



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

“Η ΝΑΥΛΩΣΗ”

ΜΟΥΤΖΟΥΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ ΑΛΙΚΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΜΗΛΙΟΣ Ι., ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Σ.

ΑΘΗΝΑ
ΙΟΥΛΙΟΣ 2010

Πρόλογος

Με τη διπλωματική αυτή εργασία, πραγματοποιείται εκτενής αναφορά σε **βασικές έννοιες** του ευρύτατου νομικού κλάδου του **Ναυτικού Δικαίου** και πιο συγκεκριμένα, επιχειρείται η εισαγωγή, διείσδυση και επεξήγηση του σύνθετου, αλλά άκρως ενδιαφέροντος και ζωτικής σημασίας για τη ναυτιλιακή αγορά, τομέα των **Ναυλώσεων**.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά, τα πρόσωπα που με βοήθησαν, με καθοδήγησαν και συνετέλεσαν αποφασιστικά, στην ολοκλήρωση της διπλωματικής αυτής εργασίας. Εκφράζω λοιπόν την ευγνωμοσύνη μου, για την επιλογή και την ανάθεση του συγκεκριμένου θέματος, την πρόθυμη διάθεση κάθε απαραίτητου μέσου, καθώς και για τις πολύτιμες υποδείξεις και κατευθύνσεις, καθ' όλη τη διάρκεια της προσπάθειας αυτής, στην κυρία Αλίκη Τζήκα Χατζοπούλου, ομότιμη καθηγήτρια του τομέα ΑΚΕΔ, του Ε.Μ.Π. Ακόμη, για τη σημαντική υποστήριξη και συνεισφορά σε γνώσεις και ιδέες, ευχαριστώ τον κύριο Στέφανο Γερασίμου, λέκτορα/407 του τομέα ΑΚΕΔ, του ΕΜΠ και τον κύριο Νικόλαο Βεντίκο, λέκτορα της σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Ε.Μ.Π.



Πίνακας Περιεχομένων

Εισαγωγή.....	6
Κεφάλαιο 1: Ιστορική Αναδρομή.....	8
1.1 Το Εθιμικό Ναυτικό Δίκαιο.....	8
1.2 Ο Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου.....	10
1.3 Το Ναυτικό Δίκαιο επί Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας...	12
1.4 Το Βυζαντινό Δίκαιο (το Πεντηκοστό Τρίτο Βιβλίο των Βασιλικών).....	13
1.5 Ναυτικοί Κώδικες της Μεταβυζαντινής (Μεσαιωνικής) Περιόδου.....	15
1.6 Ενοποίηση και Κωδικοποίηση του Σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου.....	19
1.7 Το Σύγχρονο Ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο.....	20
Κεφάλαιο 2: Το πλοίο.....	23
2.1 Εισαγωγή: Το Ναυτικό Δίκαιο.....	23
2.2 Η Νομική Φύση του Πλοίου.....	25
2.3 Το Πλωτό Ναυπήγημα.....	27
2.4 Το Βοηθητικό Ναυπήγημα.....	27
2.5 Το Ναυηγούμενο Πλοίο.....	28
2.6 Η Εθνικότητα και η Ταυτότητα του Πλοίου.....	29
2.7 Η Κυριότητα του Πλοίου.....	30
Κεφάλαιο 3: Η Εκμετάλλευση, η Διαχείριση και το Προσωπικό του Πλοίου.....	35
3.1 Τα Φυσικά Πρόσωπα της Εκμετάλλευσης του Πλοίου.....	35

3.2 Τα Νομικά Πρόσωπα της Εκμετάλλευσης του Πλοίου.....	37
3.3 Επιπλέον Τρόποι Εκμετάλλευσης του Πλοίου.....	40
3.4 Η Συμπλοιοκτησία.....	42
3.5 Η Διαχείριση του Πλοίου.....	44
3.6 Το Προσωπικό του Πλοίου.....	45
Κεφάλαιο 4: Η Ναυτιλιακή Αγορά.....	47
4.1 Εισαγωγή.....	47
4.2 Η Διάκριση της Ναυτιλίας σε Bulk και Liner.....	48
4.3 Η Διάκριση της Ναυτιλίας σε Tramp και Liner.....	49
4.4 Σύνοψη.....	51
Κεφάλαιο 5: Η Σύμβαση Θαλάσσιας Μεταφοράς.....	52
5.1 Εισαγωγή.....	52
5.2 Η Διάκριση της Συμβάσεως Ναυλώσεως από τη Σύμβαση Μεταφοράς Πραγμάτων.....	53
Κεφάλαιο 6: Η Ναύλωση με τη Στενή Έννοια.....	56
6.1 Εισαγωγή.....	56
6.2 Η Νομική Φύση της Συμβάσεως Ναυλώσεως.....	57
6.3 Τα Πρόσωπα στη Σύμβαση της Ναύλωσης.....	58
6.4 Οι Μορφές της Ναύλωσης.....	65
6.5 Ο Ναύλος (ή το Μίσθωμα).....	71
6.6 Η Αγορά των Ναύλων (ή Ναυλαγορά).....	72
Κεφάλαιο 7: Συμβόλαια Ναύλωσης.....	75
7.1 Εισαγωγή.....	75
7.2 Η Φορτωτική.....	76

7.3 Το Ναυλοσύμφωνο.....	81
Κεφάλαιο 8: Οι Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή.....	94
8.1 Εισαγωγή.....	94
8.2 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή σχετικές με το πλοίο.....	94
8.3 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή σχετικές με το φορτίο.....	95
8.4 Η υποχρέωση του εκναυλωτή να εκδώσει φορτωτική.....	99
8.5 Οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του εκναυλωτή ανάλογα με τη μορφή της σύμβασης ναυλώσεως.....	99
Κεφάλαιο 9: Οι Υποχρεώσεις του Ναυλωτή.....	103
9.1 Εισαγωγή.....	103
9.2 Οι δευτερευούσης σημασίας υποχρεώσεις του ναυλωτή.....	103
9.3 Η βασική υποχρέωση του ναυλωτή.....	104
9.4 Οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του ναυλωτή ανάλογα με τη μορφή της σύμβασης ναυλώσεως.....	109
Κεφάλαιο 10: Συμπεράσματα και Προτάσεις.....	114
Βιβλιογραφικές Πηγές.....	117
Παράρτημα I: Το Υπόδειγμα Φορτωτικής “Polcoalbill,” της BIMCO	
Παράρτημα II: Το Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου “Gencon_94,” της BIMCO	

