό την ύπαρξη του implied term εις βάρος των εκναυλωτών, καθώς και ότι είχαν προβεί σε παραβίαση αυτού του όρου. Οι εκναυλωτές προσέβαλλαν την εν λόγω απόφαση της Διαιτησίας του Λονδίνου, στο High Court. Το τελευταίο, ερευνώντας το εν λόγω ζήτημα, απάντησε αρνητικά. Με άλλα λόγια θεώρησε πως ο εν λόγω implied term, δεν υφίσταντο εν προκειμένω. Τονίζοντας αρχικά, πως η ήδη δύσκολη διαδικασία εισαγωγής implied term, έχει ως αφετηρία τους ξεκάθαρους ρητούς όρους- οι οποίοι εν προκειμένω, αφού χρησιμοποιήθηκε μια μη τυποποιημένη μορφή εγγραφής εγγύησης, δεν υπήρχαν. Ακόμη, οι Άγγλοι Λόρδοι, επιχείρησαν να εφαρμόσουν το γνωστό γενικό τεστ για implied terms « business efficacy test», κάτι που τους οδήγησε στο γεγονός πως δεν θα ήταν εύλογο οι εκναυλωτές να μην μπορούν να στραφούν στον εγγυητή για παραβίαση πλέον, των υποχρεώσεων του ιδίου του εγγυητή.

Σχετικά με τη προαναφερθείσα υπόθεση μπορούν να παρατηρηθούν τα εξής. Πρόκειται για υπόθεση ναυτικού δικαίου και διαφοράς, ειδικότερα σύμβασης ναύλωσης γυμνού σκάφους. Επιπρόσθετα, παρουσιάζει ενδιαφέρον, καθώς παρά το ναυτικό αντικείμενό της, οι Άγγλοι Λόρδοι έκαναν χρήση των γενικών κριτηρίων για την εισαγωγή όρων implied by fact, δηλαδή με βάση τα πραγματικά περιστατικά και την επιχειρηματική αναγκαιότητα εισαγωγής. Αυτό ωστόσο που μάλλον κατέδειξε, είναι η πρωταρχική σημασία που δίνει ο Άγγλος δικαστής στους ρητούς όρους της σύμβασης και τη γενικότερη διστακτικότητά του που τον χαρακτηρίζει όταν πρόκειται να εισαγάγει έναν implied term.

Η τρίτη κατά σειρά απόφαση, και χρονολογικά πιο πρόσφατη, είναι η υπόθεση *Pan Ocean Co Ltd v Daelim Corporation*²⁵⁵. Στην υπόθεση αυτή, τα πραγματικά περιστατικά ήταν τα εξής: Επρόκειτο για μια σύμβαση ναύλωσης κατά χρόνο, υπό το πρότυπο ναυλοσύμφωνο NYPE 1993, για μεταφορά χύδην φορτίου. Το ναυλοσύμφωνο περιείχε την ακόλουθη ρήτρα:

«Vessel's holds on delivery or on arrival 1st load port to be clean swept/washed down by fresh water and dried so as to receive Charterers intention cargoes in all respects free of salt, rust scale and previous cargo residue to the satisfaction of the independent surveyor.

If vessel fails to pass any holds inspection the vessel to be placed off-hire until the vessel passes the same inspection and any expense/time incurred thereby for Owners account »

²⁵⁵ Pan Ocean Co Ltd v Daelim Corporation [2023] EWHC 391 (Comm).

Στις 13 Φεβρουαρίου του 2017, το πλοίο το οποίο ήταν υπό ναύλωση, έφτασε στο προβλεπόμενο λιμένα φόρτωσης. Στις 17 του ίδιου μήνα, το πλοίο απέτυχε σε μια επιθεώρηση του χώρου φόρτωσης. Στις 19 Φεβρουαρίου, ο πλοίαρχος ενημέρωσε τους πλοιοκτήτες πως το πλοίο ήταν για εκ νέου επιθεώρηση, αιτούμενος αυτή. Ωστόσο, ο επιθεωρητής ήλθε αρκετές ημέρες αργότερα, στις 4 Μαρτίου, όπου και εν τέλει περάτωσε επιτυχώς την επιθεώρηση. Οι πλοιοκτήτες, ισχυρίστηκαν και πέτυχαν στο πρώτο βαθμό διαιτησίας, πως υπήρχε implied term πως οι ναυλωτές θα πρέπει να διεκπεραιώσουν κάθε πιθανή επιθεώρηση του πλοίου επιδεικνύοντας εύλογη επιμέλεια και χωρία αναιτιολόγητες καθυστερήσεις. Εν προκειμένω, οι ναυλωτές παραβίασαν την implied υποχρέωση αυτή, καθόσον ενώ το πλοίο ήταν έτοιμο προς επιθεώρηση, αυτή έλαβε χώρα πολύ αργότερα. Επίσης υποστήριξαν, ότι η προαναφερθείσα ρήτρα δεν έπρεπε να τύχει εφαρμογής, καθόσον οι ίδιοι οι ναυλωτές προκάλεσαν το γεγονός που ενεργοποιεί τη περίοδο off-hire. Η υπόθεση προσβλήθηκε και ετέθη προς κρίση ενώπιων των Άγγλων Λόρδων. Υποστηρίχθηκε, πως το διαιτητικό δικαστήριο, αν και χωρίς ρητή αναφορά, ορθώς εφάρμοσε το κριτήριο για implied terms, στηριζόμενο στην αναγκαιότητα εισαγωγής και στο προφανές της εισαγωγής του όρου αυτού. Ωστόσο, τόνισε πως η implied αυτή υποχρέωση, θα αφορούσε και τα δύο μέρη από κοινού, και όχι αποκλειστικά το ένα όπως έγινε δεκτό από το διαιτητικό δικαστήριο.

