

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Πειραιάς, 2013

Επιμέλεια ύλης

ΚΟΥΚΙΟΣ Β. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ, Msc

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α΄

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΚΕΣΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Περιεχόμενα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1.1. Τύποι ναυλοσύμφωνων.....	7
1.2. Κατηγορίες ναυλοσύμφωνων	8
1.3. Όροι ναυλοσύμφωνων	11
1.4. Παραίτηση δικαιώματος ακύρωσης του ναυλοσύμφωνου.....	12
1.5. Ματαίωση του ναυλοσύμφωνου.....	13
1.6. Υπονοούμενοι όροι και συμβατικές υποχρεώσεις στα συμβόλαια μεταφοράς.....	14
1.6.1. Υποχρέωση Αξιοπλοίας.....	14
1.6.2. Υποχρέωση του πλοιοκτήτη να εκτελέσει το ταξίδι χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις	17
1.6.3. Υποχρέωση μη παρέκκλισης	18
1.6.4. Υποχρέωση φόρτωσης μη επικίνδυνων φορτίων	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΝΑΥΛΩΣΗ ΑΝΑ ΤΑΞΙΔΙ	23
2.1. Προκαταρκτικό ταξίδι.....	23
2.1.1. Ακυρωτικός όρος.....	24
2.2. Διαδικασίες φόρτωσης.....	26
2.2.1. Σταλίες.....	31
2.2.2. Αναστολή του χρόνου φόρτωσης-εκφόρτωσης	32
2.2.3. Ολοκλήρωση της Φόρτωσης.....	34
2.2.4. Arrived ship	34
2.2.5. Το πλοίο έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση.....	37
2.2.6. Το ζήτημα των επισταλιών (Demurrage).....	39
2.3. Το ενδιάμεσο ταξίδι.....	40
2.4. Διαδικασίες εκφόρτωσης.....	41
2.4.1. Παράδοση του φορτίου.....	42
2.5. Ναύλος.....	44
2.5.1. Ναύλος πληρωτέος κατά την παράδοση του φορτίου.....	44
2.5.2. Ναύλος lump sum	46
2.5.3. Ναύλος advance	47
2.5.4. Ναύλος pro rata.....	48
2.5.5. Ναύλος back (freight)	48
2.5.6. Νεκρός ναύλος.....	49
2.5.7. Ποιος πληρώνει ναύλο	49
2.5.8. Ποιος δικαιούται ναύλο	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ	52
3.1. Γενικές παρατηρήσεις	52
3.2. Περιγραφή του πλοίου	52
3.3. Ταχύτητα και κατανάλωση καυσίμων του πλοίου	53
3.4. Συντήρηση του πλοίου	53
3.5. Γεωγραφικά όρια.....	54
3.6. Το φορτίο	54

3.7. Περίοδος της ναύλωσης	55
3.8. Παράδοση πλοίου (delivery)	55
3.9. Ασφαλείς λιμένες (safe ports).....	56
3.10. Πληρωμή του ναύλου (payment of hire).....	58
3.11. Δικαίωμα ανάκλησης του πλοίου (right of withdrawal)	60
3.12. Περιπτώσεις Off-hire	62
3.13. Αποζημίωση πλοιοκτήτη (employment and indemnity)	64
3.14. Επαναπαράδοση του πλοίου (redelivery)	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ.....	71
4.1. Ιστορική αναδρομή	71
4.2. Λειτουργίες της φορτωτικής	72
4.3. Σχέσεις ναυλοσύμφωνου και φορτωτικής.....	74
4.4. Η Φορτωτική ως απόδειξη των όρων της σύμβασης ναύλωσης	74
4.5. Η φορτωτική ως έγγραφος τίτλος	76
4.6. Η φορτωτική ως απόδειξη παραλαβής των αγαθών	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ.....	81
5.1. Κατά το εθιμικό δίκαιο (by common law)	81
5.2. Κατά τους όρους του συμβολαίου (by express terms of the contract)	82
5.3. Κατά συνθήκη (by statute)	86
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ	89

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

1. Bentsen v. Taylor [1893] 2QB 274 CA.
2. Efploia Shipping Corpn v. Canadian Transport, the Pantanassa [1958] 2 Lloyds Rep. 449 QBD.
3. Pust v. Dowie [1864] 5 B&S 20.
4. Ocean Tramp Tankers v. Sovfracht V/O, the Eugenia [1964] 2 QB 226.
5. Jackson v. Union Marine Insurance [1874] LR 10 CP 125.
6. The Vortigern [1899] P 140.
7. Stanton v. Richardson [1874] LR 9 CP 390.
8. Seville Sulphur v. Colvils [1888] 25 SLR 437.
9. Nelson Line v. James Nelson [1908] AC 16 [1904-7] All ER Rep. 244 HL.
10. M'Andrew v. Adams [1834] 1 Bing NC 29.
11. Kish v. Taylor [1912] AC 604.
12. Scaramanga v. Stamp [1880] 5 CPD 295.
13. J. Thorley v. Orchis [1907] 1 K.B. 660 CA
14. Mitchell v. Steel [1916] 2 K.B. 610.
15. Palm Shipping Inc. v. Vitol SA, The Universal Monarch [1988] 2 Lloyd's Rep 483 QBD.
16. Unitramp v. Garnac Grain, the Hermine [1979] 1 Lloyd's Rep 212 CA.
17. Mitsui OSK Lines v. Garnac Grain Co, the Myrtos [1984] 2 Lloyds Rep. 449 QBD.
18. Cheikh Boutros Selim El-Khoury v. Ceylon Shipping Lines, The Madeleine [1967] 2 Lloyd's Rep 224 QBD.
19. Smith v. Dart [1884] 14 QBD 105.
20. Gordon SS v. Moxey Savon [1913] 18ComCas 170.
21. Esposito v. Bowden [1857] 27 LJ QB 17.
22. Grant v. Coverdale, Todd & Co [1884] 9 App Cas 470.
23. Hunter v. Fry [1819] 2 B & Aid 421.
24. Cole v. Meek [1864] 33 LJCP 183.

25. Cuthbert v. Cumming [1855] 11 Exch. 405.
26. Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food [1963] AC 691 [1963] 1 All ER 545 HL
27. Pilgrim Shipping Co v. State Trading Corp of India, The Hadjitsakos [1975] 1 Lloyds Rep. 356 CA.
28. Dahl v. Nelson, Dolkin, the Varing [1931] P 79 at 87, per Scrutton.
29. S G Embiricos v. Tradax International SA, the Azuero [1967] 1 Lloyd's Rep 464 QBD.
30. EL Oldendorff & Co GmbH v. Tradax Export SA, The Johanna Oldendorff [1973] 2 Lloyds Rep. 285.
31. Zim Israel Navigation v. Tradax Export SA, the Timna [1970] 2 Lloyd's Rep 409 QBD.
32. Stag Line v. Board of Trade [1950] 2 KB 194.
33. Shipping Developments Corpn SA v. Sojuzneftexport V/O, the Delian Spirit [1971] 1 Lloyd's Rep 506 CA.
34. Compania Naviera Azuero v. British Oil and Cake Mills Ltd [1957] 2 QB 293
35. Christensen v. Hindustan Steel [1971] 1 Lloyd's Rep 395 QBD.
36. Gem Shipping of Monrovia v. Babanaft (Lebanon) SARL, The Fontevivo [1975] 1 Lloyds Rep. 339.
37. The Amstelmolen [1961] 2 Lloyd's Rep 1 CA.
38. Induna SS v. British Phosphate Comrs, The Loch Dee [1949] 2 KB 430.
39. Margaro is Navigation Agency v. H. Peabody [1965] 1 Q.B. 300.
40. Asfar v. Blundell [1896] 1 QB 123.
41. Thomas v. Harrowing SS Co [1915] AC 58.
42. De Silvale v. Kendall [1815] 4 M & S 37.
43. St Enoch Shipping v. Phosphate Mining [1916] 2 KB 624.
44. Cargo ex Argos [1873] 42 LJ Adm 1.
45. Cosmos Bulk Transport v. China National Foreign Trade, The Apollonius [1978] Lloyds Rep. 53 QBD 2.

46. Hong Kong Fir Shipping v. Kawasaki Kisen Kaisha [1962] QB 26.
47. Grace G W v. General Steam Navigation [1950] 2 KB 353.
48. Kodros Shipping v. Empresa Cubana de Fletes, The Evia No2 [1982] 2 Lloyds Rep. 307 HL.
49. Ove Skou v. Rudolf A Oetker, The Arctic Skou [1985] 2 Lloyds Rep. 478 QBD.
50. Afvos Shipping v. R Pagman and F Lli, The Afvos [1983] 1 Lloyds Rep. 335 HL.
51. Tankexpress A/S v. Compagnie Financiere Beige de Petroles, The Petrofina [1949] AC 76.
52. Awilco A/S v. Fulvia SpA di Navigazione, The Chikuma [1981] 1 Lloyds Rep. 371 HL
53. Mardorf Peach v. Attica Sea Carriers corpn of Liberia, The Laconia [1977]
54. AC Hogarth v. Miller [1981] AC 48 HL.
55. Sidermar SpA v. Apollo Corpn, The Apollo [1978] 1 Lloyds Rep. 200 QBD
56. The Reachbank [1967]
57. Larrinaga SS v. R [1945] AC 246.
58. Helsingfors SS v. Rederiaktiebolaget Rex, The White Rose [1969] 2 Lloyds Rep. 52 QBD.
59. Milburn v. Jamaica Fruit [1900]
60. Reardon Smith Line v. Sanko Steamship, The Sanko Honour [1985] 1 Lloyds Rep. 418 QBD.
61. Mammoth Bulk Carriers v. Holland Bulk Transport BV, The Captain Diamantis [1978] 1 Lloyds Rep. 346 CA.
62. Timber Shipping v. London Freighters [1971]
63. Alma Shipping Corpn of Monrovia v. Mantovani, The Dione [1975] 1 Lloyds Rep. 115 CA.
64. The Ardennes [1951] 1 KB 55.
65. Sanders Bros v. Maclean [1883] 11 QBD 327.

66. Grant v. Norway [1851] 10 CB 665.
67. Canadian Dominion Sugar v. Canadian National Steamships [1947] AC 46
68. Cox v. Bruce [1886] 18 QBD 147.
69. Siordet v. Hall [1823] 4 Bing 607.
70. Spence v. Chodwick [1847] 10 Q.B. 517.
71. Nobel's Explosives v. Jenkins [1896] 2 Q.B. 326.
72. DeRothschild v. Roval Mail [1852] 7 Ex. 724

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όταν ένας πλοιοκτήτης, είτε άμεσα είτε μέσω ενός πράκτορα, αναλαμβάνει να μεταφέρει αγαθά διά θαλάσσης, ή να προσφέρει το πλοίο του για αυτόν το σκοπό, η συμφωνία αποκαλείται συμβόλαιο μεταφοράς (contract of affreightment). Τέτοιου είδους συμβόλαια δύνανται να παίρνουν διάφορες μορφές, πιο γνωστές από όλες είναι τα ναυλοσύμφωνα (charterparties) που έχουν ως αποδεικτικό στοιχείο τους τη φορτωτική (bill of lading).

Το ναυλοσύμφωνο δεν είναι τίποτα άλλο παρά ένα συμβόλαιο ανάμεσα στον πλοιοκτήτη (εκναυλωτής κατά το Ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο) και στον ναυλωτή με σκοπό τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης έναντι αμοιβής που ονομάζεται ναύλος και είναι διαπραγματεύσιμο μεν στην ελεύθερη αγορά, δεσμευόμενο δε από τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης.

1.1. Τύποι ναυλοσύμφωνων

Σήμερα χρησιμοποιούνται αρκετά ναυλοσύμφωνα που διακρίνονται με κωδικά ονόματα π.χ. Gencon, Baltimе 1939. Πριν επικυρωθούν και υιοθετηθούν, έγιναν αντικείμενο πολλών διαπραγματεύσεων ανάμεσα σε εμπόρους, μεσάζοντες, εκπροσώπους πλοιοκτητών, σκοπεύοντας στην κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών με τις μεταφορές ορισμένων φορτίων από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Οι τύποι ναυλοσύμφωνων ποικίλλουν ανάλογα με τις μεταφορές προϊόντων π.χ. για τη μεταφορά γαιανθράκων από την Αμερική ο τύπος που χρησιμοποιείται είναι "Amwels", για τα σιτηρά από σιτηρά από την Αργεντινή τον "Cetrocon", για χρονοναυλώσεις πιο διαδεδομένος είναι ο "Baltimе 1939", ενώ για τις μεταφορές εμπορευμάτων χρησιμοποιούμε τον "Gencon".

Εδώ και αρκετό χρόνο δε χρησιμοποιούνται ευρέως πλήθος από ιδιωτικά ναυλοσύμφωνα, που καταρτίστηκαν από μεγάλες επιχειρήσεις πετρελαιοειδών κλπ, για την κάλυψη αναγκών π.χ. SHELL, BP. Ο σκοπός της ύπαρξης πολλών τύπων ναυλοσύμφωνων βρίσκεται στην εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για μία ναύλωση πλοίου υπάρχουν έτοιμα έντυπα των διαφόρων τύπων τα οποία χρειάζονται συμπλήρωση των νέων και πρόσθετων στοιχείων μόνο.

Στην καθημερινή πρακτική, τη διαπραγμάτευση της ναύλωσης ενός πλοίου ονομάζουμε "on subject". Όταν επισημοποιηθεί η ναύλωση με την ανταλλαγή στοιχείων και fax (ή email), το πρώτο επίσημο έντυπο αποτελεί το fixture ή recap fax (ή email) το οποίο περιέχει τις πρώτες πληροφορίες σχετικές με τη ναύλωση. Λίγο αργότερα καταφθάνει το πρώτο αντίγραφο του ναυλοσύμφωνου το οποίο είναι συμπληρωμένο στο χέρι και που

ονομάζουμε working copy. Το τελευταίο αντικαθιστά προσωρινά το δακτυλογραφημένο αντίγραφο μέχρι να φθάσει (διάστημα περίπου 2 μηνών).

Στη συνέχεια προετοιμάζουμε ένα αρκετά μεγάλο fax (ή email) το οποίο περιέχει οδηγίες και πληροφορίες σχετικά με τη ναύλωση και το στέλνουμε στον πλοίαρχο του πλοίου (voyage orders) μαζί με το fixture fax (ή email). Πρέπει να σημειώσουμε ότι κατά τη διαπραγμάτευση δεν παρουσιάζονται αυτοπροσώπως ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής, αλλά οι πράκτορες τους οι οποίοι και υπογράφουν για λογαριασμό τους (on behalf of the shipowner and charterer).

α) Forwarding agent: Εκπροσωπεί τον ναυλωτή ή τον φορτωτή. Τα κύρια καθήκοντα του είναι να εξακριβώσει τον χρόνο και τον τόπο της αναχώρησης. Να προμηθεύσει διαθέσιμο χώρο στο λιμάνι φόρτωσης, εφόσον του ζητηθεί, και να συμπληρώσει τα κενά στη φορτωτική, ιδίως το όνομα του παραλήπτη του φορτίου ή του προσώπου που θα παραλάβει το φορτίο (consignee ή, person to whom the goods are to be delivered). Επίσης να περιγράψει το φορτίο με βάση τις ενδείξεις που τοποθετούνται πάνω στα συσκευασμένα φορτία για την αναγνώριση τους (shipping marks). Τέλος να συνομολογήσει για τον τόπο και τον χρόνο της πληρωμής του ναύλου.

β) Loading broker: Εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη κατά την άσκηση των καθηκόντων του. Ανακοινώνει τις ημέρες αναχώρησης, εποπτεύει τις διαδικασίες φόρτωσης, δηλαδή τους τρόπους συσκευασίας και τοποθέτησης των φορτίων σε συνεργασία με τον πλοίαρχο του πλοίου. Υπογράφει τις φορτωτικές και τις εκδίδει για την πληρωμή του ναύλου. Τέλος δικαιούται σαν αμοιβή για τις υπηρεσίες του ένα ποσοστό, συνήθως της τάξης του 1,25% ή 2,5% από την πληρωμή του ναύλου (commission).

1.2. Κατηγορίες ναυλοσύμφωνων

α) Ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charterparty): Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει το πλοίο του για τη μεταφορά συμφωνηθέντων αγαθών μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμανιών με αντάλλαγμα χρηματική αμοιβή την οποία ο έτερος των συμβαλλόμενων υποχρεούται να καταβάλλει.

Τα voyage charterparties αφορούν συνήθως περιπτώσεις "to load a full and complete cargo" δηλαδή ο ναυλωτής πρέπει να φορτώσει ολόκληρο το πλοίο, σύμφωνα με τη μεταφορική του ικανότητα σε DWT. Μερικές φορές όμως κατόπιν συμφωνίας ο ναυλωτής χρησιμοποιεί μέρος της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, οπότε ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα της ανεύρεσης άλλων φορτίων από το λιμάνι φόρτωσης ή άλλο λιμάνι, με σκοπό να καλύψει τα κενά.

Στην περίπτωση της ναύλωσης ταξιδιού η κυριότητα και κατοχή του πλοίου παραμένουν στον πλοιοκτήτη, ο οποίος εξασκεί τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του μέσω

του πλοιάρχου και του πληρώματος, τους οποίους έχει προσλάβει ο ίδιος. Μερικοί από τους όρους (clauses) που περιέχονται σε ένα voyage charter α) Ημερομηνία και τόπος υπογραφής ναυλοσύμφωνου β) Περιγραφή του υπό ναύλωση πλοίου (όνομα, σημαία, χωρητικότητα) γ) Η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά την στιγμή της υπογραφής του συμβολαίου και η κατά προσέγγιση ημερομηνία άφιξης στο πρώτο λιμάνι φόρτωσης δ) Το είδος και η περιγραφή του προς μεταφορά φορτίου ε) Οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης στ) Το ύψος και ο τρόπος καταβολής του ναύλου ζ) Το χρηματικό ύψος των demurrage and despatch money η) Η προμήθεια του broker (commission) θ) Όροι της φορτωτικής ι) Όρος αναφερόμενος στην γενική αβαρία (general average) ια) Απαλλαγές (exception clauses) απεργίες, πόλεμοι, πάγοι ιβ) Όρος αναφερόμενος στην διαιτησία (arbitration clause) ιγ) Paramount clause/New Jason clause ιδ) Both-to-blame collision clause.

β) Ναύλωση για ένα χρονικό διάστημα (time charter-parties): Το πλοίο και το πλήρωμα είναι στην διάθεση του ναυλωτή για ορισμένο χρονικό διάστημα (master as agent for the charterer). Η κυριότητα και η κατοχή του πλοίου δε μεταφέρεται στον ναυλωτή, όπως και στην ναύλωση ταξιδιού. Ο ναύλος εδώ καλείται hire και πληρώνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα ανάλογα με τη συμφωνία. Μερικοί όροι που περιέχονται σε μία χρονοναύλωση:

α) Ο πλοιοκτήτης συμφωνεί να διαθέσει το πλοίο του για ένα χρονικό διάστημα και δηλώνει το μέγεθος, την ταχύτητα, και τα καύσιμα που βρίσκονται on board β) Το λιμάνι της παράδοσης του πλοίου και ο χρόνος της παράδοσης γ) Ο ναυλωτής υποχρεούται να στέλνει το πλοίο σε ασφαλείς λιμένες δ) Ο πλοιοκτήτης πληρώνει τους μισθούς του πληρώματος, την ασφάλεια του πλοίου και υποχρεώνεται να το διατηρεί σε καλή κατάσταση (maintain in an efficient state) ε) Ο ναυλωτής αναλαμβάνει να πληρώσει τα καύσιμα, τα προβλεπόμενα έξοδα στα λιμάνια (port dues), και τις διαδικασίες φόρτωσης/εκφόρτωσης στ) Όρος για την επαναπαράδοση του πλοίου (redelivery clause) ζ) Cancelling clause η) War clause

γ) Γυμνή ναύλωση (demise or bareboat or net charterpart): Ο ναυλωτής έχει τον έλεγχο και τη διαχείριση του πλοίου όσο χρόνο διαρκεί η ναύλωση. Γίνεται ο προσωρινός ιδιοκτήτης του πλοίου, έχει την κυριότητα του πλοίου πλην του τίτλου ιδιοκτησίας. Ο ναυλωτής καλείται εφοπλιστής (the charterer becomes for the time the owner of the vessel). Ο πλοιοκτήτης δεν υπέχει καμία ευθύνη για τον χρόνο που διαρκεί η ναύλωση, εφόσον ο εφοπλιστής αναλαμβάνει να βρει πλήρωμα, να πληρώσει την ασφάλεια, να συντηρήσει το πλοίο κλπ. Για να μπορέσουμε να εξακριβώσουμε εάν πρόκειται για γυμνή ναύλωση, πρέπει να εξετάσουμε τα στοιχεία της κάθε περίπτωσης:

1) Ο πλοιοκτήτης δεν υπέχει ευθύνη προς τους φορτωτές (shippers), ακόμη και εάν οι τελευταίοι αγνοούσαν την ύπαρξη τέτοιου ναυλοσύμφωνου, ούτε είναι υπεύθυνος στον εφοπλιστή για παράνομες πράξεις του πλοιάρχου και πληρώματος.

2) Όταν ο πλοίαρχος υπογράφει φορτωτικές, με την πράξη αυτή δεσμεύει τον εφοπλιστή έναντι τρίτων και όχι τον πλοιοκτήτη.

δ) Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (Contract of Affreightment)

Το συμβόλαιο (ναυλοσύμφωνο) εργολαβικής μεταφοράς καθορίζει ένα μικτό τύπο ναύλωσης, ο οποίος δανείζεται στοιχεία από τα άλλα είδη ναυλώσεων και κυρίως από τη ναύλωση ταξιδιού.

Είναι ένας νεότερος τύπος ναύλωσης ο οποίος εφαρμόζεται σε ομογενή φορτία που πρόκειται να μεταφερθούν σε μεγάλες ποσότητες και σε μεγάλες χρονικές περιόδους, ανάμεσα σε καθορισμένα λιμάνια και σε συγκεκριμένα ταξίδια.

Ο ναύλος (freight) υπολογίζεται συνήθως με βάση τη μεταφερομένη ποσότητα φορτίου και μπορεί να πληρώνεται προκαταβολικά ή εκ των υστέρων, ανάλογα με τη συμφωνία. Αυτή η μορφή ναύλωσης βρίσκει εφαρμογή τόσο στη μεταφορά χύμα ξηρών φορτίων όσο και στη μεταφορά πετρελαίου.

Μερικά παραδείγματα εργολαβικής μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης είναι τα ακόλουθα:

- Ένας πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει όλο το πετρέλαιο που εισάγει ένας ναυλωτής με ελάχιστη ποσότητα 500.000 τόνων και μέγιστη 1.200.000 τόνων κατά τη διάρκεια του 2007.
- Ένας πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει όλα τα προϊόντα (ξυλείας) ενός ναυλωτή στην περίοδο κάποιου χρόνου.
- Ένας πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να μεταφέρει μια ποσότητα σιτάρι μεταξύ 150.000 και 200.000 τόνων από το λιμάνι Χ στο λιμάνι Ψ σε μια χρονική περίοδο π.χ. 2 χρονιά.

Όλα τα παραπάνω παραδείγματα φανερώνουν τη σπουδαιότητα του στοιχείου «χρόνος» και του στοιχείου «φορτίο». Συνήθως το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς «CoA» καλύπτει μεγάλα χρονικά διαστήματα χωρίς να αποκλείεται η περίπτωση ναύλωσης για μικρό χρονικό διάστημα και ένα μόνο ταξίδι.

Στο ναυλοσύμφωνο CoA ο καθορισμός συγκεκριμένου πλοίου δεν έχει σημασία αρκεί το πλοίο που θα επιλέγει για τη μεταφορά να πληρεί κάποιες συμφωνημένες προδιαγραφές. Κέντρο του ενδιαφέροντος είναι το φορτίο που θα πρέπει να μεταφερθεί από τον πλοιοκτήτη με ένα πλοίο της επιλογής του.

1.3. Όροι ναυλοσύμφωνων

Κατά το αγγλικό δίκαιο, τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν δύο ειδών όρους. Υπάρχουν όροι τόσο φανεροί που δεν περιέχονται γραπτώς στα ναυλοσύμφωνα, αλλά γίνονται σιωπηλά αποδεκτοί από τα συμβαλλόμενα μέρη και ονομάζονται implied terms. Επίσης υπάρχουν και οι όροι που περιγράφονται ρητώς στα ναυλοσύμφωνα και καλούνται express terms. Συνήθως οι όροι που είναι implied by law έχουν μεγαλύτερη ισχύ. Οι συμβατικοί όροι (contractual terms). Αυτοί διακρίνονται σε:

α) Representations: Περιγραφές, οι οποίες είναι υποσχέσεις που δίνονται κατά τη διαπραγμάτευση, πριν δηλαδή την υπογραφή του ναυλοσύμφωνου και χωρίς πρόθεση να αποτελούν μέρος του. Εάν η παροχή στοιχείων είναι ανακριβής και επηρέασαν τον ναυλωτή να υπογράψει, το συμβόλαιο, αυτός δικαιούται να το ακυρώσει. Εάν η παροχή των ανακριβών στοιχείων έγινε άνευ προθέσεως, ο συμβαλλόμενος που έδωσε αυτά τα στοιχεία, υποχρεούται να καταβάλλει αποζημιώσεις, εκτός εάν αποδείξει ότι είχε λόγους να πιστεύει και πίστευε μέχρι τη χρονική στιγμή την οποία υπογράφηκε το ναυλοσύμφωνο ότι τα στοιχεία τα οποία είχε δώσει ήταν αληθινά. (misrepresentations).

β) Conditions: Αποτελούν ζωτικής σημασίας όρους, η παραβίαση των οποίων από τον πλοιοκτήτη, δίνει το δικαίωμα στον ναυλωτή να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο και να διεκδικήσει αποζημιώσεις. (repudiate the charterparty and sue for damages). Ορισμένα παραδείγματα των όρων αυτών:

1. Η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά την στιγμή της υπογραφής του ναυλοσύμφωνου.
2. Ο χρόνος αναχώρησης για το λιμάνι φόρτωσης (time of sailing)

Bentsen v. Taylor [1893]

A vessel was described "now sailed or about to sail from a port in the U.K.". The charter was dated 29 March but in fact the vessel did not leave the port until 23 April.

HELD: the phrase was a condition, and the charterer has the right to repudiate the contract.

3. Η εθνικότητα του πλοίου
4. Η κλάση του πλοίου που δηλώνεται από τον νηογνώμονα
5. Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου για ορισμένο φορτίο
6. Η ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο είναι "expected ready to load "

γ) Warranties: Η παραβίαση αυτών των όρων από τον πλοιοκτήτη, δίνει το δικαίωμα στον ναυλωτή να απαιτήσει αποζημιώσεις, όχι όμως και το δικαίωμα της ακύρωσης του ναυλοσύμφωνου. Κάποια παραδείγματα των όρων αυτών:

1. Συντήρηση του πλοίου (maintenance of the vessel). Εάν ο πλοιοκτήτης δεν αναλαμβάνει να διατηρήσει το πλοίο του σε καλή κατάσταση, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να κάνει αγωγή για αποζημιώσεις μόνο και όχι να ακυρώσει το συμβόλαιο, εκτός εάν το πρόβλημα δεν μπορεί να επιδιορθωθεί μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα.

2. Καύσιμα του πλοίου (size of bunkers)

The Pantanassa [1958]

A vessel was chartered for a voyage from "North Pacific coast to South and/or East Africa", and was to be placed at the disposal of the charterers at a safe port in South Korea. A clause in the c/p stated that the charterers were to take over the fuel on board "expected about 6/700 tons". The vessel was delivered at Pusan with 936 tons of fuel on board. The shipowners claimed the price of the oil, but the charterers claimed, by way of set-off or counterclaim, damages for breach of warranty by the shipowners in delivering a larger quantity of oil.

HELD: that the counterclaim succeeded. By the words expected about 6/700 tons the shipowners warranted that they honestly expected the bunkers to be about 600 to 700 tons but had not made their estimate on reasonable grounds because the master had been negligent in taking proper measurements and were ignorant of the amount of oil on board when she sailed for Pusan.

3. Επαναπαράδοση του πλοίου (redelivery of the vessel). Η υποχρέωση του ναυλωτή να επαναπαράδσει το πλοίο στην ίδια ακριβώς κατάσταση όπως κατά την παράδοση από τον πλοιοκτήτη, και πριν την επαναπαράδοση να αναλάβει όλες εκείνες τις επιδιορθώσεις που κρίνονται αναγκαίες, εκτός από τη φυσιολογική φθορά του πλοίου (fair wear and tear excepted).

4. Η ταχύτητα του πλοίου (vessel's speed).

1.4. Παραίτηση δικαιώματος ακύρωσης του ναυλοσύμφωνου

Εφόσον κάποιος από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη του συμβολαίου παραβιάσει κάποιο όρο που χαρακτηρίζεται ως condition, τότε ο θιγόμενος έχει το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο. Εάν η επιλογή του είναι το συμβόλαιο να εξακολουθεί να ισχύει, δεσμεύεται από την πράξη του αυτή και δεν μπορεί κατόπιν να ισχυριστεί ότι ο έτερος των συμβαλλόμενων δεν τήρησε τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο (waiver of the breach of condition).

Pustv. Dowie [1864]

A ship was chartered for a lump sum freight on condition that she took a cargo of 1000 tons. In the special circumstances of the voyage she could not take that amount, but the charterer loaded her and she sailed. The shipowner claimed the freight.

HELD: that there was no breach of condition, and even if it had been, the charterer has waived his right to repudiate.

1.5. Ματαιώση του ναυλοσύμφωνου

Τόσο ο πλοιοκτήτης όσο και ο ναυλωτής απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα τους που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο, εφόσον αυτό για κάποιες αιτίες ματαιωθεί (frustration of the charterparty). Η ματαιώση ενός συμβολαίου εμφανίζεται λόγω: α) μία απρόβλεπτη αλλαγή στο δίκαιο που διέπει το συμβόλαιο (subsequent change in the law) β) αδυναμία εκτέλεσης των συμφωνηθέντων στο ναυλοσύμφωνο (impossibility of performance) γ) καθυστέρηση (delay).

Στη δεύτερη περίπτωση η προϋπόθεση είναι χωρίς την ευθύνη κανενός από τα συμβαλλόμενα μέρη ή εξαιτίας κάποιου απρόβλεπτου γεγονότος, υπάρχει αδυναμία εκτέλεσης του συμβολαίου, αυτομάτως και τα δύο μέρη παύουν να δεσμεύονται από τους όρους του συμβολαίου π.χ. το πλοίο χάθηκε ή υπάρχει τεκμαρτή απώλεια πλοίου (constructive total loss) ή όταν συγκεκριμένο φορτίο που έπρεπε να φορτωθεί αλλά καταστράφηκε πριν τη φόρτωση χωρίς την ευθύνη του ναυλωτή ή η εξαγωγή ενός φορτίου απαγορεύθηκε από κυβερνητική εντολή.

The Eugenia [1964]

A vessel had been chartered under a time charter in September 1956 for a trip out to India via the Black Sea from Genoa. The Suez canal was blocked in the Suez crisis of that year.

HELD: the blockage of the canal did not bring about such a fundamentally different situation as to frustrate the adventure for (i) the voyage via the canal would normally take 108 days and via the Cape of Good Hope 138 days (ii) the cargo would not have been affected by the longer voyage and (iii) the voyage via the Cape made no great difference except that it would be more expensive.