Εισαγωγή

- **Αντικείμενο:** Στην παρούσα διπλωματική εργασία, ουσιαστικά πραγματοποιείται μία εισαγωγή στο Ναυτικό Δίκαιο, με την αναφορά και επεξήγηση πολύ βασικών εννοιών του και ειδικότερα, εξετάζεται εκτενώς το σύνθετο πεδίο της “**Ναύλωσης**.”
- **Σκοπός:** Ο σκοπός της διπλωματικής αυτής εργασίας, είναι να καταφέρει να κάνει κατανοητές στον κάθε αναγνώστη της, τις βασικές, εισαγωγικές έννοιες οι οποίες σχετίζονται με το Ναυτικό Δίκαιο και τη Ναύλωση συγκεκριμένα. Ακόμη, αποβλέπει στην ανάδειξη των αιτίων ορισμένων προβλημάτων και αντιφάσεων, νομικής κυρίως φύσεως, του συγκεκριμένου πεδίου, καθώς και στην παράθεση σχετικών συμπερασμάτων και προτάσεων για την αποφυγή τους.
- **Μεθοδολογία:** Σε μία πρώτη φάση, ερευνήθηκαν μέσω των πρωτότυπων νομικών κειμένων, αλλά και με τη βοήθεια συγκεκριμένων συγγραμάτων, οι διατάξεις του ΚΔΝΔ και του ΚΙΝΔ, σχετικά με τις εισαγωγικές έννοιες του Ναυτικού Δικαίου. Ακολούθως, μελετήθηκαν οι διατάξεις του ΚΙΝΔ, που αφορούν στο πεδίο των ναυλώσεων, με έμφαση κυρίως στα άρθρα περί των υποχρεώσεων και των ευθυνών, του εκναυλωτή και του ναυλωτή. Τέλος, χρησιμοποιήθηκαν ελληνικά και ξενόγλωσσα νομικά βιβλία και βοηθήματα, ούτως ώστε να γίνουν πιο κατανοητές αυτές οι διατάξεις, ο τρόπος εφαρμογής τους, αλλά και τα προβλήματα που ανακύπτουν από αυτόν.
- **Πηγές:** Προκειμένου να πραγματοποιηθεί η διπλωματική αυτή εργασία, ήταν απαραίτητη η χρήση:
 - i) *Πρωτότυπων κειμένων των σχετικών νόμων.*
 - ii) *Ελληνικής αλλά και ξενόγλωσσης βιβλιογραφίας.*
 - iii) *Επικυρωμένων από το ελληνικό κράτος, διεθνών συμβάσεων.*
 - iv) *Πρακτικών συνεδρίων.*
 - v) *Πληροφοριών από το διαδίκτυο.*
- **Περιεχόμενο:** Η παρούσα διπλωματική εργασία, αποτελείται από 10 κεφάλαια:
 - i) Στο πρώτο κεφάλαιο, με τίτλο “Ιστορική Αναδρομή,” πραγματοποιείται μία αναλυτική ιστορική αναδρομή, της κωδικοποίησης του Ναυτικού Δικαίου, η οποία έχει ως αφετηρία τα αρχαία χρόνια και φτάνει μέχρι και το σήμερα. Ακόμη, αναφέρονται και εξετάζονται οι πηγές και οι διάφορες ξένες επιρροές, που συνέβαλαν στη σύνταξη και τη διαμόρφωση του ελληνικού Ναυτικού Δικαίου.
 - ii) Στο δεύτερο κεφάλαιο, με τίτλο “Το Πλοίο,” καταρχάς πραγματοποιείται η διάκριση του ελληνικού Ναυτικού Δικαίου, σε Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και Ιδιωτικό Δίκαιο. Ακολούθως, παρατίθενται οι ορισμοί για το πλοίο, το πλωτό ναυπήγημα, το βοηθητικό ναυπήγημα, το ναυπηγούμενο πλοίο καθώς επίσης και για την εθνικότητα και την ταυτότητα του πλοίου. Τέλος, καθορίζονται οι τρόποι κτήσης της κυριότητας του πλοίου.

- iii)** Στο τρίτο κεφάλαιο, με τίτλο “Η Εκμετάλλευση, η Διαχείριση και το Προσωπικό του Πλοίου,” περιγράφονται οι τρόποι εκμετάλλευσης του πλοίου και εξετάζονται τα φυσικά και τα νομικά πρόσωπα της εκμετάλλευσής του. Ακόμη, αναλύονται και οι βασικές έννοιες της συμπλοιοκτησίας και της διαχείρισης του πλοίου. Τέλος, παρατίθενται οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις των ατόμων που απαρτίζουν το προσωπικό του πλοίου.
- iv)** Στο τέταρτο κεφάλαιο, με τίτλο “Η Ναυτιλιακή Αγορά,” καταρχάς επιχειρείται η επεξήγηση της σύνθετης έννοιας της ναυτιλιακής αγοράς και εν συνεχεία πραγματοποιείται η επί μέρους διάκριση της ναυτιλίας, σε Bulk και Liner, όπως επίσης και σε Tramp και Liner, με γνώμονα ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε μίας από τις υποκατηγορίες αυτές.
- v)** Στο πέμπτο κεφάλαιο, με τίτλο “Η Σύμβαση Θαλάσσιας Μεταφοράς,” εξηγείται η έννοια της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς και παρατίθενται τα τρία είδη στα οποία διακρίνεται αυτή. Ακολούθως, επιχειρείται ο ιδιαίτερα δύσκολος διαχωρισμός, μεταξύ της κατά κυριολεξίαν ναύλωσης και της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων.
- vi)** Στο έκτο κεφάλαιο, με τίτλο “Η Ναύλωση με τη Στενή Έννοια,” αναλύεται η κατά κυριολεξίαν ναύλωση και γίνεται απόπειρα καθορισμού της νομικής της φύσης. Στη συνέχεια, περιγράφονται ενδελεχώς, τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε αυτή και οι αρμοδιότητές τους. Ακόμη, πραγματοποιείται η διάκριση της ναύλωσης σε επί μέρους κατηγορίες, χρησιμοποιώντας διάφορα κριτήρια καθορισμού και εξετάζονται περαιτέρω οι κατηγορίες αυτές. Τέλος, ορίζονται οι οικονομικές έννοιες του ναύλου και της ναυλαγοράς.
- vii)** Στο έβδομο κεφάλαιο, με τίτλο “Συμβόλαια Ναύλωσης,” περιγράφονται εκτενώς τα δύο πιο σημαντικά έγγραφα, που συνδέονται άρρηκτα με τη σύμβαση της ναυλώσεως, τα οποία είναι το Ναυλοσύμφωνο και η Φορτωτική. Επιπροσθέτως, αναλύονται οι σημαντικότεροι και πιο συχνά χρησιμοποιούμενοι όροι που περιλαμβάνονται σε αυτά, ανάλογα με την κάθε μορφή ναυλώσεως.
- viii)** Στο όγδοο κεφάλαιο, με τίτλο “Οι Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή,” παρατίθενται και αναλύονται οι υποχρεώσεις, τις οποίες οφείλει να φέρει εις πέρας ο εκναυλωτής σε μία σύμβαση ναυλώσεως. Οι υποχρεώσεις αυτές, διακρίνονται σε επί μέρους κατηγορίες, έχοντας ως κριτήριο το αν σχετίζονται είτε με το πλοίο, είτε με το φορτίο, είτε ακόμη και με την έκδοση φορτωτικής. Τέλος, αναφέρονται και οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του εκναυλωτή, αναλόγως τη μορφή ναυλώσεως.
- ix)** Στο ένατο κεφάλαιο, με τίτλο “Οι Υποχρεώσεις του Ναυλωτή,” περιγράφονται αρχικά οι δευτερευούσης σημασίας υποχρεώσεις του ναυλωτή και στη συνέχεια αναλύεται η βασικότερη υποχρέωσή του σχετικά με την καταβολή του ναύλου στον πλοιοκτήτη. Ακόμη, παρατίθενται και οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του ναυλωτή, οι οποίες εξαρτώνται από την εκάστοτε μορφή της ναυλώσεως.
- x)** Τέλος, η διπλωματική αυτή εργασία, καταλήγει σε ορισμένα συμπεράσματα, αλλά και προτάσεις, που παρατίθενται στο δέκατο κεφάλαιο.