Από τη παραπάνω υπόθεση, παρατηρούμε μια πιο φιλική στάση του δικαστηρίου ως προς την αποδοχή implied term, ο οποίος μάλιστα είχε θεμελιωθεί από το σκεπτικό των διαιτητών όπου κρίθηκε η απόφαση σε δεύτερο βαθμό. Ακόμη, επιβεβαιώνει προϋφιστάμενη νομολογία καθώς και το γεγονός, ότι για την εισαγωγή implied term σε ναυλοσύμφωνο με βάση την κατηγορία implied by fact, τηρούνται οι βασικοί κανόνες που θα ακολουθούνταν και σε μια γενική σύμβαση του αγγλικού δικαίου²⁵⁶.

Συνολικά και συνοψίζοντας, οι τρεις παραπάνω υποθέσεις αφορούσαν ναυτική διαφορά, στην οποία επιχειρήθηκε να εισαχθεί κάποιος implied term, από το δικαστήριο, μέσω του τρόπου implied by fact. Αποτελούν μια σοβαρή ένδειξη για δύο ζητήματα. Αφενός πως οι implied terms, μολονότι δεν φαίνονται στην σύμβαση, είναι εκεί και ενδέχεται να επιβάλλουν κάποιο συμπεριφορά ή υποχρέωση στα μέρη. Αφετέρου, ότι ο τρόπος εισαγωγής by fact, είναι από τους πιο πρόσφορους και συχνά χρησιμοποιούμενους-συγκριτικά με τους λοιπούς τρόπους, για μια πιθανή εισαγωγή κάποιου τέτοιου όρου.

4.5 Η σχέση implied term με το γενικό χαρακτηρισμό ενός συμβατικού όρου κατά το αγγλικό δίκαιο.

²⁵⁶ Pan Ocean Co Ltd v Daelim Corporation [2023] EWHC 391 (Comm) at paragraph 39 «*That is that whether, on an objective basis, the term to be implied is necessary to give business efficacy to the contract or is so obvious (to an objective observer at the time of contracting) that it goes without saying that it was included in the agreement: [16], [21]. Lord Neuberger quoted from Lord Simon's judgment in BP Refinery (Westernport) Pty Ltd v Shire of Hastings (1977) 180 CLR 266 setting out five requirements for an implied term: (1) it must be reasonable and equitable; (2) it must be necessary to give business efficacy to the contract, so that no term will be implied if the contract is effective without it; (3) it must be so obvious that it goes without saying; (4) it must be capable of clear expression; and (5) it must not contradict any express term of the contract.*».

Ένα τελευταίο ζήτημα, το οποίο συγκαταλέγεται στην ευρύτερη προβληματική της επίδρασης των implied terms στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου, αποτελεί η σχέση του χαρακτηρισμού ενός όρου ως implied με την τριμερή διάκριση των όρων κατά το αγγλικό δίκαιο σε conditions, warranty και innominate term. Η διάκριση αυτή, στηρίζεται στην σπουδαιότητα του όρου μιας σύμβασης, με τις συνέπειες παραβίασης αυτού να διαφοροποιούνται αναλόγως.

Σε μεθοδολογικό επίπεδο, προηγείται τρόπω τινά η εισαγωγή κάποιου implied term, με κάποιο από τους προαναφερθέντες τρόπους. Στο επόμενο στάδιο, ο όρος αυτός θεωρείται αντίστοιχης βαρύτητας με έναν ρητό όρο και ακολουθείται η ίδια διαδικασία ταξινόμησης του βάσει της βαρύτητας αυτού σε μία από τις τρεις κατηγορίες (conditions, warranty ή innominate term). Θα πρέπει δηλαδή να κριθεί η εκάστοτε περίπτωση με βάση τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά. Ωστόσο, δεδομένο ότι, ιδίως κατά την περίπτωση που το δικαστήριο, κρίνει πως ένας όρος πρέπει να εισαχθεί ως implied, είναι αρκετά πιθανό, αυτός να κατηγοριοποιηθεί ως condition. Αυτό διότι, το ίδιο το κριτήριο που χρησιμοποιεί το δικαστήριο για την εισαγωγή τους, είναι εκείνο της επιχειρηματικής – οικονομικής αποδοτικότητας της σύμβασης. Με άλλα λόγια, η βαρύτητα του όρου αυτού, πλησιάζει ιδιαίτερα το πυρήνα της σύμβασης και κατά πάσα πιθανότητα θεωρείται ουσιώδης.

Μέρος Γ. Η προσέγγιση της προβληματικής των implied terms υπό το ελληνικό δίκαιο

5. Κεφάλαιο 1^ο Συγκριτική προσέγγιση implied terms και ερμηνείας της σύμβασης

5.1 Η έννοια implied terms γενικά στο ελληνικό νομικό σύστημα του Αστικού Κώδικα

Στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας παρουσιάστηκε η έννοια των implied terms. Η νομική κατασκευή αυτή, όπως τονίστηκε, απαντάται στο αγγλικό νομικό σύστημα. Ένα νομικό σύστημα, το οποίο διαφέρει σε αρκετούς τομείς, από ένα νομικό σύστημα ηπειρωτικού δικαίου, όπως εν προκειμένω το ελληνικό. Στο ελληνικό νομικό σύστημα και κυρίως τον τομέα του αστικού δικαίου, δεν υπάρχει αντίστοιχο νομικό κατασκεύασμα. Οι όροι μιας σύμβασης κατά το ελληνικό αστικό δίκαιο, είναι μόνον ρητοί, και δεν υφίστανται ακριβώς με την έννοια του αγγλικού δικαίου παρόμοιοι implied terms.

Ορθότερο όμως να αναφερθεί, πως υπάρχει η δυνατότητα να θεωρηθούν κάποιο όροι σιωπηροί, θα λέγαμε κατά αντιστοιχία του αγγλικού implied term. Αυτοί μπορούν να θεωρηθούν ως συμπληρωματικοί όροι και προκύπτουν μετά από ερμηνεία της σύμβασης και αφού αποδειχθεί ότι η βούληση των μερών ήταν να αποτελούν όροι της σύμβασης²⁵⁷. Η βάση πίσω από τη προσέγγιση αυτή, δεν είναι άλλη από το άρθρο 288 του Αστικού Κώδικα, το οποίο ορίζει πως :

« Ο οφειλέτης έχει υποχρέωση να εκπληρώσει την παροχή όπως απαιτεί η καλή πίστη, αφού ληφθούν υπόψη και τα συναλλακτικά ήθη ».

