



**ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**

---

Π.Μ.Σ.: Β' ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**της Ελευθερίας Β. Βασιλάκου**

**A.M.: 7340010618005**

**(Under)Performance clause στη σύμβαση ναύλωσης**

**Επιβλέποντες:**

α) κα Αθανασίου

β) κ. Χριστοδούλου

γ) κ. Βερβεσός

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2019

**Copyright © [ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΒΑΣΙΛΑΚΟΥ] 2019**

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

### *Ελληνόγλωσσες*

ΑΚ	Αστικός Κώδικας
ΑΠ	Άρειος Πάγος
Δ.Κ.Α.Σ.	Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων
ΕΕμπΔ	Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
ΚΑΝΔ	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
ΠΠειρ	Πρωτοδικείο Πειραιώς

### *Ξενόγλωσσες*

AMC	American Maritime Cases
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act
CoA	Court of Appeal
E.D.N.Y.	Eastern District of New York
EWHC	England and Wales High Court
J. Mar. L. & Com	Journal of Maritime Law and Commerce
LMAA	London Maritime Arbitrators Association
Lloyd's Rep.	Lloyd's Reports
LMLN	Lloyd's Maritime Law Newsletter
NYPE	New York Product Exchange
WMO	World Meteorological Organization

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις	6
II. Η διάρθρωση της ύλης	7
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: Εννοιολογική οριοθέτηση της (under)performance clause και η αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου	8
I. Η (under)performance clause και τα βασικά της στοιχεία	8
1. Η διαμόρφωση και η σημασία της performance clause	8
(α) Η σταδιακή διαμόρφωση της performance clause	8
(β) Η σημασία της performance clause	9
2. Σύντομη περιγραφή της ρήτρας	11
(α) Η μορφή και το σύνθετο περιεχόμενο της ρήτρας	11
(β) Η εμφάνιση της ρήτρας ανά είδος ναύλωσης	12
3. Οι κρίσιμοι όροι της ρήτρας	13
(α) Η κατά προσέγγιση περιγραφή των επιδόσεων του πλοίου (“about”)	13
i. Το επιτρεπόμενο περιθώριο απόκλισης και τα απώτατα όρια του	13
ii. Η σύγχρονη αντιμετώπιση	15
(β) Η «διπλή» εφαρμογή του περιθωρίου απόκλισης: το ζήτημα του “double about”	16
(γ) Η αναφορά σε «κατά μέσο όρο» επίδοση του πλοίου (“average”)	20
(δ) Η ισχύς της υπόσχησης μόνο για τις περιόδους καλού καιρού (“good weather conditions”)	21
i. Οι γενεσιουργοί λόγοι της προϋπόθεσης	21
ii. Τα συνήθη κριτήρια προσδιορισμού της έννοιας των «καλών καιρικών συνθηκών»	23
(1) Ένταση ανέμου μη υπερβάλλουσα το επίπεδο έντασης 4 της κλίμακας Beaufort	23
(2) Συνθήκες θαλάσσης μη υπερβάλλουσες το επίπεδο έντασης 3 της κλίμακας Douglas	25
(3) Ανυπαρξία δυσμενούς θαλάσσιου ρεύματος (adverse current)	28
(4) Ανυπαρξία δυσμενούς αποθαλασσίας (adverse swell)	31
4. Η ρήτρα σε επιμέρους φόρμες ναυλοσυμφώνων	32
(α) Χροναύλωση πλοίων ξηρού φορτίου	32
i. <i>Baltim 1939 (as revised in 2001)</i>	32
ii. <i>GENTIME</i>	34
iii. <i>NYPE 1946</i>	34
iv. <i>NYPE 1993</i>	34
v. <i>NYPE 2015</i>	35
(β) Ναύλωση κατά ταξίδι πλοίων ξηρού φορτίου	37
(γ) Χροναύλωση δεξαμενόπλοιων	38
i. <i>BPTIME3</i>	38
ii. <i>ExxonMobil, Time 2005</i>	39
(δ) Ναύλωση κατά ταξίδι δεξαμενόπλοιων	40

<b>II. Η αξιολόγηση της τήρησης της (under)performance clause</b> -----	<b>41</b>
<b>1. Οι πηγές άντλησης στοιχείων για την αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου</b> -----	<b>41</b>
<b>(α) Το ημερολόγιο πλοίου</b> -----	<b>42</b>
<b>i. «Αντικειμενικές» αδυναμίες αξιολόγησης</b> -----	<b>43</b>
<b>ii. «Υποκειμενικές» αδυναμίες αξιολόγησης</b> -----	<b>44</b>
<b>(β) Η λύση των routing companies ως αποδεικτικό μέσο</b> -----	<b>45</b>
<b>(γ) Η πρόβλεψη αποδεικτικών ρητρών και η αντιμετώπιση τους</b> -----	<b>46</b>
<b>(δ) Λοιπά αποδεικτικά στοιχεία και νέες εξελίξεις</b> -----	<b>47</b>
<b>i. Hindcast modeling</b> -----	<b>47</b>
<b>ii. Vessel Performance Analysis / Performance Monitoring</b> -----	<b>47</b>
<b>2. Το στάδιο υπολογισμού της επίδοσης του πλοίου</b> -----	<b>48</b>
<b>(α) Εντοπισμός των περιόδων καλού καιρού και επιμέρους ζητήματα</b> -----	<b>48</b>
<b>i. Προσδιορισμός της ελάχιστης περιόδου καλών καιρικών συνθηκών</b> -----	<b>49</b>
<b>ii. Η απουσία καλών καιρικών συνθηκών</b> -----	<b>51</b>
<b>iii. Τεκμήριο επίδοσης για όλη τη διάρκεια του ταξιδιού</b> -----	<b>53</b>
<b>(β) Η μέτρηση των επιδόσεων σε μεγάλες περιόδους χρονοναύλωσης</b> -----	<b>54</b>
<b>ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η παραβίαση της (under)performance clause και ειδικότερα ζητήματα</b> -----	<b>58</b>
<b>I. Η κατανομή της ευθύνης στη σχέση ναυλωτή – εκναυλωτή</b> -----	<b>58</b>
<b>1. Η υποχρέωση του εκναυλωτή</b> -----	<b>58</b>
<b>(α) Η φύση της υποχρέωσης του εκναυλωτή</b> -----	<b>58</b>
<b>i. Η διάκριση των όρων στο αγγλικό δίκαιο</b> -----	<b>58</b>
<b>ii. Ο χαρακτηρισμός της υποχρέωσης που καθιερώνεται στην performance clause</b> -----	<b>61</b>
<b>(β) Η έκταση και η διάρκεια της υποχρέωσης</b> -----	<b>62</b>
<b>i. Η θεμελίωση στιγμιαίας υποχρέωσης (capability warranty)</b> -----	<b>63</b>
<b>ii. Η θεμελίωση διαρκούς υποχρέωσης (continuing warranty)</b> -----	<b>66</b>
<b>(γ) Η υποχρέωση του εκναυλωτή στην κατά ταξίδι ναύλωση</b> -----	<b>68</b>
<b>(δ) Η επιρροή της φράσης “without guarantee” στην εμβέλεια της υποχρέωσης.</b> -----	<b>69</b>
<b>2. Τα δικαιώματα του ναυλωτή</b> -----	<b>70</b>
<b>(α) Δικαίωμα αποζημίωσης</b> -----	<b>70</b>
<b>i) Ο προσδιορισμός της ζημίας επί παραβίασης διαρκούς υποχρέωσης</b> -----	<b>71</b>
<b>ii) Ο προσδιορισμός της ζημίας επί παραβίασης στιγμιαίας υποχρέωσης</b> -----	<b>72</b>
<b>(β) Το δικαίωμα σε μείωση του ναύλου και οι προϋποθέσεις άσκησης του</b> -----	<b>72</b>
<b>(γ) Η παραβίαση της performance clause ως λόγος καταγγελίας</b> -----	<b>75</b>
<b>(δ) Εναλλακτικές δυνατότητες των ναυλωτών στην περίπτωση χαμηλών επιδόσεων (ιδίως ελλείψει της performance clause)</b> -----	<b>77</b>
<b>i. Misdescription του πλοίου</b> -----	<b>77</b>
<b>ii. Υποχρέωση διατήρησης σε κατάλληλη κατάσταση</b> -----	<b>78</b>
<b>iii. Off-hire</b> -----	<b>80</b>
<b>3. Η κατανομή της ευθύνης υπό το πρίσμα του ελληνικού δικαίου</b> -----	<b>81</b>

(α) Η υποχρέωση του εκναυλωτή στον ΚΙΝΔ	81
(β) Τα δικαιώματα του εκναυλωτή	85
i. Δικαίωμα σε αποζημίωση	85
ii. Η καταβολή μειωμένου ναύλου	86
iii. Δικαίωμα καταγγελίας	89
<b>II. Ειδικότερα ζητήματα κατά την εξέταση των performance claims</b>	<b>92</b>
<b>1. Εξαιρέτες περιόδοι</b>	<b>92</b>
(α) Σύμφωνα με τις οδηγίες των ναυλωτών	92
(β) Με αφορμή τις οδηγίες των ναυλωτών	95
i. Hull fouling	95
ii. Μείωση ταχύτητας για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας	96
(γ) Για κάποιον άλλο ουσιώδη λόγο	97
i. Ζώνες πειρατείας	97
ii. Παροχή αρωγής	98
iii. Η επιλογή χαμηλής ποιότητας καυσίμου	98
<b>2. Η σχέση με τους Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ</b>	<b>99</b>
<b>3. Ζητήματα παραγραφής</b>	<b>101</b>
(α) Αγγλικό δίκαιο	101
(β) Ελληνικό δίκαιο	104
<b>4. Η αντίστροφη όψη του νομίματος: overperformance του πλοίου</b>	<b>105</b>
(α) Η καλύτερη επίδοση ως ένσταση	105
i. Υψηλότερη ταχύτητα	105
ii. Χαμηλότερη κατανάλωση πετρελαίου κίνησης	106
(β) Η καλύτερη επίδοση ως αντικείμενο δίκης	108
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b>	<b>112</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>114</b>
<b>ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ</b>	<b>118</b>

## (Under) Performance clause στην σύμβαση ναύλωσης

### I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Στο πλαίσιο εκτέλεσης της αμοτεροβαρούς σύμβασης ναύλωσης, αμφοτέρωτα τα μέρη εξοπλίζονται με επιμέρους δικαιώματα, βαρύνονται δε και με επιμέρους υποχρεώσεις. Ελλείψει κανόνων αναγκαστικού δικαίου, το ναυλοσύμφωνο συνιστά την χάρτα δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων μερών. Ο κύκλος των υποχρεώσεων είναι ιδιαίτερα ευρύς, περιλαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, και την ορθή περιγραφή του πλοίου κατά τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου. Με άλλα λόγια, ο εκναυλωτής καλείται να παρουσιάσει στον αντισυμβαλλόμενο ναυλωτή τα κύρια χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες του αντικειμένου της σύμβασης ναύλωσης, την ύπαρξη των οποίων συνήθως εγγυάται. Μεταξύ των χαρακτηριστικών που περιγράφονται από τον ναυλωτή ευρίσκονται και οι ιδιότητες της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης.

Στην πλειονότητα των περιπτώσεων ο εκναυλωτής υπόσχεται στους όρους του ναυλοσυμφώνου ότι το πλοίο διαθέτει την ικανότητα εκτέλεσης πλόων, τηρώντας μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης. Αρκετά συχνά όμως, αποδεικνύεται σε ύστερο χρόνο της σύναψης της σύμβασης και της περιγραφής των χαρακτηριστικών, ότι το ταξίδι εκτελέστηκε κατά παράβαση της δοθείσας υπόσχεσης. Με άλλα λόγια, είτε κατά τη διάρκεια, είτε μετά την ολοκλήρωση του πλου, ο ναυλωτής αντιλαμβάνεται ότι το πλοίο δεν διέθετε τις υποσχεθείσες επιδόσεις ταχύτητας και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης.

Κατ' αποτέλεσμα, ο ναυλωτής διαβλέποντας τη μη συμμόρφωση του εκναυλωτή στους όρους του ναυλοσυμφώνου ευλόγως επιδιώκει την έννομη προστασία των συμφερόντων του, ενεργοποιώντας τα δικαιώματα που του παρέχει η σύμβαση ναύλωσης. Συγκεκριμένα, προκειμένου ο ναυλωτής να θεμελιώσει οιαδήποτε αξίωση, οφείλει σε πρότερο επίπεδο να ανατρέξει στις προβλέψεις της σύμβασης που αφορούν τις επιδόσεις του πλοίου, προκειμένου να εξετάσει και να σταθμίσει τις δυνατότητες που έχει. Τέτοιοι όροι ευρίσκονται κατά κανόνα, είτε στο προοίμιο του ναυλοσυμφώνου, είτε σε κάποια ειδικότερη ρήτρα του ναυλοσυμφώνου, η οποία χαρακτηρίζεται από την ναυτιλιακή πρακτική ως "performance clause".

Η παραβίαση, λοιπόν, των όρων μίας performance clause οδηγεί κατ' αποτέλεσμα στην έγερση επιμέρους αξιώσεων, γνωστές στην ναυτιλιακή πρακτική και ως "underperformance claims". Η περιγραφή της εν λόγω ρήτρας και των βασικών της στοιχείων, οι συνέπειες παραβίασης της και η νομική αντιμετώπιση των εγερθέντων αξιώσεων αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας μελέτης.

## II. Η διάρθρωση της ύλης

Η παρούσα μελέτη δομείται σε δύο μέρη:

- Το πρώτο μέρος εστιάζει στην εννοιολογική οριοθέτηση της ρήτρας. Αρχικά, παρουσιάζεται η διαμόρφωση της (under)performance clause και η σημασία που λαμβάνει στη σύμβαση ναύλωσης. Εν συνεχεία, πραγματοποιείται μία σύντομη περιγραφή της ρήτρας και του τρόπου με τον οποίο αυτή εμφανίζεται, ενώ εν συνεχεία παρουσιάζονται ορισμένοι κρίσιμοι όροι που εντάσσονται – σχεδόν κατά κανόνα- στο περιεχόμενο της. Παράλληλα, τελείται μία σύντομη παράθεση των performance clauses, όπως εμφανίζονται σε επιμέρους προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα. Τέλος, εξηγείται ο τρόπος αξιολόγησης των επιδόσεων του πλοίου, δυνάμει της οποίας θα εκτιμηθεί αν τηρήθηκε η ρήτρα.

- Το δεύτερο μέρος της μελέτης επικεντρώνεται στην προβληματική της παραβίασης της (under)performance clause και σε ορισμένα ειδικότερα ζητήματα που προκύπτουν κατά την έγερση των underperformance claims. Αρχικά, εξηγείται η κατανομή της ευθύνης στη σχέση ναυλωτή – εκναυλωτή εξ απόψεως αγγλικού δικαίου, ενώ εν συνεχεία παρουσιάζονται ορισμένες σκέψεις σχετικά με την πιθανή αντιμετώπιση που θα είχε ένα performance claim στην (σπάνια) περίπτωση που έχει επιλεγεί ως εφαρμοστέο δίκαιο το ελληνικό. Τέλος, παρατίθενται ορισμένα ειδικότερα ζητήματα, μεταξύ άλλων, οι ενστάσεις που δύνανται να επικαλεστούν οι εκναυλωτές, η σχέση της ρήτρας με τους Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ και η ιδιαίτερη περίπτωση κατά την οποία το ναυλωθέν πλοίο παρουσιάζει καλύτερες επιδόσεις εν συγκρίσει με τις συμφωνηθείσες στο ναυλοσύμφωνο (overperformance). Καταληκτικά, ακολουθούν ορισμένες συμπερασματικές σκέψεις που επισημαίνουν τα βασικότερα σημεία της παρούσας μελέτης.



## ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: Εννοιολογική οριοθέτηση της (under)performance clause και η αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου

### I. Η (under)performance clause και τα βασικά της στοιχεία

#### 1. Η διαμόρφωση και η σημασία της performance clause

##### (α) Η σταδιακή διαμόρφωση της performance clause

Η ταχύτητα και η κατανάλωση πετρελαίου κίνησης<sup>1</sup> συγκαταλέγονται στα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου<sup>2</sup>. Πρόκειται για αντικειμενικά σημαντικές ιδιότητες, οι οποίες δίδουν τη δυνατότητα στο ναυλωτή να καθορίσει εκ των προτέρων το τρόπο με τον οποίο θα εκμεταλλευτεί το πλοίο, υπολογίζοντας το πλήθος των πλόων που μπορούν να πραγματοποιηθούν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης και τα έξοδα που θα χρειαστεί να καλυφθούν για τον εφοδιασμό του πλοίου.

Παρά τη διαχρονική σημασία των εν λόγω χαρακτηριστικών, η ναυτιλιακή πρακτική και συγκεκριμένα οι ναυλωτές άρχισαν να δίδουν την δέουσα προσοχή στην ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης από τη δεκαετία του 1970 και στο εξής. Ειδικότερα, αφορμή υπήρξαν οι δύο πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του 1970<sup>3</sup>, κατά τη διάρκεια των οποίων η τιμή καύσιμου πετρελαίου υπερτετραπλασιάστηκε: το 1970 η τιμή του πετρελαίου ανά μετρικό τόνο ανερχόταν στα 18 δολάρια ΗΠΑ. Το 1973, ήτοι κατά την πρώτη πετρελαϊκή κρίση, η τιμή του ανήλθε στα 70 δολάρια ΗΠΑ, ενώ κατά τη δεύτερη πετρελαϊκή κρίση το 1979 η τιμή του ξεπέρασε τα 100 δολάρια ΗΠΑ ανά μετρικό τόνο. Το 2012, η τιμή του IFO 380<sup>4</sup> ανερχόταν στα

<sup>1</sup> Ως πετρέλαιο κίνησης νοούνται τα “bunkers” του πλοίου. Η συγκεκριμένη μετάφραση χρησιμοποιείται σε συμμόρφωση με την επίσημη απόδοση του νόμου που κύρωσε την Bunker Convention, ήτοι του Ν. 3393/2005 (ΦΕΚ Α’ 242/4.10.2005) «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, 2001». Επομένως, στην παρούσα εργασία αναφορές σε «κατανάλωση πετρελαίου κίνησης» ή εν γένει «κατανάλωση καυσίμου» επιδιώκουν να αποδώσουν την έννοια των “bunkers”.

<sup>2</sup> Μαζί με την χωρητικότητα, το εκτόπισμα, την ευστάθεια, την αντοχή του πλοίου.

<sup>3</sup> Η πρώτη πετρελαϊκή κρίση ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 1973 μετά τη διακήρυξη εμπάργκο πετρελαίου από τα μέλη του Οργανισμού Αραβικών Πετρελαιοπαραγωγών Χωρών κατά των κρατών που στήριζαν το Ισραήλ στη διαμάχη του με τη Συρία και την Αίγυπτο, ενώ έξι χρόνια μετά, το 1979, ακολούθησε η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση, ως αποτέλεσμα των ανακατατάξεων και ταραχών της επανάστασης στο Ιράν. Για την ιστορία των πετρελαϊκών κρίσεων και τα αποτελέσματά τους, βλ. περισσότερα F.Venn, *The Oil Crisis*, Routledge (2013).

<sup>4</sup> Το IFO (Intermediate fuel oil) χρησιμοποιείται για την καύση της κύριας μηχανής και αποτελείται από περίπου 98% κατάλοιπα πετρελαίου μαζούτ και 2% από απόσταγμα πετρελαίου diesel. Σημειώνεται ότι δύο είναι οι τύποι καυσίμου που κατά κανόνα χρησιμοποιούνται, το IFO 380 και το IFO 180. Όσο πιο πολλούς βαθμούς έχει, τόσο πιο παχύρευστο είναι, με αποτέλεσμα να καθίσταται πιο δύσκολη η καύση του. Επομένως, δίδεται εξήγηση στο ότι η τιμή του IFO 180 είναι συνήθως υψηλότερη εν συγκρίσει με το IFO 380 (διαφαίνεται και από μία απλή και σύντομη εξέταση των δεικτών πετρελαίου). Σχετικά με τους τύπους πετρελαίου που χρησιμοποιούνται στις κύριες και βοηθητικές μηχανές του πλοίου βλ. περισσότερα International Maritime Organization, *Manual on Oil Pollution - Section IV: Combating Oil Spills* (2005), σ. 5-9.

750 δολάρια ΗΠΑ, ενώ το 2018 η τιμή του IFO 380 κυμαινόταν περίπου στα 420-500 δολάρια ΗΠΑ<sup>5</sup>. Σταδιακά, λοιπόν, το πετρέλαιο κίνησης κατέστη το υψηλότερο λειτουργικό κόστος του πλοίου και το βασικό έξοδο του ναυλωτή, μαζί φυσικά με το ναύλο<sup>6</sup>. Κατ' αποτέλεσμα, οι ναυλωτές άρχισαν να εστιάζουν όλο και περισσότερο στην τήρηση της συμφωνηθείσας κατανάλωσης καυσίμου.

Κατ' αντίστοιχο τρόπο, το χαρακτηριστικό της ταχύτητας έχει επίσης αναβαθμιστεί σε στοιχείο περιγραφής μείζονος σημασίας. Αναλυτικότερα, ιδίως σε περιόδους οικονομικής ύφεσης και πτώσης της ναυτιλίας, τα εμπλεκόμενα μέρη και κυρίως οι ναυλωτές επιδιώκουν την εκμετάλλευση του πλοίου στο έπακρον, αναζητώντας τη βέλτιστη αναλογία μεταξύ του καταβληθέντος ναύλου και των πλόων που μπορούν να εκτελεστούν κατά το χρονικό διάστημα που το πλοίο είναι ναυλωμένο. Εάν το πλοίο δεν διαθέτει την ταχύτητα που έχει συμφωνηθεί, οι πλόες διαρκούν περισσότερο από το αναμενόμενο, με αποτέλεσμα ο ναυλωτής να αδυνατεί να τελέσει τα ταξίδια που έχει προϋπολογίσει, αφού ο χρόνος τρέχει εις βάρος του ή εναλλακτικά, προκειμένου να τα ολοκληρώσει θα χρειαστεί να επιμηκύνει το χρονικό διάστημα της ναύλωσης, καταβάλλοντας επιπλέον ναύλο. Επομένως, δικαιολογείται καταφανώς η απαίτηση του ναυλωτή σε συμμόρφωση του αντισυμβαλλόμενου εκναυλωτή στις δοθείσες υποσχέσεις.

Σταδιακά, λοιπόν, τα συμβαλλόμενα μέρη και ιδίως οι ναυλωτές άρχισαν να δίδουν μεγαλύτερη σημασία στα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης στην προσπάθεια τους να εκμεταλλευτούν το πλοίο στο έπακρο. Έτσι, στο πέρασμα των χρόνων άρχισε να γίνεται όλο και πιο συχνή η έγερση αξιώσεων εκ μέρους των ναυλωτών στις περιπτώσεις που η πραγματική επίδοση δεν ομοιάζε με τις υποσχέσεις του εκναυλωτή, όπως αποτυπώθηκαν στην performance clause.

## **(β) Η σημασία της performance clause**

Πλέον η performance clause, το περιεχόμενο της και οι συνέπειες παραβίασης της έχουν ιδιαίτερη σημασία όχι μόνο νομικά, αλλά και εμπορικά. Από νομικής άποψης, ορισμένα εκ των προκυπτόντων ζητημάτων σχετικών με τη λειτουργία της ρήτρας έχουν αντιμετωπιστεί νομολογιακά, με αποτέλεσμα να μπορεί να λεχθεί ότι έχει διαμορφωθεί μία -αν όχι αποκρυσταλλωμένη, έστω- κρατούσα άποψη. Παρόλα αυτά, παραμένουν αρκετές «γκρίζες» ζώνες και αχαρτογράφητα ζητήματα σχετικά με την performance clause, τη λειτουργία της και τις συνέπειες παραβίασης της, τα οποία απασχολούν μέχρι και σήμερα νομικούς, δικαστές αλλά και τα ίδια τα συμβαλλόμενα μέρη.

<sup>5</sup> Περισσότερα στοιχεία για τις διακυμάνσεις στην τιμή του πετρελαίου ανά ημέρα, ανά μήνα ή ανά έτος είναι διαθέσιμα σε ηλεκτρονικές σελίδες που ενημερώνουν καθημερινά τις αυξομειώσεις στο δείκτη πετρελαίου.

<sup>6</sup> Σημειώνεται, ότι ιδίως στη χρονοναύλωση ο ναυλωτής είναι αυτός που βαρύνεται με τα μεταβλητά έξοδα των πλόων (voyage costs), που περιλαμβάνουν τα έξοδα καυσίμων, τα έξοδα λιμένος, κ.λπ.. Αντίθετα, στην κατά ταξίδι ναύλωση ο εκναυλωτής είναι αυτός που βαρύνεται συνήθως με τα εν λόγω έξοδα.

Παράλληλα, τα ζητήματα που αφορούν μία performance clause έχουν ιδιαίτερη σημασία και εμπορικά για αμφότερα τα εμπλεκόμενα μέρη στη σύμβαση ναύλωσης. Όσον αφορά τη σφαίρα συμφερόντων του ναυλωτή, όπως ήδη σημειώθηκε, ο τελευταίος βασίζει το πλάνο εκμετάλλευσης του πλοίου και συνεκτιμά κατά τον προϋπολογισμό του τα στοιχεία που περιγράφονται στην performance clause, η παραβίαση της οποίας μπορεί πράγματι να έχει ως αποτέλεσμα την οικονομική του ζημία. Όσον αφορά τον εκναυλωτή, η κατάφαση παραβίασης της performance clause, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη φήμη του με διττό τρόπο. Από τη μία, η έγερση ενός underperformance claim και η μετέπειτα επίλυση του στις αίθουσες των δικαστηρίων, προμηνύει τη διάρρηξη των σχέσεων μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή, γεγονός που ιδίως σε περιόδους που ο ναυτιλιακός κύκλος βρίσκεται σε στάδιο ύφεσης<sup>7</sup> και η ζήτηση είναι αρκετά χαμηλή, μπορεί να έχει ιδιαίτερα επιζήμιες επιπτώσεις στον κύκλο συμφερόντων του εκναυλωτή. Επιπλέον, στις περιπτώσεις που η παραβίαση μίας performance clause και η ενδεχόμενη έγερση των αντίστοιχων αξιώσεων γίνει γνωστή στον οικείο επιχειρηματικό κύκλο, επηρεάζεται αρνητικά η φήμη του εκναυλωτή, θέτοντας σε κίνδυνο την μετέπειτα διαπραγματευτική του δύναμη.

Με λίγα λόγια, οι περίοδοι ύφεσης και οι πτώσεις της ναυλαγοράς αποτέλεσαν την βασικότερη αφορμή ώστε τα συμβαλλόμενα μέρη να στρέψουν την προσοχή τους, μεταξύ άλλων, στην performance clause και την τήρηση των όρων της. Η σημασία που αποδίδεται πλέον στα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης αποδεικνύεται, όχι μόνο από την πρακτική του slow steaming που ακολουθείται μέχρι και σήμερα, επιδιώκοντας την επίτευξη της μέγιστης δυνατής ταχύτητας με τη μικρότερη δυνατή κατανάλωση καυσίμου<sup>8</sup>, αλλά και από την συχνότητα έγερσης αξιώσεων σχετικών με την παραβίαση της performance clause, ιδίως σε επίπεδο διαιτησίας. Μάλιστα, αναμένεται στα επόμενα έτη η τήρηση των performance clauses να αναχθεί σε προτεραιότητα ύψιστης σημασίας, καθώς, σύμφωνα με τους ειδικούς, επίκειται άνοδος στην τιμή των καυσίμων (ιδίως των καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο) επ' αφορμή των νέων κανονισμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Για τα στάδια του ναυτιλιακού κύκλου και τα επιμέρους χαρακτηριστικά τους βλ. περισσότερα M. Stopford, *Maritime Economics* (3<sup>rd</sup> Edition), Routledge (2009), σ. 93 επ..

<sup>8</sup> Η πρακτική του slow steaming ξεκίνησε το 2007 ως μέτρο έκτακτης αντιμετώπισης της εκτόξευσης των τιμών πετρελαίου, με τους ναυλωτές να ζητούν τη μείωση της ταχύτητας πλεύσης χάριν εξοικονόμησης καυσίμων. Για τη διαμόρφωση του slow steaming στην ναυτιλιακή πρακτική, βλ. περισσότερα P. Panayides, *The Routledge Handbook of Maritime Management*, Routledge (2019), παρ. 9.2.

<sup>9</sup> Σύμφωνα με τον Κανονισμό του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, γνωστό κι ως “IMO 2020”, τα πλοία απαγορεύεται να χρησιμοποιούν καύσιμα που εκπέμπουν θείο σε ποσότητα άνω του 0,5%, ενώ ως ημερομηνία εφαρμογής έχει οριστεί η 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020. Όσοι πλοιοκτήτες δεν επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν το συγκεκριμένο καύσιμο, εναλλακτικά θα μπορούν να τοποθετήσουν ειδικούς καταλύτες στις εξόδους καυσαερίων των πλοίων ή να προχωρήσουν στις απαραίτητες μετατροπές ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Είναι σαφές πως η υποχρεωτική χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο θα αυξήσει την ζήτηση κι άρα την τιμή του, αυξάνοντας κατ' αποτέλεσμα τα λειτουργικά κόστη του πλοίου, ενώ

## 2. Σύντομη περιγραφή της ρήτηρας

### (α) Η μορφή και το σύνθημα περιεχόμενο της ρήτηρας

Οι αναφορές στα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης σε μία σύμβαση ναύλωσης ευρίσκονται κατά κανόνα, είτε στο recap, είτε στο προοίμιο είτε σε κάποια αυτοτελή ρήτρα εντός του ναυλοσυμφώνου. Δια μέσω αυτών των αναφορών ο εκναυλωτής στην ουσία εγγυάται ότι το πλοίο έχει την ικανότητα να εκτελέσει τους πλόες με μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, συνήθως δεδομένων κάποιων καιρικών συνθηκών. Ειδικότερα, οι αναφορές στην ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης στο recap του ναυλοσυμφώνου έχουν συνήθως την εξής μορφή<sup>10</sup>:

“Speed/Consumption

LADEN: ABT 13.0 KTS/33.0 MT IFO 180 CST PLUS 2.0 MT MDO BALLAST: ABT 13.5 KTS/31.0 MT IFO 180 CST PLUS 2.0 MT MDO

SPEED AND CONSUMPTION BASED ON WEATHER CONDITIONS UP TO AND INCLUDING 4 ON BEAUFORT SCALE AND DOUGLAS SEA STATE 3 (MAX WAVE AND SWELL HEIGHT 1.25M), UNDER NOADVERSE INFLUENCE OF SWELLAND CURRENT”

Παρατηρείται ότι στο παραπάνω «πρότυπο» recap ναυλοσυμφώνου παρουσιάζεται εν πρώτοις η ταχύτητα και η κατανάλωση πετρελαίου κίνησης που έχει το πλοίο φορτωμένο (“laden”) και εν συνεχεία υπό έρμα (“ballast”). Παράλληλα, οι επιδόσεις του πλοίου φαίνεται να περιγράφονται υπό ορισμένες καιρικές συνθήκες, στοιχείο που, όπως αποδεικνύεται και από τις παρακάτω αναλύσεις, έχει ιδιαίτερη πρακτική σημασία<sup>11</sup>. Παρόμοιο λεκτικό μπορεί να ευρίσκεται και στο προοίμιο ή αυτοτελώς σε κάποια ρήτρα του ναυλοσυμφώνου συνήθως υπό την κάτωθι μορφή:

*“..and capable of steaming, fully laden, under good weather conditions and including maximum Force ... on the Beaufort wind scale, about.. knots on a consumption of about... tons”.*

Τα συμβαλλόμενα, μέρη δυνάμει της συμβατικής ελευθερίας που διακρίνει τη σύμβαση ναύλωσης, έχουν τη δυνατότητα να διαμορφώσουν το περιεχόμενο της ρήτηρας με όποιον τρόπο επιθυμούν. Επομένως, δε μπορεί να λεχθεί ότι υπάρχει κάποιο ελάχιστο αναγκαίο περιεχόμενο, προκειμένου ένας όρος να χαρακτηριστεί ως performance clause, με εξαίρεση φυσικά την αναγκαιότητα αναφοράς είτε του χαρακτηριστικού της ταχύτητας, είτε της κατανάλωσης

---

ακόμα κι αν επιλεγούν οι ως άνω αναφερόμενες εναλλακτικές λύσεις το κόστος των αλλαγών θα είναι επίσης αρκετά υψηλό. Σε κάθε περίπτωση η ναυτιλιακή αγορά αναμένεται να επηρεαστεί, με τους ναυλωτές να συγκαταλέγονται στους αποδέκτες των συνεπειών, καθώς θα κληθούν, είτε να καλύψουν το υψηλότερο κόστος εφοδιασμού του πλοίου, είτε να καταβάλουν μεγαλύτερα ποσά ναύλου (που θα έχουν θέσει οι εκναυλωτές προκειμένου να εξισορροπηθούν τα έξοδα μετασκευής του πλοίου). Συνεπώς, προβλέπεται ως αναγκαίο επόμενο ότι οι ναυλωτές θα επιδιώξουν, όπως σε κάθε περίοδο διακυμάνσεων στην αγορά, τη βέλτιστη δυνατή εκμετάλλευση του πλοίου για όσο διαρκεί η ναύλωση, με αποτέλεσμα επ’ αφορμή οποιασδήποτε απόκλισης από τα συμφωνηθέντα να τελούνται παρακρατήσεις στην πληρωμή του ναύλου ή να προβάλλονται αξιώσεις αποζημίωσης.

<sup>10</sup> Το fixture ή recap συνιστά το πρώτο επίσημο έντυπο το οποίο περιέχει τις βασικές πληροφορίες σχετικές με τη ναύλωση.

<sup>11</sup> Βλ. *infra*, σ. 21 επ..

πετρελαίου κίνησης, που αποτελούν και το αντικείμενο ρύθμισης του όρου. Η εξέταση, ωστόσο, επιμέρους ναυλοσυμφώνων<sup>12</sup> καταδεικνύει ότι στην πράξη υπάρχει ένα μοτίβο κατά τη διατύπωση τέτοιων ρητρών, το οποίο καθιερώνει την υπόσχεση του εκναυλωτή αναφορικά με τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, ενώ παράλληλα ορίζει ότι η υπόσχεση αφορά τις επιδόσεις που έχει το πλοίο σε συγκεκριμένες καιρικές συνθήκες. Ωστόσο, τα μέρη διαθέτουν την πλήρη ελευθερία να διανθίσουν το περιεχόμενο της ρήτρας με στοιχεία που μπορούν να μεταβάλλουν τη φύση της υποχρέωσης του εκναυλωτή, την ακρίβεια της υπόσχεσης, τον τρόπο αξιολόγησης των επιδόσεων, όπως και τα δικαιώματα του ναυλωτή σε περίπτωση παραβίασης της. Όπως γίνεται φανερό από τις αναλύσεις των επόμενων κεφαλαίων, η προσθήκη ή η αφαίρεση μόλις λίγων λέξεων δύναται να μεταβάλλει το περιεχόμενο και τον τρόπο αντιμετώπισης, όχι μόνο της performance clause αυτής καθουτής, αλλά και των μετέπειτα εγερθέντων underperformance claims.

### **(β) Η εμφάνιση της ρήτρας ανά είδος ναύλωσης**

Πριν την ειδικότερη εξέταση του αντικειμένου της παρούσας μελέτης, αξίζει να προαναφερθεί ότι η περιγραφή της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης του πλοίου, είτε στο recap, είτε στο προοίμιο, είτε σε κάποιον αυτοτελή όρο του ναυλοσυμφώνου συνιστά μία σχεδόν πάγια πρακτική των συμβαλλόμενων μερών μίας σύμβασης χρονοναύλωσης. Αντιθέτως, στη σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι η παρουσία τέτοιων όρων είναι αρκετά σπάνια<sup>13</sup>. Η εν λόγω διαπίστωση επιβεβαιώνεται και κατόπιν εξέτασης του διαθέσιμου νομολογιακού προηγούμενου, όπου αποδεικνύεται ότι τα πολιτειακά και διαιτητικά δικαστήρια έχουν απασχοληθεί με performance clauses που ευρίσκονται σε κάποιο χρονοναυλοσύμφωνο.

Σε κάθε περίπτωση, η πρακτική αχρησία των performance clauses στη σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι δεν εμποδίζει σε καμία περίπτωση νομικά τη δυνατότητα πρόβλεψης τέτοιων όρων στη συμφωνία για την κατά ταξίδι ναύλωση του πλοίου. Μάλιστα, η θεωρία δεν αποκλείει την παρουσία τέτοιων προβλέψεων και σε υβριδικές μορφές ναυλοσυμφώνων (λ.χ. σε κάποιο time charter trip)<sup>14</sup>.

Συνεπώς, οι κάτωθι αναλύσεις εστιάζουν, σχεδόν αναπόφευκτα, στη συνολική λειτουργία των performance clauses στη σύμβαση χρονοναύλωσης, με τις απαραίτητες φυσικά συμπληρωματικές αναφορές στη σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι.

---

<sup>12</sup> Βλ. *infra*, σ. 32 επ..

<sup>13</sup> Για την εξήγηση της ισχνής παρουσίας τέτοιων ρητρών στα ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι, βλ. *infra*, σελ. 68 επ..

<sup>14</sup> Μ. Κωνσταντινίδης, *Η εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου σε περίοδο οικονομικής κρίσης. Η περίπτωση των αξιώσεων λόγω μειωμένης ταχύτητας ή/και υπερκατανάλωσης πετρελαίου κίνησης*, 8<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου «Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Πειραιάς 10-12 Οκτωβρίου 2013, Νομική Βιβλιοθήκη (2015), σ. 226.

### 3. Οι κρίσιμοι όροι της ρήτρας

#### (α) Η κατά προσέγγιση περιγραφή των επιδόσεων του πλοίου (“about”)

Κατόπιν ανάγνωσης και εξέτασης των διαθέσιμων προδιατυπωμένων ναυλοσυμφώνων, διαφαίνεται ότι, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, η περιγραφή της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης του πλοίου τελείται *κατά προσέγγιση* δια της χρήσης της λέξης “*about*”, η οποία προηγείται των αναφορών στους κόμβους του πλοίου και τους τόνους πετρελαίου αντίστοιχα (λ.χ. «... περίπου 12 κόμβοι με κατανάλωση πετρελαίου κίνησης 25 μετρικών τόνων IFO 380 ανά ώρα... »)<sup>15</sup>. Συνεπώς, η κατά προσέγγιση περιγραφή αφήνει να εννοηθεί στον αναγνώστη της ρήτρας ότι καθιερώνεται κάποιο περιθώριο απόκλισης. Παράλληλα, όμως, παρατηρείται ότι δεν συναντάται κάποια άλλη αναφορά δυνάμει της οποίας μπορούν να προσδιοριστούν τα απώτατα όρια απόκλισης που νοούνται με τη φράση αυτή.

Πράγματι, στις περιπτώσεις που η σύμβαση ναύλωσης εξελιχθεί ομαλώς, η παράλειψη ειδικότερου προσδιορισμού του περιθωρίου απόκλισης δεν γεννά κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα. Ωστόσο, δεν πρέπει να λησμονείται η ερμηνεία της λειτουργίας της ρήτρας και του περιεχομένου της και στις περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης ναύλωσης. Διότι κατά τον ύστερο χρόνο που θα εξεταστεί το κατά πόσο υπήρξε ή όχι συμμόρφωση με τα προβλεπόμενα εντός της performance clause, είναι σχεδόν νομοτελειακά βέβαιο ότι θα προκύψει η ανάγκη οριοθέτησης του περιθωρίου απόκλισης. Οι κάτωθι αναλύσεις επιβεβαιώνουν τον παραπάνω ισχυρισμό, αναδεικνύοντας τις θέσεις της θεωρίας, όπως και της νομολογίας ως προς το ποια είναι τα απώτατα όρια της κατά προσέγγιση περιγραφής των χαρακτηριστικών της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης.

#### *ι. Το επιτρεπόμενο περιθώριο απόκλισης και τα απώτατα όρια του*

Όπως προαναφέρθηκε, η πρακτική αρέσκειται στην κατά προσέγγιση περιγραφή των χαρακτηριστικών του πλοίου, δίχως ωστόσο να καθορίζονται τα επιτρεπόμενα όρια ανοχής. Ήδη από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, τα αγγλικά δικαστήρια ήρθαν αντιμέτωπα με την χρήση τέτοιων λέξεων και φράσεων στο σώμα των ναυλοσυμφώνων, οι οποίες έχρηζαν ανάγκης ειδικότερου προσδιορισμού.

---

<sup>15</sup> Ενδεικτικά, στο Baltimore 1939 (όπως τροποποιήθηκε το 2001), μέρος πρώτο, κουτί 12, γίνεται λόγος για “*Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of...*”. Έτσι και στο NYPE 1946, σειρές 9-10: “*and capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about... knots on a consumption of about... tons of best Welsh coal-best grade fuel oil-best grade Diesel oil...*”.

Η σχετική με το ζήτημα βιβλιογραφία<sup>16</sup>, συγκαταλέγει την *The Resolven*<sup>17</sup> στις χρονικά πρότερες δικαστικές αποφάσεις που ενασχολήθηκαν με την υπό κρίση προβληματική, με αφορμή την κατά προσέγγιση περιγραφή της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου δια της φράσης “2,000 tones or thereabouts”. Οι σκέψεις του δικαστή Francis Jeune δίδουν μία πρώτη ένδειξη για την προσέγγιση της νομολογίας επί του ζητήματος: “words of elasticity are elastic and their extensiveness runs with the subject matter they refer to”, εννοώντας εν τοις πράγμασι ότι η έκταση του περιθωρίου απόκλισης δεν μπορεί να προσδιορισθεί a priori, τουναντίον κρίνεται ad hoc και εξαρτάται από το εκάστοτε ζήτημα στο οποίο αναφέρεται<sup>18</sup>. Σε βάθος χρόνου υπήρξαν κι άλλες δικαστικές αποφάσεις που ενασχολήθηκαν με την κατά προσέγγιση περιγραφή των χαρακτηριστικών του πλοίου και την ερμηνεία της έκτασης του περιθωρίου απόκλισης<sup>19</sup>.

Ωστόσο, όσον αφορά την κατά προσέγγιση περιγραφή της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης και τον τρόπο με τον οποίο θα οριστεί το επιτρεπόμενο περιθώριο απόκλισης, θεμελιώδης υπήρξε η υπόθεση *The Al Bida*<sup>20</sup>. Η συγκεκριμένη υπόθεση κρίθηκε εν πρώτοις από τα διαιτητικά δικαστήρια, ενώ εν συνεχεία οδηγήθηκε στις αίθουσες των αγγλικών πολιτειακών δικαστηρίων, στον πρώτο και δεύτερο βαθμό. Εξετάζοντας την πορεία της υπόθεσης συνολικά, διαφαίνεται ότι παρά το γεγονός ότι υπήρχε συμφωνία ως προς το ότι η ύπαρξη της λέξης “about” στο κείμενο της ρήτρας θεμελιώνει κάποιο περιθώριο απόκλισης, διαμορφώθηκαν δύο αντικρουόμενες θέσεις σχετικά με το εύρος του περιθωρίου απόκλισης και του τρόπου προσδιορισμού του.

Σύμφωνα με τη μία προσέγγιση, ως απόκλιση νοείται είτε ο μισός κόμβος (½, ήτοι 0,5) είτε το 5% (3/4, ήτοι 0,75)<sup>21</sup>. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον δικαστή Evans, το περιθώριο απόκλισης συνιστά καταρχήν ένα ζήτημα πραγματικό, για το οποίο δύνανται να ληφθούν υπόψη τα πραγματικά περιστατικά και τα ειδικότερα στοιχεία της εκάστοτε υπό κρίση περίπτωσης.

---

<sup>16</sup> Βλ. M. Dockray, *Cases and Materials on the Carriage of Goods By Sea* (3<sup>rd</sup> Edition), Cavendish Publishing (2004), σ. 201 και T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, *Time Charters* (7th Edition), Informa Routledge (2014), σ. 68.

<sup>17</sup> [1892] 9 T.L.R. 75.

<sup>18</sup> Στην συγκεκριμένη υπόθεση, όπου η επιφύλαξη διατυπώθηκε κατά την περιγραφή της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, κρίθηκε από το δικαστήριο πως το επιτρεπόμενο όριο απόκλισης ανερχόταν στο 5%, βλ. M. Dockray, ό.π., σ. 201. Στην υπόθεση *Morris v. Levison* [1876] 1 C.P.D. 155 όπως και στην υπόθεση *Rederiaktiebolaget Urania v. Zachariades* [1931] 41 L.L.Rep. 145, ως επιτρεπόμενη κρίθηκε η κατά 3% απόκλιση σε σχέση με τα οριζόμενα στο ναυλοσύμφωνο.

<sup>19</sup> Ενδεικτικά, στην υπόθεση *Cargo Ships El-Yam v. Invotra* [1958] 1 Lloyd’s Rep.39, το χρονοναυλοσύμφωνο ανέφερε ότι το πλοίο Tel Aviv διέθετε χωρητικότητα 478.000 κυβικών ποδιών, ενώ στην πραγματικότητα η χωρητικότητα του πλοίου ήταν 484.000, ήτοι διέθετε κατά 1,2% επιπλέον χωρητικότητα από την περιγραφείσα στο ναυλοσύμφωνο. Ο δικαστής Devlin με αφορμή τη χρήση της φράσης «κατά προσέγγιση» ανέφερε ότι το αν η απόκλιση της τάξεως του 1,2% εμπίπτει στα επιτρεπόμενα όρια συνιστά ένα ζήτημα το οποίο χρήζει προσεκτικής εξέτασης, ενώ η τελική κρίση προς τούτο γίνεται κατόπιν εξέτασης όλων των συλλεγέντων αποδεικτικών στοιχείων.

<sup>20</sup> *Arab Maritime Petroleum Transport Co. V. Luxor Trading Panama And Geogas Enterprise Geneva* (“*The Al Bida*”), [1986] 1 LR 142 & [1987] 1 LR 124 CoA.

<sup>21</sup> Την εν λόγω άποψη υποστήριξαν οι εκναυλωτές και έγινε δεκτή από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο.

Ωστόσο, το δικαστήριο καλείται να αντιμετωπίσει το ζήτημα όχι μόνο πραγματικά, αλλά και νομικά, με αποτέλεσμα να νομιμοποιείται να εφαρμόσει τις υπάρχουσες αρχές δικαίου, μεταξύ άλλων και την αρχή της αναλογικότητας, και να κρίνει ότι εύλογα το περιθώριο απόκλισης δεν μπορεί να ξεπερνά ή να υπολείπεται ενός συγκεκριμένου αριθμητικού ποσού ή ποσοστού<sup>22</sup>.

Σύμφωνα με τη δεύτερη προσέγγιση, την οποία υιοθέτησε και το Court of Appeal, η προβληματική του περιθωρίου απόκλισης και της έκτασής του δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως ένα ζήτημα νομικό, τουναντίον πρέπει να κρίνεται με βάση τα πραγματικά περιστατικά<sup>23</sup>, και επομένως να προσαρμόζεται και να διαφοροποιείται με κριτήριο τη μορφή, το μέγεθος, το βύθισμα, την κλίση του πλοίου, κ.λπ.<sup>24</sup>. Συνεπώς, υπό την παραπάνω άποψη, ακόμα κι αν εμπειρικά έχει διαμορφωθεί ένα απώτατο αποδεκτό όριο απόκλισης, δεν πρέπει να θεωρείται απόλυτο ή περιοριστικό. Πρόκειται για ένα ζήτημα πραγματικό που απαιτεί ad hoc κρίση, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εξαγωγή δικαιότερων συμπερασμάτων. Επομένως, υπό αυτή τη σκέψη, εάν λ.χ. το πλοίο διαθέτει κάποιο χαρακτηριστικό το οποίο από τεχνικής άποψης είναι ασυνήθιστο ή ιδιαίτερο, τότε το περιθώριο απόκλισης μπορεί είτε να επεκταθεί, είτε να περιοριστεί αντίστοιχα<sup>25</sup>.

## **ii. Η σύγχρονη αντιμετώπιση**

Η ως άνω εκτεθείσα προσέγγιση του Court of Appeal αντικατοπτρίζει τη θέση της νομολογίας σχετικά με την αντιμετώπιση της κατά προσέγγιση περιγραφής ως ένα ζήτημα πραγματικό, το οποίο απαιτεί ad hoc κρίσεις. Παρόλα αυτά, παρατηρείται ότι την τελευταία δεκαετία επιμέρους αποφάσεις διαιτητικών δικαστηρίων αναγνωρίζουν ως επιτρεπτή απόκλιση - σχεδόν παγίως- το μισό κόμβο ως προς την ταχύτητα και το 5% ως προς την κατανάλωση

---

<sup>22</sup> "The effect of the word "about" is that some margin must be recognized on either side of the stated figure. The size of that margin is a question of fact in the particular case, including, where relevant, the influence of any trade or other recognized commercial practice, whilst the Court retains the power to rule as a matter of law that the margin cannot "reasonably" (in the sense I have indicated) exceed or, I would add, be less than a certain figure. In cases where the Court is the sole Judge of fact as well as law, then the distinction need not be made, except possibly for the purposes of appeal. But in any appeal from arbitrators the Court cannot do more than rule that some margin must be allowed, and further rule, when required and entitled to do so, that a particular conclusion reached by the arbitrators is outside the permissible "reasonable" limits", βλ. *The Al Bida*, ό.π., σ. 148.

<sup>23</sup> Την εν λόγω άποψη υποστήριξαν οι ναυλωτές, όπως και το διαιτητικό δικαστήριο που τους δικαίωσε. Σημειώνεται, ότι το διαιτητικό δικαστήριο είχε δεχθεί ότι έχει διαμορφωθεί μεν ένας εμπειρικός κανόνας ("rule of thumb") για την ερμηνεία των περιθωρίων απόκλισης, ο οποίος ωστόσο δεν ήταν απόλυτος ή απαράβατος και μπορούσε να μεταβληθεί ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες της εκάστοτε υπό κρίση περίπτωσης.

<sup>24</sup> "The margin imported in the word "about" cannot be fixed as a matter of law. The margin must, as the arbitrators rightly held, "be tailored to the ship's configuration, size, draft and trim etc". There is no ground upon which the arbitrators can be required to state what margin they have adopted (...)", βλ. *The Al Bida* [1987], ό.π., σ. 129.

<sup>25</sup> Ενδεικτικά, για ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο ίσως το περιθώριο απόκλισης να είναι μικρότερο, σε σχέση με ένα πλήρως φορτωμένο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 235. Παρόμοια προσέγγιση είχαν και τα αμερικανικά δικαστήρια στην απόφαση *The Seamaid* [1967] AMC 1362 (Arb. at N.Y. 1966), κατά την οποία κρίθηκε ότι η εκτέλεση του πλου με εννέα (9) κόμβους υπήρξε εύλογη για ένα πλοίο εικοσαετίας το οποίο στο ναυλοσύμφωνο περιγραφόταν ως ικανό εκτέλεσης του πλου με περίπου δέκα (10) κόμβους.



πετρελαίου κίνησης. Ενδεικτικά, στη διαιτητική απόφαση 20/07<sup>26</sup> το δικαστήριο έκρινε ότι το περιθώριο απόκλισης του μισού κόμβου για την ταχύτητα και του 5% για την κατανάλωση καυσίμου συνιστά τη συνήθη πρακτική, η οποία δεν χρειάζεται να εγκαταλείπεται παρά μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις<sup>27</sup>. Παράλληλα, στη χρονικά μεταγενέστερη υπόθεση *The Pearl C*<sup>28</sup> τα αγγλικά πολιτειακά δικαστήρια έκριναν ορθή στο σύνολο της την προσβαλλόμενη διαιτητική απόφαση, στην οποία μεταξύ άλλων είχε υιοθετηθεί ως περιθώριο απόκλισης ο μισός κόμβος, χωρίς περαιτέρω εξήγηση<sup>29</sup>.

Με λίγα λόγια, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται όλο και πιο συχνά η αποδοχή των συγκεκριμένων περιθωρίων απόκλισης χωρίς κάποια περαιτέρω αιτιολογία<sup>30</sup>. Η πιο πιθανή και λογική εξήγηση είναι πως δια της σιωπηρής αποδοχής των παραπάνω περιθωρίων από τα ενδιαφερόμενα μέρη, ήτοι τους εκναυλωτές, τους ναυλωτές και της αντίστοιχης αναγνώρισης τους από τα δικαστήρια, επιτυγχάνεται η αποφυγή άσκοπων και δαπανηρών διενέξεων. Επομένως, δεν θα μπορούσε παρά να χαρακτηριστεί ως ορθή, η διαπίστωση ότι το περιθώριο του μισού κόμβου για την ταχύτητα και του 5% για την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, έχει πλέον αναχθεί σε πάγια πρακτική<sup>31</sup>.

## **(β) Η «διπλή» εφαρμογή του περιθωρίου απόκλισης: το ζήτημα του “double about”**

Η πρακτική των ναυλοσυμφώνων αποδεικνύει ότι η κατά προσέγγιση περιγραφή συνιστά τον κανόνα, με την λέξη “about” να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του λεκτικού μίας performance clause<sup>32</sup>. Μία ενδεικτική διατύπωση είναι η εξής: “*speed about 13.00 knots on*

<sup>26</sup> London Arbitration 20/07, 723 LMLN.

<sup>27</sup> Στην συγκεκριμένη υπόθεση αμφότερα τα ενδιαφερόμενα μέρη αναγνώριζαν ότι το περιθώριο απόκλισης ως προς την ταχύτητα του πλοίου είναι μισός κόμβος. Ωστόσο, ως προς την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, οι ναυλωτές υποστήριζαν πως το πλοίο μπορούσε να αποκλίνει κατά 3%, ενώ οι εκναυλωτές κατά 5%. Εντέλει, το διαιτητικό δικαστήριο δέχθηκε τους ισχυρισμούς των εκναυλωτών, αναφέροντας τα εξής: “... *although on some occasions in the past, arbitration tribunals had referred to allowances of less than 5% on bunker consumption, the current practice was almost invariably to apply an allowance of 5% unless there were special circumstances. There was no reason to depart from that practice in the present case*”, βλ. London Arbitration 20/07, ό.π., σ. 2.

<sup>28</sup> *Bulk Ship Union Sa V Clipper Bulk Shipping Ltd (The "Pearl C")* [2012] EWHC 2595, 2 Lloyd's Rep. 533.

<sup>29</sup> Η αποδοχή του μισού κόμβου χωρίς περαιτέρω εξήγηση διαφαίνεται κι από το λεκτικό των σκέψεων του διαιτητικού δικαστηρίου: “...*the margin to be allowed for by the word "about" was half a knot...*”, “...*at about 13 knots (allowing 0.5 knots for the term 'about') at a stated consumption...*”, όπως παρατίθενται στο κείμενο της απόφασης *The Pearl C*, ό.π., σ. 540, σκέψη 37 και σ. 542, σκέψη 48 αντίστοιχα.

<sup>30</sup> Αντιστοίχως, και στην αμερικανική νομολογία η αναφορά σε «κατά προσέγγιση» ταχύτητα ερμηνεύεται κατά κανόνα ως περιθώριο απόκλισης μισού κόμβου, βλ. *The SCM Mexico*, SMA 3885 (Arb. at N.Y. 2005) και *The Pella*, SMA 3614 (Arb. at N.Y. 2000). Βέβαια, δεν πρόκειται για μία περιοριστική πρακτική με αποτέλεσμα να μην αποκλείεται το περιθώριο απόκλισης να ερμηνευτεί και με διαφορετικό τρόπο, εφόσον από τα πραγματικά περιστατικά και τις διατυπώσεις της ρήτρας προκύπτει κάτι διαφορετικό. Αντίστοιχα, η χρήση της λέξης “about” κατά την περιγραφή της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, χορηγεί κατά κανόνα ένα περιθώριο απόκλισης της τάξεως του 5%, βλ. *The Astro Energy*, SMA 2771 (Arb. at N.Y. 1991). Ευρίσκονται, όμως, και παλαιότερες αποφάσεις που δέχθηκαν και μικρότερα περιθώρια απόκλισης, βλ. *The Medita*, SMA 1150 (Arb. at N.Y. 1977) που έγινε δεκτό ως περιθώριο απόκλισης μόνο ένα 3%.

<sup>31</sup> Βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 76, *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 235.

<sup>32</sup> Ενδεικτικά, οι φόρμες *Baltimex 2001*, *NYPE 1946*, *NYPE 1993*, *Gentime* παραθέτουν τη λέξη “about” (“abt”) κατά την περιγραφή της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης. Επιπλέον, κατά την ανάγνωση παρόμοιων ρητρών που έχουν χρησιμοποιηθεί σε ναυλοσύμφωνα που τέθηκαν προς εξέταση ενώπιον των

about 28.40 mt”<sup>33</sup>. Το ερώτημα που γεννάται και για το οποίο επικρατεί διεθνής διχογνωμία είναι, εάν η κατά προσέγγιση περιγραφή αφορά και την ταχύτητα και την κατανάλωση του πλοίου σε σχέση με το ίδιο ναυλοσύμφωνο<sup>34</sup> και άρα ο εκναυλωτής μπορεί εν τοις πράγμασι να επωφεληθεί «διπλά». Με άλλα λόγια, ερωτάται κατά πόσο λ.χ. στο παραπάνω παράδειγμα τα αποτελέσματα της λέξης “about” μπορούν να επέλθουν ταυτόχρονα και στα δύο χαρακτηριστικά, κι άρα το πλοίο να εκτελέσει τον πλου με 12,5 κόμβους και 29,9 τόνους κατανάλωση, δίχως να θεωρηθεί ότι υπήρξε παραβίαση της δοθείσας υπόσχεσης.

Διατρέχοντας την υπάρχουσα νομολογία, ιδίως διαιτητικών δικαστηρίων, συμπεραίνεται ότι δεν υπάρχει ακόμη ομοφωνία επί του υπό κρίση ερωτήματος. Ειδικότερα, στο διαθέσιμο νομολογιακό προηγούμενο, μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 90’, ευρίσκονται αποφάσεις που δέχθηκαν την επέλευση των αποτελεσμάτων της κατά προσέγγιση περιγραφής μόνο μία φορά<sup>35</sup>, ήτοι μόνο για ένα εκ των δύο χαρακτηριστικών. Παράλληλα, όμως, υπάρχουν και αποφάσεις που έκαναν δεκτή τη «διπλή» εφαρμογή τους<sup>36</sup>.

Βεβαία, κατόπιν εξέτασης της σχετικής νομολογίας παρατηρείται ότι την τελευταία δεκαετία τα δικαστήρια δέχονται όλο και περισσότερες φορές τη διπλή εφαρμογή του “about”.

---

πολιτειακών και διαιτητικών δικαστηρίων, παρατηρείται επίσης ότι η κατά προσέγγιση περιγραφή αποτελεί το συνήθως συμβαίνον.

<sup>33</sup> Για την ακρίβεια η εν λόγω περιγραφή μπορεί να εμφανίζεται με τις εξής συντομογραφίες: “ABT 13K ON ABT 28.40T IFO”.

<sup>34</sup> Στην βιβλιογραφία εμφανίζεται ως το ζήτημα του “double about” ή “two times about”.

<sup>35</sup> Ως νομολογιακό παράδειγμα που δέχθηκε την κατά προσέγγιση εφαρμογή μόνο μία φορά αναφέρονται οι διαιτητικές αποφάσεις 13/97, 465 LMLN και 17/99, 519 LMLN. Στην υπόθεση 13/97 το υπό κρίση ναυλοσύμφωνο εμπεριείχε δύο ρήτρες σχετικές με την ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης. Ειδικότερα, η ρήτρα 71 αναφερόταν στην ικανότητα που έπρεπε να έχει το πλοίο κατά την έναρξη της σύμβασης ή κατά την παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές χρησιμοποιώντας το εξής λεκτικό: “speed as about 12 knots on about 27 tonnes IFO”, ενώ η μετέπειτα ρήτρα 79 αναφερόταν στην επίδοση που θα έχει το πλοίο καθ’ όλη τη διάρκεια εκτέλεσης του ναυλοσυμφώνου με το εξής λεκτικό: “...the ship should be capable at all times during the currency of this charterparty of steaming average 12 knots weather permitting”. Κατ’ αποτέλεσμα τέθηκε ως ερώτημα κατά πόσο η ρήτρα 79 μπορούσε να θεωρηθεί ότι αναφέρεται σε κατά προσέγγιση ταχύτητα, ήτοι να επωφεληθεί από τα αποτελέσματα που επιφέρει η λέξη “about”. Οι δικαστές έκριναν ότι αν τα μέρη επιθυμούσαν η υπόσχεση να ισχύει κατά προσέγγιση και καθ’ όλη τη διάρκεια της ναύλωσης θα το είχαν αναφέρει ρητώς και η ρήτρα 79 δεν θα αναφερόταν σε κατά μέσο όρο ταχύτητα (“average 12 knots”), αλλά σε κατά προσέγγιση (“about 12 knots”). Τα μέρη χρησιμοποιώντας διαφορετικό λεκτικό στις υπό κρίση ρήτρες, ανέδειξαν τη βούληση τους το πλοίο να διαθέτει κατά προσέγγιση 12 κόμβους κατά τη σύναψη του charter party ή κατά την παράδοση του πλοίου και κατά μέσο όρο ταχύτητα 12 κόμβους κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Κατά παρόμοιο τρόπο στην υπόθεση 17/99, το διαιτητικό δικαστήριο έκρινε πως η χρήση της λέξης “about” μόνο κατά την περιγραφή της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, παραλείποντας μία αντίστοιχη αναφορά κατά την περιγραφή της ταχύτητας, αναδεικνύει τη βούληση των μερών η κατά προσέγγιση εφαρμογή να γίνει μία φορά.

<sup>36</sup> Οι διαιτητικές αποφάσεις 15/2005 670 LMLN, 2/1987 188 LMLN, 12/1985 158 LMLN έκαναν δεκτή τη «διπλή» εφαρμογή των αποτελεσμάτων της κατά προσέγγιση περιγραφής. Ενδεικτικά, στην υπόθεση 15/2005, το rescar του ναυλοσυμφώνου κατά την περιγραφή της ταχύτητας και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης ανέφερε, μεταξύ άλλων, το εξής: “LADEN ABT 13.0 KTS/ 33.0 MT IFO 180 CST PLUS 2.0 MT MDO”, ήτοι η λέξη “about” είχε χρησιμοποιηθεί μόνο πριν από την περιγραφή της ταχύτητας του πλοίου, παραλείποντας τη χρήση παρόμοιου λεκτικού και κατά την περιγραφή της κατανάλωσης καυσίμου, με παρόμοιο λεκτικό να έχει χρησιμοποιηθεί και στη rider clause 64. Παρόλα αυτά, κατά την προβολή αξιώσεων αποζημίωσης εκ μέρους των ναυλωτών λόγω υπερκατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, το δικαστήριο έκρινε ότι ο υπολογισμός στον οποίο είχαν προβεί δεν ήταν ορθός, διότι παρέλειψαν τη συνεκτίμηση των συνεπειών που έχει η ύπαρξη της λέξης “about” στην ρήτρα 64. Με άλλα λόγια, το δικαστήριο κρίνοντας ότι τα αποτελέσματα της λέξης “about” αφορούσαν και την κατανάλωση του πλοίου, παρόλο που συνόδευε μόνο την περιγραφή της ταχύτητας, τάχθηκε εν τοις πράγμασι υπέρ της «διπλής» εφαρμογής, βλ. 15/05, ό.π., σ. 1 και 3.

Ενδεικτικά, στην πιο πρόσφατη διαιτητική απόφαση 21/18<sup>37</sup> τέθηκε ως ερώτημα το κατά πόσο μπορούσε να γίνει λόγος για «διπλή» εφαρμογή των συνεπειών που φέρει η λέξη “about”. Οι εκναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι η κατά προσέγγιση περιγραφή, η οποία ερμηνευόταν σε δυνατότητα απόκλισης κατά 5%, αναφερόταν ταυτόχρονα και στην ταχύτητα και στην κατανάλωση καυσίμου<sup>38</sup>. Οι ναυλωτές με τη σειρά τους υποστήριξαν ότι μία τέτοια αθροιστική εφαρμογή (“cumulative tolerance”), η οποία εν τοις πράγμασι επιτρέπει την εκτέλεση των πλόων με τη μικρότερη δυνατή -κατά τους όρους του ναυλοσυμφώνου- ταχύτητα και ταυτόχρονα με την περισσότερη δυνατή κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, οδηγεί σε ιδιαιτέρως ανεπιχειρήσιμα αποτελέσματα για τα συμφέροντα τους<sup>39</sup>. Παρόλα αυτά, το δικαστήριο, συνεκτιμώντας όλα τα διαθέσιμα στοιχεία και ιδίως το λεκτικό της κρίσιμης ρήτρας, έκανε δεκτή τη διπλή εφαρμογή του περιθωρίου απόκλισης και δέχθηκε ότι το πλοίο μπορούσε να αποκλίνει ταυτόχρονα κατά 5% και ως προς την ταχύτητα και ως προς την κατανάλωση αντίστοιχα.