Κεφάλαιο 1

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, πραγματοποιείται μία λεπτομερής ιστορική αναδρομή στις πηγές του Ναυτικού Δικαίου, από τα αρχαία χρόνια μέχρι και σήμερα. Ακόμη, επιχειρείται η αναφορά και καταγραφή των σημαντικότερων σταθμών, από τους οποίους πέρασε η κωδικοποίησή του ανά τους αιώνες, μέχρι να αποκτήσει προοδευτικά, τη σημερινή του μορφή.

Η μακρά αυτή περίοδος διαμόρφωσης, αποτελείται από τις παρακάτω, ιστορικώς διακεκριμένες περιόδους:

1.1 Το Εθιμικό Ναυτικό Δίκαιο

Η Μεσόγειος θάλασσα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, αποτελούσε από τα αρχαία χρόνια την πηγή της ναυτιλίας και το λίκνο του θαλάσσιου εμπορίου, παρά το γεγονός ότι η πλειονότητα των παραιοκούντων τα παράλια της λαών, όπως οι Αιγύπτιοι, οι Ασσύριοι, οι Πέρσες, οι Ρωμαίοι και οι Εβραίοι, δε χαρακτηρίζονταν ως κατ'έξοχήν ναυτικοί λαοί¹. Αντιθέτως, οι Έλληνες του Αιγαίου (με αυτό τον όρο αποκαλούνταν τότε), καθώς επίσης και οι Φοίνικες², είχαν εντονότατη ενασχόληση με την θάλασσα και κάλλιστα σήμερα, μπορεί να τους αποδοθεί ο τίτλος των δημιουργών και ιδρυτών της ναυτικής παράδοσης και κατ'επέκτασιν του Ναυτικού Δικαίου³.

Μελετώντας τα έργα του Ομήρου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι μετά από το 1180 π. Χ. και την τελική επικράτηση των Ελλήνων στον Τρωικό Πόλεμο, το θαλάσσιο εμπόριο και η ελεύθερη ναυσιπλοΐα, εξαπλώθηκαν μέχρι τον Ελλήσποντο και τον Εύξεινο Πόντο (παγκοσμίως γνωστός ως "Μαύρη Θάλασσα"). Λαμβάνοντας υπόψιν το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την "Θαλασσοκρατία" της Κρήτης (την οποία οι ιστορικοί Θουκυδίδης και Ηρόδοτος, αποδίδουν στο βασιλιά Μίνωα της Κνωσσοῦ⁴ και σήμερα τοποθετείται χρονολογικά γύρω στα 1570 - 1425 π.Χ⁵), γίνεται κατανοητό ότι οι Αρχαίοι Έλληνες, λόγω της αδιαφιλονίκητης θαλάσσιας κυριαρχίας τους, ήταν οι κύριοι υπαίτιοι της καθιέρωσης ποικίλων ναυτικών εθίμων. Πολλούς αιώνες αργότερα, η κωδικοποίηση των εθίμων αυτών σε ένα ενιαίο

¹ Βλ. **Νικολάου Α. Δελοῦκα**, **Ναυτικόν Δίκαιον**, 2η έκδοση, Αθήνα, 1979, σελ. 47-57. και **Νικολάου Μ. Πουλαντζά**, **Το Δίκαιο της Θάλασσας**, Πειραιάς, 1998, σελ. 21.

² Βλ. **Paul Johnson**, **Civilizations of the Holy Land**, Κεφάλαιο τρίτο: **Greek and Maccabees**, 1979, σελ. 87-102.

³ Βλ. **René Rodière**, **Traité General de droit maritime, Introduction**, Παρίσι 1976, σελ. 7.

⁴ Βλ. **J. B. Bury and Russel Meiggs**, **A History of Greece to the Death of Alexander the Great**, 4η έκδοση αναθεωρημένη, Λονδίνο, 1991, σελ. 8-12.

⁵ Βλ. **Hermann Kinder und Werner Hilgemann**, **Atlas zur Weltgeschichte**, Τόμος Ι, 1964, σελ. 33.

κείμενο, οδήγησε στη δημιουργία του πρώτου καταγεγραμμένου κώδικα Ναυτικού Δικαίου (“**Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου**”).

Την εποχή εκείνη λοιπόν, για την επίλυση των διαφορών που προέκυπταν μέσα από τις θαλάσσιες μεταφορές, εφαρμόζονταν οι νόμοι της εκάστοτε πόλης, οι οποίοι ρύθμιζαν τις μεταφορές στην ξηρά⁶. Όμως, όπως γίνεται άμεσα κατανοητό, οι νόμοι αυτοί δεν κάλυπταν πολλές περιπτώσεις ναυτικού δικαίου, ενώ επιπροσθέτως, οι κίνδυνοι που ενέχονται κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων μεταφορών, είναι πολύ μεγαλύτεροι και αρκετά πιο περίπλοκοι σε σχέση με αυτούς της ξηράς. Με την πάροδο των χρόνων, άρχιζαν να γεννιούνται και σταδιακά να επικρατούν διάφορα έθιμα. Ένα εξ’ αυτών, με την ονομασία “*συνεισφορά*”, ουσιαστικά αποτελεί την εθιμική διαμόρφωση της κοινής αβαρίας⁷. Η “*συνεισφορά*”, όριζε ότι σε περίπτωση που κάποιος πλοιοκτήτης ή έμπορος, έχανε το σύνολο ή μέρος των εμπορευμάτων και των εξαρτημάτων του πλοίου του, προκειμένου να σωθούν τα εμπορεύματα άλλων, τότε οι αυτοί οι άλλοι, όφειλαν να συνεισφέρουν από κοινού, ούτως ώστε να αποζημιωθεί. Μετέπειτα, ένα ακόμη διαμορφωθέν έθιμο, αφορούσε στο είδος των ασφάλιστρων και της αποζημίωσης που λάμβαναν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί, εφόσον ήταν υποχρεωμένοι να ταξιδεύσουν κατά τη διάρκεια του χειμώνα⁸ (χρονολογικά, ως χειμώνας οριζόταν η περίοδος από τις 7 Νοεμβρίου μέχρι και τις 7 Μαρτίου κάθε χρόνου, οπότε και σταματούσε όλη η εμπορική ναυσιπλοΐα στη Μεσόγειο⁹).