Σχετικά με την έννοια της καλής πίστης στο ελληνικό δίκαιο, νομολογιακά έχει θεωρηθεί πως πρόκειται για την ευθύτητα και εντιμότητα που απαιτούνται στις συναλλαγές²⁵⁸. Η διάταξη αυτή, η οποία έχει έννοια γενικής ρήτρας την οποία ο δικαστής θα εξειδικεύσει στην εκάστοτε περίπτωση, δεσμεύει τόσο τον οφειλέτη όσο και τον δανειστή για την επίδειξη καλόπιστης συμπεριφοράς²⁵⁹. Η έννοια της καλής πίστης, απαντάται και θα πρέπει να τηρείται επίσης και κατά τις διαπραγματεύσεις²⁶⁰ και κατά την ερμηνεία της σύμβασης²⁶¹. Αντίστοιχα, η ισχύουσα θέση του αγγλικού δικαίου σχετικά με τη καλή πίστη δίνεται συνοπτικά από την υπόθεση *Picture Library Ltd v. Stiletto Visual Programmes Ltd*²⁶². Σύμφωνα με τα λόγια του Λόρδου Bingham:

«In many civil law systems, and perhaps in most legal systems outside the common law world, the law of obligations recognises and enforces an overriding principle that in making and carrying out contracts parties should act in good faith. This does not simply mean that they should not deceive each other, a principle which any legal system must recognise; its effect is perhaps most aptly conveyed by such metaphorical colloquialisms as "playing fair", "coming clean" or "putting one's cards face upwards on the table". It is in essence a principle of fair and open dealing. In such a forum it might, I think, be held on the facts of this case that the plaintiffs were

²⁵⁷ M.Stathopoulos, A. Karampatzos, «Contract Law in Greece», 3rd Edition, Wolters Kluwer, 2014, p.113.

²⁵⁸ ΑΠ 1064/1972 ΕΕΝ 1973. 479.

²⁵⁹ Αστ.Γεωργιάδης, «Ενοχικό Δίκαιο», 5η έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλα, 2007, σελ. 10.

²⁶⁰ Βλ. ΑΚ 197.

²⁶¹ Βλ. ΑΚ 200.

²⁶² *Picture Library Ltd v. Stiletto Visual Programmes Ltd* [1989] Q.B. 433.

under a duty in all fairness to draw the defendants' attention specifically to the high price payable if the transparencies were not returned in time and, when the 14 days had expired, to point out to the defendants the high cost of continued failure to return them.

English law has, characteristically, committed itself to no such overriding principle but has developed piecemeal solutions in response to demonstrated problems of unfairness. Many examples could be given. Thus equity has intervened to strike down unconscionable bargains [] »

Μέσα από τα παραπάνω, τονίζεται πως παρότι η αρχή της καλής πίστης δεν είναι εδραιωμένη στο αγγλικό δίκαιο, ωστόσο, κατά περίπτωση η αγγλική νομολογία έχει αντιμετωπίσει αντίστοιχα ζητήματα που η έλλειψη καλής πίστης επιφέρει²⁶³. Παρόμοια είναι και η κατάσταση, σχετικά με το ζήτημα του κατά πόσο μπορεί να θεωρηθεί implied καθήκον καλής πίστης. Στην υπόθεση *Yam Seng Pte Ltd v. International Trade Corp Ltd*²⁶⁴, στο πλαίσιο μιας σύμβασης παροχής αποκλειστικών δικαιωμάτων διανομής, ο ενάγων τερμάτισε την εν λόγω, καθώς ισχυρίστηκε πως ο εναγόμενος παραβίασε τη σύμβαση με τη παροχή ψευδών πληροφοριών και παραποίηση τιμών. Τέθηκε λοιπόν το ζήτημα, του κατά πόσο ο εναγόμενος όφειλε να δράσει με βάση τη καλή πίστη. Το δικαστήριο διευκρίνισε πως δεν υφίσταται ενιαίο implied καθήκον συμπεριφοράς με βάση τη καλή πίστη σε μια σύμβαση. Παρομοίως, σε επόμενη υπόθεση που αφορούσε ναυτική διαφορά, την *MSC Mediterranean Shipping Co v. Cottonex*²⁶⁵. Ειδικότερα, ο πλοιοκτήτης μετά από άρνηση του φορτωτή να παραλάβει το περιεχόμενό τους, θεωρώντας την ενέργειά του αυτή παραβίαση της σύμβασης και εμμένοντας στην συνέχιση της σύμβασης, απαίτησε αποζημίωση από τον φορτωτή, με τα container να παραμένουν για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τριών χρόνων στο λιμένα. Το δικαστήριο του πρώτου βαθμού, θεώρησε πως δε μπορεί το άλλο μέρος της σύμβασης να δεσμεύεται να παραμείνει στη σύμβαση αν κάτι τέτοιο είναι εντελώς παράλογο, ενώ στο δεύτερο βαθμό τονίστηκε πως δεν υφίσταται καθήκον καλής πίστης – κάτι τέτοιο θα είχε ως αποτέλεσμα να επικαλείται συνέχεια και να επιφέρει αβεβαιότητα στις συναλλαγές. Είναι εμφανές λοιπόν η αντίσταση της αγγλικής νομολογίας ως προς την εισαγωγή ενός implied καθήκοντος καλής πίστης²⁶⁶.

Η πλησιέστερη έκφραση implied terms στο ελληνικό δίκαιο, φαίνεται να είναι εκείνη των παρεπομένων υποχρεώσεων²⁶⁷. Γενικά, οι υποχρεώσεις σε μια σύμβαση, μπορούν να χαρακτηριστούν ως κύριες²⁶⁸ αλλά και παρεπόμενες²⁶⁹. Σχετικά με τις τελευταίες, μπορεί να διευκρινίζονται από τη σύμβαση, το νόμο²⁷⁰, αλλά και το κυριότερο για τη περίπτωσή μας, να είναι απόρροια της καλής πίστης. Αξίζει να αναφερθεί, πως κατά μια έννοια οι υποχρεώσεις που θεωρούνται implied από το νόμο, η τρίτη αυτή κατηγορία, μπορεί να περιλαμβάνει τριών κατηγοριών παρεπόμενων όρων²⁷¹: Υποχρεώσεις που σκοπεύουν να διασφαλίσουν την εκτέλεση της σύμβασης, όπως για παράδειγμα τη λήψη προπαρασκευαστικών μέτρων ή τη χορήγηση

²⁶³ Shengan Jia an Haiyang Yu, «Shipowner's Implied Obligations in a Charterparty Relating to Lien on Cargo: English and Chinese Law Perspectives», Springer, 2022, p320.