Ας σημειωθεί ότι το δόγμα του frustration δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση που υπάρχει αδυναμία εκτέλεσης του συμβολαίου λόγω της παράνομης πράξης ή παραβίασης όρου από τον ένα συμβαλλόμενο. Στη τρίτη περίπτωση (delay) όταν κάποιο απρόβλεπτο γεγονός είναι η

αιτία μίας αρκετά μεγάλης καθυστέρησης, μπορεί να οδηγήσει σε ματαίωση του συμβολαίου. Συνθήκες που οδηγούν σε ματαίωση λόγω καθυστέρησης παίρνουν διάφορες μορφές λ.χ. χρόνος που απαιτείται για επισκευές μετά από ατύχημα, κράτηση πλοίου από αλλοδαπό κράτος, απεργίες, αλλά και επιστράτευση πλοίων λόγω εχρθοπραξιών (requisition).

Παλαιότερα εξεταζόταν η περίπτωση να μην εφαρμόζεται το δόγμα όταν το συμβόλαιο έχει εκτελεστεί έστω και μερικώς. Σήμερα δεν ισχύει κάτι τέτοιο. Εχουμε ήδη αναφέρει ότι, όταν ματαιωθεί το συμβόλαιο και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη αποδεσμεύονται από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτό, εκτός εκείνων που ίσχυαν πριν το συμβόλαιο ματαιωθεί π.χ. ναύλος που πληρωνόταν προκαταβολικά (freight paid in advance) δεν επιστρέφεται ακόμη και εάν τα αγαθά δεν έφθασαν στον προορισμό τους.

Jackson v. Union Marine Insurance [1874]

Frustration was due to stranding on rocks. The charterer, judging that the delay would be considerable, threw up the contract before the ship was refloated. HELD: the charterer was not liable to load the ship, the jury having found that the time necessary for repairing was unreasonably long.

1.6. Υπονοούμενοι όροι και συμβατικές υποχρεώσεις στα συμβόλαια μεταφοράς

A. Υποχρεώσεις πλοιοκτήτη κατά τη ναύλωση ταξιδιού: α) να προμηθεύσει αξιόπλοο πλοίο β) το πλοίο θα εκτελέσει το ταξίδι χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις γ) το πλοίο θα εκτελέσει το ταξίδι χωρίς να παρεκκλίνει αδικαιολόγητα από την πορεία του.

B. Υποχρεώσεις ναυλωτή στη ναύλωση ταξιδιού: α) Δε θα φορτώσει επικίνδυνα φορτία και β) να ονομάσει ασφαλή λιμάνια.

1.6.1. Υποχρέωση Αξιοπλοίας

Σύμφωνα με το άρθρο 111 του ΚΙΝΔ ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοία (seaworthy) και κατάλληλο προς διατήρηση φορτίου (cargoworthy). Κατά το εθιμικό Αγγλικό δίκαιο, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να διαθέσει το πλοίο στον ναυλωτή αξιόπλοο, όταν ξεκινά το ταξίδι για το ναυλωμένο ταξίδι και το συγκεκριμένο φορτίο (the obligation is absolute). Αυτός ο όρος επιβάλλει στον πλοιοκτήτη την αναγκαιότητα του να είναι το πλοίο κατασκευασμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει τους κινδύνους εκείνους που πρόκειται ή προβλέπεται να συναντήσει κατά το προγραμματισμένο ταξίδι (ordinary perils likely to be encountered).

Δεν μπορεί όμως να εγγυηθεί ότι το πλοίο θα αντέξει κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες (he does not guarantee that the ship will withstand any weather, however stormy),

δηλαδή εξαρτάται από παράγοντες όπως, η φύση του ταξιδιού, το είδος του φορτίου και οι κίνδυνοι που θα συναντήσει το πλοίο. Ο όρος αναξιοπλοία περιλαμβάνει και την περίπτωση έλλειψης επαρκών καυσίμων που επιτρέπουν στο πλοίο να φθάσει στο λιμάνι προορισμού, ή αν το ταξίδι χωρίζεται σε στάδια, πρέπει να φροντίσει να έχει αρκετά καύσιμα κάθε φορά που ξεκινά από κάθε λιμάνι.

The Vortigern [1899]

A vessel sailed on her voyage from Philippines to Liverpool. The charter excluded liability for the negligence of the master and engineers. The voyage was divided into stages. She called at Colombo but did not take on sufficient coal for the next stage to Suez. When she was near a coaling station the master did not take on any more fuel for he was not warned by the engineer that supplies were running short. Some of the cargo had to be burned as fuel to enable her to get to Suez.

HELD: the shipowner could not plead the exception clause for he had not made the vessel seaworthy at the commencement of each stage of the voyage

Γενικά η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να έχει το πλοίο αξιόπλοο είναι δυαδικής μορφής: 1) Το πλοίο να είναι κατάλληλο για το συγκεκριμένο φορτίο την ώρα της φόρτωσης. Εάν κάποιο πρόβλημα παρουσιαστεί μετά τη φόρτωση δεν υπάρχει παραβίαση εκ μέρους του πλοιοκτήτη 2) Να είναι αξιόπλοο την ώρα του απόπλου. Η αναξιοπλοία του πλοίου δεν εμπίπτει σε συγκεκριμένη κατηγορία. Άλλοτε θεωρείται όρος condition και άλλοτε όρος warranty. Εφόσον ο ναυλωτής ή ο φορτωτής ανακαλύψει ότι το πλοίο είναι αναξιοπλοο πριν ξεκινήσει το ταξίδι και το πρόβλημα δε γίνεται να διορθωθεί μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα, τότε μπορεί να ακυρώσει το συμβόλαιο.

Stanton v. Richardson [1874]

A ship was chartered to take a cargo including wet sugar. When the bulk of the sugar had been loaded, it was found that the pumps were not of sufficient capacity to remove the drainage from the sugar, and the cargo had to be discharged. Adequate pumping machinery could not be obtained for a considerable time, and the charterer refused to reload.

HELD: the ship was unseaworthy for the cargo agreed on and as she could not be made fit within a reasonable time, the charterer was justified in refusing to reload.

Εφόσον ξεκινήσει το ναυλωμένο ταξίδι, ο ναυλωτής δεν είναι σε θέση να ακυρώσει το συμβόλαιο, αλλά μπορεί να ζητήσει αποζημιώσεις για ζημιές που προκλήθηκαν από την

αρχική αναξιοπλοία. Ακόμη, εάν υποθέσουμε ότι το πλοίο είναι αναξιοπλοίο, ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποφύγει την ευθύνη, εάν υπάρχει *exemption clause* (απαλλαγή) στο ναυλοσύμφωνο με την προϋπόθεση ότι η ζημιά δεν προκλήθηκε από την αναξιοπλοία.

Όταν το πλοίο είναι αξιοπλοίο κατά τον απόπλου, αλλά γίνεται αναξιοπλοίο *en route*, το μέγεθος της ευθύνης θα υπολογιστεί με αναφορά στα αίτια της ζημιάς και όχι στην αναξιοπλοία σαν εθιμική υποχρέωση του πλοιοκτήτη. Εάν η απώλεια σχετίζεται με κάποια εξαίρεση που διατυπώνεται γραπτά στο ναυλοσύμφωνο, τότε ο πλοιοκτήτης θα προστατευτεί.

Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να διαθέσει το πλοίο κατάλληλο για ναυσιπλοία σαν υπονοούμενος όρος (*implied term*) αναφέρεται στη χρονική στιγμή του απόπλου από το λιμάνι φόρτωσης (*time of sailing from the port of loading*). Επομένως είναι αδιάφορο εάν το πλοίο παρουσίαζε προβλήματα κατά τη διάρκεια του προκαταρκτικού ταξιδιού ή κατά τη φόρτωση, με την προϋπόθεση ότι θα λυθούν πριν το πλοίο ξεκινήσει το ναυλωμένο ταξίδι, ή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς τον λιμένα προορισμού.

Υπάρχει όμως και η περίπτωση να διατυπώνεται γραπτά όρος που αναφέρεται στην αξιοπλοία του πλοίου (*express term*). Συγκεκριμένα, ο όρος " *the ship is to be tight, staunch, and strong and in every way fitted for the voyage* ", αναφέρεται στη χρονική στιγμή που υπογράφεται το συμβόλαιο ή κατά τον κατάπλου για το λιμάνι φόρτωσης (*at the time the contract is made or to the time of sailing for the port of loading*). Με άλλα λόγια σχετίζεται με το προκαταρκτικό ταξίδι (*preliminary voyage*). Συνεπώς ο γραπτός όρος δεν υποσκελίζει το εθιμικό δίκαιο.

Seville v. Colvils [1888]

Under a charterparty containing the above clause the ship was to proceed to Seville and there load. The ship was unseaworthy on leaving Seville.

HELD: this was a breach of the undertaking implied by law.

Όταν υπάρξει παραβίαση του εθιμικού δικαίου όσον αφορά την αξιοπλοία στο λιμάνι φόρτωσης, ο ναυλωτής δικαιούται να αρνηθεί να φορτώσει το πλοίο. Δε συμβαίνει το ίδιο με τον γραπτό όρο εκτός εάν η παραβίαση οδηγήσει σε ματαίωση του αντικειμένου του ναυλοσύμφωνου.

Κατά το Αγγλικό δίκαιο αυτός που ισχυρίζεται ότι το πλοίο είναι αναξιοπλοίο πρέπει και να το αποδείξει. Συγκεκριμένα ο ναυλωτής ή ο ιδιοκτήτης του φορτίου φέρνει το βάρος της απόδειξης εφόσον δεν παραδίδεται φορτίο ή δε βρίσκεται στην ίδια καλή κατάσταση όταν φορτώθηκε. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να εξαιρεθεί της ευθύνης για αναξιοπλοία εφόσον χρησιμοποιήσει σαφή και ευκρινή γλώσσα (*he must use clear and unambiguous language*).

Nelson Line v. James Nelson Ltd [1908]

Frozen meat had been shipped under an agreement which stated that the shipowner would not be liable for any damage "which is capable of being covered by insurance". The meat arrived in a damaged condition on account of unseaworthiness of the vessel.

HELD: that the clause was not sufficiently clear to exempt the shipowner from being liable to supply a seaworthy ship.

1.6.2. Υποχρέωση του πλοιοκτήτη να εκτελέσει το ταξίδι χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις

Η δεύτερη υποχρέωση του πλοιοκτήτη σαν όρος που υπονοείται αλλά δεν είναι γραπτός, είναι η αποφυγή αλόγιστης καθυστέρησης στην έναρξη του ταξιδιού (reasonable despatch). Είναι αρκετά δύσκολο να ονομάσει κανείς ποιος χρόνος της καθυστέρησης κρίνεται λογικός και ποιος όχι. Η κοινή λογική επιτάσσει ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι το πλοίο θα εκτελέσει το ταξίδι χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

Δεν μπορεί όμως να εγγραφεί ότι το πλοίο δε θα καθυστερήσει σε καμία περίπτωση π.χ. εάν το πλοίο δεν αναχώρησε από το λιμάνι τη συγκεκριμένη ώρα λόγω κυκλώνα, τότε η καθυστέρηση είναι δικαιολογημένη. Εάν όμως η κακοκαιρία δεν είναι σφοδρή, η καθυστέρηση για μεγάλο χρονικό διάστημα κρίνεται αδικαιολόγητη.

Στην περίπτωση που η αδικαιολόγητη καθυστέρηση είναι τέτοιας έκτασης και μορφής που δυσκολεύει την εκτέλεση του συμβολαίου σε τέτοιο βαθμό που ματαιώνει την όλη διαδικασία εκτέλεσης του ναυλοσύμφωνου τότε ο ναυλωτής δικαιούται να ακυρώσει το συμβόλαιο (if the failure is such as to frustrate the venture as a commercial enterprise, he may repudiate the contract).

Εάν η απώλεια του χρόνου δεν είναι μεγάλη και μπορεί να διορθωθεί, τότε ο ναυλωτής δεν έχει το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο αλλά μπορεί να εγείρει αποζημιώσεις για την καθυστέρηση που προέκυψε (delay), όμως η περίπτωση της ύπαρξης exception clause στο ναυλοσύμφωνο μπορεί να καλύψει τον πλοιοκτήτη.

Η διαφορά reasonable despatch και frustration εντοπίζεται στο γεγονός ότι στην πρώτη περίπτωση μόνο ο ναυλωτής ή ο φορτωτής απαλλάσσονται των υποχρεώσεων τους από το ναυλοσύμφωνο, ενώ ο πλοιοκτήτης εξακολουθεί να δεσμεύεται από τους όρους του. Θα ήταν παράλογο να ζητήσει τη ματαίωση ο πλοιοκτήτης και να απαλλαγεί των ευθυνών του όταν έχει παραβιάσει όρους του συμβολαίου. Στη δεύτερη περίπτωση και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη απαλλάσσονται των υποχρεώσεων τους από το συμβόλαιο, εφόσον οι αιτίες της ματαίωσης ανάγονται σε απρόβλεπτα γεγονότα, στα οποία κανείς δεν υπέχει ευθύνη.

M'Andrew v. Adams [1834]

By the terms of a charter dated 20 October 1832, a vessel was to proceed from Portsmouth where she was then lying to St Michaels and there load a cargo of fruit and return to London. On 7 November, instead of proceeding direct to St Michaels she went on an intermediate voyage to Oporto, and returned later to Portsmouth, from where she finally sailed for St Michaels on 6 December.

HELD: that the shipowner was liable to the charterer for breach of the implied undertaking that the voyage should be commenced within a reasonable time.

1.6.3. Υποχρέωση μη παρέκκλισης

Αποτελεί υποχρέωση του πλοιοκτήτη στη ναύλωση ταξιδιού το πλοίο να μην παρεκκλίνει της συμφωνημένης πορείας. Εάν δεν αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο η πορεία, τότε κατάλληλη θεωρείται η συνήθης πορεία που ακολουθούν τα πλοία αυτού του μεγέθους (usual route and/or customary route in the trade and/or route previously followed by the particular shipping line involved). Εάν δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία, τότε σαν κατάλληλη πορεία θεωρείται η ευθεία γεωγραφική πορεία (direct geographical route).

Συμπερασματικά, " the essence of deviation is the voluntary substitution of another voyage for the contract voyage ". Επομένως στην περίπτωση που ο πλοίαρχος ο οποίος ήταν άρρωστος ακολούθησε λανθασμένη πορεία άνευ προθέσεως, κρίθηκε ότι δεν υπήρξε καμία παρέκκλιση. Διακρίνουμε δύο περιπτώσεις της παρέκκλισης:

α) Όταν η παρέκκλιση είναι δικαιολογημένη (Justifiable deviation): Σύμφωνα με το Αγγλικό εθιμικό δίκαιο και την απουσία όρων πρόσθετων, ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται για την παρέκκλιση όταν υπάρχουν:

1. Λόγοι αναγκαίοι για την ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού.

Μέσα στα καθήκοντα του πλοίαρχου είναι να εξασκήσει κάθε λογική φροντίδα για να φέρει σε πέρας το ταξίδι χωρίς να εκθέσει το πλοίο σε κινδύνους. Εάν το πλοίο έχει υποστεί ζημιές και κρίνονται αναγκαίες οι επιδιορθώσεις πρέπει να προσεγγίσει το πλησιέστερο λιμάνι όπου θα γίνουν οι επισκευές. Επίσης κίνδυνοι που απειλούν το πλοίο και το φορτίο όπως, πειρατές, καταιγίδες, παγόβουνα, ομίχλη. Η παρέκκλιση είναι δικαιολογημένη ακόμα και αν κρίθηκε αναγκαία εξαιτίας της αναξιοπλοίας στην αρχή του ταξιδιού, εφόσον θα ήταν επικίνδυνο να παραμείνει το πλοίο στη θάλασσα χωρίς να γίνουν επισκευές.

Kishy. Taylor [1912]

The master of a vessel took on board an excessive load of deck cargo to such an extent that she was rendered unseaworthy. As a result of unseaworthiness she was obliged to deviate from her normal route in order to proceed to a port for repairs.

HELD: that the deviation was justifiable

2. Για τη σωτηρία ανθρώπινης ζωής

Η παρέκκλιση όταν κινδυνεύουν ανθρώπινες ζωές είναι πάντοτε δικαιολογημένη. Όμοια δικαιολογείται παρέκκλιση για επικοινωνία με πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο ή για ρυμούλκηση πλοίου με την προϋπόθεση όμως ότι βρίσκονται σε κίνδυνο ανθρώπινες υπάρξεις. Όχι όμως και για τη σωτηρία περιουσίας, εκτός εάν αναφέρεται ρητά στο συμβόλαιο (deviation to save human life but not to save property).

Scaramanga v. Stamp [1880]

A ship deviated to assist another in distress but instead of merely saving the crew, attempted to earn salvage by towing the distressed vessel into port and~ in the attempt went ashore herself and was lost with her cargo.

HELD: that the shipowner was liable for the loss of the cargo although it was partly caused by perils of the sea which were excepted by the charterparty.

3. Όταν η παρέκκλιση είναι αναγκαία εξαιτίας πρωτοβουλίας ή λάθους του ναυλωτή. Επομένως, η παρέκκλιση θα θεωρηθεί δικαιολογημένη όταν το πλοίο εισβάλλει στο λιμάνι με σκοπό να ξεφορτώσει επικίνδυνο φορτίο το οποίο φορτώθηκε από τον ναυλωτή χωρίς να το γνωρίζει ο πλοιοκτήτης ή όταν ο πλοίαρχος παρεκκλίνει για να παραλάβει περισσότερο φορτίο, από τη στιγμή που ο ναυλωτής παραβίασε βασική υποχρέωση του να φορτώσει " full and complete cargo ".

Υπάρχουν μερικές φορές και πρόσθετοι όροι που επιτρέπουν την παρέκκλιση του πλοίου από τη συνηθισμένη του πορεία (το λεγόμενο liberty clause). Ο όρος " liberty to the vessel to tow or assist vessels or both in all situations and also to deviate for the purpose of saving life or property or both..." είναι ενδεικτικός. Παρατηρούμε λοιπόν ότι οι γραπτοί όροι επιτρέπουν την παρέκκλιση όχι μόνο για τη σωτηρία ανθρώπινης ζωής αλλά και τη σωτηρία περιουσίας στη θάλασσα.

Επίσης όταν τα δύο συμβαλλόμενα μέρη αποφασίσουν να εφαρμόζεται στο συμβόλαιο η Hague Rules Act. Αυτή επέφερε τη νομική μεταβολή στις περιπτώσεις εκείνες που το ναυλοσύμφωνο ή η φορτωτική είναι αντικείμενα διακανονισμού της Act π.χ. η παρέκκλιση για

σωτηρία περιουσίας είναι δικαιολογημένη. Ακόμη προβλέπει ότι κάθε λογική παρέκκλιση θεωρείται ότι είναι δικαιολογημένη (deviation in saving or attempting to save property at sea... and any other reasonable deviation).

B) Όταν η παρέκκλιση είναι αδικαιολόγητη (unjustifiable deviation): Εφόσον υφίσταται αδικαιολόγητη παρέκκλιση, ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να επικαλεστεί τις εξαιρέσεις στο συμβόλαιο, και δικαιούται μόνο να ζητήσει την κάλυψη του από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στον κοινό μεταφορέα (exceptions available to a common carrier e.g. Act of God, loss by Queen's enemies), με την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδείξει ότι η απώλεια θα είχε συμβεί ακόμη και εάν καμία παρέκκλιση δεν έγινε (if he can prove that the loss would have occurred even if no deviation had taken place).

Επίσης, όταν συμβεί αδικαιολόγητη παρέκκλιση ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να ζητήσει τον ναύλο (contractual rate of freight) παρά δικαιούται κάποιο ποσό έναντι, εφόσον το φορτίο έχει παραδοθεί με ασφάλεια στον προορισμό του. Ακόμη δε δικαιούται συμμετοχή στην γενική αβαρία εκτός εάν η παραβίαση του συμβολαίου ένεκα αδικαιολόγητης παρέκκλισης έχει γίνει "waived" από τον ναυλωτή.

Τέλος ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να επικαλεστεί exception clauses για να περιορίσει την ευθύνη του, αλλά και δε δικαιούται να ζητήσει demurrage. Ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να θεωρήσει ότι το συμβόλαιο ακόμη ισχύει παρά την παραβίαση εκ μέρους του πλοιοκτήτη, (treat the contract as subsisting) διατηρώντας βέβαια το δικαίωμα του να προχωρήσει σε αγωγή για αποζημιώσεις λόγω τυχαίων ζημιών εξαιτίας της παρέκκλισης, αλλά με αυτή την πράξη του και έχοντας γνώση των δικαιωμάτων του που απορρέουν από το συμβόλαιο, έχει δεσμευτεί.

J.Thorlev v. Orchis [1907]

Goods were shipped under a bill of lading which contained an exception of negligence of stevedores in discharging the ship. The ship deviated from the voyage described in the bill of lading. The cargo was damaged by the negligence of the stevedores in discharging the cargo. HELD: that the deviation deprived the shipowners of the benefit of the exception and he was liable for the damage

1.6.4. Υποχρέωση φόρτωσης μη επικίνδυνων φορτίων

Σύμφωνα με το κοινό δίκαιο, ο φορτωτής (ή ο ναυλωτής) υπόσχεται ότι δε θα φορτώσει επικίνδυνα φορτία χωρίς πριν να ειδοποιήσει τον μεταφορέα για τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, και τούτο διότι, δίνει με αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα επιλογής στον πλοιοκτήτη είτε να αρνηθεί να φορτώσει και να μεταφέρει τα αγαθά ή να πάρει τα απαραίτητα μέτρα για να

προστατεύσει το πλοίο του και ενδεχομένως κάποιο άλλο φορτίο που ήδη βρίσκεται στους χώρους φόρτωσης.

Ο ναυλωτής δεν πρέπει να φορτώσει επικίνδυνα φορτία ακόμη και εάν ο πλοίαρχος τα δεχθεί στο πλοίο και θα παραμείνει υπεύθυνος για πιθανή ζημιά εκτός εάν ο πλοίαρχος έδρασε απερίσκεπτα αποδεχόμενος το φορτίο.

Mitchell v. Steel [1916]

The charterer loaded a cargo of rice on board a vessel and sent her to a port where he knew that it could not be discharged without the permission of the British government.

He did not inform the owner of this, permission was refused and the ship was delayed.

HELD: the charterer was liable for damages for delay

1.6.5. Υποχρέωση ονομασίας ασφαλών λιμένων

Ανεξάρτητα εάν πρόκειται για ναύλωση ταξιδιού ή ναύλωση ορισμένου χρόνου, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ονομάσει ένα λιμάνι, με την προϋπόθεση ότι αυτό είναι ασφαλές. Ενας συνήθης όρος, δανεισμένος από το *Baltim 1939* προβλέπει: "the vessel to be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat".

Ένα λιμάνι δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ασφαλές εκτός εάν κατά τη σχετική περίοδο το πλοίο μπορεί να φθάσει, να το χρησιμοποιήσει και να φύγει από το λιμάνι αυτό, βέβαια με την προϋπόθεση ότι δε συμβαίνουν γεγονότα που δεν μπορούν να προβλεφθούν και προκαλείται ζημιά που δεν μπορεί να αποφευχθεί από "good navigation and seamanship". Επίσης πρέπει να είναι λιμάνι που το πλοίο μπορεί να φύγει με ασφάλεια (a port from which she can safely return). Εάν το λιμάνι είναι ανασφαλές, δε λαμβάνεται υπόψη η άποψη ανθρώπων καλά πληροφορημένων και σχετικών με τέτοιες διαδικασίες που αναγγέλλουν ότι το λιμάνι είναι ασφαλές (well informed men might erroneously have pronounced it to be safe).

Επίσης ένα λιμάνι δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ασφαλές εφόσον απαιτείται κάτι περισσότερο από γνώση και ικανότητες για να αποφευχθεί η ζημιά από ενδεχόμενο κίνδυνο. Σε μία άλλη περίπτωση εάν στο ονομαζόμενο λιμάνι δεν υπάρχουν ρυμουλκά ή δεν επαρκούν τα διαθέσιμα ρυμουλκά και το πλοίο δεν μπορεί, λόγω του μεγέθους του, να προσεγγίσει το λιμάνι χωρίς τη βοήθεια των ρυμουλκών τότε το λιμάνι θεωρείται ανασφαλές.

The Universal Monarch [1988]

The charterer warranted that the port of discharge was safe. The vessel was ordered to Leixoes, Portugal. When she arrived there, there were only 3 tugs and she needed a total of 6

tugs because of her size. The shipowner met the costs of 3 extra tugs and she reached the port. HELD: the charterer was in breach of the safe port warranty and must pay the owner for the costs of the extra tugs.

Εάν το πλοίο με όλο το φορτίο δεν μπορεί να μπει στο λιμάνι με ασφάλεια, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να φορτώσει ή να ξεφορτώσει στο πλησιέστερο λιμάνι. Δε δεσμεύεται από την ύπαρξη εθίμου να ακολουθήσει τη διαδικασία μερικώς έξω από το λιμάνι και μερικώς μέσα σε αυτό. Όμως ένας προσωρινός κίνδυνος δε θεωρείται στοιχείο για να χαρακτηριστεί το λιμάνι ανασφαλές, με την προϋπόθεση ότι μία τέτοια κατάσταση δε διαρκεί αρκετό χρόνο. Ένα λιμάνι θα θεωρηθεί ανασφαλές εάν η καθυστέρηση κατά τον απόπλου είναι τέτοια που οδηγεί σε ματαίωση της ναύλωσης. Δεν έχει ακόμη ξεκαθαριστεί εάν ο ναυλωτής σε voyage charterparty είναι υποχρεωμένος να ονομάσει ένα άλλο λιμάνι εφόσον το αρχικό λιμάνι έγινε ανασφαλές.

The Hermine [1979]

A vessel was prevented from leaving Destrehan, a port on the Mississippi, by a lowering of the draught in the river due to the continuing accretion of silt from floods originating upstream. There was a risk of delay of uncertain duration and in fact she was delayed for 37 days.

HELD: Destrehan was still a safe port, for the delay was not such as to frustrate the adventure.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΝΑΥΛΩΣΗ ΑΝΑ ΤΑΞΙΔΙ

Η εκτέλεση ενός ναυλοσύμφωνου για ένα συγκεκριμένο ταξίδι διαιρείται σε τέσσερα στάδια:

- α) το προκαταρκτικό ταξίδι (preliminary voyage) μέχρι το μέρος εκείνο που ονομάστηκε ως το λιμάνι φόρτωσης
- β) η επιχείρηση φόρτωσης του πλοίου (loading operation) που περιλαμβάνει τη φόρτωση και τη στοιβασία του φορτίου μαζί
- γ) το ενδιάμεσο ταξίδι μεταφοράς (carrying voyage) προς το σημείο που ονομάστηκε ως το λιμάνι εκφόρτωσης και
- δ) η επιχείρηση εκφόρτωσης του φορτίου (discharge operation)

Υπό κανονικές συνθήκες η εκπλήρωση των σταδίων 1 και 3 είναι αποκλειστική ευθύνη του πλοιοκτήτη, ενώ τα στάδια 2 και 4 αντίστοιχα θεωρείται ότι μοιράζεται η ευθύνη και στα δύο συμβαλλόμενα μέρη, αν και ο ναυλωτής έχει το γενικό πρόσταγμα. Το ερώτημα που προκύπτει είναι ποιος αναλαμβάνει το κόστος της απώλειας χρόνου (delay) που προκαλείται από ανεξέλεγκτα αίτια δεδομένου ότι, συχνά στη ναύλωση ταξιδιού παρατηρείται το φαινόμενο της ανυπολόγιστης καθυστέρησης.

Ως γενικός κανόνας και με την απουσία γραπτών σχετικών όρων στο ναυλοσύμφωνο ορίζεται ότι, το ρίσκο της απώλειας χρόνου θα επωμιστεί αυτός που είναι υπεύθυνος για το συγκεκριμένο στάδιο της ναύλωσης όταν συμβαίνει η καθυστέρηση. Συχνά όμως η παρουσία κάποιου όρου στο συμβόλαιο έχει ως στόχο τη μεταφορά της ευθύνης.

2.1. Προκαταρκτικό ταξίδι

Το ταξίδι αυτό αναφέρεται στο χρονικό διάστημα πριν αρχίσει το ταξίδι υπό ναύλωση. Η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να προσεγγίσει το λιμάνι φόρτωσης ή την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή που έχει ονομάσει ο ναυλωτής μπορεί να χαρακτηριστεί ως αξιόποινη πράξη π.χ. condition, αλλά υπάρχουν περιπτώσεις που είναι warranty. Στην πρώτη περίπτωση υποχρεούται να ξεκινήσει και να φθάσει στο συγκεκριμένο λιμάνι την ορισμένη ημερομηνία ενώ στη δεύτερη να ασκήσει μία σχετική επιμέλεια με σκοπό να φθάσει στο λιμάνι (exercise reasonable diligence).

Όταν το ναυλοσύμφωνο ορίζει συγκεκριμένα την ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης, υπάρχει απαράβατος όρος το πλοίο να ταξιδέψει προς το συγκεκριμένο λιμάνι χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Εφόσον δεν υπάρχει ημερομηνία η υποχρέωση

είναι να φθάσει στο λιμάνι μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα.

Σε αυτή την περίπτωση εάν υπάρξει καθυστέρηση, ο ναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει το πλοίο και να ζητήσει αργότερα αποζημιώσεις για την ενδεχόμενη απώλεια λόγω της καθυστέρησης. Εάν η καθυστέρηση είναι τόσο μεγάλη που οδηγεί σε ματαίωση του συμβολαίου, ο ναυλωτής δικαιούται να αρνηθεί να φορτώσει το πλοίο.

The Myrtos [1984]

A charter stated "vessel to be nominated 20 days prior to vessel's ETA". On 11 June the shipowners nominated the Myrtos and on 27 June the charterers nominated Houston as the loading port. She did not arrive there until 15 July. The charterers claimed damages on the ground that the shipowners were in breach of the clause because she ought to have arrived by 1 July.

HELD: that the clause was a condition and the charterers were entitled to damages

2.1.1. Ακυρωτικός όρος

Πολλές φορές χρησιμοποιείται στα ναυλοσύμφωνα το λεγόμενο "cancelling clause" που δίνει το δικαίωμα στον ναυλωτή να επιλέξει την ακύρωση του συμβολαίου. Η εισαγωγή του παραπάνω όρου στο ναυλοσύμφωνο προειδοποιεί τον πλοιοκτήτη ότι σε περίπτωση μη άφιξης του πλοίου σύμφωνα με την ημερομηνία ακύρωσης, υπάρχει σοβαρή παραβίαση του και ο ναυλωτής θα κάνει αγωγή για ακύρωση του ναυλοσύμφωνου. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να στείλει το πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης ακόμη και αν είναι πρακτικά αδύνατο να φθάσει εκεί σύμφωνα με την ημερομηνία που θέτει το ναυλοσύμφωνο (cancelling date).

Εάν δεν πράξει με αυτό τον τρόπο, ο ναυλωτής δικαιούται αποζημίωσης για οποιαδήποτε ενδεχόμενη απώλεια. Αναλυτικότερα, εάν το πλοίο δε φθάσει τη συγκεκριμένη ημερομηνία και σαν αποτέλεσμα ο ναυλωτής αναγκάζεται να προβεί σε περαιτέρω έξοδα π.χ. να κινήσει τις διαδικασίες για να φορτωθούν τα αγαθά σε άλλο πλοίο, δικαιούται να τα αξιώσει από τον πλοιοκτήτη. Δεν του εκχωρείται όμως δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο μέχρι να εκπνεύσει ο χρόνος που ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο.

The Madeleine [1967]

A vessel was chartered under a time charter which stated that she was to be delivered to the charterer at Calcutta. A cancelling clause provided that "should the vessel not be delivered by 6pm on 10 May 1957 the charterer to have the option of cancelling". On 9 May the owner informed the charterer that she would be delivered on the morning of 10 May. But she was inspected by a port health authority inspector, who ordered that she should be fumigated.