Σε κάθε περίπτωση, σε βάθος χρόνου η νομολογία φαίνεται να είναι όλο και περισσότερο ανεκτική στο ενδεχόμενο «διπλής» εφαρμογής του περιθωρίου απόκλισης. Ωστόσο, σημειώνεται ότι η τελική δικανική πεποίθηση που θα σχηματίσει το δικαστήριο για το αν η χρήση της λέξης “about” αφορά αμφότερα τα χαρακτηριστικά του πλοίου ή μόνο ένα εξ αυτών<sup>40</sup> εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά. Κατ’ αποτέλεσμα η πρόσφατη νομολογία δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αντανακλά την κρατούσα άποψη, παρά μόνο την τάση των τελευταίων ετών<sup>41</sup>.

Καταληκτικά, σημειώνονται ορισμένα σημεία τα οποία κρίνονται άξια αναφοράς για την πληρότητα της παρουσίασης της εν λόγω προβληματικής. Σε πρώτο επίπεδο, απαιτείται να επισημανθεί ότι το αν θα υπάρξει μονή ή διπλή εφαρμογή των αποτελεσμάτων της κατά προσέγγιση περιγραφής, έχει ιδιαίτερη σημασία στην πράξη και ιδίως εξ απόψεως εννόμων συνεπειών. Η αποδοχή της ερμηνείας που τάσσεται υπέρ της εφαρμογής του “double about”

---

<sup>37</sup> 21/2018, 1013 LMLN 1.

<sup>38</sup> Στην εν λόγω περίπτωση στη ρήτρα 29 του ναυλοσυμφώνου αναφερόταν το εξής: “ABT 14K ON ABT 29T IFO”. Επομένως, σύμφωνα με τους εκναυλωτές κατόπιν «διπλής» εφαρμογής της κατά προσέγγιση περιγραφής, το πλοίο μπορούσε να εκτελέσει τον πλου με 13,3 κόμβους (ήτοι 14 κόμβοι μειωμένοι κατά 5%) και 30,5 τόνους κατανάλωση καυσίμου (ήτοι 29 τόνοι αυξημένοι κατά 5%), δίχως να θεωρηθεί πως υπάρχει παραβίαση της υπόσχεσης, βλ. 21/18, ό.π., σ. 1-2.

<sup>39</sup> Προς υποστήριξη των επιχειρημάτων τους, πρόβησαν και σε μία, τρόπον τινά, γραμματική ερμηνεία του εξής χωρίου: “Above speed and consumption warranties always up to Beaufort Scale force 4/ Douglas Sea State 3 and with a tolerance of 5PCT about”. Συγκεκριμένα, κατά τους ναυλωτές, η πραγματική βούληση των μερών ήταν η εφαρμογή του “about” μόνο μία φορά, γεγονός που αποδεικνύεται από την αναφορά σε ένα περιθώριο 5% (“a tolerance”). Αν και ενδιαφέρουσα προσέγγιση, το δικαστήριο είχε διαφορετική άποψη, αντιπροβάλλοντας ότι ακριβώς η ίδια πρόταση αναφερόταν σε αμφότερα τα στοιχεία της ταχύτητας και κατανάλωσης (“above speed and consumption”), βλ. 21/18, ό.π., σ. 1-2.

<sup>40</sup> Βλ. B. Williamson, *Understanding Performance Claims*, παρ. 40, προσβάσιμο στην ιστοσελίδα του LMAA.

<sup>41</sup> Παρόμοια φαίνεται να είναι και η προσέγγιση των εταιρειών *rooting* επί του ζητήματος, οι οποίες προτάσσουν συνήθως την εφαρμογή του περιθωρίου απόκλισης ταυτοχρόνως και στα δύο χαρακτηριστικά του πλοίου, ακόμα κι αν δεν ευρίσκεται κάποια ρητή αναφορά προς τούτο στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου, βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 235.

στην ουσία σχετικοποιεί τις δεσμεύσεις του εκναυλωτή, ο οποίος δύναται να αποκλίνει αθροιστικά σχεδόν κατά 20%, δίχως να θεωρηθεί πως έχει παραβιάσει τους όρους της σύμβασης. Κατ' αντιστοιχία, η αποδοχή της «διπλής» εφαρμογής των αποτελεσμάτων που επιφέρει η λέξη “about”, περιορίζοντας τα περιθώρια ζημίας του ναυλωτή, καθιστά κατ' αποτέλεσμα τις προϋποθέσεις προβολής και στοιχειοθέτησης των επιμέρους αξιώσεων πιο αυστηρές. Με άλλα λόγια, ο ναυλωτής προκειμένου να προβάλλει αξιώσεις ικανοποίησης από την παραβίαση των όρων μίας performance clause (performance claims), καλείται να θεωρήσει ως δεδομένο ότι και τα δύο χαρακτηριστικά έχουν περιγραφεί κατά προσέγγιση και ότι για το χρονικό διάστημα που το πλοίο εκτελεί σε συμμόρφωση με τα απώτατα όρια, δεν μπορεί να γίνει λόγος για ανώμαλη εξέλιξη της σύμβασης<sup>42</sup>.

Δευτερευόντως, αξίζει να επισημανθεί ότι καθ' όσον το περιεχόμενο της ρήτρας έχει και τεχνικές προεκτάσεις, με την έννοια ότι αφορά σε δύο τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, αρκετές φορές τα ζητήματα που προκύπτουν από μία performance clause απαιτείται να ερμηνευτούν και από τεχνικής άποψης<sup>43</sup>. Σε αυτές τις περιπτώσεις, λοιπόν, παρατηρείται ότι οι ειδικοί σε τέτοια ζητήματα μηχανικής χαρακτηρίζουν τις παραπάνω νομικές προσεγγίσεις αμφιλεγόμενες, ως μη ανταποκρινούσες στην πραγματικότητα<sup>44</sup>. Συνοπτικά, υποστηρίζεται ότι οι υποσχέσεις ως προς τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης καυσίμου, αλλά και ο τρόπος που περιγράφονται στους όρους του ναυλοσυμφώνου, στην πλειονότητα των περιπτώσεων δεν βρίσκουν κάποιο έρεισμα από τεχνικής άποψης. Τούτο, διότι η απόδοση του πλοίου ως προς την ταχύτητα είναι σύμφυτη με την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, καθώς οποτεδήποτε η ταχύτητα μεταβάλλεται, αναπόφευκτα διακρίνεται μία αντίστοιχη μεταβολή στην κατανάλωση, με έναν τρόπο λογικό, που προκύπτει από τους νόμους της ναυπηγικής, και όχι από τυχόν αυθαίρετα όρια που τίθενται κατά περίπτωση εκ μέρους των μερών<sup>45</sup>.

---

<sup>42</sup> Ωστόσο, έχει υποστηριχθεί πως η αποδοχή του “double about”, δεν σημαίνει απαραίτητως πως έχει σκοπό να χορηγήσει στους εκναυλωτές διπλό όφελος, αλλά αποτελεί αναγκαίο επόμενο της άρρηκτης σύνδεσης που υπάρχει μεταξύ της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης. Εφόσον, δηλαδή, η ταχύτητα διατυπώνεται κατά προσέγγιση, είναι λογικό και η κατανάλωση πετρελαίου να λογίζεται ως κατά προσέγγιση δηλωθείσα, αφού αυξάνεται ή μειώνεται σε συνάρτηση με την ταχύτητα, βλ. N. Paines, G. Harris, R. Stretch., *Speed and Consumption Issues*, Maritime Business Forum, London Shipping Law Center, 22 October 2014, London, σ. 4.

<sup>43</sup> Ουκ ολίγες φορές, ιδίως στις περιπτώσεις που εγείρονται αξιώσεις με προβαλλόμενο λόγο την παραβίαση της performance clause, τα μέρη και συγκεκριμένα οι δικηγόροι τους καλούνται να συνεργαστούν με ειδικούς σε τέτοια τεχνικά ζητήματα, προκειμένου να μπορούν να εξαχθούν ορθά συμπεράσματα.

<sup>44</sup> Βλ. N. Paines, G. Harris, R. Stretch., *ό.π.*, σ. 4.

<sup>45</sup> Ειδικότερα, σύμφωνα με το «νόμο της έλικας» (“propeller law”), η δύναμη που απαιτείται για την ώθηση ενός πλοίου και άρα η ποσότητα καυσίμου που θα καταναλώσει το πλοίο είναι ανάλογη της ταχύτητας που διατηρεί. Η σχέση που προκύπτει κατ' εφαρμογή του propeller law αναφέρεται στην βιβλιογραφία ως “third power relationship”, από την οποία προκύπτει ότι αυξάνοντας την ταχύτητα του πλοίου κατά δύο φορές, η κατανάλωση πετρελαίου θα αυξηθεί κατά  $2 \times 2 \times 2$  (πρόκειται για τον τύπο  $F = F_0 (V/V_0)^n$ , όπου  $V_0$  = ταχύτητα σχεδιασμού,  $V$  = ταχύτητα λειτουργίας,  $F_0$  = ημερήσια κατανάλωση καυσίμου σε ταχύτητα σχεδιασμού,  $F$  = ημερήσια κατανάλωση καυσίμου σε ταχύτητα λειτουργίας και  $n$  = εκθέτης, στον οποίο αντιστοιχεί ο αριθμός 3). Ενδεικτικά, αν ένα πλοίο διατηρεί ταχύτητα της τάξεως των 12-14 κόμβων, η μείωση κατά μισό κόμβο ισοδυναμεί με άμεση μείωση της κατανάλωσης κατά 11% κατόπιν εφαρμογής του «νόμου της έλικας», υπερβαίνοντας έτσι το αισιόδοξο σενάριο απόκλισης μόνο κατά 5% ως προς την κατανάλωση καυσίμου, το οποίο είναι αυτό που συνήθως απαιτείται

### (γ) Η αναφορά σε «κατά μέσο όρο» επίδοση του πλοίου (“average”)

Αρκετά συχνά, το λεκτικό της performance clause αντί να αναφέρεται στην κατά προσέγγιση (“about”) επίδοση του πλοίου, αναφέρεται στην «κατά μέσο όρο» επίδοση αυτού, δια της χρήσης της λέξης “average”<sup>46</sup>. Η παρουσία τέτοιων όρων εντός του ναυλοσυμφώνου έχει χαρακτηριστεί και από την αγγλική νομολογία ως αναμενόμενη, αναγνωρίζοντας έτσι εν τοις πράγμασι τη δυνατότητα πρόβλεψης τους<sup>47</sup>.

Η ύπαρξη τέτοιων αναφορών εντός του ναυλοσυμφώνου συνήθως συνοδεύεται με κάποια περαιτέρω αναφορά στην περίοδο επί τη βάσει της οποίας θα υπολογισθεί η κατά μέσο όρο ταχύτητα ή η κατανάλωση πετρελαίου του πλοίου<sup>48</sup>. Ωστόσο, είναι σαφές πως δεν αποκλείεται η επίμαχη ρήτρα να αναφέρεται μεν σε κατά μέσο όρο ταχύτητα ή κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, δίχως όμως να προσδιορίζει και το χρονικό διάστημα που θα ληφθεί ως βάση υπολογισμού. Συνεπώς, σε τέτοιες περιπτώσεις, το αμέσως επόμενο ερώτημα που τίθεται είναι ποιό διάστημα θα τεθεί ως βάση προκειμένου να προσδιοριστεί η κατά μέσο όρο επίδοση του πλοίου, ήτοι πώς θα υπολογιστεί ο μέσος όρος επίδοσης.

Η αγγλική νομολογία, έχοντας προσεγγίσει κατά καιρούς την παραπάνω προβληματική, φαίνεται να προκρίνει τον ad hoc προσδιορισμό<sup>49</sup>. Ειδικότερα, προτείνεται να ληφθεί υπόψη ένα εύλογο χρονικό διάστημα, ώστε να καταστεί δυνατή η διαμόρφωση ορθών και δίκαιων συμπερασμάτων ως προς τις πραγματικές ικανότητες του πλοίου<sup>50</sup>. Εφόσον υπάρχει ένα εύλογο

---

στα ναυλοσύμφωνα. Κατ’ αντίστοιχο τρόπο, προκύπτουν παρόμοιες τεχνικές αδυναμίες και στις περιπτώσεις που γίνεται δεκτή η ταυτόχρονη «διπλή» εφαρμογή των αποτελεσμάτων του περιθωρίου απόκλισης, βλ. *M. Stopford*, ό.π., σ. 169-170, *B. Williamson*, ό.π., παρ. 40-41, *N. Paines G.Harris, R.Stretch*, ό.π., σ. 4.

<sup>46</sup> Συνήθως, γίνεται αναφορά σε “average speed” και “average consumption” αντίστοιχα. Ενδεικτικά, το *Echxon Mobil Time 2005*, σειρές 548-551 αναφέρει: “*Owner warrants that the Vessel is capable of maintaining, and shall maintain... a guaranteed average speed of not less than...*”.

<sup>47</sup> Ειδικότερα, στην υπόθεση *The Al Bida* [1987], ό.π., σ. 129, ο δικαστής Parker δήλωσε χαρακτηριστικά ότι δεν προκαλεί έκπληξη ή απόκλιση από το συνήθως συμβαίνον η περιγραφή τόσο της ταχύτητας όσο και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης στο σώμα του ναυλοσυμφώνου κατά μέσο όρο ή κατά προσέγγιση. Κατά την άποψη του, μία κατά μέσο όρο περιγραφή αναδεικνύει ότι, τόσο οι συνήθεις συνθήκες λειτουργίας του πλοίου, όσο και οι καιρικές συνθήκες μπορεί να ποικίλουν από μέρα σε μέρα με αποτέλεσμα να συνιστά μία δίκαιη λύση ο υπολογισμός της κατά μέσο όρο επίδοσης που έχει το πλοίο κατά τη διάρκεια μίας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου.

<sup>48</sup> Κατά κανόνα, ως βάση υπολογισμού τίθεται μία συγκεκριμένη χρονική περίοδος είτε της ναύλωσης είτε του ημερολογιακού έτους.

<sup>49</sup> Παρόμοια προσέγγιση προτάσσεται και από την θεωρία, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 76, *N. Paines G.Harris, R.Stretch*, ό.π., σ. 2.

<sup>50</sup> Ενδεικτικά, στην υπόθεση *The Al Bida*, ό.π., σ. 149, ο δικαστής Evans ανέφερε χαρακτηριστικά τα εξής: “...the averages must be calculated on whatever basis is fair and reasonable, as between the parties, as a means of establishing what the capability of the vessel is, at the time when the warranty takes effect, for the purposes of the charter-party in question”. Κατά την κρίση της ίδια υπόθεσης σε δεύτερο βαθμό, ο δικαστής Parker συμφωνώντας καταρχήν με την άποψη ότι πρόκειται για ένα ζήτημα πραγματικό το οποίο κρίνεται κατά περίπτωση, φαίνεται, παράλληλα, να αντιμετωπίζει το ζήτημα ακόμα πιο «ελαστικά», διατυπώνοντας ότι δεν αποκλείεται να μην χρειάζεται κάποια συγκεκριμένη χρονική περίοδος, ιδίως σε περιπτώσεις που προκύπτει ότι το πλοίο καταφανώς και εκ των πραγμάτων δεν μπορούσε να εκτελέσει τους πλόες με βάση τα υποσχεθέντα χαρακτηριστικά, καθώς λ.χ. αποδείχθηκε ότι στο κύτος του πλοίου είχαν αναπτυχθεί θαλάσσιοι μικροοργανισμοί (fouling): “*I can see neither necessity for, nor reality in, looking for any specified period, much less the entire period of the charter. I can see no difference in a marine engineer, on examining the state of the vessel’s bottom, concluding that it is in such a state*

χρονικό διάστημα στη βάση του οποίου θα μπορέσει να προσδιοριστεί ασφαλώς και ορθώς η κατά μέσο όρο επίδοση, τότε δεν γεννάται κάποιο κώλυμα προς τούτο. Συνεπώς, η εκ των προτέρων ρητή πρόβλεψη στο λεκτικό της performance clause κάποιας χρονικής περιόδου στην βάση της οποίας θα υπολογιστεί η κατά μέσο όρο επίδοση, δεν είναι σε καμία περίπτωση υποχρεωτική ή δεσμευτική.

Επομένως, σχηματικά, εάν σε μία ναύλωση διάρκειας δύο (2) ετών η κατά μέσο όρο ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης προσδιορίστηκε - ελλείψει ειδικότερης πρόβλεψης στο λεκτικό της performance clause - με βάση τις επιδόσεις που είχε το πλοίο κατά τη διάρκεια ενός χρονικού διαστήματος δύο (2) μηνών, δεν αποκλείεται να υποστηριχθεί ότι το δίμηνο δεν συνιστά ένα εύλογο χρονικό διάστημα ώστε να εξαχθούν ασφαλή και ορθά συμπεράσματα για την κατά μέσο όρο επίδοση του πλοίου.

Τέλος, το τελευταίο ερώτημα που προκύπτει είναι εάν κατά τον υπολογισμό των κατά μέσο όρο επιδόσεων του πλοίου, συνυπολογίζεται το περιθώριο απόκλισης που εισάγει η χρήση της λέξης “about”. Σύμφωνα με τη θέση των διαιτητικών δικαστηρίων, εφόσον γίνεται αναφορά στην κατά μέσο όρο επίδοση του πλοίου, δεν χορηγείται παράλληλα και το περιθώριο απόκλισης μισού κόμβου ως προς την ταχύτητα και του 5% ως προς την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης<sup>51</sup>.

Με λίγα λόγια, σε μία performance clause δεν αποκλείεται να ορίζεται ότι η υπόσχεση του εκναυλωτή αφορά την κατά μέσο όρο επίδοση του πλοίου, κατόπιν εισαγωγής της λέξης “average” στο λεκτικό της ρήτηρας. Επομένως, ο αναγνώστης ενός τέτοιου λεκτικού μπορεί να θεωρήσει καθ’ όλα έγκυρη την ύπαρξη της, εφιστώντας ωστόσο την προσοχή του στο να βεβαιωθεί ότι τίθεται ένα εύλογο χρονικό διάστημα ως βάση υπολογισμού, προκειμένου να μην μπορούν να εμφιλοχωρήσουν αμφισβητήσεις.

#### **(δ) Η ισχύς της υπόσχεσης μόνο για τις περιόδους καλού καιρού (“good weather conditions”)**

##### ***i. Οι γενεσιουργοί λόγοι της προϋπόθεσης***

Εξετάζοντας επιμέρους performance clauses, παρατηρείται ότι συνιστά κοινό τόπο στην διατύπωσή τους, η υπόσχεση του εκναυλωτή ως προς τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, να ισχύει μόνο στις λεγόμενες «περιόδους καλού καιρού» (“good weather conditions”). Κατ’ αποτέλεσμα, ο εκναυλωτής δεσμεύεται για την εκτέλεση των πλόων με τα υποσχεθέντα χαρακτηριστικά μόνο κατά τις περιόδους που

---

*that she is not capable of maintain, on average, in normal conditions and moderate weather, the stated speed on the stated consumption”, βλ. The Al Bida, ό.π., σ. 129.*

<sup>51</sup> Έτσι και στην διαιτητική απόφαση 13/97, ό.π., με τους δικαστές να κρίνουν ότι “...the reference to the “average 12 knots” excluded the application of “about” in relation to a continuing warranty...”.

λογίζονται ως «καλές» για τους σκοπούς της ρήτηρας. Αντίστοιχα, στο μεταγενέστερο επίπεδο προβολής αξιώσεων εκ μέρους του ναυλωτή, προκειμένου ο τελευταίος να αποδείξει ότι υπήρξε παραβίαση των όρων της performance clause, καλείται να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι το πλοίο δεν μπόρεσε να διατηρήσει τις ορισθείσες επιδόσεις στις περιόδους καλών καιρικών συνθηκών.

Ξεκαθαρίζεται εισαγωγικά ότι η εξάρτηση της ρήτηρας από την ύπαρξη καλών καιρικών συνθηκών συνιστά μεν το συνήθως συμβαίνον, ωστόσο σε καμία περίπτωση δεν θεωρείται υποχρεωτικώς ελάχιστο περιεχόμενο της performance clause. Αποτελεί, όμως, μία πάγια πρακτική και εξ αυτού του λόγου αναφορά σε αυτή κρίνεται αναγκαία. Επομένως, εάν δεν εντάσσεται κάποιο συναφές λεκτικό στο σώμα της ρήτηρας, τότε τεκμαίρεται ότι η υπόσχεση θα πρέπει να τηρείται σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

Το αναγκαίως επόμενο ερώτημα που γεννάται είναι ο λόγος για τον οποίο επιλέγεται η εξάρτηση της υπόσχεσης του εκναυλωτή από την ύπαρξη συγκεκριμένων καιρικών συνθηκών. Σύμφωνα με τη θεωρία<sup>52</sup>, ο βασικός λόγος που η αξιολόγηση της τήρησης των ορισθέντων στην performance clause εξαρτάται από την ύπαρξη «περιόδων καλού καιρού», βασίζεται στη λογική παρατήρηση ότι το πλοίο διαθέτει καθορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά. Ειδικότερα, τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, μεταξύ άλλων της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, μετρώνται και καταγράφονται στο πιστοποιητικό του ναυπηγείου ύστερα από τις δοκιμές (sea trials) που γίνονται κατά την ολοκλήρωση της ναυπήγησης του, οι οποίες τελούνται σε ιδανικές καιρικές συνθήκες. Κατ' αποτέλεσμα, ο παραγγελέας/ πλοιοκτήτης γνωρίζει τα χαρακτηριστικά και την επίδοση που έχει το πλοίο μόνο υπό συνθήκες καλού καιρού, όποτε κι έγιναν οι αντίστοιχες μετρήσεις. Συνεπώς, για τα μόνα χαρακτηριστικά που έχει συμφέρον να εγγυηθεί ο εκναυλωτής είναι αυτά που διαθέτει το πλοίο υπό αυτές τις ήπιες καιρικές συνθήκες, όπως αποτυπώνονται στο πιστοποιητικό ναυπήγησης. Σαφώς, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του εκναυλωτή το τι θα δηλώσει και θα υποσχεθεί στην επίμαχη ρήτρα, απλώς η δήλωση των χαρακτηριστικών υπό την αίρεση της ύπαρξης καλών καιρικών συνθηκών μειώνει τον κίνδυνο μη συμμόρφωσης στους όρους της.

Σε αρκετές περιπτώσεις και ιδίως στις πιο πρόσφατες εκδόσεις προδιατυπωμένων ναυλοσυμφώνων, ορίζεται ρητώς στο ναυλοσύμφωνο τι λογίζεται ως «περίοδος καλού καιρού» για τους σκοπούς της σύμβασης<sup>53</sup>. Ωστόσο, καθόσον ο προσδιορισμός της έννοιας δεν είναι υποχρεωτικός, τα μέρη μπορεί να μην έχουν προσδιορίσει επακριβώς ποιες καιρικές συνθήκες νοούνται ως τέτοιες. Σε κάθε περίπτωση, εφόσον εντός του charterparty αναφέρεται η έννοια

<sup>52</sup> Βλ. Μ. Κωνσταντινίδης, *ό.π.*, σ. 231

<sup>53</sup> Ενδεικτικά, στο NYPE 1993 ως προσδιοριστικό στοιχείο της έννοιας του καλού καιρού ορίζεται η κλίμακα Beaufort, ενώ στην τελευταία έκδοση του 2015 δίδεται η δυνατότητα προσδιορισμού και με βάση την κλίμακα Douglas. Βλ. περισσότερα *infra*, σ. 35 επ..

των “good weather conditions”, είτε με γενικό είτε με ειδικότερο προσδιορισμό, καθίσταται σαφές πως εάν αμφισβητηθεί με κάποιο τρόπο η επίδοση του πλοίου από το ναυλωτή και εγερθούν οι σχετικές αξιώσεις, θα χρειαστεί να προσδιοριστούν με κάποιο τρόπο, έστω τα ακραία όρια της έννοιας του «καλού καιρού», προκειμένου να εξαχθεί ένα ασφαλές συμπέρασμα ως προς τη συμμόρφωση ή μη του πλοίου με την δοθείσα υπόσχεση.

## ***ii. Τα συνήθη κριτήρια προσδιορισμού της έννοιας των «καλών καιρικών συνθηκών»***

Όπως προαναφέρθηκε, τα συμβαλλόμενα μέρη είναι ελεύθερα να ορίζουν ειδικώς στην συμφωνία τους τις συγκεκριμένες συνθήκες υπό τις οποίες θα ισχύει η υπόσχεση του εκναυλωτή. Εξ αυτού του λόγου το γράμμα του ναυλοσυμφώνου έχει ιδιαίτερη σημασία και θα εξεταστεί κατά προτεραιότητα για την αξιολόγηση της δοθείσας υπόσχεσης. Επομένως, θα μπορούσε να λεχθεί πως πρόκειται για μία ad hoc κρίση, αφού το εκάστοτε charterparty μπορεί να ορίζει διαφορετικά την έννοια της περιόδου «καλών καιρικών συνθηκών». Ωστόσο, η ναυτιλιακή πρακτική αναδεικνύει ότι υπάρχουν ορισμένες καιρικές συνθήκες οι οποίες ορίζονται ως κριτήριο -στην πλειονότητα των περιπτώσεων- για τον προσδιορισμό της ύπαρξης καλών καιρικών συνθηκών και οι οποίες διακρίνονται στις εξής κατηγορίες<sup>54</sup>: (1) ένταση ανέμου μη υπερβάλλουσα το επίπεδο έντασης 4 της κλίμακας Beaufort, (2) συνθήκες θαλάσσης μη υπερβάλλουσες το επίπεδο έντασης 3 της κλίμακας Douglas, (3) ανυπαρξία δυσμενούς θαλάσσιου ρεύματος (adverse current), (4) ανυπαρξία δυσμενούς αποθαλασσίας (adverse swell). Οι εν λόγω καιρικές συνθήκες μπορεί να τίθενται είτε με τρόπο σωρευτικό είτε εκλεκτικό, ενώ κατά κανόνα γίνεται αναφορά μόνο σε κάποιες από αυτές<sup>55</sup>.

Η εκτεταμένη και κατ’ εξακολούθηση εμφάνιση των ανωτέρω καιρικών συνθηκών σε επιμέρους ρήτρες ναυλοσυμφώνων, τις έχουν εν τοις πράγμασι αναγάγει σε κριτήριο αξιολόγησης της τήρησης της performance clause. Συνεπώς, κρίνεται αναγκαίο, για την πληρότητα της παρούσας ανάλυσης, να σημειωθούν ορισμένα κεντρικά σημεία.

### ***(1) Ένταση ανέμου μη υπερβάλλουσα το επίπεδο έντασης 4 της κλίμακας Beaufort***

Μεταξύ των καιρικών φαινομένων που κατά κανόνα ένα πλοίο αντιμετωπίζει κατά τη διάρκεια ενός πλου είναι ο άνεμος. Η ένταση του ανέμου δύναται να μετρηθεί με διάφορες εμπειρικές και αριθμητικές κλίμακες. Μια ευρέως διαδεδομένη κλίμακα είναι η κλίμακα Beaufort, ήτοι ένας εμπειρικός τρόπος μέτρησης της έντασης των ανέμων, που βασίζεται στην

<sup>54</sup> Βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 236-237, *B. Williamson*, ό.π., παρ. 7.

<sup>55</sup> Ενδεικτικά, εάν το ναυλοσύμφωνο απαιτεί, λόγου χάριν, τη σωρευτική πλήρωση των παραπάνω συνθηκών, τότε η υπόσχεση για την ταχύτητα και την κατανάλωση θα αναμένεται να πληρωθεί μόνο κατά τα χρονικά διαστήματα που υπήρχε σωρευτική πλήρωση τους, ενώ σε αντίθετη περίπτωση η οποιαδήποτε απόκλιση θα θεωρηθεί δικαιολογημένη, βλ. *B. Williamson*, ό.π., παρ. 8.



παρατήρηση των αποτελεσμάτων του ανέμου στη στεριά ή τη θάλασσα<sup>56</sup>. Ως βάση μέτρησης χρησιμοποιείται ο διεθνώς αναγνωρισμένος Πίνακας με κωδικό 3700 της Παγκόσμιας Μετεωρολογικής Υπηρεσίας (WMO), ο οποίος περιγράφει ως μέγιστο όριο τα δώδεκα (12) Μποφόρ<sup>57</sup>.

Κατά κανόνα, ως περίοδος καλών καιρικών συνθηκών χαρακτηρίζεται το χρονικό διάστημα κατά το οποίο η ένταση ανέμου δεν υπερβαίνει τα τέσσερα (4) Μποφόρ<sup>58</sup>. Με άλλα λόγια, το πλοίο «καλείται» να εκτελέσει τους πλόες με τα συμφωνηθέντα στο ναυλοσύμφωνο χαρακτηριστικά, εφόσον η θάλασσα χαρακτηρίζεται επί τη βάση της κλίμακας Μποφόρ ως «γαλήνια», «ρυτιδούμενη», «ήρεμη», «λίγο ταραγμένη» ή «λίγο ταραγμένη ως ταραγμένη (μέτρια)»<sup>59</sup>. Η κλίμακα Μποφόρ, παρόλο που είναι αδιαμφισβήτητη ως τρόπος μέτρησης της έντασης των ανέμων, όντας ένα σαφές τεχνικό κριτήριο, αποδεικνύεται συχνά «εύφορο έδαφος» για επιμέρους διαφωνίες και αντιδικίες μεταξύ των μερών. Ειδικότερα, η ένταση του ανέμου και εν γένει οι καιρικές συνθήκες, εντάσσονται στην κατηγορία δεδομένων που καταχωρούνται με ημερολογιακή σειρά και υποχρεωτικώς στο ημερολόγιο του πλοίου (ship's-log). Πρόκειται για εγγραφές με ιδιαίτερη πρακτική σημασία, οι οποίες, όμως, αποτελούν συχνά αντικείμενο αμφισβητήσεων και αντιδικιών. Εξ αυτού του λόγου, το ζήτημα αναλύεται αυτοτελώς κατωτέρω<sup>60</sup>, όπου αναδεικνύεται η σημασία των συγκεκριμένων εγγραφών και η χρήση τους ως αποδεικτικά μέσα, όπως και η συνεισφορά τους στην αξιολόγηση της τήρησης της performance clause.

<sup>56</sup> Το πλήρες επίσημο όνομά της είναι Beaufort Wind Force Scale, ήτοι Κλίμακα (Έντασης Ανέμου) Μποφόρ. Παράλληλα, όντας εμπειρικός τρόπος μέτρησης, αντιδιαστέλλεται από τις αριθμητικές κλίμακες στις οποίες εντάσσονται τα m/s, km/h και οι κόμβοι.

<sup>57</sup> Ο Πίνακας 3700 συνιστά το μοναδικό διεθνές αναγνωρισμένο πρότυπο για την περιγραφή των θαλάσσιων συνθηκών. Στην πρώτη υποσημείωση του Πίνακα αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι οι τιμές του Πίνακα αναφέρονται σε καλώς αναπτυγμένα κύματα στην ανοιχτή θάλασσα, ενώ παράλληλα διευκρινίζεται ότι θα πρέπει να δίδεται προτεραιότητα στους περιγραφικούς όρους.

<sup>58</sup> Ο ορισμός των τεσσάρων (4) Μποφόρ ως απώτατο όριο ύπαρξης καλών καιρικών συνθηκών δεν προκύπτει από κάποιο συγκεκριμένο κανόνα, απλώς συνηθίζεται να επιλέγεται στην πρακτική των ναυλοσυμφώνων. Επομένως, δεν αποκλείεται τα μέρη να έχουν ορίσει διαφορετικό επίπεδο έντασης ως απώτατο όριο. Ενδεικτικά, στο ExxonMobil, Time 2005, σειρά 566, ως καλές καιρικές συνθήκες ορίζονται αυτές κατά τις οποίες οι άνεμοι δεν ξεπερνούν το επίπεδο έντασης έξι (6) Μποφόρ.

<sup>59</sup> Ο χαρακτηρισμός «γαλήνια» / “calm (glassy)” αντιστοιχεί σε μηδέν (0) Μποφόρ, όπου επικρατεί άπνοια (νηνεμία) και η θάλασσα διακρίνεται επίπεδη (κοινώς «λάδυ» / “sea like a mirror”). Ο χαρακτηρισμός «ρυτιδούμενη» / “calm (rippled)” αντιστοιχεί σε ένα (1) Μποφόρ, όπου επικρατεί σχεδόν άπνοια (ελαφρύ αεράκι) και το νερό στη θάλασσα κάνει μικρές «ρυτίδες» (“ripples”), με κύματα από 0 έως 0.1 μέτρα. Ο χαρακτηρισμός «ήρεμη» / “smooth” αντιστοιχεί σε δύο (2) Μποφόρ, όπου επικρατεί πολύ ασθενής άνεμος (ελαφριά αύρα), στη θάλασσα διαφαίνονται μικρά κυματάκια που δεν «σπάνε», με τις κορυφές τους να έχουν «υαλώδη μορφή» (“glassy appearance”), ενώ το ύψος του κύματος κυμαίνεται από 0.1 έως 0.5 μέτρα. Ο χαρακτηρισμός «λίγο ταραγμένη» / “slight” αντιστοιχεί σε τρία (3) Μποφόρ, όπου επικρατεί ασθενής άνεμος (γλυκιά αύρα), στη θάλασσα τα μικρά κύματα αρχίζουν να σπάνε και εμφανίζεται λίγος αφρός («προβατάκια» / “white horses”), ενώ το ύψος του κύματος κυμαίνεται από 0,5 έως 1,25 μέτρα. Τέλος, ο χαρακτηρισμός «λίγο ταραγμένη ως ταραγμένη (μέτρια)» / “moderate” αντιστοιχεί σε τέσσερα (4) Μποφόρ, όπου επικρατεί σχεδόν μέτριος άνεμος (μέτρια αύρα), στη θάλασσα εμφανίζονται μέτρια κύματα, αφρός και σταγονίδια νερού (πίτυλος), ενώ το κύμα κυμαίνεται από 1,25 έως 2,5 μέτρα. Βλ. αναλυτικά, World Meteorological Organization, *Manual on Codes, International Codes, Volume I.1, Annex II to the WMO Technical Regulations, Part A – Alphanumeric Codes* (2011 edition, updated in 2018), No. 306, σ. 326.

<sup>60</sup> Βλ. *infra*, σελ. 42 επ..

## (2) Συνθήκες θαλάσσης μη υπερβάλλουσες το επίπεδο έντασης 3 της κλίμακας Douglas

Η εφαρμογή της κλίμακας Μποφόρ για τον συμβατικό προσδιορισμό της έντασης του ανέμου αποτελεί τον κανόνα και μπορεί να χαρακτηριστεί ως το πλέον διεθνώς αποδεκτό κριτήριο προσδιορισμού των καλών καιρικών συνθηκών, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από την ευρύτατη χρήση του ως όρο των performance clauses. Ένα ακόμη διαθέσιμο κριτήριο προσδιορισμού των καλών καιρικών συνθηκών είναι η μέτρηση των συνθηκών θαλάσσης με βάση την κλίμακα Douglas. Παρόλα αυτά, η εφαρμογή της έχει αντιμετωπιστεί κατά καιρούς με επιφυλακτικό τρόπο, με βασικό επιχείρημα ότι δεν είναι δυνατός ο σαφής προσδιορισμός της κλίμακας και των κριτηρίων στα οποία αντιστοιχεί<sup>61</sup>. Εισαγωγικά σημειώνεται ότι πρόκειται για μία «διεπίπεδη» κλίμακα<sup>62</sup>, κατά την οποία γίνεται διάκριση μεταξύ των κυμάτων που προκαλούνται από τον άνεμο και αυτών που προκαλούνται από την αποθαλασσία.

Ειδικότερα, τα απορρέοντα κύματα από τους τοπικούς ανέμους εντάσσονται, σύμφωνα με την κλίμακα Douglas, στην κατηγορία των συνθηκών θαλάσσης (“sea”, “sea state”), ενώ τα κύματα που διακρίνονται στην θάλασσα, παρόλο που έχει σταματήσει ο άνεμος ή έχει αλλάξει κατεύθυνση, ήτοι όταν δεν σχετίζονται με τους τοπικούς ανέμους, εντάσσονται στην κατηγορία της αποθαλασσίας (“swell”)<sup>63</sup>. Επομένως, σύμφωνα με την κλίμακα Douglas, η διασάλευση του θαλάσσιου ύδατος στην επιφάνεια του οποίου κινείται το πλοίο, δύναται να προκληθεί από δύο διαφορετικά φαινόμενα, τη θάλασσα και την αποθαλασσία. Κατά συνέπεια, για να εκφραστεί το επίπεδο διασάλευσης της θάλασσας συνδυάζονται δύο κριτήρια<sup>64</sup>: (α) το ύψος του θαλάσσιου κύματος που προκαλείται από τους τοπικούς ανέμους και (β) το ύψος και το μήκος του κύματος της αποθαλασσίας. Πρόκειται, λοιπόν, για δύο διαφορετικές μεταξύ τους υπό-κατηγορίες, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν, είτε εκλεκτικά είτε σωρευτικά, κατά την διαδικασία υπολογισμού και αποτύπωσης των καιρικών συνθηκών που επικρατούν κατά την κρίσιμη χρονική περίοδο αξιολόγησης της επίδοσης του πλοίου<sup>65</sup>.

<sup>61</sup> Βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 239.

<sup>62</sup> Η Κλίμακα προτάθηκε τη δεκαετία του 1920 από τον Captain H.P. Douglas. Μέχρι σήμερα, ο Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός (WMO), έχει δεχθεί επισήμως μόνο την κλίμακα Douglas για το κύμα (sea state), παραλείποντας την αναγνώριση της κλίμακας Douglas ως προς την αποθαλασσία (swell), βλ. *B. Williamson*, ό.π., παρ. 29 και *S. Bevan, H. Davies, A Consultative Approach to Charter Party Agreements Based on Virtual On Time Arrival*, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Volume 11, Number 2, (June 2017), σ. 304.

<sup>63</sup> Ο Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός παρέχει τους εξής ορισμούς: (α) στην έννοια του “wind wave” ή “wind sea” εντάσσονται τα κύματα που αναπτύσσονται από τους ανέμους που πνέουν στην περιοχή κατά τη στιγμή της εξέτασης, ενώ (β) στην έννοια του “swell” εντάσσονται τα κύματα τα οποία δεν οφείλονται σε καιρικά φαινόμενα στο χρόνο που παρατηρείται αυτός, αλλά σε ανέμους που έπνεαν σε προηγούμενο χρόνο, βλ. *S. Bevan, H. Davies*, ό.π., σ. 305.

<sup>64</sup> Βλ. *B. Williamson*, ό.π., παρ. 29 και *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σελ. 239.

<sup>65</sup> Εάν οι κλίμακες χρησιμοποιηθούν συνδυαστικά για την αποτύπωση των καιρικών συνθηκών, τότε τα κύματα που διακρίνονται στην επιφάνεια της θάλασσας θα πρέπει να χαρακτηριστούν πρώτα με βάση την κλίμακα για τη θάλασσα και αμέσως μετά με βάση την κλίμακα που αφορά την αποθαλασσία. Σύμφωνα με τον Πίνακα Douglas, η θάλασσα και η αποθαλασσία «βαθμολογούνται» από το μηδέν (0) έως και το εννέα (9), όπου κάθε αριθμός συνοδεύεται κι από έναν περιγραφικό όρο, λ.χ. όταν η κατάσταση της θάλασσας (sea state) διαφαίνεται να είναι

Τα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα, όταν γίνεται χρήση της κλίμακας Douglas, εντάσσουν στις περιόδους καλών καιρικών συνθηκών τα χρονικά διαστήματα κατά τη διάρκεια των οποίων οι συνθήκες θαλάσσης δεν υπερβαίνουν το επίπεδο έντασης 3 της κλίμακας Douglas (DSS3). Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη τον Πίνακα Douglas, ως απώτατο όριο του ύψους του κύματος που προκαλείται από τους τοπικούς ανέμους λογίζονται τα 1,25 μέτρα, ενώ το κύμα που προκαλείται από την αποθαλασσία μπορεί έχει μήκος μέχρι 100 μέτρα και ύψος μέχρι 4 μέτρα<sup>66</sup>. Κατά συνέπεια, εάν καταφαθεί αποδεικτικά πως οι συνθήκες που επικρατούσαν ήταν πιο ισχυρές από τις προαναφερθείσες, τεκμαίρεται καταρχήν πως δεν επικρατούσαν συνθήκες καλού καιρού, με αποτέλεσμα να μη δύναται να ληφθεί υπόψη αυτό το χρονικό διάστημα για την αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου. Σε κάθε περίπτωση, δεν πρόκειται περί αμάχητου τεκμηρίου, με την έννοια ότι τα παραπάνω αριθμητικά στοιχεία είναι ενδεικτικά. Η διαμόρφωση των τελικών συμπερασμάτων σχετικά με τις καιρικές συνθήκες γίνεται κατόπιν εξέτασης και συνεκτίμησης και των χαρακτηρισμών που χρησιμοποιεί ο πλοίαρχος στο ημερολόγιο του πλοίου, με βάση τις συνθήκες που διακρίνει με γυμνό μάτι<sup>67</sup>.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να επισημανθεί ότι σε αρκετά ναυλοσύμφωνα παρατηρείται ότι η αναφορά της κλίμακας Douglas αφορά αποκλειστικώς τα κύματα που δημιουργούνται από τους τοπικούς ανέμους, παραλείποντας οποιαδήποτε αναφορά στο φαινόμενο της αποθαλασσίας<sup>68</sup>. Κατ' αποτέλεσμα, στην πράξη θα μπορούσαν να προκύψουν περαιτέρω ερωτήματα, όπως το εάν η παράλειψη αναφοράς έγινε συνειδητά από τα μέρη, προκειμένου το φαινόμενο της αποθαλασσίας να μην συμπεριλαμβάνεται στην αξιολόγηση των περιόδων καλού καιρού ή εάν πρόκειται απλώς για μία εκ παραδρομής παράλειψη<sup>69</sup>. Πάντως, αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές φορές τα ίδια τα δικαστήρια αρκούνται στην εξέταση μόνο των κυμάτων που προκαλούνται από τους τοπικούς ανέμους, αφήνοντας εκτός κρίσης τα κύματα

---

«μέτρια» (“moderate”), τότε αποδίδεται ο βαθμός τρία (3). Στο κριτήριο της αποθαλασσίας διακρίνεται μία επιμέρους κατηγοριοποίηση, ανάλογα με το ύψος και το μήκος του κύματος. Με βάση το ύψος του κύματος γίνεται η εξής διάκριση: (i) “low” (0 έως 2 μέτρα), (ii) “moderate” (2 έως 4 μέτρα) και (iii) “heavy” (πάνω από 4 μέτρα). Με βάση το μήκος του κύματος γίνεται διάκριση σε (i) “short” (0 έως 100 μέτρα), (ii) “average” (100 έως 200 μέτρα) και (iii) “long” (πάνω από 200 μέτρα). Εν συνεχεία, κατόπιν αντιστοίχισης των παραπάνω στοιχείων, αποδίδεται ένας αριθμός με βάση τον πίνακα Douglas, από το 00 έως και το 99. Επομένως, εάν, λ.χ., το ύψος των θαλάσσιων κυμάτων κυμαίνεται μεταξύ 2 έως 2.5 μέτρων, με αποτέλεσμα να αντιστοιχεί στον περιγραφικό όρο “moderate” (και συνεπώς στον αριθμό τρία (3) της κλίμακας για το sea state), ενώ παράλληλα το ύψος του κύματος της αποθαλασσίας χαρακτηρίζεται ως “heavy” και το μήκος ως “short”, αποδίδεται ο αριθμός 36 με βάση τον Πίνακα Douglas. Πρόκειται για ένα ζήτημα αρκετά τεχνικό που εκφεύγει της παρούσας ανάλυσης, επομένως κρίνεται ορθό να μην γίνουν περαιτέρω αναφορές. Βλ. περισσότερα S. Bevan, H. Davies, ό.π. σ. 304-305.

<sup>66</sup> Βλ. Μ. Κωνσταντινίδης, ό.π., σ. 239.

<sup>67</sup> Η εν λόγω διαπίστωση ισχύει εν γένει για τις καιρικές συνθήκες, επομένως και για τα λοιπά κριτήρια προσδιορισμού τους που αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο.

<sup>68</sup> Έτσι και στο NYPE 15.

<sup>69</sup> Θεωρητικά, στο ενδεχόμενο που καταφαθεί πως υπήρξε συνειδητή παράλειψη αναφοράς του φαινομένου της αποθαλασσίας διευρύνεται, όχι μόνο το πεδίο ενστάσεων που δύνανται να επικαλεστούν τα μέρη, αλλά και το εύρος των αποδεικτικών στοιχείων που θα χρειαστεί να εξευρεθούν προκειμένου το δικαστήριο να καταφέρει να διαμορφώσει τη δικανική του πεποίθηση.

αποθαλασσίας προς διευκόλυνση και επιτάχυνση διεξαγωγής των απαραίτητων συμπερασμάτων ως προς τις καιρικές συνθήκες<sup>70</sup>.

Τέλος, σε νομολογιακό επίπεδο ένα ακόμη ζήτημα που έχει προκύψει είναι η «αλληλεπίδραση» που έχει η κλίμακα Douglas με άλλες αναφορές στην performance clause, προσδιοριστικές των καιρικών συνθηκών<sup>71</sup>. Ειδικότερα, επί ενός τέτοιου ζητήματος αποφάνθηκαν τα αγγλικά διαιτητικά δικαστήρια με την πρόσφατη απόφαση τους 6/19<sup>72</sup>. Η συγκεκριμένη υπόθεση εισήχθη σε διαιτησία, με τους ναυλωτές να υποστηρίζουν ότι υπήρξε παραβίαση της performance clause. Συγκεκριμένα, βασιζόμενοι στην έκθεση της εταιρείας routing υποστήριξαν ότι το πλοίο στις περιόδους καλού καιρού διατηρούσε ταχύτητα 9,88 κόμβων, ενώ σύμφωνα με το recap το πλοίο μπορούσε να εκτελέσει τους πλόες υπό συνθήκες καλού καιρού με περίπου 12,5 κόμβους. Με τη σειρά τους, οι εκναυλωτές υποστήριξαν ότι δεν υπήρχε παραβίαση της υπόσχεσης, καθώς το πλοίο δεν συνάντησε καλές καιρικές συνθήκες, οι οποίες στο recap ορίζονταν ως εξής: “total-combined (sea and swell) significant wave height confined to limits of Douglas sea state 3 (0.5–1.25 m) with no adverse currents and no influence of swell”. Τα διάδικα μέρη προέβαλαν αντίθετες μεταξύ τους θέσεις σχετικά με το πώς έπρεπε να προσδιοριστούν οι καλές καιρικές συνθήκες, ιδίως στις περιπτώσεις που γίνεται ταυτόχρονη αναφορά σε “significant wave height” και “douglas sea state 3”.

Το κεντρικό ζήτημα αντιδικίας υπήρξε ο προσδιορισμός του απώτατου ύψους κύματος που εντάσσεται στην έννοια των καλών καιρικών συνθηκών, για τους σκοπούς του υπό κρίση ναυλοσυμφώνου, καθώς το «σημαντικό ύψος κύματος» (Hs / significant wave height) προσδιορίζεται με διαφορετικό τρόπο απ’ ότι το ύψος των κυμάτων στη βάση της κλίμακας Douglas<sup>73</sup>. Στην προκείμενη περίπτωση προέκυπτε πως το “significant wave height” ήταν δύο (2) μέτρα, ενώ η “douglas sea state 3” αναφέρεται σε κύματα ύψους έως 1,25 μέτρα<sup>74</sup>. Επομένως, η απάντηση του δικαστηρίου θα ήταν πολύ σημαντική όχι μόνο για τα διάδικα μέρη<sup>75</sup>, αλλά και εν γένει, καθώς θα γινόταν γνωστή η θέση της νομολογίας για τον τρόπο

<sup>70</sup> Βλ. B. Williamson, ό.π., παρ. 30

<sup>71</sup> Με εξαίρεση την αναφορά στην κλίμακα Beaufort. Ειδικότερα, για το δικαστήριο είναι επουσιώδες το αν τα μέρη, κατά τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου, γνώριζαν ή όχι τη διάκριση μεταξύ της κλίμακας Douglas και της κλίμακας Beaufort, διότι θεωρείται δεδομένη η γνώση τέτοιων όρων, που είναι ευρέως καθιερωμένοι στον ναυτιλιακό κλάδο, βλ. B. Williamson, ό.π., παρ. 30.

<sup>72</sup> London Arbitration 6/2019, 1024 LMLN 2.

<sup>73</sup> Ως σημαντικό ύψος κύματος/ significant wave height (Hs) ορίζεται το μέσο ύψος από το υψηλότερο τριτημόριο των κυμάτων που περνούν από ένα σημείο. Ειδικότερα, εξετάζεται μια ομάδα κυμάτων και εν συνεχεία οι μέσοι όροι των περιόδων των κυμάτων χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του significant wave height.

<sup>74</sup> Επιπλέον, η λέξη “confined” στο κείμενο της ρήτρας περιέπλεκε ακόμα περισσότερο την ερμηνευτική διαδικασία της ρήτρας.

<sup>75</sup> Είναι σαφές πως αν το δικαστήριο όριζε ως απώτατο όριο καλών καιρικών συνθηκών ένα μεγαλύτερο ύψος κυμάτων, θα εξυπηρετούσε περισσότερο τα συμφέροντα των ναυλωτών, καθώς περιορίζονται οι περιπτώσεις που οι εκναυλωτές μπορούν να ισχυριστούν πως επικρατούσαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες και εξ αυτού του λόγου δεν μπόρεσαν να τηρηθούν τα συμφωνηθέντα στην performance clause.

αλληλεπίδρασης δύο διαφορετικών μέσων προσδιορισμού των καιρικών συνθηκών, ιδίως στις περιπτώσεις που οδηγούν σε διαφορετικά αποτελέσματα.

Σύμφωνα με την προσέγγιση των ναυλωτών το λεκτικό της ρήτρας ήταν τέτοιο, ώστε ως καλές καιρικές συνθήκες να μπορούν να εννοηθούν τα κύματα μέχρι ύψους 2 μέτρων, δυνάμει της αναφοράς σε “significant wave height”. Προς υποστήριξη των ισχυρισμών τους αναφέρθηκαν στην διαιτητική απόφαση 4/11 (826 LMLN 2) όπου είχε κριθεί ότι τα κύματα αποθαλασσίας ύψους 2 μέτρων συμπεριλαμβάνονται στην έννοια “Douglas Sea State 3”, παρόλο που η τελευταία θέτει ως απότατο όριο κύματος τα 1,25 μέτρα. Από την άλλη, οι εκναυλωτές υποστήριξαν ότι η αναφορά στην κλίμακα Douglas Sea εντάσεως 3 αναδείκνυε ότι τα μέρη θεωρούσαν ως περιόδους καλών καιρικών συνθηκών τα χρονικά διαστήματα που τα κύματα ήταν ύψους έως και 1,25 μέτρα, προβάλλοντας ως υποστηρικτικό επιχείρημα ότι δεν υπήρχε καμία αναφορά στο λεκτικό του recap που να αναγράφει ότι τα κύματα ύψους 2 μέτρων εντάσσονταν σε αυτές τις περιόδους.

Εντέλει το δικαστήριο τάχθηκε υπέρ της θέσης των εκναυλωτών, ήτοι ότι στην υπό κρίση περίπτωση οι καλές καιρικές συνθήκες αναφέρονται σε κύματα που δεν υπερβαίνουν τα 1,25 μέτρα, κρίνοντας ότι αυτός ήταν ο μόνος κατάλληλος τρόπος ερμηνείας των αντιφατικών όρων της ρήτρας. Σύμφωνα με τα λεγόμενα του δικαστηρίου, κατά τη διαμόρφωση της δικανικής του πεποίθησης επιδίωξε (i) να στηριχθεί όσο το δυνατόν περισσότερο στη γλώσσα που χρησιμοποίησαν τα μέρη βάσει της οποίας θεμελιωνόταν η σαφής πρόθεση των μερών να συνεκτιμηθούν αμφοτέρως οι συνθήκες θαλάσσης και αποθαλασσίας κατά τον προσδιορισμού του «σημαντικού ύψους κύματος» (“significant wave height”) και (ii) να αποφευχθεί η αντιστοίχιση της φράσης “significant wave height” με το ύψος κύματος 2 μέτρων, καθώς δεν υπήρχε καμία τέτοια αναφορά στο κείμενο του recap.

Επομένως, με βάση τα παραπάνω διαφαίνεται ότι σε τέτοιες οριακές περιπτώσεις τα διαιτητικά δικαστήρια προκρίνουν την ad hoc κρίση, η οποία στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στο λεκτικό που χρησιμοποιείται στο ναυλοσύμφωνο και το οποίο αποτέλεσε το βασικό μέσο έκφρασης της βούλησης των μερών. Σε κάθε περίπτωση, αποδεικνύεται για ακόμα μία φορά πως οι όροι που ευρίσκονται εντός μίας performance clause γεννούν ζητήματα αρκετά τεχνικά, με αποτέλεσμα η παρουσία ειδικών μετεωρολόγων και εμπειρογνομόνων να καθίσταται στην πλειονότητα των περιπτώσεων απαραίτητη, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι δικαστές θα οδηγηθούν σε ασφαλή συμπεράσματα.

### ***(3) Ανυπαρξία δυσμενούς θαλάσσιου ρεύματος (adverse current)***

Συχνά, τα συμβαλλόμενα μέρη εξαρτούν την πλήρωση της προϋπόθεσης ύπαρξης «περιόδων καλού καιρού» από την ανυπαρξία δυσμενούς θαλάσσιου ρεύματος. Ειδικότερα, τα

δυσμενή θαλάσσια ρεύματα επηρεάζουν την επίδοση του πλοίου καθώς εξαιτίας τους, είτε μειώνεται η πραγματική ταχύτητα του πλοίου, είτε αυξάνεται η κατανάλωση πετρελαίου κίνησης προκειμένου το πλοίο να καταφέρει να διατηρήσει σταθερή την ταχύτητα του στο συμφωνηθέν επίπεδο<sup>76</sup>.

Τα θαλάσσια ρεύματα, τα οποία δημιουργούνται από διάφορες αντισταθμιστικές δυνάμεις, αναπαρίστανται στους χάρτες ναυσιπλοΐας και τους πλοηγούς και αποτυπώνουν την κατευθυνόμενη κίνηση που έχουν πάνω στην επιφάνεια του πλανήτη. Ο ακριβής προσδιορισμός της έντασης και της κατεύθυνσης τους δεν είναι πάντοτε ευχερής, με αποτέλεσμα να μην είναι εύκολη η πρόβλεψη της επιρροής που ενδέχεται να έχουν στην ταχύτητα του πλοίου. Κατά συνέπεια, λόγω της ασαφούς φύσης τους κρίνεται πρακτικά αδύνατο για τον πλοιοκτήτη να εγγυηθεί επακριβώς για την ταχύτητα και την κατανάλωση του πλοίου, δεδομένου ότι δεν δύναται να προβλέψει ή να ελέγξει τέτοιους εξωτερικούς παράγοντες, όπως το θαλάσσιο ρεύμα<sup>77</sup>.

Βέβαια, υποστηρίζεται πως υπάρχει δυνατότητα «άμβλυνσης» της επιρροής των θαλάσσιων ρευμάτων στην εκτέλεση του πλου. Συγκεκριμένα, εάν ο πλοίαρχος κατά την προετοιμασία και τον προγραμματισμό του πλου έχει λάβει υπόψη του τις σχετικές για τα ρεύματα προβλέψεις, δύναται να διαμορφώσει το ταξίδι με τέτοιο τρόπο προκειμένου να αποφύγει τα δυσμενή θαλάσσια ρεύματα ή να επωφεληθεί από τυχόν ευμενή ρεύματα που αποτυπώνονται στον χάρτη<sup>78</sup>. Μία τέτοια προσεκτική προετοιμασία έχει μεγαλύτερη πρακτική σημασία ιδίως σε ταξίδια μεγάλης διάρκειας, τα οποία διαρκούν τουλάχιστον κάποιες εβδομάδες ή μέρες. Σε περιπτώσεις που το πλοίο ναυλώνεται για ένα ταξίδι ή χρονοναυλώνεται για ορισμένες μόνο ημέρες, η αποφυγή των θαλάσσιων ρευμάτων είναι πολλές φορές αδύνατη.

Στη νομολογιακή πρακτική των αγγλικών διαιτητικών φαίνεται να έχουν διαμορφωθεί δύο -αντίθετες μεταξύ τους- θέσεις όσον αφορά την προβληματική των θαλάσσιων ρευμάτων. Σύμφωνα με την πρώτη άποψη, η ύπαρξη θαλάσσιων ρευμάτων είναι αναπόφευκτη και απολύτως φυσική και γι' αυτό απαιτείται να εξετάζεται πάντοτε η επιρροή που είχαν στην εκτέλεση του πλου. Η εν λόγω προσέγγιση αντανακλάται και στην απόφαση 15/05<sup>79</sup>, όπου οι διαιτητές απέρριψαν τον ισχυρισμό των εκναυλωτών ότι απαιτείται ρητή πρόβλεψη στο ναυλοσύμφωνο για τη συνεκτίμηση των θαλάσσιων ρευμάτων κατά την αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου. Σύμφωνα με την κρίση του δικαστηρίου, τα θαλάσσια ρεύματα συνιστούν

<sup>76</sup> Βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 240.

<sup>77</sup> Βλ. *B. Williamson*, ό.π., παρ. 32.

<sup>78</sup> Στις περιπτώσεις που ο πλοίαρχος έχει συμβουλευθεί κάποια υπηρεσία παροχής πληροφοριών και συμβουλών σε ζητήματα διαδρομών και μετεωρολογικών συνθηκών για τον καθορισμό του πλου, συνήθως οι δοθείσες κατευθυντήριες θα έχουν λάβει υπόψη τα θαλάσσια ρεύματα και οι προτεινόμενες διαδρομές θα έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε κατά πρώτον, να αξιοποιούνται όσο το δυνατόν περισσότερο τα ευμενή ρεύματα και κατά δεύτερον, να αποφεύγονται τα αρνητικά/ αντίθετα ρεύματα στο μέτρο που αυτό είναι δυνατό.

<sup>79</sup> London Arbitration 15/2005, 670 LMLN.

ένα αναπόφευκτο φαινόμενο το οποίο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη υπό κανονικές συνθήκες (“*in the normal course of events*”)<sup>80</sup>.

Σύμφωνα με τη δεύτερη προσέγγιση, το αν θα συνυπολογισθεί η επιρροή των θαλάσσιων ρευμάτων εξαρτάται από τη διατύπωση της ρήτρας. Υπό αυτή τη σκέψη, εάν στην performance clause δεν γίνεται καμία μνεία στα θαλάσσια ρεύματα, τότε δεν συνεκτιμώνται καθόλου κατά την αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου. Αντίστοιχα, εάν γίνεται αναφορά μόνο σε ένα είδος θαλάσσιων ρευμάτων (λ.χ. μόνο των αρνητικών), τότε θα λαμβάνεται υπόψη μόνο αυτό. Η άποψη αυτή στηρίζεται στο σκεπτικό των διαιτητικών αποφάσεων 15/07<sup>81</sup> και 21/18<sup>82</sup>, όπου το δικαστήριο έκρινε και στις δύο περιπτώσεις ότι εφόσον η performance clause αναφερόταν μόνο στην επιρροή των αρνητικών θαλάσσιων ρευμάτων, τυχόν θετικά θαλάσσια ρεύματα δεν συμπεριλαμβάνονται στην αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου<sup>83</sup>.

Η θεωρία -σε αντίθεση με την δισταμένη νομολογία- φαίνεται να έχει καταλήξει σε ορισμένες «παραδοχές» όσον αφορά την αξιολόγηση της ύπαρξης θαλάσσιων ρευμάτων<sup>84</sup>.

Αναλυτικότερα:

- i. Εάν το λεκτικό της ρήτρας δεν κάνει καμία αναφορά σε θαλάσσια ρεύματα, πρέπει να υποτεθεί ότι τα μέρη είχαν την πρόθεση να μη ληφθούν υπόψη κατά την αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου. Με άλλα λόγια, εάν η υπόσχεση του εκναυλωτή δεν τελεί υπό την αίρεση ύπαρξης δυσμενούς θαλάσσιου ρεύματος, τότε τυχόν ύπαρξη του κατά τη διάρκεια του πλου είναι αδιάφορη.
- ii. Εάν το λεκτικό της ρήτρας αποκλείει ρητώς τις περιόδους που συναντώνται δυσμενή θαλάσσια ρεύματα, τότε αυτές οι περίοδοι δεν λαμβάνονται υπόψη μεταγενέστερα κατά την αξιολόγηση και εξαιρούνται από τους επιμέρους υπολογισμούς.
- iii. Εάν η ρήτρα αποκλείει μεν από τις παραμέτρους αξιολόγησης τις περιόδους που επικρατούν δυσμενή θαλάσσια ρεύματα, χωρίς όμως να γίνεται κάποια αναφορά στις περιόδους που επικρατούν ευμενή ρεύματα, τότε τα τελευταία δεν λαμβάνονται υπόψη.

---

<sup>80</sup> Για την ακρίβεια το δικαστήριο ανέφερε τα εξής: “*Ocean currents were a fact of life and should be taken into account in the normal course of events. Where currents were adverse, a vessel’s performance should be credited. Where, as in the present case, the current was positive, the vessel’s speed should be debited so as to arrive at an accurate assessment of her performance*”. Διαφαίνεται πως το δικαστήριο υποστήριξε τη συνεκτίμηση, όχι μόνο των αρνητικών αλλά και των θετικών θαλάσσιων ρευμάτων, δίδοντας έτσι τη δυνατότητα σε αμφότερα τα μέρη να «επωφεληθούν» ανά περίπτωση. Κατ’ αποτέλεσμα, προκειμένου να προκύψει η πραγματική ταχύτητα του πλοίου θα πρέπει τα ευμενή ρεύματα να αφαιρούνται από τον υπολογισμό και αντιστοίχως τα αρνητικά ρεύματα να προστίθενται.

<sup>81</sup> London Arbitration 15/2007, 720 LMLN.

<sup>82</sup> London Arbitration 21/2018, 1013 LMLN 1.

<sup>83</sup> Στην 15/2007 κρίθηκε το εξής: “*The fact that the parties chose to insert them into the warranty, however, clearly showed that it was only adverse currents that were to be taken into consideration whether the warranty was met or not, and that charterers could not claim a benefit for favourable currents*”. Παρόμοια σκέψη αναφέρεται και στην απόφαση 21/18, ό.π., σ. 2-3.

<sup>84</sup> Βλ. *B. Williamson*, ό.π., παρ. 35 και *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 240.

- iv. Τα ευμενή ρεύματα λαμβάνονται υπόψη μόνο εφόσον τα μέρη το έχουν προβλέψει πανηγυρικός στην ρήτρα του ναυλοσυμφώνου ή έστω προκύπτει με σαφήνεια αυτή η βούληση των μερών, διαφορετικά εξαιρούνται από την αξιολόγηση<sup>85</sup>.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι η άποψη της θεωρίας φαίνεται να υιοθετεί την προσέγγιση των αποφάσεων 15/07 και 21/18. Αντίθετα, η πρακτική των εταιρειών routing φαίνεται να προσιδιάζει περισσότερο στο σκεπτικό της 15/05, λαμβάνοντας υπόψη κατά τον υπολογισμό των επιδόσεων του πλοίου και τα ευμενή και τα δυσμενή θαλάσσια ρεύματα. Βέβαια, πολλές φορές οι εταιρείες routing συνεκτιμούν σχεδόν αυτόματα και τα δύο είδη θαλάσσιων ρευμάτων, ανεξάρτητα από το πως αποτυπώνεται η υπόσχεση του εκναυλωτή στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου, πρακτική η οποία κατά καιρούς έχει κατακριθεί<sup>86</sup>.

#### **(4) Ανυπαρξία δυσμενούς αποθαλασσίας (*adverse swell*)**

Ένα ακόμα στοιχείο από το οποίο τα μέρη εξαρτούν την πλήρωση της προϋπόθεσης ύπαρξης «καλών καιρικών συνθηκών» είναι η ανυπαρξία δυσμενούς αποθαλασσίας. Όπως προαναφέρθηκε, αποθαλασσία ονομάζεται ο κυματισμός που δεν οφείλεται σε καιρικά φαινόμενα στο χρόνο που παρατηρείται αυτός, αλλά σε άνεμο που έπνεε σε προηγούμενο χρόνο<sup>87</sup>. Με άλλα λόγια, ως αποθαλασσία χαρακτηρίζονται τα παρατηρούμενα κύματα τα οποία όμως δεν σχετίζονται με τον επικρατούντα άνεμο στη περιοχή του παρατηρητή, τόσο κατά διεύθυνση όσο και κατ'ένταση.