²⁶⁴ *Yam Seng Pte Ltd v. International Trade Corp Ltd* [2013] EWHC 111 (QB).

²⁶⁵ *MSC Mediterranean Shipping Co v. Cottonex* [2015] EWHC 283 (Comm).

²⁶⁶ Shengan Jia an Haiyang Yu, *οπ.π.*, p.326.

²⁶⁷ M Stathopoulos, A Karampatzos, *οπ.π.*, p.114.

²⁶⁸ Μ. Σταθόπουλος, «Γενικό Ενοχικό Δίκαιο», 5η έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλα, 2018, σελ 136.

²⁶⁹ Μ. Σταθόπουλος, *οπ.π.*, σελ 137.

²⁷⁰ Βλ. ΑΚ 519.

²⁷¹ M Stathopoulos, A Karampatzos, *οπ.π.*, p.114-115.

εγχειριδίου χρήσης κάποιας συσκευής, υποχρεώσεις που αποσκοπούν στη προστασία του άλλου μέρους κατά την εκτέλεση της σύμβασης και τρίτον, κάποιες υποχρεώσεις εμπιστοσύνης προς το άλλο μέρος για την εκτέλεση της σύμβασης.

Ενδιαφέρον ωστόσο παρουσιάζει στο σημείο αυτό, η προσέγγιση του αγγλικού δικαίου ως προς τη καλή πίστη και το γενικότερο καθήκον αυτής. Στο Ελληνικό σύστημα όπως αναφέρθηκε, αυτή ρητά επιβάλλεται από τον Αστικό κώδικα. Αντίθετα στο Αγγλικό δίκαιο, ο κανόνας είναι πως δεν υφίσταται υποχρέωση να δρα κάποιος καλή τη πίστη²⁷². Τίθεται λοιπόν το ερώτημα, μήπως οι implied terms, οι οποίοι ιδίως εισάγονται από το δικαστήριο (δηλαδή implied by fact και by law), έχουν έναν ρόλο αντίστοιχο με τη καλή πίστη, συμπληρώνοντας κενά της σύμβασης και υποχρεώνοντας τα μέρη σε μια έμμεση καλόπιστη συμπεριφορά. Στο αγγλικό δίκαιο, οι λύσεις που παρέχονται μέσω των implied terms, παρουσιάζουν ομοιότητα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη καλή πίστη²⁷³. Ιδίως, αν αυτό παρατηρηθεί από μια «εκ του αποτελέσματος» οπτική.

Το σημείο στο οποίο πρέπει να γίνει διαχωρισμός, είναι η ερμηνεία της σύμβασης κατά το αγγλικό δίκαιο και οι implied terms. Η βασική γραμμή κατά το αγγλικό δίκαιο, είναι πως η ερμηνεία έχει να κάνει με ρητούς όρους, με όρους που ήδη υφίστανται, ενώ η εισαγωγή ενός implied term, αφορά αυτό που δεν υφίσταται κατά κυριολεξία στη σύμβαση²⁷⁴. Το πρόβλημα ωστόσο τίθεται εάν το δικαστήριο είχε ως εργαλεία μόνον στην ερμηνεία και δεν είχε περεταίρω περιθώριο, να εξακριβώσει πραγματικά τη βούληση των μερών όταν η σύμβαση συναπτόταν²⁷⁵. Μέσω των implied terms, το δικαστήριο, έχει τη ευχέρεια, να προσδιορίσει την εύλογη βούληση των μερών κατά τη σύναψη της σύμβασης²⁷⁶ και με σαφή και αυστηρά διατυπωμένα κριτήρια να εισαγάγει κάποιον implied term.

Παρόλα αυτά, θα πρέπει να επισημανθεί, πως η πάγια πεποίθηση της αγγλικής νομολογίας²⁷⁷, όπως εκφράζεται και σε νεότερες αποφάσεις, είναι πως η ερμηνεία της σύμβασης και η διαδικασία εισαγωγής ενός implied term, είναι δυο διακριτές διαδικασίες και δεν πρέπει να συγχέονται παρά το γεγονός ότι παρουσιάζουν κοινά σημεία. Αποτελεί μια έκφανση της πεποίθησης κατά το αγγλικό δίκαιο, πως ο δικαστής δεν είναι εκεί για να ξαναγράψει τη σύμβαση ή να της προσδώσει άλλο περιεχόμενο.

²⁷² B.Zeller, «Good Faith - Is it a Contractual Obligation?», Bond Law Review, Volume 15 Issue 2, 2003, p.215.

²⁷³ Ε. Βόγκλης, «Διάγνωση και πλήρωση των κενών στις συμβάσεις», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2015, σελ. 43.

²⁷⁴ J.Chitty, *οπ.π.*, para 16-003.

²⁷⁵ C.Wenrui, *οπ.π.*, p 2.

²⁷⁶ C.Wenrui, *οπ.π.*, p 3.

²⁷⁷ Marks & Spencer Plc v BNP Paribas Securities Services Trust Co (Jersey) Ltd [2015] UKSC 72, [2016] A.C. 742.