Fumigation could not be completed before midnight 10/11 May. So at 8am on 10 May the charterer purported to cancel the charterparty.

HELD: that the purported cancellation under the cancelling clause was of no effect because the time had not been reached

Πρέπει ακόμη να προσθέσουμε ότι ο ναυλωτής δεν μπορεί να επικαλεστεί το cancelling clause όταν ο ίδιος έχει παραβιάσει όρο του συμβολαίου π.χ. έχει ονομάσει ένα λιμάνι στο οποίο δεν μπορεί να φθάσει το πλοίο την ημερομηνία ακύρωσης. Βέβαια όταν νόμιμα έχει ακυρώσει το συμβόλαιο, η πράξη του αυτή δεν του αφαιρεί το δικαίωμα να ζητήσει αποζημιώσεις από τον πλοιοκτήτη όταν ο τελευταίος δεν έστειλε το πλοίο για φόρτωση. Στη δε περίπτωση του consecutive voyage charter όταν εξασκεί το δικαίωμα της ακύρωσης, παύει να ισχύει ολόκληρο το ναυλοσύμφωνο και όχι ένα από τα συνεχή ταξίδια.

Η ερώτηση που τίθεται είναι εάν εφαρμόζονται απαλλαγές της ευθύνης του πλοιοκτήτη (exception clauses) στο προκαταρκτικό ταξίδι. Επομένως εάν το ναυλωμένο πλοίο εμποδίστηκε ή καθυστέρησε να φθάσει στο λιμάνι φόρτωσης από κίνδυνο που έχει εξαιρεθεί σύμφωνα με το συμβόλαιο (excepted peril), τότε ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης, με την προϋπόθεση όμως ότι το προκαταρκτικό ταξίδι θεωρείται μέρος του ναυλωμένου ταξιδιού (the preliminary voyage is clearly incidental to and therefore is considered a part of the chartered voyage). Αυτό θα αποδειχθεί σύμφωνα με τα στοιχεία της εκάστοτε υπόθεσης.

Όταν οι εξαιρέσεις σχετίζονται με όλο το ναυλοσύμφωνο, το γεγονός ότι η καθυστέρηση προήλθε από ένα κίνδυνο που αναφέρεται στο συμβόλαιο είναι καλή άμυνα για τον πλοιοκτήτη στην περίπτωση που ο ναυλωτής επιχειρήσει αγωγή για αποζημίωση λόγω μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης, δηλαδή της άφιξης στο λιμάνι φόρτωσης. Αυτό όμως δεν επηρεάζει καθόλου το δικαίωμα του ναυλωτή να ακυρώσει το συμβόλαιο εάν το πλοίο δεν ξεκινήσει ή δε φθάσει στο λιμάνι την ορισμένη ημερομηνία. Με άλλα λόγια τα exception clauses λειτουργούν μόνο για την απαλλαγή του πλοιοκτήτη από ενδεχόμενη ευθύνη. Δε δίνουν όμως το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη να υποστηρίξει ότι εκτέλεσε τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το συμβόλαιο/ενώ στην πραγματικότητα δεν τις έχει εκτελέσει.

Ας εξετάσουμε και ένα τελευταίο σημείο. Εάν δεν είναι αναγκαίο να ξεκινήσει αμέσως το πλοίο για το λιμάνι φόρτωσης μέσα στα χρονικά περιθώρια που απαιτούνται σύμφωνα με το συμβόλαιο, ο πλοιοκτήτης δεν παρανομεί εάν συμμετάσχει σε ένα ενδιάμεσο ναυλοσύμφωνο αλλά παίρνει το ρίσκο να εμποδιστεί από ενδεχόμενους κινδύνους (perils of the seas) που θα συναντήσει στο ενδιάμεσο ταξίδι. Ετσι δε θα μπορεί να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του στο αρχικό ταξίδι, οπότε τα exception clauses δε θα τον καλύψουν.

Smith v. Dart [1884]

A charter contained an exception clause stating that "dangers and accidents of the seas of what nature and kind soever" were mutually excepted. The vessel was to arrive at the first loading port, free of pratique by 15 December. By another clause if she did not get there by that date, the charterer could cancel the charter. She arrived by 13 December but was not free of pratique until after 15 December so the charterers cancelled the charter on 16 December HELD: they were entitled to do so and the shipowners could not plead that the vessel had not reached the loading port by reason of the excepted perils.

2.2. Διαδικασίες φόρτωσης

Ας επιχειρήσουμε ένα διαχωρισμό των υποχρεώσεων του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη κατά τη φόρτωση του πλοίου. Από την πλευρά του πλοιοκτήτη, αυτός έχει καθήκον να στείλει το πλοίο στο λιμάνι που έχει συμφωνηθεί (to the agreed place of loading)- Αμέσως μετά να ειδοποιήσει τον ναυλωτή ότι το πλοίο είναι έτοιμο για φόρτωση (give notice of readiness to load).

Αν δεν πράξει με αυτόν τον τρόπο θα υπάρξει καθυστέρηση στη φόρτωση γιατί ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να ψάξει για το πλοίο. Εάν το συμβόλαιο προβλέπει ότι ο ναυλωτής πρέπει να ονομάσει το λιμάνι φόρτωσης π.χ. κατά τη διάρκεια της υπογραφής του ναυλοσύμφωνου ή πριν το πλοίο αναχωρήσει από ένα προηγούμενο λιμάνι και αποτύχει να δώσει την εντολή ονομασίας, τότε καθίσταται υπεύθυνος για οποιαδήποτε ενδεχόμενη ζημιά υποστεί ο πλοιοκτήτης.

Στην περίπτωση που κάποιος όρος του συμβολαίου αναφέρει the charterer to have full use of the ship's gear as on board ", αυτό δε σημαίνει ότι ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για τη στοιβασία του φορτίου. Αυτή παραμένει στη δικαιοδοσία και την ευθύνη του πλοιάρχου. Τέλος ο πλοιοκτήτης δεν επιτρέπεται να τοποθετήσει φορτίο on deck εκτός εάν υπάρχει κάποιο έθιμο ή η σύμφωνη γνώμη του ναυλωτή.

Ο ναυλωτής κατά τη διαδικασία της φόρτωσης υποχρεούται:

α) Να προμηθεύσει Φορτίο (he must procure a cargo)

Συνήθως το ναυλοσύμφωνο δεν περιέχει λεπτομέρειες σχετικά με τις μεθόδους προμήθευσης του φορτίου. Προϋποθέτει ότι ο ναυλωτής το έχει έτοιμο στην αποβάθρα. Το γεγονός ότι στάθηκε αδύνατο να προμηθεύσει φορτίο δεν τον απαλλάσσει από την ευθύνη π.χ. λόγω αδυναμίας παραγωγής του αγαθού, κυβερνητικοί έλεγχοι στις εξαγωγές φορτίων, απεργίες κατά τη μεταφορά του φορτίου στο λιμάνι φόρτωσης, κακές καιρικές συνθήκες.

Ορισμένες φορές ο ναυλωτής δεν ευθύνεται εάν δεν προμηθεύσει το φορτίο ή εάν έχει κάποιο να μην το φορτώσει. Αναμφίβολα όταν ο πλοιοκτήτης ακυρώσει το συμβόλαιο

(repudiation) ο ναυλωτής όχι μόνο αποδεσμεύεται από την υποχρέωση να προμηθεύσει και να φορτώσει το φορτίο αλλά μπορεί να τηρήσει την ίδια στάση ακόμη και εάν ο πλοιοκτήτης αργότερα επιθυμήσει να το φορτώσει.

1. Συγκεκριμένα όταν γεγονότα έκριναν παράνομη την εκτέλεση του ναυλοσύμφωνου σύμφωνα με το ισχύον κατά περίπτωση δίκαιο.

Esposito v. Bowden [1857]

A cargo of wheat was to be loaded at Odessa. Before the ship arrived there, war broke out between England and Russia.

HELD: the charterer was relieved from liability to load a cargo, since performance of the contract would have been contrary to English law as to trading with an enemy.

1. Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης έχει παραβιάσει ένα όρο του συμβολαίου που χαρακτηρίζεται ως condition
2. Όταν ολόκληρη η ναύλωση και όχι μόνο η διαδικασία φόρτωσης έχει ματαιωθεί (frustration)
3. Στην περίπτωση που η αποτυχία να φορτωθεί το πλοίο βαρύνει εξολοκλήρου τον πλοιοκτήτη και δεν εμφανίζει ο τελευταίος καμία νομική δικαιολογία.
4. Όταν υπάρχουν express terms στο συμβόλαιο που απαλλάσσουν τον ναυλωτή.

Gordon v. Moxey [1913]

A ship was chartered to carry coal from Penarth to Buenos Aires. The charterparty provided that in the event of a strike or lock-out causing a stoppage among coal workers, the charter was to be void if the stoppage lasted six running days from the time when the vessel was ready to load. On 4 April the ship was ready to load; but owing to a strike, no coal arrived at Penarth for shipment until 11 April.

HELD: although the strike itself ended on 9 April, the stoppage was due to it and the charterer was entitled to cancel the charterparty.

β) Να φέρει το Φορτίο δίπλα στο πλοίο έτοιμο προς φόρτωση (bringing the cargo alongside)

Η υποχρέωση αυτή του ναυλωτή προϋποθέτει την κάλυψη των εξόδων της παραπάνω διαδικασίας ακόμη και το κόστος lighterage εάν αυτό είναι αναγκαίο.

Η ύπαρξη κάποιου εθίμου στο λιμάνι φόρτωσης είναι δεσμευτική ακόμη και για άτομα που αγνοούν την εφαρμογή του αρκεί το έθιμο να μην αντίθετο προς τους όρους του

ναυλοσύμφωνου.

Επίσης γεγονότα όπως απεργίες, πάγοι, παρόλο που αναφέρονται στο συμβόλαιο, δεν απαλλάσσουν τον ναυλωτή από την ευθύνη εάν εμποδίστηκε ή καθυστέρησε να φέρει το φορτίο κοντά στο πλοίο. Δε θα είναι υπεύθυνος μόνο στην περίπτωση που η φόρτωση αυτή καθαυτή διακόπηκε (if the actual loading is interfered with). Εάν η φόρτωση κρίθηκε εμπορικά (commercially) αδύνατη να εκτελεστεί, ο ναυλωτής θα απαλλαγεί από την ευθύνη ακόμη και εάν υπήρχε μία μικρή πιθανότητα να φορτωθεί το πλοίο.

Grant v. Coverdale [1884]

A ship was to proceed to Cardiff and load iron. The time for loading was to commence as soon as the vessel was ready to load except in cases of strikes, frosts or other unavoidable accidents preventing loading. Owing to frost, delay occurred in bringing the cargo to the dock.

HELD: the charterer was liable.

Σε ορισμένα λιμάνια δεν υπάρχουν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις για την τοποθέτηση του φορτίου σε αποθήκες ή άλλοι χώροι προσωρινής αποθήκευσης και επομένως πρέπει να έρθει το φορτίο από κάποιο χώρο που απέχει από το σημείο της φόρτωσης. Σε αυτή την περίπτωση ο ναυλωτής δικαιούται την επίκληση των exception clauses κατά τη μεταφορά (transit) του φορτίου από τους χώρους αποθήκευσης (storing places), αρκεί η μεταφορά αυτή να αποτελεί μέρος της όλης διαδικασίας φόρτωσης.

γ) Να Φορτώσει πλήρες φορτίο (loading a full and complete cargo)

Η υποχρέωση του ναυλωτή να φορτώσει έγκειται στο πόσο φορτίο μπορεί να πάρει και να μεταφέρει το πλοίο (he must load a full cargo not equal to the ship's burden). Με άλλα λόγια ο ναυλωτής υποχρεούται να φορτώσει φορτίο που ανταποκρίνεται όχι μόνο στην αναφερόμενη χωρητικότητα του πλοίου αλλά και στην ποσότητα του φορτίου που μπορεί να φορτωθεί. Εάν υπάρξει διαφορά ανάμεσα στην πραγματική χωρητικότητα του πλοίου και σε αυτήν που αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο, ο ναυλωτής πρέπει να συμμορφωθεί με την πρώτη περίπτωση.

Hunter v. Fry [1819]

The ship was described as of the burden of 261 tons or thereabouts, but could have carried 400 tons of the agreed cargo.

HELD: the shipowner was entitled to damages for loss of freight arising from the fact that only 336 tons were shipped

Η υποχρέωση "to load a full and complete cargo" σχετίζεται με την εφαρμογή του "de minimis rule". Δεν είναι εύκολο να εντοπιστεί και να αποδειχθεί πότε είναι full cargo. Κάθε υπόθεση βασίζεται στα δικά της στοιχεία. Συγκεκριμένα ένα φορτίο 12,588 τόνων θεωρήθηκε ότι δεν ήταν εμπορικά ισόποσο με 12.600 και επομένως δεν ήταν full cargo με την έννοια του σχετικού όρου διότι η ποσότητα ήταν έξω από τα όρια του de minimis rule.

Ο λόγος ύπαρξης της υποχρέωσης load a full and complete cargo είναι ότι σε αντίθετη περίπτωση ο πλοιοκτήτης θα έχανε ναύλο επειδή κάποιο μέρος της χωρητικότητας του πλοίου δε χρησιμοποιείται. Επομένως ο ναυλωτής δεν πληρώνει μόνο τον ναύλο για το φορτίο που βρίσκεται πάνω στο πλοίο αλλά και τον λεγόμενο dead freight και μάλιστα πολλές φορές αυτή η υποχρέωση μεταφέρεται στον παραλήπτη του φορτίου όταν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο το cesser clause που δίνει το δικαίωμα κατάσχεσης (lien) στον πλοιοκτήτη για dead freight πάνω στο φορτίο.

Μερικές φορές το ναυλοσύμφωνο καθορίζει τη φόρτωση διάφορων φορτίων. Σε αυτή την περίπτωση ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να επιλέξει την ποσότητα του πλήρους φορτίου από ένα ή και περισσότερα φορτία εκτός εάν υπάρχει αντίθετη διάταξη στο συμβόλαιο. Ομως όταν εκχωρείται το δικαίωμα στον ναυλωτή να φορτώσει διάφορα είδη φορτίων, δεν μπορεί να αφήσει κενά στις δεξαμενές κατά την στοιβασία τους (broken stowage) αλλιώς υποβάλλεται στην καταβολή dead freight.

Cole v. Meek [1864]

Where the charterer was to provide "a full and complete cargo of sugar or other lawful produce", he loaded mahogany logs, which were produce of the port of loading, but left spaces between the logs.

HELD: he was bound to provide sugar or other produce of the port of loading to fill the spaces and must pay damages for not doing so.

Αλλά υπάρχουν και δύο περιπτώσεις όπου ο ναυλωτής απαλλάσσεται από την ευθύνη για broken stowage: α) όταν ένα έθιμο ισχύει στο λιμάνι φόρτωσης και β) όταν ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να βρει άλλο εναλλακτικό φορτίο με σκοπό να μειώσει τη ζημιά του και κατά συνέπεια δικαιούται ορισμένο χρόνο για τις συνήθεις διαδικασίες.

Cuthbert v. Cummina [1855]

A charterparty provided for a "full and complete cargo of sugar, molasses and/or other lawful produce. It was customary at the loadport to load sugar and molasses in hogsheads and puncheons. This was done; but spaces were left large enough to take small packages of sugar, cocoa, etc.

HELD: it was sufficient for the charterer to load in the customary way.

Επίσης, στην περίπτωση που ένα φορτίο μπορεί να φορτωθεί με δύο διαφορετικές μεθόδους και ένας από τους δύο είναι πιο οικονομικός από άποψη χώρου αλλά και οι δύο είναι συνήθεις τρόποι φόρτωσης του συγκεκριμένου φορτίου, ο ναυλωτής μπορεί να επιλέξει όποιο τρόπο επιθυμεί. Εάν το ναυλοσύμφωνο επιτρέπει στον ναυλωτή να φορτώσει εναλλακτικό φορτίο π.χ. wheat and/or maize and/or rye και μετά τη φόρτωση για ένα από τα φορτία απαγορευτεί η εξαγωγή του, είναι δεκτό ότι δικαιούται ένα εύλογο χρονικό διάστημα μέχρι να αποφασίσει πως θα αντιμετωπίσει τις ξαφνικές αλλαγές. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που κατά τη διάρκεια της φόρτωσης αρχίσει κάποια απεργία. Πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι εξαρτάται και από τη χρήση συγκεκριμένων φράσεων στο συμβόλαιο.

Μία τελευταία παρατήρηση. Εάν ο ναυλωτής δεν μπορέσει να προμηθεύσει φορτίο με την άφιξη του πλοίου στον λιμένα φόρτωσης, ο πλοιοκτήτης πρέπει να περιμένει μέχρι να εκπνεύσει ο καθορισμένος χρόνος για φόρτωση (laytime), αλλά ακόμη και τότε δεν έχει την ευχέρεια να αποσύρει το πλοίο του μέχρι να γίνει ξεκάθαρο ότι ο ναυλωτής δεν έχει καμία πρόθεση να φορτώσει το πλοίο ή υπάρχει ζήτημα ματαίωσης του ναυλοσύμφωνου.

Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture [1963]

A charter provided that the charterer was to load "a full and complete cargo of wheat in bulk and/or barley in bulk and/or flour in sacks". The charterer had the option of loading up to one-third cargo of barley and one-third cargo of flour at an increased rate of freight. The charterer began to load wheat, but a strike occurred and further loading was delayed..

HELD: the/primary obligation under the charter was to load wheat and the charterer was under no liability to load an alternative cargo of barley and flour which were not affected by the strike.

δ) Να φορτώσει μέσα στον προκαθορισμένο χρόνο (loading in the stipulated time). Είναι φανερό ότι ο ναυλωτής πρέπει να φορτώσει το πλοίο στο χρόνο που θέτει το ναυλοσύμφωνο ειδάλλως θα αναγκαστεί να πληρώσει demurrage ή damages for detention. Όταν δεν ορίζεται συγκεκριμένος χρόνος για τη φόρτωση του φορτίου ο νόμος ορίζει ότι πρέπει να υπάρξει μία συμφωνία μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη ότι ο πρώτος θα φορτώσει το πλοίο μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα με την επιμέλεια που απαιτείται (within a reasonable time, exercising reasonable diligence in performing his part). Το εύλογο χρονικό διάστημα υπολογίζεται ανάλογα με τα μέσα και τις εγκαταστάσεις που διαθέτει το λιμάνι φόρτωσης, τις συνήθεις μεθόδους φόρτωσης καθώς και το φυσικό χαρακτήρα του λιμανιού π.χ. παλίρροια κλπ.

2.2.1. Σταλίες

Κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και της εκφόρτωσης ένας αριθμός ημερών ή ωρών δίνεται στον ναυλωτή για να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του (lay days). Είναι πολύ σημαντικό να έχει οριστεί πότε αρχίζει το lay time και εάν είναι καθορισμένο στο συμβόλαιο (fixed date). Επομένως lay time ονομάζουμε τον ανώτατο χρόνο που έχει στη διάθεση του ο ναυλωτής για να ολοκληρωθεί η φόρτωση ή εκφόρτωση.

Χρήσιμο θα ήταν να επιχειρήσουμε μία ερμηνεία των λέξεων που εμφανίζονται στο ναυλοσύμφωνο για θέματα lay time και demurrage. Όταν αναφέρεται αριθμός " X days ή running days " αυτό σημαίνει συνεχείς ημερολογιακές ημέρες των 24 ωρών με αφετηρία έναρξης/λήξης τα μεσάνυχτα, συμπεριλαμβάνοντας τις Κυριακές και εθνικές γιορτές.

Στην περίπτωση που περιγράφεται ως "working day" εννοούνται οι ημέρες που επιτρέπεται η εργασία στα λιμάνια, χωρίς βέβαια να υπολογίζονται Κυριακές και εορτές. Συμπληρωματικά αναφέρουμε ότι το Σάββατο σε ορισμένες χώρες θεωρείται ημιαργία, αλλά υπολογίζεται ως εργάσιμη ημέρα ακόμη και εάν, λόγω παρουσίας εθίμου, δε συνηθίζεται να εργάζονται τις απογευματινές ώρες σε ορισμένα

λιμάνια.

Μερικές φορές χρησιμοποιείται και ο όρος "weather working day " που σημαίνει τις εργάσιμες ημέρες που επιτρέπει ο καιρός να εκτελεστεί η φόρτωση ή εκφόρτωση. Όμως, ο καιρός πρέπει να αφορά και να επηρεάζει τη διαδικασία φόρτωσης και όχι μερικώς την ασφάλεια του πλοίου, με αποτέλεσμα η απειλή του καιρού για ένα πλοίο του οποίου δόθηκε εντολή από τον λιμενάρχη να φύγει από την αποβάθρα , δεν εμπόδισε την περίοδο προς απορία, να μετρά κανονικά ως weather working day.

Compania Naviera Azuero v. British Oil [1957]

The charter provided that certain number of weather working days should be allowed for discharge. There were several periods during which rain was heavy enough to stop or prevent discharge. In fact, however, no unloading was prevented, for the charterer had not planned to unload during these periods even if the weather had been fine.

HELD: that in calculating the lay time deductions should be made in respect of the periods in which the rain fell, for the term weather working day was to be determined solely by the state of the weather on that day, although no plans had been made for working at the relevant time

2.2.2. Αναστολή του χρόνου φόρτωσης-εκφόρτωσης

Το προφανές ερώτημα που τίθεται αφορά την εμφάνιση εμποδίων (obstructions) και πρόσθετων δυσκολιών (hindrances) που διακόπτουν τον χρόνο φόρτωσης ή και εκφόρτωσης (suspension of laytime). Εάν ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να φορτώσει ή να ξεφορτώσει το πλοίο μέσα σε καθορισμένο από το ναυλοσύμφωνο χρόνο, είναι υπεύθυνος για την ενδεχόμενη καθυστέρηση εκτός εάν: 1) where the delay is due to the shipowner's fault 2) where the cause of delay falls within the exceptions 3) where loading or discharge is illegal.

Επομένως, ο ναυλωτής θεωρήθηκε υπεύθυνος να πληρώσει για την απώλεια του χρόνου ως αποτέλεσμα συμφόρησης στο λιμάνι, απεργίας λιμενεργατών που είχαν προσληφθεί από τον πλοιοκτήτη, αναγκαιότητας του πλοίου να ερματιστεί κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και επιτακτικής ανάγκης να αποσυρθεί προσωρινά το πλοίο από το λιμάνι λόγω κακού καιρού.

Στην περίπτωση καθυστέρησης εξαιτίας της ηθελημένης πράξης αμέλειας του πλοιοκτήτη, με συνέπεια το πλοίο να σταματά για κάποιο χρονικό διάστημα να είναι έτοιμο προς φόρτωση, η περίοδος αυτή δεν υπολογίζεται σαν demurrage, π.χ. εάν το πλοίο φύγει από την προκυμαία με σκοπό τον ανεφοδιασμό σε καύσιμα (bunkers), ή προσαράξει και δεν μπορεί να φθάσει στην προκυμαία ή διακοπεί η εκφόρτωση λόγω ζημιάς στο φορτίο από λάθος του πλοιοκτήτη.

The Fontevivo [1975]

A vessel arrived at Lattakia. After her arrival there was aircraft activity near the port. Syrian anti-aircraft guns went into action. The incident did not exceed one hour. About 5 hours later the master yielded to pressure from the crew and decided to leave the port.

HELD: that on the evidence, the master's action was unjustified and that the time did not run against lay time during the period of the vessel's absence from the port.

Στη περίπτωση των απαλλακτικών διατάξεων, ο γενικός κανόνας είναι όταν ο χρόνος της φόρτωσης είναι καθορισμένος και τα lay days άρχισαν να μετρούν, ο χρόνος θα συνεχίσει να τρέχει σε βάρος του ναυλωτή ακόμη και εάν το πλοίο λόγω συνθηκών που κανείς από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορούσε να προβλέψει, αναγκαστεί να φύγει από το λιμάνι, εκτός εάν ο λόγος σχετίζεται με κάποιο exception το οποίο υπάρχει στο συμβόλαιο, αφορά τις συνήθεις αιτίες καθυστέρησης και μπορεί να το επικαλεστεί ο ναυλωτής.

Η λέξη "obstruction" ερμηνεύεται σαν συνήθης συμφόρηση στο λιμάνι. Δεν υπάρχει θέμα αρχής εάν ένα ή 100 πλοία προκαλούν συμφόρηση, διότι ο βαθμός συμφόρησης είναι αδιάφορος. Εάν το συμβόλαιο ορίζει ότι ο χρόνος δεν υπολογίζεται εφόσον το φορτίο δε φορτώνεται λόγω συμφόρησης, και ο ναυλωτής εξάντλησε όλες τις πιθανότητες για τη φόρτωση σε μία προκυμαία, αλλά δεν έχει ονομάσει το σημείο φόρτωσης ακόμη για να γίνει το πλοίο arrived, δικαιούται ένα εύλογο χρονικό διάστημα να αποφασίσει για την επιλογή μίας εναλλακτικής προκυμαίας, εφόσον αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί για εμπορικούς σκοπούς. Πρέπει να σημειώσουμε ότι όταν το πλοίο είναι "on demurrage" οι εξαιρέσεις που απαλλάσσουν τον ναυλωτή από την ευθύνη για την καθυστέρηση, δεν εφαρμόζονται π.χ. μία απεργία, εκτός εάν αναφέρεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο.

The Amstelmolen [1961]

The charter provided that the charterer was not to be liable in the event of a delay caused by an obstruction.

HELD: that this exception covered a delay caused by other vessels occupying all available berths and so preventing the ship from loading.

The Loch Dee [1949]

By the terms of the charter the charterer undertook to discharge cargo at New Zealand ports at the rate of 1500 tons per working day of 24 consecutive hours and to pay demurrage if the time allowed for discharge was exceeded. By an exception, demurrage was not to accrue in the event of delay by reason of intervention of constituted/ authorities or from any cause whatsoever beyond the control of the charterer. At the time the charter was entered into, but unknown to both parties, an order was in force in New Zealand which made it illegal to work between 9pm and 8am and thus, rendered it impossible for the ship to discharge at the prescribed rate.

HELD: that the shipowners' claim failed because the exception clause applied

2.2.3. Ολοκλήρωση της Φόρτωσης

Ο χρόνος του "laytime" είναι στη διακριτική ευχέρεια του ναυλωτή με ποιον τρόπο θα το χρησιμοποιήσει, με την προϋπόθεση ότι δεν ξεπερνά το επιτρεπτό όριο, εφόσον θεωρείται ότι έχει ήδη πληρώσει αυτόν τον χρόνο στη συμφωνία για τον ναύλο. Κατά συνέπεια ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να διαμαρτυρηθεί ότι το φορτίο ήταν δυνατόν να φορτωθεί σε λιγότερο χρόνο.

Margaronis Navigation Agency v. H. Peabody [1965]

The charterer had loaded 12,588 tons, 4 cwt of a cargo by 29 December. Only 11 tons, 16 cwt remained to be loaded and loading would only have taken another 40 minutes. The charterer completed loading on 2 January which was within the period of laytime. The shipowner claimed damages for detention of the vessel, for she could have sailed earlier.

HELD: that the claim failed, for the charterer could keep the vessel in port for the whole of the laytime without incurring liability.

Όταν ζητείται "demurrage" είναι πιθανόν να αποφασιστεί σε ποια ακριβώς χρονική στιγμή ολοκληρώθηκε η φόρτωση. Εάν ο ναυλωτής έχει φορτώσει το πλοίο πριν τελειώσουν τα lay days, δε δικαιούται να καθυστερήσει την αναχώρηση του πλοίου π.χ. με τη μη παρουσίαση των φορτωτικών για υπογραφή, και καθίσταται υπεύθυνος για αποζημιώσεις. Όμως ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να φορτώσει σε λιγότερο χρόνο από το laytime, ακόμη και εάν είναι δυνατό να γίνει. Επομένως όσο διαρκεί ακόμη η φόρτωση, δικαιούται να καθυστερεί το πλοίο μέχρι να εκπνεύσει το laytime.

Μία τελευταία παρατήρηση. Η διαδικασία της φόρτωσης δε θα έχει εκπληρωθεί εάν το φορτίο δεν είναι πάνω στο πλοίο με την κατάλληλη στοιβασία. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η στοιβασία (stowage of cargo) αποτελεί μέρος της φόρτωσης και είναι ευθύνη του πλοιοκτήτη, παρόλο που ο ναυλωτής φροντίζει για τη μεταφορά του φορτίου δίπλα στο πλοίο σε επιθυμητό χρόνο, έτσι ώστε να τελειώσει και η στοιβασία πριν εκπνεύσουν τα "lay days".

Για να ξεκινήσουν οι σταλίες πρέπει να συνυπάρχουν τρεις προϋποθέσεις. Όταν το πλοίο είναι arrived ship, εάν είναι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση (ready to load or discharge) και ο πλοίαρχος έχει δώσει notice of readiness to load.

2.2.4. Arrived ship

Υπάρχει εθιμικός όρος ο ναυλωτής να πράξει με τέτοιο τρόπο και σε συνδυασμό με τις συνήθειες μεθόδους του λιμανιού, ώστε να συμβάλλει για να είναι το πλοίο "arrived". Αυτός που θα κληθεί να αποδείξει την περίπτωση αυτή, είναι ο πλοιοκτήτης. Καταρχάς πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός στα ναυλοσύμφωνα που καλούνται port, dock και berth

Στην πρώτη περίπτωση όταν το ναυλοσύμφωνο ονομάζει απλά ένα λιμάνι, χωρίς να αναφέρεται σε κάποιο ειδικό μέρος μέσα στο λιμάνι, τότε το πλοίο πρέπει, εάν δε φθάσει αμέσως στο ντόκο να προσεγγίσει μία θέση μέσα στο λιμάνι όπου θα είναι στην άμεση διάθεση του ναυλωτή (δηλαδή εντός των φυσικών, νομικών και εμπορικών ορίων του λιμένα). Συγκεκριμένα, εάν το μέρος είναι τέτοιο που πλοία συνήθως περιμένουν μέχρι να υπάρξει διαθέσιμος χώρος για φόρτωση ή και εκφόρτωση, θεωρείται arrived ship.

The Johanna Oldendorff [1973]

A vessel carrying grain under a port charter anchored at the bar anchorage at Liverpool. The anchorage was 17 miles from the usual berth of discharging, but was the usual place where grain vessels lay whilst awaiting for a berth.

HELD: that she was an arrived ship when she reached the anchorage, for she was then at the immediate and effective disposition of the charterer.

Οι δύο παραπάνω υποθέσεις οδήγησαν τα δικαστήρια σε μία πιο πρακτική προσέγγιση, τηρώντας συγκεκριμένες θέσεις: 1) το πλοίο να βρίσκεται εντός της γεωγραφικής και νομικής περιοχής του λιμένα, όπως αυτό είναι, εμπορικά κατανοητό. Επομένως, ένα πλοίο δε θα είναι ποτέ "arrived" εάν οι λιμενικές αρχές έδωσαν εντολή να παραμείνει έξω από αυτή την περιοχή 2) η δοκιμασία αφορά, στο σημείο που βρίσκεται το πλοίο εάν είναι στην άμεση διάθεση του ναυλωτή (immediately and effectively at the disposal of the charterer) δηλαδή, μπορεί να φθάσει στον ντόκο γρήγορα όταν πληροφορηθεί ότι αυτός είναι κενός. Με τις σύγχρονες τεχνικές (επικοινωνίες, ταχύτητες), ένα πλοίο σήμερα μπορεί να ικανοποιήσει τη δοκιμασία ακόμη και όταν έχει αγκυροβολήσει σχετικά μακριά από την αποβάθρα 3) το πλοίο θεωρείται ότι είναι στην άμεση διάθεση του ναυλωτή όταν, αγκυροβολεί σε κάποιο σημείο όπου συνήθως περιμένουν τα πλοία για κενές θέσεις μέσα στο λιμάνι. Το βάρος της απόδειξης μίας τέτοιας κατάστασης έχει ο ναυλωτής.