Παράλληλα και λόγω των συνθηκών, γεννιούνται ορισμένα επαγγέλματα, τα οποία συμβάλλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξη και τη ραγδαία εξάπλωση του θαλάσσιου εμπορίου και της υπερπόντιας πλέον ναυσιπλοΐας. Τα κυριότερα από τα νέα επαγγέλματα, αποτελούν αυτό του *επικεφαλής ναυτικού* (*head seaman*) και αυτό του *ναυτικού εκτιμητή* (*surveyor*). Ο μεν επικεφαλής ναυτικού, εκλεγόταν από τον εκάστοτε έμπορο που ναύλωνε ένα πλοίο και ήταν υπεύθυνος για τον πλου και το πλήρωμα και ο λόγος του ήταν νόμος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ο δε ναυτικός εκτιμητής, ήταν αυτό που σήμερα θα ονομάζαμε γενικός ναυτικός πράκτορας (ή ακόμη και ναυλομεσίτης) και βασική αρμοδιότητά του, ήταν η εύρεση του κατάλληλου πλοίου, ανάλογα με την επιχείρηση για την οποία το χρειαζόταν ο έμπορος που τον προσλάμβανε. Με τον καιρό λοιπόν, δημιουργήθηκαν κατάλογοι καλοτάξιδων και αποδοτικών πλοίων. Τα μέλη των ενώσεων πλοιοκτητών, φρόντιζαν να περιλαμβάνονται τα πλοία τους στους καταλόγους αυτούς και για το λόγο αυτό προσλάμβαναν μηχανικούς της εποχής (κάτι σαν τους σημερινούς *νηογνώμονες*¹⁰), ώστε να τα ελέγχουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

⁶ Βλ. **N. M. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α.Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 23-25.

⁷ Βλ. **L. Beauchet, Histoire du droit de la République athénienne**, 4 τόμοι, 1897. **Louis Gernet** “Sur les actions commerciales en droit athénien,” **Revue des études grecques**, 1938.

⁸ Ο **Suetonius**, στη βιογραφία που έγραψε για το ρωμαίο αυτοκράτορα Κλαύδιο (10 π.Χ.-57 μ. Χ.), αναφέρει την περίπτωση μιας σοβαρής έλλειψης σιταριού ένα χειμώνα. Ο Κλαύδιος τότε αναγκάστηκε να στείλει πλοία στην Αφρική για να μεταφέρουν σιτάρι, αφού έδωσε στους πλοιοκτήτες και στα πληρώματα ειδικές εγγυήσεις για αποζημίωση στην περίπτωση απώλειας ή ζημιών στα πλοία και στα πληρώματα.

⁹ Βλ. **J. B. Bury and Russel Meiggs, A History of Greece to the Death of Alexander the Great**, 4η έκδοση αναθεωρημένη, Λονδίνο, 1991, σελ. 81. Βλ. επίσης και **Livy, Rome and the Mediterranean** (μετάφραση από τα Λατινικά **Henry Bettenson**), Λονδίνο, 1976, σελ. 285 και επόμ.

¹⁰ Βλ. **E. F. Stevens, Shipping Practice**, 8η έκδοση αναθ. 1962, σελ. 78 και επόμ.

1.2 Ο Ναυτικός Κώδικας της Ρόδου

Όπως καταγράφεται από τις ιστορικές έρευνες, η πρώτη ουσιαστική απόπειρα συγκέντρωσης και κωδικοποίησης των ναυτικών εθίμων, σημειώθηκε γύρω στα 500 π.Χ. και είχε ως αποτέλεσμα μάλιστα, τη σύνταξη του “**Ροδιακού Νόμου**” ή αλλιώς του “**Ναυτικού Κώδικα της Ρόδου**”¹¹.

Ο συγκεκριμένος νόμος, ο οποίος με σχετική ακρίβεια υπολογίζεται ότι συντάχθηκε μεταξύ του 479 και του 475 π. Χ., έγινε με την πάροδο των χρόνων καθολικά αποδεκτός και άρχισε να εφαρμόζεται ευρέως στις ναυτικές συναλλαγές μεταξύ των μεσογειακών λαών. Αξιοσημείωτο είναι δε, ότι ακόμη και στο τέλος του 19ου μ.Χ. αιώνα, ο Κώδικας αυτός αναφέρετο από το Ανώτατο Δικαστήριο της Μεγάλης Βρεταννίας. Δύο παράμετροι, διαδραμάτισαν καθοριστικότερο ρόλο στην καθιέρωσή του. Καταρχάς, το αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι οι Έλληνες κατείχαν συντριπτικό μέρος του θαλάσσιου εμπορίου της εποχής, ιδίως στην ανατολική Μεσόγειο και κατά δεύτερον, η αμελητέα επιρροή του ρωμαϊκού Δικαίου στο Ναυτικό Δίκαιο.

Ο “*Ροδιακός Νόμος*”, (για τον οποίο η συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων, αλλά και των ξένων συγγραφέων υποστηρίζει ότι αποτελείτο από γραπτούς νόμους και όχι από απλές παραδόσεις ή άγραφα έθιμα), χωριζόταν σε τρία κύρια μέρη¹²:

- Το “*Εισαγωγικό*”, στο οποίο επισημαίνεται ότι η Κυβέρνηση της Ρόδου στηρίζει απόλυτα το νόμο. Εν συνεχεία και ενώ ενδιάμεσα πέρασε από διάφορες άλλες εξουσίες, στηρίζεται απόλυτα και από την κεντρική κυβέρνηση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας στην οποία καταγράφεται ως “*lex rhodia de jactu*”¹³.
- Το δεύτερο μέρος, περιέχει δεκαεννέα άρθρα με βασικότερους κανόνες, εκ των οποίων ο κυριότερος, αναφέρει ότι τα συμβόλαια ναυλώσεως και θαλάσσιας μεταφοράς, προκειμένου να έχουν ισχύ, οφείλουν να γίνονται εγγράφως και όχι προφορικά.
- Το τελευταίο μέρος του νόμου, αποτελείται από σαράντα επτά άρθρα, τα οποία εξειδικεύονται σε συγκεκριμένα ζητήματα του Ναυτικού Δικαίου, όπως οι ποινές για την κλοπή των διαφόρων εξαρτημάτων των πλοίων. Ακόμη, καθιερώνει τον κανόνα ότι το πλήρωμα του πλοίου, οφείλει στα λιμάνια να κοιμάται πάνω στο πλοίο προληπτικά, για την αντιμετώπιση της περίπτωσης αιφνίδιας θαλασσοταραχής.