Όπως τα θαλάσσια ρεύματα, έτσι και η δυσμενής αποθαλασσία μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ταχύτητα του πλοίου. Εξ αυτού του λόγου, τα μέρη - και ιδίως ο εκναυλωτής - επιδιώκει συχνά την εξαίρεση τους κατά την αξιολόγηση ύπαρξης περιόδων καλού καιρού. Με άλλα λόγια, τα μέρη συμφωνούν να μην λογίζονται ως «περίοδοι καλού καιρού» τα χρονικά διαστήματα που το πλοίο αντιμετωπίζει δυσμενή αποθαλασσία.

Οι προβληματισμοί που γεννώνται σχετικά με το φαινόμενο της αποθαλασσίας και της μετέπειτα αξιολόγησης της ομοιάζει αρκετά με αυτούς των θαλάσσιων ρευμάτων. Ωστόσο, επιπλέον επιβαρυντικό στοιχείο συνιστά το γεγονός ότι η αποθαλασσία -σε αντίθεση με τα

---

<sup>85</sup> Η υιοθέτηση την εν λόγω παραδοχής επωφελεί καταφανώς τον πλοιοκτήτη εκναυλωτή, καθώς το πλοίο αναπτύσσει μεγαλύτερη ταχύτητα και κατ'αποτέλεσμα μπορεί ενδεχομένως να γίνει λόγος για overperformance του πλοίου, γεγονός όμως που δεν οφείλεται στις πραγματικές δυνατότητες του πλοίου, αλλά στην ώθηση που έχουν παράσχει τα ευμενή θαλάσσια ρεύματα. Σχετικά με την προβληματική του overperformance, βλ. *infra*, σ. 105 επ..

<sup>86</sup> Συγκεκριμένα, υποστηρίζεται ότι δια της αυτόματης συνεκτίμησης όλων των θαλάσσιων ρευμάτων χωρίς την πρότερη εξέταση του λεκτικού της ρήτρας, παραβλέπεται καταφανώς η πραγματική βούληση των μερών. Πρόκειται, δηλαδή, για ένα νομικό σφάλμα καθώς για την ορθή κατάσταση ενός νομικού συλλογισμού απαιτείται να δοθεί προτεραιότητα στη συμφωνία των μερών και των όρων της, βλ. *Μ. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 241.

<sup>87</sup> Για την περιγραφή της αποθαλασσίας, χρησιμοποιούνται και οι εξής όροι: σάλος, βουβό κύμα, φουσκοθαλασσία ή ρεστία. Η αποθαλασσία οφείλεται στην αδράνεια της ήδη κινούμενης μάζας του ύδατος και μπορεί να «ταξιδέψει» σε μεγάλες αποστάσεις, μέχρι και 2.000 μίλια εφόσον δε συναντήσει κάποιο εμπόδιο ή αντίθετο άνεμο προκειμένου να ελαττωθούν τα στοιχεία του.



θαλάσσια ρεύματα- δεν μπορεί να αποτυπωθεί στους χάρτες ναυσιπλοΐας, γεγονός που δυσχεραίνει τόσο την μετέπειτα αξιολόγηση της, όσο και την αναγνώρισή της αυτής καθαυτής από τον ίδιο τον πλοίαρχο κατά τη διάρκεια του πλου.

#### 4. Η ρήτρα σε επιμέρους φόρμες ναυλοσυμφώνων

Κατόπιν παρουσίασης των βασικών όρων που ευρίσκονται εντός μίας performance clause, αξίζει να εξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο εμφανίζεται η υπό κρίση ρήτρα στα επιμέρους προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα (standard forms, proforma charterparties), που χρησιμοποιούνται κατά κόρον στη ναυτιλιακή πρακτική<sup>88</sup>. Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη την εκτεταμένη χρήση τους, κρίνεται σκόπιμο για την πληρότητα της παρούσας ανάλυσης, να γίνει μία σύντομη αναφορά και ανάλυση των performance clauses, όπως αυτές προβλέπονται στα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα.

Διατρέχοντας τα διαθέσιμα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, διαφαίνεται πως σχεδόν πάντοτε ευρίσκονται αναφορές στην ταχύτητα και την κατανάλωση του πλοίου, είτε στο προοίμιο είτε σε κάποια ειδικότερη ρήτρα, ιδίως στις φόρμες που χρησιμοποιούνται για την ναύλωση κατά χρόνο. Σημειώνεται εισαγωγικά ότι όπως συμβαίνει με όλες τις ρήτρες ενός ναυλοσυμφώνου, έτσι και η performance clause όταν τίθεται προς εξέταση, πρέπει να ερμηνεύεται επί τη βάση ολόκληρης της σύμβασης, κατ' εφαρμογή της ερμηνευτικής αρχής της ανάγνωσης του ναυλοσυμφώνου ως σύνολο ("as a whole"). Με άλλα λόγια, προκρίνεται η συστηματική ερμηνεία της ρήτρας, ήτοι μία ερμηνεία κατόπιν παράλληλης εξέτασης και των λοιπών ρητρών του ναυλοσυμφώνου, με τις οποίες η performance clause βρίσκεται σε συνοχή και ενότητα<sup>89</sup>. Εξ' αυτού του λόγου, στις κάτωθι αναλύσεις ενδέχεται να γίνονται αναφορές και σε άλλες ρήτρες του ναυλοσυμφώνου, οι οποίες σχετίζονται και λειτουργούν παράλληλα με τα στοιχεία της ταχύτητας και της κατανάλωσης καυσίμου.

##### (α) Χροναύλωση πλοίων ξηρού φορτίου

###### *i. Baltimore 1939 (as revised in 2001)*

Διατρέχοντας το Baltimore 1939, η πρώτη αναφορά στην ταχύτητα και την κατανάλωση του πλοίου γίνεται στο πρώτο μέρος του ναυλοσυμφώνου και συγκεκριμένα στο Box 12: "*Speed capability in knots (abt.)... on a consumption in tons (abt.) of ...*". Εν συνεχεία, στο προοίμιο του

<sup>88</sup> Τα συμβαλλόμενα μέρη, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, θέτουν ως βάση της συμφωνίας τους κάποιο τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο και εν συνεχεία, είτε προσθέτουν ειδικότερες ρήτρες (rider clauses), είτε αφαιρούν ορισμένες ρήτρες που δεν τους αφορούν.

<sup>89</sup> Ενδεικτικά, η performance clause μπορεί και πρέπει να εξετάζεται παράλληλα με όρους που καθιερώνουν την υποχρέωση του εκναυλωτή προς διατήρηση της καταλληλότητας του πλοίου, ρήτρες που απαιτούν την εκτέλεση του πλου με δέουσα ταχύτητα (reasonable despatch), τυχόν ρήτρες εξαίρεσης (exemption clauses), όπως και τη ρήτρα off-hire, βλ. S. Mankabady, *Speed and Consumption Clauses*, J. Mar. L. & Com. (1975), σ. 636.

δεύτερου μέρους του προδιατυπωμένου ναυλοσυμφώνου, κάτω από τον υπότιτλο «περιγραφή του πλοίου» (description of ship) αναφέρεται το εξής (σειρές 10-12):

*“.. fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12..”.*

Όπως διαφαίνεται από την διατύπωση της ρήτρας, το *Baltim* 1931 (as revised in 2001) αναφέρεται στην ικανότητα του πλοίου να διαθέτει μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης. Η υπόσχεση δίδεται κατά προσέγγιση και υπό την προϋπόθεση ύπαρξης καλών καιρικών συνθηκών. Επομένως, στην περίπτωση που έχει χρησιμοποιηθεί ως πρότυπο ναυλοσυμφώνου το *Baltim* και η performance clause έχει παραμείνει ως έχει, οι ναυλωτές θα πρέπει να αξιολογήσουν τις επιδόσεις του πλοίου μόνο κατά την διάρκεια καλών καιρικών συνθηκών, συνυπολογίζοντας παράλληλα ότι η υπόσχεση έχει δοθεί κατά προσέγγιση, ήτοι καθιερώνεται ένα περιθώριο απόκλισης μισού κόμβου για την ταχύτητα και 5% για την κατανάλωση πετρελαίου. Το γεγονός ότι δεν προσδιορίζεται επακριβώς τι θεωρείται καλός καιρός για τους σκοπούς της ρήτρας δεν αποκλείεται να γεννήσει αποδεικτικά ζητήματα κατά το στάδιο επίλυσης της διαφοράς, καθώς η αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου προϋποθέτει τον πρότερο προσδιορισμό των συνθηκών που εντάσσονται στην έννοια του καλού καιρού<sup>90</sup>.

Στην συνέχεια του ναυλοσυμφώνου και συγκεκριμένα στη ρήτρα 12 αναφέρεται χαρακτηριστικά:

*“The Owners only to be responsible for delay... during the currency of the Charter... if such delay has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Managers in making the vessel seaworthy and fitted for the voyage... 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”.*

Η εν λόγω ρήτρα κρίθηκε άξια αναφοράς καθώς υποστηρίζεται ότι μπορεί να συσχετιστεί με την performance clause. Ειδικότερα, θα μπορούσε να λεχθεί ότι εφόσον διακρίνεται ότι κατά τη στιγμή της παράδοσης στους ναυλωτές το πλοίο και οι κινητήρες του βρίσκονταν σε καλή κατάσταση (“in efficient condition”), τότε αν η μειωμένη απόδοση οφείλεται στην έλλειψη κατάλληλης συντήρησης εκ μέρους, λ.χ. των μηχανικών, δεν αποκλείεται οι εκναυλωτές δυνάμει της παραπάνω ρήτρας να επιτύχουν την απαλλαγή τους από

---

<sup>90</sup> Στη ρήτρα 9 (σειρές 118-120) προστίθεται ότι ο πλοίαρχος πρέπει να εκτελεί τους πλόες τηρώντας τη δέουσα ταχύτητα, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται το ενδεχόμενο καθυστερήσεων. Συνεπώς, εύλογες καθυστερήσεις με βάση τις εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες (λ.χ. λόγω κακοκαιρίας) δεν συνιστούν παραβίαση της υποχρέωσης εκτέλεσης του πλου με δέουσα ταχύτητα. Το κατά πόσο η καθυστέρηση υπήρξε εύλογη, κρίνεται με βάση τον τρόπο που θα αντιμετώπιζε μία παρόμοια κατάσταση ο μέσος συνετός κοινωνός που δραστηριοποιείται στον οικείο κλάδο, ήτοι εάν θα επέτρεπε να υπάρξει καθυστέρηση εξαιτίας των συνθηκών ή εάν θα έκρινε ότι το ταξίδι μπορούσε να συνεχιστεί κανονικά. Βλ. *S. Mankabady*, ό.π., σ. 636, υποσημ.5.

την ευθύνη για τυχόν εγερθέντα speed and consumption claims<sup>91</sup>. Βέβαια, υποστηρίζεται ότι η έλλειψη κατάλληλης συντήρησης θα μπορούσε, κατόπιν διασταλτικής ερμηνείας, να γεννήσει ορισμένες αξιώσεις έναντι του εκναυλωτή, ο οποίος δεν κατάφερε να τηρήσει την υποχρέωση καταλληλότητας κατά την έναρξη των επιμέρους πλόων ή σταδίων του ταξιδιού<sup>92</sup>.

## **ii. GENTIME**

Στο GENTIME, που επίσης χρησιμοποιείται για τη χρονοναύλωση πλοίων ξηρού φορτίου, παρατηρείται ότι η αναφορά στην ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης είναι αρκετά συνοπτική. Αναλυτικότερα, τα στοιχεία που αφορούν την επίδοση του πλοίου διακρίνονται στο πρώτο μέρος του charterparty και συγκεκριμένα στο box πέντε (5), υπό τον τίτλο “Vessel’s description”:

*“Speed capability in knots (about)... Consumption in m/tons of above speed (about)... (Speed and Consumption on Summer dwt in good weather, max. windspeed 4Bft)”*.

Επομένως, στην περίπτωση που χρησιμοποιηθεί το εν λόγω προδιατυπωμένο ναυλοσύμφωνο ο εκναυλωτής καλείται να αναφέρει την ικανότητα, ήτοι την τεχνική δυνατότητα του πλοίου να εκτελέσει τους πλόες με τις ορισθείσες επιδόσεις σε καιρικές συνθήκες που δεν ξεπερνούν τα τέσσερα (4) Beaufort.

## **iii. NYPE 1946**

Το NYPE σε ότι αφορά την περιγραφή της ταχύτητας και κατανάλωσης του πλοίου, την υποχρέωση διατήρησης της καταλληλότητας του και το γενικό κανόνα για την εκτέλεση των πλόων με δέουσα ταχύτητα ομοιάζει αρκετά με τις διατυπώσεις του Baltimore:

*“..and capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about.. knots on a consumption of about.. tons of best Welsh coal-best grade fuel oil-best grade Diesel oil”* (σειρές 9-10 του προοιμίου).

Κατά συνέπεια, για την ανάλυση των παραπάνω διατάξεων, ισχύουν mutatis mutandis τα ως άνω αναφερόμενα.

## **iv. NYPE 1993**

Στην έκδοση του 1993 η αναφορά των χαρακτηριστικών της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης γίνεται επίσης στο προοίμιο του ναυλοσυμφώνου και συγκεκριμένα στις σειρές 18-20:

*“Speed about ... knots fully laden, in good weather conditions up to and including maximum Force ... on the Beaufort wind scale, on a consumption of about ... long\*/ metric\* tons of ...”*.

---

<sup>91</sup> C. Barclay, *Why do ships fail to maintain their warranted speed?*, Seminar on charter-party disputes, Lloyd’s of London Press, Ltd., 2 April 1974, London, σ.1

<sup>92</sup> Βλ. C. Barclay, ό.π., σ. 1

Η διατύπωση ομοιάζει με αυτή του NYPE 1946, με τη διαφορά ότι στην έκδοση του 1993 διευκρινίζεται, πλέον, ότι οι καλές καιρικές συνθήκες προσδιορίζονται με βάση την κλίμακα Beaufort. Πρόκειται για μία ιδιαίτερα επιβοηθητική προσθήκη, καθώς προσφέρεται ένα κριτήριο μέτρησης του καιρού και δεν επαφίεται στον ελεύθερο προσδιορισμό που θα δώσουν τα μέρη.

#### v. NYPE 2015

Σε αντίθεση με τις παλαιότερες εκδόσεις του NYPE, η έκδοση του 2015 προβαίνει σε μία ιδιαίτερα λεπτομερή περιγραφή της performance clause και των στοιχείων που την απαρτίζουν. Για την ακρίβεια, η τελευταία έκδοση του NYPE φαίνεται να δίδει τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να δράσουν προληπτικά, ρυθμίζοντας εκ των προτέρων επιμέρους ζητήματα, τα οποία αρκετά συχνά αποτελούν το έναυσμα δαπανηρών δικαστικών διενέξεων. Η διατύπωση είναι αρκετά εκτενής (σειρές 314-340), αποκλίνοντας από τη συνήθη διατύπωση των performance clauses, γεγονός που την καθιστά άξια αναφοράς και ανάλυσης για την πληρότητα της παρούσας μελέτης. Ειδικότερα, στο στοιχείο (α) της ρήτρας αναφέρονται τα εξής:

*“Upon delivery and throughout the duration of this Charter Party the Vessel shall be capable of speed and daily consumption rates as stated in Appendix A in good weather on all sea passages with wind up to and including Force four (4) as per the Beaufort Scale and sea state up to and including Sea State three (3) as per the Douglas Sea Scale...”*

Όπως διαφαίνεται από το παραπάνω χωρίο, δυνάμει της 12<sup>ης</sup> ρήτρας του NYPE 2015, ο εκναυλωτής υπόσχεται ότι το πλοίο θα τηρεί καθ’ όλη τη διάρκεια της ναύλωσης μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης<sup>93</sup>. Παράλληλα, η υποχρέωση τελεί υπό την αίρεση ύπαρξης καλών καιρικών συνθηκών συγκαταλέγοντας, όμως, για πρώτη φορά στην ιστορία των εκδόσεων του New York Exchange Produce και την κλίμακα Douglas ως στοιχείο προσδιορισμού των καλών καιρικών συνθηκών.

Ωστόσο, παρατηρείται ότι παρά τη ρητή αναφορά των κριτηρίων προσδιορισμού της έντασης του ανέμου και των συνθηκών θαλάσσης, η ρήτρα δεν φαίνεται να θέτει ως προϋπόθεση την ανυπαρξία των θαλάσσιων ρευμάτων ή της αποθαλασσίας. Κατά τη θεωρία<sup>94</sup>, η σιωπή της ρήτρας, ιδίως ως προς την επιρροή των θαλάσσιων ρευμάτων, δύναται να ερμηνευτεί με δύο τρόπους. Ειδικότερα, σύμφωνα με την πρώτη ερμηνευτική επιλογή, η ανυπαρξία κάποιας ρητής αναφοράς στην ενδεχόμενη επιρροή των θαλάσσιων ρευμάτων αναδεικνύει ότι σκοπείται

<sup>93</sup> Για την φύση της υποχρέωσης και της συνέπειας που επιφέρει ο χαρακτηρισμός της ως διαρκή, βλ. *infra*, σ. 66 επ..

<sup>94</sup> Bariş Soyer, Andrew Tettenborn, *Charterparties: Law, Practice and Emerging Legal Issues*, Informa Law from Routledge (2018), σ.69-70. Αντιστοίχως, τέτοιες αναφορές δεν γίνονται ούτε στις προηγούμενες εκδόσεις, επομένως οι ερμηνευτικές επιλογές που διατυπώνονται από την θεωρία θα μπορούσαν να εφαρμοστούν αναλογικά και κατά την ερμηνεία των χωρίων των προηγούμενων εκδόσεων του NYPE που περιγράφουν την ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου του πλοίου.

να μην λαμβάνεται υπόψη στον μετέπειτα υπολογισμό των επιδόσεων του πλοίου. Κατ' αποτέλεσμα προκύπτει ότι υπό αυτό το πρίσμα, οι εκναυλωτές δεν μπορούν να προβάλλουν ως ένσταση ότι η επίδοση του πλοίου επηρεάστηκε αρνητικά από την ύπαρξη αρνητικών θαλάσσιων ρευμάτων κατά τη διάρκεια του πλου. Αντίθετα, σύμφωνα με τη δεύτερη ερμηνευτική επιλογή, η ρήτρα παραλείπει οποιαδήποτε αναφορά στα θαλάσσια ρεύματα, διότι η επιρροή τους στις επιδόσεις του πλοίου θεωρείται αναπόφευκτη. Επομένως, επί τη βάση της δεύτερης πιθανής ερμηνείας, η ύπαρξη θαλάσσιων ρευμάτων κατά τη διάρκεια του πλου συνεκτιμάται ανεξαρτήτως ρητής αναφοράς στο λεκτικό της ρήτρας, καθώς λογίζεται ως δεδομένη.

Το στοιχείο (α) της ρήτρας δώδεκα (12) υπό τον τίτλο “Speed and Consumption” αναφέρει εν συνεχεία:

*“Any period during which the Vessel’s speed is deliberately reduced to comply with the Charterers’ orders/requirements (unless slow steaming or eco speed warranties have been given in Appendix A) or for reasons of safety or while navigating within narrow or restricted waters or when assisting a vessel in distress or when saving or attempting to save life or property at sea, shall be excluded from performance calculations”.*

Το δεύτερο εδάφιο του στοιχείου (α) προβαίνει σε μία θεμελιώδη πρόβλεψη, ρυθμίζοντας ρητώς τις περιόδους που εξαιρούνται από την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου, γνωστές ως «εξαιρετέες περίοδοι». Στο σημείο αυτό αναφέρεται συνοπτικά ότι πρόκειται για τα χρονικά διαστήματα που παρόλο που οι επιδόσεις του πλοίου αποκλίνουν από τα συμφωνηθέντα, οι ναυλωτές δεν μπορούν να εγείρουν αξιώσεις προς τούτο<sup>95</sup>.

Εν συνεχεία, στο στοιχείο (β) παρατίθενται τα εξής: *“The Charterers shall have the option of using their preferred weather routing service. The Master shall comply with the reporting procedure of the Charterers’ weather routing service and shall follow routing recommendations from that service provided that the safety of the Vessel and/or cargo is not compromised”.* Σύμφωνα με τις επεξηγηματικές σημειώσεις του NYPE, η εν λόγω πρόβλεψη τίθεται σε συμμόρφωση με την δικαστική απόφαση *“The Hill Harmony”*<sup>96</sup>, κατά την οποία κρίθηκε ότι ο πλοίαρχος διαθέτει καταρχήν το δικαίωμα να αποκλίνει από τη συνήθη διαδρομή για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου, εκτός εάν οι ναυλωτές παράσχουν ρητώς διαφορετικές οδηγίες, όπου τότε οφείλει να τις ακολουθήσει<sup>97</sup>.

<sup>95</sup> Για την θεματική των εξαιρετέων περιόδων βλ. *infra*, σ. 92 επ..

<sup>96</sup> *Whistler International Ltd. V. Kawasaki Kisen Kaisha Lt (The “Hill Harmony”)* [2001] 1 Lloyd’s Rep. 147.

<sup>97</sup> Στην εν λόγω υπόθεση οι ναυλωτές του πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία της εταιρείας routing υπέδειξαν στον πλοίαρχο την πλησιέστερη διαδρομή για την εκτέλεση του πλου. Παρόλα αυτά, ο πλοίαρχος δεν υπάκουσε στις οδηγίες των ναυλωτών και επέλεξε μία πιο ασφαλή -κατά την κρίση του- διαδρομή, η οποία ωστόσο ήταν και πιο χρονοβόρα. Κατ' αποτέλεσμα, οι ναυλωτές αρνήθηκαν να πληρώσουν για το επιπλέον χρονικό διάστημα που χρειάστηκε για την ολοκλήρωση του ταξιδιού και τα επιπλέον έξοδα καυσίμων. Το διαιτητικό δικαστήριο δικαίωσε

Τέλος στο στοιχείο (ε) καθιερώνεται μίας επίσης ιδιαίτερα επιβοηθητική πρόβλεψη για την ταχεία επίλυση διαφορών μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, ειδικώς σε ότι αφορά την αξιολόγηση των περιόδων καλού καιρού:

*“Vessel's deck logs for the period concerned and the matter shall be referred to an independent expert or alternative weather service selected by mutual agreement, whose report shall take Vessel's log data and the Charterers' weather service data into consideration and whose determination shall be final and binding on the parties. The cost of such expert report shall be shared equally.”*

Όπως αναλύεται κατωτέρω<sup>98</sup>, υπάρχουν δύο βασικές πηγές πληροφοριών που λαμβάνονται υπόψη για την εξέταση των καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν κατά τις περιόδους αξιολόγησης των επιδόσεων του πλοίου, το ημερολόγιο του πλοίου και τα δεδομένα που συλλέγουν οι εταιρείες routing. Αμφότερα τα αποδεικτικά μέσα παράσχουν χρήσιμα στοιχεία για την αξιολόγηση του καιρού και εξ αυτού του αξιολογούνται από τα δικαστήρια ως αποδεικτικά μέσα. Ωστόσο, ουκ ολίγες φορές τα συλλεγόμενα αποδεικτικά δεδομένα παρουσιάζουν αποκλίσεις με αποτέλεσμα να προκύπτουν αρκετά ζητήματα, τα οποία μπορούν να καταστήσουν το έργο του δικαστή ιδιαίτερα δυσχερές. Συνεπώς, καθίσταται απολύτως σαφές ότι η συγκεκριμένη πρόβλεψη που επιφυλάσσει το NYPE 2015 συνεπικουρεί στην πρόληψη και αποφυγή επιμέρους διαφωνιών που κατά κανόνα προκύπτουν στο στάδιο επίλυσης των εγερθέντων performance claims.

Συνεπώς, η τελευταία έκδοση του NYPE δίδει τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να ρυθμίσουν με ακρίβεια αρκετά από τα ζητήματα που συχνά προκύπτουν αναφορικά με την ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης κατά την εκτέλεση ενός ναυλοσυμφώνου, γεγονός που ελαχιστοποιεί όσο το δυνατόν περισσότερο τις πιθανότητες για την μετέπειτα έγερση των performance claims.

## **(β) Ναύλωση κατά ταξίδι πλοίων ξηρού φορτίου**

Εξετάζοντας τα διαθέσιμα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα για τη ναύλωση κατά ταξίδι πλοίων ξηρού φορτίου διαφαίνεται ότι δεν υπάρχουν αναφορές στην ταχύτητα ή/ και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης του πλοίου. Αξίζει να σημειωθούν ορισμένα από τα pro-forma

---

τους ναυλωτές, όμως, εν συνεχεία, τα πολιτειακά δικαστήρια τάχθηκαν υπέρ των εκναυλωτών στον πρώτο και δεύτερο βαθμό. Εντέλει, το House of Lords δικαίωσε τους ναυλωτές κρίνοντας ότι η υπόδειξη της διαδρομής συνιστούσε employment order, την οποία οι εκναυλωτές ήταν υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν δυνάμει της employment clause. Κατά την κρίση του δικαστηρίου, ο πλοίαρχος μπορούσε να αρνηθεί την εκτέλεση της οδηγίας των ναυλωτών μόνο εάν υπήρξε αποχρών λόγος προς τούτο, όπως λ.χ. εάν η συμμόρφωση με την οδηγία μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το πλοίο. Μεταξύ άλλων, οι δικαστές Bingham και Hobhouse ανέφεραν τα εξής: *“the choice of ocean route was, in the absence of some overriding factor, a matter of employment of the vessel, her scheduling, her trading so as to exploit her earning capacity (...) So, in the absence of (...) 'navigational or other reasons' for not taking the shortest and quickest route, the master was contractually obliged to take it...”*, βλ. *The "Hill Harmony*, ό.π., σ. 149, 158.

<sup>98</sup> *Infra*, σ. 41 επ..

charterparties που εξετάστηκαν και δεν βρίσκεται κάποιο σχετικό με τις επιδόσεις του πλοίου λεκτικό: GENCON 76<sup>99</sup>, GENCON 1994<sup>100</sup>, GRAINCON<sup>101</sup>, COAL-OREVOYBILL<sup>102</sup>, NANYOZAI 1997<sup>103</sup>. Στα ελάχιστα pro-forma ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι πλοίων ξηρού φορτίου που ευρίσκονται κάποιες γενικές αναφορές στα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και κατανάλωσης πετρελαίου συγκαταλέγονται το NUVOY 84<sup>104</sup> και το CEMENTVOY 2006<sup>105</sup>. Ωστόσο, το λεκτικό που χρησιμοποιείται δεν ομοιάζει με τη μορφή και τα στοιχεία που περιλαμβάνει μία τυπική performance clause<sup>106</sup>. Σε κάθε περίπτωση, το γεγονός ότι στα περισσότερα από τα διαθέσιμα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα δεν ευρίσκεται κάποιο λεκτικό που να προσομοιάζει με το περιεχόμενο της performance clause, δεν αποκλείει από τα μέρη να αναφερθούν στις επιδόσεις του πλοίου είτε στο recap είτε κατόπιν ειδικότερης πρόβλεψης από τα μέρη (δια μέσω κάποιας rider clause).

### **(γ) Χρονονάυλωση δεξαμενόπλοιων**

Η εξέταση των επιμέρους διαθέσιμων προδιατυπωμένων ναυλοσυμφώνων για τη ναύλωση πλοίων ξηρού φορτίου κατέδειξε ότι χρησιμοποιείται ένα παρόμοιο μοτίβο για την περιγραφή της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης. Ωστόσο, για την πληρότητα της μελέτης αξίζει να εξεταστεί και η αντιμετώπιση των performance clauses στα pro-forma charterparties που έχουν διαμορφωθεί ειδικώς για τη ναύλωση δεξαμενόπλοιων.

#### **i. BPTIME3**

Στο BPTIME3 η performance clause προβλέπεται στην ρήτρα 18 υπό τον τίτλο "Performance of Vessel - Speed and Consumption"<sup>107</sup> και αναφέρει μεταξύ άλλων τα εξής:

*"Owners warrant that the Vessel is and shall remain capable of maintaining, throughout the Charter Period, the speeds and bunker consumptions for propulsion described in the Questionnaire under normal working conditions and in moderate weather (which for the purpose of this Clause shall exclude any periods of winds exceeding Force 5 on the Beaufort Scale)"*.

<sup>99</sup> Για την μεταφορά ξηρού φορτίου χωρίς διάκριση.

<sup>100</sup> Για την μεταφορά ξηρού φορτίου χωρίς διάκριση.

<sup>101</sup> Ιδίως για τη μεταφορά σιτηρών.

<sup>102</sup> Ιδίως για τη μεταφορά κάρβουνου και ορυκτών.

<sup>103</sup> Ιδίως για την μεταφορά προϊόντων ξυλείας.

<sup>104</sup> Για την μεταφορά ξηρού φορτίου χωρίς διάκριση.

<sup>105</sup> Ιδίως για τη μεταφορά τσιμέντου.

<sup>106</sup> Στο NUVOY 84 η μόνη σχετική με τις επιδόσεις του πλοίου νίξη γίνεται στο προοίμιο του charterparty (σειρές 2-4): "... the Vessel... shall load the cargo... and carry it with all possible despatch (unless economic speed to conserve fuel expressly agreed)...". Αντίστοιχα, στο CEMENTVOY 2006 απλώς δίδεται η δυνατότητα στο Παράρτημα Α να γίνει καταγραφή της ταχύτητας και της κατανάλωσης του πλοίου όντας φορτωμένο στην ανοιχτή θάλασσα και εντός των λιμένων.

<sup>107</sup> Σειρές 332-340.

Διαφαίνεται, λοιπόν, ότι σε περίπτωση που επιλεγεί η φόρμα του BPTIME3 ως πρότυπο ναυλοσυμφώνου και εφόσον φυσικά δεν υπάρξουν τροποποιήσεις, ο εκναυλωτής υπόσχεται ότι το πλοίο είναι ικανό, όχι μόνο κατά την παράδοση του πλοίου αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης, να διατηρήσει μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου. Επιπλέον, καθιερώνεται ότι η αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου γίνεται εφόσον ο πλους τελείται υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας του πλοίου και σε ήπιες καιρικές συνθήκες. Καθίσταται σαφές ότι η επεξηγηματική πρόταση που προσδιορίζει το απώτατο όριο έντασης του ανέμου είναι ιδιαίτερα επιβοηθητική, καθώς δεν απαιτείται να γίνει κάποια ερμηνεία σχετικά με το τι θεωρείται ήπιος καιρός για τους σκοπούς του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου. Τέλος, άξιο σημείωσης είναι το γεγονός ότι η περιγραφή των επιδόσεων δεν δίδεται κατά προσέγγιση, καθώς δεν ευρίσκεται οιαδήποτε αναφορά της λέξης “about”, επομένως το κατά πόσο θα χορηγηθεί κάποιο περιθώριο απόκλισης εναπόκειται στην ερμηνεία που θα δώσει το δικαστήριο<sup>108</sup>.

## ii. ExxonMobil, Time 2005

Στη φόρμα ExxonMobil 2005 η performance clause ευρίσκεται στην ρήτρα 8. Το λεκτικό είναι αρκετά λεπτομερές, επομένως σημειώνονται μόνο ορισμένα κρίσιμα σημεία:

*“Owner warrants that the Vessel is capable of maintaining, and shall maintain, on all sea passages from sea buoy to sea buoy, a guaranteed average speed of not less than... knots in a laden condition and not less than... knots in a ballast condition (“Warranty Speed”). Speed warranty performance to be excluded for periods of wind conditions exceeding force six (6) on the Beaufort Scale persisting for more than twelve (12) consecutive hours”*<sup>109</sup>.

Η απόδοση των στοιχείων της performance clause με έναν τόσο λεπτομερή τρόπο συνεπικουρεί στη μετέπειτα αποφυγή ζητημάτων αβεβαιότητας, μειώνοντας παράλληλα την ανάγκη διορθωτικής ερμηνείας από τον δικαστή. Τα στοιχεία που αξίζει να υποπέσουν στην προσοχή του αναγνώστη της ρήτρας είναι ότι καθιερώνεται ως υποχρέωση η διατήρηση σε κάθε ταξίδι (“from sea buoy to sea buoy”) συγκεκριμένων κατά προσέγγιση (“average”) επιδόσεων. Επιπλέον, η μόνη περίπτωση που δεν μπορεί να γίνει αξιολόγηση των επιδόσεων είναι όταν για δώδεκα (12) συνεχόμενες ώρες επικρατούσαν συνθήκες ανέμου εντάσεως έξι (6) Beaufort<sup>110</sup>. Θα μπορούσε, επομένως, να λεχθεί ότι πρόκειται για μία ρήτρα που θεμελιώνει ένα αυστηρό καθεστώς για τον εκναυλωτή, ο οποίος καλείται να αποδείξει πως επικρατούσαν δυσμενείς

<sup>108</sup> Σε περίπτωση που υποστηριχθεί ότι υπήρξε παραβίαση της performance clause και εγερθούν underperformance claims.

<sup>109</sup> Σειρές 546-556. Παρόμοιο λεκτικό χρησιμοποιείται και για την περιγραφή της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης στις σειρές 557-567.

<sup>110</sup> Σειρές 551-553: *“Speed warranty performance to be excluded for periods of wind conditions exceeding force six (6) on the Beaufort Scale persisting for more than twelve (12) consecutive hours”*.



καιρικές συνθήκες για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των δώδεκα συνεχόμενων ωρών, προκειμένου να εξαιρεθεί κάποια περίοδος από την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου.

#### **(δ) Ναύλωση κατά ταξίδι δεξαμενόπλοιων**

Όπως απεδείχθη από την εξέταση των προδιατυπωμένων ναυλοσυμφώνων για την ναύλωση κατά ταξίδι πλοίων ξηρού φορτίου, η ύπαρξη των performance clauses είναι σπάνια, αν όχι μηδαμινή. Ωστόσο, αξίζει για την πληρότητα της παρούσας μελέτης να εξεταστούν και ορισμένες φόρμες ναυλοσυμφώνων για τη ναύλωση δεξαμενόπλοιων.

Το πρώτο ναυλοσύμφωνο αυτής της κατηγορίας που εξετάστηκε είναι το BPvoy4. Διατρέχοντας το περιεχόμενό του διαφαίνεται ότι οι συντάκτες του BPvoy4 χορηγούν στα μέρη τη δυνατότητα να προβλέψουν μία συγκεκριμένη ταχύτητα που θα λογίζεται ως “Charter Speed” και μία ως “Maximum Speed”, η οποία αναφέρεται στη μέγιστη ταχύτητα που μπορεί να ζητηθεί από τους ναυλωτές κατά τη διάρκεια του πλου<sup>111</sup>. Εξετάζοντας τη συγκεκριμένη φόρμα ναυλοσυμφώνου διακρίνεται ότι δεν ευρίσκεται κάποιο λεκτικό που να ομοιάζει με το λεκτικό των ως άνω περιγραφόμενων performance clauses. Ωστόσο, υπάρχουν σημεία εντός του κειμένου στα οποία ο ναυλωτής μπορεί να βασιστεί προκειμένου να προβάλλει αξιώσεις παραβίασης της συμφωνηθείσας ταχύτητας. Συγκεκριμένα, η ρήτρα 3.5, σειρές 172-178 αναφέρει τα εξής:

*“If the Vessel fails to maintain Charter Speed... Owners shall... be liable for all loss, damage, cost and expense arising as a direct consequence thereof save to the extent that Owners can prove that such failure was attributable either to adverse weather conditions and sea state or to the requirements for the safe navigation of the Vessel”*

Επομένως, διαφαίνεται ότι η αναφορά του BPvoy4 στην ταχύτητα του πλοίου ομοιάζει - τρόπον τινά- με το σύνηθες περιεχόμενο των performance clauses, καθιερώνοντας ως υποχρέωση τη διατήρηση μίας συγκεκριμένης ταχύτητας, η παραβίαση της οποίας γεννά στο πρόσωπο των ναυλωτών αξιώσεις αποζημίωσης. Ωστόσο, κατόπιν προσεκτικότερης παρατήρησης διαφαίνεται ότι δυνάμει του λεκτικού που χρησιμοποιείται στρέφεται το βάρος απόδειξης των καιρικών συνθηκών. Ενώ, δηλαδή, κατά το συνήθως συμβαίνον ο ναυλωτής καλείται να επικαλεστεί ότι επικρατούσαν καλές καιρικές συνθήκες προκειμένου να ενεργοποιηθεί η δυνατότητα αξιολόγησης των επιδόσεων του πλοίου, εν προκειμένω καλείται ο εκναυλωτής να αποδείξει ότι δεν υπήρχαν ευνοϊκές συνθήκες ώστε να μπορέσει να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης του αντισυμβαλλόμενου του.

---

<sup>111</sup> Μάλιστα, στις περιπτώσεις που οι ναυλωτές αξιώνουν την εκτέλεση του πλου με τη συμφωνηθείσα μέγιστη δυνατή ταχύτητα, ο εκναυλωτής δύναται να αυξήσει το ποσό του ναύλου (ρήτρα 3.4, σειρές 165-171).

Το δεύτερο proforma charterparty ναύλωσης κατά ταξίδι δεξαμενόπλοιων που εξετάστηκε ήταν το ExxonMobil VOY2005. Παρόλα αυτά, δεν ευρίσκεται κάποιο λεκτικό προς περαιτέρω ανάλυση, καθώς η περιγραφή που δίδεται για την ταχύτητα του πλοίου αφορά όλες τις καιρικές συνθήκες (“*SPEED: ...in all weather conditions*”). Για την ακρίβεια, το εν λόγω χωρίο δεν φαίνεται να μπορεί να χαρακτηριστεί ως performance clause, καθώς δεν εισάγει κάποιον όρο σχετικό με τις επιδόσεις του πλοίου. Αρκείται, απλώς, στην περιγραφή της ταχύτητας που έχει το πλοίο εν γένει.

## **II. Η αξιολόγηση της τήρησης της (under)performance clause**

### **1. Οι πηγές άντλησης στοιχείων για την αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου**

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή της παρούσας ανάλυσης, η τήρηση ή μη της underperformance clause έχει ιδιαίτερη σημασία, όχι μόνο όσον αφορά τη νομική θέση των μερών, αλλά και την οικονομική. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, το πρόσωπο που επηρεάζεται περισσότερο είναι ο ναυλωτής, καθώς το ύψος του ναύλου εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τα χαρακτηριστικά και τις ικανότητες που διαθέτει το πλοίο, ενώ παράλληλα, κατά το συνήθως συμβαίνουν τα έξοδα πετρελαίου κίνησης εναποτίθενται σε αυτόν. Κατ’ αποτέλεσμα σε περίπτωση που ο εκναυλωτής δεν τηρήσει την υπόσχεση του, ο ναυλωτής πιθανότατα θα επιδιώξει την χρηματική του ικανοποίηση, κατόπιν έγερσης κάποιου underperformance claim. Εν συνεχεία, εάν ο εκναυλωτής με τη σειρά του αρνηθεί ή αμφισβητήσει την ευθύνη του, η επίλυση της διαφοράς στις αίθουσες των δικαστηρίων είναι πλέον μονόδρομος. Σε μία τέτοια περίπτωση, τα μέρη προκειμένου να στηρίξουν τους ισχυρισμούς τους και να θεμελιώσουν τις επιμέρους αξιώσεις τους, καλούνται να εισφέρουν όλα τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία προς τούτο.

Στις παρακάτω παραγράφους παρουσιάζονται τα πλέον απαραίτητα αποδεικτικά μέσα κατά την εξέταση των performance claims, ενώ καταληκτικά παρατίθεται συνοπτικά μία «νέα γενιά» αποδεικτικών μέσων, τα οποία μπορούν να συνδράμουν στην εξαγωγή δίκαιων και ορθών συμπερασμάτων κατά την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου. Ειδικότερα, δύο είναι τα βασικά αποδεικτικά μέσα επί τη βάση των οποίων τα μέρη αντλούν κρίσιμα δεδομένα προς υπεράσπιση τους: (α) το ημερολόγιο του πλοίου (the ship’s log/ logbook) και (β) τα στοιχεία που παρέχονται στις αναφορές των ανεξάρτητων εταιρειών εμπειρογνομόνων (routing companies). Ίδανικά, τα στοιχεία που προκύπτουν από τις ως άνω αναφερόμενες πηγές αποδεικτικών στοιχείων θα πρέπει να συμπίπτουν, να ομοιάζουν<sup>112</sup>. Ωστόσο, κάτι τέτοιο σπάνια συμβαίνει

---

<sup>112</sup> Βλ. C. Hill, *Maritime Law* (6<sup>th</sup> Edition), Informa Routledge (2014), σ. 176.

στην πράξη καθώς γεννώνται επιμέρους αποδεικτικά ζητήματα και δυσκολίες, γεγονός που κατ' αποτέλεσμα δυσχεραίνει και το έργο του δικάζοντος δικαστή.

### **(α) Το ημερολόγιο πλοίου**

Ένα εκ των βασικών -αν όχι το βασικότερο- αποδεικτικό μέσο το οποίο εισφέρεται στο δικαστήριο είναι το ημερολόγιο του πλοίου, ήτοι το επισημότερο βιβλίο που υποχρεούται να τηρεί κάθε πλοίο<sup>113</sup>. Εντός αυτού εγγράφονται και επικαιροποιούνται ημερησίως από τον πλοίαρχο και το πλήρωμα όλα τα γεγονότα και τα σχετικά με το πλοίο στοιχεία, τα οποία μάλιστα λογίζονται και χρησιμοποιούνται από τις αρμόδιες αρχές ως γνήσια τεκμήρια<sup>114</sup>. Μεταξύ των στοιχείων που εγγράφονται στο ημερολόγιο του πλοίου ευρίσκονται εγγραφές, σημειώσεις, και παρατηρήσεις ως προς τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν κατά τη διάρκεια του πλου, με αποτέλεσμα το ship log να συγκαταλέγεται σχεδόν πάντα στα αποδεικτικά στοιχεία που θα εμφανιστούν στο δικαστήριο, όταν τίθεται προς κρίση η προβλεπόμενη στο ναυλοσύμφωνο performance clause και τα στοιχεία που την συναποτελούν<sup>115</sup>.

Ωστόσο, τα ζητήματα που προκύπτουν γύρω από την ισχύ των στοιχείων του ημερολογίου του πλοίου είναι αρκετά, με κεντρικό πόλο αμφισβήτησης και αντιδικίας την αξιοπιστία των εγγραφών. Ειδικότερα, οι εκναυλωτές προς ενίσχυση και θεμελίωση των επιχειρημάτων τους, ιδίως σχετικά με το ζήτημα των καιρικών συνθηκών, στηρίζονται στις εγγραφές του πλοίαρχου και του πληρώματος στο ημερολόγιο του πλοίου. Με τη σειρά τους, οι ναυλωτές αντιπροβάλλουν ότι οι εγγραφές στα ημερολόγια του πλοίου δεν είναι απολύτως αντιπροσωπευτικές και εξ αυτού του λόγου δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την αξιολόγηση των καιρικών συνθηκών.

Τα υποστηρικτικά της ένστασης επιχειρήματα προβάλλουν, κατά πρώτον, την ανθρωπίνως «αντικειμενική» αδυναμία του πλοίαρχου να διαπιστώσει με γυμνό μάτι επακριβώς τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν και, δευτερευόντως, την «υποκειμενική» αδυναμία

---

<sup>113</sup> Συνηθίζεται και η χρήση της ονομασίας «ημερολόγιο γεφύρας», καθώς το βιβλίο τηρείται στην γέφυρα του πλοίου. Εξ απόψεως ελληνικού δικαίου και συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 46 παρ.1 ΚΑΝΔ, περ. στ', το ημερολόγιον γεφύρας περιλαμβάνεται στα ναυτιλιακά έγγραφα με τα οποία δέον να είναι εφοδιασμένον το εκτελούν πλόας πλοίων, δηλαδή, η τήρηση του συγκεκριμένου εγγράφου αντιμετωπίζεται ρητώς από τον Έλληνα νομοθέτη ως υποχρεωτική. Τα λοιπά ναυτιλιακά έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 46 είναι, μεταξύ άλλων, το έγγραφο εθνικότητας του πλοίου, το πιστοποιητικό καταμετρήσης της χωρητικότητας του πλοίου, τα πιστοποιητικά ασφαλείας, το ημερολόγιο μηχανής και το βιβλίο πετρελαίου.

<sup>114</sup> Καταχωρείται, καταρχήν, οτιδήποτε σχετικό με το ταξίδι που τελεί το πλοίο, (λ.χ. πορείες, δελτία καιρού, καιρικές συνθήκες, κατάσταση θαλάσσης κ.λπ.), όπως και με τις προσεγγίσεις (λ.χ. σημεία κατάπλου - απόπλου, αγκυροβολία, επίσκεψη Αρχών, πλοήγηση, ρυμούλκηση κ.λπ.). Επιπλέον, σημειώνονται οι διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης (λ.χ. έναρξη - λήξη, μέσα και τρόπος τέλεσης της διαδικασίας) καθώς και οποιεσδήποτε άλλες εργασίες (λ.χ. εργασίες συντήρησης του πλοίου) ή συμβάντα που το αφορούν. Όλα αυτά τα στοιχεία του ημερολογίου του πλοίου αξιοποιούνται αποδεικτικά, όχι μόνο κατά την έγερση των performance claims, αλλά και σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, λ.χ. σύγκρουση πλοίων, πρόσκρουση σε εγκαταστάσεις λιμένος, κ.λπ.. Βλ. επίσης Kevin Stephens, *Chartering Terms*, by PPG, σ. 40.

<sup>115</sup> Οι καιρικές συνθήκες αποτελούν ένα στοιχείο που σημειώνεται από τον πλοίαρχο, ενώ οι στροφές που τελεί η έλικα (η προπέλα) –στοιχείο που επίσης μπορεί να συνεκτιμηθεί κατά την αξιολόγηση της ταχύτητας του πλοίου- σημειώνονται από τον μηχανικό του πλοίου.

εγγραφής των πραγματικών συνθηκών που επικρατούν, καθώς ο πλοίαρχος, διατηρώντας μία σχέση επαγγελματικής εξάρτησης με τον εκναυλωτή, ενδέχεται να προσπαθεί δια των εγγραφών να διαφυλάξει εμμέσως τα συμφέροντα του εργοδότη του<sup>116</sup>.

### *ι. «Αντικειμενικές» αδυναμίες αξιολόγησης*

Κατά γενική ομολογία, οι ναυτικοί και ο πλοίαρχος, λόγω της φύσης των εργασιών τους, έχουν συνηθίσει ως μέρος της καθημερινής τους ρουτίνας να μετρούν την ένταση του ανέμου και τις συνθήκες θαλάσσης εμπειρικά, χωρίς τη χρήση ειδικών μέσων μέτρησης<sup>117</sup>. Ο πλοίαρχος δεδομένου ότι οι συνθήκες θαλάσσης είναι, εν τοις πράγμασι, συνάρτηση της έντασης του ανέμου, παρατηρώντας την επιφάνεια της θάλασσας συμπεραίνει και πως θα χαρακτηρίσει στο ημερολόγιο καταστρώματος την ένταση του ανέμου με βάση την κλίμακα Beaufort<sup>118</sup>.

Ωστόσο, η εμπειρική καταγραφή των καιρικών συνθηκών δεν φαίνεται να λογίζεται κατά κρατούσα άποψη πειστική, καθώς κατά καιρούς έχουν προβληθεί διάφορα επιχειρήματα σε βάρος της αξιοπιστίας της. Αρχικά, υποστηρίζεται ότι οι εμπειρικές ενδείξεις που λαμβάνει υπόψη του ο πλοίαρχος, όπως λ.χ. τα κύματα, μπορεί να συγχέονται εκ παραδρομής με τις ενδείξεις άλλων φυσικών φαινομένων, λ.χ. με το φαινόμενο της αποθαλασσίας<sup>119</sup>. Παράλληλα, προβάλλεται ότι η εμπειρική μέτρηση της έντασης του ανέμου δεν μπορεί να θεωρείται απολύτως αξιόπιστη, διότι κατά τη διάρκεια ενός πλου ενδέχεται να επικρατεί συννεφιά, ομίχλη ή έντονη υγρασία, με αποτέλεσμα η παρατήρηση και η καταγραφή της έντασης του ανέμου με γυμνό μάτι να καθίσταται δυσχερής και άρα ευχερώς αμφισβητήσιμη. Το ίδιο επιχειρήμα χρησιμοποιείται και στις περιπτώσεις που η καταγραφή τελείται κατά τη διάρκεια της νύκτας, όπου τα καιρικά φαινόμενα είναι σαφώς πιο δυσδιάκριτα.

Επιπλέον, προβάλλονται ενδοιασμοί σχετικά με τη συχνότητα καταγραφής των καιρικών συνθηκών στο ημερολόγιο του πλοίου. Ειδικότερα, υποστηρίζεται ότι δεν επαρκεί να καταγράφεται μόνο μία φορά την ημέρα η ένταση του ανέμου, διότι κατά αυτόν τον τρόπο δεν αντανακλάται επαρκώς η κατά μέσο όρο ένταση του ανέμου. Εντός μία μέρας, το πλοίο μπορεί να έχει βρεθεί σε διαφορετικά γεωγραφικά μήκη και πλάτη ή σε διαφορετικές θερμοκρασίες

---

<sup>116</sup> Διευκρινίζεται ότι η βιβλιογραφία αναφέρεται εν γένει σε αδυναμίες του πλοίαρχου, επομένως η διάκριση τους σε αντικειμενικές και υποκειμενικές συνιστά απλώς μία άτυπη κατηγοριοποίηση που τελείται στα πλαίσια της παρούσας ανάλυσης.

<sup>117</sup> Χαρακτηρίζονται από την Παγκόσμια Μετεωρολογική Υπηρεσία (WMO) ως εκπαιδευμένοι παρατηρητές των καιρικών συνθηκών. Συγκεκριμένα, η ένταση του ανέμου μπορεί να προσδιοριστεί με γυμνό μάτι, παρατηρώντας την επιφάνεια της θάλασσας και διαβλέποντας την ύπαρξη κυμάτων επ' αυτής. Η κλίση της κορυφής των κυμάτων προς μία ορισμένη κατεύθυνση συνεπικουρεί στον προσδιορισμό της κατεύθυνσης του ανέμου, ενώ η ύπαρξη αφρού στην επιφάνεια της θάλασσας βοηθά στην εξέταση των κυμάτων και του μεγέθους τους, βλ. *B. Williamson*, ό.π., παρ.26.

<sup>118</sup> Βλ. *B. Williamson*, ό.π., παρ.25-26.

<sup>119</sup> Δεν αποκλείεται ο πλοίαρχος εκ παραδρομής να θεωρήσει πως πρόκειται για κύματα που οφείλονται στην ένταση του ανέμου που επικρατεί εκείνη τη στιγμή ή και το αντίθετο, και άρα η κλίμακα Beaufort που θα καταγράψει στο ημερολόγιο του καταστρώματος να μην αντιστοιχεί στις επικρατούσες καιρικές συνθήκες.

θαλάσσης, με αποτέλεσμα να απαιτείται η λήψη περισσότερων δειγμάτων για τη διαμόρφωση της κατά μέσο όρο ημερήσιας έντασης του ανέμου<sup>120</sup>.

Η τελευταία ένσταση που διατυπώνεται, αφορά κυρίως την αποδεικτική αξία και χρησιμότητα των εγγραφών στα ημερολόγια του πλοίου. Ειδικότερα, ο πλοίαρχος προβαίνει συνήθως σε μία περιγραφή των καιρικών συνθηκών, χωρίς απαιτητά να αναφέρεται στην ένταση του ανέμου με όρους που χρησιμοποιούνται από κάποια διεθνώς αναγνωρισμένη κλίμακα μέτρησης (π.χ. με αναφορά σε όρους που αναφέρονται στον Πίνακα 3700). Η ορολογία που συναντάται είναι κυρίως περιγραφική, καθώς χρησιμοποιούνται χαρακτηρισμοί όπως ομαλή, ελαφριά, μέτρια ή ανώμαλη θάλασσα κ.λπ., ενώ σπανίως ευρίσκονται σημειώσεις και ειδικές συντομογραφίες για την περιγραφή της κατάστασης της θάλασσας<sup>121</sup>.

## ii. «Υποκειμενικές» αδυναμίες αξιολόγησης

Η «υποκειμενική» αδυναμία καταγραφής των πραγματικών συνθηκών που επικρατούν δεν επιδέχεται ιδιαίτερης ανάλυσης. Επί της ουσίας, η κύρια μομφή που προβάλλεται είναι ότι οι εγγραφές του πλοίαρχου και του πληρώματος δεν αποκλείεται να είναι κατευθυνόμενες από τα συμφέροντα του εργοδότη εκναυλωτή. Είναι προφανές πως η καταγραφή δυσμενέστερων καιρικών συνθηκών εξυπηρετεί προδήλως τα συμφέροντα του εκναυλωτή, καθώς σε δεύτερο επίπεδο διανοίγεται η δυνατότητα να επικαλεστεί την αδυναμία αξιολόγησης της επίδοσης του πλοίου.

Σημειώνεται ότι η παραπάνω αμφισβήτηση προβάλλεται, όχι μόνο από τους αντισυμβαλλόμενους ναυλωτές, αλλά και από τα αγγλικά διαιτητικά δικαστήρια. Πολλές φορές μάλιστα δε διστάζουν να εκφραστούν και με μη κολακευτικά σχόλια σχετικά με τις εγγραφές του πλοίαρχου στο ημερολόγιο του πλοίου, δίδοντας εν συνεχεία προτεραιότητα στα στοιχεία των εταιρειών routing για τη διαμόρφωση της δικανικής τους πεποίθησης<sup>122</sup>. Ενδεικτικά, στην υπόθεση 4/12<sup>123</sup> παρατηρήθηκαν αρκετές αποκλίσεις μεταξύ των εγγραφών του ημερολογίου του πλοίου και των στοιχείων που ευρίσκονταν στις αναφορές του εμπειρογνώμωνων<sup>124</sup>. Το διαιτητικό δικαστήριο έκρινε ότι σύμφωνα με την εμπειρία του αλλά και την κοινή λογική, ο

<sup>120</sup> Βλ. Μ. Κωνσταντινίδης, ό.π., σ. 237.

<sup>121</sup> Αξιοσημείωτο είναι ότι ο ίδιος ο Πίνακας 3700 (“Sea State”) της Παγκόσμιας Μετεωρολογικής Υπηρεσίας (WMO) διευκρινίζει ότι ο παρατηρητής οφείλει να δίδει προτεραιότητα, σε πρώτο επίπεδο, στην περιγραφή των καιρικών συνθηκών, άρα στην περιγραφική ορολογία που έχει χρησιμοποιηθεί: “While priority shall be given to the descriptive terms, these height values may be used for guidance by the observer when reporting the total state of agitation of the sea resulting from various factors such as wind, swell, currents, angle between swell and wind, etc.”.

<sup>122</sup> Αντίθετα, τα αμερικανικά διαιτητικά δικαστήρια κατά κανόνα βασίζονται περισσότερο στα δεδομένα του ημερολογίου του πλοίου, σε σχέση με τα στοιχεία που παρέχουν οι εταιρείες routing. Ωστόσο, έχουν υπάρξει και νομολογιακές περιπτώσεις που προτιμήθηκαν οι αναφορές των εταιρειών routing, καθώς κρίθηκαν περισσότερο αξιόπιστες και ακέραιες σε σχέση με τις εγγραφές του πλοίαρχου και του πληρώματος στο πλοίο, βλ. “The United Bounty”, SMA 2040 (Arb. at N.Y. 1984).

<sup>123</sup> London Arbitration 4/2012, 854 LMLN.

<sup>124</sup> Εν προκειμένω, χρέη εμπειρογνώμονα τέλεσε το Μετεωρολογικό Ινστιτούτο της Δανίας (“DMI”).

πλοίαρχος κατέγραφε καταφανώς αυξημένη την ένταση του ανέμου και έτσι προτίμησε να λάβει υπόψη του τις πληροφορίες που είχαν παράσχει οι εμπειρογνώμονες<sup>125</sup>. Κατά παρόμοιο τρόπο στην απόφαση 4/11<sup>126</sup> το δικαστήριο διαπίστωσε ότι οι εγγραφές του πλοίαρχου στο ημερολόγιο του πλοίου ήταν «ασυνήθιστα λεπτομερείς», αφήνοντας εν τω μεταξύ να εννοηθεί πως υπήρξε εκ των υστέρων αλλοίωση τους, επιλέγοντας παράλληλα να μη στηριχθεί σε αυτά.

Οι παραπάνω ενστάσεις σχετικά με την αξιοπιστία των εγγραφών του πλοίαρχου στο ημερολόγιο του πλοίου μπορούν να χαρακτηριστούν ως ευλόγως προβληθείσες, καθώς η ίδια η πρακτική έχει αποδείξει ότι μία εσκεμμένη αλλοίωση είναι απολύτως δυνατή. Ωστόσο, σε καμία περίπτωση δεν προβάλλεται ως λύση ο ολοκληρωτικός αποκλεισμός τους από την κατηγορία των αποδεικτικών στοιχείων που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση των performance claims. Άλλωστε, δυνάμει της τεχνολογικής εξέλιξης καθίσταται πλέον πρακτικά δύσκολο να υπάρξουν ψευδείς εγγραφές χωρίς να γίνει αντιληπτό<sup>127</sup>.

### **(β) Η λύση των routing companies ως αποδεικτικό μέσο**

Η δεύτερη μεγάλη πηγή αποδεικτικών στοιχείων κατά την αξιολόγηση ενός performance claim είναι οι αναφορές που καταρτίζουν οι εταιρείες εμπειρογνομένων. Ειδικότερα, οι εταιρείες routing περιλαμβάνουν στις υπηρεσίες τους τη μέτρηση, την καταγραφή και την αξιολόγηση των καιρικών συνθηκών που επικρατούν κατά τη διάρκεια του πλου, την υπόδειξη της συντομότερης και ασφαλέστερης διαδρομής για την εκτέλεση του πλου (optimum ship routing)<sup>128</sup>, ενώ δυνάμει της τεχνολογικής εξέλιξης ορισμένες από αυτές έχουν εντάξει στις δραστηριότητες τους την παροχή ειδικών υπηρεσιών παρακολούθησης της απόδοσης του πλοίου (vessel performance analysis)<sup>129</sup>. Παρακάτω γίνεται μία σύντομη αναφορά στις υπηρεσίες μέτρησης των καιρικών συνθηκών και παρακολούθησης της απόδοσης του πλοίου, οι οποίες μπορούν να αποδειχθούν ιδιαίτερα χρήσιμες κατά την αξιολόγηση της τήρησης των όρων μίας performance clause.

---

<sup>125</sup> Οι διαιτητές μάλιστα απαξίωσαν τις εγγραφές του πλοίαρχου με έναν ιδιαίτερα αιχμηρό τρόπο αναφέροντας χαρακτηριστικά το εξής: “log entries are at time made with half an eye on the charter warranties”, βλ. 4/2012, ό.π., σ. 2.

<sup>126</sup> London Arbitration 4/2011, 826 LMLN.

<sup>127</sup> Πράγματι, παλαιότερα τα ημερολόγια του πλοίου ήταν σχεδόν τα μόνα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία και εν τω μεταξύ αμάχητα, αφού ουσιώδη στοιχεία όπως η πραγματική θέση του πλοίου ή οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες ήταν γνώστες μόνο στους επιβαίνοντες το πλοίο. Κατά συνέπεια, οι ισχυρισμοί του πλοίαρχου και του πληρώματος δεν μπορούσαν να αμφισβητηθούν με απτά επιχειρήματα. Ωστόσο, νέες τεχνολογίες, όπως τα συστήματα εντοπισμού γεωγραφικής θέσης (GPS), σε συνδυασμό με τις όλο και πιο ακριβείς καιρικές προβλέψεις, μπορούν να δώσουν μία ξεκάθαρη εικόνα ως προς τις καιρικές συνθήκες που αντιμετώπιζε το πλοίο σε οποιοδήποτε στάδιο του πλου και φυσικά να προβληθούν προς αμφισβήτηση του περιεχομένου του ημερολογίου του πλοίου.

<sup>128</sup> Συγκεκριμένα, ζητείται η υπόδειξη της βέλτιστης διαδρομής (‘optimum route’), με βάση τον εκάστοτε λιμένα απόπλου και κατάπλου, τις υφιστάμενες μετεωρολογικές προβλέψεις, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου, τα θαλάσσια ρεύματα, όπως και τις ειδικές απαιτήσεις που μπορεί να έχει το εκάστοτε φορτίο. Σκοπός είναι, μεταξύ άλλων, η αποφυγή διακινδύνευσης του πλοίου ή του φορτίου, η ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης πετρελαίου και η εκτέλεση του πλου στον συντομότερο δυνατό χρόνο.

<sup>129</sup> Βλ. *infra*, σ. 47 επ..

Ειδικότερα, οι εταιρείες εμπειρογνομόνων τελούν, κατόπιν ειδικών μετρήσεων, προβλέψεις για την ένταση και την κατεύθυνση του ανέμου, για τις συνθήκες θαλάσσης και τα θαλάσσια ρεύματα<sup>130</sup>. Η μέτρηση που τελείται για την διαμόρφωση των τελικών συμπερασμάτων δεν είναι εμπειρική, τουναντίον, πραγματοποιείται μία πιο επιστημονική προσέγγιση συνεκτιμώντας στοιχεία όπως η καταγεγραμμένη περιοδικότητα των καιρικών φαινομένων, τα καταγεγραμμένα θαλάσσια ρεύματα, τυχόν αιφνίδια φυσικά φαινόμενα, σε συνδυασμό με τα στοιχεία που έχει καταγράψει και ο πλοίαρχος στο ημερολόγιο του πλοίου. Ακριβώς στη βάση αυτής της επιστημονικής μέτρησης που τελείται, στηρίζουν οι ναυλωτές τα προβληθέντα επιχειρήματά τους, αναφορικά με την αναγκαιότητα αντιμετώπισης των στοιχείων που συλλέγουν οι εταιρείες εμπειρογνομόνων ως υπέρτερης αποδεικτικής ισχύος εν συγκρίσει με τα στοιχεία που ευρίσκονται στο ημερολόγιο του πλοίου.

### **(γ) Η πρόβλεψη αποδεικτικών ρητρών και η αντιμετώπιση τους**

Στις περιπτώσεις που η έγερση κάποιου performance claim ακολουθήσει τη δικαστική οδό, το συνήθως συμβαίνουν είναι οι εκναυλωτές να στηρίζονται αποδεικτικά στις εγγραφές του πλοίαρχου στο ημερολόγιο του πλοίου, ενώ οι ναυλωτές στα στοιχεία και τις αναφορές των εταιρειών εμπειρογνομόνων. Το δικαστήριο με τη σειρά του δύναται να εκτιμήσει ελεύθερα όλα τα εισφερόμενα από τους διαδίκους αποδεικτικά στοιχεία και κατά την κρίση του να επιλέξει ποιο θα υπερισχύσει.

Παρόλα ταύτα, δεν αποκλείεται εντός του ναυλοσυμφώνου να εμπεριέχεται και μία αποδεικτική συμφωνία, σύμφωνα με την οποία λ.χ. τα συμπεράσματα των εταιρειών εμπειρογνομόνων θα είναι δεσμευτικά για τα μέρη. Ενδέχεται, δηλαδή, το λεκτικό της performance clause να είναι τέτοιο ώστε η ετυμηγορία των εταιρειών routing να είναι δεσμευτική και τελεσίδικη για τα μέρη<sup>131</sup>. Τέτοιες προβλέψεις συναντώνται συνήθως σε περιπτώσεις διαπραγματευτικής ανισότητας, όπου το διαπραγματευτικά ισχυρότερο μέρος υποδεικνύει εκ των προτέρων τα αποδεικτικά μέσα που θα υπερισχύουν.

Καταληκτικά, σημειώνεται ότι τέτοιου είδους αποδεικτικές ρήτρες χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής κατά την σύνταξη τους, προκειμένου να επιτευχθεί το «επιθυμητό» αποτέλεσμα, ως προς το ποιο αποδεικτικό μέσο θα υπερέχει σε επίπεδο επίλυσης διαφορών. Η αναγκαιότητα ορθού προσδιορισμού των όρων που προβλέπουν τη δεσμευτική υπεροχή της ετυμηγορίας των routing companies έναντι των ship logs (είτε και το αντίθετο), επιβεβαιώνεται και από την δικαστική πρακτική. Ενδεικτικά, σύμφωνα με την κρίση των διαιτητών στην απόφαση 21/04<sup>132</sup>,

<sup>130</sup> Οι καιρικές προβλέψεις μπορεί να αναφέρονται στις ριπές ανέμου, στο ύψος και την κατεύθυνση των κυμάτων προκαλούμενων είτε από τους πνέοντες τοπικούς ανέμους είτε την αποθαλασσία, στα θαλάσσια ρεύματα, σε αιφνίδια φυσικά φαινόμενα κ.α.

<sup>131</sup> Βλ. *Μ. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 238.

<sup>132</sup> London Arbitration 21/2004, LMLN 648.