Επίσης, όταν ένα πλοίο έφθασε στο αγκυροβόλιο του Buenos Aires, και βρισκόταν σε σημείο όπου πλοία συνήθως περίμεναν τη σειρά τους για κάποιο ντόκο (εθμικά), κρίθηκε σαν "arrived ship". Σε μία άλλη περίπτωση ένα πλοίο έπρεπε να πάει στο λιμάνι Brake, αλλά φθάνοντας στο αγκυροβόλιο Weser Lightship δε θεωρήθηκε arrived, διότι το αγκυροβόλιο ήταν εκτός της νομικής και διοικητικής δικαιοδοσίας της λιμενικής αρχής και απέιχε 25 μίλια από το στόμιο του ποταμού. «Στην πρακτική υπήρχε κοινή συμφωνία ναυλωτών, πλοιοκτητών και φορτωτών που χρησιμοποιούν αυτό το σημείο να μην το θεωρούν σαν μέρος που περιμένουν τα πλοία για να μπουν στο λιμάνι».

The Timna [1970]

The charterers were under a duty to nominate a port of discharge. On 31 December 1968 they told the master to proceed destination Wesser. On 2 January 1969 the vessel reached the Wesser Light vessel, which was about 25 miles off the mouth of the river Wesser. No further orders were received so the master moved her to Bremenhaven on 3 January and gave notice of readiness to discharge. HELD: the vessel was never an arrived ship at Bremenhaven and the NOR was invalid.

Εάν το ταξίδι δεν έχει ολοκληρωθεί, και το πλοίο δεν περιμένει, δε θεωρείται arrived ship, ακόμη και εάν βρίσκεται με την εμπορική και νομική έννοια μέσα στον χώρο του λιμανιού. Εάν ο ναυλωτής αποτύχει να ονομάσει, το λιμάνι εκφόρτωσης μέσα στο χρονικό περ.θώρ.ο που ορίζει το ναυλοσύμφωνο, δεν υπάρχει σιωπηρός όρος ότι ο πλοίαρχος πρέπει να το ονομάσει και επομένως να προκαλέσει την ιδιότητα του πλοίου σαν arrived ship.

Τα σημερινά ναυλοσύμφωνα συχνότατα χρησιμοποιούν γραπτούς όρους (express clauses) για να μεταφέρουν το ρίσκο της απώλειας χρόνου. Οι πιο συνηθισμένοι είναι: α) "clauses designed for specific ports", όπου το laytime μετράει από τη στιγμή που το πλοίο φθάσει ένα ειδικό σημείο αλλά αδυνατεί να προχωρήσει λόγω συμφόρησης. Αυτός ο όρος ισχύει ακόμη και όταν το πλοίο δεν είναι "arrived" σε αυτό το σημείο.

β) "clauses requiring charterer to nominate a reachable berth", η εφαρμογή του οποίου δεν περιορίζεται μόνο στα φυσικά εμπόδια αλλά καλύπτει και περιπτώσεις όπου η αποβάθρα είναι διαθέσιμη όχι όμως προσιτή (available but not reachable). Σε κάθε περίπτωση ο ναυλωτής βαρύνεται με την ενδεχόμενη καθυστέρηση, εκτιθέμενος σε αγωγές για παραβίαση του συμβολαίου (breach of contract). Εάν όμως το πλοίο είναι "arrived" σε αυτό το σημείο, και σαν συνέπεια το "laytime" άρχισε να μετράει, τότε δεν μπορεί να ζητηθεί από τον ναυλωτή να πληρώσει δύο φορές για τον ίδιο χρόνο.

γ) "time lost waiting for a berth", που η συνέχεια του είναι να μετράει ο χρόνος για φόρτωση ή εκφόρτωση. Ο σκοπός του όρου είναι να μεταφέρει το ρίσκο πριν το πλοίο να γίνει "arrived" π.χ. από τη στιγμή που θα είχε προσεγγίσει την αποβάθρα εάν κάποια ήταν διαθέσιμη. Επομένως, για ένα berth charter θα καλύψει την περίοδο ενώ το πλοίο περιμένει στο λιμάνι μέχρι να εκκενωθεί κάποιος ντόκος. Αντίθετα για το port charter θα εφαρμοστεί όταν το πλοίο βρίσκεται έξω από το λιμάνι ή μέσα σε αυτό αλλά όχι στη διάθεση του ναυλωτή.

δ) "time to count whether in berth or not", παρόμοιο με το προηγούμενο, έχει σχεδιαστεί να αφορά αποκλειστικά berth charters, όταν το πλοίο φθάσει στον προορισμό του αλλά δεν υπάρχει διαθέσιμη αποβάθρα. Ο όρος δίνει τη δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να ειδοποιήσει ότι το πλοίο είναι έτοιμο μόλις αυτό αφιχθεί στο λιμάνι. Δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση όπου

μία προκυμαία είναι ελεύθερη αλλά δεν μπορεί να πλησιάσει το πλοίο λόγω κακοκαιρίας.

Στη περίπτωση του berth ή του dock charterparty, αναφερόμαστε στον προορισμό του πλοίου σε μία προβλήτα, προκυμαία ή ντόκο και ο χρόνος βεβαία δεν αρχίζει να μετρά μέχρι την άφιξη του πλοίου στο συγκεκριμένο σημείο. Η ευθύνη για ενδεχόμενη καθυστέρηση μέχρι το πλοίο να προσεγγίσει το ειδικό σημείο μέσα στο λιμάνι βαρύνει τον "πλοιοκτήτη. Ο ίδιος κανόνας ισχύει, όταν ο ναυλωτής διαθέτοντας την ευχέρεια να ονομάσει μία αποβάθρα και αυτή καταλαμβάνεται από άλλο πλοίο με προφανή συνέπεια την απώλεια χρόνου.

Stag Line v. Board of Trade [1950]

A charter required a vessel to proceed to one or two safe ports East Canada or Newfoundland, place or places as ordered by the charterer and or shippers. She was ordered to Miramichi, and on arrival there was told that she would be required to load at Milbank, a place within the port. As there was not then a berth for her, she had to wait for six days, in respect of which the owner claimed demurrage. HELD: that the charter gave the charterer an express right to nominate a place, meaning a berth within the port; therefore the vessel did not become an arrived ship until arriving at the berth, and demurrage was not payable.

2.2.5. Το πλοίο έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση

Μετά την άφιξη του πλοίου, απαιτείται να εκπληρωθούν και οι άλλες δύο υποχρεώσεις, δηλαδή ο πλοιοκτήτης να δώσει το λεγόμενο "notice of readiness to load" και το πλοίο να είναι πραγματικά έτοιμο για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, εκτός εάν ευθύνεται ο ναυλωτής για τη μη ετοιμότητα του πλοίου (ready to load or discharge).

1) Notice of readiness: Ο σχετικός όρος στο ναυλοσύμφωνο ορίζει ότι τα lay days δεν αρχίζουν να μετρούν εναντίον του ναυλωτή, εάν δεν έχει εκπνεύσει ο καθορισμένος χρόνος μετά την ειδοποίηση με την επιστολή ετοιμότητας π.χ. "laytime for loading and discharging shall commence at 1 pm if notice of readiness is given before noon at 6am next working day if notice given during office hours after noon". Το NOR δε θα είναι έγκυρο εάν αποδειχθεί ότι το πλοίο δεν είναι πράγματι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση εκτός εάν ο ναυλωτής εξασκήσει το λεγόμενο "waiver" και προχωρήσει στη φόρτωση χωρίς επίσημη διαμαρτυρία (protest). Δεν είναι αρκετό ότι η επιστολή-ειδοποίησης δείχνει ότι το πλοίο θα είναι έτοιμο στο μέλλον (anticipated readiness). Εάν το πλοίο υποχρεούται να φορτώσει σε περισσότερα του ενός λιμάνια, εκτός εάν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, δίνει επιστολή ετοιμότητας μόνο στο πρώτο λιμάνι.

Christensen v. Hindustan Steel [1971]

At 1900 hours on 28 October 1967 the master gave notice that the vessel would be ready to load on 29 October.

HELD: that the notice was invalid even if the vessel was in fact ready at the time at which it was given. It was one of anticipated readiness and impliedly reported to the charterers that she was not yet ready.

2) Πλοίο έτοιμο προς φόρτωση-εκφόρτωση: Εάν είναι ή δεν είναι έτοιμο το πλοίο, τούτο εξαρτάται από μία ποικιλία παραγόντων, π.χ. η θέση του πλοίου, η φυσική ικανότητα του να δεχθεί φορτίο, η συμμόρφωση του προς τις λιμενικές και διοικητικές αρχές (πιστοποιητικά υγείας, έγγραφα)

Επομένως, ο ναυλωτής δεν ευθύνεται για την καθυστέρηση, όταν το πλοίο ακολουθεί τη συνήθη διαδικασία της καραντίνας όπως και τα άλλα πλοία, κατά την άφιξη του στο λιμάνι. Αλλά, εάν το αίτιο είναι το φορτίο που μεταφέρει, τότε ο ναυλωτής με τη σειρά του είναι υπεύθυνος. Επίσης ευθύνεται στην περίπτωση που πρέπει να παραλάβει τα απαραίτητα χαρτιά από τις τελωνειακές αρχές και προκαλείται καθυστέρηση (special papers required for the particular cargo carried).

Ο κανόνας είναι, ότι το πλοίο δε θα θεωρηθεί έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση μέχρι να είναι διαθέσιμος ολόκληρος ο χώρος φορτίου του πλοίου (until all her holds to give the charterer complete control of every part of her which is available for cargo). Το γεγονός ότι δεν έχει πάρει την άδεια ελευθεροπλοίας το πλοίο ακόμη (free pratique granted) δεν επηρεάζει την ετοιμότητα του.

Ακόμη, το πλοίο δε θεωρείται έτοιμο προς φόρτωση εάν, έστω και ένα πολύ μικρό μέρος του προηγούμενου φορτίου παραμένει για την εκφόρτωση του, ή το πλοίο δεν είναι ικανό να δεχθεί το συγκεκριμένο φορτίο (cargoworthy) ή έτοιμο προς εκφόρτωση όταν, υπερστιβαγμένο φορτίο πρέπει να αποσυρθεί για να δημιουργηθεί πρόσβαση στο φορτίο του ναυλωτή. Μερικές φορές το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι το πλοίο εκτός από την ετοιμότητα του ως προς τη φόρτωση/εκφόρτωση, πρέπει ακόμη να είναι "securely moored at the loading or discharging place". Αυτή η φράση σημαίνει ότι πρέπει το πλοίο, με όλη τη δυνατή ταχύτητα, να βρίσκεται -στο σημείο που θα ξεκινήσει η φόρτωση/εκφόρτωση.

The Detian Spirit [1971]

A vessel reached the commercial area of Tuapse at 0100 hours on 19 February. Her master gave NOR to load. She was directed to her berth on 24 February and arrived there at 1320

hours. Free pratique was granted at 1600 hours. Loading began at 2150 hours.

HELD: the notice of readiness to load was valid because it could have been obtained at any time without the possibility of delaying the loading.

Τέλος, εάν σε ένα berth charter το πλοίο δεν μπορεί να καταστεί "arrived" παρά την άφ/ξη του στο λιμάνι με αποτέλεσμα να μη βρίσκεται στην προβλεπόμενη προβλήτα την ημέρα της ακύρωσης, δεν εκχωρείται το δικαίωμα στον ναυλωτή να ακυρώσει το συμβόλαιο, αρκεί το πλοίο να είναι έτοιμο προς φόρτωση/εκφόρτωση, έστω και μακριά από το σημείο που βρίσκεται μέσα στο λιμάνι.

2.2.6. Το ζήτημα των επισταλιών (Demurrage)

Εχουμε ήδη αναφέρει ότι ο ναυλωτής δικαιούται, σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, ορισμένο χρόνο για τη φόρτωση και την εκφόρτωση. (laytime) Εάν επιμηκυνθεί ο χρόνος και επομένως υπάρξει καθυστέρηση, συνίσταται παραβίαση εκ μέρους του ναυλωτή και δικαιούται αποζημίωσης ο πλοιοκτήτης. Επομένως το λεγόμενο demurrage καλύπτει απώλειες ναύλου που προκαλούνται από την παράταση του χρόνου, αλλά δεν επεκτείνεται για να περιορίσει αγωγές που έχουν τα αίτια τους όχι στη περαιτέρω παραμονή του πλοίου στο λιμάνι λ.χ. αποτυχία φόρτωσης πλήρους φορτίου. Δύο τρόποι καθορίζουν το ύψος αποζημίωσης σε περιπτώσεις καθυστέρησης του πλοίου:

1) Demurrage είναι το ποσό που καθορίζεται στο ναυλοσύμφωνο και πληρώνεται από τον ναυλωτή ως αποζημίωση του πλοιοκτήτη για την καθυστέρηση πέραν του χρόνου laytime (liquidated damages).. Συνήθως εκφράζεται με το ίδιο νόμισμα που πληρώνεται ο ναύλος για κάθε ημέρα καθυστέρησης ή αναλογικά με το μεταφερόμενο φορτίο. Εάν στο ναυλοσύμφωνο δεν περιέχεται όρος που καθορίζει το ύψος και τη διάρκεια του demurrage, κάθε καθυστέρηση πέρα των lay days παρέχει στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα είσπραξης damages for detention of the vessel in the port

Όσον αφορά το "rate of demurrage", τούτο αναφέρεται σχεδόν πάντα στο συμβόλαιο, μερικές φορές δε ο συνήθης όρος περιγράφεται ως: "ten running days on demurrage at the rate of \$5,000 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed merchants altogether at ports of loading and discharge". Για τον υπολογισμό του demurrage η ημέρα χρεώνεται ως ημερολογιακή των 24 ωρών, ακόμη και στην περίπτωση που τα lay days εκφράζονται σε working days των 8 εργάσιμων ωρών. Όταν το πλοίο είναι οη demurrage, οι μη υπολογιζόμενες κατά το laytime περίοδοι Κυριακές, εορτές και δυσμενείς συνθήκες, δεν αφαιρούνται κατά τον υπολογισμό.

Συνήθως ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την καταβολή του demurrage, εκτός εάν

περιέχεται το cesser clause στο συμβόλαιο με το οποίο μεταφέρεται η ευθύνη στον παραλήπτη του φορτίου, αν και δεν είναι εύκολο να απαλλαχθεί ο ναυλωτής από την υποχρέωση. Εξαρτάται από τα αποδεικτικά στοιχεία της κάθε υπόθεσης. Ακόμη, ο κάτοχος της φορτωτικής ή και ο φορτωτής μπορεί να είναι υπεύθυνοι για την πληρωμή του demurrage, πρέπει όμως να υπάρχει σαφής διάταξη στην φορτωτική π.χ. "freight and all other conditions as per charter".

Η υποχρέωση για την πληρωμή του demurrage προστίθεται αμέσως μόλις εκπνεύσουν τα lay days και ο χρόνος συνεχίζει να τρέχει, σε βάρος του ναυλωτή χωρίς διακοπή μέχρι την περάτωση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Ο κανόνας είναι "once on demurrage always on demurrage". Για τον ίδιο λόγο οι απαλλακτικές ρήτρες που αφορούν την περίοδο του laytime, δεν εφαρμόζονται στην περίοδο του demurrage, εκτός εάν αναφέρεται ρητά στο συμβόλαιο. Αντίθετα, δεν πληρώνεται στην περίπτωση που η καθυστέρηση οφείλεται σε λάθος του πλοιοκτήτη π.χ. απόσυρση του πλοίου για να πάρει καύσιμα, θα πληρωθεί όμως όταν η απώλεια χρόνου προκαλείται από ατύχημα (beyond the control of both parties).

Πρέπει όμως να κάνουμε και μία διάκριση ανάμεσα στο demurrage και despatch money. Το τελευταίο σημαίνει ένα ποσό που καταβάλλει ο πλοιοκτήτης στον ναυλωτή ως αμοιβή για τη φόρτωση ή εκφόρτωση του πλοίου σε χρόνο λιγότερο από αυτό που προβλέπει το ναυλοσύμφωνο (εξυπακούεται ότι despatch money καταβάλλονται εφόσον το laytime is fixed). Στην καθημερινή πρακτική είναι σχετικά δύσκολο να τελειώσει μία φόρτωση/εκφόρτωση πριν να εκπνεύσει ο χρόνος του laytime. Το despatch money υπολογίζεται στο ήμισυ του demurrage, χωρίς να υπάρχει ειδική διάταξη, αλλά εμπορικοί λόγοι συνήθως το επιβάλλουν (at half the rate of demurrage).

9) Damages for detention όπου είναι ένα ποσό που πληρώνει ο ναυλωτής για την καθυστέρηση πέραν του laytime. Υπολογίζεται βάσει του κέρδους το οποίο θα είχε αποκομίσει ο πλοιοκτήτης από τη χρησιμοποίηση του πλοίου του (unliquidated damages). Ο πλοιοκτήτης δικαιούται να εγείρει αγωγή για damages for detention: (α) τα lay days έχουν εκπνεύσει και δεν υπάρχει πρόβλεψη για την πληρωμή του demurrage (β) ο χρόνος για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση δεν έχει συμφωνηθεί και ένα λογικό χρονικό διάστημα έχει ήδη εκπληρωθεί και (γ) το demurrage έχει συμφωνηθεί να πληρωθεί για συγκεκριμένο αριθμό ημερών και μία επιπλέον καθυστέρηση λαμβάνει μέρος.

2.3. Το ενδιάμεσο ταξίδι

Με την ολοκλήρωση της φόρτωσης η ευθύνη για τη συνέχεια του ταξιδιού μεταφέρεται στον πλοιοκτήτη. Η υποχρέωση του συνίσταται να προσεγγίσει τον λιμένα εκφόρτωσης μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα και να μεταβιβάσει το φορτίο στο σημείο προορισμού. Και

εδώ όμως οι συνήθειες απαλλακτικές ρήτρες ισχύουν έτσι ώστε να προστατευθεί ο πλοιοκτήτης σε συνθήκες καθυστέρησης που δεν μπορεί να ελέγξει.

Μολονότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να ειδοποιήσει τον παραλήπτη του φορτίου τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης δεν υφίσταται ακυρωτικός όρος για αυτό το ταξίδι, διότι ο ιδιοκτήτης του φορτίου δεν έχει κανένα λόγο να ακυρώσει το συμβόλαιο σε αυτό το στάδιο. Το λεγόμενο "carrying voyage" θα τελειώσει όταν το πλοίο έχει γίνει "arrived ship" στον λιμένα εκφόρτωσης και είναι έτοιμο προς εκφόρτωση οπότε θα αρχίσει να μετράει και το "laytime" στο ίδιο λιμάνι. Εχουμε ήδη αναφέρει ότι δεν απαιτείται "notice of readiness" στην εκφόρτωση, σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, αν και σημερινές πρακτικές λιγοστεύουν τα προβλήματα του ναυλωτή αφού σε ορισμένα συμβόλαια υπάρχουν όροι που ζητούν από τον πλοιοκτήτη να δώσει το N.O.R.

2.4. Διαδικασίες εκφόρτωσης

Στο στάδιο αυτό το laytime αρχίζει να μετράει από τη στιγμή που το πλοίο φθάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης και είναι βέβαια έτοιμο προς εκφόρτωση. Η εκφόρτωση είναι μία κοινή επιχείρηση ήτοι, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να τοποθετήσει το φορτίο στην αποβάθρα (αφού το μετακινήσει από τις δεξαμενές) και ο παραλήπτης να το παραλάβει από το σημείο που βρίσκεται στο λιμάνι. Η ύπαρξη εθίμου (custom) ή κάποια απαλλακτική ρήτρα στο συμβόλαιο μπορούν να μεταβάλουν το μέρος της ευθύνης.

The Azuero [1967]

A clause stated "charterers' stevedores to be employed by vessel at discharge port and discharge to be free of expense to the vessel". The stevedores at the port of discharge opened and closed the hatches during discharge. The shipowners alleged that the cost (other than the first opening and last closing) was part of the cost of discharging the vessel, whilst the charterers contended that the cost was part of the cost of the ship fulfilling her duty to take proper care of the cargo during discharge.

HELD: that the opening and closing of the hatches were part of the operation of discharge and that therefore the charterers were liable.

Όταν το λιμάνι εκφόρτωσης είναι συμφωνημένο αλλά και προκαθορισμένο σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, η υποχρέωση του πλοίου να φθάσει στο συγκεκριμένο λιμάνι είναι απαραίτητη. Στην αντίθετη περίπτωση, ο ναυλωτής υποχρεούται να ονομάσει ένα ασφαλές λιμάνι οπότε το πλοίο πρέπει να ακολουθήσει την εντολή. Εάν το λιμάνι δεν είναι ασφαλές, ο πλοιοκτήτης αποδεσμεύεται από την υποχρέωση να ξεφορτώσει εκεί και μπορεί να κερδίσει

το ναύλο παραδίδοντας το φορτίο στο πλησιέστερο λιμάνι από το λιμάνι εκφόρτωσης.

The Hadjitsakos [1975]

A vessel was chartered for a voyage from British Columbia to one or two safe ports in India. She proceeded via Singapore and the charterer nominated Bombay and Calcutta as the discharging ports in that order.

HELD: they were not entitled to do so for, on the true construction of the charterparty, the parties did not contemplate that the vessel would be asked to discharge first at a port on the west coast and secondly at an east coast port.

Εφόσον το λιμάνι έχει ονομαστεί και έχει γίνει αποδεκτό από την πλευρά του πλοιοκτήτη π.χ. με το να υπογράψει τις φορτωτικές ο πλοίαρχος, δεν μπορεί αργότερα να αρνηθεί να πάει λόγω των κινδύνων πλοίο υποστεί ζημιές. Όταν το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι το πλοίο πρέπει να προσεγγίσει σε ένα λιμάνι που έχει ονομαστεί από τον ναυλωτή και να περιμένει οδηγίες, και ο πλοίαρχος δώσει notice of readiness, και δεν έχουν φθάσει ακόμη οι νέες οδηγίες, ο πλοίαρχος πρέπει να περιμένει κάποιο χρονικό διάστημα. Δεν έχει την ευχέρεια να φύγει αμέσως μόλις εκπνεύσει ο χρόνος που έχει καθοριστεί για τις οδηγίες του ναυλωτή, ανεξάρτητα εάν ο ναυλωτής υποχρεωθεί να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για την καθυστέρηση.

The Varing [1931]

It was held that the voyage was not performed merely by bringing the goods to the entrance of the named dock, which was so crowded that the vessel could not get in for an indefinite period. Nevertheless, the charterer having refused to name another place of discharge, the shipowner was not bound to wait an unreasonable time in order to get into the dock.

2.4.1. Παράδοση του φορτίου

Γνωρίζουμε ήδη ότι ο πλοιοκτήτης έχει τη συμβατική υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο στο καθορισμένο πρόσωπο. Υπό κανονικές συνθήκες πρέπει να το παραδώσει στον παραλήπτη που αναφέρεται στη φορτωτική ή σε κάποιο άλλο πρόσωπο στον οποίο ο παραλήπτης έχει μεταφέρει την κυριότητα του φορτίου. Στην περίπτωση που δεν έχει εκδοθεί η φορτωτική ο παραλήπτης του φορτίου θα υποδεικνύεται είτε στο ναυλοσύμφωνο είτε σε μία μη διαπραγματεύσιμη απόδειξη παραλαβής. Διακρίνουμε τις εξής περιπτώσεις παραλαβής (delivery) φορτίου:

α) Αποτυχία του παραλήπτη να παραλάβει το φορτίο. Πολλές φορές ο πλοιοκτήτης αντιμετωπίζει, με την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι εκφόρτωσης, το πρόβλημα της απουσίας

του παραλήπτη. Δεδομένου ότι, πρέπει να εξασκήσει την υποχρέωση της προσωπικής παράδοσης του φορτίου, δεν μπορεί, σύμφωνα με το κοινό δίκαιο, να ξεφορτώσει τα αγαθά και να τα αφήσει στην αποβάθρα. Τι θα συμβεί λοιπόν; Είναι αναγκασμένος να διαθέσει κάποιο εύλογο χρόνο στον παραλήπτη να πάρει το φορτίο και εάν αυτός εκπνεύσει, τότε δικαιούται να τα αποθηκεύσει σε κάποιο χώρο με έξοδα του παραλήπτη.

Ενα άλλο σημείο. Η προσωπική παράδοση του φορτίου δύναται να υπερνικηθεί από την ύπαρξη εθίμου στο λιμάνι εκφόρτωσης ή γραπτού όρου στο συμβόλαιο π.χ. σε ορισμένους λιμένες παράδοση του φορτίου σε μία εταιρία που έχει την έδρα της εκεί (dock company) ή στις αρχές (harbour porters) ερμηνεύεται ως προσωπική παράδοση.

Ας επιστρέψουμε στην κατάσταση που ο τελικός αγοραστής των αγαθών δεν έχει εμφανιστεί στο λιμάνι εκφόρτωσης. Σύμφωνα με ειδική νομοθεσία ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αποθηκεύσει το φορτίο με την πάροδο του πραγματικού χρόνου παράδοσης ή όταν δεν υπάρχει καθορισμός του χρόνου, μετά από 72 ώρες, εκτός Κυριακής και εορτής, από τη στιγμή που το πλοίο δίδει ειδοποίηση.

Με την αποθήκευση των αγαθών ο πλοιοκτήτης γνωστοποιεί στον υπεύθυνο (warehouseman) γραπτώς ότι τα αγαθά υπόκεινται σε επίσχεση (lien) για οφειλόμενο ναύλο ή άλλα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε και κατά συνέπεια ο τελευταίος θα είναι υπεύθυνος εάν παραδώσει το φορτίο χωρίς να έχει πάψει το lien. Ωστόσο μετά την πάροδο 90 ημερών μπορεί να κινήσει τις διαδικασίες για την πώληση του με σκοπό να ικανοποιηθεί οικονομικά ο πλοιοκτήτης, εφόσον δοθεί προηγούμενη ειδοποίηση.

β) Παράδοση στο φυσικό πρόσωπο που νόμιμα δικαιούται το φορτίο. Εδώ παρουσιάζονται ελάχιστα προβλήματα όταν ο ναυλωτής είναι συνάμα και ο παραλήπτης του φορτίου. Επειδή η ιδιότητα του είναι ήδη γνωστή, τα αγαθά καλύπτονται από ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο (απόδειξη) εμφάνιση του οποίου δεν απαιτείται για την παραλαβή. Όταν όμως έχει εκδοθεί η φορτωτική, η κατάσταση είναι τελείως διαφορετική. Η βασική υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να παραδώσει το φορτίο στο πρόσωπο που ονομάζεται στη φορτωτική (consignee) ή σε κάποιο άλλο πρόσωπο που έχει πάρει την κυριότητα του φορτίου (indorsee). Εάν πράξει με τούτο τον τρόπο θα προστατευθεί έναντι ενδεχόμενων αγωγών.

Από την άλλη πλευρά ο πλοιοκτήτης που παραδίδει τα αγαθά χωρίς την εμφάνιση της φορτωτικής γνωρίζει ότι η πράξη αυτή εμπεριέχει μεγάλο ρίσκο ακόμη και εάν γίνεται στο πρόσωπο που έχει ονομαστεί σε αυτή. Τέτοιου είδους παράδοση έχει θεωρηθεί ως σημαντική παραβίαση του συμβολαίου και εάν το φορτίο δοθεί σε λάθος πρόσωπο, τότε είναι πιθανόν ο πλοιοκτήτης να μην μπορεί να βασιστεί στις απαλλακτικές ρήτρες που υπάρχουν στη φορτωτική.

ν) Παράδοση ανάμικτου μη αναγνωρίσιμου Φορτίου. Ο κανόνας είναι ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να παραδώσει στον παραλήπτη την ακριβή ποσότητα του φορτίου αλλά και να διατηρήσει την αρχική καλή κατάσταση του όπως είχε φορτωθεί. Τα προβλήματα προκύπτουν όταν αγαθά έχουν φορτωθεί μαζί με άλλα φορτία που προορίζονται βέβαια για διαφορετικούς παραλήπτες και έχουν απωλέσει την ιδιότητα τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς το λιμάνι εκφόρτωσης, πράγμα που δυσκολεύει σε μεγάλο βαθμό τον διαχωρισμό τους.

Η απώλεια αυτή μπορεί να προέλθει από την εξάλειψη των λεγόμενων "leading marks" ή τη μείξη φορτίων μεταξύ τους λ.χ. εξαιτίας καιρού. Το μέγεθος της ευθύνης για τον πλοιοκτήτη θα προσδιοριστεί από το γεγονός εάν η απώλεια καλύπτεται ή όχι από απαλλακτική ρήτρα. Το πρόβλημα μεγεθύνεται σε περιπτώσεις όπου μέρος του φορτίου έχει χαθεί στη θάλασσα αλλά το υπόλοιπο φθάνει στο λιμάνι εκφόρτωσης σε μη αναγνωρίσιμη κατάσταση.

2.5. Ναύλος

Freight με την εμπορική έννοια ονομάζουμε την καταβολή αμοιβής στον πλοιοκτήτη για την ασφαλή μεταφορά και παράδοση του φορτίου από το πλοίο στο λιμάνι προορισμού. Η υποχρέωση πληρωμής του ναύλου εξαρτάται από το συμβόλαιο μεταφοράς, δηλαδή το voyage charter ή bill of lading. Στην περίπτωση απουσίας αντίθετου όρου στο συμβόλαιο, το κοινό δίκαιο προβλέπει ότι ο ναύλος πληρώνεται με την παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη (consignee) στο λιμένα εκφόρτωσης.

Ο μόνος τρόπος για να πληρωθεί ο ναύλος χωρίς την παράδοση του φορτίου ανακύπτει από λάθος ενέργεια του ιδιοκτήτη του φορτίου και με την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης έχει: (1) ασφαλίσει την ενδεχόμενη απώλεια του ναύλου ή (2) προνοήσει την πληρωμή μέρους του ναύλου προκαταβολικά ή (3) μεταφέρει τα αγαθά με άλλο τρόπο μεταφοράς και όταν αυτά φθάσουν στο λιμάνι προορισμού μπορεί να ζητήσει τον ναύλο. Ανάλογα με τον τρόπο και τον χρόνο καταβολής του ποσού αυτού, μπορούμε να διακρίνουμε τις εξής κατηγορίες ναύλων:

2.5.1. Ναύλος πληρωτέος κατά την παράδοση του φορτίου

Όταν στο ναυλοσύμφωνο ή τη φορτωτική δεν αναφέρονται πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο και τον τόπο καταβολής του ναύλου, τότε αυτός πληρώνεται στο λιμάνι προορισμού κατά την παράδοση του φορτίου. Εάν δεν υπάρχει ρητή αντίθετη συμφωνία ως προς τον τρόπο καταβολής του ναύλου, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να πληρωθεί τον ναύλο εφόσον συντρέχουν κάποιες προϋποθέσεις: α) Το πλοίο να έχει φθάσει στο λιμάνι αλλά και να προσεγγίσει το σημείο εκφόρτωσης. Εάν έχει αρνηθεί ο ναυλωτής να ονομάσει μία προκυμαία, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ξεφορτώσει στο πλησιέστερο

εναλλακτικό τόπο ή στο συνηθισμένο τόπο που ξεφορτώνουν τέτοια φορτία και έτσ. να κερδίσει τον ναύλο. β) Ο πλοιοκτήτης να είναι πρόθυμος και έτοιμος προς παράδοση του φορτίου στον δικαιούχο. Ο παραλήπτης του φορτίου πρέπει να πληρώσει τον ναύλο όταν παραδίδονται τα αγαθά και δεν μπορεί να καθυστερήσει την πληρωμή μέχρι την εκπλήρωση της εκφόρτωσης όλου του φορτίου (cannot withhold payment until delivery of the whole parcel).