¹¹ Βλ. Βασιλικά, κατά την έκδοση στη Λειψία του **G. E. Heimbach**, με συμπλήρωμα του **Z. Lingenthal** και των **E. Ferrini** και **J. Mercati**, Τόμος πέμπτος, Βιβλίων 53, Τίτλος Η': “Τα Κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ' εκλογήν”, “Νόμος Ροδίων Ναυτικός, Κατ' Εκλογήν, έκτου ιδ' βιβλίου των διγέστων,” Επιμέλεια **Ιωάννου Δ. Ζέπου**. Αθήνα, 1900, σελ. 4145-4150.

¹² Βλ. **N. M. Πουλαντζά**, **Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 26, 27.

¹³ Βλ. **D. Gaeta**, **Le Fonti del Diritto del la Navigazione**, Μιλάνο, 1965, σελ. 45 και επόμε. Βλ. επίσης και **De Robertis**, **Lex Rhodia, Studi in Onore di V. Arangio-Ruiz**, Τόμος III, 1953, σελ. 155 και επόμε. Βλ. επίσης και **P. Huvelin**, **Études d' histoire du droit commercial romain**, 1929, σελ. 185 και επόμε. Βλ. επίσης και **J. Rougé**, **Recherches sur l' organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l' empire romain**, 1966, σελ. 411 και επόμε.

Σύμφωνα με το Ρωμαίο ρήτορα και πολιτικό Μάρκο Τύλλιο Κικέρωνα¹⁴ (106-43 π. Χ.), ο νόμος των Ροδίων όριζε, ότι αν ένα πλοίο το οποίο είχε ναυλωθεί για πολεμικές επιχειρήσεις, έπλεε ακυβέρνητο πλησίον ξένου λιμανιού, μπορούσε να κατασχεθεί από τις αρχές αυτής της περιοχής. Αξίζει να σημειωθεί, πως σ' αυτόν το νόμο για πρώτη φορά, εμπεριέχεται ο κανόνας που ορίζει ότι, *“τα πολύτιμα αντικείμενα πρέπει να δηλωθούν στον πλοίαρχο, αλλιώς δεν μπορεί να θεμελιωθεί απαίτηση σε περίπτωση απώλειάς τους”*¹⁵. Ο κανόνας αυτός μάλιστα, έχει μέχρι σήμερα ισχύ και παραμένει αμετάβλητος. Εξίσου σημαντικό όμως, είναι ότι κωδικοποιείται το παλαιότερο (και προαναφερθέν) έθιμο της *“συνεισφοράς”*. Επίσης, στο νόμο αυτό κωδικοποιείται η **θεωρία της κοινής αβαρίας**¹⁶ ενώ περιλαμβάνεται και η **έννοια της υποθήκης**¹⁷ στο Ναυτικό Δίκαιο.

Δυστυχώς, δεν έχει βρεθεί μέχρι σήμερα κάποιο αντίγραφο του Ροδιακού Νόμου και έτσι οι όποιες γνώσεις σχετικές με το περιεχόμενό του, πηγάζουν από ιστορικές πηγές. Εντούτοις, στο συγγραφικό έργο του Reinhard Zimmermann, **“The Law of Obligations,”** εμπεριέχεται μία λεπτομερής αναφορά και ανάλυση, στον τρόπο με τον οποίο λειτουργούσε ο συγκεκριμένος νόμος. Παρακάτω, παρατίθεται ένα χαρακτηριστικό χωρίο:

- *Οποιοδήποτε ταξίδι με πλοίο, ήταν επικίνδυνο και περιπετειώδες εκείνη την εποχή. Ειδικότερα, στην περιοχή της Μεσογείου, η οποία ακόμη και σήμερα είναι γνωστή για τις μεγάλες καταιγίδες και θαλασσοταραχές, που εκδηλώνονται στα νερά της, τα ναυάγια αποτελούσαν πολύ συχνό φαινόμενο.*
- *Ορισμένες φορές, ο καπετάνιος του πλοίου είχε τη δυνατότητα να σώσει το μεγαλύτερο μέρος του εμπορεύματος και φυσικά το ίδιο το πλοίο από το ναυάγιο, ρίχνοντας στην θάλασσα εμπορεύματα, μειώνοντας έτσι το βάρος του. Βεβαίως, σε ορισμένες εξαιρετικά κρίσιμες καταστάσεις, δεν υπήρχε η πολυτέλεια του χρόνου, με αποτέλεσμα να αφαιρείται από το πλοίο ό, τι είχε το μεγαλύτερο βάρος, ανεξαρτήτως αξίας.*
- *Φυσικά, σ' αυτές τις περιπτώσεις, ο ιδιοκτήτης των απωλεσθέντων εμπορευμάτων, αποζημιωνόταν από το σύνολο των υπολοίπων, των οποίων τα εμπορεύματα είχαν διασωθεί εξ' αιτίας της απώλειάς του αυτής.*
- *Προφανώς, στην περίπτωση που το κέρδος ήταν κοινό, οι όποιες επιδιορθώσεις ή πιθανές απώλειες των εξαρτημάτων του πλοίου, καλύπτονταν εξ' ίσου από όλους.*

¹⁴ Βλ. **N. M. Πουλαντζά, Το Δίκαιο της Θάλασσας**, Πειραιάς, 1998, σελ. 27-29.

¹⁵ Βλ. **Βασιλικά**, κατά την έκδοση στη Λειψία του **G. E. Heimbach**, με συμπλήρωμα του **Z. Lingenthal** και των **E. Ferrini** και **J. Mercati**, Τόμος πέμπτος, Βιβλίων 53, Τίτλος Η': "Τα Κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ' εκλογήν", "Νόμος Ροδίων Ναυτικός, Κατ' Εκλογήν, έκτου ιδ' βιβλίου των διγέστων", Επιμέλεια **Ιωάννου Δ. Ζέπου**. Αθήνα, 1900, σελ. 4145: *“Εάν εισέλθη επιβάτης εν πλοίω και έχη χρυσίον, παρατιθέσθω αυτό τω ναυκλήρω ει δε, μη παραθέμενον είπε ότι χρυσίον απώλεσα ή αργύριον, άκυρα είτω επί των ναυκλήρων ο ου παρέθετο”*.

¹⁶ Βλ. **Βασιλικά**, κατά την έκδοση στη Λειψία του **G. E. Heimbach**, με συμπλήρωμα του **Z. Lingenthal** και των **E. Ferrini** και **J. Mercati**, Τόμος πέμπτος, Βιβλίων 53, Τίτλος Γ': "Περί ναυαγίου και αρπαγής και αποβολής και συνεισφοράς." σελ. 4138-4141. Βλ. επίσης **J. Toutain, L' économie antique**, 1927, σελ. 201 και επόμενα. **Pardessus**, Τόμος Ι, σελ. 41. **Contra, J. Dauviller** "Le Droit maritime Phénicien," **Revue internationale des droits de l' antiquité**, Βρυξέλλες, 1959, σελ. 33.