6. Κεφάλαιο 2^ο Η τοποθέτηση κατά λειτουργία των implied terms στο ελληνικό ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο

6.1 Οι συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου υπό το φως του ελληνικού δικαίου και ερμηνεία

Στο παραπάνω κεφάλαιο εξετάστηκε η θέση των implied terms, αλλά και η συγκριτική προσέγγιση αυτών, σε σχέση με το γενικό συμβατικό δίκαιο και τον ελληνικό Αστικό Κώδικα. Στη παρούσα παράγραφο, θα εξεταστεί η ειδικότερη έκφανση του ζητήματος αυτού, στο ιδιωτικό Ναυτικό Ελληνικό Δίκαιο. Όσον αφορά το τελευταίο, αυτό κωδικοποιείται στον λεγόμενο ΚΙΝΔ, όπως αυτός έχει μάλιστα πρόσφατα τροποποιηθεί και ισχύει²⁷⁸.

Σχετικά με τη σχέση ΑΚ και ΚΙΝΔ, εφαρμόζεται η αρχή πως το ειδικότερο νομοθετικό καθεστώς υπερισχύει του γενικότερου. Έτσι λοιπόν προκειμένου να δούμε το πως ρυθμίζεται μια σύμβαση εκμετάλλευσης πλοίου, θα ανατρέξουμε αρχικά στον ΚΙΝΔ. Εφόσον απαιτηθεί, σε περίπτωση που οι οικείες διατάξεις δεν παρέχουν λύση στο νομικό πρόβλημα, τότε με ανάλογη εφαρμογή θα μεταβούμε στις διατάξεις του ΑΚ.

Ο ΚΙΝΔ, περιλαμβάνει διατάξεις που ρυθμίζουν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των μερών, στις κύριες συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου, δηλαδή τη θαλάσσια μεταφορά και τη ναύλωση. Όσον αφορά τη θαλάσσια μεταφορά, σύμφωνα με τα άρθρα 118 και 132 ΚΙΝΔ. Αυτή διέπεται από τους ΚΧΒ. Στο μέτρο λοιπόν αυτό, η Διεθνής σύμβαση θα καθορίσει τα όρια και τις υποχρεώσεις των μερών και επομένως δεν θα υφίσταται κάποιος χώρος για implied term, καθώς οι κανόνες αναγκαστικού δικαίου που ισχύουν για τη θαλάσσια μεταφορά υπερισχύουν. Όσον δε αφορά τη δεύτερη σύμβαση εκμετάλλευσης πλοίου, αυτή της ναύλωσης, αυτή ρυθμίζεται από γενικούς όρους για τη ναύλωση αλλά και ειδικότερους για τη κάθε μια από τις τρεις κατηγορίες (ναύλωση κατά χρόνο, κατά ταξίδι και ναύλωση γυμνού σκάφους. Στους γενικούς όρους αυτής, το άρθρο 75 ορίζει πως κατά την ερμηνεία αυτής αναζητείται η αληθινή βούληση των μερών, όπως αυτή δηλώθηκε στη σύμβαση, με λήψη υπόψη της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών στην οικεία αγορά. Ακόμη, τονίζεται πως σε περίπτωση αντίφασης των όρων της σύμβασης, προκρίνεται η ερμηνεία που διασφαλίζει την ενότητα της σύμβασης.

Το παραπάνω φυσικά, θα πρέπει να συνδυαστεί με το βασικό κανόνα που διαγράφει ρητά ο ΚΙΝΔ στο άρθρο 73, πως το περιεχόμενο της σύμβασης καθορίζεται ελεύθερα από τα μέρη. Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση αυτού²⁷⁹, η διατύπωση του άρθρου αυτού επιχειρεί στο προσδιορισμό της αληθινής βούλησης των μερών, όπως αυτή δεσμευτικά έχει δηλωθεί στους όρους του ναυλοσυμφώνου. Η γενική έννοια της καλής πίστης του άρθρου 288 ΑΚ σε συνδυασμό με τα άρθρα 173 και 200 ΑΚ, εκφράζονται κατά τρόπο προσαρμοσμένο στις ιδιαιτερότητες της σύμβασης ναύλωσης. Με μια από τις βασικότερες ιδιαιτερότητες, να είναι η ταχύτητα με την οποία οι εν λόγω συμβάσεις διαπραγματεύονται και εν τέλη συνάπτονται. Επομένως παρά τους λεπτομερείς και ρητούς όρους, δεν είναι απίθανο να προκύψει ζήτημα ερμηνείας της σύμβασης

²⁷⁸ Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Νόμος 5020/ 2023 (ΦΕΚ Α' 29/15-02-2023). Με τη συντομογραφία ΚΙΝΔ, γίνεται αναφορά στο ισχύον καθεστώς. Σε διάκριση με το τελευταίο, θα χρησιμοποιείται ο όρος παλαιός ΚΙΝΔ για το προισχύσαν καθεστώς.

²⁷⁹ Διαθέσιμη σε https://www.hellenicparliament.gr/Nomothetiko-Ergo/Anazitisi-NomothetikouErgou?law_id=6f852d2f-70b6-48cd-8532-af9a018109df

αυτής. Αντίστοιχα, το αγγλικό δίκαιο, προσανατολισμένο στην αυστηρή γραμματική ερμηνεία²⁸⁰ επιτάσσει²⁸¹: την απόδοση της συνήθους εμπορικής σημασίας, την σύμπλευση των συμπερασμάτων με τη επιχειρηματική λογική και τη λήψη υπόψιν του ερμηνευτικού αποτελέσματος που συνάδει καλύτερα με τη τελευταία. Ο ΚΙΝΔ ωστόσο, έχει εισαγάγει έμμεσα όλα τα παραπάνω μέσω του άρθρου 75 ΚΙΝΔ και των ερμηνευτικών οδηγιών που προβλέπει.