Επίσης στην περίπτωση που ο ναυλωτής αρνηθεί να πληρώσει τον ναύλο, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα κατάσχεσης του φορτίου προς εξαναγκασμό του ναυλωτή να πληρώσει τον συμφωνηθέντα ναύλο (exercise lien on the cargo). Μερικές φορές το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να αφαιρέσει (deduct) ένα ποσό από τον ναύλο για short delivery. Ο πλοιοκτήτης δικαιούται πλήρη ναύλο (full freight) εφόσον είναι έτοιμος προς παράδοση του φορτίου.

Ο ναυλωτής ή ο παραλήπτης του φορτίου δεν μπορεί να αφαιρέσει μέρος του ποσού του ναύλου λόγω ζημιάς του φορτίου, αλλά θα έχει μία διαφορετική απαίτηση αποζημίωσης (seperate cause of action), εκτός εάν έχει προκληθεί η ζημιά από excepted perils, για την παραβίαση εκ μέρους του πλοιοκτήτη της παράδοσης του φορτίου σε κακή κατάσταση (δε βρίσκεται στην ίδια καλή κατάσταση όπως όταν είχε φορτωθεί πάνω στο πλοίο). Αλλά ο ναύλος δε θα πληρωθεί εκτός εάν το φορτίο που παραδίδεται βρίσκεται στην κατάσταση που ήταν όταν φορτώθηκε και είναι εμπορεύσιμο.

Asfarv. Btundell [1896]

A ship carrying dates was sunk in the Thames. The dates were recovered, but in a state which rendered them unfit for human consumption. They were sold for distilling purposes.

HELD: no freight was payable because the goods delivered, were for business purposes something different from those shipped.

Εάν ο ναύλος είναι πληρωτέος on delivery και το φορτίο χάθηκε εν πλω, ο πλοιοκτήτης δεν έχει το δικαίωμα να πάρει ναύλο, ανεξάρτητα από την αιτία που προκάλεσε την απώλεια. Τα exceptions προστατεύουν τον πλοιοκτήτη μόνο για την περίπτωση της μη παράδοσης του φορτίου στους δικαιούχους. Δεν έχει το δικαίωμα να απαιτήσει ναύλο βασιζόμενος στο ότι η απώλεια προήλθε εξαιτίας της οποίας υπήρχε απαλλαγή στο ναυλοσύμφωνο ή τη φορτωτική.

Μπορεί όμως ο πλοιοκτήτης στην περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί το ταξίδι, να μεριμνήσει για ένα εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς του φορτίου π.χ. άλλο μεταφορικό μέσο, στο λιμάνι προορισμού. Με την επιτυχία αυτής της ενέργειας, δικαιούται

τον ναύλο. Επίσης, όταν ο πλοιοκτήτης εμποδίζεται στη μεταφορά του φορτίου στο λιμάνι προορισμού από κάποιο λάθος ή παράνομη πράξη του δικαιούχου του φορτίου, δικαιούται πλήρη ναύλο.

Ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να εισπράξει τον ναύλο σε περίπτωση υπερφόρτωσης (overloading) του πλοίου, ενώ εάν το πλοίο αδικαιολόγητα παρεκκλίνει από την πορεία του, δε γίνεται να πληρωθεί ο συμφωνημένος ναύλος (contractual rate of freight). Αλλά εφόσον το φορτίο έχει παραδοθεί στον προορισμό του με ασφάλεια, δικαιούται αμοιβή βάσει της αρχής quantum meruit, δηλαδή αμοιβής που υπολογίζεται βάσει της εργασίας που εκτελέστηκε.

2.5.2. Ναύλος lump sum

Κατ' αποκοπή ναύλος ονομάζεται ο ολικός ναύλος που συμφωνείται για τη χρησιμοποίηση ολόκληρου ή μέρους της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Για να κερδίσει lump sum ναύλο πρέπει:

α) να ολοκληρωθεί το ταξίδι με την ασφαλή παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη στο λιμάνι εκφόρτωσης β) να είναι έτοιμο το πλοίο για εκτέλεση του ναυλοσύμφωνου ακόμη και άνευ χορήγησης φορτίου από τον ναυλωτή γ) να φορτωθεί και να μεταφερθεί με κάποιους εναλλακτικούς τρόπους, άλλους από το ναυλωμένο πλοίο, προς παράδοση στο λιμάνι προορισμού δ) παράδοση μέρους του φορτίου στον παραλήπτη, εφόσον η απώλεια οφείλεται σε κίνδυνο για τον οποίο υπάρχει σχετική απαλλαγή στο ναυλοσύμφωνο.

Όταν το πλοίο φθάσει στον προορισμό του, ο φορτωτής πρέπει να πληρώσει πλήρη lump sum ναύλο, ακόμη και εάν μέρος του φορτίου έχει χαθεί από αιτίες που δεν υπάρχουν ως exceptions στο συμβόλαιο. Επίσης, μερικές φορές το συμβόλαιο προβλέπει ότι ο ναύλος πρέπει να πληρωθεί προκαταβολικά και δεν επιστρέφεται ακόμη και εάν το πλοίο ή και το φορτίο έχει χαθεί.

Thomas v. Harrowing [1915]

Lump sum freight was payable on delivery of a cargo of props. The exception clause included perils of the sea. Near the port of discharge, the vessel was driven ashore by bad weather and became a total loss. Part of the cargo was washed ashore and was afterwards collected on the beach by the master's directions and deposited on the dock premises, the rest being lost by perils of the sea.

HELD: the shipowner has performed his contract, which was to deliver the cargo so far as he was not prevented by perils of the sea and he was entitled to recover the whole lump sum freight, even though the charter stipulated that it should be payable on unloading and right delivery of the cargo

2.5.3. Ναύλος advance

Στην περίπτωση της καταβολής χρημάτων από τον ναυλωτή πριν την παράδοση του φορτίου στο λιμάνι προορισμού, έχουμε τον λεγόμενο ναύλο προκαταβολικά, ο οποίος μπορεί να θεωρηθεί ακόμη και ένα είδος δανείου προς κάλυψη των εξόδων του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης. Επομένως η πληρωμή του ναύλου δεν εξαρτάται από την παράδοση του φορτίου και πρέπει να πληρωθεί ακόμη και εάν το πλοίο έχει χαθεί μαζί με το φορτίο.

Εάν έχει ήδη πληρωθεί advance ναύλος και λίγο μετά το ταξίδι εγκαταλείπεται, κανένα μέρος του ναύλου δεν επιστρέφεται. Όταν ο ναύλος πληρώνεται on final sailing το πλοίο θα πρέπει να έχει φύγει από το λιμάνι αναχώρησης χωρίς πρόθεση να γυρίσει πίσω. Μερικές φορές αναφέρεται ότι ο ναύλος θα πληρωθεί "at a certain fixed time or on the happening of a certain event, instead of merely in advance".

De Silvale v. Kendall [1815]

A vessel was chartered for a voyage from Liverpool to Maranham and back. She arrived at Maranham and the shipper paid an advance freight of 192 pounds. She sailed on her homeward voyage, but was lost by capture. HELD: that the shipper was not entitled to recover the advance freight.

Επίσης, εάν όρος της φορτωτικής δηλώνει ότι ο ναύλος πρέπει να αποδοθεί completely on shipment, αποφασίστηκε ότι δεν πληρώνεται ναύλος εάν το φορτίο was never shipped on board. Ακόμη, πιθανόν να περιέχεται ο όρος freight is paid ship lost or not lost. Αυτό δείχνει την υποχρέωση να πληρωθεί ο ναύλος ακόμη και εάν χαθεί το πλοίο, με την προϋπόθεση ότι η απώλεια είναι λόγω εξαιρούμενου κινδύνου.

Συχνά το ναυλοσύμφωνο προβλέπει αφενός καταβολή του ναύλου μετά την πάροδο λίγων ημερών από την ημερομηνία υπογραφής των φορτωτικών, αφετέρου την υποχρέωση του πλοιοκτήτη να υπογράψει freight pre-paid φορτωτικές. Σε περίπτωση έκδοσης τέτοιων φορτωτικών, δεν μπορούν να κατασχέσουν το φορτίο για τη μη πληρωμή του ναύλου, από τη στιγμή που μεταβιβάστηκε η φορτωτική σε τρίτο πρόσωπο που αγόρασε το φορτίο καλή τη πίστη.

Ο ενδεδειγμένος τρόπος επίλυσης τέτοιων προβλημάτων είναι η επιμονή του πλοιοκτήτη σε έκδοση εγγυητικής επιστολής τράπεζας (bank quarrantee) με την οποία καλύπτεται ο ναύλος. Πρέπει να διευκρινιστεί ο προκαταβολικός ναύλος από τις διάφορες προκαταβολές σε μετρητά που πληρώνει ο ναυλωτής για να αντιμετωπίσει καθημερινές ανάγκες του πλοίου και οι οποίες μπορεί να παρακρατηθούν από τον ναύλο, χωρίς βέβαια να αποτελούν ναύλο παρά μόνο ένα είδος δανείου και γι αυτό τον λόγο επιστρέφονται στον ναυλωτή.

2.5.4. Ναύλος pro rata

Εάν ο πλοιοκτήτης φορτώσει μέρος του φορτίου ή ακόμη και full and complete cargo, παραδώσει μέρος αυτού ή ύστερα από συμφωνία με τον ναυλωτή το παραδώσει σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι, δικαιούται ναύλο, ο οποίος υπολογίζεται βάσει των αποστάσεων που έχουν διανυθεί και του παραδοθέντος φορτίου και καλείται pro rata. Τα παραπάνω δεν ισχύουν στις περιπτώσεις ναύλου κατ' αποκοπή.

Πρέπει όμως να συμπληρώσουμε ότι η παραλαβή του φορτίου από τον δικαιούχο σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι μετά την επιμονή του πλοιάρχου να το αφήσει εκεί, δεν υπονοεί ότι υπάρχει σιωπηρή υποχρέωση από την πλευρά του δικαιούχου να πληρώσει pro rata ναύλο ή να δεχθεί τις μεθόδους πώλησης του φορτίου, όταν ο πλοίαρχος άσκησε το δικαίωμα να πουλήσει το φορτίο προς συμφέρον του ιδιοκτήτη του φορτίου. Επομένως ο πλοιοκτήτης δικαιούται ναύλο εφόσον ήταν ικανός και πρόθυμος να μεταφέρει το φορτίο στον προορισμό του, αλλά εμποδίζεται από κάτι που δεν μπορεί να ελέγξει.

St Enoch v. Phosphate Mining [1916]

A vessel was on a voyage from Tampa to Hambourg. On 3 August she was warned by the Admiralty to go to an English port. Next day war broke out and it was impossible for her to go to Hambourg. She therefore discharged the cargo at Runcorn where the owner claimed pro rata freight.

HELD: no freight was payable since the voyage had not been completed, and no new contract to take delivery at Runcorn instead of at Hambourg could be implied.

Μερικές φορές ο δικαιούχος του φορτίου επιθυμεί ο ίδιος την παράδοση του φορτίου σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι, οπότε το πλοίο δικαιούται να πάρει τον ναύλο. Τέλος, ο ναυλωτής δεν έχει δικαίωμα να εγκαταλείψει το φορτίο στον πλοιοκτήτη χωρίς να καταβάλλει τον ναύλο, ούτε και ο τελευταίος δικαιούται να ξεφορτώσει το φορτίο αυθαίρετα σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι και ακόλουθα να απαιτήσει τον pro rata ναύλο. Εφόσον ο ιδιοκτήτης του φορτίου αρνηθεί να το παραλάβει ο πλοιοκτήτης μπορεί να επιλέξει α) τη μεταφορά του φορτίου στον προορισμό του με τη μεταφόρτωση του σε άλλο μέσο μεταφοράς για να έχει το δικαίωμα πλήρους ναύλου ή β) την παράδοση του φορτίου σε ένα ενδιάμεσο λιμάνι χωρίς αμοιβή.

2.5.5. Ναύλος back (freight)

Η παράδοση του φορτίου στο λιμάνι προορισμού μπορεί να εμποδιστεί από διάφορες αιτίες ανεξάρτητα από την ετοιμότητα του πλοίου προς παράδοση π.χ. άρνηση ή αδυναμία

του παραλήπτη να παραλάβει το φορτίο, ή άρνηση οδηγιών ως προς τον τρόπο παράδοσης ή συνθήκες πολέμου. Σε τέτοιες περιπτώσεις δίνεται η διακριτική ευχέρεια στον πλοίαρχο να ενεργήσει έτσι ώστε να προστατεύσει τα συμφέροντα του ιδιοκτήτη του φορτίου και του εργοδότη του.

Συγκεκριμένα, έχει τη δυνατότητα εκφόρτωσης και τοποθέτησης του φορτίου σε αποθήκη ή μεταφόρτωσης και μεταφοράς του φορτίου στο πλησιέστερο κατά την κρίση του λιμάνι. Τότε ο πλοιοκτήτης δικαιούται να απαιτήσει αμοιβή που ονομάζεται back freight για την κάλυψη των έκτακτων εξόδων.

Cargo ex Araos [1873]

A shipper had loaded a cargo of petroleum on board a vessel bound from London to Le Havre. When she reached Le Havre, the port authorities instructed the master to take her out of the harbour because there were large quantities of munitions there. The master tried to land the cargo at neighbouring ports, but eventually decided that it would be best to go back to London.

HELD: the shipowner was entitled to back freight since in all circumstances the master had dealt with the cargo for the benefit of the shipper as seemed best to him

2.5.6. Νεκρός ναύλος

Εχουμε ήδη αναφέρει ότι εφόσον ο ναυλωτής έχει παραβιάσει το συμβόλαιο χωρίς να φορτώσει full cargo, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα αγωγής για αποζημίωση dead freight. Επομένως ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να πράξει κατά τρόπο που μετριάξει το ύψος της ζημιάς π.χ. συμπληρώνοντας τα κενά του πλοίου με άλλο φορτίο, ακόμη και εάν υπάρξει καθυστέρηση λόγω αυτής της διαδικασίας.

Πρέπει να τονιστεί ότι dead freight δε σημαίνει και δεν είναι ναύλος. Είναι μορφή αποζημίωσης του πλοιοκτήτη λόγω της παραβίασης βασικού όρου του συμβολαίου εκ μέρους του ναυλωτή. Αυτό φαίνεται και από το γεγονός" ότι ο πλοιοκτήτης δεν έχει την υποχρέωση πληρωμής προμήθειας (commission) επί του dead freight καθώς και του demurrage.

2.5.7. Ποιος πληρώνει ναύλο

Ο ναύλος, εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία καταβάλλεται από τον ναυλωτή και το γεγονός ότι ο δεύτερος έχει υπερνοικιασει (sublet the services) το πλοίο σε πρόσωπα που φόρτωσαν πάνω στο πλοίο αγαθά σύμφωνα με τις φορτωτικές με τον ίδιο ναύλο, δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση του αυτή.

Στην περίπτωση που ο ναυλωτής είναι πράκτορας ή broker και φορτώνει το πλοίο με φορτία άλλων προσώπων, η ευθύνη του σταματά όταν το φορτίο έχει τοποθετηθεί πάνω στο

πλοίο. Εδώ επιδρά το λεγόμενο cesser clause που εφόσον υπάρχει στο συμβόλαιο, δίνει στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα κατάσχεσης του φορτίου προς πληρωμή ναύλου.

Αντίθετα, το cesser clause δεν απαλλάσσει τον ναυλωτή όταν αυτός είναι και φορτωτής (shipper) και γίνεται αγωγή εναντίον του βάσει της φορτωτικής προς πληρωμή του ναύλου. Ομως ο πλοιοκτήτης δικαιούται να ζητήσει τον ναύλο από άλλα πρόσωπα πέραν του ναυλωτή εφόσον αυτά καθίστανται υπεύθυνα βάσει του συμβολαίου να πληρώσουν τον ναύλο.

α) Ο φορτωτής στις περιπτώσεις που η μεταφορά του φορτίου γίνεται βάσει της φορτωτικής. Απαλλάσσεται από την καταβολή του ναύλου όταν ο πλοιοκτήτης δεχθεί σαν αντάλλαγμα έναντι του ναύλου επιταγή από τους παραλήπτες του φορτίου ή εκδώσει φορτωτική που απαλλάσσει τον φορτωτή από την καταβολή του ναύλου. β) Ο παραλήπτης του φορτίου όταν υπάρχει ρητός όρος στην φορτωτική για καταβολή του ναύλου, οπότε ο πλοίαρχος μπορεί να αρνηθεί να παραδώσει το φορτίο μέχρι την πληρωμή του ναύλου από τον παραλήπτη του φορτίου. Επίσης με την ύπαρξη του cesser clause στο συμβόλαιο, μεταφέρεται από τον ναυλωτή στον παραλήπτη η υποχρέωση πληρωμής του ναύλου.

γ) Ο πωλητής του φορτίου (who stops the goods in transit), όταν συμβαίνει μετά τη φόρτωση και αναχώρηση του πλοίου, ο αγοραστής του φορτίου να μην εκπληρώσει περίπτωση κανονικής φόρτωσης ολόκληρου του φορτίου. Βλ. και την υπόθεση *The Altus* [1985] 1 Lloyd's Rep 423 τις υποχρεώσεις του βάσει του contract of sale έναντι του πωλητή. Τότε ο πωλητής μπορεί να επανακτήσει την κυριότητα του φορτίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Με την πράξη αυτή, καθίσταται ο πωλητής υπεύθυνος να πληρώσει τον ναύλο.

2.5.8. Ποιος δικαιούται ναύλο

Ποιος δικαιούται τον ναύλο εξαρτάται από τους όρους του ναυλοσύμφωνου ή της φορτωτικής εκτός εάν υπάρξουν άλλες διαπραγματεύσεις.

α) Στον πλοιοκτήτη, βάσει του ναυλοσύμφωνου και έλλειψης αντίθετης συμφωνίας π.χ. demise charter ή bill of lading, και επομένως αυτός έχει τη δυνατότητα να εξουσιοδοτήσει κάποιον για την είσπραξη του ναύλου.

β) Στον πλοίαρχο που μπορεί να καταθέσει αγωγή στον παραλήπτη του φορτίου για την καταβολή του ναύλου, έστω και εάν το ναυλοσύμφωνο ή η φορτωτική δεν έχει υπογραφεί από αυτόν.

γ) Στον Broker ή ένα τρίτο πρόσωπο όπου η πληρωμή του ναύλου με αυτή τη διαδικασία θα προστατέψει τον φορτωτή από μία αγωγή για καταβολή ναύλου.

δ) Στον εκχωρητή του ναύλου ή του πλοίου (assignee), όπου σε περίπτωση εκχώρησης του πλοίου, εκχωρείται αυτόματα και ο ναύλος από την στιγμή της συμπλήρωσης των εγγράφων της εκχώρησης.

ε) Στον δανειστή του πλοίου με υποθήκη (mortgagee), ο οποίος δεν έχει το δικαίωμα να εισπράξει τον ναύλο παρά μόνο μετά από ουσιαστική ιδιοκτησία του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ

Οι όροι που περιέχονται σε ένα χρονοναυλοσύμφωνο (time charter) διαφέρουν ριζικά από εκείνους της ναύλωσης ενός συγκεκριμένου ταξιδιού (voyage charterparty) κυρίως λόγω της διαφορετικής λειτουργίας των συμβολαίων αλλά και των προθέσεων των συμβαλλόμενων μερών.

3.1. Γενικές παρατηρήσεις

Σε αυτό τον τύπο ναύλωσης, το πλήρωμα προσλαμβάνεται από τον πλοιοκτήτη ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη ναυτική λειτουργία και τη συντήρηση του πλοίου (nautical operation) καθώς και την επίβλεψη του φορτίου. Παραδίδει το πλοίο για μία συμφωνημένη χρονική περίοδο στη διάθεση του ναυλωτή ο οποίος αναλαμβάνει την εμπορική λειτουργία του πλοίου (commercial operation) και επομένως είναι αυτός που αποφασίζει ποια ταξίδια θα γίνουν, ποια φορτία θα φορτωθούν και έχει τις συχνές επαφές με τους φορτωτές και τους παραλήπτες των φορτίων.

Επειδή ο πλοίαρχος υπακούει στις εντολές του ναυλωτή (agent of the charterer) σύμφωνα με το εκάστοτε timecharterparty, ο τελευταίος υποχρεώνεται να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για ενδεχόμενες ζημιές που προκύπτουν από τη σχέση αυτή π.χ. υπογραφή της φορτωτικής, οπότε δεσμεύεται ο πλοιοκτήτης (στη τελευταία περίπτωση είναι φανερό ότι ο πλοίαρχος είναι agent of the shipowner).

3.2. Περιγραφή του πλοίου

Στη χρονοναύλωση, η περιγραφή του πλοίου είναι πολύ πιο σημαντική από τη ναύλωση ταξιδιού για τον ναυλωτή και τούτο διότι η όλη εμπορική επιτυχία της ναύλωσης στηρίζεται κυρίως στο πλοίο. Όλες οι λεπτομέρειες σχετικά με το πλοίο - μεταφορική ικανότητα, κατασκευή, βύθισμα, διαστάσεις, ταχύτητα, κατανάλωση, εθνικότητα - πρέπει να γίνουν γνωστές στον ναυλωτή κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης.

Είναι επομένως στο άμεσο ενδιαφέρον του ναυλωτή να γνωρίζει όσο το δυνατό περισσότερα για το πλοίο και να εξασφαλίζει σε περιπτώσεις αμφιβολιών τη σύμφωνη γνώμη ειδικευμένου προσωπικού (qualified staff). Για να σχηματίσει μία σαφή γνώμη ο ναυλωτής είναι πολύ σημαντικό να έχει σωστές και πλήρεις πληροφορίες για το πλοίο, και αυτό επειδή τις περισσότερες φορές δε γνωρίζει τι είδους φορτία, ποια λιμάνια και περιοχές θα χρησιμοποιήσει ιδιαίτερα σε μεγάλη χρονική περίοδο, σε αντίθεση με τη ναύλωση ταξιδιού όπου δέχεται

ορισμένες κύριες πληροφορίες σχετικά με το πλοίο. Σε κάθε περίπτωση η φήμη του πλοιοκτήτη παίζει σπουδαίο ρόλο.

3.3. Ταχύτητα και κατανάλωση καυσίμων του πλοίου

Οι αναφορές στο ναυλοσύμφωνο σχετικά με την ταχύτητα (speed) και την κατανάλωση (bunker consumption) συνδέονται συνήθως με τις καιρικές συνθήκες και το βύθισμα του πλοίου. Επίσης, το είδος των καυσίμων είναι σημαντικό (type of fuel). Στα πλοία τακτικών γραμμών (liner trades) υπάρχει απλή υπόσχεση (όρος warranty) ότι το πλοίο έχει την ταχύτητα και κατανάλωση που δηλώνεται στο ναυλοσύμφωνο κατά τις διαπραγματεύσεις ή ακόμη και την ώρα του fixture fax.

Στην καθημερινή πρακτική λόγοι εμπορικοί απαιτούν η περιγραφή της ταχύτητας του πλοίου να έχει ισχύ κατά την ημέρα της παράδοσης του πλοίου παρά τη χρονική στιγμή της ναύλωσης και επειδή η ναυλωμένη περίοδος παίζει τον πιο σπουδαίο ρόλο, ο ναυλωτής συχνά επιθυμεί την εισαγωγή στο συμβόλαιο του όρου "average service speed" σχετικά με την ταχύτητα του πλοίου. Ένα επιπρόσθετο πρόβλημα είναι ο πυθμένας του πλοίου. Στις τροπικές περιοχές όταν το πλοίο έχει παραμείνει για αρκετό καιρό ανενεργό (idle), είναι φυσικό να έχει ελαττωθεί η ταχύτητα του.

The Apollonius [1978]

A vessel which was under a time charterparty was described as capable of steaming at 14 knots. Due to her bottom being fouled by being encrusted with molluscs, she was only capable of steaming at 10.61 knots

HELD: that the owner was guilty of breach of warranty, but he was protected by an exception clause.

3.4. Συντήρηση του πλοίου

Στα χρονοναυλοσύμφωνα αναφέρεται ρητά ο όρος: ο πλοιοκτήτης πρέπει να παραδώσει το πλοίο αξιόπλοο και πάντα να βρίσκεται στην ίδια καλή κατάσταση κατά τη διάρκεια της ναύλωσης (vessel shall be in a seaworthy condition and must be kept in the same good order and condition during the charter period for ordinary cargo service).

Σύμφωνα με το Αγγλικό δίκαιο στη χρονοναύλωση υπάρχει υπόσχεση (warranty) από την πλευρά του πλοιοκτήτη σχετικά με την αξιοπλοία και την καλή κατάσταση του πλοίου. Επομένως, ο πλοιοκτήτης δεν υποχρεούται να ελέγχει εάν το πλοίο είναι κατάλληλο σε όλες τις

περιόδους που βρίσκεται στη διάθεση του ναυλωτή, αλλά πρέπει να επιδιορθώνει τις ζημιές κάθε φορά που εμπίπτουν στην αντίληψη του. Εάν το πλοίο δεν είναι σωστά συντηρημένο, ο ναυλωτής δικαιούται αποζημίωσης αλλά δεν μπορεί να ακυρώσει το συμβόλαιο, εκτός εάν δεν επιδιορθωθεί η ζημιά μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα και αυτό πιθανόν, να οδηγήσει σε ματαίωση του ναυλοσύμφωνου (frustration).

Hong Kong Fir v. Kawasaki Kisen Kaisha [1962]

A vessel was chartered for 24 months from February 1957. Her engines kept breaking down and in June 1957 major repairs had to be effected. These were estimated to take until September, and she was redelivered to the charterers in that month.

HELD: the charterparty was not frustrated

3.5. Γεωγραφικά όρια

Οι λόγοι που δίδεται μεγάλη σημασία στις εμπορικές σχέσεις (trade) ποικίλλουν ανάλογα με την περίπτωση. Πολλές φορές ο πλοιοκτήτης δεν επιθυμεί το πλοίο να βρίσκεται μακριά από τη χώρα καταγωγής διότι αυτό σημαίνει επιβάρυνση στους μισθούς του πληρώματος. Επίσης, πολιτικοί λόγοι μπορεί να οδηγήσουν σε περιορισμούς των γεωγραφικών ορίων ή ακόμη, μερικές χώρες δε δέχονται πλοία τα οποία άσκησαν εμπόριο με ορισμένες άλλες χώρες ή ανήκουν σε πρόσωπα ή εταιρείες από συγκεκριμένες άλλες χώρες (π.χ. Ισραήλ και Αραβικά κράτη).

Για να αποφευχθούν επομένως οι δυσκολίες, ο πλοιοκτήτης πρέπει να φροντίσει για την εισαγωγή απαλλακτικών όρων στο συμβόλαιο. Εάν ο ναυλωτής επιθυμεί να οδηγήσει το πλοίο σε λιμάνια και περιοχές έξω από τα γεωγραφικά όρια που θέτει το συμβόλαιο, πρέπει να πάρει τη σχετική άδεια του πλοιοκτήτη, ο οποίος με τη σειρά του ενημερώνει και παίρνει τη σύμφωνη γνώμη του ασφαλιστή (breaking of trading limits provided that he pays the extra insurance premiums).

3.6. Το φορτίο

Μεγάλη σημασία έχει ο τύπος του πλοίου για το συγκεκριμένο είδος του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί. Και αυτό διότι μερικά πλοία είναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένα για ένα είδος φορτίου μόνο ή μπορούν να μεταφέρουν ένα περιορισμένο αριθμό φορτίων. Επομένως καλό είναι να αναφέρεται στο συμβόλαιο για να γνωρίζει και ο ναυλωτής τις ιδιαιτερότητες του σχετικού προβλήματος.

Επίσης, πολλά πλοία έχουν τη δυνατότητα φόρτωσης πολλών ειδών φορτίων, και σε

αυτές τις περιπτώσεις περιγράφονται στα χρονοναυλοσύμφωνα ως: " lawful merchandise non-injurious to the vessel ". Η τελευταία φράση εξαιρεί τα επικίνδυνα φορτία που πιθανόν να προκαλέσουν ζημιές στο πλοίο. Αλλωστε υπάρχει σιωπηρή υποχρέωση (implied obligation) του ναυλωτή να μη φορτώνει επικίνδυνα φορτία.

3.7. Περίοδος της ναύλωσης

Συνήθως η περίοδος της ναύλωσης υπολογίζεται σύμφωνα με την επιλογή του ναυλωτή. Η βασική περίοδος ονομάζεται flat period και υπολογίζεται ανάλογα σε ημέρες, μήνες, έτη ή συνδυασμός αυτών. Ένας συνηθισμένος όρος " the owners let and the charterers hire the vessel for a period of the number of calendar months with a margin of 15 days more or less at charterer's option from the time the vessel is delivered ".

Η τελευταία πρόταση αναφέρεται σε ένα επιπλέον χρονικό περιθώριο που δίδεται στον ναυλωτή διότι είναι σχεδόν αδύνατο να συμπέσει ο χρόνος επαναπαράδοσης του πλοίου (redelivery) με την ολοκλήρωση του ναυλοσύμφωνου. Αναπόφευκτα το πλοίο θα φθάσει νωρίτερα στο λιμάνι (redelivery), πράγμα σχετικά σπάνιο, ή συνηθέστερα, αργότερα (overlap).

Ένας άλλος όρος αναγνώρισης της περιόδου ναύλωσης του πλοίου που συνηθίζεται ευρέως σήμερα είναι ότι αυτό θα εκτελέσει ένα ή περισσότερα συμφωνημένα ταξίδια (trip time chartering) π.χ. " One time charter voyage with loading f or 2 ports in and discharging 1 or 2 ports in Redelivery on dropping outboard pilot at last discharging port. Total period estimated to 30 days ", το οποίο θεωρείται από νομική άποψη time charter διότι ο ναυλωτής θα είναι υπεύθυνος για παράβαση συμβολαίου εάν δεν έχει στείλει το πλοίο στο συγκεκριμένο ταξίδι.

3.8. Παράδοση πλοίου (delivery)

Ο σχετικός όρος αναφέρει: " the owners let and the charterers hire... from the time (not a Sunday or legal Holiday) the vessel is delivered and placed at the disposal of the charterer between 7am and 10pm or between 7am and noon if on Saturday, at the port in such ready berth where she can safely lie always afloat ". Εάν το πλοίο φθάσει νωρίτερα στο λιμάνι παράδοσης, ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να το δεχθεί πριν ξεκινήσουν τα laydays.

Εφόσον φθάσει αργότερα από τη συμφωνημένη ημερομηνία, έχει το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο (cancel the agreement).

Όσον αφορά το σημείο παράδοσης, μπορεί να είναι ένα λιμάνι ή μία ευρύτερη περιοχή π.χ. vessel to be delivered in the Mediterranean. Στη δεύτερη περίπτωση ο πλοιοκτήτης συνήθως επιλέγει το λιμάνι παράδοσης και ο ναυλωτής το λιμάνι επαναπαράδοσης αντίστοιχα. Επίσης, κατά τη διάρκεια της παράδοσης στον ναυλωτή το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο π.χ

..... she being in every way fitted for ordinary dry cargo service with cargo holds well swept, cleaned and ready to receive cargo before delivery under this charter.

Σχετικά με την κατανομή των εξόδων κατά την παράδοση του πλοίου στον ναυλωτή, ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει, κατά τη διάρκεια της ναύλωσης να πληρώσει τους μισθούς του πλοιάρχου και πληρώματος, την ασφάλεια και τα έξοδα συντήρησης του πλοίου (manning, insurance, maintenance), ενώ ο ναυλωτής τα έξοδα καυσίμων (μόνο τα λιπαντικά ανήκουν στον λογαριασμό του πλοιοκτήτη), λιμανιού, πλοηγών, πρακτόρων, φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς και οποιαδήποτε άλλα έξοδα σχετίζονται με την εμπορική λειτουργία του πλοίου (fuel, harbour dues, pilotage, costs for loading and discharging).