¹⁷ Βλ. **Pardessus**, Τόμος Ι, σελ. 37.

- Εκείνοι, των οποίων τα εμπορεύματα χάθηκαν στην θαλασσοταραχή, είχαν το δικαίωμα να μηνύσουν τον πλοιοκτήτη και να απαιτήσουν αποζημίωση για τις απώλειές τους. Η αποζημίωση, ισούταν με την αξία των απωλεσθέντων εμπορευμάτων, μειωμένη κατά το μερίδιο της κοινής συνεισφοράς που αντιστοιχούσε στον καθένα. Από την άλλη, ο πλοιοκτήτης είχε το δικαίωμα να μηνύσει τους υπόλοιπους, των οποίων το εμπόρευμα σώθηκε και να απαιτήσει το μερίδιο της κοινής συνεισφοράς τους (*pro rata*).
- Ο Ροδιακός Νόμος, εξελίχθηκε σταδιακά στην επίσημη νομοθεσία, με βάση την οποία συνάπτονταν όλες οι συμφωνίες και οι συμβάσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές της εποχής.
- Ακόμη, ο Ροδιακός Νόμος όριζε, ότι σε περίπτωση πειρατείας κάποιου πλοίου, έπρεπε να χρησιμοποιηθεί μέρος του εμπορεύματος που μετέφερε, ως λύτρα για την επανάκτησή του.

1.3 Το Ναυτικό Δίκαιο επί Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας

Οι Ρωμαίοι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, δεν παρουσίαζαν ιδιαίτερη ενασχόληση με την θάλασσα, καθώς όλη η δύναμη της ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας συγκεντρωνόταν στις πανίσχυρες ρωμαϊκές Λεγεώνες. Αυτό είχε ως άμεση συνέπεια, το θαλάσσιο εμπόριο να βρίσκεται ακόμη στα χέρια των Ελλήνων¹⁸ κατά κύριο λόγο και δευτερευόντως σε αυτά των Καρχηδονίων, ειδικά στην ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Μεσογείου. Η Ρόδος και η Κρήτη εξακολουθούσαν να αποτελούν σημαντικά κέντρα εμπορίου και μεταφοράς¹⁹.

Το 146 π. Χ., σημειώθηκε η οριστική νίκη των Ρωμαίων επί των Καρχηδονίων, με αποτέλεσμα η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία να γίνει η αδιαφιλονίκητη ναυτική δύναμη της εποχής, όχι όμως και η εμπορική. Η θαλάσσια έκταση στην οποία κυριαρχούσε, περιελάμβανε ολόκληρη τη Μεσόγειο Θάλασσα και εκτεινόταν μέχρι τα Στενά του Γιβραλτάρ και τις δυτικές ακτές της Αφρικής, ενώ στα βόρεια έφτανε μέχρι την Αγγλία.

Το **XIV** βιβλίο της ρωμαϊκής *'Digesta'*, το οποίο περιείχε όλες τις σχετικές με το Ναυτικό Δίκαιο νομολογίες, βασιζόταν αποκλειστικά στο τρίτο μέρος του Ροδιακού Νόμου²⁰ ή *'Lex Rhodia'* κατά τους Ρωμαίους. (Ο περίφημος Πανδέκτης ή *'Digesta'* στα Ρωμαϊκά, συντάχθηκε το 533 μ. Χ. από το βυζαντινό Αυτοκράτορα Ιουστινιανό και θεωρείται ο σημαντικότερος κώδικας ρωμαϊκού Δικαίου). Ο μοναδικός θεσμός Ναυτικού Δικαίου, γνησίως θεσπισμένος από Ρωμαίους, ήταν το Πραιτωρικό Διάταγμα, το οποίο ρύθμιζε το *'Receptum Nautarum'*. Ως *'Receptum Nautarum'*, ορίζεται η ευθύνη που έχει ο θαλάσσιος μεταφορέας, η οποία μάλιστα είναι πολύ μεγαλύτερη και αυστηρότερη από άλλους μεταφορείς, που δεσμεύοντο

¹⁸ Βλ. **J. B. Bury και Russel Meiggs, A History of Greece**, 4η έκδοση αναθεωρημένη, Λονδίνο, 1991, σελ. 186-193.

¹⁹ Βλ. **Holy Bible, New Testament**, 4η έκδοση, 1976, Toronto, Πράξεις Αποστόλων 27 και 28, σελ. 418-425.

²⁰ Βλ. **Pardessus, Collection de Lois Maritimes antérieures au XIIIe siècle**, 6 Τόμοι, 1828.

με ένα αρκετά απλούστερο συμβόλαιο μίσθωσης, ονομαζόμενο *Locatio conductio*²¹. Πέραν τούτου όμως, θεσμοί όπως αυτός της κοινής αβαρίας και του ναυτικού δανείου (στα ρωμαϊκά, *Foenus Nauticum*²²), σαφώς υιοθετήθηκαν από το Ναυτικό Κώδικα της Ρόδου.

“Είμαι πράγματι κύριος του κόσμου, αλλά ο Νόμος είναι ο κύριος της θάλασσας. Το θέμα αυτό πρέπει να αποφασιστεί βάσει του Νόμου των Ροδίων, εφόσον δεν είναι αντίθετος σε κάποιο νόμο μας”. Η προηγούμενη φράση ειπώθηκε από το Ρωμαίο Αυτοκράτορα Αντονίνο (138-161 μ. Χ.) και είναι χαρακτηριστική της επιρροής που ασκούσε επί ρωμαϊκής εποχής το Ναυτικό Δίκαιο²³ της Ρόδου.

1.4 Το Βυζαντινό Δίκαιο (το Πεντηκοστό Τρίτο Βιβλίο των Βασιλικών)

Η διαίρεση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, σε Ανατολική με πρωτεύουσα το Βυζάντιο και σε Δυτική με πρωτεύουσα τη Ρώμη, είχε ως αντίκτυπο τον προοδευτικό εξελληνισμό του ανατολικού τμήματος, το οποίο εν συνεχεία ονομάστηκε Βυζάντιο. Ο αρχαίος ελληνικός πολιτισμός και κατά συνέπεια η ελληνική ναυτική παράδοση, κληροδοτήθηκαν στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία, που με τη σειρά της, κατόρθωσε όχι μόνο να αφομοιώσει, αλλά και να αναπτύξει και να διευρύνει το Ναυτικό Δίκαιο.