το παρακάτω λεκτικό δεν μπορούσε να αποτελέσει βάση θεμελίωσης της υπεροχής της ετυμηγορίας της εταιρείας routing: “.. *In the event of a dispute over an apparent performance, data supplied by Oceanroutes shall be taken as binding on both parties*”. Το δικαστήριο έκρινε ότι το συγκεκριμένο λεκτικό υποδεικνύει απλώς την υπεροχή των στοιχείων και δεδομένων που θα χρησιμοποιούσε η εταιρεία “Oceanroutes” (εξού και η αναφορά σε “data”), αποκλείοντας το ενδεχόμενο αποδεικτικής υπεροχής της τελικής αναφοράς και των μεθόδων υπολογισμού της. Κατά τη σκέψη του δικαστηρίου, εάν τα μέρη είχαν αποβλέψει στην αποδεικτική υπεροχή και των τελικών συμπερασμάτων της εταιρείας routing, θα είχαν επιδιώξει τη χρήση ενός πιο ξεκάθਾਰου λεκτικού δυνάμει του οποίου θα προέκυπτε η βούληση τους προς τούτο.

#### **(δ) Λοιπά αποδεικτικά στοιχεία και νέες εξελίξεις**

Όπως προαναφέρθηκε η τεχνολογική εξέλιξη έχει διευρύνει ιδιαίτερα το φάσμα των παρεχόμενων υπηρεσιών, τις οποίες τα μέρη είναι ελεύθερα να αξιοποιήσουν είτε προληπτικά είτε κατασταλτικά για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που δύνανται να προκύψουν κατά την εξέταση μίας performance clause. Συνεπώς, για την πληρότητα της παρούσας μελέτης δεν θα μπορούσε να ελλείπει μία σύντομη αναφορά σε αυτές.

#### ***i. Hindcast modeling***

Στο πεδίο εξέτασης των καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα που αξιολογείται το performance του πλοίου συναντάται η υπηρεσία του hindcast modeling, δηλαδή, η μοντελοποίηση επί τη βάσει παρελθόντων στοιχείων. Στην ουσία παρέχεται μία απεικόνιση των καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν κατά τις κρίσιμες περιόδους που εξετάζονται, κατόπιν αξιοποίησης όλων των διαθέσιμων πληροφοριών και στοιχείων που υπάρχουν για τον άνεμο, τις θαλάσσιες συνθήκες και τα θαλάσσια ρεύματα. Κατ’ αποτέλεσμα, παρέχεται η δυνατότητα επανεξέτασης του πλου με τη μορφή της εικονικής προσομοίωσης, αντλώντας επιπλέον αποδεικτικά στοιχεία. Παράλληλα, η δυνατότητα μοντελοποίησης μπορεί να συμβάλλει στη διαμόρφωση ορθότερων δικαστικών κρίσεων, καθώς αποδίδονται με έναν πιο κατανοητό τρόπο όλα τα τεχνικά και εξειδικευμένα στοιχεία που παρατίθενται με τεχνική ορολογία στα κείμενα των αναφορών.

#### ***ii. Vessel Performance Analysis / Performance Monitoring***

Μία ακόμη νέα υπηρεσία, απολύτως συνυφασμένη με τα ζητήματα που εγείρονται με αφορμή μία performance clause, είναι οι υπηρεσίες παρακολούθησης και ανάλυσης της απόδοσης του πλοίου (Vessel Performance Analysis/ Performance Monitoring). Πρόκειται για μία υπηρεσία δυνάμει της οποίας ο εκναυλωτής ή/ και ο ναυλωτής μπορούν να λαμβάνουν καθημερινά αναλύσεις ως προς την ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου του



συγκεκριμένου πλοίου, με βάση τους όρους του charterparty και των υφιστάμενων, ανά ημέρα, καιρικών συνθηκών. Επιπλέον, μπορεί να συμφωνηθεί η παροχή ακόμα πιο εξειδικευμένων υπηρεσιών, όπως η παροχή σχετικών ειδοποιήσεων προς τον εκναυλωτή ή τον ναυλωτή, οποτεδήποτε το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου παρουσιάζει χαμηλή απόδοση σε σχέση με τα συμφωνηθέντα στο ναυλοσύμφωνο και με βάση τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν. Πρόκειται για μία δυνατότητα η οποία μπορεί να αποδειχθεί ιδιαίτερος επιβοηθητική, όχι μόνο για τα συμβαλλόμενα μέρη<sup>133</sup>, αλλά και για το ίδιο το δικάζον δικαστήριο, εφόσον οι εν λόγω ειδοποιήσεις αξιολογηθούν αποδεικτικά<sup>134</sup>. Μία ακόμη δυνατότητα στα πλαίσια του vessel performance analysis είναι η κατάρτιση κατά το τέλος κάθε ταξιδιού μίας πλήρους αναφοράς για την επίδοση του πλοίου (“voyage performance evaluation report”), η οποία προσφέρει μια λεπτομερέστερη και συνολική εικόνα, βοηθώντας έτσι στη διαμόρφωση ενός αξιόπιστου συμπεράσματος, για το αν εντέλει υπήρξε performance ή underperformance του πλοίου ως προς τα υποσχεθέντα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου<sup>135</sup>.

Με λίγα λόγια, η τεχνολογική εξέλιξη συνδράμει στην εισαγωγή σύγχρονων υπηρεσιών, δυνάμει των οποίων μπορούν να συλλεχθούν στοιχεία εξαιρετικής σημασίας, με ακρίβεια και λεπτομερή ανάλυση, εξασφαλίζοντας τη διαμόρφωση μίας ασφαλούς τελικής κρίσης. Σε κάθε περίπτωση, δεν παύει να πρόκειται για μία δυνητική επιλογή, όπου τα μέρη θα πρέπει να έχουν ζητήσει εκ των προτέρων την παροχή των παραπάνω υπηρεσιών, έχοντας αναλάβει φυσικά και το αντίστοιχο οικονομικό κόστος, προκειμένου μετέπειτα να μπορέσουν να εμπλουτίσουν αποδεικτικά τους ισχυρισμούς τους.

## **2. Το στάδιο υπολογισμού της επίδοσης του πλοίου**

### **(α) Εντοπισμός των περιόδων καλού καιρού και επιμέρους ζητήματα**

Όπως αναλύθηκε παραπάνω, κατά τη συνήθη διατύπωση μίας performance clause ο εκναυλωτής υπόσχεται για την κατά προσέγγιση ταχύτητα ή/ και κατανάλωση καυσίμου του πλοίου, υπό την αίρεση ότι επικρατούν συνθήκες καλού καιρού (“under good weather

---

<sup>133</sup> Από τη μία, ο εκναυλωτής, εφόσον λάβει γνώση της χαμηλής απόδοσης του πλοίου, δύναται να προβεί στην λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων προς συμμόρφωση με τη δοθείσα υπόσχεση, προκειμένου να αποφύγει τυχόν μελλοντικές διενέξεις με τους ναυλωτές. Με τη σειρά τους, οι ναυλωτές, λαμβάνοντας άμεση γνώση των αποκλίσεων, έχουν τη δυνατότητα να ενεργοποιήσουν εγκαίρως τα δικαιώματά τους εκ του ναυλοσυμφώνου, διαφυλάσσοντας με αυτόν τον τρόπο τα συμφέροντά τους (λ.χ. προβολή αξιώσεων αποζημίωσης ή μείωσης του ναύλου).

<sup>134</sup> Προκειμένου λ.χ. να θεμελιωθεί ότι παρά την ενημέρωση οι εκναυλωτές δεν προέβησαν στις δέουσες πράξεις ή παραλείψεις προς συμμόρφωση στις προβλέψεις της performance clause.

<sup>135</sup> Για την κατάρτιση της συγκεκριμένης αναφοράς συνεκτιμώνται διάφοροι παράγοντες, όπως οι όροι του ναυλοσυμφώνου, η πραγματική ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου, οι περίοδοι που το πλοίο εκτέλεσε τους πλόες υπό έρμα, οι περίοδοι που ήταν πλήρως φορτωμένο, η ένταση του ανέμου, τα θαλάσσια ρεύματα και η αποθαλασσία. Σημειώνεται πως οι επιδόσεις του πλοίου κατά τη διάρκεια των “καλών καιρικών συνθηκών”, όπως καθορίζονται στη συμφωνία εξετάζονται ξεχωριστά.

conditions”). Κατ’ αποτέλεσμα, απαραίτητη προϋπόθεση για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του εκναυλωτή με τη δοθείσα υπόσχεση, είναι η εξεύρεση των περιόδων καλού καιρού και η εκτίμηση των επιδόσεων του πλοίου κατά τη διάρκεια αυτών.

Αρχικά, θα εξεταστεί το λεκτικό της performance clause για την περίπτωση που ορίζεται τι θεωρείται «περίοδος καλού καιρού» για τους σκοπούς της σύμβασης. Εφόσον προσδιοριστούν τα καιρικά φαινόμενα που εμπίπτουν στην έννοια του «καλού καιρού», εν συνεχεία εξετάζεται κατά πόσο το πλοίο αντιμετώπισε τέτοιες συνθήκες κατά τη διάρκεια των πλόων, επί τη βάση των διαθέσιμων αποδεικτικών στοιχείων.

Όλες οι παραπάνω ενέργειες θεωρούνται θεμελιώδεις για την ορθή εξέταση και αξιολόγηση της τήρησης μίας performance clause, οι οποίες μάλιστα πολλές φορές επαναλαμβάνονται ή επανεξετάζονται και από τα ίδια τα δικαστήρια κατά την εκδίκαση σχετικών υποθέσεων, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, όπως έχουν εισφερθεί από τα διάδικα μέρη. Ωστόσο, γύρω από την προβληματική του εντοπισμού των περιόδων καλών καιρικών συνθηκών, εμμένουν ορισμένες «γκρίζες» ζώνες για τις οποίες δεν έχει δοθεί μονοσήμαντη απάντηση και οι οποίες παρουσιάζονται κατωτέρω.

#### ***i. Προσδιορισμός της ελάχιστης περιόδου καλών καιρικών συνθηκών***

Στην πλειονότητα των περιπτώσεων το κείμενο του ναυλοσυμφώνου θα αναφέρει την προϋπόθεση ύπαρξης καλών καιρικών συνθηκών, δίχως ωστόσο να διευκρινίζεται η έκταση της περιόδου αυτής. Κατ’ αποτέλεσμα, γεννάται το ερώτημα εάν υπάρχει κάποιο minimum χρονικό διάστημα εκτέλεσης του πλου υπό συνθήκες καλού καιρού ή εάν ακόμα και μία μικρή χρονική περίοδος κρίνεται αρκετή για την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου. Η παρακάτω ανάλυση αναδεικνύει ότι δεν έχει διαμορφωθεί ακόμα κάποια ευρέως αποδεκτή απάντηση.

Σύμφωνα με την παλαιότερη και πλέον εγκαταληφθείσα άποψη, υπάρχει ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο πρέπει να ταξιδεύει υπό συνθήκες καλού καιρού, ώστε να ενεργοποιηθεί η δυνατότητα αξιολόγησης των επιδόσεων του. Ειδικότερα, υπό αυτή την προσέγγιση, το πλοίο θα πρέπει να ταξιδεύει τουλάχιστον για εικοσιτέσσερις (24) συνεχόμενες ώρες ή «από μεσημέρι σε μεσημέρι»<sup>136</sup>, προκειμένου να θεωρηθεί ότι υπήρξαν περίοδοι καλού καιρού.

Η παραπάνω αυστηρή προσέγγιση υποστηρίχθηκε από τα διαιτητικά δικαστήρια του Λονδίνου στην υπόθεση που μετέπειτα κατόπιν έφεσης εισήχθη στα πολιτειακά δικαστήρια, γνωστή κι ως “*Ocean Virgo*”<sup>137</sup>. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον δικαστή Teare οι διαιτητές έσφαλλαν νομικά, ορίζοντας εν τοις πράγμασι μονομερώς ως ελάχιστο απαραίτητο χρονικό

<sup>136</sup> Πρόκειται για τρόπο που μετράται η μέρα στα ημερολόγια του πλοίου (noon to noon).

<sup>137</sup> *Polaris Shipping Co. Ltd v Sinoriches Enterprises Co. Ltd (The "Ocean Virgo")* [2015] EWHC 3405 (Comm), 1 Lloyd’s Rep Plus 101.

διάστημα κατά το οποίο επικρατούν καλές καιρικές συνθήκες τις εικοσιτέσσερις (24) ώρες<sup>138</sup>, καθώς δεν υπήρχε κάποιο λεκτικό στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου που μπορούσε να οδηγήσει σε μία τέτοια ερμηνεία<sup>139</sup>. Βέβαια, παρόλο που με την παραπάνω απόφαση διευκρινίστηκε ότι δεν απαιτείται να υπάρχει ένα τόσο μεγάλο και συνεχόμενο χρονικό διάστημα καλών καιρικών συνθηκών<sup>140</sup>, το δικαστήριο δεν «αντιπρότεινε» κάποια εναλλακτική επιλογή, ούτε όρισε ποιο είναι εντέλει το ελάχιστο χρονικό διάστημα που απαιτείται, με αποτέλεσμα να παραμένει αναπάντητο το εν λόγω ερώτημα<sup>141</sup>.

Αξίζει να σημειωθεί πάντως πως εξ απόψεως ναυτιλιακής πρακτικής ακόμα και αρκετά σύντομες περίοδοι καλών καιρικών συνθηκών επαρκούν για την στοιχειοθέτηση ενός performance claim. Επιπλέον, έχει υποστηριχθεί κυρίως από μη νομικούς του ναυτιλιακού κλάδου ότι η πρακτική και η νομική προσέγγιση επί του ζητήματος δεν μπορούν να ευθυγραμμιστούν. Αναφέρονται κριτικά στην «τυφλή» νομική προσέγγιση, η οποία δεν φαίνεται κατά την άποψη τους να συνεκτιμά την πολυπλοκότητα της κατάστασης και τη δυσκολία εξεύρεσης μίας συνεχόμενης περιόδου που οι καιρικές συνθήκες θα είναι επακριβώς σύμφωνες με τις ορισθείσες καιρικές συνθήκες στην performance clause<sup>142</sup>.

Καταληκτικά, για την πληρότητα της παρούσας έρευνας αξίζει να αναφερθεί και η προσέγγιση της θεωρίας ως προς το παρόν ζήτημα. Ειδικότερα, προκειμένου να διασωθεί το performance claim ή έστω η δυνατότητα προβολής του και στις περιπτώσεις που οι περίοδοι καλών καιρικών συνθηκών είναι αρκετά περιορισμένες, προτείνεται η αναζήτηση περαιτέρω στοιχείων και κριτηρίων που μπορούν να συνεκτιμηθούν, ώστε να υπάρξει μία ασφαλής κρίση για τις επιδόσεις του πλοίου<sup>143</sup>.

Συγκεκριμένα, προτείνεται η παράλληλη συνεκτίμηση των εξής στοιχείων<sup>144</sup>: (α) ο συνολικός χρόνος της ναύλωσης, (β) η συνολική διάρκεια κάθε ταξιδιού, καθώς το πλοίο μπορεί

---

<sup>138</sup> Σημειώνεται ότι οι διαιτητές έκριναν πως δύο περίοδοι δεκατεσσάρων (14) και δεκαέξι (16) συνεχόμενων ωρών αντίστοιχα που επικρατούσαν καλές καιρικές συνθήκες δεν αποτελούσαν επαρκές κριτήριο: “*inadmissible as it comprises only fourteen (14) hours whereas an admissible ‘Good Weather’ day is to be 24 hours or alternatively the period from noon to successive noon*”. Παρόμοιο λεκτικό εμφανίζεται και κατά την εξέταση της δεύτερης περιόδου των δεκαέξι (16) συνεχόμενων ωρών.

<sup>139</sup> “*In my judgment Miss Paruk has correctly identified an error of law by the arbitrator when he directed himself that an admissible period of good weather must be a period of 24 consecutive hours running from noon to noon. The charterparty merely referred to “good weather”. There are no words in the charterparty which justify construing good weather as meaning good weather days of 24 hours from noon to noon*”, βλ. “*Ocean Virgo*”, ό.π., σ. 101, σκέψη 18.

<sup>140</sup> Εφόσον δεν υπάρχει κάποια διαφορετική πρόβλεψη προς τούτο στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου.

<sup>141</sup> Κατά καιρούς έχουν προταθεί ως ελάχιστο χρονικό διάστημα οι δώδεκα (12) συνεχόμενες ώρες.

<sup>142</sup> Βλ. *N. Paines, G. Harris, R. Stretch*, ό.π., σ. 7.

<sup>143</sup> Βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 232 και *B. Williamson*, ό.π., παρ. 9-11.

<sup>144</sup> Είναι προφανές πως τα συγκεκριμένα στοιχεία μπορούν να συνεκτιμηθούν σε κάθε περίπτωση, ήτοι ακόμη και στις περιπτώσεις που χρονικό διάστημα καλών καιρικών συνθηκών ήταν αρκετό. Σκοπός είναι να διαμορφωθεί ένα επαρκές δείγμα των περιόδων καλού καιρού, προκειμένου μετέπειτα να καταστεί δυνατή μια πιο αντικειμενική αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου. Επομένως, η συλλογή των παραπάνω στοιχείων καθίσταται εν γένει επιβοηθητική.

να έχει εκτελέσει αρκετά ταξίδια μεν, τα οποία όμως είναι σχετικά σύντομα, με αποτέλεσμα να μειώνονται οι πιθανότητες εξεύρεσης επαρκών –χρονικά- περιόδων καλού καιρού για τη διαμόρφωση ασφαλών συμπερασμάτων ως προς την επίδοση του πλοίου, (γ) η συνολική απόσταση που καλύπτεται, είτε καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης, είτε ανά ταξίδι, (δ) οι γενικότερες συνθήκες του καιρού και της θάλασσας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, (ε) η απόσταση που καλύφθηκε κατά την περίοδο καλών καιρικών συνθηκών, καθώς εάν προκύπτουν αποκλίσεις μεταξύ των αποστάσεων, δίδεται χώρος προς αμφισβήτηση της αξιοπιστίας των στοιχείων, (στ) ο αριθμός και η συχνότητα των περιόδων κατά τις οποίες επικρατούν οι συνθήκες καιρού που περιγράφει η ρήτρα, (ζ) η ολίσθηση του πλοίου<sup>145</sup> όπως καταγράφηκε σε καθημερινή βάση και για το ταξίδι συνολικά και (η) τα δεδομένα σχετικά με μηχανή του πλοίου.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι παρατηρείται μία προσπάθεια εκ μέρους της θεωρίας να μετατοπίσει εν γένει το βάρος και σε άλλα κριτήρια πέραν των περιόδων καλών καιρικών συνθηκών. Αποτελεί γεγονός ότι ενισχύοντας τη σημασία κι άλλων στοιχείων κατά την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου, οι ναυλωτές δεν θα αποστερούνται τη δυνατότητα έγερσης αξιώσεων εκ της παραβίασης της performance clause, καθώς η ύπαρξη ελάχιστων περιόδων καλών καιρικών συνθηκών δεν θα αποτελεί τροχοπέδη.

Συνοπτικά, ο εντοπισμός μεγάλων διαστημάτων καλών καιρικών συνθηκών κατά τη διάρκεια της ναύλωσης εξακολουθεί να λογίζεται ως ιδανικός, καθώς αυξάνονται οι πιθανότητες διαμόρφωσης μίας ασφαλούς, δίκαιης και όσο το δυνατόν περισσότερο αντικειμενικής τελικής κρίσης. Το συλλεγόν αποδεικτικό υλικό προς εξέταση είναι σαφώς μεγαλύτερο, το πλοίο διαθέτει μία επαρκή χρονική περίοδο προκειμένου να αναδείξει τις δυνατότητες επίδοσης ως προς την ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου, ενώ κατ' αποτέλεσμα αυξάνονται οι πιθανότητες διαμόρφωσης συμπερασμάτων που ανταποκρίνονται όσο το δυνατόν περισσότερο στην πραγματικότητα. Παρόλα αυτά, επειδή στην πράξη διακρίνονται περιπτώσεις όπου οι περίοδοι καλών καιρικών συνθηκών κατά τη διάρκεια της ναύλωσης είναι περιορισμένες, ενώ παράλληλα υπάρχει ανάγκη διαμόρφωσης μίας εκτίμησης, έστω και ενδεικτικής, για το αν το πλοίο συμμορφώθηκε με τις υποσχέσεις εκ της performance clause, διαμορφώθηκε σταδιακά η τάση να λαμβάνονται υπόψη ακόμα και μικρότερα χρονικά διαστήματα.

## ***ii. Η απουσία καλών καιρικών συνθηκών***

Ένα ακόμη ακανθώδες ζήτημα που συζητείται από τη θεωρία είναι το αν δύναται να αξιολογηθεί η επίδοση του πλοίου και στις περιπτώσεις που δεν προέκυψε καμία περίοδος

---

<sup>145</sup> Η ολίσθηση (slip) συνιστά ένδειξη για το κατά πόσο το πλοίο επηρεάστηκε θετικά ή αρνητικά από εξωτερικούς παράγοντες κατά τη διάρκεια του πλου. Στις περιπτώσεις που υπήρξε επιβράδυνση (λ.χ. λόγω αντίθετων θαλάσσιων ρευμάτων), η ολίσθηση του πλοίου είναι αρνητική, ενώ όταν σημειώθηκε επιτάχυνση (λ.χ. λόγω ευνοϊκών θαλάσσιων ρευμάτων) είναι θετική.

καλού καιρού<sup>146</sup>. Κατ' αποτέλεσμα, προκύπτει ως ερώτημα εάν η υπόσχεση του εκναυλωτή αξιολογείται και στις περιπτώσεις που το πλοίο δεν συναντά καμία περίοδο καλού καιρού.

Σύμφωνα με την άποψη που προσεγγίζει το ζήτημα αμιγώς νομικά<sup>147</sup>, η ασφαλέστερη οδός είναι αυτή της ερμηνείας των κρίσιμων όρων της σύμβασης ναύλωσης. Το ίδιο το γράμμα του ναυλοσυμφώνου θα υποδεικνύει το αν η δοθείσα υπόσχεση εξακολουθεί να βρίσκεται σε ισχύ και άρα η συμμόρφωση με αυτό δύναται να αξιολογηθεί, παρόλο που το πλοίο δεν εκτέλεσε κανέναν πλου σε συνθήκες καλού καιρού. Κατ' εφαρμογή της παραπάνω παραδοχής προκύπτει ότι, εάν το charterparty ορίζει στην κρίσιμη ρήτρα ότι το ναυλωθέν πλοίο είναι σε θέση να εκτελεί τους πλόες με μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση υπό συγκεκριμένες καιρικές συνθήκες (λ.χ. "maximum Force 4 on the Beaufort wind scale") και εντέλει αποδειχθεί ότι οι τελευταίες δεν συναντήθηκαν σε κανένα στάδιο της ναύλωσης, τότε η υπόσχεση του εκναυλωτή «δεν ενεργοποιείται». Η υπόσχεση στο ναυλοσύμφωνο δόθηκε υπό την αίρεση ότι κατά τη διάρκεια των πλόων επικρατούσαν ορισμένες καιρικές συνθήκες. Εφόσον η αίρεση αυτή δεν πληρώθηκε κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, η υπόσχεση δεν ισχύει και κατά συνέπεια δεν είναι νομικά ορθό να θεμελιωθεί οιαδήποτε αξίωση αποζημίωσης κατά του εκναυλωτή<sup>148</sup>. Με άλλα λόγια, εάν οι καιρικές συνθήκες που ορίζει το ναυλοσύμφωνο δεν μπορούν να προσδιοριστούν, δεν μπορεί να υπάρξει κάποιος «δείκτης αναφοράς» ("benchmark") βάσει του οποίου μετέπειτα θα υπολογιστεί και θα μετρηθεί η ταχύτητα και η κατανάλωση του πλοίου, ήτοι η επίδοση του. Συνεπώς, σύμφωνα με την παραπάνω προσέγγιση, κατά την πιστή εφαρμογή του γράμματος του όρου, εάν το πλοίο δεν συνάντησε καμία περίοδο καλού καιρού, δεν μπορεί υπολογιστεί η επίδοση του πλοίου, καθώς η υπόσχεση του εκναυλωτή ίσχυε για διαφορετικές καιρικές συνθήκες.

Σύμφωνα με τη νεότερη άποψη<sup>149</sup>, η λύση της αυστηρώς νομικής ερμηνείας των όρων του ναυλοσυμφώνου για την αντιμετώπιση της υπό κρίση προβληματικής είναι πλέον παρωχημένη. Η εξέλιξη της τεχνολογίας δίδει πλέον νέες δυνατότητες<sup>150</sup>, που επιτρέπουν τη διαμόρφωση ασφαλών συμπερασμάτων ως προς τις επιδόσεις του πλοίου, παρόλο που στην πραγματικότητα δεν εκτέλεσε κανέναν πλου υπό καλές καιρικές συνθήκες. Πλέον, τα μέσα εξέτασης και αξιολόγησης των μετεωρολογικών δεδομένων είναι αρκετά πιο σύνθετα και ακριβή στα συμπεράσματα τους, ενώ παράλληλα εισάγονται νέες τεχνολογίες, όπως αυτή της μοντελοποίησης των επιδόσεων του πλοίου. Συνεπώς, οι εμπειρογνώμονες είναι σε θέση να πραγματοποιήσουν μια αξιόπιστη ανάλυση, συγκρίνοντας την υποσχεθείσα επίδοση του πλοίου

<sup>146</sup> Βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 232 και *B. Williamson*, ό.π., παρ. 13-16.

<sup>147</sup> Βλ. *B. Williamson*, ό.π., παρ. 14.

<sup>148</sup> Βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 232.

<sup>149</sup> Βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 74.

<sup>150</sup> Βλ. *supra*, σ. 47 επ..

με την τελικώς πραγματοποιηθείσα, χωρίς να χρειάζεται το πλοίο να έχει πράγματι εκτελέσει τον πλου στις συμφωνηθείσες καιρικές συνθήκες. Με άλλα λόγια, τα νέα τεχνολογικά μέσα δίδουν τη δυνατότητα προσομοίωσης της επίδοσης που μπορεί να έχει το πλοίο υπό καλές καιρικές συνθήκες, χωρίς απαραίτητως οι τελευταίες να έχουν πράγματι συντρέξει.

Επομένως, η σύγχρονη τάση αντιμετωπίζει το ζήτημα διαλλακτικά, υποστηρίζοντας ότι αρκεί να είναι αντικειμενικώς δυνατή η διαμόρφωση συμπερασμάτων σχετικά με την επίδοση του πλοίου, κατόπιν χρήσης όλων των διαθέσιμων μέσων που διατίθενται<sup>151</sup>. Η απουσία καλών καιρικών συνθηκών δεν συνιστούν καταρχήν εμπόδιο στην αξιολόγηση των επιδόσεων και δεν καθιστούν αυτομάτως ανενεργή την υπόσχεση του εκναυλωτή. Είναι προφανές ότι κατ' αυτόν τον τρόπο ευνοούνται καταφανώς τα συμφέροντα του ναυλωτή, ο οποίος διατηρεί τη δυνατότητα να επικαλεστεί την παραβίαση της performance clause, ενώ ο αντισυμβαλλόμενος εκναυλωτής στερείται τη δυνατότητα να προβάλει ως βάσιμη ένσταση την ανυπαρξία περιόδων καλών καιρικών συνθηκών κατά τη διάρκεια της ναύλωσης.

### ***iii. Τεκμήριο επίδοσης για όλη τη διάρκεια του ταξιδιού***

Εφόσον, λοιπόν, διαπιστωθεί ότι επικρατούν οι συμφωνημένες στην performance clause καιρικές συνθήκες, ενεργοποιείται πλέον η δυνατότητα μέτρησης των χαρακτηριστικών της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης καυσίμου. Το αμέσως επόμενο ερώτημα που γεννάται είναι εάν οι επιδόσεις που είχε το πλοίο κατά τη διάρκεια των υπό κρίση περιόδων αντικατοπτρίζουν κατά τεκμήριο και την επίδοση του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, δηλαδή, και κατά τις χρονικές περιόδους που το πλοίο δε αντιμετώπιζε καλές καιρικές συνθήκες.

Καθίσταται σαφές ότι η απάντηση έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς σε περίπτωση που γίνει δεκτή η δυνατότητα διαμόρφωσης ενός τεκμηρίου επίδοσης σε ολόκληρο το ταξίδι, οι ναυλωτές μπορούν κατ' αποτέλεσμα να αξιώσουν μεγαλύτερα ποσά αποζημίωσης. Εξετάζοντας το ζήτημα, διαφαίνεται ότι απώτερος σκοπός των performance clauses είναι η αποζημίωση των ναυλωτών για τις χαμηλές επιδόσεις που είχε το πλοίο. Οι καιρικές συνθήκες που αναφέρονται στο λεκτικό της ρήτρας υποδεικνύουν απλώς ότι η μέτρηση της επίδοσης, στη βάση της οποίας θα κριθεί αν υπήρξε ή όχι παραβίαση της υπόσχεσης, θα γίνει κατά τη διάρκεια αυτών των περιόδων. Παράλληλα, δεν φαίνεται να δικαιολογείται εμπορικά τα μέρη να απέβλεψαν στην αποζημίωση των ναυλωτών μόνο για τις περιπτώσεις παραβίασης της ρήτρας κατά τις περιόδους

---

<sup>151</sup> Αξίζει να επισημανθεί ότι στην διαιτητική δικαστική πρακτική συνηθίζεται να αντλούνται και ορισμένα πιο γενικά στοιχεία, ήτοι η κατάσταση, το ιστορικό του πλοίου και εν γένει οι επιδόσεις που είχε το πλοίο κατά καιρούς. Ενδεικτικά, μπορεί να ζητηθεί η προσκόμιση στοιχείων σχετικά με το αν το πλοίο έχει αντιμετωπίσει και σε παρελθόντα χρόνο αξιώσεις σχετικά με τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου ή η ημερομηνία του τελευταίου δεξαμενισμού του πλοίου, επισκευών ή καθαρισμού του κύτους από θαλάσσιους μικροοργανισμούς (hull fouling), βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 233.

καλού καιρού και όχι για την παραβίαση της ρήτηρας κατά τη διάρκεια δυσμενέστερων καιρικών συνθηκών.

Το ζήτημα απασχόλησε τα αγγλικά δικαστήρια στις υποθέσεις “*The Didymi*” και “*The Gas Enterprise*”<sup>152</sup>, με τους δικαστές Hobhouse και Roch να έχουν την ίδια άποψη για το ζήτημα: εάν το πλοίο δεν πληροί τα χαρακτηριστικά κατά τις περιόδους καλών καιρικών συνθηκών, κατά τεκμήριο δεν θα τα πληρούσε και στις περιόδους δυσμενέστερων καιρικών συνθηκών<sup>153</sup>. Κατ’ αποτέλεσμα, οι χρονικές περίοδοι επί τη βάσει των οποίων θα υπολογιστεί η ζημία των ναυλωτών πρέπει να περιλαμβάνουν *prima facie* και τις περιόδους δυσμενών καιρικών συνθηκών<sup>154</sup>.

Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη ότι το ζήτημα θεωρείται λήξαν για αγγλική την νομολογία<sup>155</sup>, συμπεραίνεται ότι εάν αποδειχθεί ότι το πλοίο δεν μπόρεσε να εκτελέσει με βάση τα υποσχθέντα χαρακτηριστικά κατά την περίοδο καλών καιρικών συνθηκών, τότε τεκμαίρεται ότι δεν τηρήθηκαν καθ’ όλη τη διάρκεια του πλου. Σε κάθε περίπτωση, εάν τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν μία διαφορετική αντιμετώπιση του ζητήματος, δεν έχουν παρά να το προβλέψουν ρητώς στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου.

## **(β) Η μέτρηση των επιδόσεων σε μεγάλες περιόδους χρονοναύλωσης**

Μία ακόμη «γκρίζα» ζώνη στα πλαίσια της διαδικασίας υπολογισμού της επίδοσης του πλοίου αφορά την περίπτωση εκτέλεσης περισσότερων πλόων στα πλαίσια του ίδιου ναυλοσυμφώνου. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια μίας σύμβασης χρονοναύλωσης το πλοίο εκτελεί περισσότερα του ενός ταξίδια, εκ των οποίων ορισμένα ενδέχεται να εκτελεστούν με βάση τις συμφωνηθείσες επιδόσεις, ενώ κάποια εξ αυτών με χαμηλότερες (δηλαδή να διακρίνεται ότι υπήρξε *underperformance*). Επομένως, το ερώτημα που τίθεται είναι εάν λ.χ. σε μία χρονοναύλωση 36 μηνών στη διάρκεια της οποίας πραγματοποιήθηκαν είκοσι (20) ταξίδια, ενώ σε δύο (2) εξ αυτών το πλοίο είχε χαμηλές επιδόσεις, αρκεί το 10% *underperformance* ώστε ο ναυλωτής να επικαλεστεί ότι υπήρξε παραβίαση της *performance clause* της σύμβασης ναύλωσης.

---

<sup>152</sup> *The Gas Enterprise* [1993] 2 Lloyd’s Rep. 352.

<sup>153</sup> Βλ. *The Didymi*, ό.π., σ. 171: “*Therefore once the breach of guarantee has been established by reference to performance in good conditions, the loss is capable of being proved for all conditions*” και *The Gas Enterprise*, ό.π., σ. 366: “*A vessel which cannot comply with her contract speed or consumption in good weather, is unlikely to be able to comply with the contract when the weather is bad*”.

<sup>154</sup> Βλ. *The Didymi*, ό.π., σ. 171: “*The periods of time, therefore, by reference to which the loss to charterers resulting from the under performance in good conditions should be calculate can, and prima facie should include the bad weather periods as well*” και *The Gas Enterprise*, ό.π., σ. 366: “*Prima facie the charterers are entitled to be compensated for any breach of warranty (...) irrespective of the weather*”.

<sup>155</sup> Σημειώνεται πως στη σχετικά πρόσφατη απόφαση “*The Ocean Virgo*”, ό.π., σ. 101, σκέψη 6, το δικαστήριο επανέλαβε τις ίδιες σκέψεις, βεβαιώνοντας ότι δεν υπάρχει κάποια μεταστροφή της νομολογίας ως προς το ζήτημα: “*If analysis of the vessel’s performance in good weather establishes a breach then the extent of the shortfall in performance should be applied to all voyages in all weather conditions...*”.

Καθώς η βιβλιογραφία δεν φαίνεται να δίδει κάποια ξεκάθαρη απάντηση προς τούτο, η μόνη εναλλακτική λύση που υπάρχει για την εξεύρεση απάντησης στο παραπάνω ερώτημα είναι η εξέταση του υπάρχοντος νομολογιακού προηγούμενου. Διατρέχοντας, λοιπόν, επιμέρους δικαστικές αποφάσεις διαφαίνεται ότι δεν μπορεί να δοθεί κάποια εκ των προτέρων λύση στην προβληθείσα προβληματική, καθώς η τελική απάντηση δίδεται μόνο κατόπιν εξέτασης του λεκτικού που έχει χρησιμοποιηθεί στην υπό εξέταση performance clause.

Στο παρελθόν τα διαιτητικά δικαστήρια ήρθαν αντιμέτωπα με το εξής λεκτικό<sup>156</sup>: "*Owners warrant that the vessel shall be capable of maintaining and shall maintain on all sea passages from seabuoy to seabuoy a speed of...*", το οποίο είχε ενταχθεί στην performance clause ενός ναυλοσυμφώνου 30 μηνών. Οι ναυλωτές υποστήριζαν ότι μπορούσαν να προβάλλουν αξιώσεις λόγω των χαμηλών επιδόσεων που είχε το πλοίο στο 13<sup>ο</sup> και 14<sup>ο</sup> ταξίδι της ναύλωσης, ενώ οι εκναυλωτές αντίλεξαν ότι έπρεπε να ληφθεί υπόψη η κατά μέσο όρο επίδοση που είχε το πλοίο καθ' όλη την περίοδο ναύλωσης, καθώς βάσει ενός τέτοιου υπολογισμού προέκυπτε ότι το πλοίο είχε τηρήσει την ορισθείσα ταχύτητα στο ναυλοσύμφωνο (κατόπιν συνεκτίμησης και του περιθωρίου απόκλισης). Εντέλει, το διαιτητικό δικαστήριο δικαίωσε τις θέσεις των ναυλωτών, κρίνοντας ότι η αναφορά στο λεκτικό της φράσης "*from seabuoy to seabuoy*" χορηγούσε στους ναυλωτές τη δυνατότητα να εξετάζουν το αν υπήρχε underperformance σε κάθε ταξίδι ξεχωριστά. Κατά συνέπεια, μπορούσαν να προβάλλουν τις αξιώσεις τους για τις χαμηλές επιδόσεις που είχε το πλοίο και σε ένα μόνο ταξίδι, χωρίς να απαιτείται να συνεκτιμήσουν τις επιδόσεις που είχε το πλοίο στο σύνολο της περιόδου ναύλωσης. Επιπλέον, η χρήση της φράσης "*on all sea passages*" καθιερώνει τη δυνατότητα να ναυλωτών να θέσουν προς αξιολόγηση οποιοδήποτε ταξίδι, δηλαδή, όχι μόνο τα ταξίδια κατά τα οποία το πλοίο ήταν φορτωμένο, αλλά και τα υπό έρμα ταξίδια<sup>157</sup>.

Ωστόσο, όταν το ίδιο λεκτικό με μόνο επιπρόσθετο στοιχείο την αναφορά σε «κατά μέσο όρο» ταχύτητα ("*on all sea passages from seabuoy to seabuoy an average speed of...*") τέθηκε ενώπιον των δικαστηρίων, υποστηρίχθηκε και έγινε δεκτό ότι ο όρος αναφέρεται στη μέση απόδοση που έχει το πλοίο σε όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου, και όχι στην ταχύτητα που έχει το πλοίο σε κάθε ταξίδι που θα εξεταστεί μεμονωμένα. Συγκεκριμένα, η παραπάνω θέση αντικατοπτρίζει την κρίση των αγγλικών δικαστηρίων στην υπόθεση "*The Didymi*": "*In each case it is made clear that it is average performance while at sea over the whole period of the*

<sup>156</sup> London Arbitration 3/12 (854 LMLN 3).

<sup>157</sup> "*The wording of that clause, particularly the reference to "all sea passages", entitled the charterers to select any of the sea passages whether in ballast or laden and subject those to the charterparty warranty of speed and consumption*".



*charter involved, not a series of voyages to be looked at individually*”<sup>158</sup>. Εν ολίγοις, διαφαίνεται ότι η αναφορά στην «κατά μέσο όρο» επίδοση του πλοίου είχε ως αποτέλεσμα τη διαφορετική αντιμετώπιση της ρήτηρας εκ μέρους του δικαστηρίου<sup>159</sup>.

Με λίγα λόγια, συμπεραίνεται ότι δεν υπάρχει κάποια εκ των προτέρων λύση, καθώς η τελική απάντηση δίδεται κατόπιν ad hoc εξέτασης του λεκτικού της ρήτηρας. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί καταληκτικά, ότι ανεξάρτητα από την νομική ερμηνεία στην οποία θα προέβαιναν τα δικαστήρια, η ναυτιλιακή πρακτική προς αποφυγή ακριβώς τέτοιων ανακριβειών συνήθως προκρίνει τον κατά μέσο όρο υπολογισμό της επίδοσης του πλοίου ανά ταξίδι.

#### **(δ) Η μέθοδος μέτρησης**

Προκειμένου ο ναυλωτής να προβάλλει τις αξιώσεις του εκ της performance clause, απαιτείται σε πρότερο επίπεδο να γίνει μία εκτίμηση της επίδοσης του πλοίου, η οποία θα μαρτυρά την παράβαση των όρων της υπόσχησης του εκναυλωτή. Πρόκειται για μία διαδικασία αναπόφευκτη, στην οποία συνήθως προβαίνουν και τα δύο διάδικα μέρη, ενώ ο υπολογισμός τελείται στη βάση των αποδεικτικών στοιχείων που το κάθε μέρος χρησιμοποίησε<sup>160</sup>. Καθίσταται σαφές ότι στις περιπτώσεις που η εξέταση του performance claim γίνεται ενώπιον των δικαστηρίων και οι ίδιοι οι δικαστές καλούνται να είναι σε θέση να κατανοήσουν τη μέθοδο υπολογισμού, ώστε εν συνεχεία να κρίνουν την ορθότητα της. Με άλλα λόγια, η νομική αξιολόγηση των performance claims συμπορεύεται αναγκαστικώς με την τεχνική ανάλυση.

Η συνήθης μέθοδος με την οποία εκτιμάται η τήρηση ή μη της συμφωνηθείσας ταχύτητας περιγράφεται συνοπτικά ως εξής: αρχικά εκτιμάται η υπόσχεση που έχει δοθεί στο ναυλοσύμφωνο, λαμβάνοντας υπόψη την περίπτωση που η ταχύτητα ορίζεται κατά προσέγγιση<sup>161</sup>. Στη συνέχεια, υπολογίζεται σε μίλια η συνολική απόσταση που έπρεπε να καλυφθεί στο υπό κρίση ταξίδι και το χρονικό διάστημα στο οποίο έπρεπε η απόσταση αυτή να

---

<sup>158</sup> “*The Didymi*”, ό.π., σ. 168. Σημειώνεται, ότι η υπόθεση εν συνεχεία κρίθηκε σε δεύτερο βαθμό, με το δικαστή Nourse να προτείνει έναν συγκεκριμένο τρόπο αξιολόγησης της επίδοσης του πλοίου. Ειδικότερα, σύμφωνα τη προσέγγιση του δικαστή του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου, σε πρώτο επίπεδο αξιολογείται η επίδοση του πλοίου στις περιόδους καλού καιρού σε όλα τα θαλάσσια περάσματα, από ταξίδι σε ταξίδι, εξαιρώντας, όμως, οποιαδήποτε περίοδο το πλοίο εκτελεί με χαμηλότερη ταχύτητα λόγω των οδηγιών των ναυλωτών. Σε δεύτερο επίπεδο, εφόσον καταφαθεί πως υπήρξε απόκλιση, τότε εφαρμόζεται -με όλες τις απαραίτητες προσαρμογές και παρεκτάσεις- σε όλα τα θαλάσσια περάσματα και ταξίδια, με εξαίρεση αυτά κατά τα οποία η χαμηλή ταχύτητα οφείλεται στις οδηγίες των ναυλωτών. Εφόσον καταφαθεί από τους παραπάνω υπολογισμούς ότι υπήρξε απόκλιση από τα συμφωνηθέντα, τότε σε τελικό στάδιο η εν λόγω απόκλιση εφαρμόζεται -με όλες τις απαραίτητες προσαρμογές- σε όλα τα ταξίδια που εκτελέστηκαν κατά τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου, σε όλες τις καιρικές συνθήκες, ακόμα και στις περιόδους που υπήρχε χαμηλότερη ταχύτητα κατ’ εντολή των ναυλωτών. Βλ. *The Didymi* [1988] 2 Lloyd’s Rep. 108, ό.π., σ. 117.

<sup>159</sup> Για τα αποτελέσματα περιγραφής της «κατά μέσο όρο» επίδοσης του πλοίου στην performance clause, βλ. *supra*, σ. 20 επ..

<sup>160</sup> Κατά κανόνα τα στοιχεία συλλέγονται από το ημερολόγιο του πλοίου και τα στοιχεία των εταιρειών routing, βλ. *supra*, σ. 41 επ..

<sup>161</sup> Ητοι αφαιρείται 0,5 κόμβος.

διανυθεί με βάση τη συμφωνημένη ταχύτητα στην performance clause<sup>162</sup>. Μετέπειτα, εξετάζεται η ταχύτητα που διατηρούσε το πλοίο κατά τις περιόδους καλού καιρού. Εάν βρεθεί ότι η ταχύτητα ήταν ίση ή μεγαλύτερη από τη συμφωνηθείσα, τότε δεν θεμελιώνεται αξίωση. Εάν, αντίθετα, η ταχύτητα βρεθεί μικρότερη από την συμφωνηθείσα, τότε υπολογίζεται η διαφορά στον χρόνο που απαιτήθηκε για να διανυθεί αυτή η απόσταση, με τον χρόνο που θα είχε απαιτηθεί εάν το πλοίο είχε εκτελέσει τον πλου με βάση τα συμφωνηθέντα. Στην ουσία, συγκρίνεται ο χρόνος που «αντικειμενικά» χρειαζόταν για την εκτέλεση του πλου με βάση τα συμφωνηθέντα χαρακτηριστικά, σε σχέση με το χρόνο που εντέλει χρειάστηκε λόγω των μειωμένων επιδόσεων. Κατά παρόμοιο τρόπο υπολογίζεται και η συνολική κατανάλωση καυσίμου, ήτοι συγκρίνοντας την κατανάλωση που θα είχε το πλοίο στο σύνολο του ταξιδιού με βάση τα συμφωνηθέντα με την κατανάλωση που εντέλει είχε. Καθώς πρόκειται εν τοις πράγμασι για μαθηματικούς υπολογισμούς, κρίνεται σκόπιμη μία «απεικόνιση» της μεθόδου:

*Συμφωνηθείσα ταχύτητα στο ναυλοσύμφωνο:* 12,0 κόμβοι

*«Κατά προσέγγιση»:* -0,5 κόμβοι

*Θαλάσσια ρεύματα:* -0,1 κόμβοι, διότι υπήρξε αρνητική επιρροή στην ταχύτητα του πλοίου.

-----

*Ταχύτητα που έπρεπε να τηρηθεί:* 11,4 κόμβοι

*Απόσταση:* 2.000 ναυτικά μίλια

*Χρονικό διάστημα εκτέλεσης βάσει της υπόσχεσης:*  $2.000 / 11,4 = 175,4$  ώρες

*Τελικός χρόνος εκτέλεσης του ταξιδιού:* 212,5 ώρες

*Χρόνος που χάθηκε:*  $212,5 - 175,4 = 37,1$  ώρες (ήτοι 1,54 μέρες)

-----

*Συμφωνηθείσα κατανάλωση καυσίμου:* 19 τόνοι IFO ανά ημέρα

*Συνολική κατανάλωση με βάση τα συμφωνηθέντα:*  $175,4 / 24 \times 19 = 138,8$  τόνοι IFO

*Τελική κατανάλωση:* 152,3 τόνοι IFO

*Υπερκατανάλωση:* 13,5 τόνοι IFO

---

<sup>162</sup> Λ.χ. εάν το ταξίδι είναι 2.000 μίλια και η συμφωνημένη ταχύτητα στην performance clause είναι 15 μίλια την ώρα (δηλαδή 15 κόμβοι), τότε η απόσταση θα πρέπει να διανυθεί σε 5,55 μέρες.

## **ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η παραβίαση της (under)performance clause και ειδικότερα ζητήματα**

### **I. Η κατανομή της ευθύνης στη σχέση ναυλωτή – εκναυλωτή**

Το πρώτο μέρος της εργασίας αφιερώθηκε στον εννοιολογικό προσδιορισμό της (under)performance clause και στα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των επιδόσεων του πλοίου, δυνάμει της οποίας θα εξευρεθεί αν τηρήθηκε η performance clause. Το δεύτερο μέρος της εργασίας εστιάζει στα νομικά ζητήματα που γεννώνται στην περίπτωση που καταφαθεί η παραβίαση της performance clause, ενώ καταληκτικά παρατίθενται ορισμένα ειδικότερα ζητήματα που προκύπτουν κατά την εξέταση ενός performance claim.

#### **1. Η υποχρέωση του εκναυλωτή**

Στις περιπτώσεις που πιθανολογείται η μη συμμόρφωση του εκναυλωτή με τα οριζόμενα στην performance clause, το αμέσως επόμενο ζήτημα που τίθεται προς εξέταση αφορά τις δυνατότητες που διαθέτει ο ναυλωτής για την προστασία των εννόμων συμφερόντων του. Η απάντηση στο εν λόγω ερώτημα ευρίσκεται στη συμβατική σχέση των μερών και συγκεκριμένα στην υποχρέωση που αναλαμβάνει ο εκναυλωτής δια της performance clause και στα αντίστοιχα δικαιώματα που αναγνωρίζονται στο πρόσωπο του ναυλωτή.

Εισαγωγικά σημειώνεται ότι η παρακάτω ανάλυση τελείται υπό το πρίσμα του αγγλικού δικαίου, το οποίο στην πλειονότητα των περιπτώσεων καθορίζεται ως εφαρμοστέο. Ωστόσο, παρουσιάζονται και ορισμένες σκέψεις σχετικά με το πως θα αντιμετωπιζόταν η κατανομή της ευθύνης μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή στη σπάνια περίπτωση που ως εφαρμοστέο δίκαιο υποδεικνυόταν το ελληνικό.

#### **(α) Η φύση της υποχρέωσης του εκναυλωτή**

Προκειμένου να απαντηθούν τα ζητήματα κατανομής της ευθύνης μεταξύ των συμβαλλόμενων στο ναυλοσύμφωνο μερών, προϋποτίθεται ο πρότερος χαρακτηρισμός της νομικής φύσης της αναληφθείσας υποχρέωσης του εκναυλωτή. Κατόπιν τούτου, διανοίγεται περαιτέρω η δυνατότητα προσδιορισμού και των επιμέρους δικαιωμάτων που χορηγούνται στο ναυλωτή, σε περίπτωση που διακρίνονται πλημμέλειες στην τήρηση της performance clause.

#### ***i. Η διάκριση των όρων στο αγγλικό δίκαιο***

Στο αγγλικό δίκαιο, οι όροι που προβλέπονται εντός μίας σύμβασης διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες: (α) conditions, (β) warranties (γ) innominate terms. Πρόκειται για μία ειδική διάκριση του “common law”, η οποία δεν εμφανίζεται με παρόμοιο τρόπο στις έννομες τάξεις

του ηπειρωτικού δικαίου<sup>163</sup>. Η εν λόγω «ταξινόμηση» των όρων έχει ιδιαίτερη πρακτική σημασία, καθώς δυνάμει αυτής σηματοδοτούνται και τα δικαιώματα που διαθέτει ο ζημιωθείς κατόπιν παραβίασης των όρων της σύμβασης.

Η πρώτη κατηγορία, είναι αυτή των “conditions”. Πρόκειται για τους πιο κεντρικούς και θεμελιώδεις όρους της σύμβασης, στους οποίους τα μέρη στήριζαν τη βούληση τους, η παραβίαση των οποίων χορηγεί στο ζημιωθέντα, εκλεκτικά, τις εξής δυνατότητες: είτε (α) καταγγελία της σύμβασης και μετέπειτα αντιμετώπισή της ως ουδέποτε συναφθείσας<sup>164</sup>, με παράλληλη προβολή αξιώσεων αποζημίωσης, είτε (β) αποδοχή της σύμβασης παρά την παραβίαση και προβολή αξιώσεων αποζημίωσης για τις ζημίες που υπέστη<sup>165</sup>. Ενδεικτικά, ένας όρος χαρακτηρίζεται ως “condition” όταν: (i) έχει ρητώς καθοριστεί από τα μέρη στη σύμβαση<sup>166</sup>, (ii) έχει χαρακτηριστεί ως θεμελιώδης όρος από τα δικαστήρια σε προγενέστερη απόφαση και αποτελεί πλέον νομολογιακό προηγούμενο<sup>167</sup> και όταν (iii) κατ’ ερμηνεία των όρων της σύμβασης διαφαίνεται πως τα μέρη απέβλεψαν στην αντιμετώπιση του υπό κρίση όρου ως “condition”<sup>168</sup>. Ωστόσο, σημειώνεται ότι η προαναφερθείσα περιπτώσιολογία δεν είναι

---

<sup>163</sup> A. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law, Volume 2: Managing Risks And Liabilities*, 3<sup>rd</sup> Edition (2013), σ. 319.

<sup>164</sup> Βλ. T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 763.

<sup>165</sup> Βλ. A. Mandaraka-Sheppard, ό.π., σ. 319-320. Βλ. επίσης *Wickman v. Schuler* [1973] 2 Lloyd’s Rep. 53, σ. 57: “It is a term the breach of which by one party gives to the other an option either to terminate the contract or to let the contract proceed and, if he so desires, sue for damages for the breach”.

<sup>166</sup> Ωστόσο, ακόμα κι αν εντοπίζεται εντός της σύμβασης ο χαρακτηρισμός “condition”, δεν αποκλείεται κατόπιν ερμηνείας της σύμβασης να προκύπτει ότι δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί ως τέτοιο. Έτσι και στην υπόθεση *The Action* [1987] 1 Lloyd’s Rep 283. Η σύμβαση αγοραπωλησίας εμπειρείχε ως όρο την υποχρέωση παράδοσης του πλοίου σε κανονική κατάσταση λειτουργίας και απαλλαγμένο από οποιοδήποτε ελάττωμα ή ζημία που θα μπορούσε να επηρεάσει την κλάση του. Οι αγοραστές ισχυρίστηκαν ότι υπήρχαν ελαττώματα κατά το χρόνο ειδοποίησης παράδοσης του πλοίου, ενώ με τη σειρά τους οι πωλητές δέχθηκαν να προβούν στις αντίστοιχες επισκευές. Παρόλα αυτά, οι αγοραστές ακύρωσαν τη σύμβαση πριν την ολοκλήρωση των επισκευών. Το δικαστήριο έκρινε ότι δυνάμει του λεκτικού του υπό κρίση όρου μπορούσαν να προκύψουν διάφορες παραβιάσεις και εξ αυτού του λόγου θα ήταν προτιμότερο να θεωρηθεί “innominate term”. Καταληκτικά, το δικαστήριο συμπλήρωσε ότι, αν τα μέρη επιθυμούσαν την αντιμετώπιση του όρου ως “condition” κατ’ απόλυτο τρόπο, θα έπρεπε να αναφέρεται ρητώς στο λεκτικό του ότι σε περίπτωση παραβίασης χορηγείται δικαίωμα καταγγελίας, βλ. T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 764 και A. Mandaraka-Sheppard, ό.π., σ. 319-320.

<sup>167</sup> Ενδεικτικά, στην υπόθεση *The Mihalis Angelos* [1970] 2 Lloyd’s Rep. 43 (C.A.) η πρόβλεψη για τον προσδοκώμενο χρόνο ετοιμότητας προς φόρτωση (“expected readiness to load”) αντιμετωπίστηκε ως “condition” λόγω ύπαρξης προγενέστερων αποφάσεων που είχαν χαρακτηρίσει αντίστοιχη ρήτρα κατά αυτόν τον τρόπο. Από την άλλη, στην υπόθεση *The Diana Prosperity* [1976] 2 Lloyd’s Rep. 621 προτάθηκε η «επανεξέταση» ορισμένων συμπερασμάτων που είχαν διαμορφωθεί νομολογιακά σχετικά με τη σύμβαση πώλησης. Η εν λόγω διαπίστωση έγινε μεν για μία συγκεκριμένη κατηγορία συμβάσεων, ωστόσο αναδεικνύεται πως παρόλο που τα δικαστήρια στηρίζονται συχνά σε προγενέστερες δικαστικές κρίσεις, δεν προβαίνουν σε «τυφλή» υιοθέτησή τους.

<sup>168</sup> Στην υπόθεση *Bunge v. Tradax* [1981] 2 Lloyd’s Rep. 1, αναφέρθηκε χαρακτηριστικά ότι κάτι τέτοιο συμβαίνει συνήθως στην περίπτωση των χρονικών ρητρών εμπορικών συμβάσεων, όπως και σε περιπτώσεις όπου η τήρηση ενός όρου από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, προϋποθέτει την πρότερη τήρηση ενός άλλου όρου από το αντισυμβαλλόμενο μέρος. Στην συγκεκριμένη υπόθεση, ο αγοραστής της υπό κρίση σύμβασης πώλησης, η οποία εμπειρείχε τον κωδικοποιημένο εμπορικό όρο «ελεύθερο επί του πλοίου» (f.o.b., *free on board*) είχε την υποχρέωση να δηλώσει την εκτιμώμενη ώρα άφιξης του πλοίου (e.t.a., *estimated time of arrival*), μόνο εφόσον ο πωλητής είχε τηρήσει πρότερα τη δική του υποχρέωση σε υπόδειξη λιμένα φόρτωσης, βλ. T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 764.

περιοριστική και σαφώς υπάρχουν κι άλλοι όροι οι οποίοι μπορούν να ενταχθούν στην κατηγορία των “conditions”<sup>169</sup>.

Στο άλλο άκρο ευρίσκεται η κατηγορία των “warranties”. Πρόκειται για όρους λιγότερο σημαντικούς, οι οποίοι συνήθως αναφέρονται σε μία συγκεκριμένη υποχρέωση δυνάμει της οποίας το ένα μέρος δεσμεύεται για την ύπαρξη μιας συγκεκριμένης κατάστασης<sup>170</sup>. Η παραβίαση ενός “warranty” δε χορηγεί στο ζημιωθέντα δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, παρά μόνο δικαίωμα προς αποζημίωση<sup>171</sup>.

Ανάμεσα στις δύο παραπάνω κατηγορίες ευρίσκονται τα λεγόμενα “intermediate/innominate terms”. Για τη συγκεκριμένη κατηγορία όρων δεν επιφυλάσσονται εκ των προτέρων συγκεκριμένες έννομες συνέπειες, καθώς κρίνονται ad hoc, με βάση τα περιστατικά και τις συνθήκες της εκάστοτε υπό κρίση περίπτωσης. Σημειώνεται πως στην πράξη οι περισσότεροι συμβατικοί όροι είναι, συνήθως, “innominate terms”. Ωστόσο, ακριβώς επειδή τα δικαιώματα που χορηγούνται στις περιπτώσεις που παραβιάζεται ένας τέτοιος όρος δεν είναι εκ των προτέρων καθορισμένα, το ζήτημα που σύντομα ανέκυψε ήταν επί τη βάση ποιων κριτηρίων θα καθοριστούν οι έννομες συνέπειες της παραβίασης. Το κριτήριο που εντέλει επικράτησε ήταν αυτό που υιοθετήθηκε στην υπόθεση *The Hongkong Fir* [1961] 2 Lloyd’s Rep. 478 (C.A.). Ειδικότερα, σύμφωνα με το δικαστή Diplock απαιτείται να εξετάζεται το κατά πόσο η παραβίαση του υπό κρίση όρου στερεί από το συμβαλλόμενο μέρος το όφελος μπορούσε να λάβει εκ της συμβάσεως. Εάν η απάντηση στο ερώτημα είναι θετική, τότε ο ζημιωθείς μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση, ενώ εάν είναι αρνητική τότε διαθέτει μονάχα δικαίωμα αποζημιώσεως<sup>172</sup>. Με άλλα λόγια, το κριτήριο που εξετάζεται είναι εάν η παραβίαση αποστερεί

<sup>169</sup> Βλ. περισσότερα *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 364-365.

<sup>170</sup> Κατ’ αντιδιαστολή των όρων με τους οποίους το συμβαλλόμενο μέρος υπόσχεται ότι θα προβεί ή δεν θα προβεί σε κάποια πράξη ή παράλειψη ή ότι θα επιδιώξει την πραγματοποίηση ή την αποτροπή μίας κατάστασης στο παρόν ή στο μέλλον, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 772.

<sup>171</sup> Σημειώνεται πως η έννοια του “warranty” έχει μία διαφορετική αντιμετώπιση στο πεδίο της θαλάσσιας ασφάλισης. Στο ασφαλιστικό δίκαιο, τα “warranties” λογίζονται ως οι σημαντικότεροι όροι της σύμβασης, δυνάμει των οποίων ο λήπτης της ασφάλισης/ ασφαλισμένος «εγγυάται» είτε ότι ένα ορισμένο γεγονός θα επέλθει ή δεν θα επέλθει, είτε ότι θα πληρωθεί μία ορισμένη προϋπόθεση, είτε επιβεβαιώνει ή αρνείται την ύπαρξη μίας κατάστασης πραγμάτων. Υπό το παλαιό καθεστώς του Maritime Insurance Act (MIA) 1906 ως έννομη συνέπεια παραβίασης ενός “warranty” ορίζεται σχεδόν κατ’ απόλυτο τρόπο η απαλλαγή του ασφαλιστή από την κάλυψη (sec. 33, subsec. 3), ενώ στο νεότερο καθεστώς του Insurance Act (IA) 2015 υπάρχει μία δυνατότητα διάσωσης της σύμβασης, σε περίπτωση που η παραβίαση «αθετεί» πριν την επέλευση του κινδύνου (sec 10, subsec. 4). Βλ. Bariş Soyer, *Marine Insurance Fraud*, Informa Law from Routledge (2014), σ. 53-55 και Özlem Gürses, *Marine Insurance Law*, Routledge (2015) σ. 100, 102-103.

<sup>172</sup> Η συγκεκριμένη υπόθεση αφορούσε μία χρονοναύλωση πλοίου για δύο (2) έτη, όπου κατά το πρώτο εξάμηνο το πλοίο δεν μπορούσε να τεθεί στη διάθεση των ναυλωτών για πέντε (5) μήνες, λόγω αναξιοπλοΐας. Παρόλα αυτά, το δικαστήριο έκρινε ότι η παραβίαση δεν ήταν τόσο σοβαρή, ώστε να χορηγηθεί στους ναυλωτές δικαίωμα καταγγελίας. Βλ. περισσότερα, C. Mitchell, P. Mitchell, *Landmark Cases in the Law of Contract*, Hart Publishing (2008), παρ. 269 επ..

στο ζημιωθέντα οποιοδήποτε συμφέρον στη σύμβαση, καθώς η συνέχισή της έχει πλέον καταστεί μάταια ή αδύνατη<sup>173</sup>.

Καταληκτικά, σημειώνεται ότι η παραπάνω κατηγοριοποίηση δεν είναι απόλυτη ούτε δεσμευτική για τον δικάζοντα δικαστή, ακόμα κι αν τα μέρη έχουν ρητώς αποδώσει έναν από τους παραπάνω χαρακτηρισμούς στους συμβατικούς τους όρους<sup>174</sup>. Σαφώς και λαμβάνονται υπόψη τέτοιου είδους προβλέψεις, παρόλα αυτά τα αγγλικά δικαστήρια τείνουν να μην αντιμετωπίζουν τέτοιους χαρακτηρισμούς ως δεσμευτικούς, αλλά ως μία ισχυρή πιθανολόγηση της βούλησης των συμβαλλόμενων μερών.

## **ii. Ο χαρακτηρισμός της υποχρέωσης που καθιερώνεται στην *performance clause***

Προκειμένου να γίνει λόγος για τα δικαιώματα που χορηγούνται στο ναυλωτή εξ απόψεως αγγλικού δικαίου σε περίπτωση παραβίασης μίας *performance clause*, απαιτείται σε πρότερο επίπεδο η ένταξη της αναληφθείσας από τον εκναυλωτή υποχρέωσης σε μία από τις ως άνω αναφερόμενες κατηγορίες.

Η αγγλική θεωρία φαίνεται να εντάσσει την *performance clause* στην κατηγορία των “*intermediate terms*”, ήτοι στο μεταίχμιο μεταξύ των “*warranties*” και των “*conditions*”<sup>175</sup>. Επομένως, οι έννομες συνέπειες της παραβίασης της ρήτρας για την ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης κρίνονται και καθορίζονται κατά περίπτωση, με κύριο κριτήριο τη βαρύτητα της παραβίασης<sup>176</sup>. Η παραπάνω διαπίστωση επιβεβαιώνεται και από την αγγλική νομολογία, η οποία κρίνοντας *ad hoc* τη μη συμμόρφωση του εκναυλωτή με την ρήτρα, έχει επιδικάσει άλλοτε την επέλευση των εννόμων συνεπειών των “*warranties*” και άλλοτε των “*conditions*”.

Βέβαια, προβαίνοντας σε μία αναζήτηση και ανάγνωση των επιμέρους δικαστικών αποφάσεων αγγλικών δικαστηρίων επί του υπό κρίση ζητήματος, διαφαίνεται πως στην πλειονότητα των περιπτώσεων η επίδειξη μειωμένης ταχύτητας ή αυξημένης κατανάλωσης πετρελαίου αντιμετωπίζεται ως “*warranty*”, με την έννοια ότι ο ζημιωθείς δύναται να εγείρει μόνο αξιώσεις αποζημίωσης<sup>177</sup>.

<sup>173</sup> Έτσι και στην υπόθεση *Production v. Securicor*, [1980] 1 Lloyd’s Rep. 545, σ. 553: “*the event resulting... has the effect of depriving the other party of substantially the whole benefit which it was the intention of the parties that he should obtain from the contract*”.

<sup>174</sup> “*Whether a clause in a contract even though it is stated to be a “condition”, should be regarded as such is a matter of construction*”, βλ. *Wickman v. Schuler* [1973], ό.π., σ. 53.

<sup>175</sup> Βλ. *S. Mankabady*, ό.π., σ. 639, *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 75, *B. Williamson*, ό.π., παρ. 3-4, *Eder B., Bennett H., Berry S., Foxton D., Smith C., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (23<sup>rd</sup> Edition), Sweet & Maxwell (2015), σ. 128.

<sup>176</sup> Βλ. *Eder B., Bennett H., Berry S., Foxton D., Smith C.*, ό.π., σ. 128.