Σε αυτές τις περιπτώσεις ακολουθείται ένα special survey report όπου περιέχονται μεταξύ άλλων η ακριβής ώρα της παράδοσης, οι ποσότητες καυσίμων του πλοίου (fuel and diesel oil on board) καθώς και η γενική κατάσταση του πλοίου.

3.9. Ασφαλείς λιμένες (safe ports)

Όταν ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να ονομάσει ένα λιμένα, είτε σύμφωνα με voyage charter είτε με time charter, είναι υποχρεωμένος να ονομάσει ένα ασφαλές λιμάνι. Αυτή η υποχρέωση (implied obligation) συνήθως συνοδεύεται από μία γραπτή ρήτρα (express term).

Κατά τη διάρκεια της χρονοναύλωσης, το πλοίο είναι εκτεθειμένο σε διάφορους κινδύνους που πιθανόν να προκαλέσουν ζημιές, εκτός της φυσιολογικής φθοράς (wear and tear). Το πιο σημαντικό γεγονός είναι ότι ο πλοιοκτήτης έχει μικρές πιθανότητες να επιτύχει αποζημίωση από την πλευρά του ναυλωτή για ζημιές που προκλήθηκαν από κακοκαιρία, σύγκρουση ή προσάραξη (bad weather, collision, grounding), παρά μόνο εάν αποδειχθεί ότι ο ναυλωτής παραβίασε όρο του συμβολαίου ή έδειξε αμέλεια κατά την άσκηση των καθηκόντων του. Πιο πρακτικό παράδειγμα αποτελεί η εντολή του ναυλωτή να στείλει το πλοίο σε ένα ανασφαλές λιμάνι.

Ο σχετικός όρος "the vessel to be employed between good and safe ports or places where she can safely lie always afloat" περιλαμβάνει όχι μόνο παράγοντες π.χ. ισχυροί άνεμοι, φουσκοθαλασσιά, ανεπαρκή ή κακή κατασκευή προβλήτας, αλλά και εχθροπραξίες ή πολιτικές καταστάσεις (οι δύο τελευταίες συχνά περιλαμβάνονται στο war clause).

Grace v. General Steam Navigation [1950]

A vessel under time charter was directed to Hambourg. The master complied with the charterer's order and she was damaged by ice in the approaches to the port.

HELD: the charterer was liable for such damage

Όσο πιο σύντομα είναι καλά πληροφορημένοι ο πλοίαρχος και ο πλοιοκτήτης σχετικά με τα λιμάνια και τις προβλήτες τόσο πιο υπεύθυνοι καθίστανται να ερευνήσουν τη σχετική ασφάλεια των χώρων αυτών. Αυτό σημαίνει ότι, εφόσον κατά τις διαπραγματεύσεις αλλά και στο συμβόλαιο δέχθηκαν τα ονομαζόμενα λιμάνια ή χώρους φόρτωσης και εκφόρτωσης, έχουν λίγες πιθανότητες να αποζημιωθούν εάν το λιμάνι αποδειχθεί ότι ήταν ανασφαλές.

Αντίθετα, ο ναυλωτής δεν μπορεί να αποφύγει την ευθύνη εφόσον το λιμάνι ή η προβλήτα έχει ονομαστεί μετά τις διαπραγματεύσεις ή το fixture. Σε αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης δεν έχει την ευκαιρία να επηρεάσει την απόφαση για επιλογή των συγκεκριμένων χώρων.

Εάν ο ναυλωτής στείλει το πλοίο σε ανασφαλές λιμάνι και σαν αποτέλεσμα αυτής της εντολής το πλοίο υποστεί ζημιές, είναι πολύ πιθανό να υποχρεωθεί να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη. Όμως εφόσον ο πλοίαρχος έδρασε απερίσκεπτα π.χ. παρόλο που γνώριζε τους κινδύνους που υφίστανται στο λιμάνι, αποφάσισε να εισέλθει, και σαν αποτέλεσμα το πλοίο έπαθε ζημιές, τότε ο ναυλωτής δεν υπέχει ευθύνη.

Όταν το ναυλοσύμφωνο επιτάσσει το πλοίο να εμπορεύεται μεταξύ ασφαλών λιμένων, το λιμάνι, κατά τον χρόνο που δίνεται η εντολή, πρέπει να είναι ασφαλές για το πλοίο να εισέλθει, να παραμείνει, να εκτελέσει τη φόρτωση ή εκφόρτωση και να φύγει από το λιμάνι. Αλλά εάν κάποιο απρόβλεπτο και αφύσικο γεγονός ξαφνικά συμβεί που δημιουργεί συνθήκες που χαρακτηρίζουν το λιμάνι ανασφαλές και σαν αποτέλεσμα το πλοίο πάθει ζημιές, καθυστερήσει ή καταστραφεί, ο ναυλωτής δεν ευθύνεται.

Η ερώτηση "whether or not a port is safe" εξαρτάται από πολλούς παράγοντες ή/και τα στοιχεία της κάθε υπόθεσης, δηλαδή το είδος του πλοίου, τις εργασίες στο λιμάνι, τις κλιματολογικές συνθήκες λ.χ. το βύθισμα ενός τάνκερ 250,000 τόνων είναι αρκετά μεγάλο για να του επιτραπεί η είσοδος σε πολλά λιμάνια ενώ δεν ισχύει το ίδιο για μικρότερα πλοία.

Εφόσον ο ναυλωτής εξασκεί την πρωταρχική του υποχρέωση, δίνοντας εντολή στο πλοίο να προσεγγίσει το λιμάνι το οποίο κατά την ώρα της εντολής είναι ασφαλές, και ενώ πλησιάζοντας σε αυτό το λιμάνι νέες συνθήκες εμφανίζονται κάνοντας το λιμάνι ανασφαλές, είναι κάτω από δευτερεύουσα υποχρέωση να ακυρώσει την πρώτη εντολή του και να δώσει νέα

εντολή για άλλο λιμάνι, το οποίο κατά τον χρόνο της νέας εντολής πρέπει να είναι επίσης ασφαλές.

Όταν το πλοίο έχει εισέλθει στο λιμάνι και νέες συνθήκες δημιουργούν καταστάσεις κινδύνων στο λιμάνι, ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να ονομάσει άλλο λιμάνι, εφόσον είναι αδύνατο για το πλοίο να αποφύγει τους κινδύνους, φεύγοντας από το λιμάνι. Εάν όμως είναι δυνατόν να αποφύγει ενδεχόμενες ζημιές από κάποιο κίνδυνο, τότε πρέπει να δώσει εντολή για να φύγει αμέσως το πλοίο, ανεξάρτητα εάν έχει εκπληρώσει τις διαδικασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης, για ένα άλλο ασφαλές λιμάνι.

The Evia No2 [1982]

A vessel was time-chartered and required from the charterer to use safe ports only, was ordered to proceed to Basrah. She arrived there on 20 August 1979, discharge 'of the cargo was completed on 22 September, but she was unable to leave as a result of the outbreak of large-scale hostilities between Iran and Iraq. The shipowner claimed damages from the charterer.

HELD: that there would be judgment for the charterer, for Basrah was prospectively safe at the time of nomination, and the unsafety was due to an unexpected and abnormal event after her arrival. They were not under a secondary obligation to make a fresh nomination for such an order would have been ineffective.

3.10. Πληρωμή του ναύλου (payment of hire)

Ο ναύλος στην περίπτωση αυτή καλείται hire και όχι freight όπως στα voyage charters. Πληρώνεται από τη χρονική στιγμή της παράδοσης του πλοίου στον ναυλωτή μέχρι και την επαναπαράδοση του με τη λήξη του συμβολαίου. Εκφράζεται με αρκετούς τρόπους π.χ. "X dollars per 30 days and/or deadweight ton" ή "per month". Στη δεύτερη περίπτωση ο ναύλος καταβάλλεται κάθε μήνα προκαταβολικά, δηλαδή αναφερόμαστε στον ημερολογιακό μήνα (calendar) που αρχίζει από την ημέρα παράδοσης του πλοίου έως την ίδια ημέρα του επόμενου μήνα. Στην περίπτωση που υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην τοπική ώρα στο λιμάνι παράδοσης και στο λιμάνι επαναπαράδοσης, ο πλοιοκτήτης δικαιούται ναύλο για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο που εξέπνευσε από την στιγμή της παράδοσης του πλοίου.

The Arctic Skou [1985]

The vessel was delivered at Angra, Brazil at 1600 hours local time on 12 August 1982 and redelivered at Bilbao, Spain at 1303 hours local time on 9 September 1982. Local time at Bilbao was 5 hours ahead of local time in Brazil. The owner claimed hire for 27 days and 21

hours.

HELD: that the charterer was liable for 27 days 16 hours only for that was the actual period which had elapsed from the moment of delivery.

Σε αντίθεση με τη ναύλωση ταξιδιού όπου ο ναύλος πληρώνεται (συνήθως) όταν τελειώσει το ταξίδι και παραδίδεται το φορτίο, στη χρονοναύλωση πληρώνεται προκαταβολικά (in advance). Ο λόγος έγκειται στη μη εξασφάλιση του πλοιοκτήτη για την πληρωμή του ναύλου με την άσκηση πράξης κατάσχεσης του φορτίου (exercising a lien over the cargo), όπως συμβαίνει στα voyage charters. Ο ναυλωτής θα είναι υπεύθυνος εφόσον δεν πληρώσει ακόμη και εάν είναι ζήτημα ωρών ή λεπτών ή δεν υπάρχει εσκεμμένη ενέργεια από την πλευρά του.

Συνοπτικά παραθέτουμε ορισμένες συμφωνίες που υπάρχουν στα χρονοναυλοσύμφωνα σχετικά με την πληρωμή του ναύλου. Ενας συνηθισμένος όρος στο συμβόλαιο μπορεί να προβλέπει ότι ο ναύλος αυξομειώνεται εάν υπάρξει αλλαγή στους μισθούς του πληρώματος (alteration in wages of the crew).

Ακόμη, όρος που προβλέπει ότι το ποσό του ναύλου θα εκτιμηθεί από τη χαμηλή απόδοση του πλοίου σε σχέση με την ταχύτητα και την κατανάλωση του (if the vessel falls below the performance guaranteed in respect of her speed or bunker consumption stated in the contract). Όταν το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι ο ναύλος πληρώνεται χωρίς έκπτωση (without discount), αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει έκπτωση σε περίπτωση πληρωμής πριν την καθορισμένη ημέρα.

Επίσης, όταν ο ναύλος πληρώνεται προκαταβολικά όσον αφορά το " dead weight capacity " του πλοίου, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να πληροφορήσει τον ναυλωτή για τη χωρητικότητα του πλοίου με ακρίβεια. Σύμφωνα με το συμβόλαιο μερικές φορές ο ναυλωτής έχει το πρόσθετο δικαίωμα να αφαιρέσει κάποια έξοδα από τον ναύλο π.χ η αξία των καυσίμων που παραμένουν στις δεξαμενές κατά την επαναπαράδοση ή έξοδα πρακτόρων για λογαριασμό του πλοίου, τότε το ποσό που αφαιρείται είναι ένα ορισμένο ποσό (disbursements incurred by the charterer for the shipowner's account).

Εάν ο πλοιοκτήτης παραβίασε βασικό όρο του συμβολαίου και κατά συνέπεια στερεί τον ναυλωτή από τη χρησιμοποίηση του πλοίου, ο ναυλωτής μπορεί να αφαιρέσει ένα ποσό σχετικό με τον ναύλο για τον χαμένο χρόνο. Αυτό όμως το δικαίωμα δεν επεκτείνεται και σε άλλες παραβιάσεις του πλοιοκτήτη π.χ. ζημιά που προκλήθηκε στο φορτίο εξαιτίας της αμέλειας του πληρώματος.

3.11. Δικαίωμα ανάκλησης του πλοίου (right of withdrawal)

Ο συνηθισμένος όρος αναφέρει: "that payment must be made in cash without discount every 30 days in advance, and that in default of payment the owner has the right to withdraw the vessel from the charterer's service". Σαν συνέπεια, δίδεται το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη να ακυρώσει το συμβόλαιο και να προχωρήσει σε νόμιμες αγωγές.

Από την πρακτική σκοπιά όμως, τέτοιοι όροι δεν προσφέρουν την απαραίτητη προστασία στον πλοιοκτήτη ιδιαίτερα όταν το πλοίο είναι φορτωμένο. Και αυτό διότι, όταν έχει ήδη εκδοθεί η φορτωτική, ο πλοιοκτήτης καθίσταται υπεύθυνος προς τον ιδιοκτήτη του-φορτίου να εκτελέσει τη μεταφορά. Πιθανόν η καλύτερη λύση να βρίσκεται στην επίσημη διαμαρτυρία του πλοιοκτήτη κάθε φορά που υπάρχει πρόβλημα καθυστέρησης της πληρωμής (late payment) ή αφαιρέσης από τον συμφωνημένο ναύλο (deductions from hire).

Οι πληρωμές του ναύλου συνήθως γίνονται μέσω μίας τράπεζας και επομένως δε θεωρείται πληρωμή μέχρι να πιστωθεί ο λογαριασμός του πλοιοκτήτη. Ευνόητο είναι να παρουσιαστούν τεχνικές δυσκολίες π.χ. καθυστερήσεις των εμβασμάτων, για αυτό και πολλές φορές το ναυλοσύμφωνο περιέχει και ένα όρο που ονομάζουμε "anti-technicality" ή "non-technicality clause" ο οποίος αναφέρεται σε μία παράταση του χρόνου για 48 ώρες περίπου στον ναυλωτή με σκοπό να δικαιολογήσει την καθυστέρηση στην πληρωμή του ναύλου. Το δικαίωμα ανάκλησης του πλοίου από τις υπηρεσίες του ναυλωτή εξασκείται με την εκπνοή του χρόνου που συνήθως είναι τα μεσάνυχτα της ίδιας ημέρας.

The Afovos [1983]

A vessel was time-chartered. The contract contained an anti-technicality clause. An instalment of hire became due on 14 June 1979. The shipowner gave notice of withdrawal at 1640 hours on that day. The charterer contended that the notice was premature and therefore of no effect.

HELD: that the notice was of no effect because the charterer had until midnight of 14 June before the instalment had to be paid.

Όταν ο ναύλος πληρώνεται με επιταγή αντί για μετρητά και ο πλοιοκτήτης δέχεται τον τρόπο πληρωμής, παρόλο που η συμφωνία είναι διαφορετική, δεν μπορεί αργότερα να επιμείνει στην πληρωμή μετρητών εκτός εάν έχει προηγουμένως πληροφορήσει τον ναυλωτή.

The Petrofina [1949]

A clause provided that payment of hire was to be made in cash monthly in advance in London. In default of such payment the owner had the right to withdraw the vessel from the charterer's service. In accordance with the practice which had always been followed the charterer had sent a cheque every month to the shipowner instead of paying cash. A cheque was delayed in transmission and the owner claimed that he was entitled to withdraw the vessel because payment had not be made in cash.

HELD: that the claim failed for if the owner wanted to insist on payment in cash, he must give reasonable notice of such intention.

Εφόσον η συμφωνία πληρωμής του ναύλου είναι της μετρητοίς ο ναυλωτής δε θεωρείται ότι πλήρωσε εκτός εάν ο πλοιοκτήτης λάβει "the equivalent of cash or as good as cash" (δηλαδή μία επιταγή τράπεζας ή κάποιο άλλου είδους έμβασμα δε θα γίνει αποδεκτό).

The Chikuma [1981]

By the terms of a time charter the payment of hire was to be made in cash monthly in advance, otherwise the owner could withdraw the vessel from service of the charterer. One instalment of hire fell due on 22 January On that date the sum due was credited to the shipowners' bank account, but interest could not run on it until 26 January. The owner withdrew the vessel. The charterer claimed damages for wrongful withdrawal.

HELD: the payment which had been made was not payment in cash or its equivalent because the money could not immediately earn interest.

Όταν υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο ο όρος "failing the punctual and regular payment of hire" δεν μπορεί να υπερνικηθεί από μία καθυστερημένη πληρωμή του ναύλου.

The Laconia [1977]

A vessel was chartered under time charter which stated that hire was to be paid in cash semi-monthly in advance and that failing the punctual and regular payment of hire the shipowner was to be at liberty to withdraw the vessel from charterer's service. The charterer tendered payment one day late and the shipowner withdrew the vessel.

HELD: that the owner was entitled to do so. The breach of the obligation to pay in advance could not be cured by the late tender.

Αντίθετα ο πλοιοκτήτης δεν έχει το δικαίωμα να ασκήσει μία μερική ή προσωρινή ανάκληση του πλοίου π.χ. δίνοντας την εντολή στον πλοίαρχο να σταματήσει την εκφόρτωση. Υποχρεούται όμως μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα αμέσως μετά την παράνομη πράξη του ναυλωτή, να τον ειδοποιήσει ότι ανακαλεί το πλοίο. Για να αποδειχθεί ότι ο πλοιοκτήτης παραιτήθηκε του δικαιώματος του να ανακαλέσει το πλοίο (waiver) εφόσον καθυστερήσει η πληρωμή του ναύλου πέραν του επιτρεπόμενου χρονικού ορίου, πρέπει:

- α) να έχει δεχθεί την πληρωμή σαν να ήταν μέσα στον χρόνο που όριζε το ναυλοσύμφωνο ή
- β) εάν μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα δεν ειδοποίησε τον ναυλωτή ότι αρνήθηκε την καθυστερημένη πληρωμή.

3.12. Περιπτώσεις Off-hire

Πολλοί τύποι ναυλοσύμφωνων περιλαμβάνουν έναν όρο που αναφέρει ότι ο ναύλος δεν πληρώνεται από τον ναυλωτή κατά τη διάρκεια περιόδου όπου δε χρησιμοποιεί το πλοίο (full use of the vessel), εξαιτίας ατυχήματος ή άλλου προβλήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητα του πλοιοκτήτη.

Το λεγόμενο off-hire ή suspension of hire clause αναφέρει: "In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the vessel, deficiency of men or owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the vessel and continuing for more than 24 consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the vessel is unable to perform the service immediately required".

Από αυτή τη διατύπωση μπορούμε να αναφέρουμε ότι εφόσον οι αιτίες που προκαλούν προβλήματα στο πλοίο είναι μικρότερης διάρκειας των 24 ωρών, δεν αφαιρείται ναύλος αλλά εξακολουθεί να καταβάλλεται σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο. Εάν ο χρόνος του off-hire διαρκέσει πέραν των 24 ωρών, το πλοίο θεωρείται σαν off-hire από τη στιγμή που εμφανίζεται το πρόβλημα και όχι μετά την πάροδο των 24 ωρών. Μετά την περίοδο off-hire η πληρωμή του ναύλου ξεκινά αμέσως μόλις το πλοίο είναι στη διάθεση του ναυλωτή και όχι μέχρι να φθάσει στη γεωγραφική θέση που αντιμετώπισε το πρόβλημα.

Για να μπορέσουμε να αποδείξουμε εάν ένα πλοίο είναι πράγματι off-hire ή όχι, πρέπει να απαντήσουμε στα ακόλουθα ερωτήματα: α) ο λόγος της καθυστέρησης περιλαμβάνεται στο off-hire clause β) υπάρχει κάποιος αρχικός όρος (threshold rule) που μπορεί να εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη περίπτωση και γ) σαν αποτέλεσμα υπάρχει απώλεια χρόνου και χρημάτων.

Αναλύοντας τις περιπτώσεις του σχετικού όρου του " off-hire " θα υποστηρίξουμε ότι η

φράση *deficiency of men* αναφέρεται στην αριθμητική έλλειψη και όχι στην ανικανότητα ή την απροθυμία του πληρώματος να εργαστεί π.χ. ένα μέλος του πληρώματος είχε χαθεί και απαγορεύθηκε ο απόπλους από τη λιμενική αρχή, αλλά δεν υπήρχε αποδεικτικό στοιχείο που να μας δείχνει ότι ο όρος *deficiency of men* ήταν ο λόγος της κράτησης του πλοίου στο λιμάνι. Επίσης η λέξη *men* σημαίνει πλήρωμα και όχι ικανούς πολεμιστές για την προστασία του πλοίου σε περιπτώσεις εχθροπραξιών.

Παρόλο που το πλοίο έχει υποστεί ζημιές στη μηχανή σε προηγούμενο στάδιο δε θα χαρακτηριστεί "broken down" σύμφωνα με τον παραπάνω όρο του *off-hire* μέχρι να θεωρηθεί αναγκαίο για το πλοίο να προσεγγίσει ένα λιμάνι για επισκευές. Η φράση "or other accident" περιλαμβάνει προσάραξη σε ποταμό αλλά όχι εάν το πλήρωμα αρνείται να ταξιδέψει παρά μόνο σε *convoy*. Αυτό δε θεωρείται ατύχημα με την ερμηνεία του όρου και ο ναύλος εξακολουθεί να πληρώνεται.

Με τη φράση "charterers are entitled to off-hire only if the vessel is either hindered or prevented more than an agreed number of hours", η οποία συχνά απαντάται στα *linertime* και *baltime* ναυλοσύμφωνα και σχετίζεται με το *threshold rule*, η παρεμπόδιση και όχι η απώλεια του χρόνου, πρέπει να συνεχίζεται για ένα αριθμό ωρών. Αυτό σημαίνει ότι εάν το πλοίο αντιμετωπίζει προβλήματα με τη μηχανή του και πλέει με χαμηλή ταχύτητα για 30 ώρες, το *threshold* των 24 ωρών δεν υπερνικά το *off-hire*, μολονότι η απώλεια του χρόνου είναι μόνο 15 ώρες. Αντίθετα στα ναυλοσύμφωνα του *New York Produce Exchange* δε δίδεται τέτοια διακριτική ευχέρεια στον πλοιοκτήτη.

Hoarthv. Miller [1981]

The vessel's high pressure engine broke down. But she managed to get into port with the assistance of a tug and partly by using her own low-pressure engine.

HELD: hire was not payable during this period, because the working of the vessel had been hindered.

Σε μία άλλη περίπτωση σύμφωνα με το συμβόλαιο ο ναύλος θα μειωνόταν (*deduction of off-hire*) σε περίπτωση ζημιάς στους γερανούς φόρτωσης (*cranes*) με τους οποίους ήταν εξοπλισμένο το πλοίο. Το τρόλει του No1 γερανού έπεσε λόγω ζημιάς και σαν συνέπεια τα No2 και No3 αποσυναρμολογήθηκαν με σκοπό την επιθεώρηση τους. Ο ναύλος δεν πληρωνόταν για το No1 γερανό αλλά εξακολουθούσε να καταβάλλεται για τους άλλους δύο γερανούς διότι δεν υφίσταται ζημιά με την ερμηνεία του όρου.

Επίσης, σε μία άλλη περίπτωση ειδική αντλία (*booster pump*) είχε τοποθετηθεί σε ένα

πλοίο για να βοηθήσει στην εκφόρτωση, αλλά ο harbour master δεν έδωσε την άδεια για τη λειτουργία της επειδή δεν είχε την έγκριση από τον νηογνώμονα. Σαν αποτέλεσμα το πλήρωμα δεν μπορούσε να χρησιμοποιήσει το πρόσθετο βοήθημα. Η λειτουργία του πλοίου είχε διακοπεί και επομένως το πλοίο ήταν off-hire.

Εάν ένα πλοίο συλλαμβάνεται (arrest) και επομένως δεν μπορεί να φύγει από το λιμάνι είναι φανερό ότι θεωρείται off-hire επειδή κανείς δεν μπορεί να το χρησιμοποιήσει.

Τέλος, η λειτουργία του πλοίου μπορεί να εμποδίζεται εξαιτίας της καθυστέρησης έκδοσης άδειας ελευθεροπλοίας (free pratique).

The Apollo [1978]

Hire was to cease to be payable in the event of loss of time from certain specified causes or any other cause whatsoever preventing the full working of the vessel. The port health authorities tested and inspected her after cases of suspected typhus amongst her crew were discovered. Free pratique was not granted for 29 1/2 hours.

HELD: the obtaining of free pratique in the present case was not a mere formality and the vessel was prevented from working. No hire was payable in respect of those hours.

The Roachbank [1967]

When in the South China Sea a vessel sighted a boat containing a number of Vietnamese refugees and picked them up. When she arrived at Kaohsiung the port authorities, at first, refused to allow her into port. She was held up for 9 days and the charterers contended that she was off-hire for this period.

HELD: that the vessel was not off-hire. On the evidence the presence of the refugees did not prevent her from being fully worked if port facilities had

3.13. Αποζημίωση πλοιοκτήτη (employment and indemnity)

Ο σχετικός όρος που αναγράφεται στα διάφορα είδη συμβολαίων είναι ως εξής: "the master to be under the orders of the charterer as regards employment, agency or other arrangements. The master and engineer to keep full and correct logs including scrap logs accessible to the charterers or their agents. The charterer to indemnify the owner against all consequences or liabilities arising from the master signing bills of lading or otherwise complying with such orders".

Γενικά στη χρονοναύλωση η θέση του πλοιάρχου είναι αρκετά δύσκολη επειδή πρέπει να ακολουθεί τις οδηγίες του πλοιοκτήτη αλλά και να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του

ναυλωτή. Με άλλα λόγια αντιπροσωπεύει και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη και πρέπει να προστατεύει τα συμφέροντα τους. Μολονότι αρκετά συχνά ο πλοίαρχος δέχεται τα "sailing instructions" από τον ναυλωτή, αυτό δε σημαίνει απαραίτητα ότι πρέπει να τα ακολουθήσει.

Ο πλοίαρχος καθίσταται υπεύθυνος για την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου αλλά και έχει μεγάλη ευθύνη απέναντι στον ιδιοκτήτη του φορτίου και προς τρίτους. Αρα, εάν σύμφωνα με τη γνώμη του πλοίαρχου, οι οδηγίες που δίνει ο ναυλωτής θέτουν σε κίνδυνο πλοίο, πλήρωμα, φορτίο ή άλλη περιουσία, δεν έχει μόνο το δικαίωμα αλλά και την υποχρέωση να μην υπακούσει στις εντολές του ναυλωτή. Η υποχρέωση του πλοίαρχου είναι να ενεργεί λογικά όσες φορές δέχεται εντολές, μερικές από τις οποίες απαιτούν άμεση εκτέλεση ενώ άλλες χρειάζονται διαπραγμάτευση και συνεννοήσεις πριν εκτελεστούν.

Υπάρχει λοιπόν ένας σχετικός βαθμός δυσκολίας για να εξακριβώσουμε εάν υφίσταται άμεση σχέση μεταξύ της εκάστοτε εντολής του ναυλωτή όσον αφορά τη σχέση του employment και της συμμόρφωσης του πλοίαρχου στην εντολή αυτή. Κάθε φορά θα ανατρέχουμε στις ιδιαιτερότητες της υπόθεσης του ερευνούμε.

Σε μία υπόθεση η πρόθεση των δύο συμβαλλόμενων μερών ήταν να ελαφρυνθεί το πλοίο στο αγκυροβόλιο του Τίβερ στη Νιγηρία, ξεφορτώνοντας μέρος του φορτίου. Η εντολή του ναυλωτή ότι έπρεπε να προσεγγίσει το μέρος αυτό αναφέρεται στο employment. Εάν όμως είχαν συγκεκριμενοποιήσει το μέρος όπου το πλοίο θα έριχνε άγκυρα τότε η εντολή αναφέρεται σε θέματα navigation.

Larrinaqa SS v. R T [1945]

A time charter stated that the master was to obey the orders of the charterer as regards employment. The vessel was ordered to leave the port. The master did so although the weather was very bad. In consequence of a storm the vessel stranded and sustained serious damage.

HELD: that the charterer was not liable. The order which had been given was one as to navigation and not one as to employment.

Τέλος, σύμφωνα με τον όρο του employment and indemnity clause ο ναυλωτής δικαιούται να παραδώσει στον πλοίαρχο για υπογραφή τις φορτωτικές. Η υπογραφή δεσμεύει τον πλοιοκτήτη και αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο του συμβολαίου μεταξύ του φορτωτή ή του παραλήπτη του φορτίου και του πλοιοκτήτη, με την προϋπόθεση ότι η φορτωτική δεν περιέχει όρους που είναι αντίθετοι με αυτούς του συμβολαίου. Ο πλοίαρχος υποχρεούται να υπογράψει τις φορτωτικές.

Milburn v. Jamaica Fruit [1900]

The master had signed bills of lading which omitted a clause excepting liability for negligence. The vessel was damaged and by reason of the absence of the clause the shipowners could not obtain a general average contribution from the owners of the cargo.

HELD: since the charterers had ordered the master to sign the bills, they must indemnify the shipowners for the loss they had suffered in not recovering the contribution.

Επίσης, μερικές φορές ο ναυλωτής υπογράφει ο ίδιος τις φορτωτικές αλλά και στις δύο όμως περιπτώσεις δεσμεύεται ο πλοιοκτήτης, ο τελευταίος δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση εάν μπορεί να αποδείξει ότι υπάρχει έννομος δεσμός ανάμεσα στην ενδεχόμενη απώλεια και τη συμμόρφωση του πλοιάρχου στις οδηγίες του ναυλωτή (causal connection between the loss and his compliance with the charterer's instructions).

The White Rose [1969]

Under a time charter containing the employment and indemnity clause the charterer ordered the vessel to Duluth, Minnesota, to load a cargo and arranged for the loading to be carried out by a stevedoring company. One of the company's employees was injured when he fell through a 'tween deck hatch. The shipowner settled his claim against them and now claimed an indemnity from the charterer under the clause. It was proved that the accident was partly caused by the employee's failure to have regard for his own safety and partly because there was no fencing round the hatch, and that the charterer had not been negligent.

HELD: that the action failed, for on the evidence there was no causal connection between the order to load the cargo and the loss incurred by the shipowner.

3.14. Επαναπαράδοση του πλοίου (redelivery)

Συνήθως τα χρονοναυλοσύμφωνα προβλέπουν ότι ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να επαναπαραδώσει το πλοίο στην ίδια καλή κατάσταση όπως κατά τη στιγμή της παράδοσης του πλοίου από τον πλοιοκτήτη (as when delivered). Εφόσον υπάρχουν ζημιές τότε ο ναυλωτής θα πρέπει αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη εκτός από τη φυσιολογική φθορά του πλοίου.

Ο σχετικός όρος αναφέρει: " the vessel to be redelivered on the expiration of the charter in the same good order as when delivered to the charterers, fair wear and tear excepted, at a safe and ice - free port in the charterers' option. Repairs for the charterers' account as far as possible to be effected simultaneously with dry-docking or annual repairs, respectively; if any further repairs are required, for time occupied in effecting such repairs the owners always to be properly

notified of the time and place when and where repairs for their account will be performed". Θα διακρίνουμε τέσσερις υποπεριπτώσεις επαναπαράδοσης του πλοίου:

1. Τόπος και χρόνος (Place and date of redelivery):

Ο συνήθης όρος αναφέρει: "the vessel is to be redelivered at an ice-free port in the charterer's option at the place or within the range stated in [the contract] between 9am and 6pm and 9am and 2pm on Saturday, but the day of redelivery shall not be a Sunday or legal holiday". Τα προβλήματα ανακύπτουν από τη γλώσσα που χρησιμοποιείται κατά περίπτωση.