Στα χρόνια του αυτοκράτορα Βασίλειου του Μακεδονομάχου (867-886), καθώς και σε αυτά του γιου και διαδόχου του στο βυζαντινό θρόνο, Λέοντα του Σοφού (886-912), αποδίδεται η συγγραφή του νομοθετικού έργου με τίτλο “Βασιλικά”, το οποίο ουσιαστικά αποτελούσε, μια εξελληνισμένη και σαφώς πιο προσιτή και προσβάσιμη νομικά μορφή, του παλαιότερου Κώδικα του Ιουστινιανού. Στο πεντηκοστό τρίτο (LIII)²⁴ Βιβλίο των Βασιλικών, το οποίο χωριζόταν σε επτά Τίτλους, είχαν καταχωρηθεί όλες οι ρυθμίσεις που αφορούσαν στο Ναυτικό Δίκαιο, οι οποίες μάλιστα είχαν προσαρμοστεί στις συνθήκες που επικρατούσαν τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο (“τα κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ’ εκλογήν”).

²¹ Βλ. Γ. Πετρόπουλου, *Ιστορία και Εισηγήσεις του Ρωμαϊκού Δικαίου*, 2η έκδ., Αθήνα, 1963, σελ. 958-959. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, 1966, σελ. 184 και επόμε. P. Huvelin, *Études d'histoire du droit commercial romain*, 1929, σελ. 196 και επόμε.

²² Βλ. Γ. Πετρόπουλου, *Ιστορία και Εισηγήσεις του Ρωμαϊκού Δικαίου*, 2η έκδ., Αθήνα, 1963, σελ. 900-902. Βλ. και René Rodière, *Traité General de droit maritime, Introduction*, Παρίσι 1976, σελ. 14.

²³ Βλ. E. F. Stevens, *Shipping Practice*, 8η έκδοση αναθ., 1962, σελ. 78 και επόμε. Βλ. επίσης J. B. Bury, *History of the Later Roman Empire from the Death of Theodosius I to the Death of Justinian (A.D. 395 to A.D. 565)*, 2η έκδοση, 2 Τόμοι (1923 ανατύπωση 1958), Berthold, Rubin, *Das Zeitalter Justinians*, Τόμος 1, 1960, J. W. Barker, *Justinian and the Later Roman Empire*, 1966.

²⁴ Βλ. Βασιλικά, κατά την έκδοση στη Λειψία του G. E. Heimbach, με συμπλήρωμα του Z. Lingenthal και των E. Ferrini και J. Mercati, Τόμος πέμπτος, Βιβλίων 53, Τίτλος Η': “Τα Κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ’ εκλογήν”, “Νόμος Ροδίων Ναυτικός, Κατ’ Εκλογήν, έκτου ιδ’ βιβλίου των διγέστων”, Επιμέλεια Ιωάννου Δ. Ζέπου. Αθήνα, 1900, σελ. 4133-4144. Στον τίτλο Α', της πρώτης παραγράφου του Βιβλίου 53 των Βασιλικών υπάρχει η διάταξη: “Τα ναυτικά, ήγουν τα κατά θάλασσαν τω ροδίω νόμω κρίνεται, εν οίς αυτώ μη έτερος εναντιούται νόμος.” Έτσι, σαν Τίτλος Η' του Βιβλίου, 53 των Βασιλικών παρατίθενται “Τα κεφάλαια του νόμου των Ροδίων κατ’ εκλογήν”, σελ. 4145-4150.

Μεταξύ αυτών των ρυθμίσεων, άξιες αναφοράς είναι οι διατάξεις που σχετίζονται με τους όρους της μεταφοράς επιβατών με πλοία:

- “θ’ Επιβάτου τόπος μήκος πήχεων τριών, πλάτος πήχεων μιας.”
- “ι’ Επιβάτης εν πλοίω ιχθύν μη τηγανιζέτω (και) ο ναύκληρος αυτώ μη συγχωρείτω.”
- “ιβ’ Επιβάτης εν πλοίω ύδωρ μέτρω λαμβανέτω.”
- “ιγ’ Γυναίκας εν πλοίω λαμβάνειν τόπον πήχεως μιας. Το δε παιδίον το (μη) τέλειον πήχεως το ήμισυ.”
- “ιδ’ Εάν εισέλθη επιβάτης εν πλοίω και έχη χρυσίων, παρατιθέσθω αυτό τω ναυκλήρω, ει δε, μη παραθέμενον, είπε ότι χρυσίον απώλεσα ή αργύριον, άκυρα είτω επί των ναυκλήρων ό ου παρέθετο.”

Όσον αφορά στην τελευταία διάταξη (ιδ’), χρήσιμη είναι η παραπομπή σε δύο σχετικά άρθρα του Ροδιακού Νόμου:

- “40. Εάν πλοίον συμβή ναυάγιον παθείν, και σωθή μέρος του γόμου (φορτίο) και πλοίου, εάν οι επιβάται βαστάζωσι μεθ’ εαυτόν χρυσίων ή αργύριον ή ολοσυρικά (ολομέταξα, γυαλιστερά υφάσματα), ή μαργαρίτας, ή τι των λίθων των πολυτίμων, του μεν χρυσίου το σωζόμενον δεκάτας παραχέτω, το δε αργύριον πέμπτας επιφερέτω, τα δε ολοσηρικά, εάν άβροχα σωθώσι δεκάτας επιφερέτωσαν, ως όμοια όντα τω χρυσίω, ει δε βραχώσιν, κουφιζέσθωσαν την υποτριβήν και την αποβροχήν, και ούτως εις συμβολήν ερχέτωσαν, οι δε μαργαρίται, καθώς εκτιμηθώσι, χρυσίου φορτίον τελείτωσαν την απώλειαν”.
- “41. Εάν πλέωμεν εν πλοίω επιβάται, και διαφθαρή ή απόλλυται το πλοίον, τα δε των επιβατών σωθή, επιφερέτωσαν οι επιβάται εις την απώλειαν του πλοίου, εάν δε επιβάται δύο και τρεις απολέσωσι το χρυσίον αυτών, ή τα είδη, από πάντων λαμβανέτωσαν κατά δύναμιν προς την απώλειαν, άμα τη συμβολή του πλοίου”.

Σημειώνεται, ότι την περίοδο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, δημιουργήθηκε μια συλλογή, γνωστή με τον τίτλο “Ναυτικό Δίκαιο των Ροδίων”, στην οποία περιλαμβάνονταν διάφορα έθιμα, κυρίως ναυτικά, που χρονολογούνται από τον τέταρτο μέχρι και τον ένατο αιώνα μ. Χ.. Η συλλογή αυτή, ήταν ιδιωτική, δεν είχε απολύτως καμία σχέση με το “Ναυτικό Κώδικα της Ρόδου” και ουδέποτε υιοθετήθηκε από την κυβέρνηση²⁵. Συγγραφείς της εποχής, προκειμένου να αποφευχθούν οποιεσδήποτε συγχύσεις με τον επίσημο “Ναυτικό Νόμο των Ροδίων”, την ονόμασαν “**Ψευτο-νόμο των Ροδίων**” ή ακόμη “**Ψευτο-Δίκαιο των Ροδίων**” (‘Pseudo jus navale rhodiorum’²⁶, στα ρωμαϊκά).