Όσον αφορά ωστόσο το συσχετισμό implied term και παρεπόμενων υποχρεώσεων, μπορούν να ειπωθούν τα ακόλουθα. Υπό το καθεστώς του παλαιού ΚΙΝΔ, υπήρχαν παρεπόμενες υποχρεώσεις από τη πλευρά του ναυλωτή, οι οποίες θα μπορούσαν να εξάγονται και βάση της αρχής της καλής πίστης της ΑΚ 288²⁸². Αυτές αφορούσαν τη προσκόμιση πραγμάτων, τη παράδοση εγγράφων, την απόδειξη παραλαβής του φορτίου και τα διακριτικά σημεία του φορτίου. Επρόκειτο δηλαδή μια κατηγορία παρεπόμενων υποχρεώσεων, οι οποίες εκ του νόμου προβλεπόταν ως τέτοιες. Πλέον, έχουν αποσαφηνιστεί εντός των υποχρεώσεων του ναυλωτή.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης, το πως ο ΚΙΝΔ, αντιμετωπίζει ορισμένες από τις υποχρεώσεις που θεωρήθηκαν implied από την αγγλική νομολογία. Όσον αφορά τη θαλάσσια μεταφορά, οι βασικότερες implied χαρακτήρα υποχρεώσεις του φορτωτή έχουν ρητά ορισθεί εντός του ΚΙΝΔ. Ειδικότερα, τα άρθρα 140 και 142 ΚΙΝΔ, ορίζουν την υποχρέωση για καταβολή ναύλου και αντίστοιχα για μη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Κατά τα λοιπά, για τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, εφαρμόζονται οι ΚΧΒ. Τονίζεται, πως και οι implied terms ακόμα και για τα παραπάνω ζητήματα, υπόκειται στους ρητούς όρους.

Αντίστοιχη φαίνεται να είναι και η κατάσταση όσον αφορά ειδικότερα τη κάθε μορφή ναύλωσης. Ο ΚΙΝΔ για αυτή, προβλέπει ειδικότερες ρυθμίσεις για τη κάθε μορφή. Ξεκινώντας από τη διάταξη 79 ΚΙΝΔ, διαγράφεται ρητά η υποχρέωση του εκναυλωτή για επίδειξη προσήκουσας επιμέλειας για παροχή αξιόπλου πλοίου πριν και κατά την έναρξη του πλου, μια υποχρέωση που ανήκει στον πυρήνα των implied υποχρεώσεων. Ομοίως και η υποχρέωση παράδοσης του φορτίου στο ναυλωτή. Στη ναύλωση κατά χρόνο, η implied υποχρέωση εκναυλωτή για εκτέλεση πλόων χωρίς υπαίτια καθυστέρηση ενσωματώνεται στο άρθρο 94 ΚΙΝΔ. Στη ναύλωση κατά ταξίδι, συναντώνται υπό ρητή μορφή οι implied υποχρεώσεις για ετοιμότητα προς φόρτωση υπό το άρθρο 100 ΚΙΝΔ, μη παρέκκλισης από τη πορεία με βάση το 102 ΚΙΝΔ. Ομοίως, και για τη ναύλωση γυμνού σκάφους το άρθρο 108 ΚΙΝΔ, αντανακλά implied υποχρέωση.

Παρατηρούμε λοιπόν, πως οι θεμελιώδεις implied υποχρεώσεις, για τις κύριες συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου, βρίσκονται εντός των άρθρων του ΚΙΝΔ. Στο αγγλικό δίκαιο, που στηρίζεται στο νομολογιακό προηγούμενο, οι implied terms διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για την εμπορική λειτουργία της σύμβασης. Ιδίως για όσους το δικαστήριο έχει εισαγάγει. Σε κάθε περίπτωση όμως, η αφετηρία είναι οι ρητοί όροι της σύμβασης. Όταν εφαρμοστέο τυγχάνει το ελληνικό δίκαιο και άρα κατ'επέκταση ο ΚΙΝΔ, οι υποχρεώσεις οι οποίες υπό το αγγλικό δίκαιο θα μπορούσαν να εισαχθούν ως implied, προβλέπονται ρητά. Αν όχι, τότε η επιβαλλόμενοι από τον ίδιο τον ΚΙΝΔ ερμηνευτικοί κανόνες, θα οδηγήσουν κατ' αποτέλεσμα στην ορθή έκφραση της βούλησης των μερών. Το αγγλικό δίκαιο ωστόσο, με την αυστηρή γραμματική ερμηνεία, δεν θα μπορούσε μέσω της ερμηνείας της σύμβασης να προσδώσει αν απαιτηθεί τη βούληση των

²⁸⁰ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, *οπ.π.*, σ.432 επ.

²⁸¹ Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, *οπ.π.*, σ.433.

²⁸² Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλας, Δ έκδοση, 2021, σελ. 243.

μερών – ιδίως αν είναι προφανές ότι θα έπρεπε να υπήρχε κάποιο όρος, ο οποίος δεν υπάρχει αλλά τα μέρη το ήθελαν. Επομένως μέσω των implied terms, το αγγλικό δικαστήριο μπορεί να αποδώσει στη σύμβαση την εμπορική χρησιμότητα και πρόθεση που πραγματικά είχαν τα μέρη. Με αντίβαρο φυσικά αυστηρά κριτήρια εισαγωγής implied term, το δικαστήριο μπορεί ελαφρά να «ξεφύγει» από την αυστηρή προσκόλληση στους ρητούς όρους – πάντοτε ωστόσο με σκοπό τη συμπλήρωση κάποιου κενού.

Συμπεράσματα - Επίλογος

Αναφερόμενοι σε συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου, αντιλαμβανόμαστε κατ' ελάχιστο κάποιο γραπτό κείμενο με ρητές προβλέψεις, σχετικά με τις υποχρεώσεις, τα δικαιώματα των μερών αλλά και άλλες ειδικότερες προβλέψεις. Αυτό άλλωστε επιτάσσει η ανάγκη και επιθυμία για ασφάλεια των συναλλαγών και εμπορική βεβαιότητα. Τι συμβαίνει όμως σε περίπτωση όπου κάποιος όρος δεν υπάρχει με ρητή μορφή αλλά παράλληλα είναι τόσο αναγκαίος για τη λειτουργία της σύμβασης ή είναι τόσο εμφανές πως τα μέρη θα τον είχαν συμπεριλάβει; Δοθέντος πως ο κανόνας στις προαναφερθείσες συμβάσεις είναι πως εφαρμοστέο δίκαιο σε αυτές, είναι το αγγλικό δίκαιο, η σιωπή σχετικά με τους όρους στις εν λόγω συμβάσεις, μπορεί πράγματι να είναι «χρυσός».