<sup>177</sup> Σχεδόν σε όλες τις δικαστικές αποφάσεις που αναφέρονται στην παρούσα μελέτη, το δικαστήριο αντιμετώπισε την υποχρέωση που καθιερώνεται δια της *performance clause* ως *warranty*, με εξαίρεση τη δικαστική απόφαση *The Aegean Dolphin* [1992] 2 Lloyd’s Rep. 178, που αντιμετωπίστηκε ως *condition*, βλ. *infra*, σ. 75 επ.. Στο αμερικανικό δίκαιο, η περιγραφή της ταχύτητας και κατανάλωσης πετρελαίου αντιμετωπίζεται ως *warranty*, ακόμα κι αν δεν χαρακτηρίζεται ρητώς ως τέτοιο στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J.*

Παρόλα αυτά, μία σοβαρή απόκλιση της ταχύτητας και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης σε σχέση με τα προβλεπόμενα στο ναυλοσύμφωνο μπορεί να είναι τόσο ουσιώδης, ώστε να διανοίγεται η δυνατότητα στους ναυλωτές να καταγγείλουν τη σύμβαση, αντιμετωπίζοντας την υποχρέωση του εκναυλωτή ως “condition”. Ειδικότερα, κατ’ ερμηνεία της σύμβασης και των όρων της, ενδέχεται να προκύπτει ότι το στοιχείο της ταχύτητας ή της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης (ή και τα δύο), αποτέλεσε ουσιώδες και θεμελιώδες στοιχείο για τη σύναψη της σύμβασης, στις περιπτώσεις που διαφαίνεται ότι τα μέρη απέβλεψαν ειδικώς στην επίδοση του πλοίου, το οποίο ναυλώθηκε ειδικώς για την εκτέλεση μίας υπηρεσίας, η οποία απαιτούσε την ύπαρξη ακριβώς αυτών των χαρακτηριστικών<sup>178</sup>.

Με λίγα λόγια, εφόσον τα speed and consumption clauses εντάσσονται στην κατηγορία των “intermediate terms”, καθίσταται σαφές ότι δε μπορεί να δοθεί μία εκ των προτέρων απάντηση ως προς το πώς αντιμετωπίζεται μία πιθανή παραβίαση τους. Η τελική κρίση ως προς τις έννομες συνέπειες μπορεί να δοθεί μόνο κατόπιν συνεκτίμησης όλων των περιστατικών και των ιδιαίτερων στοιχείων της εκάστοτε υπό εξέταση περίπτωσης. Έτσι, ο εφαρμοστής του δικαίου καλείται να χρησιμοποιήσει τα κριτήρια υπαγωγής που διαθέτει, χωρίς να δεσμεύεται κατ’ απόλυτο τρόπο από τους χαρακτηρισμούς που ενδέχεται να έχουν προβλέψει τα μέρη στην σύμβαση τους.

## **(β) Η έκταση και η διάρκεια της υποχρέωσης**

Πέραν του ζητήματος της φύσης της υποχρέωσης του εκναυλωτή, μία ακόμη ενδιαφέρουσα προβληματική είναι η έκταση και η διάρκεια αυτής. Διατρέχοντας το λεκτικό επιμέρους προδιατυπωμένων ναυλοσυμφώνων, διακρίνεται πως ο εκναυλωτής υπόσχεται ότι το πλοίο διαθέτει την *ικανότητα* (*capability*) εκτέλεσης των πλόων με μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης<sup>179</sup>. Ωστόσο, με μία πιο λεπτομερή εξέταση διακρίνεται ότι δεν διευκρινίζεται ποιο χρονικό σημείο αφορά η δοθείσα υπόσχεση. Κατ’ αποτέλεσμα, το βασικό ερώτημα που εγείρεται, αφορά το χρονικό σημείο που απαιτείται το πλοίο να διαθέτει τα χαρακτηριστικά που περιγράφονται στο ναυλοσύμφωνο. Με άλλα λόγια, ο εκναυλωτής δεσμεύεται ότι (α) το πλοίο έχει την *ικανότητα* να εκτελέσει τον πλου με την υποσχεθείσα

---

*Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 84. Βλ. επίσης Romano v. West India Fruit & S.S. Co., 151 F.2d 727 (5<sup>th</sup> Cir. 1945), όπου το δικαστήριο ανέφερε ως απάντηση στον ισχυρισμό του εκναυλωτή ότι δεν μπορούσε να γίνει λόγος για ανάληψη κάποιου warranty εκ μέρους του, αφού δεν χαρακτηριζόταν ρητώς ως τέτοιο στο λεκτικό της σύμβασης το εξής: “... the failure to use the word ‘warranty’ in a statement of this kind is unimportant. What is important is whether the statement was positively and unequivocally made as a statement of fact and whether the natural tendency of its making was to induce the chartering of the ship”.*

<sup>178</sup> Έτσι και στην υπόθεση *The Aegean Dolphin* ό.π., που αντιμετωπίστηκε ως condition, βλ. *infra*, σ. 75 επ..

<sup>179</sup> NYPE 1946, σειρές 9-10: “...and capable of steaming, fully laden, under good weather conditions about ... knots on a consumption of about ... tons of best Welsh coal -best grade fuel oil-best grade Diesel oil”. Κατά παρόμοιο τρόπο, το *Baltim* 1939, σειρές 10-12, αναφέρεται στην *ικανότητα* του πλοίου: “... fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12..”.

ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης ή ότι (β) το πλοίο θα εκτελέσει τον πλου σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στο ναυλοσύμφωνα χαρακτηριστικά; Έτσι, το πρώτο ζήτημα που τίθεται προς εξέταση είναι εάν η υποχρέωση του εκναυλωτή είναι στιγμιαία ή διαρκής. Σε δεύτερο επίπεδο, το αμέσως επόμενο ερώτημα που προκύπτει είναι το εξής: εάν καταφαθεί η περίπτωση (α), ήτοι ότι η υποχρέωση του εκναυλωτή είναι στιγμιαία, η υποσχεθείσα ικανότητα πρέπει να υπάρχει κατά το χρονικό σημείο σύναψης της σύμβασης ναύλωσης ή κατά την παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές;

Σημειώνεται εκ των προτέρων, πως το δεύτερο ερώτημα χαρακτηρίζεται από αρκετούς ως ήσσονος σημασίας ζήτημα, με την έννοια ότι οποιαδήποτε ανάλυση έχει μόνο θεωρητική αξία. Σε κάθε περίπτωση, για την πληρότητα της παρούσας ανάλυσης, θα γίνει μία σύντομη αναφορά και επ' αυτού. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί εισαγωγικά ότι απάντηση επί των παραπάνω ερωτημάτων δεν είναι μοναδική και δεν μπορεί είναι γνωστή εκ των προτέρων. Το μόνο που μπορεί να λεχθεί με ακρίβεια είναι το εξής: εξαρτάται από την διατύπωση του ναυλοσυμφώνου.

#### ***ι. Η θεμελίωση στιγμιαίας υποχρέωσης (capability warranty)***

Όπως προαναφέρθηκε, το συνήθως συμβαίνουν στα χρησιμοποιούμενα pro-forma charter parties είναι η δοθείσα υπόσχεση να αναφέρεται στην *ικανότητα* εκτέλεσης του πλου με μία συγκεκριμένη ταχύτητα ή/ και κατανάλωση πετρελαίου. Η αγγλική θεωρία, όταν στο λεκτικό μιας performance clause διατυπώνεται χωρίς περαιτέρω διευκρίνιση, ότι το πλοίο είναι *ικανό* να εκτελέσει τον πλου με μία ορισμένη επίδοση, κάνει λόγο για την καθιέρωση ενός *capability warranty*<sup>180</sup>. Καθώς ο εκναυλωτής απλώς υπόσχεται ότι το πλοίο διαθέτει την *τεχνική δυνατότητα* εκτέλεσης με μία ορισμένη ταχύτητα ή/ και κατανάλωση πετρελαίου, η δέσμευση του αφορά μόνο την ικανότητα εκτέλεσης και όχι την πραγματική εκτέλεση του πλου σύμφωνα με τις οριζόμενες στη σύμβαση ιδιότητες<sup>181</sup>

Καθόσον ο εκναυλωτής δε δεσμεύεται ότι το ταξίδι πράγματι θα εκτελεσθεί με μία συγκεκριμένη επίδοση, συνάγεται ότι δεν μπορεί να αξιωθεί η τήρηση της υπόσχεσης καθ' όλη την εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου. Με άλλα λόγια, άπαξ και δεν προβλέπεται κάτι διαφορετικό στη σύμβαση, ο εκναυλωτής δεν αναλαμβάνει κάποια διαρκή υποχρέωση, παρά μόνο την στιγμιαία υποχρέωση της ικανότητας εκτέλεσης του πλου με ορισμένα χαρακτηριστικά. Εφόσον, λοιπόν, καταφαθεί κατόπιν εξέτασης της διατύπωσης της ρήτρας ότι η τελευταία συνιστά *capability warranty*, υπό την έννοια που εκτέθηκε παραπάνω, προκύπτουν δύο ερμηνευτικές επιλογές για το επακριβές χρονικό σημείο που ο εκναυλωτής εξαντλεί τις υποχρεώσεις του: είτε (α) κατά την ημερομηνία σύναψης του ναυλοσυμφώνου (at the date of the charter) είτε (β) κατά

<sup>180</sup> T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 73.

<sup>181</sup> M. Κωνσταντινίδης, ό.π., σ. 229.



την ημερομηνία παράδοσης του πλοίου στο ναυλωτή (at the time of the delivery). Ως προς την εν λόγω προβληματική έχουν διατυπωθεί επιμέρους απόψεις από τα αγγλικά δικαστήρια<sup>182</sup>.

Η παλαιότερη απόφαση που συναντάται να έχει ασχοληθεί με την παρούσα προβληματική είναι η υπόθεση *Lorentzen v. White*<sup>183</sup>, όπου το ζήτημα κρίθηκε παρεμπιπτόντως. Ειδικότερα, σύμφωνα με το *obiter* του δικαστή Atkinson οι όροι του ναυλοσυμφώνου απαιτούσαν την πλήρωση του αναληφθέντος warranty ως προς την ταχύτητα και την κατανάλωση καυσίμου κατά τη σύναψη της σύμβασης ναύλωσης. Με άλλα λόγια, το πλοίο έπρεπε να διαθέτει τις περιγραφείσες ιδιότητες κατά την κατάρτιση του ναυλοσυμφώνου, χωρίς να υπάρχει κάποια ειδικότερη απαίτηση το πλοίο να συνεχίσει να έχει αυτές τις ιδιότητες και κατά την εκτέλεση της σύμβασης<sup>184</sup>.

Αμέσως επόμενη χρονικά υπόθεση κατά την οποία οι δικαστές κλήθηκαν να αποφανθούν για το ακριβές χρονικό σημείο που πρέπει να πληρούται η υποχρέωση του εκναυλωτή, υπήρξε η *The Apollonius*<sup>185</sup>, όπου το πλοίο εκτέλεσε το συμφωνηθέντα πλου με μειωμένη -κατά περίπου τέσσερις (4) κόμβους- ταχύτητα, εν συγκρίσει με τα συμφωνηθέντα. Οι εκναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι δεν υπήρξε παραβίαση της υποχρέωσης τους, καθώς το πλοίο διέθετε τις περιγραφόμενες δυνατότητες κατά τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου, διευκρινίζοντας, παράλληλα, ότι η συγκεκριμένη υποχρέωση δεν απαιτείτο να πληρούται και κατά τη στιγμή της παράδοσης του πλοίου. Με άλλα λόγια, κατά την άποψη τους, το κρίσιμο χρονικό διάστημα που πρέπει να εξεταστεί το κατά πόσο το πλοίο διαθέτει τις περιγραφείσες ιδιότητες είναι το χρονικό σημείο κατάρτισης του ναυλοσυμφώνου. Παρόλα ταύτα, ο δικαστής Mocatta είχε αντίθετη άποψη κρίνοντας ότι το πλοίο έπρεπε να διαθέτει τα περιγραφόμενα χαρακτηριστικά κατά τον χρόνο παράδοσης του πλοίου στους ναυλωτές<sup>186</sup>.

Πάντως, και μεταγενέστερες δικαστικές αποφάσεις δε διαφαίνεται να δίδουν διαφορετική «λύση» στην προβληματική, με τα δικαστήρια άλλοτε να τάσσονται υπέρ της

<sup>182</sup> Αντίθετα, στο αμερικανικό δίκαιο δεν φαίνεται να τίθεται ως ζήτημα εάν η υπόσχεση πρέπει να πληρούται κατά την κατάρτιση του ναυλοσυμφώνου ή κατά την παράδοση του πλοίου. Θεωρείται, δηλαδή, δεδομένο ότι οι -σχετικές με τις επιδόσεις του πλοίου- υποσχέσεις πρέπει να πληρούνται κατά την παράδοση του πλοίου, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 84. Το ίδιο σκεπτικό φαίνεται να συμμερίζεται και η αμερικανική νομολογία, βλ., *Denholm Shipping Co. v. W. E. Hedger Co.*, 47 F.2d 213, 1931 AMC 297, όπου το δικαστήριο ανέφερε χαρακτηριστικά: “*The meaning of the warranty is however another matter; it spoke from the time of delivery, and was satisfied if the ship was at that time “capable” of making the prescribed speed under the stipulated conditions. It did not follow that she would make it uniformly...*”.

<sup>183</sup> *Lorentzen v. White Shipping Company, Ltd* (1942) 74 Ll.L. Rep. 161.

<sup>184</sup> “(...) *the description of the capacity of a ship merely amounts to a warranty that at the date of the charter-party the ship was of that capacity, and it does not amount to a warranty that the ship should continue to be of that capacity*”, βλ. *Lorentzen v. White*, ό.π., σ. 163.

<sup>185</sup> *Cosmos Bulk Transport Inc. V. China National Foreign Trade Transportation Corporation* (“*The Apollonius*”), (1978) 1 Lloyd’s Rep. 53.

<sup>186</sup> “*In my judgment there are overwhelming commercial considerations favouring the charterers' argument that the speed warranty, whenever else it may apply, certainly applies at the date of the delivery of a vessel... I decline to follow the dictum of Mr. Justice Atkinson on this subject (...)*”, βλ. *The Apollonius*, ό.π., σ. 64. Διαφαίνεται ότι ο δικαστής Mocatta αντιτάχθηκε ρητώς στην προσέγγιση του δικαστή Atkinson στην υπόθεση *Lorentzen v. White*, βλ. *supra*, σ. 64.

πρώτης ως άνω αναφερόμενης προσέγγισης και άλλοτε υπέρ της δεύτερης. Ενδεικτικά, στην υπόθεση *The Al Bida*<sup>187</sup>, το δικαστήριο φάνηκε από τα λεγόμενα του να τάχθηκε υπέρ της άποψης που στηρίζει ότι τα υποσχεθέντα χαρακτηριστικά πρέπει να πληρούνται κατά την παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές<sup>188</sup>. Αντίθετα, στην υπόθεση *The Didymi*<sup>189</sup> διατυπώθηκε πως η περιγραφή της ταχύτητας και της κατανάλωσης αναφέρεται στις δυνατότητες έχει που το πλοίο κατά τη σύναψη της ναύλωσης<sup>190</sup>.

Η αγγλική θεωρία, πάντως, φαίνεται να τάσσεται υπέρ της αρχικής προσέγγισης των δικαστηρίων, όπως αποτυπώθηκε στην υπόθεση *Lorentzen v. White*, υποστηρίζοντας δηλαδή ότι οι περιγραφείσες ιδιότητες του πλοίου στην performance clause πρέπει να πληρούνται κατά την κατάρτιση του ναυλοσυμφώνου<sup>191</sup>. Ως υποστηρικτικό επιχείρημα προβάλλεται ότι κατά το χρονικό στάδιο παράδοσης του πλοίου, οι ναυλωτές μπορούν να αξιώσουν την ύπαρξη των ιδιοτήτων του πλοίου στη βάση άλλων υποχρεώσεων. Ειδικότερα, οι ναυλωτές μπορούν να προβάλλουν είτε τη ρητή υποχρέωση (express obligation) του εκναυλωτή να παράσχει ένα πλοίο που θα είναι *in every way fitted for the service at the time of the delivery*, είτε τη σιωπηρή υποχρέωση (implied obligation) της μη μεταβολής του πλοίου με τρόπο που μπορεί να μεταβάλλει τις παρεχόμενες υπηρεσίες στον ναυλωτή (*not to alter the ship in such a way as to prejudice the services provided to the charterers*), είτε άλλες διατάξεις που έχουν προβλέψει τα μέρη, δυνάμει των οποίων καθιερώνεται ρητώς η υποχρέωση διατήρησης κάποιων συγκεκριμένων χαρακτηριστικών του πλοίου.

Επί τη βάση των παραπάνω συμπεραίνεται ότι όταν η διατύπωση του ναυλοσυμφώνου είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει το χαρακτηρισμό και την αντιμετώπιση της αναληφθείσας δέσμευσης του εκναυλωτή ως μία στιγμιαία υποχρέωση το ζήτημα είναι σχετικά απλό. Εάν το πλοίο διαθέτει τις συμφωνημένες ιδιότητες της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα -είτε της σύναψης του ναυλοσυμφώνου είτε της παράδοσης του πλοίου (ανάλογα με την άποψη που θα υιοθετηθεί)- δεν γεννάται ζήτημα επέλευσης εννόμων συνεπειών. Σε αντίθετη περίπτωση, δηλαδή, εάν δεν τις διαθέτει, θα ενεργοποιηθεί η δυνατότητα έγερσης αξιώσεων εκ μέρους των ναυλωτών<sup>192</sup>. Τυχόν απόκλιση σε μεταγενέστερο χρονικό σημείο δεν συνιστά παραβίαση, καθώς η υπόσχεση του εκναυλωτή είχε

<sup>187</sup> *Arab Maritime Petroleum Transport Co. V. Luxor Trading Panama And Geogas Enterprise Geneva (The "Al Bida")*, [1986] 1 Lloyd's Rep. 142.

<sup>188</sup> "This does not, in my view, affect the capabilities of the vessel, at least for the purposes of a performance warranty in these terms. I refer also to the judgment of Mr. Justice Mocatta in *The Apollonius*, [1978] 1 Lloyd's Rep. 53, where he held that the warranty applies at the time of delivery ...", βλ. *The Al Bida*, ό.π., σ. 150.

<sup>189</sup> *Didymi Corporation V. Atlantic Lines And Navigation Co. Inc. (The Didymi)*, (1988) 2 Lloyd's Rep.108.

<sup>190</sup> "(...) the preamble refers to the vessel's capacity at the date of the charter-party", βλ. *The Didymi*, ό.π., σ. 110.

<sup>191</sup> Βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 67.

<sup>192</sup> Σε αυτή την περίπτωση γεννώνται περαιτέρω ζητήματα σχετικά με τον προσδιορισμό της ζημίας του εκναυλωτή, καθώς το πλοίο δεν έχει προβεί σε εκτέλεση κάποιου πλου προκειμένου να γίνει λόγος για απώλεια χρόνου ή μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων, βλ. *infra* σ. 72 επ..

περιορισμένη χρονική εμβέλεια, ήτοι μέχρι το χρόνο σύναψης του ναυλοσυμφώνου ή της παράδοσης του πλοίου στους ναυλωτές.

Καταληκτικά, αναφέρονται ορισμένα σχόλια που προκύπτουν κατόπιν συνολικής εξέτασης του ζητήματος. Πρώτον, είναι σαφές ότι κατά τις περιπτώσεις που το ναυλοσύμφωνο έχει διαρθρωθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε το warranty του εκναυλωτή να συνιστά στιγμιαία υποχρέωση, εν τοις πράγμασι του αποστερεί τον χαρακτήρα της δέσμευσης. Κι αυτό διότι το μοναδικό χρονικό σημείο που μπορεί να καταφαθεί ότι το πλοίο δύναται πράγματι να εκτελέσει τους πλόες με βάση την δοθείσα υπόσχεση, είναι κατά την έναρξη του πλου, ήτοι σε χρόνο μεταγενέστερο της σύναψης του ναυλοσυμφώνου ή της παράδοσης του πλοίου. Μέχρι τότε, ο ναυλωτής αντικειμενικά δεν είναι σε θέση να γνωρίζει εκ του ασφαλούς ότι το πλοίο διαθέτει πράγματι τις δηλωθείσες ιδιότητες, ενώ όταν αποκαλυφθεί η μειωμένη απόδοση του πλοίου, είναι πλέον αργά.

Κατά δεύτερον, νομικά μπορεί να φαίνεται παράδοξο το γεγονός ότι ο ναυλωτής δέχεται να υπογράψει ένα ναυλοσύμφωνο με όρους που δεν εξασφαλίζουν κατ' απόλυτο τρόπο τα συμφέροντα του. Ωστόσο, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η πρακτική των ναυλοσυμφώνων και οι όροι που ευρίσκονται εντός αυτού μεταβάλλονται κατά περιόδους, με κριτήριο το στάδιο που βρίσκεται η αγορά στο ναυτιλιακό κύκλο. Ειδικότερα, κατά τα χρονικά διαστήματα που η ναυτιλιακή αγορά βρίσκεται στην κορύφωση της, διαπραγματευτικά ισχυρό μέρος είναι οι πλοιοκτήτες εκναυλωτές, οι οποίοι είναι σε θέση να επιδιώκουν την εισαγωγή ευνοϊκών ως προς αυτούς όρους, με τις αντιπροτάσεις των ναυλωτών να μην γίνονται δεκτές<sup>193</sup>. Επομένως, παρατηρείται ότι σε περιόδους άνθησης ο διαπραγματευτικά ισχυρός εκναυλωτής είναι σε θέση να επιδιώξει τη διαμόρφωση ενός τέτοιου λεκτικού, ώστε να αναλαμβάνει υποχρεώσεις που εξυπηρετούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα συμφέροντα του. Αντίθετα, όπως διαφαίνεται και από το αμέσως επόμενο κεφάλαιο, σε περιόδους χαμηλής ζήτησης, διαπραγματευτικά ισχυρό μέρος καθίσταται ο ναυλωτής, ο οποίος με τη σειρά του θα προσπαθήσει να εκμεταλλευτεί – τρόπον τινά- την ανάγκη του εκναυλωτή να ναυλώσει το πλοίο, ο οποίος θα δεχθεί να υπογράψει ακόμα κι ένα ναυλοσύμφωνο που αναγνωρίζει αυστηρότερες υποχρεώσεις στο πρόσωπο του.

## ***ii. Η θεμελίωση διαρκούς υποχρέωσης (continuing warranty)***

Η παραπάνω ανάλυση κατέδειξε πως, εξ' απόψεως αγγλικού δικαίου, η υπόσχεση του εκναυλωτή ως προς την ταχύτητα ή/ και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης δεν συνιστά καταρχήν μία διαρκή υποχρέωση (continuing obligation) του εκναυλωτή. Ωστόσο, ελλείπει

---

<sup>193</sup> Γεγονός που δε συνιστά πρόβλημα για τους εκναυλωτές, καθώς η ζήτηση είναι αρκετά υψηλή και θα επιδιώξουν να βρουν κάποιον άλλον ναυλωτή, ο οποίος θα δεχθεί αυτούς τους αυστηρούς όρους.

κανόνων αναγκαστικού δικαίου<sup>194</sup>, τα μέρη είναι ελεύθερα να προβούν σε διαφορετικές προβλέψεις για τη ρύθμιση της έννομης σχέσης τους, συμπληρώνοντας, τροποποιώντας ή και αντικαθιστώντας τις ήδη υπάρχουσες προβλέψεις των προδιατυπωμένων ναυλοσυμφώνων<sup>195</sup>.

Συνεπώς, προκειμένου ο ναυλωτής να εξασφαλίσει ότι ολόκληρος ο πλους (σε μία ναύλωση κατά ταξίδι) ή το σύνολο των πλόων (σε μία ναύλωση κατά χρόνο) θα εκτελεσθούν με τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης που αναφέρονται στην performance clause, δεν έχει παρά να επιδιώξει την πρόσθεση ενός ειδικότερου σχετικού όρου στο σώμα του ναυλοσυμφώνου<sup>196</sup>. Εν συνεχεία, εφόσον υπάρχει μία τέτοια πρόβλεψη στο λεκτικό της σύμβασης, η υπόσχεση του εκναυλωτή μετατρέπεται, πλέον, σε διαρκή υποχρέωση, την οποία οφείλει ο τελευταίος να τηρεί σε όλη την διάρκεια της σύμβασης και έκτοτε το ζήτημα χρήζει διαφορετικής αντιμετώπισης<sup>197</sup>.

Μάλιστα, ιδίως αφότου έγινε αισθητός ο αντίκτυπος της οικονομικής και εμπορικής ύφεσης της προηγούμενης δεκαετίας και στη ναυτιλιακή οικονομία, παρατηρήθηκε η τάση των ναυλωτών να επιδιώκουν με κάθε δυνατό τρόπο τη βέλτιστη εκμετάλλευση του πλοίου. Κατά συνέπεια, προσεγγίζοντας το ζήτημα νομικά, η ύπαρξη απλώς μίας στιγμιαίας δέσμευσης σχετικά με τις επιδόσεις του πλοίου ως προς τα κρίσιμα στοιχεία της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης κατέστη ανεπαρκής. Αντίστοιχα, λαμβάνοντας υπόψη και τον προαναφερθέντα σχολιασμό, η εμφάνιση των «ανανεωμένων» performance clauses, εμφανίστηκαν σε μία περίοδο υπερβάλλουσας χωρητικότητας, κατά την οποία διαπραγματευτικά ισχυρό μέρος υπήρξαν οι ναυλωτές. Έτσι, άρχισαν να εμφανίζονται όλο και πιο συχνά εντός των ναυλοσυμφώνων όροι οι οποίοι καθιερώνουν ρητώς ότι η δοθείσα υπόσχεση των εκναυλωτών θα αφορά όλη τη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης, μετατρέποντας την, δηλαδή, σε διαρκή υποχρέωση.

Η τάση έγινε αμέσως αντιληπτή από τις μεγάλες ναυτιλιακές ενώσεις, οι οποίες στις νέες εκδόσεις των προδιατυπωμένων ναυλοσυμφώνων, φαίνεται να έχουν προβεί στις αντίστοιχες

<sup>194</sup> Όπως σε άλλες έννομες σχέσεις, λ.χ. στην σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, όπου εφαρμοστέοι είναι οι αναγκαστικού δικαίου Κανόνες Χάγης Βίσμπυ.

<sup>195</sup> Βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 73.

<sup>196</sup> Βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, σ. 229.

<sup>197</sup> Η ίδια προσέγγιση διακρίνεται και εξ απόψεως αμερικανικού δικαίου, σύμφωνα με το οποίο το γεγονός ότι η περιγραφή της ταχύτητας ή/και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης χαρακτηρίζονται ως warranties, δεν σημαίνει πως ο εκναυλωτής εγγυάται ότι το πλοίο θα διατηρεί τις δηλωθείσες επιδόσεις καθ' όλη τη διάρκεια του ναυλοσυμφώνου, εκτός εάν κάτι τέτοιο προβλέπεται ρητώς στο κείμενο της σύμβασης. Το ζήτημα φαίνεται να αντιμετωπίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο και από την αμερικανική νομολογία, ήδη από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Έτσι και στην υπόθεση *The Astraea*, 124 F.83 (E.D.N.Y. 1903), με το δικαστήριο να αναφέρει χαρακτηριστικά τα εξής: *"The charter party made it definite. The owners measured their liability in this regard, and warranted its continuing existence. They knew that the charterer, influenced by the warranty, would trust its own goods to the ship. They knew that the charterer would use the warranty to persuade others to trust their goods to the ships"*. Όσον αφορά την προσέγγιση των διαιτητικών δικαστηρίων της Νέας Υόρκης ως προς το συγκεκριμένο ζήτημα, σύμφωνα με την βιβλιογραφία, αντιστοίχως κρίνεται ότι προκειμένου να αξιωθεί η τήρηση του warranty σε όλη τη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης απαιτείται ρητή πρόβλεψη προς τούτο στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου (*"The Ionic"*, SMA 2519, Arb. at N.Y. 1988), βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 84.

τροποποιήσεις. Ενδεικτικά, στην τελευταία έκδοση του NYPE (2015), προβλέφθηκε με πανηγυρικό τρόπο ότι το πλοίο θα πρέπει να διαθέτει την ικανότητα επίδοσης με μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης και καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης<sup>198</sup> ανάγοντας έτσι ρητώς την υποσχηση του εκναυλωτή σε μία απόλυτη και διαρκή υποχρέωση<sup>199</sup>.

Εφόσον, λοιπόν, το λεκτικό του charterparty είναι τέτοιο ώστε η υποχρέωση του εκναυλωτή να προβλέπεται ως διαρκής, ο ναυλωτής μπορεί να ισχυριστεί την παραβίαση της performance clause και της διαρκούς υποχρέωσης που καθιερώνει, εφόσον αποδείξει την μειωμένη ταχύτητα ή την αυξημένη κατανάλωση πετρελαίου κίνησης κατά τη διάρκεια του πλου, με βάση φυσικά και τις τυχόν επιπλέον προϋποθέσεις που μπορεί να προβλέπονται στο ναυλοσύμφωνο (λ.χ. κατόπιν κατάφασης των χαμηλών επιδόσεων του πλοίου σε περιόδους καλού καιρού).

### **(γ) Η υποχρέωση του εκναυλωτή στην κατά ταξίδι ναύλωση**

Όπως ανεδείχθη στο πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης και ιδίως στο κεφάλαιο που εξετάστηκαν επιμέρους φόρμες ναυλοσυμφώνων που χρησιμοποιούνται για την κατά ταξίδι ναύλωση, οι αναφορές στις επιδόσεις του πλοίου είναι αρκετά σπάνιες. Παράλληλα, έγινε σαφές ότι ακόμα και στις περιπτώσεις που γίνεται κάποια μνεία στα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου, δεν προσομοιάζει με τη συνήθη μορφή και δομή που έχει μία performance clause.

Η απουσία τέτοιων προβλέψεων στην κατά ταξίδι ναύλωση εξηγείται επίσης και από το γεγονός ότι στο συγκεκριμένο είδος ναύλωσης το «ρίσκο» εκτέλεσης του ταξιδιού φέρει αποκλειστικά ο πλοιοκτήτης εκναυλωτής. Με άλλα λόγια, ο εκναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση μεταφοράς ενός φορτίου, καλύπτοντας παράλληλα και όλα τα έξοδα του πλοίου. Επομένως, ναί μεν δεν αποκλείεται ο ναυλωτής να ζητήσει την περιγραφή του πλοίου, προκειμένου να λάβει γνώση των βασικών χαρακτηριστικών του, ωστόσο δεν τον ενδιαφέρει λ.χ. το επίπεδο κατανάλωσης του πλοίου, καθώς δεν είναι αυτός που φέρει το οικονομικό βάρος κάλυψης των εξόδων του. Επίσης, στην περίπτωση που το πλοίο προσεγγίσει το λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης καθυστερημένα λόγω των μειωμένων επιδόσεων ταχύτητας, ο ναυλωτής μπορεί να προβάλει τις αξιώσεις του στη βάση άλλων υποχρεώσεων του εκναυλωτή<sup>200</sup>. Κατ' αποτέλεσμα, εξηγείται για ποιο λόγο οι performance clauses έχουν σαφώς πιο περιορισμένη εφαρμογή και παρουσία στη ναύλωση κατά τα ταξίδια. Ο λόγος δεν είναι ότι τα

<sup>198</sup> “Upon delivery and throughout the duration of this Charter Party...”, βλ. περισσότερα *supra*, σ. 35 επ..

<sup>199</sup> Βλ. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, *Charterparties: Law, Practice and Emerging Legal Issues*, Informa Law from Routledge (2018), σ. 69-70.

<sup>200</sup> Λ.χ. θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι ο εκναυλωτής δεν συμμορφώθηκε στην κατά προσέγγιση ημερομηνία άφιξης του πλοίου στον λιμένα (estimated time of arrival).

μέρη δεν μπορούν να τις προβλέψουν, αλλά ότι, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, δεν τις χρειάζονται.

Σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από το συνήθως συμβαίνον στη ναυτιλιακή πρακτική, αξίζει να σημειωθεί για την πληρότητα της παρούσα μελέτης και η προσέγγιση της θεωρίας προς τούτο. Όπως κατέδειξαν οι παραπάνω αναλύσεις, εφόσον δεν υπάρχει κάποια διαφορετική πρόβλεψη στους όρους της performance clause, η υποχρέωση του εκναυλωτή όσον αφορά τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου είναι στιγμιαία και άρα πρέπει να πληρούται κατά την σύναψη του ναυλοσυμφώνου ή κατά την παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές. Ωστόσο, όπως εξηγεί η θεωρία<sup>201</sup>, στη ναύλωση κατά ταξίδι δεν υπάρχει παράδοση του πλοίου με τον τρόπο που νοείται στη χρονοναύλωση, ήτοι το πλοίο δεν τίθεται κατά κυριολεξία στην υπηρεσία των ναυλωτών, με αποτέλεσμα να μην παρέχεται ένα παρόμοιο χρονικό διάστημα για την ενεργοποίηση της υποχρέωσης. Βέβαια, κατά τη θεωρία υπάρχει τρόπος για να αρθεί το εν λόγω παράδοξο. Ειδικότερα, προτείνεται να νοηθεί ως χρονικό σημείο ενεργοποίησης των υποχρεώσεων της performance clause η χρονική στιγμή που το πλοίο εκκινεί το ταξίδι του προς τον λιμένα φόρτωσης<sup>202</sup>. Υποστηρίζεται ότι πρόκειται για μία επιτρεπόμενη ερμηνεία, η οποία, παράλληλα, συνάδει με την αρχή της ερμηνείας των ναυλοσυμφώνων *in a good commercial sense*.

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραπάνω εκτεθείσες σκέψεις ξεκαθαρίζεται ότι κατά κανόνα δεν ευρίσκονται συχνά performance clauses σε συμβάσεις ναύλωσης κατά ταξίδι. Ωστόσο στην περίπτωση που κάτι τέτοιο συμβεί, τότε το χρονικό σημείο που η υποχρέωση του εκναυλωτή πρέπει να πληρούται λογίζεται ο χρόνος έναρξης του πλου προς τον λιμένα φόρτωσης, εφόσον φυσικά ο όρος δεν εμπεριέχει κάποια διαφορετική πρόβλεψη προς τούτο.

#### **(δ) Η επιρροή της φράσης “without guarantee” στην εμβέλεια της υποχρέωσης.**

Κλείνοντας το κεφάλαιο για τη φύση, την έκταση και τη διάρκεια της υποχρέωσης που θεμελιώνεται δια της performance clause, αξίζει να γίνει μία σύντομη αναφορά στην επιρροή που μπορεί να έχει η χρήση της φράσης “without guarantee” στην εμβέλεια της αναληφθείσας υποχρέωσης.

Στις περιπτώσεις που τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης συνοδεύονται από τη φράση “without guarantee”, τότε σημαίνει ότι ο εκναυλωτής δεν αναλαμβάνει καμία συμβατική υποχρέωση προς τούτο. Απλώς αρκείται σε μία

---

<sup>201</sup> Η περιορισμένη εφαρμογή των performance clauses στη ναύλωση κατά ταξίδι επιβεβαιώνει και το υπάρχον διαθέσιμο νομολογιακό προηγούμενο. Οι περισσότερες δικαστικές αποφάσεις που ευρίσκονται, είτε πολιτειακών είτε διαιτητικών δικαστηρίων, έχουν απασχοληθεί με performance clauses που ευρίσκονται σε χρονοναυλοσύμφωνα.

<sup>202</sup> J. Cooke, J. Kimball, T. Young, D. Martowski, M. Ashcroft, L. Lambert, A. Taylor, M. Sturley, *Voyage charters* (4<sup>th</sup> Edition), Informa Routledge (2014), σ. 90.

παρουσίαση των χαρακτηριστικών του πλοίου. Πρόκειται για μία προσέγγιση η οποία λαμβάνει καταρχήν αποδοχής όχι μόνο από την θεωρία, αλλά και από την νομολογία<sup>203</sup>. Παρόλα ταύτα, ακόμα και σε μία τέτοια περίπτωση, δεν διανοίγεται η δυνατότητα στον εκναυλωτή να τελεί ελεύθερα οποιαδήποτε δήλωση, ακόμα κι αν αυτή εν γνώσει του δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Ειδικότερα, όπως υποστηρίζεται από τη θεωρία και επιβεβαιώνεται από την νομολογία, ο εκναυλωτής δεσμεύεται, έστω και σιωπηρά, να προβεί σε μία καλή τη πίστει περιγραφή των χαρακτηριστικών του πλοίου, πιστεύοντας, δηλαδή, στην ακρίβεια της δήλωσης του.

## 2. Τα δικαιώματα του ναυλωτή

Τα στοιχεία της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης του πλοίου λαμβάνονται σοβαρά υπόψη από τους ναυλωτές, καθώς δια του υπολογισμού της αποδοτικότητας του πλοίου, σταθμίζουν τις δυνατότητες που διαθέτουν, με απώτερο σκοπό την εκμετάλλευση του ναυλωθέντος πλοίου στο έπακρον. Συνεπώς, στις περιπτώσεις που διαφαίνεται ότι ο αντισυμβαλλόμενος εκναυλωτής δεν τήρησε τις υποσχέσεις του, όπως περιγράφονται στην performance clause, οι ναυλωτές επιδιώκουν την ενεργοποίηση των δικαιωμάτων τους.

### (α) Δικαίωμα αποζημίωσης

Το βασικότερο δικαίωμα που χορηγείται στις περιπτώσεις παραβίασης κάποιου από τους όρους της σύμβασης είναι το δικαίωμα αποζημίωσης. Εφόσον, δηλαδή, διακρίνεται πως η παραβίαση ενός συμβατικού όρου επέφερε αιτιωδώς<sup>204</sup> ορισμένη ζημία, το αγγλικό δίκαιο χορηγεί στο ζημιωθέντα τη δυνατότητα να επιδιώξει την αποκατάσταση της ζημίας του<sup>205</sup>. Στην περίπτωση της performance clause, το δικαίωμα αποζημίωσης άλλοτε προβλέπεται ρητώς στο λεκτικό της ρήτρας, ενώ άλλοτε συνάγεται από την ίδια τη νομική φύση της υποχρέωσης του

---

<sup>203</sup> Βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 68 και *J. Cooke, J. Kimball, T. Young, D. Martowski, M. Ashcroft, L. Lambert, A. Taylor, M. Sturley*, ό.π., σ. 91. Στην υπόθεση *The Lipa* [2001] 2 Lloyd's Rep. 17 για την χρήση της φράσης κατά την περιγραφή της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, το δικαστήριο ανέφερε χαρακτηριστικά: "...the effect of the words "without guarantee" is that they stipulate that a provision to which they apply is not a warranty...", σ. 19.

<sup>204</sup> Σύμφωνα με τον "remoteness rule", ο ζημιωθείς δύναται να αξιώσει την αποκατάσταση μόνο των ζημιών που θα επέρχονταν κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων ("in the usual course of things"). Διαφαίνεται πως για το αγγλικό δίκαιο το "remoteness rule", επιτελεί παρόμοια λειτουργία με την προϋπόθεση της αιτιώδους συνάφειας του ελληνικού δικαίου. Σημειώνεται, πως υπό το πρίσμα του αγγλικού δικαίου, υπάρχει και ένας επιπλέον περιορισμός, το "mitigation rule", σύμφωνα με τον οποίο ο ζημιωθείς δεν μπορεί να αξιώσει την κάλυψη ζημιών τις οποίες θα μπορούσε εύλογα να είχε αποφύγει, βλ. *H. Beale, Chitty on Contracts (Volume I)*, 31<sup>st</sup> Edition (2012), Sweet & Maxwell, παρ. 26-002.

<sup>205</sup> Γενικότερα, σκοπός της αποζημίωσης είναι να βρεθεί ο ζημιωθείς στη θέση που θα βρισκόταν, αν η σύμβαση είχε εκτελεσθεί κανονικά, με βάση τα συμφωνηθέντα. Αναζητείται η καθαρή απώλεια ("net loss") που είχε εξαιτίας της παραβίασης. Κατά συνέπεια, λαμβάνονται υπόψη και συμψηφίζονται τυχόν οφέλη που είχε ο ζημιωθείς από την παραβίαση (λ.χ. αποφυγή περαιτέρω εξόδων λόγω της διακοπής της εκτέλεσης της σύμβασης, κ.λπ.), βλ. *H. Beale*, ό.π., παρ. 26-001.

εκναυλωτή ως warranty. Σε κάθε περίπτωση, απαραίτητη προϋπόθεση για την καταβολή αποζημίωσης στο ναυλωτή συνιστά ο πρότερος προσδιορισμός της ζημίας που έχει υποστεί ο τελευταίος από την παραβίαση του όρου.

### ***ι) Ο προσδιορισμός της ζημίας επί παραβίασης διαρκούς υποχρέωσης***

Όπως προαναφέρθηκε, αρκετές φορές η διατύπωση της performance clause είναι τέτοια, ώστε να θεμελιώνεται η διαρκής υποχρέωση του εκναυλωτή σε διατήρηση μίας συγκεκριμένης ταχύτητας και κατανάλωσης καυσίμου. Σε μία τέτοια περίπτωση, διαφαίνεται ότι τα μέρη και ιδίως ο ναυλωτής απέβλεψε στην εκτέλεση του πλου με ορισμένα χαρακτηριστικά. Συνεπώς, η εκτέλεση του πλου με χαμηλότερη ταχύτητα ή με μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων συνεπάγεται τη γένεση ζημιών στο πρόσωπο του.

Ειδικότερα, στις περιπτώσεις που το πλοίο ταξιδεύει με χαμηλότερη ταχύτητα εν συγκρίσει με τη συμφωνηθείσα, το προγραμματισμένο ταξίδι ολοκληρώνεται σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το προβλεπόμενο. Με άλλα λόγια, το γεγονός της χαμηλότερης ταχύτητας οδηγεί αιτιωδώς στην επιμήκυνση του πλου και άρα στην ζημία του ναυλωτή. Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη ότι σκοπός της αποζημίωσης είναι η επαναφορά του ζημιωθέντος στη θέση που θα βρισκόταν εάν δεν είχε επέλθει η παραβίαση<sup>206</sup>, προκύπτει ότι η ζημία του ναυλωτή συνίσταται στον επιπλέον ναύλο που εν τοις πράγμασι χρειάστηκε να καταβάλει λόγω της μεγαλύτερης διάρκειας του πλου. Συνεπώς, στην περίπτωση που το πλοίο λόγω των χαμηλών επιδόσεων χρειάστηκε λ.χ. επιπλέον 1,54 μέρες για την ολοκλήρωση του ταξιδιού και ο ναύλος ανά ημέρα ανερχόταν στα 9.500 δολάρια, τότε η ζημία του ναυλωτή και άρα το ποσό αποζημίωσης του ανέρχεται στα 14.630 δολάρια.

Κατά ανάλογο τρόπο, σε περίπτωση που το πλοίο εκτέλεσε τον πλου με μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμου, η ζημία του ναυλωτή συνίσταται στα επιπλέον ποσά που χρειάστηκε να καταβάλει για τον εφοδιασμό του πλοίου. Με άλλα λόγια, η αύξηση των εξόδων της εμπορικής λειτουργίας του πλοίου οφείλεται αιτιωδώς στο γεγονός ότι το πλοίο κατανάλωσε περισσότερους τόνους καυσίμου από το αναμενόμενο κατά τους ορισμούς της performance clause. Προκειμένου, λοιπόν, ο ναυλωτής να επανέλθει στη θέση που θα βρισκόταν επί μη παραβίασης της υποχρέωσης του εκναυλωτή, απαιτείται να του επιστραφούν με τη μορφή αποζημίωσης τα επιπροσθέτως καταβληθέντα ποσά. Συνεπώς, εάν το πλοίο κατανάλωσε λ.χ. επιπλέον 13,5 τόνους IFO, ενώ η τιμή του πετρελαίου ανέρχεται στο ποσό των 395 δολαρίων ανά τόνο, συνάγεται ότι ο ναυλωτής κλήθηκε να καταβάλει επιπλέον 5.332,5 δολάρια για τον

---

<sup>206</sup> London Arbitration 1/07 (710 LMLN 4): “ *The charterers were therefore only entitled to be put in the same position as if the owners had performed their minimum obligations*”.



εφοδιασμό του πλοίου, πράγμα το οποίο δεν θα είχε συμβεί εάν το πλοίο μπορούσε να εκτελέσει τον πλου με βάση τα συμφωνηθέντα.

Καταληκτικά, σημειώνεται ότι σε περίπτωση που το πλοίο δεν συμμορφωθεί και ως προς τα δύο στοιχεία της ρήτηρας, ήτοι εκτελέσει το ταξίδι και με χαμηλή ταχύτητα και με αυξημένη κατανάλωση καυσίμου, τελείται αρχικά ο παραπάνω υπολογισμός για κάθε χαρακτηριστικό ξεχωριστά και εν συνεχεία κατόπιν πρόσθεσης τους προκύπτει το τελικό ποσό που θα ζητηθεί ως αποζημίωση.

## **ii) Ο προσδιορισμός της ζημίας επί παραβίασης στιγμιαίας υποχρέωσης**

Όπως προαναφέρθηκε, εάν καταφαθεί ότι η υποχρέωση του εκναυλωτή είναι στιγμιαία, ήτοι αφορά αποκλειστικά το χρονικό σημείο της σύναψης του ναυλοσυμφώνου ή της παράδοσης του πλοίου στους ναυλωτές, τότε το μόνο που απαιτείται να εξεταστεί είναι εάν τα απαραίτητα χαρακτηριστικά υπήρχαν ή όχι κατά το κρίσιμο αυτό χρονικό σημείο. Στην περίπτωση που καταφαθεί ότι το πλοίο δεν πληροί τις συμφωνημένες ιδιότητες κατά το χρόνο σύναψης ή παράδοσης ενεργοποιείται κατ' αποτέλεσμα η δυνατότητα προβολής αξιώσεων αποζημίωσης.

Παρόλα αυτά, κατά το στάδιο προσδιορισμού της ζημίας παρατηρείται ότι η γενόμενη απώλεια χρόνου ή η μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμου αφορούν κατ' αποκλειστικότητα το χρονικό σημείο της σύναψης του charterparty ή της παράδοσης του πλοίου. Συνεπώς, ακόμα κι αν ο εκναυλωτής δεν τηρήσει την υπόσχεση του κατά το προαναφερθέν κρίσιμο χρονικό διάστημα, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι ο ναυλωτής έχει υποστεί κάποια ζημία λόγω της παράβασης, αφού εν τοις πράγμασι δεν προκαλείται οιαδήποτε απώλεια χρόνου ή μεγαλύτερη κατανάλωση. Τυχόν μεταγενέστερη απώλεια χρόνου ή αυξημένη κατανάλωση πετρελαίου δεν συνδέεται αιτιωδώς με τη μη τήρηση της performance clause, διότι η υπόσχεση έπρεπε να πληρούται μόνο κατά το χρόνο σύναψης ή παράδοσης του πλοίου στους ναυλωτές.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι στις περιπτώσεις που η δέσμευση του εκναυλωτή είναι στιγμιαία, το ζήτημα αποζημίωσης του ναυλωτή δυνάμει της performance clause έχει σχεδόν θεωρητικό χαρακτήρα<sup>207</sup>. Παρόλα αυτά, σημειώνεται ότι ακόμα και στις περιπτώσεις που η υποχρέωση του εκναυλωτή δεν έχει οριστεί στη ρήτρα ως διαρκής, ο ναυλωτής διατηρεί τη δυνατότητα να επιδιώξει την ικανοποίηση του στη βάση άλλων διατάξεων του ναυλοσυμφώνου, οι οποίες αναφέρονται κατωτέρω<sup>208</sup>.

## **(β) Το δικαίωμα σε μείωση του ναύλου και οι προϋποθέσεις άσκησης του**

Μία εκ των βασικότερων υποχρεώσεων του ναυλωτή στη σύμβαση ναύλωσης είναι η καταβολή του ναύλου, η οποία συνιστά και τη βασική παροχή προς τον εκναυλωτή. Ειδικότερα,

<sup>207</sup> Βλ. Μ. Κωνσταντινίδης, σ. 236.

<sup>208</sup> Βλ. *infra*, σ. 77 επ..

ο ναυλωτής καλείται να καταβάλει ναύλο για κάθε λεπτό που το πλοίο βρίσκεται στη διάθεση του, από το χρόνο παράδοσης μέχρι και την επαναπαράδοσή του στους εκναυλωτές. Κατά κανόνα, ο ναύλος υπολογίζεται ανά ημέρα και είναι προκαταβλητέος<sup>209</sup>, ενώ στα περισσότερα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα<sup>210</sup> προβλέπεται ρητώς ότι σε περίπτωση μη καταβολής του ναύλου ή επί μερικής καταβολής κατά τη συμφωνηθείσα ημερομηνία ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα υπαναχώρησης από την σύμβαση ναύλωσης<sup>211</sup>.

Παρόλα αυτά, υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ναυλωτής διαθέτει τη δυνατότητα να προβεί σε μειώσεις στον καταβλητέο ναύλο (deduction from hire). Μάλιστα, στις περιπτώσεις που επιτρέπεται η παρούσα δυνατότητα, προκρίνεται ως προτιμότερη σε σχέση με την επιλογή της πρότερης καταβολής ολόκληρου του ναύλου και εκ των υστέρων προβολή αξιώσεων αποζημίωσης<sup>212</sup>. Σε κάθε περίπτωση, προκειμένου η μείωση του ναύλου να κριθεί δικαιολογημένη, απαιτείται να υπάγεται σε μία εκ των περιπτώσεων που κατά το αγγλικό δίκαιο ο ναυλωτής μπορεί νομίμως να καταβάλλει μειωμένο ναύλο<sup>213</sup>.

Κατά πρώτον, η μείωση του ναύλου εκ μέρους του ναυλωτή θεωρείται επιτρεπτή και νόμιμη στις περιπτώσεις που το ναυλοσύμφωνο παρέχει ρητώς ανάλογο δικαίωμα προς τούτο<sup>214</sup>. Εν συνεχεία, η δεύτερη περίπτωση επιτρεπτής μείωσης του ναύλου είναι η περίπτωση που ο ναυλωτής δικαιούται αναπροσαρμογής του ναύλου, κατόπιν παρέλευσης ενός χρονικού

---

<sup>209</sup> Y. Baatz, *Maritime Law* (Maritime and Transport Law Library), 4<sup>th</sup> Edition, Informa Routledge, σ. 282-283. Επιπλέον, η σημασία του προκαταβλητέου ναύλου περιγράφεται στη δικαστική απόφαση *Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles* [1948] 82 LIL Rep. 43 (HL) ως το βασικό στοιχείο της συμφωνίας μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή για τη χρήση του πλοίου και του πληρώματος, όπως και των υπηρεσιών που προσφέρουν.

<sup>210</sup> Ενδεικτικά, το δικαίωμα υπαναχώρησης σε περίπτωση μη καταβολής του ναύλου αναφέρεται ρητώς στο *Baltim* 1939, ρήτρα 6, σειρές 86-88, στο NYPE 1946, σειρά 61, στο NYPE 1993, ρήτρα 11, σειρά 151.

<sup>211</sup> Η ύπαρξη ρητής πρόβλεψης του δικαιώματος υπαναχώρησης θεωρείται απαραίτητη, διότι ο χρόνος καταβολής του ναύλου δεν αντιμετωπίζεται καταρχήν ως “condition” από το common law, παρά μόνο αν δηλωθεί πανηγυρικά στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου. Σε διαφορετική περίπτωση, η υπερημερία του ναυλωτή σε καταβολή του ναύλου δε νομιμοποιεί τον εκναυλωτή να τερματίζει τη σύμβαση και να ζητήσει αποζημίωση, εκτός εάν αποδείξει ότι η καθυστερημένη πληρωμή του ναύλου συνιστά θεμελιώδη παραβίαση (repudiatory breach), με την έννοια ότι λ.χ. ο ναυλωτής εκδήλωσε είτε ρητά είτε σιωπηρά την πρόθεση του να μην καταβάλλει το ποσό του ναύλου, βλ. Y. Baatz., ό.π., σ. 283. Στην υπόθεση *Kuwait Rocks Co v AMN Bulkcarriers Inc (The Astra)* [2013] EWHC 865 κρίθηκε ότι η μη εμπρόθεσμη καταβολή του ναύλου από τους ναυλωτές υπήρξε θεμελιώδης παραβίαση της συμφωνίας (repudiatory breach). Παράλληλα, όμως, ο δικαστής Flaux εξέφρασε παρεμπιπτόντως την παρατήρηση (*obiter*) ότι η αποτυχία εμπρόθεσμης καταβολής του ναύλου συνιστά παραβίαση “condition”, εκφράζοντας στην ουσία μία διαφορετική άποψη ως προς τη φύση του όρου. Ωστόσο, στην υπόθεση *Spar Shipping AS v Grand China Logistics Holding (Group) Co Ltd* [2016] EWCA 2 Lloyd’s Rep 447, το Εφετείο ανέτρεψε τα λεγόμενα του δικαστή Flaux. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το δικαστή Gross, ο χαρακτηρισμός των ρητών υπαναχώρησης (withdrawal clauses) ως “conditions” προστατεύουν μεν με βεβαιότητα τους εκναυλωτές, ωστόσο διανοίγουν τη δυνατότητα υπαναχώρησης ακόμα και σε περιπτώσεις όπου η παραβίαση είναι ασήμαντη, γεγονός που μπορεί να έχει δυσανάλογες συνέπειες, δημιουργώντας έτσι μία ανισορροπία στις σχέσεις των μερών.

<sup>212</sup> Διότι στην ουσία η εκ των προτέρων καταβολή μικρότερου ναύλου ενισχύει τη ρευστότητα του ναυλωτή Y. Baatz, ό.π., σ. 287-288.

<sup>213</sup> Διαφορετικά, επί αδικαιολόγητης μείωσης του ναύλου διανοίγεται η δυνατότητα του εκναυλωτή σε υπαναχώρηση από τη σύμβαση.

<sup>214</sup> Διάφορα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν ρητώς σε σχετικές ρήτρες τους το δικαίωμα του ναυλωτή σε μείωση του ναύλου και υπό ποιες προϋποθέσεις ασκείται. Ενδεικτικά, σχετικές αναφορές γίνονται στο NYPE 1946 σειρές 100-101, NYPE 1993 στη ρήτρα 17, σειρές 235-236, NYPE 2015 ρήτρα 11, σειρές 305-306 και ρήτρα 17, σειρές 389-392, BPTIME3 στη ρήτρα 18.2, σειρές 338-340.

διαστήματος κατά το οποίο το πλοίο βρίσκεται εκτός μίσθωσης/ off-hire<sup>215</sup>. Τέλος, η τρίτη περίπτωση επιτρεπτής μείωσης είναι όταν έχει γεννηθεί στο πρόσωπο του ναυλωτή αξίωση αποζημίωσης, η οποία επιτρέπεται να συμψηφιστεί με τον άλλως οφειλόμενο και πληρωτέο ναύλο (“equitable set-off”). Καταληκτικά, σημειώνεται ότι εφόσον πληρούται μία από τις άνω αναφερόμενες περιπτώσεις, ο ναυλωτής δύναται να ασκήσει το δικαίωμα του σε οποιαδήποτε μελλοντική πληρωμή ναύλου, χωρίς να απαιτείται κάποια πρότερη ενημέρωση του εκναυλωτή ή κάποια αναγνωριστική του δικαιώματος του δικαστική απόφαση<sup>216</sup>.

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη ότι η παραβίαση της performance clause δεν συνιστά καταρχήν λόγο ενεργοποίησης της ρήτρας off-hire, προκρίνεται η εξέταση της δυνατότητας υπαγωγής της σε μία από τις άλλες δύο ως άνω αναφερόμενες περιπτώσεις. Η δυνατότητα υπαγωγής των αξιώσεων εκ της performance clause στην πρώτη περίπτωση μπορεί να χαρακτηριστεί ως δεδομένη. Τα μέρη είναι πλήρως ελεύθερα να προβλέψουν ως έννομη συνέπεια της παραβίασης των όρων της performance clause την καταβολή μειωμένου ναύλου. Εφόσον ως προς την πρώτη περίπτωση δεν κρίνεται αναγκαίο να λεχθεί κάτι περαιτέρω, καθώς η απάντηση είναι σαφώς θετική, μένει να εξεταστεί και να καταφαθεί η δυνατότητα υπαγωγής στην τρίτη ως άνω αναφερόμενη περίπτωση.

Η προβληματική, λοιπόν, που τίθεται είναι κατά πόσο οι αξιώσεις εκ της παραβίασης της performance clause εντάσσονται στην κατηγορία απαιτήσεων που μπορούν να συμψηφιστούν με την αντίστοιχη απαίτηση του εκναυλωτή σε καταβολή του ναύλου. Ειδικότερα, οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα συμψηφισμού της απαιτήσεως τους με το οφειλόμενο ποσό ναύλου είναι όταν η παραβίαση εκ μέρους των εκναυλωτών είτε στέρησε από τους ναυλωτές τη δυνατότητα χρήσης του πλοίου, είτε τους απέτρεψε από την χρήση του πλοίου<sup>217</sup>. Ωστόσο, δεν υπάρχει εκ των προτέρων καθορισμός των περιπτώσεων που εμπίπτουν σε κάθε «κατηγορία», τουναντίον προκύπτει κατόπιν ad hoc εξέτασης και κρίσης. Βέβαια, σε βάθος χρόνου έχει διαμορφωθεί μία περιπτωσιολογία αξιώσεων που μπορούν να συμψηφιστούν

---

<sup>215</sup> Γίνεται δεκτό ότι στις περιπτώσεις που οι ναυλωτές δικαιούνται σε «προσαρμογή» του ναύλου εξαιτίας του γεγονότος ότι το πλοίο βρισκόταν εκτός μίσθωσης (off-hire), έχουν δικαίωμα να αφαιρέσουν το εν λόγω ποσό από οποιοδήποτε μεταγενέστερο πληρωτέο ναύλο. Στην υπόθεση “*The Trident Beauty*” [1994] 1 Lloyd’s Rep. 365 (H.L.) ο δικαστής Goff ανέφερε χαρακτηριστικά στη σ. 367 τα εξής: “*The usual practice is, I understand, for an adjustment to be made when the next instalment of hire falls due, by making a deduction from such instalment in respect of hire previously paid in advance which has not been earned...*”. Βλ. επίσης T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 291-292.

<sup>216</sup> Στην πράξη γεννώνται περαιτέρω ζητήματα σχετικά με το δικαίωμα σε μείωση του ναύλου, ιδίως στις περιπτώσεις που δεν έχει οριστεί εκ των προτέρων το ποσό που θα αφαιρεθεί από τον καταβλητέο ναύλο. Στην υπόθεση *The Nanfri* [1978] 1 Lloyd’s Rep. 581 ο δικαστής Kerr ανέφερε ότι οι ναυλωτές δύναται να παρακρατήσουν οποιοδήποτε ποσό αξιώνουν καλή τη πίστει και εφόσον υπάρχει εύλογη αιτία προς τούτο. Μία ακόμη δικαστική απόφαση που απασχολήθηκε με την εν λόγω προβληματική υπήρξε η “*The Chrysovalandou Dyo*” [1981] 1 Lloyd’s Rep. 159, όπου παρόλο που το ποσό μείωσης είχε εκτιμηθεί με εύλογο τρόπο και καλόπιστα, απεδείχθη εκ των υστέρων ότι ήταν υπέρμετρο. Βλ. περισσότερα σχετικά με το ζήτημα T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 289-291.

<sup>217</sup> “*The Nanfri*” [1978] 2 Lloyd’s Rep. 132 (C.A.).

με την αντίστοιχη αξίωση του εκναυλωτή σε καταβολή του ναύλου<sup>218</sup>. Σε αυτές περιλαμβάνονται και οι γεννηθείσες αξιώσεις εκ της παραβίασης της performance clause, με αποτέλεσμα να δίδεται η δυνατότητα στους ναυλωτές να προβούν σε μείωση του ναύλου κατόπιν συμψηφισμού του performance claim με την αξίωση του εκναυλωτή σε καταβολή του ναύλου (“outstanding hire claim”)<sup>219</sup>.

Συμπερασματικά, η παραπάνω ανάλυση καταδεικνύει τη δυνατότητα των ναυλωτών σε μείωση του πληρωτέου ναύλου κατά τις περιπτώσεις που διαφαίνεται ότι οι υποσχέσεις των εκναυλωτών για τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/ και κατανάλωσης πετρελαίου δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Επομένως, εφόσον διακρίνεται η παράβαση των όρων μίας performance clause, οι ναυλωτές διαθέτουν την επιλογή μείωσης του ποσού του πληρωτέου ναύλου -μέχρι και το ύψος της ζημίας τους-, αντί της μετέπειτα προβολής αξιώσεων αποζημίωσης. Πρόκειται, μάλιστα, για μία δυνατότητα που οι ναυλωτές πολύ συχνά αξιοποιούν στις περιπτώσεις γένεσης κάποιου performance claim.

#### **(γ) Η παραβίαση της performance clause ως λόγος καταγγελίας**

Όπως προαναφέρθηκε εκτενώς, η παραβίαση μίας performance clause ενεργοποιεί στο πρόσωπο των ναυλωτών κατά κανόνα το δικαίωμα είτε αποζημίωσης είτε μείωσης του ναύλου. Ωστόσο, δεν αποκλείεται η παραβίαση μίας performance clause να αντιμετωπίζεται ως θεμελιώδης όρος της σύμβασης<sup>220</sup>, δίδοντας την επιλογή στον ναυλωτή -πέραν της προβολής αξιώσεων χρηματικής ικανοποίησης- να επιδιώξει τη διάρρηξη της συμβατικής σχέσης, ασκώντας το δικαίωμα του σε καταγγελία της σύμβασης. Ωστόσο, η αντιμετώπιση των όρων σχετικών με την ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης ως θεμελιώδεις όρους της σύμβασης αποτελεί την εξαίρεση στον κανόνα, γεγονός που επιβεβαιώνεται σχεδόν πανηγυρικά από την αγγλική νομολογία, καθώς η μόνη απόφαση που ευρίσκεται να προσομοιάζει με το παραπάνω ενδεχόμενο είναι η “*The Aegean Dolphin*”<sup>221</sup>.

Στην συγκεκριμένη υπόθεση, το επιβατηγό πλοίο Aegean Dolphin είχε χρονοναυλωθεί για τρία (3) συνεχόμενα έτη για την εκτέλεση κρουαζιέρων στις ακτές του Ειρηνικού. Στο

<sup>218</sup> Η μείωση του ναύλου με τη μορφή του “equitable set-off” έχει επιτραπεί, μεταξύ άλλων, με αφορμή τις αξιώσεις των ναυλωτών λόγω αδυναμίας του πλοίου να φορτώσει ολόκληρο το φορτίο (“*The Teno*” [1977] 2 Lloyd’s Rep. 289) ή τις αξιώσεις των ναυλωτών για το χρόνο που χάθηκε για την εγκατάλειψη του συμβατικώς καθορισμένου λιμένα, λόγω μόλυνσης του φορτίου η οποία επήλθε ως αποτέλεσμα των παραβάσεων των εκναυλωτών (“*The Sargasso*” [1994] 1 Lloyd’s Rep. 412), βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 294.

<sup>219</sup> “*Chrysovalandou Dyo*” [1981] 1 Lloyd’s Rep. 159, “*The Kostas Melas*” [1981] 1 Lloyd’s Rep. 18. Παρόμοια και στη μη καταγεγραμμένη υπόθεση *Naxos Shipping v. Thegra Shipping* (“*The Corfu Island*”) [1973], όπου ο δικαστής Ackner έκρινε ότι οι ναυλωτές είχαν δικαίωμα να προβούν σε μείωση του ναύλου λόγω της παραβίασης των υποσχέσεων του εκναυλωτή ως προς την ταχύτητα του πλοίου, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 293.

<sup>220</sup> Είτε διότι κατ’ ερμηνεία η ρήτρα φαίνεται να λογίζεται θεμελιώδους σημασίας, είτε διότι τα μέρη το προέβλεψαν ρητώς στο κείμενο της συμφωνίας, βλ. *S. Mankabady*, ό.π., σ. 639.

<sup>221</sup> *Dolphin Hellas Shipping S.A. V. Itemslot Ltd (The “Aegean Dolphin”)*, [1992] 2 Lloyd’s Rep. 178

ναυλοσύμφωνο οριζόταν ότι το χρονοδιάγραμμα των δρομολογίων είχε διαμορφωθεί στη βάση ότι το πλοίο εκτελούσε τους πλόες με δεκαοχτώ (18) κόμβους υπό καλές καιρικές συνθήκες<sup>222</sup>. Παρόλα αυτά, πριν καν ολοκληρωθεί το πρώτο έτος της ναύλωσης, τα μέρη κατήγγειλαν τη σύμβαση, με τους ναυλωτές να υποστηρίζουν ότι το πλοίο ήταν ανίκανο να εκτελέσει τους πλόες με βάση τα ορισθέντα στο ναυλοσύμφωνο, γεγονός που τους χορηγούσε τη δυνατότητα να επιδιώξουν την πρόωρη λύση της σύμβασης. Στο διαιτητικό δικαστήριο τέθηκε ως μείζον ζήτημα προβληματισμού το κατά πόσο η μειωμένη ταχύτητα του πλοίου επηρέασε τα θεμέλια της σύμβασης ναύλωσης<sup>223</sup>, με την πλειοψηφία των διαιτητών να δίδει εντέλει θετική απάντηση.