Εάν το πλοίο παραδοθεί σε διαφορετικό σημείο από αυτό που έχει συμφωνηθεί (outside the redelivery range), ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να θεωρεί ότι το πλοίο του είναι ακόμη "employed" βάσει του ναύλου που έχει συμφωνηθεί μέχρι να εκπληρωθεί το ναυλοσύμφωνο. Στην κοινή πρακτική τούτο σημαίνει ότι ο υπολογισμός των ενδεχόμενων ζημιών θα βασιστεί στο καθαρό κέρδος (net profit) που προκύπτει από το υποτιθέμενο ταξίδι στο σημείο παράδοσης, αφαιρώντας τα καθαρά κέρδη για εναλλακτική απασχόληση του πλοίου κατά την περίοδο που απαιτείται για να συμπληρώσει το υποτιθέμενο ταξίδι.

The Sanko Honour [1985]

A vessel was to be redelivered at a port "not further in distance than the Persian Gulf is from Japan" at the charterer's option. She was redelivered at Honolulu. The shipowner claimed damages for wrongful redelivery on the ground that Honolulu was further from the Persian Gulf than Japan was.

HELD: that the charterer was not in breach for the words indicated Japan and not the Persian Gulf was to be treated as the central point from which the obligation of redelivery was to be regarded. Honolulu was within the redelivery range.

2. Κατάσταση του πλοίου (Condition of the vessel):

Όπως αναφέραμε ο ναυλωτής υποχρεούται να επαναπαραδώσει το πλοίο στην ίδια καλή κατάσταση "when delivered". Μία ενδεχόμενη παραβίαση αυτού του όρου δίνει το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη να ζητήσει αποζημιώσεις μόνο και όχι να επιμείνει ζητώντας από τον ναυλωτή να επισκευάσει τις ζημιές πριν την επαναπαράδοση αλλά ούτε και να αρνηθεί την επαναπαράδοση του πλοίου.

Όταν επαναπαραδοθεί το πλοίο στον πλοιοκτήτη χωρίς να βρίσκεται στην καλή κατάσταση που προβλέπει το συμβόλαιο και απαιτούνται επισκευές για να επανέλθει στην

αρχική καλή κατάσταση, ο πλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει το κόστος των επισκευών και οποιαδήποτε ενδεχόμενη απώλεια κέρδους κατά τη χρονική διάρκεια των επισκευών. Δεν μπορεί όμως να ζητήσει ναύλο για την ίδια περίοδο (νομικές και εμπορικές ερμηνείες απαιτούν το ναυλοσύμφωνο να εκπνεύσει ακόμη και εάν η κατάσταση του πλοίου κατά την επαναπαράδοση δεν είναι η επιθυμητή).

3. Καύσιμα (Fuel-oil):

Ο συνήθης όρος αναφέρεται στο ποσό των καυσίμων που παραμένει στις δεξαμενές κατά την επαναπαράδοση (... the owner at port of redelivery to take over and pay for all fuel oil remaining in the vessel's bunkers at current market price at that port).

Όπως λοιπόν και στην παράδοση του πλοίου όπου ο ναυλωτής πληρώνει τα καύσιμα που βρίσκονται στις δεξαμενές καυσίμων (on board quantity) έτσι και σε αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να πληρώσει τα παραπάνω καύσιμα που έμειναν στις δεξαμενές μετά τη λήξη του χρονοναυλοσυμφώνου (remaining on board). Όταν στο συμβόλαιο περιέχεται ο παραπάνω όρος, ο ναυλωτής δε δικαιούται να γεμίσει τις δεξαμενές με περισσότερα καύσιμα τα οποία δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τους σκοπούς του ναυλοσύμφωνου.

The Captain Diamantis [1978]

By a clause in the time charter the owner was to take over and pay for all fuel r.o.b the vessel at the port of redelivery. The charterer informed the owner that the vessel would be redelivered with full bunkers aboard and that the owner would be required to purchase all the fuel, although it was in excess of their requirements. The owner instructed the master not to accept further bunkers.

HELD: that they were entitled to do so. The contract did not confer any power on the charterer to take on board fuel which was in no way required for charterparty purposes.

Τέλος όταν δεν αναφέρεται η τιμή των καυσίμων που θα πληρώσει ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής είτε πρόκειται για παράδοση ή για επαναπαράδοση, τότε λαμβάνεται υπόψη η τιμή καυσίμων του πλησιέστερου λιμένα εφοδιασμού προσαυξημένη με το κόστος μεταφοράς των καυσίμων από το λιμάνι αυτό στο πλοίο.

4. Τελευταίο ταξίδι (Sending the vessel on last voyage):

Εάν ο ναυλωτής στείλει το πλοίο στο τελευταίο ταξίδι ενώ δεν πρόκειται να επαναπαροδοθεί σε

ένα εύλογο χρονικό διάστημα, τότε έχει παραβιάσει τον όρο του συμβολαίου. Όταν το ναυλοσύμφωνο αναφέρει τη χρονική περίοδο π.χ. 3 ή 6 μήνες αλλά δεν αναφέρεται στο χρονικό διάστημα που επιλέγεται από τον ναυλωτή π.χ. margin of 15 or 30 days more or less, είναι γενικά αποδεκτό ότι απαιτείται ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να επαναπαραδοθεί το πλοίο, διότι είναι σχεδόν αδύνατο να υπολογίσει κανείς την ημέρα που θα εκπληρωθεί το τελευταίο ταξίδι.

Εάν ο ναυλωτής στείλει το πλοίο σε ένα τελευταίο ταξίδι πιστεύοντας ότι θα επαναπαραδοθεί στον χρόνο που έχει συμφωνηθεί, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να συμμορφωθεί με τις εντολές. Εάν το πλοίο καθυστερήσει για αιτίες που δεν ευθύνεται κανένα συμβαλλόμενο μέρος, ο ναύλος πληρώνεται σύμφωνα με το rate του ναυλοσύμφωνου μέχρι την επαναπαραδοχή ανεξάρτητα εάν η τιμή του market rate είχε ανέβει ή πέσει.

Timber Shipping v. London Freighters [1971]

A vessel was chartered for 12 months, 15 days more or less in charterers option from 29 December 1967. Discharge of her cargo was delayed by reason of strikes and she was not redelivered to the shipowners until 24 April 1969. The charterers contended that damages were the only remedy available to the shipowners and should be assessed on the basis of the current market rate.

HELD: that the charterers were liable to pay the contractual rate of hire from 29 December 1968 until 24 April 1969.

Αντίθετα, εφόσον ο ναυλωτής αποφασίσει να δώσει εντολές για ένα ταξίδι ενώ γνωρίζει ότι δε θα έχει εκπληρωθεί εντός των χρονικών ορίων της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να αρνηθεί ζητώντας μία εναλλακτική πρόταση. Στην περίπτωση που δε συμφωνεί ο ναυλωτής, είναι πολύ πιθανό να θεωρηθεί η συμπεριφορά του ως παραβίαση του συμβολαίου οπότε ο πλοιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να προχωρήσει σε μία νέα ναύλωση αλλά και να ζητήσει αποζημιώσεις. Όταν όμως έχει συμφωνήσει, στην περίπτωση που το τελευταίο ταξίδι δεν προβλέπεται να εκπληρωθεί μέσα στον χρόνο που καθορίζει το συμβόλαιο, δικαιούται ναύλο " at the current market rate for the excess period ".

The Dione [1975]

A vessel was chartered for a period of 6 months, 20 days more or less at charterer's option from 8 March 1970. The charterer sent her on her last voyage on 2 August. It could not reasonably

be expected to be completed till the middle of October. In fact she was redelivered on 7 October. HELD: she should have been redelivered by 28 September. Hire was payable at the charter rate until that date, thereafter at the market rate.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ

4.1. Ιστορική αναδρομή

Είναι γνωστό ότι το ναυλοσύμφωνο αποδεικνύει τη μίσθωση ολόκληρου του πλοίου ή οποιουδήποτε μέρους αυτού και αποτελεί το συμβόλαιο ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή. Τι πρόκειται να συμβεί όμως στην περίπτωση που ένα πρόσωπο επιθυμεί να αποστείλει μία μικρή παρτίδα αγαθών. Εύλογο είναι να αναζητήσει ένα πλοίο γενικού φορτίου το οποίο συνήθως ταξιδεύει σε μία τακτική γραμμή (liner) ή από λιμάνι σε λιμάνι αναζητώντας φορτίο (tramp). Η σύμβαση ναύλωσης σ'αυτή την περίπτωση αποδεικνύεται βάσει της φορτωτικής (bill of lading) η οποία εκδίδεται μετά τη φόρτωση των αγαθών.

Στις περιπτώσεις ναύλωσης άλλων τύπων πλοίων π.χ. φορηγά, δεξαμενόπλοια, πλοία ψυγεία, η φορτωτική εξακολουθεί να εκδίδεται κανονικά περιέχοντας πληροφορίες σχετικά με την ποσότητα και την κατάσταση των αγαθών, μόνο που εδώ αποτελεί απόδειξη παραλαβής. Επιπλέον η φορτωτική επειδή αντιπροσωπεύει τα αγαθά, η μεταβίβαση της σε τρίτον μεταβιβάζει σε αυτόν και την κυριότητα των αγαθών. Επομένως μπορεί να ερμηνευθεί σαν τίτλος ιδιοκτησίας, χωρίς τον οποίο δε θα γινόταν υπό κανονικές συνθήκες η παράδοση του φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Από την ιστορική άποψη η ευθύνη του μεταφορέα, σύμφωνα με τη φορτωτική (ως συμβόλαιο μεταφοράς) για να διακινήσει το φορτίο με ασφάλεια προς τον τόπο προορισμού, είναι ακριβής, υπό τον όρο ότι δεν εμπίπτει στις απαλλακτικές ρήτρες του εθιμικού δικαίου λ.χ. act of God, public enemies ή inherent vice, οπότε και προστατεύεται. Πρόσθετα, ακόμη και εάν η απώλεια καλύπτεται από κάποια ρήτρα, ο πλοιοκτήτης παραμένει υπεύθυνος όταν αποδειχθεί αμέλεια (negligence) ή κάποια άλλη παράνομη πράξη του.

Με την ανάπτυξη του δόγματος της ελεύθερης διαπραγμάτευσης των συμβολαίων κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, ο κοινός μεταφορέας είχε το ισχυρό πλεονέκτημα να εισάγει όρους στο συμβόλαιο μεταφοράς με σκοπό να εξαιρεθεί από τη συμβατική ευθύνη. Το απώτατο σημείο αυτής της νέας για την εποχή κατάστασης αγγίχθηκε με την έντονη επιθυμία ορισμένων μεταφορέων να πετύχουν την απαλλαγή τους ακόμη και όταν η απώλεια φορτίου προερχόταν από δική τους αμέλεια. Η αναμενόμενη αντίδραση από ένα κοινό μέτωπο φορτωτών, τραπεζιτών και ασφαλιστών οδήγησε στην προαγωγή ενός ειδικού μοντέλου φορτωτικής για να καλύψουν συγκεκριμένες γραμμές (trades) ή στην έκδοση ειδικής νομοθεσίας που να διέπει αυτή τη σχέση μεταφοράς των φορτίων.

Τελικώς αποδείχθηκε ότι αυτή η τμηματική νομοθεσία ήταν ανεπαρκής ενώ πολλές

ναυτιλιακές χώρες φοβήθηκαν ότι η εγκατάλειψη της πολιτικής " freedom of contract" αναπόφευκτα θα οδηγούσε σε μία αύξηση των ναύλων οπότε και θα είχαν σημαντικό μειονέκτημα. Η μόνη πιθανή λύση αφορούσε μία συμφωνία σε διεθνές επίπεδο. Η κατάληξη, μετά από συσκέψεις στη Χάγη κυρίως των παραδοσιακά ναυτιλιακών κρατών, ήταν η ίδρυση μίας διεθνούς σύμβασης που υπογράφηκε στις Βρυξέλες, γνωστή και ως " Hague Rules 1924". Ο πρωταρχικός σκοπός της ήταν η ενοποίηση ορισμένων κανόνων που σχετίζονται με τις φορτωτικές και η καθιέρωση ενός ελάχιστου βαθμού προστασίας για τους ιδιοκτήτες φορτίων.

Ομως με την πάροδο του χρόνου ένα αίσθημα ανικανοποίησης αναπτύχθηκε από τη μεριά των ιδιοκτητών φορτίων για τους κανόνες της Χάγης. Η κριτική εντοπίστηκε στο γεγονός ότι στα περισσότερα κράτη οι κανόνες εφαρμόζονταν για εξωτερικές φορτωτικές (outward bills) και κάλυπταν μόνο την περίοδο " tackle to tackle". Κατά συνέπεια ο σχεδιασμός των κανόνων ήταν σχεδόν προκατειλημένος υπέρ του μεταφορέα. Η συνέχεια διακρίνεται από τις προσπάθειες αμφοτέρων των πλευρών για μία σειρά τροποποιήσεις (amendments) των κανόνων της Χάγης που ενσωματώθηκαν στο πρωτόκολλο των Βρυξελλών και ονομάστηκαν "Hague/Visby Rules 1971".

Φαίνεται όμως πως αυτό δεν ήταν αρκετό διότι, μία ομάδα κρατών που οικονομικά και γεωγραφικά ανήκει στις αναπτυσσόμενες χώρες και διαθέτει πλεόνασμα φορτίων, μέσω της UNCTAD προετοίμασε ένα νέο κώδικα που κάλυπτε όλες τις πτυχές της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων. Αυτός με τη σειρά του ενσωματώθηκε σε μία σύμβαση που έγινε γνωστή ως "Hambourg Rules 1978". Παράλληλα ένας ικανός αριθμός κρατών της Δυτικής Ευρώπης αποφάσισε να υιοθετήσει την προσέγγιση των κανόνων Hague/Visby, των οποίων οι διατάξεις έχουν ήδη ενσωματωθεί σε πολλούς ναυτιλιακούς κώδικες άλλων κρατών, κυρίως των πρώην σοσιαλιστικών της Ανατολικής Ευρώπης σε αμοιβαία βάση.

Ποιο λοιπόν είναι το ζητούμενο σχετικά με τα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών. Αναμφίβολα παρουσιάζεται ένας βαθμός περιπλοκής. Η πλειοψηφία των κρατών παραμένει πιστή στους κανόνες της Χάγης, 20 κράτη ακολουθεί του κανόνες Hague/visby, 20 ακόμη κράτη υιοθέτησαν τους κανόνες του Αμβούργου και μία τέταρτη ομάδα δεν έχει επιλέξει καμία νομοθεσία. Το πρόβλημα επιδεινώνεται όταν η επιλογή της νομοθεσίας που θα διέπει το συμβόλαιο αλλά και της χώρας για ενδεχόμενη επίλυση των διαφορών είναι αποτέλεσμα διαφωνίας ανάμεσα στα κράτη (ή τα συμβαλλόμενα μέρη).

4.2. Λειτουργίες της φορτωτικής

Η συνήθης πρακτική που ακολουθείται όσον αφορά την έκδοση της φορτωτικής είναι η εξής: ένα πρόσωπο επιθυμεί να στείλει ένα φορτίο στο εξωτερικό και πλησιάζει είτε ο ίδιος είτε

μέσω του forwarding agent, μια τακτική γραμμή με σκοπό να ναυλώσει διαθέσιμο χώρο στα πλοία. Ο μεταφορέας του δίνει τις εντολές, σχετικές με τον τόπο και τον χρόνο της παράδοσης του φορτίου.

Από εκείνο το σημείο ο μεταφορέας έχει τον έλεγχο των αγαθών και είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση τους. Παράλληλα ο φορτωτής (shipper) θα ζητήσει μία κópια της φορτωτικής όπου θα περιγράφονται η κατάσταση, το είδος, η ποσότητα και τα ενδεικτικά στοιχεία του φορτίου και inter alia το λιμάνι εκφόρτωσης και το όνομα του παραλήπτη του φορτίου (οι φορτωτικές εκδίδονται σε σειρές των τριών ή τεσσάρων αντιτύπων). Μετά τον υπολογισμό του ναύλου και την ενσωμάτωση του στη φορτωτική, ο πλοίαρχος ή ο shipowner's agent θα υπογράψει τη φορτωτική και θα τη δώσει στον φορτωτή με αντάλλαγμα το mate's receipt.

Στο επόμενο στάδιο ο φορτωτής έχει την ευχέρεια να στείλει μία κópια της φορτωτικής απευθείας στον παραλήπτη (consignee) ή να την παραδώσει σε μία τράπεζα (εφόσον η μεταφορά των αγαθών αποτελεί μέρος διεθνούς συναλλαγής που απαιτεί πιστωτική εγγραφή). Σε κάθε περίπτωση ο παραλήπτης μπορεί να αποφασίσει να πουλήσει το φορτίο ενώ είναι in transit, οπότε και θα οπισθογραφήσει τη φορτωτική προς χάριν του αγοραστή (purchaser). ο τελικός δικαιούχος του φορτίου θα εμφανίσει ένα αντίτυπο στο λιμάνι εκφόρτωσης, με σκοπό την παραλαβή του φορτίου.

Μολονότι οι διάφορες φόρμες φορτωτικής ποικίλλουν από εταιρεία σε εταιρεία, συνήθως συναντούμε τους εξής όρους σε μία φορτωτική:

1) όνομα πλοίου, λιμάνι φόρτωσης, λιμάνι παράδοσης και το όνομα του παραλήπτη του φορτίου
2) ο αριθμός των αγαθών που θα φορτωθούν, η επικείμενη κατάσταση τους και τα ενδεικτικά στοιχεία
3) όρος που περιλαμβάνει τους κανόνες Hague - Visby
4) λίστα των κινδύνων που απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από ενδεχόμενη ευθύνη
5) όρος παρέκκλισης
6) το ποσό του ναύλου που θα πληρωθεί
7) δυνατότητα παρακράτησης του φορτίου από την πλευρά του πλοιοκτήτη
8) ο τρόπος παράδοσης του φορτίου
9) όρος που περιέχει τους κανόνες York - Antwerp σχετικά με τη γενική αβαρία
10) όρος both-to-blame collision
11) ποιο δίκαιο θα διέπει το συμβόλαιο
12) όρος διαιτησίας

Συνοψίζοντας θα υποστηρίξουμε ότι οι ιδιότητες της φορτωτικής είναι τρεις: α) Αποτελεί απόδειξη των όρων της σύμβασης ναύλωσης (evidence of the contract) β) Αποτελεί απόδειξη παραλαβής των αγαθών που φορτώθηκαν (receipt for the goods shipped) και γ) Αποτελεί απόδειξη ότι ο κοιμιστής αυτής έχει την κυριότητα των αγαθών, δηλαδή είναι έγγραφος τίτλος (document of title). Στις δύο τελευταίες λειτουργίες διαφέρει εξολοκλήρου η φορτωτική από το ναυλοσύμφωνο, ενώ στην πρώτη υπάρχει κάποια ομοιότητα. Το ναυλοσύμφωνο είναι πάντα το

συμβόλαιο και τίποτα περισσότερο.

4.3. Σχέσεις ναυλοσύμφωνου και φορτωτικής

Συχνά στο ναυλοσύμφωνο υπάρχει μία ρήτρα παύσης της ευθύνης (cesser clause) σύμφωνα με την οποία ο πλοιοκτήτης θα έχει ενέχυρο (lien) επί του φορτίου για τον ναύλο, νεκρό ναύλο (dead freight) και σταλίες (demurrage) και επομένως παύει η ευθύνη του ναυλωτή όταν φορτωθεί πλήρες φορτίο.

Αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής εγκαταλείπει το έργο της μεταφοράς στον πλοιοκτήτη και η φορτωτική εκδίδεται για λογαριασμό του τελευταίου και συνιστά τη σύμβαση μεταφοράς (μεταβίβαση των υποχρεώσεων του ναυλωτή και της ευθύνης που απορρέει βάσει του συμβολαίου στον φορτωτή ή τον παραλήπτη του φορτίου). Τέλος, ο όρος " freight and all other conditions as per charter ", δεν περιλαμβάνει τις απαλλακτικές ρήτρες του συμβολαίου (exceptions), το " cesser clause " αλλά ούτε και τη δυνατότητα αποζημίωσης του πλοιοκτήτη (indemnity clause).

4.4. Η Φορτωτική ως απόδειξη των όρων της σύμβασης ναύλωσης

Συχνά στο ναυλοσύμφωνο απαντάται ο όρος: "master to sign bills of lading without prejudice to the charter" ενώ στη φορτωτική ο μεταφορέας επιμένει να υπάρχει ο όρος: "bill of lading shall be subject to the terms and conditions of charterparty". Κατά κανόνα η φορτωτική δεν επικρατεί ούτε μπορεί να τροποποιήσει τους όρους του συμβολαίου εκτός εάν έχει υπάρξει προηγούμενη συμφωνία μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Επομένως ούτε ο πλοίαρχος ούτε ο broker δεν έχουν τη δικαιοδοσία να υπογράψουν φορτωτικές οι οποίες διαφέρουν από τους όρους του ναυλοσύμφωνου και κατά αυτό τον τρόπο να διαφοροποιηθεί το συμβόλαιο που έχει ήδη συνάψει ο shipowner.

Εφόσον υπάρχει ναυλοσύμφωνο που διέπει τις σχέσεις πλοιοκτήτη και ναυλωτή (πολλές φορές ναυλωτής και φορτωτής είναι το ίδιο πρόσωπο), η φορτωτική χαρακτηρίζεται ως απόδειξη παραλαβής των αγαθών ή αποτελεί τίτλο ιδιοκτησίας όταν ο φορτωτής επιθυμεί να μεταβιβάσει τα αγαθά στον παραλήπτη. Εάν ο ναυλωτής προσκομίσει φορτωτικές που είναι αντίθετες με το ναυλοσύμφωνο, ο πλοίαρχος μπορεί να αρνηθεί να τις υπογράψει αλλά και εάν τις υπογράψει, ο ναυλωτής έχει παραβιάσει το συμβόλαιο και πιθανόν να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη για ενδεχόμενες ζημιές (στα time charters υπάρχει ο όρος: "the charterers to indemnify the owners against all consequences or liabilities arising from the master signing bills of lading or otherwise complying with such orders").

Αντίθετα, η φορτωτική αποτελεί ενδεικτικό στοιχείο του συμβολαίου όταν βρίσκεται

στα χέρια του παραλήπτη του φορτίου (consignee or indorsee) και είναι η μόνη απόδειξη σύμφωνα με την Bills of Lading Act 1855 (μεταβίβαση ή οπισθογράφηση της φορτωτικής από τον ναυλωτή σε ένα bona fide αγοραστή). Ο παραλήπτης του φορτίου δεν επηρεάζεται από τους όρους του συμβολαίου εκτός εάν:

- α) υπάρχει όρος στη φορτωτική που περιέχει μερικώς ή όλους τους όρους του ναυλοσύμφωνου και
- β) η φορτωτική που παραδίδει ο πλοίαρχος δεν έχει νομική υπόσταση σχετικά με τους όρους του συμβολαίου.

The Ardennes [1951]

F shipped a parcel of mandarins on A's ship in reliance upon an oral promise by the ship's agent that the ship would go direct to Z. The ship went first to Y to discharge other cargo and in consequence arrived late at Z, whereby F realised a lower market price for mandarins and had to pay increased duty. The bill of lading issued to F contained a liberty clause that would have permitted the call at Y.

HELD: that evidence of the oral promise was admissible, the bill of lading not being itself the contract, and A was not liable to F.

Με βάση την απόφαση στην προηγούμενη υπόθεση η οποία σήμερα θεωρείται σωστή διότι συμβαδίζει με την εμπορική πρακτική, εξάγονται οι εξής επιφυλάξεις:

- α) η επικρατούσα άποψη όσον αφορά τον φορτωτή είναι ότι οι συμβατικοί όροι που υπάρχουν στο πίσω μέρος της φορτωτικής δεν καθορίζουν το συμβόλαιο μεταφοράς αλλά απλά αποτελούν αποδεικτικό του στοιχείο. Επομένως, εάν τα αγαθά έχουν απωλεστεί ή έπαθαν ζημιά πριν να εκδοθεί συναφής φορτωτική, ο φορτωτής διατηρεί το δικαίωμα του προς αγωγές για παραβίαση του συμβολαίου,
- β) η φορτωτική θα προσφέρει prima facie απόδειξη των όρων του συμβολαίου μεταφοράς και κατά συνέπεια σε αρκετές περιπτώσεις θα είναι δύσκολο για κάποιον τρίτο που θα αμφισβητήσει αυτήν την ιδιότητα, να το υποστηρίξει,
- γ) δεν είναι ακριβές, σε γενικές γραμμές, εάν κάποιος στηριχθεί στην υπόθεση ότι ο φορτωτής δε συμμετέχει στην προετοιμασία για την έκδοση της φορτωτικής. Στην πλειοψηφία των υποθέσεων θα είναι υπεύθυνος για να συμπληρώσει τις τελευταίες λεπτομέρειες του φορτίου που πρόκειται να φορτωθεί, οπότε και θα έχει την ευκαιρία να προβεί σε έλεγχο των υπολοίπων όρων του έγγραφου.

Ας εξετάσουμε μία τελευταία λεπτομέρεια. Όταν ο φορτωτής είναι και ναυλωτής,

καταρχάς ο πλοίαρχος πάλι θα εκδώσει τη φορτωτική. Εδώ όμως η φορτωτική θα λειτουργήσει μερικώς σαν απόδειξη παραλαβής των αγαθών που φορτώθηκαν αλλά δεν προσφέρεται ως αποδεικτικό στοιχείο του συμβολαίου μεταφοράς. Οι όροι του συμβολαίου μεταφοράς μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή ως γνωστόν εντοπίζονται στο ναυλοσύμφωνο. Εάν όμως, ο ναυλωτής οπισθογραφήσει τη φορτωτική και μεταφέρει την κυριότητα των αγαθών σε έναν καλή τη πίστη αγοραστή, τότε η φορτωτική μετατρέπεται σε "evidence of the contract". Η τωρινή κατάσταση εμφανίζει παρόμοια στοιχεία με το δόγμα *Leduc v. Ward*.

4.5. Η φορτωτική ως έγγραφος τίτλος

Αρχικά ο ιδιοκτήτης του φορτίου έστειλε ένα αντίγραφο της φορτωτικής στον πράκτορα του στο λιμάνι παράδοσης του φορτίου ή απευθείας στον αγοραστή ο οποίος ήταν και ο παραλήπτης του. Αργότερα η φορτωτική έγινε παραστατικό για τα αγαθά για τα οποία εκδόθηκε. Δηλαδή η νόμιμη κυριότητα των αγαθών που αντιπροσωπεύονται στη φορτωτική, μεταβιβάζεται στον αγοραστή εφόσον ο ιδιοκτήτης οπισθογραφήσει το έγγραφο και το παραδώσει σε αυτόν. Με αυτό τον τρόπο μεταβιβάζεται και η κυριότητα των αγαθών επομένως η φορτωτική αποτελεί έγγραφο τίτλο κτήσης των αγαθών.

Η φορτωτική όμως δεν είναι διαπραγματεύσιμο έγγραφο όπως η συναλλαγματική ή το γραμματίο εις διαταγή οπότε και να μεταβιβάζεται με απλή παράδοση σε ένα καλή πίστη τρίτον χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το δικαίωμα εκείνου που ενέργησε τη μεταβίβαση. Επομένως εάν χαθεί ή κλαπεί ή μεταβιβαστεί η φορτωτική άνευ εντολής, ο τρίτος δεν αποκτά τίτλο κατοχής έναντι του φορτωτή των αγαθών. Η συνέπεια είναι ότι το φορτίο πρέπει να παραδοθεί στο λιμάνι εκφόρτωσης σε αυτόν που εμφανίζει ένα αντίτυπο της φορτωτικής. Εάν το φορτίο παραδοθεί "without presentation of the bill of lading", ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος στον δικαιούχο του φορτίου για πιθανές αποζημιώσεις.

Γεγονός είναι ότι, η φορτωτική θα λειτουργήσει ως έγγραφος τίτλος (document of title) μόνο εάν έχει προσχεδιαστεί σαν "order bill", δηλαδή μία φορτωτική σύμφωνα με την οποία ο μεταφορέας (carrier) συμφωνεί να παραδώσει τα αγαθά στον λιμένα προορισμού σε έναν ονομαζόμενο παραλήπτη ή σε εκείνους που ο τελευταίος έδωσε την εντολή της παραλαβής (named consignee or to his order or assigns). Ενώ οι order φορτωτικές είναι δυνατόν να μεταβιβαστούν με τη μέθοδο της οπισθογράφησης δε θεωρούνται από τεχνική κυρίως άποψη διαπραγματεύσιμα όργανα διότι, ένας bona fide εκδοχέας (αυτός στον οποίο μεταβιβάστηκαν τα αγαθά) δεν πετυχαίνει έναν καλύτερο τίτλο για το φορτίο που καλύπτει η φορτωτική από εκείνον που διέθετε ο πωλητής.

Η φορτωτική αντιπροσωπεύει τα αγαθά και κατοχή αυτής σημαίνει κατοχή των αγαθών

που αυτή καλύπτει αντίστοιχα, τίποτα λιγότερο τίποτα περισσότερο. Τρεις προϋποθέσεις ισχύουν για αυτή την περίπτωση: (α) ο κάτοχος της φορτωτικής δικαιούται της παραλαβής των αγαθών στο λιμάνι εκφόρτωσης (β) ο κάτοχος της φορτωτικής μπορεί να μεταβιβάσει την κυριότητα των αγαθών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού με τη μέθοδο της οπισθογράφησης και (γ) η φορτωτική μπορεί να έχει τη χρήση της εγγύησης για κάποιο χρέος (οφειλή).

Στην πράξη όμως το φορτίο ζητείται χωρίς την παρουσίαση της φορτωτικής. Οι λόγοι ποικίλλουν: (α) πιθανόν η φορτωτική να έχει χαθεί ή και να καθυστερήσει εξαιτίας της συχνής αλλαγής χειριών μέχρι να φθάσει στον τελικό δικαιούχο του φορτίου (β) σε μικρής διάρκειας ταξίδια απλά να μην υπήρξε αρκετός χρόνος για τη μεταβίβαση της φορτωτικής. Οι κίνδυνοι όμως πολλαπλασιάζονται όταν παραδίδεται το φορτίο χωρίς εμφάνιση της φορτωτικής από το γεγονός ότι τα P&I clubs δεν καλύπτουν περιπτώσεις "short delivery or non-delivery".

Η ενδεδειγμένη λύση που ακολουθείται σήμερα αφορά την έκδοση του "letter of indemnity". Η γλώσσα που χρησιμοποιείται σε αυτό το έγγραφο πρέπει να έχει εγκριθεί κατόπιν προηγούμενης συμφωνίας από το "P&I club" και τον πλοιοκτήτη καθώς και να περιλαμβάνει και μία εγγυητική τράπεζας "on behalf of the charterer or the consignee". Σε αυτές τις περιπτώσεις, και σε αντίθεση με την προσκόμιση του LOI σε αντιδιαστολή με την υπογραφή "clean bills of lading" κατά τη φόρτωση, δεν υπάρχει απάτη ή παραπληροφόρηση (fraud or misrepresentation). Αρα, το LOI είναι έγκυρο και εφαρμόσιμο.

Μία άλλη μέθοδος αντιμετώπισης του προβλήματος της μη εμφάνισης της original φορτωτικής στο λιμάνι παράδοσης του φορτίου, ειδικά σε μικρής χρονικής διάρκειας ταξίδια, είναι η έκδοση ενός set of three original bills of lading εκ των οποίων το ένα αντίτυπο παραμένει στον πλοίαρχο on board. Ο κίνδυνος σε αυτή την περίπτωση έγκειται στην ένδειξη και παράδοση της φορτωτικής από τον πλοίαρχο σε λάθος πρόσωπο.

Sanders v. Maclean [1883]

The buyer refused to pay because only two out of the three bills of lading were tendered to him.

HELD: apart from a special stipulation, the tender of one bill of lading was sufficient.