Η ανά χείρας εργασία, επιχείρησε προσεγγίσει και να αποτιμήσει κριτικά την έννοια, το σκοπό και την ερμηνεία των implied terms, στις συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου. Για την ορθή συστηματικά προσέγγιση του ζητήματος, δοθέντος πως πρόκειται για νομικό θεσμό άγνωστο στο ελληνικό δίκαιο, αναλύθηκε το γενικό καθεστώς τους. Απαντώντας στην έννοια των implied terms, εξετάστηκαν οι τρόποι εισαγωγής τους. Αυτό κατέδειξε τη πρωταρχική σημασία των ρητών όρων για τη σύμβαση, με τη προσήλωση του Άγγλου δικαστή στο γράμμα της σύμβασης. Αποτελεί το σημείο αφετηρίας, μόνο εφόσον κάτι δεν έχει προβλεφθεί καθόλου, σε συνδυασμό με αυστηρά νομολογιακά κριτήρια, πιθανώς να μπορέσει να θεωρηθεί ως implied term.

Στο ειδικότερο πεδίο των συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου παρατηρήθηκε πως υφίστανται implied terms σε ένα μεγάλο εύρος αυτών. Ωστόσο παρατηρήθηκε, μια φαινομενικά αντιφατική κατάσταση, για την οποία συνέβαλλαν δυο παράμετροι. Αφενός ότι η σύγχρονη εδραιωμένη συναλλακτική πρακτική, στηρίζεται επί το πλείστο σε πρότυπες και προδιατυπωμένες συμβάσεις εκμετάλλευσης πλοίου, οι οποίες προβλέπουν ρητά με σαφήνεια και λεπτομέρεια υποχρεώσεις και δικαιώματα των μερών. Αφετέρου, πως παρά το παραπάνω γεγονός, συνεχίζουν να υπάρχουν νομολογικές υποθέσεις ναυτικών διαφορών που αφορούν τους implied terms. Ο συνδυασμός των 2 άνωθεν παραμέτρων αιτιολογείται από τη ταχύτητα των συναλλαγών στο εν λόγω πεδίο δραστηριότητας, αλλά και τη μη ύπαρξη απόλυτης διαπραγματευτικής ισότητας των μερών.

Παρόλα αυτά παρατηρήθηκε πως οι πρότυπες και προδιατυπωμένες συμβάσεις, έχουν λάβει υπόψη την πλειοψηφία των implied terms αυτών. Αποτελεί μια ένδειξη, πως τα συναλλασσόμενα μέρη και συμβαλλόμενα μέρη, δεν επιθυμούν υποχρεώσεις πέρα των όσων έχουν αναλάβει. Επιχειρώντας να καταναείμουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο εκ των προτέρων μέσω του καθορισμού της σύμβασης, η πιθανή εισαγωγή κάποιου implied term από το δικαστήριο, ίσως αποτελεί κίνητρο για ορθότερη, σαφέστερη και επιμελέστερη κατάρτιση συμβάσεων, ιδίως στο πεδίο των συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου.

Βιβλιογραφία²⁸³

- A.Burrows, «A Casebook on Contract», Hart Publishing, 2007.
- A.Hussam Kassem, «The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development», Swansea University, 2006.
- A.Tariq, «A critical analysis of the implied obligation against unjustified deviation: Is the rule still relevant to the modern law on carriage of goods by sea?», University of Huddersfield, 2015.
- B.Zeller, «Good Faith - Is it a Contractual Obligation?», Bond Law Review, Volume 15 Issue 2, 2003.
- C.Wenrui, «The Relationship between a Duty of Good Faith and Implied Terms in English Contract Law», Exeter Student Law Review, vol. 1, no. 1, May 2015.
- Carver on Charterparties, Sweet and Maxwell, 2nd Edition, 2020.
- E.McKendrick, «Contract Law, Text, Cases, and Materials», Oxford University Press, 9th Edition, 2020.
- F.Wilmot-Smith, «Express and Implied Terms», Oxford Journal of Legal Studies 2023, Vol. 43, No. 1, 2023.
- G.Treitel, «The Law of Contract», 10th edition, Sweet & Maxwell, London, 1999.
- H.Wærsted Bjørnstad, «ENTIRE AGREEMENT CLAUSES», Uio, 2007.
- J.Beatson, A.Burrows, J.Cartwright, «Anson's Law of contract», Oxford university press, 2020.
- J.Chitty, «Chitty on Contracts», Sweet & Maxwell, 2022.
- J.Cooke, A.Taylor, J.Kimbal, D.Martwoski, L.Lambert, «Voyage Charters», 4th Ed., Informa Routledge, 2014.
- J.McCunn, «Belize It or Not: Implied Contract Terms in Marks and Spencer v BNP Paribas», 79 M.L.R., 2016.
- J.O'Sullivan, «Silence Is Golden: Implied Terms in the Supreme Court», Cambridge Law Journal, vol. 75, no. 2, July 2016.
- J.Wilson, «Carriage of Goods by Sea», 7th Edition, Longman, 2010.
- Kate Lewins, «International Carriage of Passengers by Sea», Sweet & Maxwell, 2016.
- LJ Lewison, «The Interpretation of contracts», 7th Edition, Sweet & Maxwell, 2023.
- M.Davis, «Bareboat Charters», 2nd Edition, Routledge, 1998.
- M.Pavliha, «Implied Terms of Voyage Charters», Institute of Comparative Law Faculty of Law, McGill University. Montreal, 1991.
- M.Stathopoulos, A. Karampatzos, «Contract Law in Greece», 3rd Edition, Wolters Kluwer, 2014.

²⁸³ Ταξινομημένα κατά αύξουσα αλφαβητική σειρά.

N.Andrews, «Contract Rules.Decoding English Law», Intersentia, 2016.

P.Todd, «Principles of the carriage of goods by sea», Routledge, 2016.

R.Austen-Baker, «Implied Terms in English Contract Law», Edward Elgar Publishing Limited, 2011.

S.Baughen, «Shipping Law», 7th Edition, Routledge, 2018.

S.Girvin, «Carriage of Goods by Sea», 3rd Edition, Oxford, 2022.

S.Rainey, «The Law of the Tug and Tow and offshore contracts», 4th Edition, Informa law, 2022.