Εν συνεχεία, κατόπιν έφεσης των εκναυλωτών, η υπόθεση εισήχθη στα πολιτειακά δικαστήρια με τον δικαστή Hobhouse να αναπτύσσει τις σκέψεις του ως προς το υπό κρίση ζήτημα. Ειδικότερα, κατά την κρίση του δικάζοντος δικαστή η επίμαχη αναφορά στην ταχύτητα του πλοίου, δεν συνιστούσε απλώς ένα συμβατικό speed warranty, αλλά τη βάση για την διαμόρφωση των δρομολογίων που θα εκτελούσε το πλοίο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης και την τυχόν μετέπειτα τροποποίηση τους. Οι εκναυλωτές είχαν δεσμευθεί για την επίδοση του πλοίου, ενώ με τη σειρά τους οι ναυλωτές στηρίχθηκαν στις δηλώσεις των εκναυλωτών και διαμόρφωσαν τα δρομολόγια της κρουαζιέρας επί τη βάσει αυτής, με αποτέλεσμα να είχαν εύλογα το δικαίωμα να αξιώσουν την εκτέλεση των πλόων με την συγκεκριμένη ταχύτητα. Συνεπώς, η αδυναμία εκτέλεσης των πλόων με τη δηλωθείσα ταχύτητα οδήγησε αιτιωδώς στην αδυναμία του πλοίου να εκτελέσει τις προγραμματισμένες κρουαζιέρες.

Οι παραπάνω σκέψεις του δικαστή Hobhouse αναδεικνύουν ότι οι ναυλωτές εν τοις πράγμασι προέβησαν βάσιμα στην καταγγελία της σύμβασης ναύλωσης, καθώς στην υπό κρίση περίπτωση τα πραγματικά περιστατικά υπήρξαν τέτοια, όπου η ταχύτητα του πλοίου συνιστούσε πράγματι θεμέλιο της σύμβασης ναύλωσης, καθώς οι ναυλωτές στήριζαν όλη τη μετέπειτα εμπορική εκμετάλλευση και δραστηριότητα του πλοίου στην βάση αυτής<sup>224</sup>.

Συνεπώς, συνάγεται ότι το ενδεχόμενο καταγγελίας της σύμβασης κατόπιν παραβίασης μίας performance clause παρόλο που είναι δυνατό, είναι ταυτόχρονα και εξαιρετικά σπάνιο. Είναι σαφές πως σε περίπτωση που μία τέτοια προβληματική φτάσει στις αίθουσες των δικαστηρίων, η ύπαρξη ρητής πρόβλεψης του δικαιώματος εντός του ναυλοσυμφώνου αυξάνει

---

<sup>222</sup> Ειδικότερα η ρήτρα 5 (ε) του ναυλοσυμφώνου, το οποίο δεν ακολουθούσε τις προβλέψεις κάποιας προδιατυπωμένης φόρμας, ανέφερε χαρακτηριστικά τα εξής: “*Timetables for all itineraries hereunder or any part or part(s) thereof shall be based on the speed of 18 knots in good weather condition, allowing also adequate time for entering and leaving harbours and subject to all rules of safe navigation*”. Παράλληλα, οι ναυλωτές επί τη βάση αυτής της ρήτρας μπορούσαν εν συνεχεία να προβούν σε τροποποίηση των δρομολογίων, βλ. *The Aegean Dolphin*, ό.π., σ. 181-182.

<sup>223</sup> “...whether the lack of speed of the vessel went to the root of the charter...”, βλ. *The Aegean Dolphin*, ό.π., σ. 179.

<sup>224</sup> Σημειώνεται ότι, εντέλει, η καταγγελία της σύμβασης εκ μέρους των ναυλωτών δεν έγινε δεκτή από το δικαστήριο, καθώς όπως απεδείχθη υπήρχαν περαιτέρω ρήτρες εντός του ναυλοσυμφώνου, οι οποίες, κατόπιν πλήρωσης ορισμένων αιρέσεων, απέκλειαν το ενδεχόμενο καταγγελίας της σύμβασης και απόρριψης του πλοίου.

τις πιθανότητες η καταγγελία να κριθεί νόμιμη και βάσιμη. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, όπως διαφαίνεται και από τις σκέψεις του δικαστή Hobhouse, απαιτείται να προκύπτει ερμηνευτικά ότι τα μέρη απέβλεψαν και στηρίχθηκαν στα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης καυσίμου, αντιμετωπίζοντας τα ως θεμελιώδεις όρους της σύμβασης τους.

#### **(δ) Εναλλακτικές δυνατότητες των ναυλωτών στην περίπτωση χαμηλών επιδόσεων (ιδίως ελλείπει της performance clause)**

Πριν την ολοκλήρωση της παρουσίασης των δικαιωμάτων του ναυλωτή κατά το αγγλικό δίκαιο, αξίζει να γίνει μία σύντομη αναφορά στις εναλλακτικές δυνατότητες που παρέχονται δυνάμει άλλων διατάξεων του ναυλοσυμφώνου, που τρόπον τινά μπορούν να διασφαλίσουν τα δικαιώματα του ναυλωτή αναφορικά με τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης καυσίμου. Παράλληλα, οι παρακάτω δυνατότητες μπορούν να φανούν ιδιαίτερα χρήσιμες στις περιπτώσεις που είτε δεν ευρίσκεται εντός του ναυλοσυμφώνου μία performance clause, είτε όταν η διατύπωση της ρήτρας είναι τέτοια που καθιστά το ενδεχόμενο αποζημίωσης των ναυλωτών σχεδόν θεωρητικό.

#### ***i. Misdescription του πλοίου***

Στις περιπτώσεις που η αναληφθείσα υποχρέωση χαρακτηρίζεται στιγμιαία, το πρόβλημα που τίθεται είναι ότι καθόσον η υπόσχεση για τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης αφορούν μόνο ένα χρονικό σημείο, ήτοι το χρονικό σημείο της σύναψης του ναυλοσυμφώνου ή της παράδοσης του πλοίου στους ναυλωτές, τυχόν γενόμενη απώλεια χρόνου ή/ και μεγαλύτερη κατανάλωση είναι πρακτικά ασήμαντες. Κατά συνέπεια, δυσχεραίνεται η θεμελίωση των αξιώσεων αποζημίωσης, καθώς δεν μπορεί να προσδιοριστεί η ζημία του ναυλωτή.

Ωστόσο, υποστηρίζεται ότι ακόμα και σε μία τέτοια περίπτωση ο ναυλωτής δύναται να θεμελιώσει την κάλυψη της οικονομικής απώλειας που υπέστη, προβάλλοντας ως ζημία τη διαφορά στον καταβληθέντα ναύλο. Ειδικότερα, ο ναυλωτής διαμόρφωσε την δικαιοπρακτική του βούληση και συμφώνησε στην καταβολή ενός ορισμένου ναύλου, συνεκτιμώντας την περιγραφή του εκναυλωτή αναφορικά με τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες του πλοίου, μεταξύ άλλων και της ταχύτητας και της κατανάλωσης καυσίμου<sup>225</sup>. Επομένως, δύναται να λεχθεί ότι, εάν ο ναυλωτής γνώριζε εκ των προτέρων την έλλειψη των εν λόγω χαρακτηριστικών δεν θα είχε συμφωνήσει στην καταβολή του συγκεκριμένου ναύλου, αλλά πιθανότατα θα είχε

---

<sup>225</sup> Ως «περιγραφή του πλοίου» (“description of the ship”) νοείται μια σειρά συμβατικών δεσμεύσεων των εκναυλωτών ότι κατά το χρόνο της σύναψης ή της παράδοσης το πλοίο διαθέτει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ή ιδιότητες. Κατά την περιγραφή του πλοίου αναφέρονται συνήθως στοιχεία όπως η σημαία του πλοίου, η κλάση, η χωρητικότητα, η θέση του πλοίου, η καταλληλότητα προς πλου, η ταχύτητα και η κατανάλωση καυσίμου, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 64, 67.*

επιδιώξει την καταβολή ενός χαμηλότερου χρηματικού ανταλλάγματος, το οποίο ανταποκρίνεται στις πραγματικές – ήτοι λιγότερες - ιδιότητες του πλοίου.

Με άλλα λόγια, υπό την παραπάνω σκέψη, η ζημία του ναυλωτή συνίσταται στη διαφορά του καταβληθέντος ναύλου με αυτόν που θα κατέβαλε εάν είχε προβεί στην ναύλωση ενός πλοίου με αυτές τις μικρότερες δυνατότητες<sup>226</sup>. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι δεν εντοπίζεται κάποια δικαστική ή διαιτητική απόφαση η οποία έχει υιοθετήσει τον παραπάνω συλλογισμό αναφορικά με την ταχύτητα ή/ και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης του πλοίου<sup>227</sup>.

## **ii. Υποχρέωση διατήρησης σε κατάλληλη κατάσταση**

Μία ακόμη λύση «διαφυγής» στην οποία θα μπορούσε να προσφύγει ο ναυλωτής προκειμένου να διασφαλίσει την ικανοποίηση του, κατόπιν παραβίασης της performance clause, είναι η υποχρέωση διατήρησης του πλοίου σε κατάλληλη κατάσταση καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης (“*in a thoroughly efficient state*”). Η παρούσα υποχρέωση επιτάσσει ότι θα επιδεικνύεται η δέουσα επιμέλεια εκ μέρους του εκναυλωτή προκειμένου το πλοίο να διατηρείται καθ' όλη την περίοδο της ναύλωσης στην ίδια κατάσταση που βρισκόταν κατά την έναρξη της. Υποστηρίζεται, λοιπόν, ότι η κατάσταση του πλοίου αφορά και τις ιδιότητες της ταχύτητας και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης<sup>228</sup>. Συνεπώς, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι ελλείψει των εν λόγω χαρακτηριστικών το πλοίο δεν βρίσκεται στην ίδια κατάσταση με αυτή που είχε κατά την έναρξη του ναυλοσυμφώνου, με αποτέλεσμα να παραβιάζεται η υποχρέωση διατήρησης του “efficient state” του πλοίου<sup>229</sup>.

<sup>226</sup> Βλ. *M. Κωνσταντινίδης*, σ. 236.

<sup>227</sup> Η μόνη δικαστική απόφαση που διαφαίνεται να υιοθετεί το συγκεκριμένο συλλογισμό είναι η *Tibermede v. Graham* (1921) 7 Ll.L. Rep. 250, η οποία, όμως, αφορούσε τη χωρητικότητα του πλοίου. Σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο, το πλοίο *Tibermede* διέθετε μία συγκεκριμένη χωρητικότητα εκτοπίσματος (deadweight capacity) και χωρητικότητα σε “κυβικά πόδια” (cubic capacity) αντίστοιχα. Εντέλει, διαπιστώθηκε πως το πλοίο στην πραγματικότητα είχε μεγαλύτερη χωρητικότητα εκτοπίσματος και μικρότερη χωρητικότητα σε “κυβικά πόδια” σε σχέση με τα δηλωθέντα. Οι ναυλωτές πρόεβαν αξιώσεις αποζημίωσης για την ‘ανεπάρκεια’ που εντοπίστηκε στη χωρητικότητα, επιδιώκοντας την καταβολή της διαφοράς μεταξύ του συμφωνηθέντος ναύλου και του ναύλου που θα είχαν καταβάλει για τη ναύλωση ενός πλοίου με αυτή την χωρητικότητα (που εντέλει διαπιστώθηκε πως είχε). Με τη σειρά τους, οι εκναυλωτές αμφισβήτησαν τον παραπάνω τρόπο υπολογισμού της ζημίας, ισχυριζόμενοι πως κατ’ αυτόν τον τρόπο δε διαφαίνεται ούτε αποδεικνύεται η πραγματική ζημία (actual loss) που είχαν υποστεί οι ναυλωτές. Τελικώς, το δικαστήριο έκανε δεκτούς τους ισχυρισμούς των ναυλωτών, κρίνοντας πως ήταν καθόλα εύλογο οι τελευταίοι να αξιώσουν ως αποζημίωση τη διαφορά στο ναύλο, όπως θα γινόταν και στην περίπτωση που επρόκειτο για αγοραπωλησία, με μόνη διαφορά ότι σε αυτή την περίπτωση θα αξίωναν τη διαφορά του τιμήματος. Συγκεκριμένα, ο δικαστής *Shearman* είπε χαρακτηριστικά τα εξής: “*If you buy a ship of a certain cubic capacity, and one of less cubic capacity is tendered, you can deduct the difference in value from the price. I am unable to see that there is a difference in the case of a hiring*”, βλ. *Tibermede v. Graham*, σ. 251.

<sup>228</sup> Βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 86.

<sup>229</sup> Βέβαια, ιδιαίτερη σημασία έχει και ο τρόπος διατύπωσης του ναυλοσυμφώνου. Ενδεικτικά, στο NYPE 1946, ρήτρα 1, σειρές 37-38 η υποχρέωση διατήρησης διατυπώνεται ως εξής: “*...keep the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service*”. Κατ’ αποτέλεσμα ο ναυλωτής, ακόμα κι αν το πλοίο διέθετε τις απαραίτητες επιδόσεις κατά την παράδοση του πλοίου, δύναται να επικαλεστεί την εν λόγω ρήτρα εφόσον αναδείξει ότι οι μεταγενέστερες αποκλίσεις ως προς την ταχύτητα ή/ και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης υπήρξαν αποτέλεσμα της μη διατήρησης της κατάλληλης κατάστασης του κύτους, των μηχανημάτων ή του εξοπλισμού του πλοίου, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 86.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η παραπάνω συλλογιστική πορεία μπορεί να καταστεί αρκετά επιβλητική για το ναυλωτή ιδίως στις περιπτώσεις που η υποχρέωση του εκναυλωτή δεν έχει συμφωνηθεί ως διαρκής και έτσι το πλοίο πρέπει να πληροί τις συμφωνημένες ιδιότητες απλώς κατά το χρόνο παράδοσης του πλοίου. Δια της επίκλησης της υποχρέωσης διατήρησης της κατάλληλης κατάστασης του πλοίου καθίσταται δυνατή, έστω και κατ' αυτόν τον έμμεσο τρόπο, η προβολή αξιώσεων λόγω της μη ύπαρξης/ μη διατήρησης των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών καθ' όλη τη διάρκεια του πλου<sup>230</sup>. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί ότι η υποχρέωση διατήρησης απαιτεί από τους εκναυλωτές απλώς να επιδεικνύουν δέουσα επιμέλεια (“due or reasonable diligence”) ώστε να διασφαλίσουν ότι το πλοίο θα διατηρεί την κατάσταση και την επίδοση του σε όλο το ταξίδι, και σε καμία περίπτωση δεν πρόκειται για έναν όρο με δύναμη διαρκούς και απόλυτης υποχρέωσης<sup>231</sup>.

Καταληκτικά, σημειώνεται πως τα ναυλοσύμφωνα συχνά εμπεριέχουν - πέραν της υποχρέωσης διατήρησης του πλοίου - κι άλλες ρήτρες οι οποίες πιθανώς μπορούν, κατόπιν ορθής θεμελίωσης, να παράσχουν έννομη προστασία στους ναυλωτές σε σχέση με τα υπό κρίση χαρακτηριστικά της ταχύτητας και κατανάλωση καυσίμου. Ενδεικτικά, αναφέρονται η σιωπηρή υποχρέωση της μη μεταβολής του πλοίου με τρόπο που ενδέχεται βλάψει τις παρεχόμενες υπηρεσίες που έχουν συμφωνηθεί<sup>232</sup>, η ρητή υποχρέωση διατήρησης ενός συγκεκριμένου χαρακτηριστικού του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης ναύλωσης<sup>233</sup>, όπως και η υποχρέωση εκτέλεσης του πλου με δέουσα ταχύτητα (“due dispatch”)<sup>234</sup>.

---

<sup>230</sup> Η παραβίαση της υποχρέωσης διατήρησης του πλοίου (“maintenance obligation”), νομιμοποιεί τους ναυλωτές να αξιώσουν την αποκατάσταση της ζημίας τους, με βάση τους κανόνες και τις αρχές του κοινού δικαίου (“ordinary principles”), βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 242.

<sup>231</sup> Το συμβαλλόμενο μέρος που βαρύνεται με μία υποχρέωση δέουσας επιμέλειας -σε αντίθεση με το μέρος που καλείται να συμμορφωθεί σε μία διαρκή και απόλυτη υποχρέωση- καλείται απλώς να επιδεικνύει εύλογη επιμέλεια, προκειμένου να διασφαλίσει ότι μία κατάσταση πραγμάτων υπάρχει ή επρόκειτο να υπάρξει. Τούτο σημαίνει ότι απαιτείται να αναδείξει το βαθμό επιμέλειας και επιτηδειότητας, που επιδεικνύει ο μέσος συνετός ναυλωτής ή εκναυλωτής αντίστοιχα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα υποχρέωσης δέουσας επιμέλειας στο πεδίο της ναύλωσης είναι κι η υποχρέωση του εκναυλωτή σε διατήρηση του πλοίου ‘*in efficient state*’. Αντίστοιχα, στο πεδίο της μεταφοράς πραγμάτων δια θαλάσσης, η πλέον γνωστή υποχρέωση δέουσας επιμέλειας ευρίσκεται στο άρθρο III των κανόνων Χάγης-Βίσμυ, ορίζοντας ότι ο μεταφορέας, πριν και κατά την έναρξη του πλου, πρέπει να επιδείξει προσήκουσα επιμέλεια για την εξασφάλιση της αξιοπλοΐας του πλοίου, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 766.

<sup>232</sup> Στη συναλλακτική πρακτική συνηθίζεται να περιλαμβάνεται ως σιωπηρός όρος του ναυλοσυμφώνου ότι οι ναυλωτές δε θα μεταβάλλουν το πλοίο, σε κανένα στάδιο της ναύλωσης, με τρόπο ώστε να βλάπτονται οι υπηρεσίες που έχει συμφωνηθεί ότι θα παρέχονται. Πρόκειται για μια γενική δέσμευση που αφορά όλα τα χαρακτηριστικά του πλοίου και όχι μόνο εκείνα που περιγράφονται ρητώς στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου, βλ. *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 64. Εφόσον, λοιπόν, στην κατηγορία των χαρακτηριστικών του πλοίου εντάσσονται και τα τεχνικά χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η μη τήρηση των συμφωνηθέντων επιδόσεων συνιστά μία μεταβολή, η οποία βλάπτει τις υπηρεσίες που έχουν συμφωνηθεί.

<sup>233</sup> Συνήθως, τέτοιους είδους ρήτρες αφορούν στοιχεία όπως η κλάση του πλοίου. Η περιγραφή της κλάσης του πλοίου στο σώμα του ναυλοσυμφώνου δε θεμελιώνει από μόνη της την υποχρέωση διατήρησης της (*French v. Newgass* [1878] 3 C.P.D. 163 C.A.) ή την υποχρέωση τέλεσης τυχόν απαραίτητων πράξεων ή παραλείψεων προκειμένου να διατηρηθεί η κλάση του (*Hurst v. Usborne* [1856] 18 C.B. 144). Ωστόσο, αρκετά χρονοναυλοσύμφωνα (λ.χ. NYPE 46’στη σειρά 37, NYPE 93’ στη σειρά 81, GENTIME στη σειρά 266)



### iii. Off-hire

Μία ακόμη εναλλακτική των ναυλωτών που αξίζει να εξεταστεί είναι η δυνατότητα ενεργοποίησης της off-hire clause, με αιτία τις χαμηλές επιδόσεις του πλοίου. Αφορμή αποτελεί η διατύπωση του προδιατυπωμένου ναυλοσυμφώνου NYPE: “and if upon the voyage the speed be reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire”<sup>235</sup>. Η ίδια η διατύπωση της ρήτρας αναδεικνύει ότι η παράβαση ενός performance claim δεν ενεργοποιεί αυτομάτως τη δυνατότητα ισχυρισμού ότι το πλοίο βρίσκεται «εκτός μίσθωσης».

Ειδικότερα, προκειμένου το πλοίο να βρεθεί off-hire απαιτείται η μείωση της ταχύτητας να οφείλεται σε κάποιο προβλεπόμενο στη ρήτρα γεγονός. Θέτοντας ως παράδειγμα τη διατύπωση του NYPE, οι ναυλωτές δύνανται να επικαλεστούν τη ρήτρα off-hire και τις αντίστοιχες έννομες συνέπειες που επιφέρει<sup>236</sup>, μόνο κατά την περίπτωση που η μειωμένη ταχύτητα οφείλεται σε κάποιο ελάττωμα ή βλάβη οποιουδήποτε τμήματος του κύτους, των μηχανημάτων ή του εξοπλισμού του πλοίου, συνεπεία των οποίων υπήρξε η απώλεια χρόνου<sup>237</sup>.

Επομένως, το ενδεχόμενο προβολής των χαμηλών επιδόσεων ως λόγο ενεργοποίησης της ρήτρας off-hire φαίνεται να μην είναι ευχερώς πραγματοποιήσιμο. Σε κάθε περίπτωση, η διατύπωση και το περιεχόμενο της ρήτρας off-hire δεν είναι δεσμευτική. Επομένως, τα μέρη επί τη βάση της συμβατικής ελευθερίας που διέπει τη σύμβαση ναύλωσης, έχουν την απόλυτη ευχέρεια να προβλέψουν ως λόγους off-hire τις χαμηλές επιδόσεις του πλοίου, χωρίς να απαιτείται απαραίτητως να οφείλονται σε κάποια βλάβη ή απώλεια του πλοίου<sup>238</sup>.

---

προβλέπουν ρητώς ως υποχρέωση των εκναυλωτών τη διατήρηση της κλάσης του πλοίου καθόλη τη διάρκεια της ναύλωσης.

<sup>234</sup> N. Paines, G. Harris, R. Stretch, ό.π., σ. 3, S. Kendall-Marsden, B. Hosking, *Speed and Performance claims*, Defence class cover (July 2018), Standard Club, σ. 1.

<sup>235</sup> Παρόμοια διατύπωση ευρίσκεται σε όλες τις εκδόσεις του NYPE: NYPE 1946 σειρές 100-101, NYPE 1993 σειρές 233-236, NYPE 2015 σειρές 388-392. Αντιθέτως, στο Baltimore δεν εντοπίζεται παρόμοια πρόβλεψη.

<sup>236</sup> Η βασική έννομη συνέπεια της ενεργοποίησης της ρήτρας off-hire είναι η παύση της υποχρέωσης καταβολής του ναύλου ανεξάρτητα από την ύπαρξη πταίσματος ή μη στο πρόσωπο του εκναυλωτή. Αρκεί η απόδειξη πραγματοποίησης των περιστατικών που οδηγούν στην ενεργοποίηση της ρήτρας (το βάρος απόδειξης φέρει ο ναυλωτής). Ωστόσο, εάν η ενεργοποίηση της ρήτρας οφείλεται σε υπαιτιότητα του εκναυλωτή, τότε ο ναυλωτής μπορεί να επιδιώξει την αποζημίωση του, εφόσον επικαλεστεί και αποδείξει την ύπαρξη πταίσματος και ότι η απώλεια χρόνου οδήγησε σε περαιτέρω ζημίες, βλ. Y. Baatz, ό.π., σ. 160-161.

<sup>237</sup> Συνήθως, ως γεγονότα που ενεργοποιούν τη ρήτρα off-hire αναφέρονται οι μηχανικές βλάβες, η κατάσχεση ή η κατάληψη του πλοίου, ενώ παράλληλα πολλές φορές χρησιμοποιείται και η φράση «οποιαδήποτε άλλη αιτία» (“any other cause”), η οποία ερμηνεύεται επί τη βάση του κανόνα *ejusdem generis*, βλ. Y. Baatz, ό.π., σ. 286. Για την εφαρμογή του κανόνα *ejusdem generis* κατά την ερμηνεία της ρήτρας off-hire βλ. περισσότερο C. Hill, ό.π., σ. 183-184.

<sup>238</sup> Ωστόσο, είναι σαφές πως κάτι τέτοιο στην πράξη είναι σχεδόν αδύνατο να συμβεί. Θα πρέπει, δηλαδή, ο ναυλωτής να έχει ιδιαίτερα μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη, προκειμένου να επιτύχει την αποδοχή μίας τέτοιας ρήτρας από τους εκναυλωτές.

### 3. Η κατανομή της ευθύνης υπό το πρίσμα του ελληνικού δικαίου

Όλη η πρότερη ανάλυση επικεντρώθηκε κυρίως στην αντιμετώπιση των performance clauses εξ απόψεως αγγλικού δικαίου, καθώς κατά το συνήθως συμβαίνουν συμφωνείται ως εφαρμοστέο στα ναυλοσύμφωνα με διεθνή χαρακτήρα. Παρόλα αυτά, παραμένει ενδιαφέρον ερώτημα –έστω θεωρητικό- η αντιμετώπιση που θα είχε μία performance clause στη σπάνια περίπτωση που ως εφαρμοστέο είχε επιλεγεί το ελληνικό δίκαιο.

#### (α) Η υποχρέωση του εκναυλωτή στον ΚΙΝΔ

Το ελληνικό δίκαιο επιφυλάσσει ένα ειδικό νομοθέτημα για την ρύθμιση των συμβατικών σχέσεων μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή. Επομένως, ερευνώντας την αντιμετώπιση που θα είχε μία performance clause και ιδίως η παραβίαση της, κατά πρώτον απαιτείται να εξεταστεί εάν ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) επιφυλάσσει κάποια νομική βάση προς τούτο.

Στο τρίτο κεφάλαιο του ΚΙΝΔ υπό τον τίτλο «*Ευθύνη του ναυλωτού*» περιγράφονται οι κυρώσεις που επιφυλάσσει ο Έλληνας νομοθέτης για την παραβίαση των υποχρεώσεων του εκναυλωτή<sup>239</sup>. Ανάμεσα στις περιπτώσεις ευθύνης του εκναυλωτή ρυθμίζονται, μεταξύ άλλων, η απώλεια ή η βλάβη του φορτίου (άρθρο 134 εδ.β' ΚΙΝΔ), η υπαίτια χρονοτριβή (άρθρο 134 εδ.γ' ΚΙΝΔ) όπως και οι ανακριβείς δηλώσεις του εκναυλωτή (άρθρο 136 ΚΙΝΔ).

Το άρθρο 136 παρ.1 ΚΙΝΔ αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «*εάν ο εκναυλωτής εδήλωσε χωρητικότητα του πλοίου μεγαλύτεραν ή μικροτέραν της αληθούς ή προέβη εις άλλας ανακριβείς δηλώσεις, ευθύνεται εις αποκατάστασιν της εντεύθεν ζημίας του ναυλωτου*». Προκειμένου, λοιπόν, να καταφαθεί η δυνατότητα υπαγωγής των performance clauses στην ανωτέρω διάταξη, απαιτείται καταρχήν να εξεταστεί κατά πόσο τα στοιχεία της ταχύτητας και της κατανάλωση πετρελαίου κίνησης μπορούν να υπαχθούν στο «γένος» των ανακριβών δηλώσεων που περιγράφει ο Έλληνας νομοθέτης.

Σύμφωνα με την ελληνική θεωρία<sup>240</sup>, προκύπτει ερμηνευτικά ότι η ανακριβής δήλωση μπορεί να αναφέρεται στην εθνικότητα του πλοίου, την ταξινόμηση του σε νηογνώμονα, τη χωρητικότητα, το μέτρο νεκρού βάρους (dead weight tonnage), την κινητήριου δύναμη, τη δύναμη της μηχανής, όπως και στην ταχύτητα και την κατανάλωση καυσίμων<sup>241</sup>. Επομένως, υπό αυτή την παραδοχή διαφαίνεται ότι το άρθρο ΚΙΝΔ 136 μπορεί καταρχήν να κριθεί εφαρμοστέο στην περίπτωση που το ζήτημα των συμφωνημένων ιδιοτήτων του πλοίου ως προς την ταχύτητα και την κατανάλωση καυσίμου αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από τον Έλληνα δικαστή,

<sup>239</sup> Ν. Δελούκας, *Ναυτικό Δίκαιον*, Α.Π. Σάκκουλα (1979), σ. 297.

<sup>240</sup> Ν. Δελούκας, *ό.π.*, σ. 308, Δ. Καμβύσης, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, Αντ. Ν. Σάκκουλα (1982), σ. 391, Ι. Κοροτζής, *Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος II*, Αντ. Ν. Σάκκουλα (2005), σ. 200.

<sup>241</sup> Η κατανάλωση καυσίμων περιλαμβάνεται ρητώς στις ενδεικτικές περιπτώσεις ανακριβών δηλώσεων μόνο από τον Δ. Καμβύση, *ό.π.*, σ. 391.

εφόσον το ναυλοσύμφωνο ορίζει πως η σύμβαση θα διέπεται από το ελληνικό δίκαιο ή -ελλείψει σχετικής πρόβλεψης- κριθεί εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο.

Αφού θεμελιωθεί ερμηνευτικά η δυνατότητα υπαγωγής του περιεχομένου των performance clauses στον ΚΙΝΔ, το αμέσως επόμενο ερώτημα που προκύπτει είναι έναντι ποιου ευθύνεται ο εκναυλωτής σε περίπτωση που προβεί σε ανακριβείς δηλώσεις ως προς τις προδιαγραφές του πλοίου. Γενικότερα, τα πρόσωπα έναντι των οποίων ευθύνεται ο εκναυλωτής κατά τις διατάξεις του ΚΙΝΔ συγκεκριμενοποιούνται ανάλογα με την υποχρέωση που παραβιάστηκε και δίδει την αφορμή για τη γέννηση της ευθύνης. Στο πεδίο των ανακριβών δηλώσεων και άρα και των ιδιοτήτων του πλοίου ως προς την ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, η ευθύνη του εκναυλωτή χαρακτηρίζεται ως «καθαρά» συμβατική ευθύνη, καθώς η δήλωση καταγράφεται στο ναυλοσύμφωνο και απευθύνεται στον αντισυμβαλλόμενο ναυλωτή<sup>242</sup>. Παράλληλα, ως υποστηρικτικό επιχειρήμα της παραπάνω διαπίστωσης προβάλλεται το ίδιο το γράμμα του νόμου, όπου ορίζεται ότι ο εκναυλωτής «ευθύνεται εις αποκατάστασιν της εντεύθεν ζημίας του ναυλωτού»<sup>243</sup>.

Όσον αφορά το είδος της ευθύνης του εκναυλωτή υποστηρίζεται κατά κρατούσα άποψη ότι πρόκειται για ευθύνη πταισματική. Για την ακρίβεια, το πταίσμα του εκναυλωτή τεκμαίρεται, με αποτέλεσμα ο εκναυλωτής να πρέπει να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι δε βαρύνεται με πταίσμα προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη του<sup>244</sup>. Παράλληλα, ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται μόνο για τις περιπτώσεις προσωπικού πταισματος, τουναντίον ευθύνεται και για το πταίσμα των προστηθέντων του (άρθρο 138 παρ.1 ΚΙΝΔ)<sup>245</sup>. Ωστόσο, μέρος της θεωρίας υποστηρίζει ότι ειδικώς στην περίπτωση των ανακριβών δηλώσεων ο εκναυλωτής ευθύνεται ανεξαρτήτως πταισματος<sup>246</sup>.

Παράλληλα, το σύστημα του ΚΙΝΔ επιφυλάσσει έναν κύκλο περιστατικών κατά τις οποίες ο εκναυλωτής απαλλάσσεται από την ευθύνη. Ειδικότερα, πρόκειται για περιπτώσεις κατά τις οποίες ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται, καθώς δε βαρύνεται με πταίσμα. Εντός αυτής της

---

<sup>242</sup> Κατ' αναλογική εφαρμογή της διάταξης στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, δυνάμει του άρθρου 107 εδ. β' ΚΙΝΔ, ο θαλάσσιος μεταφορέας ευθύνεται για τυχόν ανακριβείς δηλώσεις του έναντι του αντισυμβαλλόμενου φορτωτή, προς τον οποίο έγιναν οι δηλώσεις, βλ. *N. Δελούκας*, ό.π., σ. 308-309.

<sup>243</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο – Τόμος II* (6<sup>η</sup> Έκδοση), Εκδόσεις Σάκκουλα (2007), σ. 125.

<sup>244</sup> Εξ αυτού του λόγου, η ευθύνη του εκναυλωτή χαρακτηρίζεται από τη θεωρία και ως νόθος αντικειμενική.

<sup>245</sup> Ο εκναυλωτής ευθύνεται «ως δι' ίδιον αυτού πταίσμα», ωστόσο μόνο για το διαχειριστικό πταίσμα των προστηθέντων και όχι για το ναυτικό (άρθρο 138 παρ.2 ΚΙΝΔ). Σημειώνεται ότι η έννοια των «προστηθέντων» δε ταυτίζεται με την τεχνική έννοια που χρησιμοποιείται στο άρθρο 922 ΑΚ, ενώ παράλληλα είναι ευρύτερη από την έννοια του «βοηθού εκπληρώσεως» του άρθρου 334 ΑΚ. Επομένως, κατά τον ΚΙΝΔ ως «προστηθέντες» νοούνται εν γένει τα πρόσωπα που χρησιμοποιεί ο εκναυλωτής στην επιχείρησή του, βλ. *A. Κιάντου-Παμπούκη*, *τόμος II*, σ. 120.

<sup>246</sup> Ειδικότερα, η εν λόγω άποψη θεμελιώνεται στο ίδιο το γράμμα του Έλληνα νομοθέτη, ο οποίος χρησιμοποιεί τον όρο «ανακριβείς», σε αντίθεση με τη διατύπωση του άρθρου 137 το οποίο κάνει λόγο για «ψευδείς» αναγραφές. Η έννοια του ψεύδους παραπέμπει στη γνώση και την αποδοχή, ήτοι τη δόλια συμπεριφορά, η οποία απαιτείται να αναζητηθεί και να θεμελιωθεί η ύπαρξη της. Αντίθετα, η χρήση της φράσεως «ανακριβείς δηλώσεις» δεν επιτάσσει την έρευνα κάποιας μορφής πταισματος του δηλούντος εκναυλωτή, βλ. *I. Κοροτζής*, ό.π., σ. 203.

κατηγορίας περιπτώσεων περιλαμβάνεται και το άρθρο 136 παρ. 2 ΚΙΝΔ, σύμφωνα με το οποίο ο εκναυλωτής απαλλάσσεται από την ευθύνη, σε περίπτωση που «η διαφορά δεν υπερβαίνει το εν εικοστόν ή εάν η δήλωση είναι σύμφωνος προς το πιστοποιητικόν της καταμετρήσεως του πλοίου»<sup>247</sup>. Η εν λόγω δυνατότητα υποστηρίζεται πως θα μπορούσε να βρει αναλογική εφαρμογή και στην περίπτωση των δηλώσεων του ναυλωτή περί ταχύτητας και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης<sup>248</sup>.

Συγκεκριμένα, το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 136 ΚΙΝΔ καθιερώνει διαζευκτικά δύο περιπτώσεις κατά τις οποίες ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται: (α) όταν η διαπιστωθείσα απόκλιση δεν υπερβαίνει το 1/20 και (β) όταν η δήλωση του εκναυλωτή είναι σύμφωνη με το πιστοποιητικό καταμέτρησης. Επομένως, εάν γίνει δεκτή η θέση περί αναλογικής εφαρμογής του παρόντος εδαφίου και στην περίπτωση των performance clauses, τότε μπορεί να λεχθεί πως η ελληνική έννομη τάξη χορηγεί στον εκναυλωτή την υπό προϋποθέσεις απαλλαγή του από την ευθύνη.

Η πρώτη περίπτωση κατά την οποία ο εκναυλωτής δύναται να αιτηθεί απαλλαγής από την ευθύνη προς αποζημίωση του ναυλωτή είναι όταν η διαφορά που διαπιστώνεται δεν υπερβαίνει το 1/20<sup>249</sup>. Ειδικότερα, τόσο μικρές αποκλίσεις δεν ερμηνεύονται ως υπαιτιότητα του εκναυλωτή και εξ αυτού του λόγου δε γεννάται ευθύνη προς αποζημίωση<sup>250</sup>. Μάλιστα, αξίζει να σημειωθεί ότι στο παρελθόν η ελληνική νομολογία έχει κρίνει ότι σε περίπτωση που η περιγραφή της χωρητικότητας συνοδεύεται από την λέξη «περίπου», τότε ο δικαστής δύναται να κρίνει επιτρεπτές και τυχόν αποκλίσεις πέραν του ενός εικοστού<sup>251</sup>.

Εάν, λοιπόν, γίνει δεκτή η αναλογική εφαρμογή της διάταξης και στην περίπτωση των δηλώσεων του εκναυλωτή για τις προδιαγραφές του πλοίου, θα μπορούσε να λεχθεί ότι, κατ' αντίστοιχο τρόπο, δικαιολογείται η κατά 5% απόκλιση στην ταχύτητα ή/ και στην κατανάλωση του πλοίου σε σχέση με τα δηλωθέντα στο ναυλοσύμφωνο. Μάλιστα, αξιοσημείωτο είναι ότι σε περίπτωση που γίνει δεκτή η αναλογική εφαρμογή του άρθρου 136 ΚΙΝΔ, τότε η κατά προσέγγιση περιγραφή των επιδόσεων του πλοίου επιτρέπονται εκ του νόμου, χωρίς να απαιτείται κάποια ρητή πρόβλεψη εντός του ναυλοσυμφώνου, όπως συμβαίνει υπό το πρίσμα

---

<sup>247</sup> Άλλες περιπτώσεις απαλλαγής του εκναυλωτή από την ευθύνη κατά τον ΚΙΝΔ ρυθμίζονται στο άρθρο 145 ΚΙΝΔ (για τις ζημίες επί φορτίου το οποίο φορτώθηκε και μεταφέρθηκε χωρίς να έχει δηλωθεί στο μεταφορέα) και το άρθρο 137 ΚΙΝΔ (για τις ζημίες λόγω ψευδών αναγραφών στο ναυλοσύμφωνο ή την φορτωτική). Βλ. περισσότερα για τις εν λόγω περιπτώσεις Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 127-133.

<sup>248</sup> Βλ. Μ. Κωνσταντινίδης, ό.π., σ.230-231.

<sup>249</sup> Διαφαίνεται ότι ο νομοθέτης καθιερώνει εν τοις πράγμασι μία δυνατότητα απόκλισης της τάξεως του 5% ως προς τη χωρητικότητα του πλοίου.

<sup>250</sup> Βλ. Δ. Καμβύσης, ό.π., σ. 393. Ο Έλληνας νομοθέτης αντιμετωπίζει ως άνευ σημασίας τις μικρές ανακρίβειες στις δηλώσεις του εκναυλωτή, βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 126. Έτσι και στην απόφαση ΠΠειρ. 2065/54 ΈΕμπΔ Ε' 54, σ. 55 επ..

<sup>251</sup> Βλ. ΠΠειρ. 2065/54, ό.π., σ. 56: «Εάν εν τω ναυλοσύμφωνω υπάρξη η λέξις «περίπου» τότε ο δικαστής δύναται να δεχθή ως παραδεκτήν διαφοράν και πέραν του εικοστού».

του αγγλικού δικαίου. Για την ακρίβεια, η ύπαρξη της φράσης «περίπου» (κατ' αντιστοιχία της λέξης "about") φαίνεται να δίδει τη δυνατότητα στον Έλληνα δικαστή να δεχθεί ερμηνευτικά ακόμα μεγαλύτερα περιθώρια απόκλισης.

Η δεύτερη περίπτωση απαλλαγής του εκναυλωτή από την υποχρέωση αποζημίωσης του ναυλωτή, είναι όταν η δήλωση περί χωρητικότητας στο ναυλοσύμφωνο συμφωνεί με το πιστοποιητικό καταμέτρησης που διατηρεί το πλοίο<sup>252</sup>. Εάν, λοιπόν, γίνει δεκτή η θέση περί αναλογικής εφαρμογής του υπό κρίση άρθρου, τότε κατά την αξιολόγηση μίας performance clause ως πιστοποιητικό που μπορεί να θέσει το σωστό μέτρο ταχύτητας ή/ και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί το πιστοποιητικό του ναυπηγείου κατασκευής ή μετασκευής του πλοίου<sup>253</sup>. Εφόσον τα performance clauses συνιστούν στην ουσία δηλώσεις μηχανικής ικανότητας, τότε το πιστοποιητικό ναυπήγησης δε μπορεί παρά να αποτελέσει ένα αξιόπιστο μέτρο αξιολόγησης της δήλωσης του εκναυλωτή περί ταχύτητας και κατανάλωσης του πλοίου.

Τέλος, γίνεται δεκτό<sup>254</sup> ότι σε περίπτωση που το πιστοποιητικό είναι ανακριβές και ο εκναυλωτής, εν γνώση της ανακρίβειας, δηλώσει αντίστοιχα ανακριβή χωρητικότητα δε νομιμοποιείται να το επικαλεστεί προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη αποζημίωσης του ναυλωτή, καθώς ενεργεί δολίως και αντισυμβατικώς<sup>255</sup>. Κατ' ανάλογο τρόπο, εφόσον γίνει δεκτή η δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου ΚΙΝΔ 136 και στις δηλώσεις περί ταχύτητας ή/ και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, η δόλια χρήση ανακριβούς πιστοποιητικού ναυπήγησης αποστερεί από τον εκναυλωτή το δικαίωμα να επικαλεστεί την εξαίρεση και ευθύνεται έναντι του ναυλωτή.

---

<sup>252</sup> Ο νομοθέτης φαίνεται να δικαιολογεί και κρίνει εύλογη την στήριξη των δηλώσεων του εκναυλωτή στο πιστοποιητικό καταμέτρησης, ο οποίος είναι υποχρεωμένος να κάνει τη δήλωση σύμφωνα με αυτό, καθώς συνιστά δημόσιο έγγραφο, δεσμευτικό και το οποίο τεκμαίρεται ως γνήσιο μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, ήτοι ότι είναι πλαστό, βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 126.*

<sup>253</sup> Το πιστοποιητικό του ναυπηγείου κατασκευής αναφέρεται λεπτομερώς στην επίδοση που έχει το νεότευκτο πλοίο κατά το δοκιμαστικό ταξίδι (sea trial) που τελείται μετά την ολοκλήρωση της ναυπήγησης, ενώ αντίστοιχα στο πιστοποιητικό του ναυπηγείου μετασκευής αναφέρεται η επίδοση του πλοίου μετά το τέλος των επισκευών επί του πλοίου.

<sup>254</sup> Βλ. *Ι. Κοροτζής, ό.π., σ. 201* και *Δ. Καμβύσης, ό.π., σ. 393.*

<sup>255</sup> Υποστηρίζεται, βλ. *Ι. Κοροτζής, ό.π., σ. 201-202*, ότι η ως άνω αναφερόμενη θέση στηρίζεται στο άρθρο ΑΚ 281 και μπορεί να προβληθεί κατ' αντένσταση από τον ενάγοντα ναυλωτή, σε περιπτώσεις που ο εκναυλωτής αιτείται την εξαίρεση του από την υποχρέωση αποζημίωσης του ναυλωτή προβάλλοντας ότι οι δηλώσεις του έγιναν με βάση το πιστοποιητικό καταμέτρησης, το οποίο όμως είναι ανακριβές. Επί αναλογικής εφαρμογής του άρθρου 136 ΚΙΝΔ και στο πεδίο των δηλώσεων περί ταχύτητας ή/ και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης θα μπορούσε, αντιστοίχως, να χορηγηθεί η παρούσα αντένσταση στο πρόσωπο του ναυλωτή προστατεύοντας τον από τυχόν αθέμιτες και καταχρηστικές πρακτικές του εκναυλωτή.

## (β) Τα δικαιώματα του εκναυλωτή

### ι. Δικαίωμα σε αποζημίωση

Η βασική έννομη συνέπεια που επιφυλάσσει ο νομοθέτης δια του άρθρου ΚΙΝΔ 136, σε περίπτωση που ο εκναυλωτής προβεί σε ανακριβείς δηλώσεις σχετικά με το πλοίο, είναι η υποχρέωση αποζημίωσης του ναυλωτή. Ωστόσο, κατόπιν προσεκτικής εξέτασης των διατάξεων του ΚΙΝΔ παρατηρείται ότι παρόλο που ο νομοθέτης στο άρθρο 136 ΚΙΝΔ καθιερώνει την ευθύνη του εκναυλωτή προς αποζημίωση, εν συνεχεία τα άρθρα 139-141 ΚΙΝΔ ορίζουν τον τρόπο που αποκαθίσταται η ζημία μόνο για την περίπτωση της απώλειας (άρθρο 139 ΚΙΝΔ) και της βλάβης του φορτίου (άρθρο 140 ΚΙΝΔ)<sup>256</sup>. Επομένως, ελλείπει σχετικής αναφοράς στα άρθρα του ΚΙΝΔ, ο τρόπος αποκατάστασης της ζημίας του ναυλωτή ρυθμίζεται από τις διατάξεις του κοινού δικαίου και συγκεκριμένα των διατάξεων 297 και 298 ΑΚ<sup>257</sup>.

Επομένως, κατ' εφαρμογή των άρθρων του ΑΚ προκύπτει ότι σε περίπτωση που ο εκναυλωτής παραβιάσει τις υποχρεώσεις που καθιερώνει το άρθρο 136 ΚΙΝΔ, προβαίνοντας σε ανακριβείς δηλώσεις σχετικά με το πλοίο, ο ναυλωτής δύναται να αξιώσει την καταβολή χρηματικού ποσού ίσο με το ύψος της ζημίας που υπέστη (297 ΑΚ)<sup>258</sup> και για την ακρίβεια ολόκληρης της ζημίας, ήτοι τόσο της θετικής όσο και της αποθετικής (298 ΑΚ)<sup>259</sup>. Αναγκαία προϋπόθεση προς τούτο συνιστά η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της ανακριβούς δηλώσεως και της ζημίας του ναυλωτή<sup>260</sup>. Ενδεικτικά, ως ζημία που προέκυψε αιτιωδώς από τις ανακριβείς δηλώσεις σχετικά με τις ιδιότητες του πλοίου ως προς την ταχύτητα και την κατανάλωση θα μπορούσε να προβληθεί η διενέργεια λιγότερων πλόων εξαιτίας της μικρότερης ταχύτητας που είχε το πλοίο σε σχέση με τη δηλωθείσα, όπως και η βλάβη ή η καθυστερημένη παράδοση του φορτίου εξαιτίας των χαμηλών επιδόσεων του πλοίου<sup>261</sup>.

Καταληκτικά, σημειώνεται ότι έχει υποστηριχθεί<sup>262</sup> ότι οι ανακριβείς δηλώσεις του εκναυλωτή δεν αποκλείεται να έχουν ως αποτέλεσμα την ουσιώδη πλάνη του

<sup>256</sup> Σημειώνεται ότι στα άρθρα 146-148 ορίζονται οι περιπτώσεις που παύει η ευθύνη του εκναυλωτή για τις ζημίες εκ της απώλειας ή βλάβης των πραγμάτων.

<sup>257</sup> Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 134* και *Ν. Δελούκας, ό.π., 346*.

<sup>258</sup> Κατ' εφαρμογή του άρθρου 297 ΑΚ θα μπορούσε να αξιώσει και την αυτούσια αποκατάσταση της ζημίας του (in natura αποζημίωση), ήτοι την επαναφορά των πραγμάτων στην κατάσταση που βρίσκονταν πριν από το ζημιολόγο γεγονός. Ωστόσο, δε φαίνεται να είναι πρακτικά δυνατή η επαναφορά της κατάστασης που υπήρξε πριν από τις ανακριβείς δηλώσεις.

<sup>259</sup> Επομένως, πέραν της θετικής ζημίας ο ναυλωτής δύναται να επιδιώξει τη χρηματική του ικανοποίηση και για τα διαφυγόντα κέρδη, λ.χ. τη ματαίωση επίτευξης εμπορικού κέρδους ως αποτέλεσμα των ανακριβών δηλώσεων. Σημειώνεται ότι παρόμοια δυνατότητα δεν παρέχεται στην περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου, καθώς ρυθμίζονται αποκλειστικώς από τα άρθρα 139-140 ΚΙΝΔ, τα οποία έχουν αναγκαστικό χαρακτήρα, όπως και τα λοιπά άρθρα του δεύτερου κεφαλαίου του ΚΙΝΔ, βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 135*.

<sup>260</sup> Η ανακριβής δήλωση και η αιτιώδης συνάφειά της προς τη ζημία πρέπει να περιέχονται στο δικόγραφο της αγωγής, διαφορετικά η τελευταία απορρίπτεται ως αόριστη, βλ. *Ι. Κοροτζής, ό.π., σ. 200* και *Δ. Καμβύσης, ό.π., σ. 391*.

<sup>261</sup> Βλ. *Ι. Κοροτζής, ό.π., σ. 200-201*.

<sup>262</sup> Βλ. *Ι. Κοροτζής, ό.π. 201*.

αντισυμβαλλόμενου ναυλωτή ή να μαρτυρούν την πλήρωση των προϋποθέσεων της απάτης στο πρόσωπο του εκναυλωτή. Στην περίπτωση που γίνει δεκτή η παρούσα προσέγγιση, τότε θεωρητικά δεν αποκλείεται να ζητηθεί από τον ναυλωτή η ακύρωση της σύμβασης ναύλωσης, επί τη βάση των άρθρων ΑΚ 140-145<sup>263</sup> και 147-149<sup>264</sup>.

Η παραπάνω ανάλυση καταδεικνύει ότι το ελληνικό δίκαιο βρίσκεται σε θέση να αντιμετωπίσει ζητήματα που γεννώνται με αφορμή την επίδοση του πλοίου και τα αντίστοιχα performance clauses. Καθίσταται σαφές πως ο Έλληνας νομοθέτης του 1958 δεν προέβλεψε ρητώς την αντιμετώπιση της υπόσχησης που δίδει ο εκναυλωτής ως προς την ταχύτητα και την κατανάλωση πετρελαίου. Ωστόσο, η αποδοχή της δυνατότητας διασταλτικής ερμηνείας των άρθρων του ΚΙΝΔ και ιδίως του άρθρου 136, χορηγεί στον εφαρμοστή του δικαίου ένα επαρκές εργαλείο για την αντιμετώπιση των performance clauses σε περιπτώσεις που εφαρμοστέο κριθεί ή εκ των προτέρων επιλεγεί το ελληνικό δίκαιο.

## **ii. Η καταβολή μειωμένου ναύλου**

Όπως αναλύθηκε, υπό το πρίσμα του αγγλικού δικαίου η εναλλακτική δυνατότητα καταβολής μειωμένου ναύλου δύναται να εφαρμοστεί υπό προϋποθέσεις και στην περίπτωση που διαβλέπεται ότι το πλοίο δε διαθέτει τις δηλωθείσες στο ναυλοσύμφωνο προδιαγραφές της ταχύτητας ή/ και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης.

Αντίστοιχα και εξ απόψεως ελληνικού δικαίου, ο ναύλος αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της σύμβασης ναύλωσης για το οποίο απαιτείται να υπάρξει συμφωνία των μερών, ήτοι σύμπτωση βουλήσεως των συμβαλλόμενων μερών, όχι μόνο ως προς το ύψος του, αλλά και ως προς τον τρόπο και το χρόνο καταβολής του<sup>265</sup>. Παρόλα αυτά, δεν αποκλείεται κατόπιν ανώμαλης

---

<sup>263</sup> Προϋπόθεση του ακυρώσιμου της σύμβασης λόγω πλάνης κατά την ΑΚ 140 συνιστούν η ύπαρξη πλάνης κατά το χρόνο κατάρτισης και το ουσιώδες της πλάνης. Η ταχύτητα και η κατανάλωση πετρελαίου κίνησης συνιστούν ιδιότητες του πλοίου, επομένως κρίνεται ότι προσιδιάζει η εφαρμογή της ειδικότερης διάταξης ΑΚ 142 προκειμένου να διαπιστωθεί το ουσιώδες της πλάνης ως προς τις ιδιότητες του πράγματος, ήτοι των γνωρισμάτων που ασκούν επιρροή στην αξία και τη χρησιμότητα του. Εν συνεχεία, για την κατάφαση της ουσιώδους πλάνης απαιτείται σωρευτικά η πλάνη να αναφέρεται σε μία ιδιότητα -εν προκειμένω του πλοίου- η οποία κρίνεται σπουδαία (α) με βάση είτε τη συμφωνία των μερών είτε την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη (αντικειμενικό κριτήριο) και (β) για το συγκεκριμένο δικαιοπρακτόντα – εν προκειμένω ναυλωτή-, ο οποίος δεν θα επιχειρούσε τη δικαιοπραξία αν γνώριζε την πραγματική κατάσταση.

<sup>264</sup> Προκειμένου να γίνει δεκτή η ακύρωση της σύμβασης ναύλωσης λόγω απάτης απαιτείται να αποδειχθεί η ύπαρξη δόλιας παραπλάνησης του δηλούντος και η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της παραπλάνησης και της δήλωσης βουλήσεως, ήτοι να αποδειχθεί ότι η απάτη υπήρξε το αποφασιστικό αίτιο που οδήγησε τον παραπλανηθέντα στη δήλωση βουλήσεως. Επομένως, να αποδειχθεί ότι ο εξαπατήσας –εν προκειμένω εκναυλωτής- είχε πρόθεση παραπλάνησης του ναυλωτή, καθώς γνώρισε το ψευδές των στοιχείων που παρουσίασε, απέκρυψε ή παραποιήσε. Καθίσταται σαφές ότι η επίκληση των διατάξεων ΑΚ 147-149 αποτελούν σαφώς μία δυνατότητα, ωστόσο στην πράξη πιθανότατα θα αποδειχθεί δυσχερής η απόδειξη της ύπαρξης δόλου στο πρόσωπο του εκναυλωτή, καθώς η αμέλεια δεν αρκεί.

<sup>265</sup> Βλ. Μ. Βρανίκου, Ε.Π., *Δεμεσίχας*, ό.π., σ. 97-99. Ο ίδιος ο ΚΙΝΔ φαίνεται να αναγνωρίζει ότι ο καθορισμός του ύψους του ναύλου επαφίεται στην αυτονομία βουλήσεως των συμβαλλόμενων μερών στο άρθρο 149 εδ. α' που γίνεται λόγος για «*συμφωνηθέντα ναύλον*» όπως και στο εδ. γ' που γίνεται αναφορά στο ναύλο που «*δεν έχει καθορισθή εν τη συμβάσει*», ενώ το άρθρο 150 καθιερώνει τον τρόπο υπολογισμού του ναύλου «*εφ' όσον δεν συμφωνήθη άλλως*». Αντίστοιχα, ο χρόνος και ο τόπος καταβολής καθορίζεται καταρχήν από τη συμφωνία των μερών, ενώ ελλείψει αυτής ο ναύλος καταβάλλεται μετά τη φόρτωση (άρθρο 149 εδ. β' ΚΙΝΔ) στον τόπο

εξέλιξης της σύμβασης ναύλωσης και των όρων της, να γίνει λόγος για μεταβολή του ύψους του οφειλόμενου ναύλου προκειμένου να διασφαλιστεί η ύπαρξη ισορροπίας μεταξύ παροχής και αντιπαροχής των συμβαλλόμενων μερών.

Σε πρώτο επίπεδο απαιτείται να εξεταστούν οι περιπτώσεις μείωσης ναύλου που επιφυλάσσει το ειδικότερο νομοθέτημα του ΚΙΝΔ. Διατρέχοντας τα άρθρα του ν. 3816/1958 διαφαίνεται ότι ο νομοθέτης προβλέπει τη δυνατότητα μείωσης του ναύλου στις εξής περιπτώσεις: (α) όταν ο ναυλωτής προβαίνει σε υπαναχώρηση κατά τη διάρκεια του χρόνου αναμονής και πριν την έναρξη της φόρτωσης (άρθρο 155 εδ.β') ή μετά το πέρας της φόρτωσης (άρθρο 156), όπου «υποχρεούται εις το ήμισι του ναύλου», (β) επί τυχαίας απώλειας του πλοίου, εφόσον διασώθηκε το φορτίο εν όλω ή εν μέρει, όπου οφείλεται μειωμένος ναύλος μέχρι τον τόπο του ναυαγίου, ο οποίος προσδιορίζεται ad hoc (άρθρο 160), (γ) επί τυχαίας μερικής απώλειας του φορτίου μετά τον απόπλου (άρθρο 163 εδ.β') και (δ) σε περίπτωση λύσης της σύμβασης λόγω επέλευσης κάποιου τυχαίου γεγονότος κατά τον υπό έρμα πλου (άρθρο 164).

Διαφαίνεται, λοιπόν, ότι καμία από τις παραπάνω περιπτώσεις δεν περιλαμβάνει την δυνατότητα μείωσης του ναύλου λόγω μη ανταπόκρισης της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης του πλοίου στις προδιαγραφές που περιέγραψε κατά τη σύναψη του ναυλοσυμφώνου. Με άλλα λόγια, ο ΚΙΝΔ δεν δίδει κάποια απάντηση ως προς το αν ο ναυλωτής δύναται να ζητήσει την καταβολή μειωμένου ναύλου λόγω μη συμμόρφωσης του εκναυλωτή στην performance clause.

Επομένως, εφόσον ο ΚΙΝΔ σιωπά ως προς το υπό κρίση ερώτημα, απαιτείται να αναζητηθεί κάποια άλλη διάταξη του κοινού δικαίου και συγκεκριμένα του ΑΚ, η οποία θα μπορούσε να εφαρμοστεί αναλογικά προς κάλυψη του παραπάνω κενού<sup>266</sup>. Προκειμένου να βρεθούν οι διατάξεις του ΑΚ που θα εφαρμοστούν αναλογικώς στην υπό κρίση περίπτωση, απαιτείται σε πρότερο επίπεδο να εξεταστεί η νομική φύση της ναύλωσης και με ποια σύμβαση του ΑΚ προσομοιάζει. Ειδικότερα, όσον αφορά τη σύμβαση χρονοναύλωσης, έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς διάφορες απόψεις χαρακτηρίζοντας την άλλοτε μικτή σύμβαση μισθώσεως πράγματος και μισθώσεως υπηρεσιών, άλλοτε σύμβαση μίσθωσης και άλλοτε σύμβαση έργου<sup>267</sup>.

Στις περιπτώσεις που ο ναυλωτής επιδιώκει τη μείωση του ναύλου λόγω των ανακριβών δηλώσεων του εκναυλωτή σχετικά με τα στοιχεία της ταχύτητας και της κατανάλωσης

---

εγκατάστασης του εκναυλωτή (κατ' εφαρμογή της γενικής αρχής του άρθρου 321 ΑΚ), βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 225, 234-235.

<sup>266</sup> Πλέον, γίνεται απολύτως δεκτή η συμπληρωματική εφαρμογή των διατάξεων του κοινού δικαίου και ειδικώς του ΑΚ. Πρόκειται, ωστόσο, για αναλογική εφαρμογή, με αποτέλεσμα οι διατάξεις του ΚΙΝΔ να έχουν πάντοτε προτεραιότητα, βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 246.

<sup>267</sup> Κρατούσα φαίνεται να είναι η άποψη που χαρακτηρίζει τη χρονοναύλωση ως σύμβαση έργου, με το επιχείρημα ότι έχει ως βασικό αντικείμενο την εκτέλεση μεταφορικού έργου, βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 37, Ν. Δελούκας, ό.π., σ. 258-260.



πετρελαίου κίνησης, φαίνεται να τίθεται ως αντικείμενο εξέτασης το κατά πόσο το πλοίο παραδόθηκε πλημμελώς, ώστε ο ναυλωτής να μπορέσει να το χρησιμοποιήσει για την συμφωνημένη χρήση. Κατ' αποτέλεσμα, προτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων του ΑΚ για τη μίσθωση. Ειδικότερα, ο εκμισθωτής υποχρεούται, μεταξύ άλλων<sup>268</sup>, σε παράδοση ενός μισθίου απαλλαγμένο από πραγματικά ή νομικά ελαττώματα<sup>269</sup>, το οποίο παράλληλα διαθέτει τις απαραίτητες συνομολογημένες ιδιότητες. Ως συνομολογημένη νοείται η ιδιότητα για την ύπαρξη της οποίας έχει προηγηθεί κάποια συμφωνία μεταξύ των μερών και της οποίας την ύπαρξη «εγγυάται» ο εκμισθωτής, αναλαμβάνοντας την ευθύνη για την περίπτωση που αυτή ελλείπει. Η συμφωνία πρέπει να ενταχθεί στο περιεχόμενο της σύμβασης και να περιβληθεί τον ίδιο τύπο που απαιτείται για τη σύμβαση -εφόσον απαιτείται-<sup>270</sup>.

Επομένως, εφαρμόζοντας τις παραπάνω σκέψεις στην υπό κρίση περίπτωση, προκύπτει ότι στη μίσθωση ενός πλοίου ο εκμισθωτής/ εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει το συμφωνηθέν πλοίο στο μισθωτή/ ναυλωτή με όλες τις συμφωνηθείσες ιδιότητες, μεταξύ άλλων και με τη συνομολογημένη ιδιότητα εκτέλεσης των πλόων με μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης. Κατ' εφαρμογή, λοιπόν, των διατάξεων του ΑΚ προκύπτει ότι ο εκμισθωτής ευθύνεται εφόσον η συνομολογημένη ιδιότητα<sup>271</sup> ελλείπει κατά το χρόνο παραχώρησης της χρήσης του μισθίου στο μισθωτή ή έπαψε να υπάρχει μετά την παραχώρηση της χρήσης και ενόσω διαρκεί η μίσθωση (ΑΚ 576)<sup>272</sup>.

---

<sup>268</sup> Πέραν της υποχρέωσης αυτής, από το συνδυασμό των άρθρων 574-575 προκύπτει ότι ο εκμισθωτής αναλαμβάνει ως υποχρέωση την παράδοση του μισθίου κατάλληλου για τη συμφωνημένη χρήση, την κατάληψη του και τη διατήρηση του κατάλληλου για όλη τη διάρκεια της σύμβασης, βλ. Α. Γεωργιάδης, *Ειδικό Ενοχικό Δίκαιο*, Π. Ν. Σάκκουλας (2014), σ. 159-160, 183.

<sup>269</sup> Ως πραγματικό νοείται το ελάττωμα που εμποδίζει εν όλω ή εν μέρει τη συμφωνημένη χρήση του μισθίου (ΑΚ 576), ήτοι μία ατέλεια που αφορά την κατάσταση του πράγματος και επιδρά αρνητικά στην χρησιμότητα ή την αξία του. Νομικό ελάττωμα (ΑΚ 584 εδ. α') υπάρχει όταν εξαιτίας κάποιου δικαιώματος τρίτου αφαιρέθηκε από το μισθωτή εν όλω ή εν μέρει η συμφωνημένη χρήση του μισθίου, βλ. περισσότερο Α. Γεωργιάδης, *ό.π.*, σ. 183-185.

<sup>270</sup> Σημειώνεται ότι έχει υποστηριχθεί νομολογιακά ότι «η περί της ιδιότητας του μισθίου συμφωνία δεν απαιτείται να είναι ρητή, αλλά δύναται κατά τις συγκεκριμένες περιστάσεις, να θεωρηθεί και σιωπηρώς συμφωνηθείσα, όταν επί τοιούτων πραγμάτων υπάρχουν στις συναλλαγές συνήθεις ιδιότητες του μισθίου, τις οποίες ο μισθωτής ευλόγως εδικαιούτο να προσδοκά ως υπάρχουσες» (ΑΠ 194/2010). Επομένως, δεν αποκλείεται η υπό προϋποθέσεις σιωπηρή συμφωνία ως προς τις συνομολογημένες ιδιότητες.

<sup>271</sup> Μάλιστα, υποστηρίζεται ότι ο εκμισθωτής ευθύνεται ακόμα και στην περίπτωση που η συνομολογημένη ιδιότητα που λείπει είναι ήσσονος σημασίας. Βέβαια, δεν αποκλείεται ο εκμισθωτής (εκναυλωτής στην υπό κρίση περίπτωση) να προβάλλει ως ένσταση την καταχρηστική άσκηση δικαιώματος (ΑΚ 281), λόγω του ασήμαντου χαρακτήρα της ιδιότητας, βλ. Α. Γεωργιάδης, *ό.π.*, σ. 186.

<sup>272</sup> Διαφαίνεται ότι στην περίπτωση που ο ναυλωτής θεμελιώσει τις αξιώσεις του στις διατάξεις της μίσθωσης (κατόπιν πρότερου χαρακτηρισμού της νομικής φύσης της ναύλωσης ως σύμβαση μίσθωσης), έχει τη δυνατότητα να προβάλλει την υποχρέωση του εκναυλωτή σε διατήρηση των συνομολογημένων ιδιοτήτων της ταχύτητας ή/ και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης και καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Με άλλα λόγια, η έλλειψη ρητής πρόβλεψης προς τούτο στο ναυλοσύμφωνο δεν αποκλείει παντελώς την προβολή ενός τέτοιου ισχυρισμού, όπως συμβαίνει υπό το πρίσμα του αγγλικού δικαίου, το οποίο απαιτεί το ρητό χαρακτηρισμό της υποχρέωσης ως διαρκή (βλ. *supra*, σ. 66 επ.).