4.6. Η φορτωτική ως απόδειξη παραλαβής των αγαθών

Αρχικά η φορτωτική αποτελούσε μία παροχή εγγύησης απόδειξης (bailment receipt) η οποία απαιτούνταν για την παραλαβή των αγαθών. Ακόμη και με αυτή τη μορφή, περιείχε δηλώσεις σχετικά με την ποσότητα και την περιγραφή του φορτίου αλλά και την κατάσταση τους όταν είχαν φορτωθεί. Αυτού του είδους οι αποδόσεις είχαν σημαντικές εμπορικές

επιπτώσεις:

- (α) ήταν η βάση για οποιαδήποτε αγωγή από τον παραλήπτη για ζημιές ή απώλειες του φορτίου
- (β) όταν τα αγαθά είχαν πωληθεί με όρους C.I.F. σύμφωνα με το συμβόλαιο πώλησης, ο αγοραστής είχε το δικαίωμα να απορρίψει τα έγγραφα εάν η περιγραφή των αγαθών στη φορτωτική δεν ανταποκρίνονταν με την αντίστοιχη περιγραφή τους στο τιμολόγιο πώλησης. Περισσότερο δε οι όροι C.I.F. πιθανόν να δίνουν τη δυνατότητα στον αγοραστή ή την τράπεζα να επιμείνει στην εμφάνιση "καθαρής φορτωτικής"
- (γ) τέτοιας μορφής δηλώσεις μπορεί να επηρεάσουν τη διαπραγματευτική ικανότητα της φορτωτικής όταν αυτή βρίσκεται στην κατοχή του παραλήπτη του φορτίου από τη στιγμή που τα αγαθά δεν ήταν σε ιδανική κατάσταση προς πώληση "in transit" διότι η φορτωτική θα φανέρωνε ότι είχαν φορτωθεί σε κακή κατάσταση.

Υπό αυτές τις προϋποθέσεις είναι εξίσου σημαντικό για τον φορτωτή και τον παραλήπτη του φορτίου, ο μεταφορέας να φροντίζει για την ακριβή και σαφή περιγραφή της ποσότητας και κατάστασης των αγαθών που φορτώθηκαν. Σε περίπτωση απουσίας των, ο παραλήπτης που επιθυμεί να αποζημιωθεί για πιθανές ζημιές στο φορτίο, θα έχει ένα ισχυρό πλεονέκτημα. Είναι γνωστό ότι, οι λεπτομέρειες για την ποσότητα και την κατάσταση των αγαθών αναγράφονται στη φορτωτική με την πρωτοβουλία του φορτωτή, τούτο όμως δεν αναιρεί τη βούληση του πράκτορα, ως εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη, να τον προστατεύσει με τη μέθοδο της εισαγωγής στη φορτωτική όρων της μορφής "weight, quantity and condition unknown" ή "shipper's count" πριν βέβαια υπογράψει τη φορτωτική.

Για να προχωρήσει σε μία αγωγή for "non-delivery" ο φορτωτής πρέπει να αποδείξει ότι "the goods were in fact shipped". Ας ενθυμηθούμε την απαράβατη υποχρέωση του φορτωτή ότι, οι φορτωτικές που παραδίδει στον πλοίαρχο προς υπογραφή πρέπει να έχουν άμεση σχέση με τα αγαθά που φορτώθηκαν αλλά και να μην περιέχουν λανθασμένες περιγραφές των αγαθών αυτών. Όταν η "Carriage of Goods by Sea Act" εφαρμόζεται και ο παραλήπτης του φορτίου μπορεί να προχωρήσει σε αγωγή, ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται και δεν μπορεί να διαφωνήσει για τις ενδείξεις στη φορτωτική. Πρέπει όμως να προσθέσουμε ότι οι απαιτήσεις του παραπάνω κανόνα είναι εναλλακτικές όσον αφορά τον αριθμό, την ποσότητα ή το βάρος των αγαθών.

Ας επιχειρήσουμε μία διάκριση των τριών κύριων λειτουργιών της φορτωτικής ως απόδειξη παραλαβής με περισσότερη λεπτομέρεια:

(a) Receipt as to quantity, σύμφωνα με το εθμικό δίκαιο η φορτωτική είναι prima facie απόδειξη όσον αφορά την ποσότητα των αγαθών που έχουν πραγματικά φορτωθεί. Όμως ο

πλοιοκτήτης έχει τη διακριτική ευχέρεια να δείξει ότι το φορτίο "has never been shipped", πράγμα αρκετά δύσκολο. Όμως ο πλοιοκτήτης δε δεσμεύεται από λάθος ενέργειες ή πρωτοβουλία του πλοιάρχου σχετικά με τις δηλώσεις στη φορτωτική.

Grant v. Norway [1851]

A bill of lading was signed by the master for twelve bales of milk, which the shipowner proved had not been put on board.

HELD: that the master had no authority to sign for goods not shipped, and the holders of the bill of lading had no claim against the shipowner for non - delivery of these bales.

(3) Receipt as to condition. αναφέρεται στη φαινομενική κατάσταση που είναι δυνατόν για τον πλοιοκτήτη ή τον πράκτορα του να αντιληφθεί πιθανά προβλήματα.

Τούτο διότι με τη χρήση των " containers " είναι σχεδόν απίθανο να εντοπιστεί η κατάσταση των αγαθών παρά μόνο η εξωτερική κατάσταση του εμπορευματοκιβωτίου ή άλλης μορφής συσκευασίας και όχι οι συνθήκες κάτω από τις οποίες βρίσκονται αυτά. Αναμφίβολα ο πράκτορας θα εισάγει στη φορτωτική πληροφορίες σχετικά με την κακή κατάσταση των αγαθών μετά από προσεκτική παρατήρηση, ανεξάρτητα εάν ο φορτωτής δεν επιθυμεί την εισαγωγή τέτοιου είδους οπισθογραφίες.

Η σύντομη ανάλυση των παρακάτω σχέσεων διευκολύνει το πρόβλημα της κακής κατάστασης των αγαθών: (α) ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή που είναι και ο φορτωτής, η σχέση διέπεται από τους όρους του ναυλοσύμφωνου και δεν μπορεί να διαφοροποιηθεί από τη φορτωτική (β) ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον φορτωτή, οι όροι της φορτωτικής αποτελούν ένα είδος αποδεικτικού στοιχείου. Το γεγονός ότι το φορτίο παραδόθηκε αλλοιωμένο ή παρουσιάζοντας ζημιές, δεν καθιστά απαραίτητα τον πλοιοκτήτη υπεύθυνο. Ο φορτωτής πρέπει να αποδείξει ότι η ζημιά προκλήθηκε από λάθος ή αμέλεια του πλοιοκτήτη ή ότι τα αγαθά είχαν φορτωθεί σε καλή κατάσταση (γ) ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον παραλήπτη του φορτίου, σε αυτήν την περίπτωση η δήλωση στη φορτωτική " received in apparent good order and condition " συνοδεύεται από όρους του ναυλοσύμφωνου ή άλλους όρους της φορτωτικής, αυτό θα εμποδίσει τη φορτωτική να χαρακτηριστεί clean bill of lading.

Το γεγονός ότι ο παραλήπτης του φορτίου μπορεί να είναι και ο ναυλωτής δεν επηρεάζει την κατάσταση διότι θα προχωρήσει σε αγωγή για αποζημιώσεις με την πρώτη του ιδιότητα. Όταν όμως εφαρμόζεται η "COGSA 1971" ο φορτωτής μπορεί να απαιτήσει να

υπάρχει ο παραπάνω όρος στη φορτωτική, αλλά δε θα αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο (η φορτωτική) εφόσον έχει μεταβιβαστεί καλή πίστη σε τρίτο πρόσωπο.

Canadian Dominion v. Canadian National [1947]

A bill of lading relating to a shipment of sugar contained the qualifying words "signed under guarantee to produce ship's clean receipt" and the ship's receipt was not clean, in that it contained the phrase "many bags stained, torn and re-sewn".

HELD: that the bill of lading was not a clean bill and the shipowners were not estopped.

(y) Receipt as to quality, όταν ο πλοίαρχος υπογράψει τη φορτωτική που περιγράφει την ποιότητα των αγαθών, η πράξη αυτή δε δεσμεύει τον πλοιοκτήτη εάν τα αγαθά είναι χαμηλής ποιότητας.

Cox v. Bruce [1886]

Bales of jute were shipped with marks indicating the quality of jute. The bill of lading wrongly described the bales as bearing other marks indicating a better quality. The holders of the bill of lading claimed the difference in value from the shipowner.

HELD: the shipowner was not estopped from denying the statement in the bill of lading as to quality. It was not the master's duty to insert quality marks; hence if he stated them incorrectly, that did not prevent the shipowner from showing that the goods of that quality were not put on board.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ

Παρόλο που το φορτίο μπορεί να έπαθε ζημιά ενώ βρισκόταν στην επίβλεψη και κηδεμονία του πλοιοκτήτη, δεν είναι αναγκαία υπεύθυνος, διότι η ευθύνη του είναι δυνατόν να εκλείψει σύμφωνα με τους όρους του εθιμικού δικαίου (common law), ή από ρητούς όρους που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο (express terms), ή και από νομοθετική διάταξη (by statute).

Με άλλα λόγια οι απαλλακτικές ρήτρες (exception clauses) σε ένα συμβόλαιο μεταφοράς (contract of affreightment) περιορίζουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη κατά τη διάρκεια που έχει κατοχή των αγαθών ως μεταφορέας και επομένως εφαρμόζονται κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση των αγαθών και είναι ίσης διάρκειας ή έκτασης (coextensive) με τις υποχρεώσεις του ναυλωτή.

5.1. Κατά το εθιμικό δίκαιο (by common law)

Σύμφωνα με το ισχύον Αγγλικό εθιμικό δίκαιο η ευθύνη του πλοιοκτήτη εξαρτάται από το γεγονός εάν είναι κοινός μεταφορέας (common carrier) ή όχι. Στην πρώτη περίπτωση αναφερόμαστε στα πλοία γενικού φορτίου (general cargo ships) οπότε είναι αποκλειστικά υπεύθυνος στον δικαιούχο του φορτίου για όποια ζημιά εκτός εάν προκληθεί από:

- (i) an act of God (θεομηνίες)
- (ii) an act of the Queen's enemies (εχθρικές πράξεις ενάντια στον ηγεμόνα του κράτους του πλοιοκτήτη)
- (iii) inherent vice in the goods themselves (απρόβλεπτες ζημιές στο φορτίο)
- (iv) the negligence of the owner of the goods (αμέλεια από την πλευρά του ιδιοκτήτη του φορτίου)
- (v) a general average sacrifice (γενική αβαρία)

Εάν δεν είναι κοινός μεταφορέας η ευθύνη του περιορίζεται σαν "bailee for reward", δηλαδή υποχρεώνεται μόνο να εξασκήσει σχετική επιμέλεια. Επομένως η ευθύνη του πλοιοκτήτη προς τον ναυλωτή σχετικά με το πλοίο του δεν είναι η ίδια με την περίπτωση του φορτωτή (shipper) όταν το πλοίο δεν είναι υπό ναύλωση, επειδή στην πρώτη περίπτωση το πλοίο δεν είναι general ship (πλοίο γενικού φορτίου) ενώ στη δεύτερη είναι. Συμπερασματικά θα υποστηρίξουμε ότι ο γενικός κανόνας σύμφωνα με το εθιμικό δίκαιο είναι: ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο στο λιμάνι προορισμού στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε.

5.2. Κατά τους όρους του συμβολαίου (by express terms of the contract)

Στις περιπτώσεις εκείνες όπου το Carriage of Goods by Sea Act 1971 (κανόνες γνωστοί ως Hague-Visby rules όπου κύριο σκοπό έχουν την κατοχύρωση των κατόχων των φορτωτικών με την παροχή ορισμένων δικαιωμάτων), δεν εφαρμόζεται στα ναυλοσύμφωνα και τις φορτωτικές, ο πλοιοκτήτης έχει τη διακριτική ευχέρεια να απαλλαγεί από την ευθύνη με όποιο τρόπο θεωρεί πιο πρακτικό.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ένα συνήθη όρο που περιέχεται στα ναυλοσύμφωνα σχετικούς με το exclusion of owner's liability. Το clause 13 του τύπου Baltimore 1939 αναφέρει:

Responsibility and Exemption : " The Owners only to be responsible for delay in delivery of the vessel or for delay during the currency of the charter and for loss or damage to goods onboard if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the owners or their manager in making the vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the owners or their manager.

The owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the master, officers or crew) whether partial or general.

The charterers to be responsible for loss or damage caused to the vessel or to the owners by goods being loaded contrary to the terms of the charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants ".

Ας επιχειρήσουμε να εξετάσουμε ορισμένα συνήθη exceptions που υπάρχουν σαν ρητά αναγραφόμενοι όροι στα ναυλοσύμφωνα.

1) Act of God: Αυτή η εξαίρεση, μολονότι περιλαμβάνεται και στην κατηγορία του συμβατικού δικαίου (common law), συχνότατα υπάρχει ως όρος σε ένα ναυλοσύμφωνο ή φορτωτική και καλύπτει οτιδήποτε ατύχημα που προκαλείται από φυσικά αίτια, χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση π.χ. ζημιά που προκλήθηκε από κεραυνούς, καταιγίδες ή μία απότομη αλλαγή των ανέμων. Ομως όταν το ατύχημα είναι απόρροια της ναυσιπλοίας μέσα σε ομίχλη, δεν καλύπτεται από αυτή την εξαίρεση διότι δε θεωρείται ότι προέρχεται από ανωτέρα βία και μερικώς υπάρχει ανθρώπινη μεσολάβηση.

Siordetv. Hall [1828]

Goods were shipped under a bill of lading excepting the act of God. The vessel having to start the next morning, the captain filled his boiler overnight, and frost coming on, the tubes burst damaging the goods.

HELD: the negligence of the captain excluded the exception though frost was an act of God.

2) The Queen's enemies: Αυτή η εξαίρεση δεν καλύπτει πράξεις που γίνονται από ληστές (robbers) αλλά αυτές που γίνονται από δημόσιους εχθρούς (public enemies). Πιθανόν να μην καλύπτεται και η περίπτωση της πειρατείας. Επομένως καλύπτει την περίπτωση όπου οι εχθροί είναι του κράτους του πλοιοκτήτη, ενώ στην περίπτωση του κράτους του φορτωτή, δεν απαιτείται προστασία του πλοίου. Εξυπακούεται ότι η μη ύπαρξη των εξαιρέσεων act of God και Queen's enemies στο συμβόλαιο δεν απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη.

Σε μία υπόθεση η φορτωτική περιείχε τον όρο Queen's enemies. Το πλοίο και το φορτίο κατασχέθηκαν μετά από απόφαση του Ισπανικού δικαστηρίου για παράβαση των νόμων περί εσόδων. Η Ισπανία δε βρισκόταν σε εμπόλεμη κατάσταση με την Αγγλία, η οποία ήταν η πατρίδα του πλοιοκτήτη. Σαν φυσικό επακόλουθο η δήμευση δεν καλυπτόταν από το exception.

Spence v. Chodwick [1847]

F shipped goods under a bill of lading excepting the Queen's Enemies. Ship and goods were confiscated by the Spanish courts for violations of the revenue laws Spain being in peace with England. HELD: such confiscation did not come within the exception.

3) Restraints of princes or rulers: Η εξαίρεση αυτή περιλαμβάνει οποιοσδήποτε πράξεις, ακόμη και σε καιρό ειρήνης που γίνονται από ένα κράτος όταν το πλοίο βρίσκεται σε θαλάσσιες ζώνες της δικαιοδοσίας του, δηλαδή καλύπτει θέματα εντολής κυβέρνησης για εισαγωγές ή εξαγωγές εμπορευμάτων, κανονισμούς καραντίνας, εμπάργκο, συλλήψεις φορτίων εμπόλεμων. Δεν καλύπτει όμως συλλήψεις που απορρέουν από συνήθη νομική διαδικασία (arrest of ships), ούτε πράξεις που γίνονται από πρόσωπα που δεν είναι εξουσιοδοτημένα από καμία κυβέρνηση ενός κράτους.

Nobel's Explosives v. Jenkins [1896]

Goods were shipped in England for Japan under a bill of lading excepting "restraints of princes" On the day the ship reached Hong Kong, war was declared between Japan and China. The master therefore landed at that port such part of the cargo as was contraband.

HELD: the delivery of contraband goods in Japan was prevented by the exception clause.

4) Pirates or robbers by sea or land: Η λέξη robbers δεν καλύπτει μυστική κλοπή (secret theft) αλλά μόνο κλοπές by violence from outside the ship. Συχνά στο συμβόλαιο σε αυτό τον όρο προστίθεται η λέξη thieves, αλλά καλύπτει περιπτώσεις εκτός ενεργειών του πληρώματος.

DeRothschild v. Royal Mail [1852]

Goods were shipped from P to L, under exceptions, "robbers, the dangers of the seas, roads and rivers". The goods were stolen in transit by rail from S to London.

HELD: that the loss was not by dangers and roads and that robbers meant robbers by violence and the shipowner was liable.

5) Strikes or lock-outs: Αυτή η εξαίρεση καλύπτει περιπτώσεις εμπλοκών (απεργίες, ανταπεργίες) που απορρέουν από εμπορικές διαφωνίες, διότι σε μία υπόθεση η απόλυση εργατών για οικονομία, δε θεωρήθηκε ότι καλύπτεται. Το 1915 σε μία υπόθεση είχε δοθεί η έννοια της λέξης απεργία: "a general concerted refusal by workmen to work in consequence of an alleged grievance". Μία άρνηση για εργασία για κάποιο χρονικό διάστημα της ημέρας μπορεί να θεωρηθεί ως απεργία ακόμη και εάν τέτοια άρνηση δεν αποτελεί παραβίαση του συμβολαίου (breach of contract).

6) Barratry: Η απαλλαγή καλύπτει κάθε εσκεμμένη ενέργεια του πλοιάρχου ή κάποιου μέλους του πληρώματος ενάντια στο πλοίο ή το φορτίο, χωρίς την εξουσιοδότηση του πλοιοκτήτη ή του πράκτορα του. Σαν ναυταπάτη μπορούν να χαρακτηριστούν οι εξής περιπτώσεις: α) η πρόκληση τέτοιων ζημιών στο πλοίο με σκοπό τη βύθιση του, β) η δια δόλου πώληση του φορτίου, γ) η απατηλή παρέκκλιση της πορείας του πλοίου, και δ) η παρεμπόδιση της εκφόρτωσης για εκβιασμό καταβολής παρανόμων αμοιβών.

7) Jettison: Η απαλλαγή καλύπτει απαιτήσεις για ρίψη του φορτίου στη θάλασσα όταν

κινδυνεύει το πλοίο, με την προϋπόθεση όμως ότι στο φορτίο είχε γίνει η σωστή στοιβασιά. Εδώ πρέπει να συμπληρώσουμε ότι η ρήτρα δε θα καλύψει τον πλοιοκτήτη έναντι αγωγών για γενική αβάρια ακόμη και ύστερα από νόμιμη απόρριψη φορτίου στη θάλασσα εκτός εάν ήταν θέμα κοινής ασφάλειας.

8) Collision: Έχει γίνει αποδεκτό ότι η περίπτωση σύγκρουσης λόγω κάποιας αιτίας άλλης από την αμέλεια του πλοιοκτήτη ή των υπαλλήλων του, θεωρείται peril of the sea. Επομένως όταν δεν υπάρχει όρος σχετικός με κινδύνους της θάλασσας, η απαλλαγή έχει μικρή αξία. Στην περίπτωση που αναφέρεται ρητά στο συμβόλαιο ο όρος peril of the sea, ο φορτωτής, για την ενδεχόμενη ζημιά λόγω σύγκρουσης, έχει να επιλέξει ανάμεσα στα εξής:

α) εάν η σύγκρουση ήταν εξαιτίας της αμέλειας του πλοίου, μπορεί να κάνει αγωγή βάσει της φορτωτικής, διότι η αμέλεια υπερισχύει της απαλλαγής, β) εάν κάποιο άλλο πλοίο ήταν υπεύθυνο για τη σύγκρουση, μπορεί να κάνει αγωγή στον ιδιοκτήτη του in tort, γ) εάν και τα δύο πλοία είναι υπεύθυνα, Θα αποζημιωθεί με ένα ποσό που αναλογεί στο μέρος της ευθύνης κάθε πλοίου. Συχνότατα όμως υπάρχει στο ναυλοσύμφωνο ο όρος " both to blame collision clause".

9) All perils, dangers and accidents of the sea: Η εξαίρεση αυτή γενικώς οριζόμενη ως " perils of the sea " ανεξάρτητα εάν προβλέπεται σε ένα ναυλοσύμφωνο, μία φορτωτική ή ένα ασφαλιστικό συμβόλαιο, έχει την ίδια έννοια και καλύπτει οποιαδήποτε ζημιά που σχετίζεται με το ταξίδι και δεν μπορεί να προβλεφθεί από τον πλοιοκτήτη. Είναι πιθανόν να προκαλείται από κακοκαιρίες, προσαράξεις εκτός εάν αποδειχθεί αμέλεια του πλοίου. Αντίθετα, εάν προκληθεί ζημιά υπό κανονικές κλιματολογικές συνθήκες π.χ. εισβολή νερού στο πλοίο εξαιτίας κακής κατάστασης timbers (φορτίο ξυλείας), δεν καλύπτεται.

Επίσης ένα συμβάν το οποίο κάλλιστα μπορεί και να λάβει μέρος στην ζηρά δεν καλύπτεται π.χ. consumption of part of the cargo by vermin (αρουραίοι), or the bursting of boilers or steam pipes. Επομένως η πυρκαγιά δεν είναι κίνδυνος της θάλασσας, ούτε ο όρος sea accident περιλαμβάνει a fire at the sea. Τέλος, για να επικαλεστεί την απαλλαγή αυτή ο πλοιοκτήτης, δεν είναι αναγκαίο να αποδείξει με ακρίβεια πως έγινε η απώλεια. Είναι αρκετό για αυτόν to show that it was due to some unexpected occurrence of a kind to which a maritime adventure as such is subject.

10) Insufficiency of packing: Έχει γίνει δικαστικά αποδεκτό ότι ο μεταφορέας (πλοιοκτήτης,

εφοπλιστής) απαλλάσσεται από την ευθύνη ακόμη και εάν η ζημιά είναι συνέπεια ανεπαρκούς συσκευασίας άλλου φορτίου που δεν έπαθε ζημιά. Όταν όμως είναι φανερή η ανεπάρκεια της στοιβασίας με μία προσεκτική επιθεώρηση, δεν καλύπτεται ο πλοιοκτήτης.

11) **Fire:** Σύμφωνα με τον όρο 502 της Merchant Shipping Act ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής και όποιος άλλος έχει στην κυριότητα του ένα Βρετανικό πλοίο, δεν υπέχει ευθύνη για απώλεια ή ζημιά των αγαθών λόγω πυρκαγιάς (φωτιάς), εάν αυτή συνέβη χωρίς τη συμμετοχή του ή άλλη νόμιμη σχέση του (actual fault or privity).

Η ρήτρα είναι πιθανόν να απαλλάξει τον πλοιοκτήτη ακόμη και εάν η πυρκαγιά ήταν αποτέλεσμα της αναξιοπλοίας του πλοίου, όχι όμως όταν ο όρος περιέχεται στη φορτωτική. Στην περίπτωση της πρόκλησης φωτιάς λόγω αυτογενούς ανάφλεξης (spontaneous combustion) από την επικίνδυνη φύση του φορτίου και την άγνοια του πλοιοκτήτη, η ρήτρα θα τον προστατεύσει αλλά οι ιδιοκτήτες άλλων φορτίων που έπαθαν ζημιά, διατηρούν το δικαίωμα τους για αγωγή προς τον αρχικό φορτωτή.

12) **Negligence:** Η τάση των δικαστηρίων είναι να στρέφουν την ευθύνη στον πλοιοκτήτη για τις περιπτώσεις προσωπικής αμέλειας που απορρέει από ενέργειες του πλοιάρχου, πληρώματος ή άλλων προσώπων που δρουν ως πράκτορες του. Εδώ ας σημειωθεί ότι εάν ο πλοίαρχος είναι και part-owner του πλοίου, η ρήτρα θα τον καλύψει ως αμέλεια με την ιδιότητα του πλοιάρχου και όχι του πλοιοκτήτη.

Γεγονός είναι ότι, εφόσον αποδεικνύεται ότι ο πλοιοκτήτης είναι ένοχος για αμέλεια, δεν μπορεί να στηριχθεί στις απαλλακτικές ρήτρες του συμβολαίου. Στην περίπτωση της αναξιοπλοίας, ο πλοιοκτήτης μπορεί να επικαλεστεί τις ρήτρες μόνο εάν η απώλεια δεν προκλήθηκε από την αναξιοπλοία ενώ σε αυτήν της αδικαιολόγητης παρέκκλισης πορείας, ο πλοιοκτήτης δεν αποφεύγει την ευθύνη.

5.3. Κατά συνθήκη (by statute)

Υπάρχουν πολλές διατάξεις και συνθήκες σχετικές με τη μεταφορά φορτίων δια θαλάσσης π.χ. Merchant Shipping Acts 1894/1979, αλλά εδώ μας ενδιαφέρει περισσότερο η Carriage of Goods by Sea Act 1971 (ή αλλιώς Hague Visby Rules). Στις περιπτώσεις που εφαρμόζεται η Act, σε αντίθεση με τους προηγούμενους κανόνες (common law, express terms), ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο θα είναι υπεύθυνοι για ζημιά ή απώλεια που προκαλούνται από κάποιες συγκεκριμένες αιτίες.

Πολλές από αυτές τις ρήτρες είναι κοινές με τις παραπάνω απαλλαγές, δηλαδή αυτές που συχνά συναντούμε στα ναυλοσύμφωνα ή και στις φορτωτικές που δεν εφαρμόζεται η COGSA 1971. Η παρακάτω λίστα είναι ενδεικτική:

1) Act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship: Σύμφωνα με αυτή την απαλλαγή όταν το πλοίο προσαράξει σε ύφαλο και υπάρξει απώλεια του φορτίου, ο πλοιοκτήτης δε θεωρείται υπεύθυνος διότι η αιτία βασίζεται σε λάθος του πλοιάρχου. Επίσης, εάν το πλοίο αμελώς κτυπήσει σε αποβάθρα, ή εάν προκλήθηκε ζημιά μετά από σύγκρουση δύο πλοίων κατά τη διάρκεια lightering operation.

Περιπτώσεις που καλύπτει αυτή η απαλλαγή: α) failure to take soundings of the water level in the hold, β) a failure to get rid of water in the hold after a collision, γ) a failure to use locking bars on the hatches at sea in heavy weather etc. Εάν η ζημιά στο φορτίο είναι αποτέλεσμα πράξης που σχετίζεται με το πλοίο και μόνο συμπτωματικά με το φορτίο, ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί το exception. Αλλά στην περίπτωση που η πράξη σχετίζεται αποκλειστικά με το φορτίο, δεν μπορεί.

Αντίθετα, περιπτώσεις όπου δε θεωρήθηκαν ότι καλύπτουν τον πλοιοκτήτη όταν παθαίνει ζημιά το φορτίο: α) the loss is caused by pilfering of the stevedores, β) a failure to secure the cargo on a barge to keep it from sliding, γ) a failure to drain the fresh water system which might have caused the parting of a pipe, 5) a failure to alter course to get away from a storm centre.

2) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier,. 3) Perils, dangers, accidents of the sea or other navigable waters, 4) Act of God, 5) Act of War, 6) Act of public enemies, 7) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process, 8) Quarantine regulations, 9) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative 10) Strikes or lock-outs or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general, 11) riots and civil commotions, 12) Saving or attempting to save life or property at sea, 13) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods, 14) Insufficiency of packing, 15) Insufficiency or inadequacy of marks 16) Latent defects not discoverable by due diligence, 17) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the

benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

Πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι στα ναυλοσύμφωνα και τις φορτωτικές που εφαρμόζεται η Act, καμία άλλη απαλλαγή που δεν περιέχεται στον παραπάνω πίνακα δεν είναι δυνατό να προστεθεί εκτός από τις περιπτώσεις ειδικών συμβολαίων για κάποια φορτία ειδικής αντιμετώπισης. Κατά συνέπεια ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να βασιστεί στις απαλλακτικές ρήτρες εάν δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, δηλαδή να ασκήσει επιμέλεια για την αξιοπλοία του πλοίου και να μην κάνει παρέκκλιση της πορείας του πλοίου.

Σύμφωνα με Merchant Shipping Act 1894, if dangerous goods have been thrown overboard by the shipowner or the master, neither can be made Hable for their loss. TEAOC; Kara Trj Merchant Shipping Act 1979, the owner of a British ship is not liable for any loss or damage, when: (a) any property on board the ship is lost or damaged by reason of fire on board the ship (b) any gold, silver, watches, jewels or precious stones on board the ship are lost or damaged by reason of theft, robbery or other dishonest conduct and their nature and value were not at the time of shipment declared by their owner or shipper to the owner or master of the ship in the bill of lading or otherwise in writing. But the owner is not entitled to exclude his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. Βλάχος Γ.Π., "Η Διακίνηση των Αγαθών και η Ρύπανση του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, 1995", Σταμούλης.
2. Βλάχος ΠΠ.-Καραμπέτσου Χ- Λεκάκου Μ., "Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 1995" Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
3. Γεωργακόπουλος Ι., "Ναυλοσύμφωνο και οι Οροι του, 1976", Σταυριδάκης.
4. Γκιζιάκης Κ., "Ναυλώσεις Ι & ΙΙ, 1995", Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
5. Γκιζιάκης Κ.-Παπάδοπουλος Α.-Πλωμαρίτου Ε. "Εισαγωγή στις Ναυλώσεις", 2002, εκδ.Σταμούλη
6. Γουλιέλμος Α.Μ., "Μάνατζμεντ Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 1993", εκδ. Σταμούλη.
7. Γουλιέλμος Α.Μ., "Λειτουργική Διαχείριση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, 1995", Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
8. Κότιτσας Μ., "Λογιστική: Διαχείριση και Οικονομικά της Ναυτιλίας, 1987".
9. Κρεμεζής Ι., "Ναυτικόν Δίκαιον, 1978", Σάκκουλας.
10. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, "Μετά της εισηγητικής έκθεσης, 1976" Σταυριδάκης.
11. Lavery H., "Shipboard Operations, 1990", Heinemann.
12. Μεταξάς Β., "Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής, 1992", Τόμος ΙΙ, εκδ. Παπαζήση.
13. Μητρόπουλος Ε., Σύγχρονη Τύποι Εμπορικών Πλοίων, 1980, Σταυριδάκης
14. Nautical Institute, "The Master's Role in Collecting Evidence, 1989".
15. Packard W., "Laytime Calculating, 1989", Fairplay.
16. Packard W., "Voyage Estimating, 1991", Fairplay.
17. Packard W., "Timechartering, 1980", London.
18. Παρδάλη-Λαϊνού Α., "Οικονομική και Πολιτική Λιμένων, Μέρος Ιο, 1995", Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
19. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
20. Payne & Ivamy, "Carriage of Goods by Sea, 1989", Butterworhts.
21. Schofield J., "Laytime and Demurrage, 1990", LLP.
22. Scrutton T., "Charterparties and Bills of Lading", 1984", Sweet & Maxwell.

23. Singh N., "International Maritime Law Conventions, 1983", Stevens.
24. Σπαρτιώτης Γ-Μαργέτης Γ., "Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, 1976" Ευγενίδειο.
25. Tetley W., "Marine Cargo Claims, 1988", Blais.
26. Tibergh H., "Law of Demurrage, 1979", Stevens.
27. Τζαννάτος Ε., "Στοιχεία Ναυτικής Τεχνολογίας, 1994", Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
28. Χολέβας Γ., "Η πρακτική των ναυλώσεων", Σμπίλιας, 1997
29. Χλωμούδης Κ., "Εισαγωγή στην Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων, 1994", Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
30. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.