Scrutton LJ, «Charterparties and Bills of Lading», 24th Edition, Sweet and Maxwell, 2021.

Shengan Jia an Haiyang Yu, «Shipowner’s Implied Obligations in a Charterparty Relating to Lien on Cargo: English and Chinese Law Perspectives», Springer, 2022.

Y.Baatz, «Maritime Law», Fifth Edition, Informa Law, 2021.

Α.Αντάπασης, Λ.Αθανασίου, «Ναυτικό Δίκαιο», Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

Αστ.Γεωργιάδης, «Ενοχικό Δίκαιο», 5η έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλα, 2007.

Ι.Ρόκκας, Γ.Θεοχαρίδης, «Ναυτικό Δίκαιο», Δ΄ Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2021.

Μ. Σταθόπουλος, «Γενικό Ενοχικό Δίκαιο», 5η έκδ., Εκδόσεις Σάκκουλα, 2018.

Ε. Βόγκλης, «Διάγνωση και πλήρωση των κενών στις συμβάσεις», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2015.

Νομολογία²⁸⁴

Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo SA and Anr (1998) 2 Lloyd’s Rep. 39.

AIC LTD v MARINE PILOT LTD [2007] 2 Lloyd's Rep. 101.

Alize 1954 -v- Allianz Elementar Versicherungs AG, The CMA CGM Libra [2020] EWCACiv 293.

Atkins International H.A. v Islamic Republic of Iran Shipping Lines (The “A.P.J. Priti”) [1987] 2 Lloyd’s Rep 37.

Attorney General of Belize v Belize Telecom Ltd [2009] UKPC 10.

B.P. Refinery (Westernport) Proprietary Ltd v Shire of Hastings (Victoria) [1977] UKPC 13.

Brass v Maitland (1856) 6 E&B 470.

²⁸⁴ Ταξινομημένα κατά αύξουσα αλφαβητική σειρά.

C N MARINE INC. v. STENA LINE A/B AND REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT (NO. 2).

Canadian Transport v Court Line Ltd [1940] 3 All ER 112.

Crema v Cenkos Securities Plc EWCA Civ 1444.

Duval v 11–13 Randolph Crescent Ltd [2020] UKSC 18.

Effort Shipping Co Ltd v Linden Management SA (The Giannis NK) [1998] 1 AC 605

Exxonmobile Sales and Supply Corp v Texaco Ltd (The Helene Knutsen) [2003] EWHC 1964 (Comm), [2003] 2 Lloyd's Rep. 686

Freeman v Taylor [1846] 8 Bingham 124

HARMONY SHIPPING CO. S.A. v. SAUDI-EUROPE LINE LTD [1981] 1 Lloyd's Rep. 377.

Henderson v Stevenson (1875) L.R. 2 Sc.470.

HongKong Fir Shipping Co. Ltd v Kawasaki Jisen kaisha Ltd [1962] 2 Q.B. 26.

Howard Marine and Dredging Co Ltd v A Ogden & Sons (Excavations) Ltd [1978] QB 574.

Kopitoff v Wilson (1876) 1 QBD 377, 380.

Lensen Shipping v Anglo-Soviet Shipping (1935) 52 Lloyd's Rep. 141 (C.A.).

Liverpool City Council v Irwin [1977] AC 239.

Louis Dreyfus and Co. v Lauro (the "Verbania") [1938] 60 L.L. Rep 94.

M/V Pacific Pearl Co Ltd v Osios David Shipping Inc [2022] EWCA Civ 798.

Mackie Motors (Brechin) Ltd v RCI Financial Services Ltd [2022] EWHC 1942.

Marks & Spencer Plc v BNP Paribas Securities Services Trust Co (Jersey) Ltd [2015] UKSC 72, [2016] A.C. 742.

MSC Mediterranean Shipping Co v. Cottonex [2015] EWHC 283 (Comm).

Naviera Mogor S.A. v Société Metallurgique De Normandie (The "Nogar Marin") [1987] 1 Lloyd's Rep 456; [1988] 1 Lloyd's Rep 412.

Philips Electronique Grand Public SA v British Sky Broadcasting Ltd [1995] E.M.L.R. 472.

Picture Library Ltd v. Stiletto Visual Programmes Ltd [1989] Q.B. 433.

Reardon Smith Line Ltd V Australian Wheat Board [1953] 1 Lloyd's Rep 131; [1954] 2 Lloyd's Rep 148.

Reardon Smith Line v Baltic & Black Sea Insurance [1939] AC 562.

Reigate V Union Manufacturing (Ramsbottom) Ltd [1918] 1 KB 592.

Robertson v Amazon Tug and LighterageCo (1881) 7QBD 598.

Scally v. Southern Health and Social Services Board [1992] 1 AC 294.

Scaramanga & Co v Stamp (1880) 5 C.P.D. 259.

Shirlaw v Southern Foundries (1926) Ltd [1939] 2 KB 206.

Sig. Bergesen DY v Mobil Shipping and Transportation Co. [1993] 2 Lloyds Rep 453.

Steel v The State Line Steamship Company (1877–8) LR 3 App Cas 72.

The “Democritos” (1976) 2 Lloyd’s Rep 149.

The Diana Prosperity or Reardon Smith Line Ltd v Yngvar Hansen-Tangen and Sanko SS & Co Ltd [1976] 1 WLR 989.

The Eagle [1977] 2 Lloyd’s Rep.70.

The Eastern City [1958] 2 Lloyd’s Rep 12.

The Evia (No. 2) [1983] 1 A.C. 736.

The Island Archon [1994] 2 Lloyd’s Rep. 227.

The Julia (1861) Lush 224; 14 Moo PC 210.

The Minnehaha (1861) Lush 335; 15Moo PC 133.

The Moorcock (1889) 14 PD 64.

The Unique Mariner [1978] 1 Lloyds Rep 438.

The West Cock[1911] P23.

The White Rose [1969] 2 Lloyd’s Rep 52.

The Undaunted (1886) 11 PD 46.

Yam Seng Pte Ltd v. International Trade Corp Ltd [2013] EWHC 111 (QB).