Το ελληνικό δίκαιο για την περίπτωση που ελλείπουν οι συνομολογημένες ιδιότητες παρέχει στο μισθωτή, μεταξύ άλλων<sup>273</sup>, το δικαίωμα να απαιτήσει τη μείωση του μισθώματος (ΑΚ 576). Ειδικότερα, δια της ασκήσεως του εν λόγω διαπλαστικού δικαιώματος επέρχεται η διάπλαση της έννομης σχέσης των συμβαλλόμενων μερών, καθώς τροποποιείται η μίσθωση ως προς το ύψος του μισθώματος<sup>274</sup>. Το ποσό μείωσης του μισθώματος προσδιορίζεται ανάλογα με το επίπεδο παρακώλησης της συμφωνημένης χρήσης λόγω της έλλειψης και το χρονικό διάστημα που αυτή διαρκεί. Για την ακρίβεια το ποσό μείωσης προκύπτει κατόπιν εφαρμογής της μεθόδου του σχετικού υπολογισμού, όπου λαμβάνεται υπόψη το συμφωνημένο μίσθωμα, η αξία του μισθίου με τη συνομολογημένη ιδιότητα και η αξία του μισθίου χωρίς αυτή και κατ' αναλογία μειώνεται το συμφωνηθέν μίσθωμα<sup>275</sup>. Επομένως, υπό τις παραπάνω σκέψεις ο μισθωτής (εκναυλωτής) δύναται να ζητήσει να αφαιρεθεί από το μίσθωμα η διαφορά που προκύπτει κατ' εφαρμογή της μεθόδου του σχετικού υπολογισμού.

### *iii. Δικαίωμα καταγγελίας*

Όπως κατέδειξαν οι παραπάνω αναλύσεις, το αγγλικό δίκαιο δεν αποκλείει το ενδεχόμενο καταγγελίας της σύμβασης κατόπιν παραβίασης μίας performance clause, εφόσον η τελευταία υπήρξε θεμελιώδης όρος της σύμβασης, δηλαδή, χαρακτηρίζεται ως condition. Αντιθέτως, η πρόωρη λύση της σύμβασης δια της καταγγελίας της δεν εξαρτάται από το χαρακτηρισμό της παραβιασθείσας υποχρέωσης, τουναντίον συνιστά μία δυνατότητα που χορηγείται στις περιπτώσεις που ο νομός ρητά το ορίζει ή που υπάρχει κάποια σχετική πρόβλεψη προς τούτο από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Καθίσταται σαφές πως τα μέρη δυνάμει της συμβατικής ελευθερίας είναι ελεύθερα να προβλέψουν ως δυνατότητα το δικαίωμα καταγγελίας κατόπιν παραβίασης των όρων της performance clause. Στις περιπτώσεις, όμως, που η σύμβαση σιωπά προς τούτο φαίνεται πως υπό το πρίσμα του ελληνικού δικαίου εφαρμοστέες θα είναι οι διατάξεις 155-158 του πέμπτου

<sup>273</sup> Ο νομοθέτης, στην περίπτωση έλλειψης των συνομολογημένων ιδιοτήτων, παρέχει επιπλέον στο μισθωτή το δικαίωμα να ζητήσει τον εφοδιασμό του μισθίου με τη συνομολογημένη ιδιότητα (αξίωση για προσήκουσα εκπλήρωση), το δικαίωμα σε μη καταβολή του μισθώματος (ΑΚ 576), δικαίωμα αποζημίωσης από τη μη εκτέλεση της σύμβασης (ΑΚ 577 εδ.α') ή λόγω της εξ υπαιτιότητας έλλειψης μετά τη συνομολόγηση της σύμβασης (ΑΚ 578 εδ.α') ή λόγω υπερημερίας ως προς την έλλειψη της ιδιότητας (ΑΚ 578 εδ.β'), όπως και το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης (ΑΚ 585). Βλ. περισσότερα για τα δικαιώματα του μισθωτή *Α. Γεωργιάδης*, ό.π., σ. 186-191. Καθίσταται σαφές ότι το δικαίωμα σε αποκατάσταση της ελλείπουσας ιδιότητας δε φαίνεται να προσιδιάζει στην υπό κρίση περίπτωση, καθώς ο εκμισθωτής δεν μπορεί αντικειμενικά να διορθώσει τα τεχνικά χαρακτηριστικά της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης. Από την άλλη, το δικαίωμα αποζημίωσης ή καταγγελίας διαφαίνεται ότι θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στις περιπτώσεις που το πλοίο δεν εκτελεί τους πλόες με τις συμφωνηθείσες επιδόσεις. Ωστόσο, ο ναυτικός νομοθέτης έχει ρυθμίσει τα εν λόγω δικαιώματα στις διατάξεις του ΚΙΝΔ, οι οποίες υπερισχύουν ως ειδικότερες.

<sup>274</sup> Το διαπλαστικό δικαίωμα μείωσης του μισθώματος μπορεί να ασκηθεί είτε εξώδικα είτε δικαστικά με αγωγή (αναγνωριστική), ανταγωγή ή να προβληθεί ως ένσταση κατά της αγωγής του εκμισθωτή για την καταβολή του μισθώματος, βλ. *Α. Γεωργιάδης*, ό.π., σ. 187.

<sup>275</sup> Διαφαίνεται ότι η λύση που παρέχει το ελληνικό δίκαιο, προσομοιάζει με την αντιμετώπιση του αγγλικού δικαίου κατά τις περιπτώσεις που οι αξιώσεις για την έλλειψη των συμφωνηθέντων χαρακτηριστικών της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης εγείρονται με αφορμή το misdescription του πλοίου, βλ. *supra*, σ. 77 επ..

κεφαλαίου του ΚΙΝΔ υπό τον τίτλο «Υπαναχώρησις και αδυναμία παροχής» που ρυθμίζει τις συνέπειες επί ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης ναύλωσης. Ειδικότερα, στα άρθρα 155-158 ΚΙΝΔ γίνεται λόγος για δικαίωμα υπαναχώρησης του ναυλωτή, ωστόσο αμφισβητείται το κατά πόσο πρόκειται για γνήσια υπαναχώρηση σε όλες τις περιπτώσεις. Κατόπιν προσεκτικότερης εξέτασης των διατάξεων του ΚΙΝΔ διαφαίνεται ότι μόνο στην περίπτωση του άρθρου 155 εδ.α' τελείται υπαναχώρηση υπό την έννοια του άρθρου 389 ΑΚ, καθώς ο ναυλωτής υπαναχωρεί πριν αρχίσει να εκτελείται η σύμβαση κι άρα τελείται εξ' υπαρχής ανατροπή της σύμβασης. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις ο ναυλωτής ασκεί το δικαίωμα του κατόπιν έναρξης της σύμβασης, λύοντας τη σύμβαση για το μέλλον και όχι αναδρομικά, με αποτέλεσμα να μπορεί ευλόγως να ειπωθεί ότι πρόκειται εν τοις πράγμασι για δικαίωμα καταγγελίας<sup>276</sup>. Σε κάθε περίπτωση, ανεξάρτητα από το χαρακτηρισμό του χορηγούμενου δικαιώματος, διακρίνεται ότι ο ναυτικός νομοθέτης επιφυλάσσει στο ναυλωτή τη δυνατότητα να λύσει πρόωρα τη σύμβαση ναύλωσης.

Εξετάζοντας τις υπό κρίση διατάξεις του ΚΙΝΔ διαφαίνεται ότι ο ναυλωτής δύναται να προβεί σε πρόωρη λύση της σύμβασης σε διάφορα στάδια της σύμβασης<sup>277</sup>, χωρίς να απαιτείται κάποια αιτιολογία προς τούτο<sup>278</sup>. Βέβαια, νομοθέτης ως αντιστάθμισμα της δυνατότητας που παρέχεται στον ναυλωτή, προβλέπει ταυτόχρονα την υποχρέωση του τελευταίου σε καταβολή του ναύλου (ολόκληρου ή μισού) και σε αποκατάσταση της ζημίας και των δαπανών που προκάλεσε στο ναυλωτή<sup>279</sup>. Ωστόσο, το άρθρο 157 εδ.γ' επιφυλάσσει τη δυνατότητα στο ναυλωτή να υπαναχωρήσει μετά τον απόπλου «δι' αιτίαν αφορώσαν εις τον εκναυλωτήν», αξιόνοντας παράλληλα από τον τελευταίο να εκφορτώσει τα πράγματα με ίδιες δαπάνες και να αποκαταστήσει τυχόν ζημία που υπέστη ο ναυλωτής. Καθίσταται σαφές ότι ο ναυλωτής οφείλει να προβάλλει ορισμένο λόγο και εν συνεχεία να αποδείξει την ύπαρξη υπαιτιότητας στο πρόσωπο του εκναυλωτή, δικαιολογώντας παράλληλα τυχόν ζημίες που υπέστη.

---

<sup>276</sup> Για την ακρίβεια κατά τη θεωρία ο όρος «υπαναχώρηση» χρησιμοποιείται καταχρηστικά στις εν λόγω διατάξεις πλην του άρθρου 155 παρ.1. Παρόλα αυτά, προβάλλεται ότι και ο χαρακτηρισμός του δικαιώματος του ναυλωτή ως καταγγελία δεν είναι ακριβής, λόγω της ιδιομορφίας του δικαιώματος του ναυλωτή και των συνεπειών που επιφέρει η άσκηση του. Εξ αυτού του λόγου προτείνεται ο χαρακτηρισμός του δικαιώματος του ναυλωτή ως «υπαναχώρηση με ειδικές ρυθμίσεις». Για την νομική φύση του δικαιώματος υπαναχώρησης και των επιμέρους απόψεων βλ. περισσότερο *Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 248-250.*

<sup>277</sup> Ειδικότερα, ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να λύσει τη σύμβαση πριν την έναρξη της φόρτωσης και ενόσω διαρκεί ο χρόνος της αναμονής (155 εδ. α' ΚΙΝΔ), μετά την έναρξη της φόρτωσης και κατόπιν παρέλευσης του χρόνου αναμονής (155 εδ.β' ΚΙΝΔ), μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης (156 ΚΙΝΔ), ή μετά τον απόπλου (157 ΚΙΝΔ).

<sup>278</sup> Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 252.* Το γεγονός ότι ο Έλληνας νομοθέτης δεν απαιτεί την συνδρομή κάποιου σπουδαίου λόγου, σημαίνει κατ' αποτέλεσμα ότι ο εκναυλωτής δεν μπορεί να εμμένει στη σύμβαση ή να επικαλεστεί ότι ο ναυλωτής προβαίνει σε καταχρηστική άσκηση του δικαιώματός του.

<sup>279</sup> Τα άρθρα του ΚΙΝΔ προβαίνουν σε μία «διαβάθμιση» των υποχρεώσεων του ναυλωτή ανάλογα με το χρονικό στάδιο κατά το οποίο ασκεί το δικαίωμα υπαναχώρησης. Η υποχρέωση καταβολής του ναύλου σκοπεί στην αποκατάσταση ενός μέρους της ζημίας που κατά τεκμήριο υφίσταται ο εκναυλωτής, ενώ παράλληλα αποτελεί κίνητρο ώστε ο ναυλωτής να ασκεί το δικαίωμα του με φειδώ. Όσον αφορά τις δαπάνες και τις ζημίες του εκναυλωτή αυτές αποκαθίστανται μόνο εφόσον τελούν σε αιτιώδη σύνδεσμο με την υπαναχώρηση του ναυλωτή. *Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 253-254.*

Εφόσον, λοιπόν, δεν προβλέπεται συμβατικός η δυνατότητα καταγγελίας, η μόνη λύση που φαίνεται να διαθέτει ο ναυλωτής είναι οι παραπάνω διατάξεις του ΚΙΝΔ. Τα υπό κρίση άρθρα δεν φαίνεται να θέτουν ως προϋπόθεση επίκλησης τους τη συνδρομή κάποιου συγκεκριμένου λόγου, με αποτέλεσμα να φαίνεται δυνατή η επίκληση τους και στην περίπτωση παραβίασης των όρων μίας performance clause. Βέβαια, εάν ο ναυλωτής επιλέξει να ενεργοποιήσει τα δικαιώματα που χορηγεί ο ναυτικός νομοθέτης, είναι υποχρεωμένος να καταβάλει και τον εκάστοτε οφειλόμενο ναύλο, εκτός εάν καταφέρει να αποδείξει ότι χωρεί εφαρμογής το άρθρο 157 εδ. γ', ήτοι ότι προβαίνει σε υπαναχώρηση για κάποιο λόγο που αφορά τον εκναυλωτή<sup>280</sup>. Ως αιτία αφορώσα τον εκναυλωτή λογίζεται οτιδήποτε εντάσσεται στη σφαίρα επιρροής του εκναυλωτή και δεν αποτελεί απόρροια τυχηρού γεγονός ή ανωτέρας βίας<sup>281</sup>. Επομένως, ως αιτία υπαναχώρησης θα μπορούσε να προβληθεί ότι το πλοίο δεν διαθέτει τη συμφωνηθείσα ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, γεγονός που υπάγεται στη σφαίρα δράσης του εκναυλωτή, καθώς έχει υποσχεθεί και έχει αναλάβει την ευθύνη για την ύπαρξη τους δια της performance clause. Μάλιστα, επί εφαρμογής του άρθρου 157 εδ. γ' δεν αποκλείεται ο ναυλωτής να επιδιώξει, πέραν της λύσης της σύμβασης, και την κάλυψη της ζημίας που υπέστη αιτιωδώς από την «*αιτίαν αφορώσαν εις τον εκναυλωτήν*», εν προκειμένω από την παραβίαση των όρων της performance clause.

---

<sup>280</sup> Σχετικά με το κατά πόσο ο ναυλωτής υποχρεούται σε καταβολή του ναύλου και στην περίπτωση του άρθρου 157 εδ. γ' οι απόψεις δίστανται. Από τη μία έχει υποστηριχθεί ότι στις περιπτώσεις υπαναχώρησης για αιτία που αφορά τον εκναυλωτή, ο ναυλωτής απαλλάσσεται πλήρως από την υποχρέωση καταβολής ναύλου, βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη, τόμος II, ό.π., σ. 228, 252*. Σύμφωνα με την αντίθετη άποψη εξακολουθεί να οφείλεται ναύλος, καθώς δεν φαίνεται να δικαιολογείται από τη διάταξη η απαλλαγή του ναυλωτή, βλ. *Ι. Κοροτζής, ό.π., σ. 314-315*.

<sup>281</sup> Βλ. *Ι. Κοροτζής, ό.π., σ. 314*.

## **II. Ειδικότερα ζητήματα κατά την εξέταση των performance claims**

### **1. Εξαιρητέες περιόδους**

Στις περιπτώσεις που η διατύπωση της performance clause είναι τέτοια, ώστε να αναλαμβάνεται η υποχρέωση διατήρησης μίας συγκεκριμένης ταχύτητας και κατανάλωσης καυσίμου καθ' όλη τη διάρκεια του πλου, είναι εύλογο οι εκναυλωτές επί πλημμελούς εκπλήρωσης, να αναζητούν λόγους οι οποίοι μπορούν να δικαιολογήσουν τις χαμηλές επιδόσεις του πλοίου. Απώτερος σκοπός τέτοιων ενστάσεων είναι η απαλλαγή από την ευθύνη αποζημίωσης των ναυλωτών ή έστω η μείωση της.

Σαφώς, η συνήθης ένσταση των εκναυλωτών είναι η απουσία περιόδων καλών καιρικών συνθηκών, που κατ' αποτέλεσμα αποκλείει τη δυνατότητα στοιχειοθέτησης και προβολής οποιουδήποτε performance claim. Παράλληλα, υπάρχουν ορισμένα ακόμη χρονικά διαστήματα κατά τη διάρκεια των οποίων δεν αξιολογείται η επίδοση του πλοίου, ανεξάρτητα εάν είναι περίοδοι καλού καιρού. Στη θεωρία συναντώνται ως «εξαιρητέες περίοδοι» (“exempted periods”) κατά τις οποίες το πλοίο εκτελεί μεν τους πλόες με μειωμένη ταχύτητα ή αυξημένη κατανάλωση καυσίμου, συνεπεία όμως κάποιου δικαιολογημένου λόγου, αποδυναμώνοντας έτσι τα performance claims των ναυλωτών.

Καθώς οι συγκεκριμένες περίοδοι χρησιμοποιούνται συχνά ως ένσταση από τους εκναυλωτές έναντι των εγερθέντων performance claims, αξίζει να γίνει μία σύντομη αναφορά σε αυτές, ήτοι στις περιόδους που το πλοίο εκτελεί τους πλόες με χαμηλές επιδόσεις (α) σύμφωνα με τις οδηγίες των ναυλωτών, (β) με αφορμή τις οδηγίες των ναυλωτών και (γ) για κάποιον άλλο ουσιώδη λόγο.

#### **(α) Σύμφωνα με τις οδηγίες των ναυλωτών**

Μία χαρακτηριστική και αρκετά συνήθης περίπτωση επιτρεπτής χαμηλής επίδοσης του πλοίου αποτελεί η ρητή οδηγία των ναυλωτών προς εκτέλεση του πλου με “eco-speed”<sup>282</sup>, ήτοι η σκόπιμη μείωση της ταχύτητας του πλοίου ώστε κατ' αποτέλεσμα να μειωθεί η κατανάλωση καυσίμου. Η εκτέλεση των πλόων με eco-speed αποτέλεσε τη «νέα τάση» της προηγούμενης δεκαετίας, στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης, η οποία σταδιακά μετετράπη σε συνήθη πρακτική που διατηρείται μέχρι και σήμερα<sup>283</sup>. Μάλιστα, η

<sup>282</sup> Άλλως “economical speed”, “slow steaming”.

<sup>283</sup> Η πρακτική του slow steaming κατάφερε να ελαχιστοποιήσει τις συνέπειες που είχε η οικονομική ύφεση του 2007 και εφεξής στο διεθνές εμπόριο και την ναυτιλία με δύο τρόπους. Κατά πρώτον, η εκτέλεση του πλου με χαμηλή ταχύτητα επιμηκύνει το χρόνο που χρειάζεται το πλοίο προκειμένου να ολοκληρώσει το συμφωνηθέν

τελευταία έκδοση του NYPE εμπεριέχει αυτοτελή ρήτρα που ρυθμίζει ειδικώς το δικαίωμα του ναυλωτή να ζητήσει την εκτέλεση του πλου με eco-speed, ήτοι με την μικρότερη δυνατή κατανάλωση πετρελαίου κίνησης<sup>284</sup>.

Ειδικότερα, οι περίοδοι που το πλοίο εκτελεί τον πλου με χαμηλότερη ταχύτητα, προκειμένου να επιτευχθεί η μικρότερη δυνατή κατανάλωση πετρελαίου κίνησης σύμφωνα με τις οδηγίες των ναυλωτών, δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις δεν μπορεί να υποστηριχθεί η παραβίαση των όρων του ναυλοσυμφώνου, καθώς τροποποιήθηκαν από μία νεότερη οδηγία των ναυλωτών<sup>285</sup>. Τις παραπάνω σκέψεις συμεριζεται και η αγγλική νομολογία, σύμφωνα με την οποία για την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου απομονώνονται οι περίοδοι καλού καιρού, αφού όμως πρώτα αποκλειστούν από τον υπολογισμό οι περίοδοι που το πλοίο εκτελούσε με μειωμένη ταχύτητα κατ' αίτηση των ναυλωτών<sup>286</sup>.

Παρόλο που η εξαίρεση των περιόδων slow steaming από την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου συνιστά μία καθ' όλα αποδεκτή προσέγγιση και από τη θεωρία και από τη νομολογία, αξίζει να σημειωθούν ορισμένα ενδιαφέροντα σημεία. Διατρέχοντας επιμέρους ναυλοσύμφωνα διαφαίνεται ότι στην πλειονότητα των περιπτώσεων δεν καθιερώνεται ρητώς το δικαίωμα των ναυλωτών να ζητήσουν την εκτέλεση του πλου με μειωμένη ταχύτητα, καθώς δεν υπάρχει κάποια slow steaming clause. Τυπικά το ναυλοσύμφωνο υποχρεώνει τον εκναυλωτή δια της performance clause σε εκτέλεση του πλου με μία συγκεκριμένη ταχύτητα ή/ και κατανάλωση πετρελαίου κίνησης<sup>287</sup>. Επομένως, ελλείπει μίας πανηγυρικής πρόβλεψης σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η εκτέλεση των πλόων με χαμηλότερη ταχύτητα κατ' αίτηση των ναυλωτών, ο εκναυλωτής τυπικά εκτελεί πλημμελώς τις υποχρεώσεις του εκ της performance clause.

---

ταξίδι, μειώνοντας κατ' αποτέλεσμα το χρονικό διάστημα που το πλοίο θα βρίσκεται «εκτός υπηρεσίας» (στην συναλλακτική πρακτική τα πλοία αυτά χαρακτηρίζονται ως 'laid-up ships'). Δεύτερον, η εκτέλεση του ταξιδιού με χαμηλή ταχύτητα μειώνει την κατανάλωση πετρελαίου κίνησης κι άρα μειώνονται αντίστοιχα τα οικονομικά έξοδα αγοράς πετρελαίου (bunker expenses), βλ. C. C. Dinda, *An Analysis of Well-Accepted Slow Steaming Trends in Time Charterparties from an English Law Perspective*, 31 Banka Huk. Dergisi 181 (2015), σ. 182.

<sup>284</sup> NYPE 2015, ρήτρα 38, σειρές 662-716: "*The Charterers may at their discretion provide, in writing to the Master, instructions to reduce speed or Revolutions Per Minute (main engine RPM) and/or instructions to adjust the Vessel's speed to meet a specified time of arrival at a particular destination...*".

<sup>285</sup> Βλ. Μ. Κωνσταντινίδης, ό.π., σ. 233.

<sup>286</sup> Ο δικαστής Teare στην υπόθεση "*The Ocean Virgo*", ό.π., σ. 101, διατύπωσε χαρακτηριστικά τα εξής στην σκέψη 6: "*The traditional manner in which a charterer seeks to establish a breach of a speed and performance warranty is to assess the vessel's performance in good weather as defined in the charterparty, excluding any period of slow steaming at the request of the charterer. If analysis of the vessel's performance in good weather establishes a breach then the extent of the shortfall in performance should be applied to all voyages in all weather conditions but excluding any period of slow steaming at the request of the charterer*".

<sup>287</sup> Επιπλέον, ο εκναυλωτής υποχρεούται, είτε ρητώς, είτε σιωπηρώς σε εκτέλεση του πλου με δέουσα ταχύτητα (with "due", "utmost" despatch). Η εν λόγω υποχρέωση ισχύει όχι μόνο έναντι του αντισυμβαλλόμενου ναυλωτή, αλλά και έναντι του εκάστοτε κομιστή της φορτωτικής, βλ., NYPE 2015 Explanatory Notes, σ. 22.

Βέβαια, στις περιπτώσεις που δια της performance clause αναλαμβάνεται ως στιγμιαία υποχρέωση η δυνατότητα εκτέλεσης των ταξιδιών με μία συγκεκριμένη ταχύτητα και κατανάλωση καυσίμου, η προφορική εντολή εκτέλεσης του πλου με eco-speed δεν γεννά κάποιου είδους δυσχέρεια. Ειδικότερα, σε αυτές τις περιπτώσεις το γενικότερο κίνδυνο ελλιπούς επίδοσης του πλοίου (underperformance) από το χρόνο της παράδοσης (delivery) μέχρι και την επαναπαράδοση του πλοίου (redelivery), φέρει αποκλειστικώς ο ναυλωτής<sup>288</sup>. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει επαρκές πεδίο για τη δημιουργία επιμέρους διενέξεων και ερωτημάτων αναφορικά με το αν η χαμηλή επίδοση του πλοίου υπήρξε αποτέλεσμα της εντολής των ναυλωτών ή της εξ ύπαρξης μειωμένης ικανότητας του πλοίου.

Ωστόσο, το ζήτημα περιπλέκεται στην περίπτωση που ο ναυλωτής έχει επιδιώξει τη διαμόρφωση ενός τέτοιου λεκτικού στο σώμα του ναυλοσυμφώνου, ώστε ο κίνδυνος του underperformance κατά τη διάρκεια του ταξιδιού να μετατίθεται στον εκναυλωτή, ήτοι να έχει θεμελιωθεί ως διαρκής υποχρέωση του εκναυλωτή. Ειδικότερα, μία εκ των υστέρων προφορική οδηγία για την εκτέλεση του πλου slow steaming έρχεται σε αντίθεση με τα συμφωνηθέντα στο ναυλοσύμφωνο, ενώ η εκτέλεση της συνιστά εν τοις πράγμασι παράβαση του continuing performance warranty. Πράγματι, η νέα προφορική υπόδειξη των ναυλωτών είναι ειδικότερη σε σχέση με τα οριζόμενα στο ναυλοσύμφωνο και την οποία οι εκναυλωτές πραγματοποιούν στα πλαίσια της συναλλακτικής τους σχέσης, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των αντισυμβαλλομένων τους. Παρόλα αυτά, δεν πρέπει να λησμονείται ότι στη ναυτιλιακή αγορά δεν δραστηριοποιούνται μονάχα «Α' κλάσης» συμβαλλόμενα μέρη, τα οποία δρουν στις συναλλακτικές τους σχέσεις καλόπιστα. Με άλλα λόγια, δεν αποκλείεται κάποιος εκ των συμβαλλόμενων μερών, να προβάλλει καταχρηστικά ενστάσεις χαμηλής απόδοσης του πλοίου, παρά την ύπαρξη άτυπης εντολής εκ μέρους του, εκμεταλλευόμενος εν τοις πράγμασι τις δυνατότητες που του χορηγεί τυπικά η συμφωνία<sup>289</sup>.

Επομένως, οι πλοιοκτήτες καλούνται να είναι ιδιαίτερος προσεκτικοί κατά την «διάρθρωση» του ναυλοσυμφώνου και των επιμέρους όρων του, ώστε να μην υπάρχουν κενά που επιτρέπουν την εμφιλοχώρηση καταχρηστικών συμπεριφορών, οι οποίες δύνανται να θίξουν τα συμφέροντα τους. Σαφώς, στις περιπτώσεις προφορικών εντολών ως δικλείδα ασφαλείας παραμένουν πάντοτε τα συλλεγόμενα αποδεικτικά στοιχεία και η καλόπιστη συμπεριφορά των συμβαλλόμενων μερών. Παρόλα ταύτα, προτείνεται ως προτιμότερη λύση η εισαγωγή ειδικών

<sup>288</sup> Αφού η πλήρωση του performance warranty απαιτείται μόνο κατά την σύναψη του charterparty ή την παράδοση του πλοίου στους ναυλωτές, βλ. C. C. Dinda, ό.π., σ. 185.

<sup>289</sup> Ένας ακόμη προβληματισμός που αξίζει να επισημανθεί είναι ότι η εκτέλεση των πλόων με χαμηλή ταχύτητα για μακρά χρονικά διαστήματα ενδέχεται να έχει ως συνέπεια την ανάπτυξη θαλάσσιων οργανισμών στο κύτος πλοίου (hull fouling), επηρεάζοντας τις πραγματικές επιδόσεις του πλοίου. Επομένως και σε αυτή την περίπτωση, η ύπαρξη μόνο μίας προφορικής εντολής εκ μέρους των ναυλωτών δυσχεραίνει σε επίπεδο αποδεικτικό τη θέση των εκναυλωτών, οι οποίοι καλούνται να αποδείξουν ότι το «λέρωμα» του κύτους υπήρξε αποτέλεσμα των επιλογών των ναυλωτών, βλ. C. C. Dinda, ό.π., σ. 185-186.

slow steaming clauses εντός του ναυλοσυμφώνου, όπως η ρήτρα 38 του NYPE 2015, για την πληρέστερη έννομη προστασία των εκναυλωτών.

## **(β) Με αφορμή τις οδηγίες των ναυλωτών**

### ***i. Hull fouling***

Η ανάπτυξη θαλάσσιων μικροοργανισμών στο κύτος του πλοίου (“hull fouling”) κατά το χρονικό διάστημα ναύλωσης του πλοίου, συνιστά μία συνήθη αιτία εκτέλεσης των ταξιδιών με μειωμένη ταχύτητα ή αυξημένη κατανάλωση πετρελαίου κίνησης. Αρκετά συχνά το πλοίο καλείται, κατόπιν σχετικής εντολής των ναυλωτών, είτε να παραμείνει σε ακίνητη θέση για αρκετές ημέρες σε λιμένες φόρτωσης<sup>290</sup>, όπου επικρατούν συνθήκες τροπικού κλίματος είτε να πλεύσει σε θερμά θαλάσσια ύδατα. Η μακρά παραμονή του πλοίου σε τροπικές θαλάσσιες συνθήκες έχει ως συνέπεια την ανάπτυξη θαλάσσιων μικροοργανισμών στο κύτος του πλοίου, γεγονός που πολλές φορές δεν μπορεί να αποφευχθεί ακόμα και κατόπιν λήψης των απαραίτητων μέτρων πρόληψης<sup>291</sup>.

Καταρχήν, γίνεται δεκτό πως περίοδοι κατά τις οποίες το πλοίο προσεγγίζει, με οδηγίες των ναυλωτών, μέρη στα οποία η πιθανότητα ανάπτυξης fouling είναι εκ των πραγμάτων αυξημένη, λογίζονται ως εξαιρετέες. Παρόλα αυτά, η διέλευση ή η παραμονή υπό τις ως άνω περιγραφείσες συνθήκες δεν γεννά αυτομάτως κάποιο αμάχητο τεκμήριο απαλλαγής της ευθύνης του εκναυλωτή. Συγκεκριμένα, ο εκναυλωτής σε περίπτωση έγερσης αξιώσεων αναφορικά με την επίδοση του πλοίου, προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη μη συμμόρφωσης στην performance clause καλείται να αποδείξει ότι το hull fouling αναπτύχθηκε αποκλειστικώς με αφορμή την παραμονή του πλοίου σε τροπικές συνθήκες κατόπιν αντίστοιχης εντολής των ναυλωτών<sup>292</sup>.

Η παραπάνω προσέγγιση φαίνεται να στηρίζεται στο σκεπτικό της απόφασης “*The Rijn*”<sup>293</sup> όπου ο δικαστής Mustill έκρινε ότι εφόσον η παραμονή σε τροπικά ύδατα ήταν απόλυτη επιλογή των ναυλωτών θα ήταν ανεπιεικές να μπορούσαν μετέπειτα να εγείρουν αξιώσεις λόγω

<sup>290</sup> Λ.χ. διότι δεν υπάρχει διαθέσιμο φορτίο προς φόρτωση.

<sup>291</sup> Το πιο διαδεδομένο μέτρο πρόληψης του hull fouling είναι η εκ των προτέρων κάλυψη του κύτους του πλοίου με μία ειδική επίστρωση (anti-fouling coating). Παρόλα αυτά, στην πράξη αποδεικνύεται πως δεν είναι επαρκές, καθώς προστατεύει το κύτος του πλοίου για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα. Παράλληλα, ένα χρόνιο ζήτημα της ναυτιλιακής πρακτικής, το οποίο έχει οδηγήσει συχνά σε δικαστικές διενέξεις μεταξύ ναυλωτών και εκναυλωτών, είναι ποιος φέρει το οικονομικό βάρος της κάλυψης των «κατασταλτικών» μέτρων, ήτοι τα έξοδα του καθαρισμού του fouling (de-fouling costs). Συνήθως, εάν το διάστημα παραμονής στον τροπικό λιμένα μπορούσε να προβλεφθεί, τότε το κόστος καθαρισμού του πλοίου φέρει ο εκναυλωτής, προκειμένου μάλιστα να συμμορφωθεί στη σιωπηρή υποχρέωση διατήρησης της κατάστασης του πλοίου (maintenance obligation). Αντιθέτως, εάν το πλοίο παρέμεινε στον τροπικό λιμένα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από αυτό που είχε συμφωνηθεί και μπορούσε να προβλεφθεί από τα μέρη, τότε οι ναυλωτές καλούνται να καλύψουν τα έξοδα καθαρισμού του κύτους του πλοίου, ακριβώς διότι τα έξοδα προέκυψαν από έναν κίνδυνο που ο εκναυλωτής δεν είχε αναλάβει. βλ. *Baris Soyer, Andrew Tettenborn*, ό.π., σ. 84-85.

<sup>292</sup> Βλ. *C. Hill*, ό.π., σ.175

<sup>293</sup> “*The Rijn*” [1981] 2 Lloyd’s Rep. 267



των συνεπειών του hull fouling<sup>294</sup>. Πρόκειται για μία αναγκαίως επόμενη συνέπεια, την οποία οι ναυλωτές μπορούσαν να προβλέψουν. Σε διαφορετική περίπτωση, ήτοι εάν αποδειχθεί ότι το fouling προϋπήρχε<sup>295</sup>, αυξάνονται οι πιθανότητες προβολής και στοιχειοθέτησης, όχι μόνο της πλημμελούς επίδοσης του πλοίου αλλά και εν γένει της πλημμελούς περιγραφής του πλοίου από τους εκναυλωτές, οι οποίοι παρέλειψαν να αναφέρουν την ύπαρξη fouling στο κύτος του πλοίου<sup>296</sup>.

## ii. Μείωση ταχύτητας για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας

Μία ακόμα περίοδος που δύναται να χαρακτηριστεί ως εξαιρετέα, αποτελεί το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το πλοίο μειώνει ταχύτητα του για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή προς συμμόρφωση στους διεθνείς κανόνες αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα (Δ.Κ.Α.Σ)<sup>297</sup>.

Ειδικότερα, τα δρομολόγια που θα εκτελέσει ένα πλοίο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης εξαρτώνται και καθορίζονται από τις οδηγίες των ναυλωτών, οι οποίοι θα δηλώσουν στους εκναυλωτές τους λιμένες φόρτωσης, εκφόρτωσης ή εφοδιασμού καυσίμων. Προκειμένου, λοιπόν, το πλοίο να καταφέρει να πλεύσει με ασφάλεια στα στενά ή στους διαύλους ναυσιπλοΐας, να διέλθει με ασφάλεια εντός των λιμένων ή να διαπλεύσει κάποιον ποταμό-ανάλογα με τις εκάστοτε κάθε φορά οδηγίες των ναυλωτών – καλείται πολλές φορές να μειώσει την ταχύτητα του<sup>298</sup>. Καθώς κατά τη διάρκεια τέτοιων διελεύσεων ο πλοίαρχος αναγκαστικά πρέπει να μειώσει την ταχύτητα του για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, υποστηρίζεται ότι οι ναυλωτές δεν δύνανται εξ αυτού του λόγου να υποστηρίξουν ότι υπήρξε παραβίαση της performance clause και των υποσχέσεων του εκναυλωτή αναφορικά με τις επιδόσεις του πλοίου<sup>299</sup>.

Παράλληλα, για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα έχουν αναπτυχθεί και καθιερωθεί ορισμένοι διεθνείς κανονισμοί που απαιτείται να ακολουθούνται από τα πλοία (Δ.Κ.Α.Σ), δυνάμει των το πλοίο πρέπει να προβαίνει σε «οποιαδήποτε ενέργεια για την

<sup>294</sup> “ It was the charterers own choice to keep her at rest in tropical waters for nearly three months, and it would be unjust if they could seek financial relief for the natural consequences of the delay”, βλ. “The Rijn”, ό.π., σ. 272.

<sup>295</sup> Στις περιπτώσεις που το hull fouling προϋπήρχε, η επαναπαράδοση του πλοίου με fouling δεν συνιστά παράβαση της υποχρέωσης επαναπαράδοσης του πλοίου στην ίδια κατάσταση με αυτή που βρισκόταν κατά την έναρξη της ναύλωσης. Σε ένα τέτοιο σενάριο, το «λέρωμα» του πλοίου εντάσσεται στην κατηγορία της συνήθους φθοράς του πλοίου (‘fair wear and tear’), της οποίας τα έξοδα αντικατάστασης και επισκευής αναλαμβάνει ο εκναυλωτής, βλ. C. Hill, ό.π., σ.175.

<sup>296</sup> Στην ουσία υπάρχει misdescription του πλοίου. Στην υπόθεση *The Ioanna* [1985] 2 Lloyd’s Rep. 164, όπου το πλοίο παραδόθηκε με «λερωμένο» κύτος, προέκυψε ότι οι εκναυλωτές παραβίασαν την υποχρέωση τους σε ορθή περιγραφή των ικανοτήτων του πλοίου (“capacity description”) και την υποχρέωση παράδοσης του πλοίου σε καλή κατάσταση (‘in good condition’), βλ. T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr, ό.π., σ. 74.

<sup>297</sup> Ν.Δ. 93/1974 (ΦΕΚ 293/Α/7.10.1974), *Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνο Συμβάσεως «περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972»*.

<sup>298</sup> Ενδεικτικά, αναφέρεται η διέλευση από το Κανάλι του Παναμά ή από την διώρυγα του Σουέζ, όπου η μείωση της ταχύτητας είναι αναγκαστική και άρα δικαιολογημένη.

<sup>299</sup> Βλ. M. Κωνσταντινίδης, ό.π., σ. 234.

αποφυγή σύγκρουσης»<sup>300</sup>. Συνεπώς, προκειμένου να συμμορφωθεί με τους Δ.Κ.Α.Σ ο πλοίαρχος μπορεί να χρειαστεί να μεταβάλλει την ταχύτητα του πλοίου μειώνοντάς την ή να ακινητοποιηθεί πλήρως, προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε ενδεχόμενη σύγκρουση με κάποιο άλλο πλοίο<sup>301</sup>. Παρόμοιες προσαρμογές στην ταχύτητα τελούνται και στις περιπτώσεις που επικρατούν συνθήκες περιορισμένης ορατότητας, καθώς το πλοίο καλείται να εκτελέσει τον πλου με «ασφαλή ταχύτητα»<sup>302</sup> ή να μειώσει την ταχύτητα του πλοίου «εις την ελαχίστην πηδαλιουχήσιμον» ή ακόμα και να ακινητοποιήσει πλήρως το πλοίο εάν κριθεί απαραίτητο<sup>303</sup>.

Επομένως, στις περιπτώσεις που το πλοίο εκτελεί τον πλου με μειωμένη ταχύτητα για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή προς συμμόρφωση στους διεθνείς κανόνες αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα, τυχόν εγερθέντα performance claims που αφορούν τις συγκεκριμένες χρονικές περιόδους θα κριθούν αβάσιμα αφ' ης στιγμής οι εκναυλωτές ισχυριστούν κατ' ένσταση ότι πρόκειται για εξαιρετέες περιόδους που δεν συνυπολογίζονται κατά την αξιολόγηση της επίδοσης του πλοίου<sup>304</sup>.

## **(γ) Για κάποιον άλλο ουσιώδη λόγο**

### ***i. Ζώνες πειρατείας***

Μία ακόμη περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας μπορεί να χρειαστεί να μεταβληθεί η ταχύτητα ή η κατανάλωση πετρελαίου κίνησης, είναι όταν το πλοίο διέρχεται -κατ' εκτέλεση των οδηγιών του ναυλωτή- περιοχές υψηλού κινδύνου<sup>305</sup>, όπως μία ζώνη πειρατείας (piracy zone). Σε τέτοιες περιπτώσεις, το πλοίο μπορεί να χρειαστεί να μεταβάλει την ταχύτητα του, προκειμένου να μπορέσει να διέλθει με ασφάλεια τις ζώνες υψηλού κινδύνου. Το αν το πλοίο θα χρειαστεί να προβεί σε μείωση ή αύξηση της ταχύτητας του, αποτελεί ένα ζήτημα το οποίο κρίνεται ανά περίπτωση.

Ειδικότερα, σε περίπτωση που ως μέτρο ασφαλείας έχει επιλεγεί ο σχηματισμός νηοπομπής, τότε το πλοίο πιθανότητα θα χρειαστεί να μειώσει την ταχύτητα του προκειμένου να μη διαλύεται η νηοπομπή<sup>306</sup>. Εάν, όμως, το πλοίο δεν χρησιμοποιήσει τη δυνατότητα της νηοπομπής, τότε συνήθως προτείνεται η εκτέλεση του πλου με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα

<sup>300</sup> Κανόνας 8, περ. α', Δ.Κ.Α.Σ.

<sup>301</sup> Κανόνας 8, περ. β' και ε', Δ.Κ.Α.Σ.

<sup>302</sup> Η έννοια της «ασφαλούς ταχύτητας» ορίζεται στον Κανόνα 6 των Δ.Κ.Α.Σ.

<sup>303</sup> Κανόνας 19, περ. ε', Δ.Κ.Α.Σ.

<sup>304</sup> Αξιοσημείωτο κρίνεται το λεκτικό της performance clause του NYPE 2015, στο οποίο ορίζεται ρητώς ως εξαιρετέα περίοδος το χρονικό διάστημα που η ταχύτητα μειώνεται για λόγους ασφαλείας: “Any period during which the Vessel’s speed is deliberately reduced... for reasons of safety or while navigating within narrow or restricted waters... shall be excluded from performance calculations” (ρήτρα 12, στοιχείο (α), εδ. α', σειρές 319-323).

<sup>305</sup> Ως Περιοχή Υψηλών Κινδύνων (High Risk Area, “HRA”) προσδιορίζεται οποιοδήποτε μέρος έχουν σημειωθεί πειρατικές δραστηριότητες και /ή επιθέσεις. Ο παρών ορισμός προκύπτει από τα Best Management Practices (BMP), όπως έχουν διαμορφωθεί από μεγάλους οργανισμούς του ναυτιλιακού κλάδου (BIMCO, INTERTANKO, κ.α.) και τα οποία έχουν αναγνωριστεί και από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

<sup>306</sup> Βλ. Μ. Κωνσταντινίδης, ό.π., σ. 234.

κατά το χρονικό διάστημα που το πλοίο διέρχεται την επικίνδυνη ζώνη<sup>307</sup>. Καθίσταται σαφές πως η εκτέλεση του πλου με τη μέγιστη δυνατή έχει ως αναγκαίο επόμενο την αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, η οποία θα είναι υψηλότερη σε σχέση με τη συμφωνηθείσα στο ναυλοσύμφωνο.

Επομένως, σε τέτοιες περιπτώσεις το πλοίο αναγκαστικά και δικαιολογημένα αποκλίνει από τα οριζόμενα στην performance clause, με αποτέλεσμα οι περίοδοι αυτοί να εξαιρούνται από την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου και οι χαμηλές επιδόσεις να μη συνιστούν αφορμή για την έγερση αξιώσεων έναντι του εκναυλωτή.

## **ii. Παροχή αρωγής**

Μία ακόμη περίπτωση εύλογης μείωσης ή αύξησης της ταχύτητας κατά παρέκκλιση των όρων ναυλοσυμφώνου, αποτελεί η παρέκκλιση του πλοίου προς παροχή βοήθειας σε κάποιο πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο, με σκοπό τη διάσωση της περιουσίας και των επιβαινόντων του. Γίνεται δεκτό<sup>308</sup> πως το κατά παρέκκλιση ταξίδι δεν μπορεί να αποτελέσει βάση για τη θεμελίωση αξιώσεων των ναυλωτών, προβάλλοντας τη χαμηλή επίδοση που είχε το πλοίο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου<sup>309</sup>.

## **iii. Η επιλογή χαμηλής ποιότητας καυσίμου**

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ένας ακόμη λόγος που το πλοίο ενδέχεται να εκτελεί τον πλου με χαμηλές επιδόσεις, χωρίς ωστόσο να ευθύνεται ο εκναυλωτής. Ειδικότερα, όπως έχει αναφερθεί σε πρότερα σημεία της παρούσας μελέτης, στη χρονοναύλωση ο ναυλωτής φέρει τα μεταβλητά έξοδα των ταξιδιών (voyage costs), στα οποία περιλαμβάνονται και τα έξοδα καυσίμων. Ο ναυλωτής, λοιπόν, είναι το αυτός που θα μεριμνήσει για τον εφοδιασμό του πλοίου και την επιλογή του καυσίμου που θα χρησιμοποιηθεί. Καθώς τα έξοδα καυσίμων αποτελούν το βασικότερο έξοδο του ναυλωτή -μαζί φυσικά με την καταβολή του ναύλου- δεν αποκλείεται ο τελευταίος, στην προσπάθεια συρρίκνωσης των πληρωτέων υποχρεώσεών του, να επιλέξει χαμηλότερης ποιότητας καύσιμο, ώστε να επωφεληθεί από τη χαμηλότερη τιμή του. Ο εφοδιασμός του πλοίου με χαμηλής ποιότητας καύσιμο ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την

---

<sup>307</sup> Στα Best Management Practices, προτείνεται η εκτέλεση του πλου με 'Full Sea Speed', ή τουλάχιστον με 18 κόμβους όταν το πλοίο έχει αυτή τη δυνατότητα και ιδίως στις περιπτώσεις που έχει εντοπιστεί κάποιο «κόποτο πλοίο», ώστε να καταφέρει να προσεγγίσει όσο το δυνατόν πιο γρήγορα τον πλησιέστερο λιμένα καταφυγής, βλ. Best Management Practices Version 4 (BMP4), 2011, σ. 7. Σημειώνεται, ότι τα BMP προτείνουν διάφορες πρακτικές και οδηγίες για την αποφυγή ή την αντιμετώπιση καταστάσεων πειρατείας, ενώ ευρίσκονται διάφορες εκδόσεις, με την κάθε μία να εξειδικεύεται σε διαφορετική ζώνη πειρατείας.

<sup>308</sup> Βλ. Μ. Κωνσταντινίδης, ό.π., σ. 234.

<sup>309</sup> Παρόμοια προσέγγιση διακρίνεται και στο NYPE 2015, όπου στη ρήτρα 12 χαρακτηρίζεται ρητώς ως εξαιρετέα περίοδος το χρονικό διάστημα που η ταχύτητα μειώνεται για την παροχή αρωγής: "Any period during which the Vessel's speed is deliberately reduced... when assisting a vessel in distress or when saving or attempting to save life or property at sea, shall be excluded from performance calculations... shall be excluded from performance calculations" (ρήτρα 12, στοιχείο (α), εδ. α', σειρές 319-323).

μειωμένη απόδοση του πλοίου, ενώ παράλληλα δεν αποκλείεται να προκληθούν ζημίες στη μηχανή του πλοίου<sup>310</sup>.

Είναι σαφές ότι η παραπάνω ένσταση δεν καλύπτει μόνο τις περιπτώσεις που ο ναυλωτής εφοδιάζει το πλοίο με χαμηλής ποιότητας καύσιμο «εν αγνοία» του εκναυλωτή. Τέτοιοι ισχυρισμοί μπορούν να προβληθούν από τους εκναυλωτές και στις περιπτώσεις που ο ναυλωτής έχει δηλώσει εκ των προτέρων ότι το πλοίο θα εφοδιάζεται με χαμηλότερης ποιότητας καύσιμο. Σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο, ο ναυλωτής φέρει καταφανώς τον κίνδυνο των μειωμένων επιδόσεων του πλοίου. Δρώντας ως ο μέσος συνετός ναυλωτής οφείλει να αναμένει ότι το πλοίο πιθανότατα δεν θα μπορέσει να εκτελέσει τον πλου με τη δηλωθείσα ταχύτητα, καθώς ο εκναυλωτής παρουσιάζει την ταχύτητα που έχει το πλοίο στις περιπτώσεις που καταναλώνει μία συγκεκριμένη ποιότητα καυσίμου. Επομένως, τον κίνδυνο των χαμηλότερων επιδόσεων φέρει ο ναυλωτής, ο οποίος επέλεξε χαμηλότερης ποιότητας καύσιμο.

## 2. Η σχέση με τους Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ

Μία ιδιαίτερος ενδιαφέρουσα προβληματική, η οποία τίθεται στα πλαίσια ανάλυσης των αξιώσεων σχετικών με την επίδοση του πλοίου, αποτελεί το ζήτημα του κατά πόσο οι εκναυλωτές διαθέτουν τη δυνατότητα προβολής ενστάσεων και ιδίως των προβλεπόμενων λόγων απαλλαγής των Κανόνων Χάγης- Βίσμπυ<sup>311</sup>. Στο πεδίο της σύμβασης ναύλωσης δεν συναντώνται καταρχήν κανόνες αναγκαστικού δικαίου, κι έτσι τα συμβαλλόμενα μέρη είναι ελεύθερα να προβλέψουν στη συμφωνία τους οποιοδήποτε όρο επιθυμούν, με όριο την καταχρηστικότητα. Ωστόσο, τα μέρη διατηρούν τη δυνατότητα να ενσωματώσουν στη σύμβαση τους κανόνες αναγκαστικού δικαίου, δια της χρήσης της λεγόμενης ρήτρας “paramount”<sup>312</sup>.

Με αφορμή την υπόθεση “*The Leonidas*”<sup>313</sup> τα αγγλικά δικαστήρια κλήθηκαν να κρίνουν την παραπάνω προβληματική, ήτοι να διερευνήσουν το κατά πόσο οι εκναυλωτές μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τους λόγους απαλλαγής των Κανόνων Χάγης ως ένσταση έναντι των ναυλωτών.

Το πλοίο “*Leonidas*”, που είχε ναυλωθεί για την εκτέλεση ενός ταξιδιού, λίγο μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης υπέστη σοβαρή μηχανική βλάβη και ως εκ τούτου δεν ήταν σε θέση

---

<sup>310</sup> J. Stone, *Speed and Consumption: factors affecting performance*, Shipping & Transport International, Volume 8 Number 2, σ. 36-37. Σημειώνεται ότι παρόλο που τα παραπάνω μπορούν πράγματι να αποτελέσουν ένσταση των εκναυλωτών, στην πράξη τέτοιοι ισχυρισμοί αντιμετωπίζουν αποδεικτικές δυσχέρειες. Ειδικότερα, ο προμηθευτής καυσίμων θα έχει ένα δείγμα από το καύσιμο που δόθηκε στο πλοίο ενδέχεται, ωστόσο δύσκολα θα θεωρηθεί αντιπροσωπευτικό των τόνων πετρελαίου που χρειάστηκαν για τον εφοδιασμό του πλοίου, βλ. R. Maynes, *Speed and consumption disputes under English law*, Article posted in the UK P&I Club official page.

<sup>311</sup> Η του U.S Carriage of Goods by Sea Act (COSSGA) αντίστοιχα.

<sup>312</sup> Στα προδιατυπωμένα ναυλοσύμφωνα του NYPE στις εκδόσεις 1946, 1993 και 2015, όπως και στο GENTIME, προβλέπονται paramount clauses.

<sup>313</sup> *Bayoil S.A. V. Seawind Tankers Corporation (“The Leonidas”)*, [2001] 1 Lloyd’s Rep. 533.

να εκτελέσει το ταξίδι με βάση τα συμφωνηθέντα. Στο Μέρος I του ναυλοσυμφώνου ευρισκόταν η speed clause βάσει της οποίας οι εκναυλωτές αναλάμβαναν ως απόλυτη υποχρέωση την τήρηση μίας συγκεκριμένης ταχύτητας, ενώ το Μέρος II εμπεριείχε μεταξύ άλλων τη ρήτρα paramount, ενσωματώνοντας τις διατάξεις του United States Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (the Hague Rules)<sup>314</sup>. Καθώς το πλοίο δεν κατάφερε λόγω της βλάβης να τηρήσει την συμφωνηθείσα ταχύτητα, οι ναυλωτές επικαλέστηκαν την παραβίαση της speed clause, ενώ παράλληλα αντίταξαν στους σχετικούς ισχυρισμούς των εκναυλωτών ότι οι τελευταίοι δεν μπορούσαν να ασκήσουν τα δικαιώματά τους εκ της paramount clause, καθώς στο προοίμιο του ναυλοσυμφώνου οριζόταν ρητώς ότι το Μέρος I θα υπερισχύει του Μέρους II σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ των όρων τους.

Το δικαστήριο προκειμένου να αποφανθεί για το κατά πόσο οι εκναυλωτές μπορούσαν να προβάλλουν την απαλλαγή από την ευθύνη τους λόγω πλήρωσης μία εκ των εξαιρέσεων των Κανόνων Χάγης, έπρεπε σε πρότερο επίπεδο να εξετάσει κατά πόσο υπήρχε σύγκρουση μεταξύ των υπό κρίση ρητρών<sup>315</sup>. Με αφορμή την ερμηνεία των κρίσιμων διατάξεων το δικαστήριο δέχθηκε ότι οι “tailor-made clauses”, εν προκειμένω η speed clause, καταρχήν υπερισχύουν των “typed clauses”, εν προκειμένω η paramount clause, εφόσον είναι αλληλοαποκλειόμενες μεταξύ τους, εκτός εάν διαβλέπεται η δυνατότητα «συνύπαρξης» τους, κατόπιν μίας εύλογης και εμπορικής ερμηνείας του συνόλου του ναυλοσυμφώνου.

Ο δικαστής Langley έκρινε ότι στην προκειμένη περίπτωση οι υπό κρίση ρήτρες μπορούσαν να ερμηνευθούν με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην συγκρούονται<sup>316</sup>. Ως εκ τούτου, το πλοίο έπρεπε να τηρήσει την συγκεκριμένη ταχύτητα καθ’ όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, εκτός εάν η μη συμμόρφωση οφείλεται σε κάποια από τις προβλεπόμενες στο νόμο εξαιρέσεις, ήτοι εφόσον διαβλέπεται ότι συντρέχει κάποιος ουσιώδης λόγος μη συμμόρφωσης, όπως η πλήρωση κάποιου γεγονότος που συγκαταλέγεται στον κατάλογο εξαιρέσεων από την ευθύνη των Κανόνων Χάγης<sup>317</sup>. Τυχόν διαφορετική ερμηνεία, θα άφηνε εν τοις πράγμασι την ρήτρα paramount άνευ περιεχομένου<sup>318</sup>. Συνεπώς, οι εκναυλωτές μπορούσαν να προβάλλουν ως λόγο

<sup>314</sup> Οι COSGA στην ουσία υιοθετούν τους Κανόνες Χάγης, με ορισμένες αποκλίσεις.

<sup>315</sup> Σημειώνεται ότι η υπόθεση εισήχθη πρώτα προς κρίση ενώπιον των διαιτητικών δικαστηρίων. Οι διαιτητές με μία «ενδιάμεση» απόφαση (interim final award) δέχθηκαν την απαίτηση των εκναυλωτών για καταβολή του ναύλου, θέτοντας, όμως, παράλληλα δύο προδικαστικά ερωτήματα: (α) κατά πόσο το πλοίο απέτυχε να εκτελέσει τον πλου σύμφωνα με την speed clause του ναυλοσυμφώνου και (β) κατά πόσο οι εκναυλωτές μπορούσαν να προβάλλουν ως ένσταση τις εξαιρέσεις Κανόνων Χάγης. Εντέλει, το διαιτητικό δικαστήριο απάντησε αρνητικά στο πρώτο ερώτημα και θετικά στο δεύτερο. Εν συνέχεια, ασκήθηκε έφεση εκ μέρους των ναυλωτών και η υπόθεση τέθηκε προς κρίση ενώπιον των αγγλικών πολιτειακών δικαστηρίων, βλ. “*The Leonidas*”, ό.π., σ. 533-534.

<sup>316</sup> Συγκεκριμένα, το δικαστήριο προέβαλε ότι το warranty της ταχύτητας δε δύναται και δεν πρέπει να διαβάζεται «μεμονωμένα», αλλά σε συνδυασμό με τους λοιπούς όρους του charterparty, κατ’ εφαρμογή της γενικότερης ερμηνευτικής αρχής της εξέτασης του ναυλοσυμφώνου και των όρων του ως σύνολο (as a whole document).

<sup>317</sup> Στο άρθρο 4 παρ. 2.

<sup>318</sup> “*They can sensibly and commercially be read together so that the speed warranty is to apply as such but subject to the owners establishing, if it be material, that the cause of the vessel failing to reach 11 knots was one or more of*

μη συμμόρφωσης τη συνδρομή κάποιου νόμιμου λόγου απαλλαγής κι έτσι εντέλει το αίτημα των ναυλωτών απορρίφθηκε.

Με λίγα λόγια, η παρούσα απόφαση αναδεικνύει ότι η νομολογία τάσσεται υπέρ της δυνατότητας προβολής ενστάσεων που προκύπτουν από την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης και άρα και των Κανόνων Χάγης- Βίσμπυ, κατόπιν ενσωμάτωσής τους στη σύμβαση ναύλωσης δυνάμει της ρήτρας paramount. Επομένως, ο εκναυλωτής διαθέτει τη δυνατότητα να αντιπροβάλλει ότι το πλοίο δεν μπόρεσε να συμμορφωθεί στους όρους της performance clause, διότι επήλθε κάποιο από τα γεγονότα του άρθρου 4 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης (Χάγης- Βίσμπυ αντίστοιχα). Όπως συμπέρανε και ο δικαστής Langley η συνύπαρξη μίας performance clause και μίας paramount clause δικαιολογείται εμπορικά και είναι απολύτως δυνατή<sup>319</sup>.

### 3. Ζητήματα παραγραφής

Ένα ζήτημα για το οποίο αξίζει να γίνει μία σύντομη αναφορά είναι η παραγραφή των αξιώσεων που γεννώνται εκ της παραβίασης των υποχρεώσεων που θεμελιώνει η performance clause. Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται μία προσπάθεια εξέτασης του ζητήματος κατά πρώτον εξ απόψεως αγγλικού δικαίου, λόγω της συνήθους επιλογής του ως εφαρμοστέο, ενώ εν συνεχεία γίνεται μία αναφορά στην αντιμετώπιση που ενδέχεται να είχε το ελληνικό δίκαιο επ' αυτού.

#### (α) Αγγλικό δίκαιο

Εισαγωγικά, αναφέρεται ότι το αγγλικό δίκαιο, και συγκεκριμένα δια του Limitation Act 1980, επιφυλάσσει διαφορετικό χρόνο παραγραφής ανάλογα με τη φύση της αξίωσης<sup>320</sup>. Όσον αφορά τις συμβάσεις, ο Άγγλος νομοθέτης ορίζει ότι οι αγωγή για συμβατικές αξιώσεις μπορεί να ασκηθεί μέχρι και έξι (6) έτη μετά τη γέννηση της αξίωσης, ήτοι από το χρονικό σημείο που προέκυψε η αιτία της αγωγής<sup>321</sup>.

Περαιτέρω, το αγγλικό δίκαιο επιτρέπει στα μέρη να ρυθμίσουν ελεύθερα τα ζητήματα παραγραφής των αξιώσεων τους. Στην κατηγορία των «συμβατικών παραγραφών» (“contractual time bars”) εντάσσονται (α) οι συμβατικές προβλέψεις που ορίζουν ότι για την έγερση της αξίωσης απαιτείται πρότερη «όχληση» (“notice”) του αντισυμβαλλόμενου, και (β) οι συμβατικές προβλέψεις για το χρόνο παραγραφής της αξίωσης, που ορίζουν συνήθως συντομότερα χρονικά διαστήματα παραγραφής, εν συγκρίσει με το γενικό κανόνα που ισχύει για τις συμβατικές

---

*the statutory exceptions. If it were otherwise the clause paramount would be emasculated in a manner which is contrary to its express terms*”, βλ. “*The Leonidas*”, ό.π., σ. 536.

<sup>319</sup> Η υπόθεση “*The Leonidas*” αναδεικνύει επίσης την τάση των αγγλικών δικαστηρίων να προκρίνουν καταρχήν τη «διάσωση» όλων των όρων του ναυλοσυμφώνου, το οποίο κατά τη διαδικασία ερμηνείας του θα πρέπει να διαβάζεται ως σύνολο.

<sup>320</sup> Ενδεικτικά, η παραγραφή των αξιώσεων από αδικοπραξία είναι εξαετής (Limitation Act 1980, Part I, sec. 2).

<sup>321</sup> Limitation Act 1980, Part I, sec. 5: “*An action founded on simple contract shall not be brought after the expiration of six years from the date on which the cause of action accrued*”.

ενοχές<sup>322</sup>. Ιδίως στη ναυτιλιακή πρακτική, διακρίνονται περιπτώσεις όπου ο καθορισμένος από τα μέρη χρόνος παραγραφής είναι αρκετά σύντομος (τρεις έως έξι μήνες). Μάλιστα, παρά το γεγονός ότι ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα αυστηρές για κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη, γίνονται δεκτές από τα αγγλικά δικαστήρια<sup>323</sup>. Η θεωρία εντάσσει τους συμβατικούς όρους περί παραγραφής στην κατηγορία των «ρητρών απαλλαγής»<sup>324</sup>, με αποτέλεσμα για την εγκυρότητα τους να προϋποτίθεται η σαφής διατύπωσή τους, ενώ παράλληλα ερμηνεύονται *contra proferendum*, ήτοι εναντίον του μέρους που τους επικαλείται.

Επιπλέον, σε περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο έχει θέσει ως εφαρμοστέους τους Κανόνες Χάγης ή Χάγης Βίσμπυ, δίχως να υπάρχει κάποια διαφορετική πρόβλεψη η οποία να υπερισχύει της *paramount clause*<sup>325</sup>, τότε ο χρόνος παραγραφής θα ανέρχεται στο ένα (1) έτος<sup>326</sup>. Καταληκτικά, σημειώνεται ότι στις περιπτώσεις που το ναυλοσύμφωνο εμπεριέχει κάποιον όρο βάσει του οποίου όλες οι διαφορές θα επιλύονται από τα διαιτητικά δικαστήρια<sup>327</sup>, απαιτείται αντίστοιχα οι διαιτητικές διαδικασίες να εκκινήσουν εντός του χρόνου παραγραφής<sup>328</sup>.

Επομένως, προκειμένου ο ναυλωτής να βεβαιώσει ότι αξιώσεις του δια της παραβίασης της *performance clause* δεν έχουν υποπέσει σε παραγραφή, σε πρώτο επίπεδο καλείται να εξετάσει την ίδια τη σύμβαση ναύλωσης, στην οποία ενδέχεται να έχει προσδιοριστεί

---

<sup>322</sup> *Y. Baatz, ό.π., σ. 129.*

<sup>323</sup> Ενδεικτικά, τέτοιες σύντομες παραγραφές προβλέπονται για τις αξιώσεις των εκναυλωτών σε σχέση με την υπεραναμονή (“*demurrage time bar clauses*”). Εξετάζοντας φόρμες ναυλοσυμφώνων που εμπεριέχουν τέτοιου είδους όρους, λ.χ. BP VOY4, ρήτρα 20, παράγραφος 20.1, διαφαίνεται ότι πρόκειται για αρκετά αυστηρούς όρους, καθώς αξιώνουν όχι μόνο την προβολή της αξίωσης, αλλά και την υποβολή όλων των αποδεικτικών στοιχείων εντός ενενήντα (90) ημερών από την εκφόρτωση. Θεμελιώδης απόφαση ως προς την εγκυρότητα των παραπάνω όρων υπήρξε η *Babanaft International Co SA v Avant Petroleum Inc (The Oltenia)* [1982] 2 Lloyd’s Rep 99 (CA); [1982] 1 Lloyd’s Rep 448. Ο δικαστής Bingham ανέφερε χαρακτηριστικά ότι η εμπορική σκοπιμότητα πίσω από τέτοιους όρους είναι οι αξιώσεις να υποβάλλονται γρήγορα ώστε να επιλύονται σύντομα και όσο ακόμη τα γεγονότα είναι πρόσφατα: “*so that the claims could be investigated and if possible resolved while the facts were still fresh*”.

<sup>324</sup> Οι ρήτρες απαλλαγής/ εξαιρέσης (“*exemption clauses*”) διακρίνονται από τη θεωρία σε τρεις κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι ρήτρες που περιορίζουν ή μειώνουν την ευθύνη σχετικά με βασικές υποχρεώσεις της σύμβασης (λ.χ. ευθύνη μόνο σε περιπτώσεις βαριάς ενσυνειδητής αμέλειας ή δόλου ή αποδοχή του πωληθέντος πράγματος με ελαττώματα). Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται οι ρήτρες που αποσκοπούν στον αποκλεισμό ή τον περιορισμό της ευθύνης για συμπεριφορές οι οποίες διαφορετικά θα λογίζονταν ως παραβίαση της σύμβασης ή θα χορηγούσαν στο άλλο μέρος δικαίωμα αποζημίωσης ή υπαναχώρησης. Στην τρίτη κατηγορία εντάσσονται οι ρήτρες, δυνάμει των οποίων αποκλείεται ή περιορίζεται η υποχρέωση του συμβαλλόμενου μέρους να αποζημιώσει πλήρως τον αντισυμβαλλόμενο του, λ.χ. ορίζοντας εκ των προτέρων χαμηλότερο ποσό αποζημίωσης ή προβλέποντας μία σύντομη παραγραφή, μετά το πέρας της οποίας δεν μπορούν πλέον να εγερθούν οι αξιώσεις. Βλ. *H. Beale, ό.π., παρ. 15-003.*

<sup>325</sup> Δια της χρήσης φράσεων (λ.χ. “*notwithstanding*”), οι οποίες κατά την ερμηνεία του ναυλοσυμφώνου θα αναδεικνύουν την υπεροχή τους σε σχέση με την *paramount clause*.

<sup>326</sup> Άρθρο 3 παρ. 4 των Κανόνων Χάγης ή Χάγης Βίσμπυ. Σημειωτέον ότι η αντίστοιχη προθεσμία στους Κανόνες Ρότερνταμ ανέρχεται στα δύο (2) έτη, σύμφωνα με το άρθρο 62 παρ. 1.

<sup>327</sup> Όπως η ρήτρα 17 του NYPE 1946, η ρήτρα 22 του Baltimore 2001, ρήτρα 22 του Gentime.

<sup>328</sup> Σημειώνεται, ότι στο Arbitration Act 1996, sec. 12, αναφέρονται ορισμένες περιπτώσεις κατά τις οποίες το διαιτητικό δικαστήριο δύναται να παρατείνει την προθεσμία για την έναρξη των διαιτητικών διαδικασιών. Ωστόσο, τα μέρη εξακολουθούν να υποχρεούνται σε τήρηση των χρόνων παραγραφής, καθώς η χορήγηση της χρονικής παράτασης εναπόκειται κατ’ απόλυτο τρόπο στην διακριτική ευχέρεια του διαιτητικού δικαστηρίου. Παρόμοιες δυνατότητες έχουν και τα πολιτειακά δικαστήρια της Αγγλίας, ωστόσο αφορούν περιπτώσεις που βρίσκονται εκτός των υπό κρίση αξιώσεων (sec.33-33B).

συμβατικός ο χρόνος παραγραφής των αξιώσεων εκ του ναυλοσυμφώνου. Εάν δεν ευρίσκεται κάποιος τέτοιος όρος, προτείνεται η αναζήτηση κάποιας διάταξης που ορίζει ως εφαρμοστέο δίκαιο τους Κανόνες Χάγης ή Χάγης Βίσμπυ, γεγονός που προμηνύει ότι η παραγραφή των αξιώσεων είναι ενιαύσια. Τέλος, εφόσον δε διακρίνεται κάποια από τις ως άνω αναφερόμενες περιπτώσεις, τότε το συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να εγείρει τις αξιώσεις του κατά το κοινό δίκαιο, εντός έξι (6) ετών από την γέννηση της αξίωσης του.

Σε επίπεδο νομολογίας, η πιο πρόσφατη απόφαση που καταπιάστηκε, μεταξύ άλλων, και με το ζήτημα της παραγραφής των performance claims είναι η 9/18 των διαιτητικών δικαστηρίων του Λονδίνου<sup>329</sup>. Ειδικότερα, το ναυλοσύμφωνο θεμελίωσε τη δυνατότητα μείωσης του ναύλου σε διάφορες περιπτώσεις, περιλαμβάνοντας μεταξύ άλλων τις αξιώσεις από την off-hire clause και τις αξιώσεις από την performance clause. Οι ναυλωτές προέβησαν σε μείωση του ναύλου, συνυπολογίζοντας στο ποσό μείωσης τις χαμηλές επιδόσεις του πλοίου, χωρίς ωστόσο στο hire statement να αναφέρεται με σαφήνεια ότι η μείωση γίνεται κατόπιν παραβίασης της performance clause. Οι εκναυλωτές υποστήριζαν ότι δεν μπορούσε να γίνει μείωση του ναύλου με αφορμή μία μη προβληθείσα αξίωση και εν συνεχεία υποστήριζαν ότι όταν προβλήθηκε εντέλει η αξίωση εκ της performance clause είχε πλέον παραγραφεί σύμφωνα με το Limitation Act, και ότι σε κάθε περίπτωση η προβολή των αξιώσεων σε μεταγενέστερο χρόνο είναι αντίθετη στο “doctrine of laches”<sup>330</sup>. Το δικαστήριο δικαίωσε τους εκναυλωτές διατυπώνοντας ότι κατά την προβολή αξιώσεων μείωσης του ναύλου απαιτείται να προκύπτει με σαφήνεια ο λόγος μείωσης, ώστε να δοθεί στο αντισυμβαλλόμενο εκναυλωτή η δυνατότητα να προβάλλει αντιρρήσεις και ενστάσεις και εν γένει να αξιολογήσει τις δυνατότητες που έχει<sup>331</sup>. Οι ναυλωτές όφειλαν να μεριμνήσουν να προκύπτει σαφώς από το hire statement ότι οι μειώσεις γίνονται, μεταξύ άλλων, και λόγω του underperformance του πλοίου<sup>332</sup>.

Με λίγα λόγια, με την απόφαση 9/18 επιβεβαιώθηκε αρχικά ότι η αξιώσεις εκ της σύμβασης ναύλωσης συμπεριλαμβομένων και των αξιώσεων εκ της performance clause, εμπίπτουν στην γενική πρόβλεψη περί εξαιτούς παραγραφής του Limitation Act 1980, εφόσον δεν προβλέπεται κάτι διαφορετικό στο κείμενο του ναυλοσυμφώνου. Επιπλέον, κατέστη σαφές ότι για την «εγκυρότητα» της μείωσης του ναύλου, απαιτείται να προκύπτει με σαφήνεια από το

<sup>329</sup> London Arbitration 9/2018, 999 LMLN 1.

<sup>330</sup> Δια του “doctrine of laches” ο εναγόμενος δύναται να υποστηρίξει ότι υπήρξε αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην επιδίωξη της αξίωσης, ήτοι της κατάθεσης της αγωγής, με αποτέλεσμα ο ενάγων να μην μπόρεσε να διαμορφώσει καταλλήλως την υπεράσπιση του θεωρώντας εύλογα ότι αυτή δεν θα ασκηθεί. Απώτερος σκοπός του εν λόγω δόγματος είναι η προστασία από αξιώσεις οι οποίες δεν προβλήθηκαν εγκαίρως και βρίσκουν τον εναγόμενο προ εκπλήξεων, βλ. *H. Beale*, ό.π., παρ. 28-138.

<sup>331</sup> Λ.χ. να υπαναχωρήσει από την σύμβαση κρίνοντας ότι η μείωση του ναύλου είναι αδικαιολόγητη.

<sup>332</sup> Το δικαστήριο ανέφερε χαρακτηριστικά τα εξής: “*The charterers, having used unequivocal language in their hire statements, had to live with the consequences of that decision. They could easily have said “off-hire/ damages due to underperformance” or something of that kind, but they failed to do so. At no time did they assert a claim for breach of the warranties in clause 29, or even refer to that clause*”.



hire statement ο λόγος μείωσης του, διαφορετικά η αξίωση πιθανότατα θα λογισθεί ως ουδέποτε προβληθείσα, με αποτέλεσμα να ελλοχεύει ο κίνδυνος παρέλευσης του χρόνου παραγραφής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα διαιτητικά δικαστήρια έχουν ενασχοληθεί και με την αντίστροφη όψη του νομίσματος, δηλαδή, την παραγραφή της αξίωσης του εκναυλωτή σε καταβολή του ναύλου, διότι δεν συμφωνούσε με την μείωση του, υποστηρίζοντας ότι δεν υπήρξε παραβίαση της performance clause<sup>333</sup>. Στις αποφάσεις αυτές τίθεται, δηλαδή, η προβληματική της παραγραφής των “outstanding hire claims”, ήτοι της παραγραφής των αξιώσεων του εκναυλωτή για οφειλόμενα – κατά την κρίση του- ποσά ναύλου. Παρόλα αυτά, καθόσον το ζήτημα κείται εκτός των ορίων της παρούσας μελέτης, δεν γίνεται κάποια περαιτέρω ανάλυση.

## **(β) Ελληνικό δίκαιο**

Όπως αναλύθηκε στο παραπάνω κεφάλαιο, εφόσον γίνει δεκτή η δυνατότητα υπαγωγής των performance clauses στο άρθρο 136 ΚΙΝΔ, χορηγείται στον ναυλωτή να επιδιώξει την ικανοποίηση της ζημίας του, η οποία θα καθοριστεί από τις διατάξεις του κοινού δικαίου (297 και 298 ΑΚ). Η κατάφαση της εφαρμογής του άρθρου 136 ΚΙΝΔ συνεπάγεται την υπαγωγή της αξίωσης του ναυλωτή στην σύντομη ετήσια παραγραφή του άρθρου 289 παρ.4 ΚΙΝΔ, καθώς σε αυτήν υπάγονται όλες οι αξιώσεις από τη μη εκτέλεση ή από τη μη προσήκουσα εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης, μεταξύ άλλων και οι αξιώσεις από τις ανακριβείς δηλώσεις του εκναυλωτή<sup>334</sup>. Επομένως, τα δικαιώματα του ναυλωτή παραγράφονται κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 289 ΚΙΝΔ. Σημειωτέον ότι αναφορικά με το δικαίωμα αποζημίωσης και το δικαίωμα σε μείωση του ναύλου, δύναται να λεχθεί ότι η παραγραφή τους ρυθμίζεται επίσης από το 289 παρ. 4 ΚΙΝΔ, καθώς σε αυτό υπάγονται κι όλες οι αξιώσεις που προκύπτουν από τη μη προσήκουσα εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης<sup>335</sup>.

Καταληκτικά, σημειώνεται ότι η παραγραφή της αξίωσης του ναυλωτή αρχίζει, κατ’ εφαρμογή του άρθρου 291 παρ.1 ΚΙΝΔ, από τη λήξη του έτους στο οποίο συμπίπτει η αφετηρία

<sup>333</sup> Βλ. London Arbitration 10/16 (950 LMLN 3).

<sup>334</sup> Αμφισβητείται, ωστόσο, το κατά πόσο μπορούν να υπαχθούν αξιώσεις από αδικοπραξίες για τις οποίες ευθύνεται ο εκναυλωτής στα πλαίσια της σύμβασης ναύλωσης. Για τις αντικρουόμενες απόψεις της νομολογίας και θεωρίας, βλ. περισσότερο *A. Κιάντου-Παμπούκη, Τόμος II, ό.π., σ. 158.*

<sup>335</sup> Το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 289 παρ. 4 είναι αρκετά ευρύ, περιλαμβάνοντας στην ουσία όλες τις αξιώσεις από τη μη εκτέλεση ή από την μη προσήκουσα εκτέλεση της σύμβασης, βλ. Κοροτζής Ι., *Ναυτικό Δίκαιο – Τόμος III*, Εκδόσεις, Αντ. Ν. Σάκκουλα (2005), σ. 660. Βλ. επίσης ΑΠ 1377/ 2011: «...σύμφωνα με τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 289§4 και 291 του Ν.3816/1958... σε ετήσια παραγραφή, η οποία αρχίζει μόλις λήξει το έτος, στο οποίο συμπίπτει η αφετηρία της, υπόκεινται, εκτός των άλλων, και οι αξιώσεις από τη σύμβαση ναύλωσης... και από τη μη εκτέλεση ή τη μη προσήκουσα εκτέλεση της σύμβασης». Η μόνη κατηγορία αξιώσεων για την οποία αμφισβητείται το κατά πόσο υπάγονται στην ετήσια παραγραφή της παρ. 4 είναι οι αξιώσεις του ναυλωτή για τις αδικοπραξίες του εκναυλωτή. Σχετικά με το ζήτημα έχουν υποστηριχθεί και οι δύο απόψεις, με τη νομολογία να τάσσεται υπέρ της υπαγωγής αυτών των αξιώσεων στην πενταετή παραγραφή του άρθρου 937 ΑΚ, ενώ η θεωρία υποστηρίζει κατά κρατούσα άποψη την εφαρμογή της παρ.4 του άρθρου 289. Βλ. *A. Κιάντου-Παμπούκη., ό.π., σ. 158.*

της (άρθρο 291 παρ.1 ΚΙΝΔ) Ωστόσο, επειδή η αφετηρία της αξίωσης δεν προσδιορίζεται ειδικότερα σε κάποιο άρθρο του ΚΙΝΔ, γίνεται δεκτό ότι θα καθοριστεί με βάση τα άρθρα 251 και 253 του ΑΚ<sup>336</sup>. Επομένως, το χρονικό σημείο αφετηρίας ανάγεται στο χρονικό σημείο κατά το οποίο γεννήθηκε η αξίωση και είναι δυνατή η δικαστική της επιδίωξη.

#### **4. Η αντίστροφη όψη του νομίσματος: overperformance του πλοίου**

Οι αναλύσεις των προηγούμενων κεφαλαίων ανέδειξαν τη σημασία της performance clause, δυνάμει της οποίας ο ναυλωτής διασφαλίζει καταρχήν ότι το ναυλωθέν πλοίο διαθέτει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ταχύτητας και κατανάλωσης καυσίμου, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι στην περίπτωση που αποδειχθεί ότι υπήρξε underperformance του πλοίου, δύναται να ικανοποιηθεί για τις ζημίες που υπέστη.

Παραμένει, ωστόσο, ενδιαφέρον ερώτημα ποια είναι η αντιμετώπιση των περιπτώσεων που το πλοίο «προβαίνει» σε overperformance, ήτοι εκτελεί εντέλει τους πλόες με μεγαλύτερη ταχύτητα ή/ και με χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων. Ειδικότερα, ερωτάται κατά πόσο η καλύτερη επίδοση του πλοίου μπορεί (α) να προβληθεί κατ' ένσταση, κατόπιν της πρότερης έγερσης αξιώσεων εκ μέρους των ναυλωτών, όπως και κατά πόσο μπορεί (β) να αποτελέσει αντικείμενο δίκης με ενάγοντες τους εκναυλωτές. Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται μία προσπάθεια εξέτασης των δύο αυτών ερωτημάτων, με βάση την υπάρχουσα βιβλιογραφία και νομολογία.

##### **(α) Η καλύτερη επίδοση ως ένσταση**

Διατρέχοντας το διαθέσιμο νομολογιακό προηγούμενο, διαφαίνεται ότι αρκετές φορές η καλύτερη επίδοση του πλοίου προβάλλεται κατ' ένσταση από τους εκναυλωτές έναντι των performance claims των ναυλωτών<sup>337</sup>. Για την ακρίβεια, οι συνήθεις ισχυρισμοί που προβάλλονται εκ μέρους των εκναυλωτών είναι ότι οι ναυλωτές κατά τον προσδιορισμό της ζημίας τους, είτε δεν συνεκτίμησαν καθόλου τις καλύτερες επιδόσεις του πλοίου, είτε το έπραξαν πλημμελώς μη συνυπολογίζοντας ορισμένες περιόδους καλών επιδόσεων. Με άλλα λόγια, η καλύτερη επίδοση του πλοίου χρησιμοποιείται ως επιχείρημα υπέρ της μείωσης του ποσού χρηματικής ικανοποίησης που αξιώνουν οι ναυλωτές.

##### **i. Υψηλότερη ταχύτητα**

Όσον αφορά το χαρακτηριστικό της ταχύτητας, ο εκναυλωτής κατά κανόνα δεν μπορεί να επωφεληθεί των περιπτώσεων εκτέλεσης του πλου με μεγαλύτερη ταχύτητα εν συγκρίσει με συμφωνηθέντα, διότι άλλες ρήτρες του ναυλοσυμφώνου θα αποκλείουν αυτή την δυνατότητα

<sup>336</sup> Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη., ό.π., σ. 159 και Ι. Κοροτζής, ΙΙΙ, ό.π., σ. 668.

<sup>337</sup> Ενδεικτικά, τέτοιου είδους ενστάσεις προβλήθηκαν από τους εκναυλωτές στις υποθέσεις “The Gaz Energy”, ό.π., “The Al Bida”, ό.π., όπως και στις διαιτητικές αποφάσεις 20/07 και 3/12, ό.π..

είτε ρητώς είτε σιωπηρώς. Ειδικότερα, τα μέρη είναι συμβατικώς ελεύθερα να προβλέψουν είτε στην ίδια την performance clause, είτε σε κάποιο άλλο σημείο του ναυλοσυμφώνου ότι αποκλείεται η δυνατότητα στους εκναυλωτές να προβάλλουν την καλύτερη επίδοση ταχύτητας ως ένσταση έναντι των εγερθέντων performance claims.

Παράλληλα, όμως, ακόμα κι αν δεν ευρίσκεται κάποια ρητή απαγόρευση προβολής τέτοιων ενστάσεων, οι εκναυλωτές δε θα μπορέσουν να αντιπροβάλλουν την εκτέλεση των πλόων με μεγαλύτερη ταχύτητα, λόγω της «παράλληλης» υποχρέωσης τους σε εκτέλεση του πλου με δέουσα ταχύτητα (“with utmost despatch”)<sup>338</sup>. Ειδικότερα, δια της υποχρέωσης αυτής ο εκναυλωτής εν τοις πράγμασι εγγυάται ότι ο πλοίαρχος θα εκτελεί τον κάθε πλου με τη δέουσα ταχύτητα<sup>339</sup>. Η ναυτιλιακή πρακτική αποδεικνύει ότι κατά κανόνα συγκαταλέγεται στα express terms του charter party, καθώς προβλέπεται ρητώς στο κείμενο της σύμβασης<sup>340</sup>. Παρόλα ταύτα, κατά κρατούσα άποψη, ακόμα και ελλείψει ρητής πρόβλεψης η παρούσα υποχρέωση εξακολουθεί να ισχύει ως σιωπηρός όρος του ναυλοσυμφώνου (implied term)<sup>341</sup>.

Συνεπώς, η προβολή των καλύτερων επιδόσεων ταχύτητας ως ένσταση στα εγερθέντα performance claims φαίνεται να είναι σχεδόν αδύνατη, διότι ο εκναυλωτής διατηρεί πάντοτε—έστω και σιωπηρά—την υποχρέωση εκτέλεσης των ταξιδιών με μία δέουσα ταχύτητα, με αποτέλεσμα οι ναυλωτές να μπορούν υποστηρίξουν ότι η μεγαλύτερη ταχύτητα που το πλοίο επέδειξε εντάσσεται στην έννοια της «δέουσας ταχύτητας» που οι εκναυλωτές οφείλουν να τηρούν.

## ***ii. Χαμηλότερη κατανάλωση πετρελαίου κίνησης***

Αρκετά συνήθης είναι η περίπτωση που το πλοίο εκτελεί τον πλου μεν με μειωμένη ταχύτητα, καταναλώνοντας ωστόσο λιγότερα καύσιμα εν συγκρίσει με τα συμφωνηθέντα. Κατ’ αποτέλεσμα, ο ναυλωτής δικαιούται μεν να αποζημιωθεί από τον εκναυλωτή λόγω της

---

<sup>338</sup> Για την απόδοση της υποχρέωσης εκτέλεσης του πλου με δέουσα ταχύτητα χρησιμοποιείται και το εξής λεκτικό: “reasonable despatch”, “all convenient despatch”, “due despatch”, βλ. *Y. Baatz*, ό.π., σ. 136.

<sup>339</sup> *E. Plomaritou, A. Papadopoulos, Shipbroking and Chartering Practice*, 8<sup>th</sup> Edition, Informa Routledge (2018), σ. 376. Θεωρείται ότι ο πλους δεν εκτελέστηκε με την δέουσα ταχύτητα όταν ο πλοίαρχος μειώσει την ταχύτητα του πλοίου χωρίς αποχρώντα λόγο (*The Pearl C* [2012] 2 Lloyd’s Rep. 533), όταν επιλέξει κάποια θαλάσσια οδό η οποία δεν είναι η συντομότερη (*The Hill Harmony* [1998] 2 Lloyd’s Rep. 367, [1999] 2 Lloyd’s Rep. 209 (C.A.) and [2001] 1 Lloyd’s Rep. 147 (H.L.)), όταν καθυστερεί ή ζητά την προσέγγιση λιμένων καταφυγής αδικαιολόγητα (*Istros v. Dahlstrom* [1930] 38 Ll.L.Rep. 84), όταν αρνείται να προσεγγίσει τον λιμένα που υπέδειξαν οι ναυλωτές (*The Charalambos N. Pateras* [1972] 1 Lloyd’s Rep. 1), όπως και όταν χρονοτριβεί με αποτέλεσμα να αποτρέπεται η φόρτωση ή εκφόρτωση του φορτίου (*The Agios Giorgis* [1976] 2 Lloyd’s Rep. 192). Βλ. επίσης *T. Coghlin, A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. H. Belknap Jr*, ό.π., σ. 328.

<sup>340</sup> Ενδεικτικά, ρητή πρόβλεψη υπάρχει στο Baltimore 1939, ρήτρα 9, σειρές 118-120, στο NYPE 1946, ρήτρα 10, σειρές 82-83, στο NYPE 1993, ρήτρα 8, σειρές 100-101, στο NYPE 2015, ρήτρα 8, σειρές 130-131, στο Shelltime 4, ρήτρα 2(b), σειρά 69. Σημειωτέον, στο Gentime δεν ευρίσκεται κάποια αναφορά σε “due despatch”.

<sup>341</sup> Βλ. *Y. Baatz*, ό.π., σ. 137 και *E. Plomaritou, A. Papadopoulos*, ό.π., σ. 329.

παραβίασης της υπόσχεσης του, παράλληλα, όμως, έχει επωφεληθεί από την μειωμένη κατανάλωση καυσίμου, καθώς τα έξοδα του έχουν κατ' αποτέλεσμα μειωθεί<sup>342</sup>.

Το παραπάνω ζήτημα αποτέλεσε κατά καιρούς αντικείμενο δικαστικής κρίσης, με την νομολογία να φαίνεται να δέχεται ότι η μειωμένη κατανάλωση μπορεί να προβληθεί ως ένσταση συμψηφισμού στις αξιώσεις αποζημίωσης των ναυλωτών. Για την ακρίβεια, γίνεται δεκτό ότι οι αυτές οι αντίρροπες αξιώσεις μπορούν να συμψηφιστούν, με αποτέλεσμα το τελικό ποσό που ζητείται ως αποζημίωση να προσδιορίζεται κατόπιν πρότερου συνυπολογισμού του κόστους που εξοικονομήθηκε από την χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων. Έτσι και στην υπόθεση "*The Ioanna*"<sup>343</sup>, όπου ο δικαστής Staughton δέχθηκε την ένσταση συμψηφισμού των εκναυλωτών, καθώς κρίθηκε ότι παρά την καταφανή ζημία που υπέστησαν οι ναυλωτές από την καθυστέρηση 7,2 ημερών λόγω εκτέλεσης του πλου με μειωμένη ταχύτητα, παράλληλα εξοικονομήθηκαν 50 τόνοι καυσίμου<sup>344</sup>.

Μάλιστα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το ερώτημα που έχει προκύψει κατά καιρούς σε νομολογιακό επίπεδο, αναφορικά με το αν η κατά προσέγγιση περιγραφή που τελείται στην performance clause, ισχύει και για τον υπολογισμό του overperformance του πλοίου. Ενδεικτικά, αναφέρεται η σχετικά προσφάτως δημοσιευμένη απόφαση *The Gas Energy*<sup>345</sup>. Στην κρίσιμη performance clause, η ταχύτητα και η κατανάλωση του πλοίου είχαν περιγραφεί κατά προσέγγιση. Στο τέλος της ίδιας ρήτρας αναφερόταν ρητώς ότι οι ναυλωτές δεν υπέχουν μεν καμία υποχρέωση αποζημίωσης των εκναυλωτών σε περίπτωση που υπάρχει overperformance του πλοίου, ωστόσο οι τελευταίοι θα μπορούσαν, σε περίπτωση έγερσης κάποιου underperformance claim, να αντιπροβάλλουν τον συνυπολογισμό των περιόδων overperformance του πλοίου<sup>346</sup>. Καθώς μετά τη λήξη της ναύλωσης προβλήθηκαν performance claims, οι εκναυλωτές επιδίωξαν το συνυπολογισμό των περιόδων overperformance ως προς την κατανάλωση καυσίμου. Ωστόσο σε πρότερο επίπεδο έπρεπε να διευκρινιστεί το κατά πόσο και σε ποια έκταση θα λαμβανόταν υπόψη το περιθώριο απόκλισης που έθετε το λεκτικό της ρήτρας.

---

<sup>342</sup> Ο ναυλωτής κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στον εκναυλωτή θα επιστρέψει (με μία μορφή επαναπώλησης) στον τελευταίο περισσότερα καύσιμα από το αναμενόμενο και συμφωνηθέν, βλ. *M.Κωνσταντινίδης*, ό.π., σ. 242-243.

<sup>343</sup> *Ocean Glory Compania Naviera S.A. V. A/S P.V. Christensen (The Ioanna)* [1985] 2 Lloyd's Rep. 164.

<sup>344</sup> Μάλιστα, ο δικαστής εξετάζοντας τα αντίθετα επιχειρήματα των ναυλωτών ανέφερε χαρακτηριστικά το εξής: "*The charterers have obviously a claim against the owners and they want the plums but not the duff. They want to insist upon their claim for hire wasted and extra diesel oil consumed without giving credit for the fuel oil saved*".

<sup>345</sup> *The Gaz Energy* [2012] 1 Lloyd's Rep. 211 και *The Gaz Energy* (N.2) [2012] 852 LMLN 2.

<sup>346</sup> Σύμφωνα με τη ρήτρα 42, το πλοίο διέθετε κατά προσέγγιση ταχύτητα 15 κόμβων με κατανάλωση κατά προσέγγιση 40 τόνους, ενώ στο τέλος αναφερόταν το εξής: "*Charterers will not be liable for any over performance of the vessel during the course of this charter party. However, any overperformance will be credited against any underperformance due to charterers for the purposes of calculation*", βλ. *The Gaz Energy* (N.2), ό.π., σ. 1-2.

Αμφότερα τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφωνούσαν ότι εφόσον γινόταν αναφορά σε κατά προσέγγιση 40 τόνους κατανάλωση καυσίμου, το επιτρεπτό όριο απόκλισης κυμαινόταν μεταξύ 38 και 42 τόνων. Ωστόσο, τα μέρη δεν μπορούσαν να συμφωνήσουν για το πότε υπήρχε overperformance του πλοίου. Από τη μία, οι ναυλωτές υποστήριζαν ότι προκειμένου να γίνει λόγος για overperformance του πλοίου, θα έπρεπε το πλοίο να είχε εκτελέσει τον πλου με κατανάλωση υπό των 38 τόνων. Εάν κατά τη διάρκεια του πλου, η κατανάλωση κυμαινόταν μεταξύ 38 έως 42 τόνων (ήτοι εντός του επιτρεπόμενου περιθωρίου απόκλισης), δεν μπορεί να γίνει λόγος για overperformance, καθώς απλώς αποδεικνύεται ότι οι εκναυλωτές τήρησαν την υπόσχεση τους. Από την άλλη, οι εκναυλωτές ισχυρίστηκαν ότι εφόσον η μέγιστη δυνατή κατανάλωση που επέτρεπε η ρήτρα ήταν 42 τόνοι, τότε μπορεί να γίνει λόγος για overperformance στις περιπτώσεις που το πλοίο καταναλώνει λιγότερο από 42 τόνους καυσίμου. Εντέλει, κατόπιν συνεκτίμησης όλων των διαθέσιμων στοιχείων, το δικαστήριο συμφώνησε με την ερμηνεία των ναυλωτών και έκρινε ότι μπορούσε να γίνει λόγος για overperformance μόνο στις περιπτώσεις που το πλοίο εκτέλεσε τον πλου με λιγότερο από 38 τόνους (δηλαδή αφότου συνυπολογιστεί το επιτρεπόμενο περιθώριο απόκλισης). Σύμφωνα με τον δικαστή Teare, κατ' αυτόν τον τρόπο θα αντιλαμβανόταν τη διατύπωση της μίας τέτοιας ρήτρας ο μέσος συνετός συναλλασσόμενος<sup>347</sup>.

Με λίγα λόγια, από τα παραπάνω συνάγεται ότι το overperformance του πλοίου, ιδίως ως προς τις καταναλώσεις του πλοίου, προβάλλεται αρκετά συχνά ως ένσταση έναντι των εγεθθέντων underperformance claims των ναυλωτών, ενώ, παράλληλα, δεν αποκλείεται να προκύψουν παρόμοια ζητήματα με αυτά που προκύπτουν κατά τον υπολογισμό του underperformance του πλοίου, όπως λ.χ. η ερμηνεία του περιθωρίου απόκλισης.

## **(β) Η καλύτερη επίδοση ως αντικείμενο δίκης**

Οι παραπάνω αναλύσεις κατέστησαν σαφές ότι σε περιπτώσεις που διακρίνεται ότι το πλοίο εκτέλεσε τους πλόες με χαμηλές επιδόσεις εν συγκρίσει με τα συμφωνηθέντα, οι ναυλωτές δύνανται να επιδιώξουν δικαστικά την ανάλογη μείωση του ναύλου. Το ερώτημα, λοιπόν, που τίθεται εν προκειμένω είναι κατά πόσο αναγνωρίζεται παρόμοια δυνατότητα στο πρόσωπο των εκναυλωτών, με αφορμή τις καλύτερες επιδόσεις του πλοίου. Περαιτέρω, τα ζητήματα που προκύπτουν είναι τα εξής: (α) ο εκναυλωτής διαθέτει τη δυνατότητα να αξιώσει την αύξηση του ναύλου στις περιπτώσεις που υπάρχει overperformance, κι αν ναι, πρόκειται για μία δυνατότητα που χορηγείται ανεξάρτητα από τη συμφωνία των μερών ή απαιτείται ρητή πρόβλεψη στο

---

<sup>347</sup> Κατά τον δικαστή Teare: “... if the consumption was between 42 and 38 mt per day the vessel was performing in accordance with the warranty, no better than the warranted performance. That was how the clause would be understood by the reasonable man and was the true construction of clause 42”.

κείμενο του ναυλοσυμφώνου για την ενεργοποίησή της; και (β) η εν λόγω αξίωση συνιστά μορφή αποζημίωσης, κι αν ναι ποια είναι η απώλεια που υφίσταται ο εκναυλωτής;

Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, οι περιορισμένες αποφάσεις που απασχολήθηκαν με το ζήτημα της χρηματικής ικανοποίησης των εκναυλωτών με αφορμή τις καλύτερες επιδόσεις του πλοίου φαίνεται να απαντούν θετικά, υπό ορισμένες, όμως, προϋποθέσεις. Ειδικότερα, κατόπιν ειδικής πρόβλεψης στο ναυλοσύμφωνο, η αξίωση αύξησης του ναύλου στις περιπτώσεις που το πλοίο είχε καλύτερες επιδόσεις από τα συμφωνηθέντα φαίνεται να είναι απολύτως επιτρεπτή<sup>348</sup>. Εκ του αντιθέτου προκύπτει ότι, εάν το ναυλοσύμφωνο σιωπά ή η αναφορά ευρίσκεται σε κάποιο χωρίο που έμεινε εντέλει εκτός συμφωνίας, τότε η εν λόγω δυνατότητα παραμένει ανενεργή (“*The Pina*”)<sup>349</sup>. Καθίσταται σαφές ότι σε περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο απαγορεύει ρητώς τη δυνατότητα προβολής τέτοιων αξιώσεων, τότε δεν μπορεί να γίνει λόγος για την καταβολή προσαυξημένου ναύλου<sup>350</sup>.

Επιπλέον, προκειμένου ο όρος, που παρέχει στους εκναυλωτές το δικαίωμα ανάλογης αύξησης του ναύλου, να είναι νομικά δεσμευτικός, απαιτείται το περιεχόμενο του να είναι σαφές, ώστε κατ’ αποτέλεσμα να παράσχει ένα επαρκές κριτήριο προσδιορισμού του ποσού αύξησης του ναύλου. Χαρακτηριστικά, στην υπόθεση “*The Didymi*”<sup>351</sup> ο δικαστής Hobhouse ανέφερε ότι ένας τέτοιος όρος δεν μπορεί να είναι νομικά δεσμευτικός όταν το περιεχόμενο του είναι υπερβολικά ασαφές ή υπερβολικά αβέβαιο, ενώ παράλληλα υποστήριξε ότι η έλλειψη κάποιου κριτηρίου προσδιορισμού του ποσού αύξησης τεκμαίρει την ασάφεια του όρου<sup>352</sup>. Ενδεικτικά, ως αποδεκτό κριτήριο μπορεί να θεωρηθεί ο ορισμός ενός συγκεκριμένου ποσού

<sup>348</sup> Βλ. *M. Κωσταντινίδης*, ό.π., σ. 242-243.

<sup>349</sup> Στην απόφαση *Atlantic Marine Transport Corporation v. Coscol Petroleum Corporation (The Pina)*, [1991] 2 Lloyd’s Rep. 246, οι εκναυλωτές μετά τη λήξη της εξαετούς ναύλωσης και την επαναπαράδοση του πλοίου σε αυτούς, κοινοποίησαν προς τους ναυλωτές χρηματικές αξιώσεις (claims) με αφορμή τις καλύτερες επιδόσεις του πλοίου, στηριζόμενοι στο λεκτικό της ρήτρας 24 του Shelltime 3. Ωστόσο, το ναυλοσύμφωνο, παρόλο που η ναύλωση εκτελέστηκε κανονικά, είχε παραμείνει ανυπόγραφο (είχε παραμείνει ως draft charterparty), με αποτέλεσμα το δικαστήριο να χρειαστεί να εξετάσει ποιες ρήτρες υπήρχαν στο draft charterparty και ποιες στο fixture των ναυλομεσιτών, καθώς μόνο όσες βρίσκονταν στο πρώτο κείμενο θα μπορούσαν να κριθούν ως ισχύουσες. Κατ’ αποτέλεσμα, το δικαστήριο δεν έφτασε σε επίπεδο κρίσης ως προς το αν η ρήτρα 24 χορηγούσε στους εκναυλωτές τη δυνατότητα χρηματικής ικανοποίησης με τη μορφή καταβολής αυξημένου ναύλου, καθώς από τα αποδεικτικά στοιχεία προέκυψε ότι δεν είχε συμπεριληφθεί στο τελικό draft του ναυλοσυμφώνου.

<sup>350</sup> Ενδεικτικά, το Shelltime 4, ρήτρα 24, σειρές 512-513 φαίνεται να αποκλείει ρητώς τη δυνατότητα προβολής αξιώσεων χρηματικής ικανοποίησης λόγω καλύτερης επίδοσης του πλοίου: “... Owners are not entitled to additional hire for performance in excess of the speeds and consumptions...”.

<sup>351</sup> [1987] 2 Lloyd’s Rep. 166, ό.π.. Μεταξύ των όρων της πενταετούς χρονοναύλωσης προβλεπόταν ότι οι ναυλωτές μπορούσαν να αξιώσουν τη μείωση του ναύλου σε περίπτωση που το πλοίο δεν τηρούσε την συμφωνηθείσα ταχύτητα και κατανάλωση πετρελαίου, ενώ αντίστοιχα οι εκναυλωτές μπορούσαν να επιδιώξουν την αύξηση του ναύλου για τις περιόδους που το πλοίο εμφάνιζε καλύτερες επιδόσεις.

<sup>352</sup> “If the legal effectiveness of this provision is to be attacked it must be because, in truth, the liability is not capable of calculation or assessment and therefore is too vague or too uncertain to be the subject of a legally enforceable obligation. This is a point to which I will have to return, having considered how the obligation is to be assessed”, βλ. “*The Didymi*”, ό.π., σ. 169.

από τα μέρη<sup>353</sup> ή ο προσδιορισμός ενός ποσού κατόπιν υπολογισμού της εξοικονόμησης χρόνου (στις περιπτώσεις καλύτερων επιδόσεων ταχύτητας) ή καυσίμων (στις περιπτώσεις καλύτερων επιδόσεων κατανάλωσης)<sup>354</sup>.

Το δεύτερο ζήτημα που τίθεται είναι εάν η αξίωση αύξησης του ναύλου συνιστά μορφή αποζημίωσης. Η εν λόγω προβληματική αναφέρεται με αφορμή το προδικαστικό ερώτημα που τέθηκε στην υπόθεση “*The Didymi*” αναφορικά με το εξής χωρίο: “... owners shall be indemnified by way of increase of hire”. Εισαγωγικά, σημειώνεται ότι η λέξη “indemnify” διαθέτει μία συγκεκριμένη και καθιερωμένη νομική ερμηνεία στο αγγλικό δίκαιο, με την οποία αποδίδονται οι περιπτώσεις όπου κάποιος εκ των συμβαλλόμενων μερών υφίσταται ζημία, την οποία έχει δικαίωμα να επανορθώσει. Συνεπώς, ως προϋπόθεση προβολής αξιώσεων αποζημίωσης λογίζεται ο πρότερος προσδιορισμός της φύσης της ζημίας, της απώλειας. Καθίσταται σαφές ότι στις περιπτώσεις εκτέλεσης των πλόων με χαμηλότερες επιδόσεις εν συγκρίσει με τις συμφωνηθείσες, μπορεί να γίνει λόγος για αξιώσεις αποζημίωσης, καθώς ο ναυλωτής υφίσταται οικονομικές απώλειες<sup>355</sup>. Αντίθετα, στις περιπτώσεις που το πλοίο έχει καλύτερη επίδοση ταχύτητας ή/ και κατανάλωσης καυσίμου, ο εκναυλωτής δεν φαίνεται καταρχήν να υφίσταται κάποια οικονομική απώλεια, που χρειάζεται μετέπειτα να καλύψει δια μέσω της αποζημίωσης<sup>356</sup>.

Επί της παραπάνω προβληματικής ο δικαστής Harbour στην ουσία συμφώνησε ότι οι εκναυλωτές δεν υφίστανται κάποιου είδους ζημία ή απώλεια λόγω των καλύτερων επιδόσεων ταχύτητας ή κατανάλωσης καυσίμου<sup>357</sup>. Ωστόσο, συνέχισε συμπληρώνοντας ότι η αύξηση του ναύλου δεν αξιώνεται για την κάλυψη κάποιας απώλειας των εκναυλωτών, τουναντίον ζητείται

---

<sup>353</sup> Το εν λόγω κριτήριο έγινε αποδεκτό από το δικαστή Hobhouse στην υπόθεση “*The Didymi*”, ό.π., σ. 169. Μάλιστα, η ρήτρα κρίθηκε ως επαρκώς διατυπωθείσα παρόλο που το ποσό δεν ήταν εκ των προτέρων προσδιορισμένο. Αρκούσε που δίδετο η δυνατότητα προσδιορισμού του από τα μέρη: “... by an amount to be mutually agreed between the owners and the charterers...”.

<sup>354</sup> Με αφορμή τη διατύπωση του Shelltime 3, ρήτρα 24, σειρές 223-231. Οι σειρές 239-240 της ίδιας ρήτρας φαίνεται να επιτρέπουν την αύξηση του ναύλου λόγω καλύτερης επίδοσης του πλοίου: “*Payments in respect of increase of hire arising under these clause shall be made promptly after receipt by Charterers of all the information necessary to calculate such increase*”. Ωστόσο, στη διαιτητική απόφαση 9/07 (718 LMLN 3) κρίθηκε ότι οι ως άνω αναφερόμενες σειρές 223-231 χορηγούσαν στους εκναυλωτές απλώς τη δυνατότητα να αξιώσουν τον συνυπολογισμό των περιόδων καλύτερων επιδόσεων, “*but could not go further and give the owners a right to more than the fixed rate of hire*”. Ωστόσο, από τα διαθέσιμα πραγματικά περιστατικά δεν προκύπτει το κατά πόσο το υπό κρίση ναυλοσύμφωνο εμπειρείχε και το κρίσιμο χωρίο των σειρών 239-240.

<sup>355</sup> Ενδεικτικά, αναφέρονται η απώλεια χρόνου λόγω μειωμένης ταχύτητας και η κατ’ αποτέλεσμα εκτέλεση λιγότερων ταξιδιών και η περαιτέρω οικονομική επιβάρυνση των ναυλωτών λόγω υψηλότερης κατανάλωσης καυσίμου.

<sup>356</sup> Το ίδιο υποστήριζαν και οι ναυλωτές στην υπόθεση “*The Didymi*”, ό.π., σ. 170: “*Charterers may suffer financial loss through deficient speed or excessive consumption.. Owners on the other hand do not suffer any loss through better speed or consumption*”.

<sup>357</sup> Ως προς το ζήτημα της χρήσης της λέξης “indemnify”, έκρινε πως το ζήτημα ήταν απλό, με την έννοια ότι επιδιώχθηκε η χρήση παρόμοιου λεκτικού και στην ρήτρα που αναφερόταν σε underperformance (ρήτρα 30 παρ. 3) και σε αυτή που αναφερόταν σε overperformance (ρήτρα 30 παρ. 4). Με άλλα λόγια, σύμφωνα με τον δικαστή Hobhouse χρησιμοποιήθηκε το ίδιο λεκτικό, προκειμένου να γίνει σαφές ότι γίνεται ο ίδιος υπολογισμός είτε διαβλέπεται underperformance του πλοίου με αντίστοιχη αξίωση σε μείωση του ναύλου είτε overperformance με αντίστοιχη αξίωση σε αύξηση του, βλ. “*The Didymi*”, ό.π., σ. 170.

για το όφελος που είχαν οι ναυλωτές από την καλύτερη επίδοση του πλοίου: “ *The charterers are to be compensated for the loss to charterers by worse performance; owners are to be compensated for the benefit to charterers by better performance*”.

Το αναγκαίως επόμενο ζήτημα που τίθεται είναι ο προσδιορισμός του οφέλους που έχουν οι ναυλωτές και για το οποίο ζητείται η αύξηση του ναύλου. Μία ολοκληρωμένη απάντηση προς τούτο δόθηκε από τον δικαστή Bingham κατά την δευτεροβάθμια κρίση της ίδιας υποθέσεως<sup>358</sup>. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο σκεπτικό της αποφάσεως, όταν το ναυλωθέν πλοίο εκτελεί τις υπηρεσίες του με χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου ο ναυλωτής επωφελείται, καθώς τα ταξίδια κατέστησαν εν τοις πράγμασι φθηνότερα, αφού μειώθηκαν τα έξοδα καυσίμων. Συνεπώς, προκειμένου τα μέρη τα επανέλθουν στην ίδια θέση που θα βρίσκονταν αν το πλοίο είχε τις αρχικώς συμφωνηθείσες επιδόσεις, απαιτείται να αποδοθεί η οικονομική αυτή διαφορά στον εκναυλωτή. Αντίστοιχα, όταν το πλοίο ξεπερνά τη συμφωνηθείσα ταχύτητα, ο ναυλωτής έχει τη δυνατότητα να εκτελέσει περισσότερα ταξίδια από αυτά που είχαν υπολογιστεί κατά τις διαπραγματεύσεις, καθώς εξοικονομείται χρόνος, τον οποίο μπορεί να εκμεταλλευτεί δεόντως<sup>359</sup>. Κατ' αποτέλεσμα, ο εκναυλωτής μπορεί να ζητήσει μία «ανταμοιβή» για την «υπέρβαση» των αρχικών εκτιμήσεων, αυξάνοντας το ποσό του ναύλου.

---

<sup>358</sup> *Didymi Corporation v. Atlantic Lines and Navigation (The Didymi)* [1988] 2 Lloyd's Rep. 108.

<sup>359</sup> Σε μία σύμβαση όπως η χρονοναύλωση, όπου ο χρόνος τρέχει σε βάρος του ναυλωτή, συνήθης στόχος είναι η εκτέλεση όσο το περισσότερων ταξιδιών γίνεται. Έτσι, το ότι εντέλει το πλοίο διαθέτει την τεχνική δυνατότητα εκτέλεση των πλόων με μεγαλύτερη ταχύτητα, χωρίς ωστόσο να ξεπερνά τη συμφωνηθείσα κατανάλωση καυσίμου, δεν μπορεί παρά να επωφελεί τον ναυλωτή. Μέχρι και η δυνατότητα εκτέλεσης ενός μόνο επιπλέον πλου σε σχέση με τις αρχικές εκτιμήσεις, μπορεί να αποτελέσει για τον ναυλωτή ένα ευκαταφρόνητο έσοδο.



## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η παρούσα μελέτη εξάγει και αναδεικνύει την ιδιαιτερότητα του ναυτιλιακού κλάδου, ο οποίος λειτουργεί με έναν μοναδικό τρόπο όχι μόνο οικονομικά, αλλά και νομικά. Η performance clause αποδεικνύει πως ακόμα και ένα τεχνικό χαρακτηριστικό του πλοίου, όπως η ταχύτητα και η κατανάλωση πετρελαίου κίνησης μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Παράλληλα, οι ανωτέρω αναλύσεις ανέδειξαν το πως επηρεάζεται η έννομη θέση των μερών, όπως και η διαπραγματευτική τους δύναμη από τον κύκλο της ναυτιλιακής οικονομίας. Σε περιόδους άνθισης της οικονομίας, οι διαπραγματευτικά ισχυροί εκναυλωτές έχουν τη δυνατότητα να διαμορφώσουν το λεκτικό της ρήτρας με τρόπο, ώστε να αναλαμβάνουν όσο το δυνατόν λιγότερες υποχρεώσεις, ενώ αντίθετα σε περιόδους κρίσης παρατηρείται η εισαγωγή διαρκών υποχρεώσεων που δίδουν τη δυνατότητα στους ναυλωτές να εκμεταλλευτούν το πλοίο στο έπακρον.

Περαιτέρω, οι παραπάνω αναλύσεις κατέδειξαν τον ιδιαίτερο τρόπο με τον οποίο εμφανίζεται η συμβατική ελευθερία στην ναυτιλία, η οποία διέπει το συναφθέν ναυλοσύμφωνο στο σύνολο του. Ελλείψει κανόνων αναγκαστικού δικαίου, όλη η σύμβαση, τα επιμέρους δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών, οι δυνατότητες και οι ελευθερίες τους αποτυπώνονται και εξαρτώνται από το κείμενο και τις λέξεις του ναυλοσυμφώνου. Ακριβώς αυτή την ιδιαίτερη σημασία έχουν οι λέξεις και στην performance clause, όπου απλές αναφορές, όπως η λέξη “about”, “average”, μπορούν να μεταβάλλουν όλο τον τρόπο ερμηνείας της ρήτρας. Κατ’ αποτέλεσμα, παρόλο που για ορισμένα ζητήματα που προκύπτουν κατά την εκτέλεση μίας performance clause έχουν διαμορφωθεί ορισμένες ερμηνευτικές παραδοχές, εξακολουθούν να υπάρχουν «γκρίζες ζώνες», με δισταμένες γι’ αυτές απόψεις.

Επιπλέον, ανεδείχθη ότι μία performance clause δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί αμιγώς νομικά, καθώς η αναφορά στα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου απαιτεί την εξεύρεση λύσεων που ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Κατά την αξιολόγηση των επιδόσεων του πλοίου και κατά τη διαδικασία αναζήτησης του κατά πόσο υπήρξε συμμόρφωση στους όρους της performance clause, οι νομικοί –είτε στη θέση του δικηγόρου είτε στη θέση του δικαστή– καλούνται να εξετάσουν και να κατανοήσουν στοιχεία που είναι πιο τεχνικά, όπως οι καιρικές συνθήκες, οι εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου ή της μηχανής. Με άλλα λόγια, κατά την αξιολόγηση μίας performance clause, όσο πειστικότερη είναι η τεχνική ανάλυση, τόσο πιο εύκολα μπορεί εν συνεχεία να θεμελιωθεί νομικά η τήρηση ή η παραβίαση μίας performance clause.

Παράλληλα, η performance clause παρά την πρακτική λειτουργία που επιτελεί, καθώς δια αυτής ο ναυλωτής λαμβάνει γνώση των χαρακτηριστικών της ταχύτητας και της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, έχει και νομικές προεκτάσεις. Ειδικότερα, δια της performance clause θεμελιώνονται υποχρεώσεις στο πρόσωπο των εκναυλωτών, η παραβίαση των οποίων ενεργοποιεί ορισμένα δικαιώματα προς προστασία των εννόμων συμφερόντων των ναυλωτών. Εξετάζοντας το ζήτημα νομικά, ανεδείχθη ότι προκύπτουν επιμέρους ζητήματα και προβληματικές, καθώς ανάλογα με τον τρόπο διατύπωσης της ρήτρας μπορεί να μεταβάλλεται η φύση και η έκταση της αναλειφθής υποχρέωσης, και κατ' αποτέλεσμα να δικαιώματα που αναγνωρίζονται στο πρόσωπο του ζημιωθέντος ναυλωτή. Επιπλέον, κατέστη σαφές ότι οι έννομες συνέπειες δεν επέρχονται μόνο με αφορμή το αντικειμενικό γεγονός των χαμηλών επιδόσεων. Κατ' αποτέλεσμα, απαιτείται κάθε περίπτωση να εξετάζεται ad hoc, καθώς δεν αποκλείεται οι χαμηλές επιδόσεις του πλοίου να οφείλονται σε λόγους που κείνται εκτός της σφαίρας επιρροής του εκναυλωτή, με αποτέλεσμα να μην φέρει ευθύνη προς τούτο.

Καταληκτικά, διαπιστώθηκε ότι δεν επιτρέπεται αποκλειστικά η εξέταση του αρνητικού performance του πλοίου, αλλά υπάρχει η δυνατότητα να συνεκτιμηθούν και οι καλύτερες επιδόσεις που είχε το πλοίο κατά τη διάρκεια της ναύλωσης. Πρόκειται για μία ιδιαίτερα επιβοηθητική για τους εκναυλωτές δυνατότητα, καθώς δύνανται να το προβάλλουν κατ' ένσταση έναντι των εγερθέντων performance claims, μετριάζοντας τρόπον τινά την ευθύνη τους.

Επί τη βάσει όλων των παραπάνω, αντιλαμβάνεται κανείς ότι από τη στιγμή που οι performance clauses αφορούν τα θεμελιώδους σημασίας χαρακτηριστικά της ταχύτητας και κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης, δεν μπορούν παρά να είναι διαχρονικά επίκαιρες. Επομένως, μπορεί κάλλιστα να λεχθεί ότι η ανάγκη ερμηνείας τέτοιων ρητρών, όπως και η νομική αντιμετώπιση της παραβίασης τους θα βρίσκονται πάντοτε στο προσκήνιο.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### A. Ελληνική

#### Εγχειρίδια / Μονογραφίες

- Βρανίκου Μ. / Δεμεστίχας Ε.Π.**, *Ναυτιλιακό Δίκαιο* (Β' Έκδοση), Ίδρυμα Ευγενιδίου (2015).
- Γεωργιάδης Α.**, *Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου* (5<sup>η</sup> Έκδοση), Π. Ν. Σάκκουλας (2019).
- Γεωργιάδης Α.**, *Ειδικό Ενοχικό Δίκαιο*, Π. Ν. Σάκκουλας (2014).
- Γεωργιάδης Α.**, *Σύντομη Ερμηνεία του Αστικού Κώδικα, Τόμος Ι*, Π. Ν., Σάκκουλας (2010).
- Δελούκας Ν.**, *Ναυτικό Δίκαιον*, Α.Π Σάκκουλα (1979).
- Καμβύσης Δ.**, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα (1982).
- Κιάντου-Παμπούκη Α.**, *Ναυτικό Δίκαιο – Τόμος δεύτερος* (6<sup>η</sup> Έκδοση), Εκδόσεις Σάκκουλα (2007).
- Κοροτζής Ι.**, *Ναυτικό Δίκαιο – Τόμος δεύτερος*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα (2005).
- Κοροτζής Ι.**, *Ναυτικό Δίκαιο – Τόμος τρίτος*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα (2005).
- Κότρικλα Α. Μ.**, *Ναυτιλία και Περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών (2015).
- Κωνσταντινίδης Μ.**, *Η εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου σε περίοδο οικονομικής κρίσης. Η περίπτωση των αξιώσεων λόγω μειωμένη ταχύτητα ή/και υπερκατανάλωσης πετρελαίου κίνησης*, 8<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου «Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας», Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Πειραιάς 10-12 Οκτωβρίου 2013, Νομική Βιβλιοθήκη (2015).
- Λιούλης Ι.**, *Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, Τήρηση Φυλακής/ ARPA*, (Α' Έκδοση), Ίδρυμα Ευγενιδίου (2012).
- Λυκούδη Π.Π.**, *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου* (Γ' Έκδοση), Ίδρυμα Ευγενιδίου (2014).
- Σιαμπάνης Δ.**, *Παροχή και ευθύνη του χρονοεκναλωτή*, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή (1979).

### B. Αλλοδαπή

#### I. Εγχειρίδια / Μονογραφίες

- Baatz Y.**, *Maritime Law* (Maritime and Transport Law Library), 4<sup>th</sup> Edition, Informa Routledge
- Beale H.**, *Chitty on Contracts* (Volume I), 31<sup>st</sup> Edition (2012), Sweet & Maxwell
- Berlingieri F.**, *Time-Barred Actions* (Second Edition), Lloyd's Of London Press Ltd (1993).

- Coghlin T., Baker A., Kenny J., Kimball J., Belknap Th.**, *Time Charters* (7<sup>th</sup> Edition), Informa Routledge (2014).
- Cooke J., Kimball J., Young T., Martowski D., Ashcroft M., Lambert L., Taylor A., Sturley M.**, *Voyage charters* (4<sup>th</sup> Edition), Informa Routledge (2014).
- Dockray M.**, *Cases and Materials on the Carriage of Goods By Sea* (3<sup>th</sup> Edition), Cavendish Publishing (2004).
- Eder B., Bennett H., Berry S., Foxton D., Smith C.**, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading* (23<sup>rd</sup> Edition), Sweet & Maxwell (2015).
- Gürses Ö.**, *Marine Insurance Law*, Informa Routledge (2015).
- Hill C.**, *Maritime Law* (6<sup>th</sup> Edition), Informa Routledge (2014).
- Mandaraka-Sheppard A.**, *Modern Maritime Law (Volume II): Managing Risks and Liabilities*, 3<sup>rd</sup> Edition, (2013)
- Mitchell C., Mitchell P.**, *Landmark Cases in the Law of Contract*, Hart Publishing (2008)
- Panayides P.**, *the Routledge Handbook of Maritime Management*, Routledge (2019)
- Plomaritou E., Papadopoulos A.**, *Shipbroking and Chartering Practice*, 8<sup>th</sup> Edition, Informa Routledge (2018)
- Poudret J., Besson S.**, *Comparative Law of International Arbitration* (Translated by S. Berti and A. Ponti ), London: Sweet & Maxwell, (2007)
- Soyer B.**, *Marine Insurance Fraud*, Informa Routledge (2014).
- Soyer B., Tettenborn A.**, *Charterparties: Law, Practice and Emerging Legal Issues*, Informa Routledge (2018)
- Stopford M.**, *Maritime Economics* (3<sup>rd</sup> Edition), Routledge (2009).
- Todd P.**, *Principles of the Carriage of Goods by Sea* (1<sup>st</sup> Edition), Routledge (2016)
- Venn F.**, *The Oil Crisis*, Routledge (2013)
- Wilson J.**, *Carriage of Goods by Sea* (7<sup>th</sup> Edition), Pearson Education Limited (2010)

## II. Άρθρα / Μελέτες

- Barclay C.**, *Why do ships fail to maintain their warranted speed?*, Seminar on charter-party disputes, Lloyd's of London Press, Ltd., London, April 1974
- Davies H. / Bevan S.**, *A Consultative Approach to Charter Party Agreements Based on Virtual On Time Arrival*, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Volume 11, Number 2, (June 2017)
- Dindar C.C.**, *An Analysis of Well-Accepted Slow Steaming Trends in Time Charterparties from an English Law Perspective*, 31 Banka Huk. Dergisi 181, Hein Online, (2015).

**Furmston O. / Hosking B.**, *Speed and Performance claims*, Defence Class Cover, Standard Club, March 2015

**Green J.**, *What is the timebar for outstanding hire claims?*, Defence Bulletin, Standard Club, August 2016

**International Maritime Organization**, *Manual on Oil Pollution - Section IV: Combating Oil Spills*, (2005)

**Kendall-Marsden S. / Hosking B.**, *Speed and Performance claims*, Defence Class Cover, Standard Club, July 2018

**Kendall-Marsden S. / Lambert L.**, *Hull fouling*, Defence Class Cover, Standard Club, July 2018

**Kendall-Marsden S. / Plater M.**, *Legitimate deductions from charter hire*, Defence Class Cover, Standard Club, July 2018

**Koukouli J.**, *Negotiating Performance Warranties In Time Charterparties*, Currents, Issue N.36, February 2016

**Makkar J.**, *Speed And Consumption Warranties In Time Charterparties*, November 2016

**Mankabady S.**, *Speed and Consumption Clauses*, 6 J. Mar. L. & Com. 635, (1975), Hein Online

**Maynes R.**, *Speed and consumption disputes under English law*, UK P&I Club, 1998

**Paines N. / Harris G. / Stretch R.**, *Speed and Consumption Issues*, Maritime Business Forum, London Shipping Law Center, London, 22 October 2014

**Pavliha M.** "Voyage Charters: The Shipowner's Implied Undertaking to Proceed with Reasonable Despatch and to Exercise Reasonable Care." Zbornik Radova Pravnog Fakulteta u Splitu, vol. 30, no. 1, 1993, pp. 177-190. HeinOnline

**Sian, D.**, "Reasonable Despatch in Voyage Charterparties", Singapore Journal of Legal Studies, 1993, 1993, pp. 401-430, HeinOnline.

**Singapore Maritime Foundation**, *NYPE 2015 Explanatory Notes*

**Steam ship mutual**, "Voyage Charter - Speed Warranty - Owners' Defences", Sea Venture Volume 20, December 2001

**Stephens K.**, *Chartering Terms*, Project Professionals Group (2007),

**Stone J.**, *Speed and Consumption: factors affecting performance*, Volume 8 Number 2 Shipping & Transport International.

**Teramura N.**, *Ex Aequo et Bono: An Overlooked and Undervalued Opportunity for International Commercial Arbitration*, Kluwer Arbitration Blog , (November 2018)

**Vandeventer B.**, *"Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties"*, Tulane Law Review, vol. 49, no. 4, 1974-1975, pp. 806-844. HeinOnline.

**Veenstra A. / Dalen J.**, *Ship Speed and Fuel Consumption Quotation in Ocean Shipping Time Charter Contracts*, Journal of Transport Economics and Policy, Volume 45, Part 1, January 2011.

**Williamson B.**, *Understanding Performace Claims*, προσβάσιμο στην ιστοσελίδα του LMAA, [www.lmaa.org.uk](http://www.lmaa.org.uk).

**World Meteorological Organization**, *Manual on Codes, International Codes, Volume I.1, Annex II to the WMO Technical Regulations, Part A – Alphanumeric Codes No. 306*, (2011 edition, updated in 2018)

## NΟΜΟΛΟΓΙΑ

### I. Αγγλικών πολιτειακών δικαστηρίων

Andre & Cie S.A. V. Tradax Export S.A. [1981] 2 Lloyd's Rep. 1

Arab Maritime Petroleum Transport Co. V. Luxor Trading Panama And Geogas Enterprise Geneva ("The Al Bida), [1986] 1 LR 142 & [1987] 1 LR 124 CoA.

Atlantic Marine Transport Corporation v. Coscol Petroleum Corporation (The Pina), [1991] 2 Lloyd's Rep. 246,

Babanaft International Co SA v Avant Petroleum Inc (The Oltenia) [1982] 2 Lloyd's Rep 99 (CA); [1982] 1 Lloyd's Rep 448.

Bayoil S.A. V. Seawind Tankers Corporation ("The Leonidas"), [2001] 1 Lloyd's Rep. 533.

Bulk Ship Union Sa V Clipper Bulk Shipping Ltd (The "Pearl C") [2012] EWHC 2595, 2 Lloyd's Rep. 533.

Cargo Ships El-Yam v. Invotra [1958] 1 Lloyd's Rep.39

Compania Sud Americana De Vapores V. Shipmair B.V. (The "Teno") [1977] 2 Lloyd's Rep. 289

Cosmos Bulk Transport Inc. V. China National Foreign Trade Transportation Corporation (The "Apollonius") [1978], 1. L.R 53

Didymi Corporation V. Atlantic Lines And Navigation Co. Inc. [1987] 2 Lloyd's Rep 166,

Dolphin Hellas Shipping S.A. V. Itemslot Ltd. (The "Aegean Dolphin") [1992] 2 LR 178

Federal Commerce And Navigation Ltd. V. Molena Alpha Inc. Same V. Molena Beta Inc. Same V. Molena Gamma Inc. (The "Nanfri" "Benfri" And "Lorfri") [1978] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.).

French v. Newgass [1878] 3 C.P.D. 163 C.A

Hongkong Fir Shipping Company, Ltd. V. Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (The "Hongkong Fir") [1961] 2 Lloyd's Rep. 478 (C.A.).

Hurst v. Usborne [1856] 18 C.B. 144

Hyundai Merchant Marine Co Ltd V Trafigura Beheer Bv (The “Gaz Energy”) [2012], 2 L.R 211

Imperator I Maritime Co V Bunge Sa (The “Coral Seas”) [2016] EWHC 1506, 2 Lloyd's Rep. 293

Istros v. Dahlstrom [1930] 38 Ll.L.Rep. 84

Kuwait Rocks Co v AMN Bulkcarriers Inc (The Astra) [2013] EWHC 865

L. Schuler A. G. V. Wickman Machine Tool Sales Ltd [1973] 2 Lloyd’s Rep. 53.

Lorentzen V. White Shipping Company, Ltd. [1942], 74 LI R 161

Losinjaska Plovidba Brodarstovo Dd V. Valfracht Maritime Co. Ltd. And Another (The “Lipa”) [2001] 2 Lloyd’s Rep. 17

Maredelanto Compania Naviera S.A. V. Bergbau-Handel G.M.B.H. (The "Mihalis Angelos") [1970] 2 Lloyd's Rep. 43 (C.A.)

Margaronis Navigation Agency, Ltd. V. Henry W. Peabody & Co., Of London, Ltd. (1964) 2 Lloyd's Rep. 153

Morris v. Levison [1876] 1 C.P.D. 155

Nicoban Shipping Co. V. Alam Maritime Ltd. (The "Evdokia") [1980] 2 LR 107

Nippon Yusen Kaisha V. Acme Shipping Corporation (The "Charalambos N. Pateras") [1972] 1 Lloyd’s Rep. 1

Ocean Glory Compania Naviera S.A. V. A/S P.V. Christensen (The "Ioanna") [1985] 2 LR 681

Pan Ocean Shipping Co. Ltd. V. Creditcorp Ltd. (The “Trident Beauty”) [1994] 1 Lloyd’s Rep. 365 (H.L.)

Photo Production Ltd. V. Securicor Transport Ltd [1980] 1 Lloyd’s Rep. 545

Polaris Shipping Co. Ltd v Sinoriches Enterprises Co. Ltd (The "Ocean Virgo”) [2015] EWHC 3405 (Comm), 1 Lloyd’s Rep Plus 101.

Reardon Smith Line Ltd. V. Yngvar Hansen-Tangen And Sanko Steamship Co. Ltd. (The "Diana Prosperity") [1976] 2 Lloyd's Rep 621

Rederiaktiebolaget Urania v. Zachariades [1931] 41 Ll.L.Rep. 145



Santa Martha Baay Scheepvaart And Handelsmaatschappij N.V. V. Scanbulk A/S (The "Rijn") [1981] 2 LR 267

Santiren Shipping Ltd. V. Unimarine S.A. (The "Chrysovalandou Dyo") [1981] 1 Lloyd's Rep. 159,

SI Sethia Liners Ltd. V. Naviagro Maritime Corporation (The "Kostas Melas") [1981] 1 Lloyd's Rep. 18

Spar Shipping AS v Grand China Logistics Holding (Group) Co Ltd [2016] EWCA 2 Lloyd's Rep 447

Stargas S.P.A V. Petredec Ltd. (The "Sargasso") [1994] 1 Lloyd's Rep. 412)

Steelwood Carriers Inc. Of Monrovia, Liberia V. Evimeria Compania Naviera S.A. Of Panama (The "Agios Giorgis") [1976] 2 Lloyd's Rep. 192

Tankexpress v. Compagnie Financière Belge des Pétroles [1948] 82 LIL Rep. 43 (HL)

The Hill Harmony [1998] 2 Lloyd's Rep. 367, [1999] 2 Lloyd's Rep. 209 (C.A.) and [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 (H.L.),

The Resolven [1892] 9 T.L.R. 75

Tibermede v. Graham [1921] 7 Ll.L.Rep. 250

## II. Διαιτητικών Δικαστηρίων Λονδίνου

12/1985, 158 LMLN

2/1987, 188 LMLN

13/1997, 465 LMLN

17/1999, 519 LMLN

15/2005, 670 LMLN.

15/2006, 699 LMLN

15/2007, 720 LMLN

20/2007, 723 LMLN

1/2007, 710 LMLN 4

4/2011, 826 LMLN

3/2012, 854 LMLN 1b

4/2012, 854 LMLN

10/2016, 950 LMLN 3

21/2018, 1013 LMLN 1.

6/2019, 1024 LMLN 2.

### III. Αμερικανικών Δικαστηρίων

Denholm Shipping Co. v. W. E. Hedger Co., 47 F.2d 213, 1931 AMC 297

Romano v. West India Fruit & S.S. Co., 151 F.2d 727 (5th Cir. 1945)

The Astraea, 124 F.83 (E.D.N.Y. 1903)

The Astro Energy, SMA 2771 (Arb. at N.Y. 1991)

The Ionic, SMA 2519, Arb. at N.Y. 1988

The Pella, SMA 3614 (Arb. at N.Y. 2000)

The SCM Mexico, SMA 3885 (Arb. at N.Y. 2005)

The Seamaid, 1967 AMC 1362 (Arb. at N.Y. 1966)

The United Bounty, SMA 2040 (Arb. at N.Y. 1984)

The Medita, SMA 1150 (Arb. at N.Y. 1977)

### IV. Ελληνικών δικαστηρίων

ΠΠειρ. 2065/1954

ΑΠ 194/2010

ΑΠ 1377/ 2011