²⁵ Βλ. Ν. Μ. Πουланτζά, *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Πειραιάς, 1998, σελ. 27-29.

²⁶ Βλ. W. Ashburner, *The Rhodian Sea Law*, 1909. Βλ. και René Rodière, *Traité General de droit maritime, Introduction*, Παρίσι 1976, σελ. 16-17.

1.5 Ναυτικοί Κώδικες της Μεταβυζαντινής (Μεσαιωνικής) Περιόδου

Το τέλος της τέταρτης Σταυροφορίας και την πρώτη πώση της Κωνσταντινούπολης το 1204 μ. Χ., διαδέχτηκε ως φυσικό επακόλουθο, η παρακμή της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, με επιστέγασμα την κατάκτησή της από την Οθωμανική, το 1453 μ. Χ.. Άμεση συνέπεια των παραπάνω, ήταν η ανάδειξη νέων διεκδικητών του θαλάσσιου εμπορίου, όχι μόνο σε ολόκληρη την περιοχή της Μεσογείου, αλλά και στις ανατολικές ακτές του Ατλαντικού και στη Βόρεια Θάλασσα. Τα ισχυρότερα, μέχρι πρότινος, κέντρα του θαλάσσιου εμπορίου, άλλαξαν χέρια ή και μετατοπίστηκαν δυτικότερα, ενώ νέες ναυτικές δυνάμεις και παράκτιες μητροπόλεις, έκαναν την εμφάνισή τους στον ευρωπαϊκό χάρτη, με αποτέλεσμα την εμφάνιση καινούριων ναυτικών νόμων και κωδίκων.

Οι νέοι αυτοί κώδικες και νόμοι, αναμιγνυόμενοι με: α) τα ελληνικά ναυτικά έθιμα της ανατολικής Μεσογείου, β) το “Ναυτικό Νόμο των Ροδίων”, γ) τα διάφορα τοπικά ναυτικά έθιμα και επηρεασμένοι από τα νεοσύστατα δικαστήρια των *Ιεροσολύμων (Assises)*, κυοφόρησαν πλειάδα νομοθετικών συγγραμμάτων σε ολόκληρη τη μεσαιωνική Ευρώπη.

Τα σημαντικότερα από αυτά τα νομοθετήματα και πιο συγκεκριμένα εκείνα με τη μεγαλύτερη επιρροή, διάρκεια και απήχηση, παρατίθενται με χρονολογική σειρά, συνοπτικά παρακάτω:

- Στις αρχές του δωδέκατου αιώνα (1135-1137 μ. Χ.), στην πόλη Amalfi της νοτιοδυτικής Ιταλίας, συντάχθηκε μία σημαντική νομοθετική συλλογή, με την ονομασία “**Tabula**” ή “**Tavole Amalfitane**”²⁷, η οποία μάλιστα αναγνωριζόταν επίσημα σε αρκετές περιοχές της Μεσογείου έως και το 1570 μ. Χ.
- Στα τέλη του δωδέκατου αιώνα και πιο συγκεκριμένα το 1160 μ. Χ., συντάχθηκε το Δίκαιο του νησιού Oléron, στις δυτικές ακτές της Γαλλίας, στον Ατλαντικό Ωκεανό, με την ονομασία “**Rôles d’Oléron**”²⁸. Το έργο αυτό, αποτελείτο από σαράντα επτά άρθρα, τα οποία μάλιστα είχαν εφαρμοστεί σε τριάντα εθνικές υποθέσεις, από το 1171 μέχρι και το 1187 μ. Χ.. Σημειώνεται, ότι ξένοι συγγραφείς, απέδειξαν την ομοιότητα των “**Rôles d’Oléron**” με το Ναυτικό Δίκαιο που ίσχυε στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία²⁹. Ακόμη, η ομοιότητά τους με τα βιβλία **XIV** και **XV** της **Digesta**, αλλά και με το **LIII** βιβλίο των **Βασιλικών**, όπως επίσης και με τον “**Ψευτο-Νόμο των Ροδίων**” είναι εμφανής και άκρως σημαντική.
- Το δωδέκατο και το δέκατο τρίτο αιώνα, στις δυτικές ακτές της Ιταλίας, στις νότιες ακτές της Γαλλίας και κατά κύριο λόγο στις ανατολικές ακτές της Ισπανίας, έβρισκε ευρέως εφαρμογή, ένα νομοθετικό έργο, το οποίο έπαιξε μείζονα ρόλο

²⁷ Βλ. **George R. Ripert, Droit maritime**, 4η έκδοση, Τόμος I. 1950, κεφ. 89. **Arthur D. Desjardins, Traité de droit commercial maritime**, 8 τόμοι, 1878-1888. **P. Bonfante, Lezioni del storia del commercio**, 1925 I, σελ. 169 και επόμενα. **L.A. Senigallia, Tabula de Amalfi**, Νεάπολη, 1934. **D. Gaeta, Le Fonti del diritto della navigazione**, Μιλάνο, 1965, σελ.75.

²⁸ Βλ. **T. Kiesselbach, Der Ursprung des Rôles d’ Oléron**.

²⁹ Βλ. **Pardessus, Collection de Lois Maritimes antérieurs au XIIIe siècle**, Τόμος I, σελ. 288-303, και **Arthur D. Desjardins, Traité de droit commercial maritime**, 8 τόμοι, 1878-1888, σελ. 30-34.

στη μετεξέλιξη του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου³⁰, όπως υποστηρίζουν διάφοροι συγγραφείς. Το ονομαζόμενο ως “**Consolato del Mar**”³¹ ή “**Consulat de la Mer**”, αποτελούσε μια συλλογή ναυτικών εθίμων της δυτικής Μεσογείου, η οποία κωδικοποιήθηκε στην πόλη της Βαρκελώνης το 1272 μ. Χ.. Διαιρεμένο σε σαράντα δύο κεφάλαια και αποτελούμενο από 294 άρθρα συνολικά, κρίνεται ως πλήρες για την εποχή, παρά τις όποιες σημαντικές παραλείψεις του, σε φλέγοντα ζητήματα, όπως αυτό της ναυτικής ασφάλειας.

- Στα μέσα του δεκάτου τέταρτου αιώνα, ορισμένες εμπορικές, γερμανικές πόλεις συνασπίστηκαν, με σκοπό τον έλεγχο του εμπορίου, τη διασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και την απαλλαγή από τελωνιακούς δασμούς, στη Βαλτική και τη Βόρεια Θάλασσα. Έτσι, το 1358 μ. Χ. δημιουργήθηκε η “*Τευτονική Χάνσα*” ή “*Χανσεατική Ένωση*” ή “*Ligue*”, με πρώτη πρωτεύουσα το Wisby του νησιού Gotland, στα νότια της Στοκχόλμης. Στις αρχές του δέκατου πέμπτου αιώνα, συγγράφονται οι “**νόμοι του Wisby**”, οι οποίοι ακόμη και σήμερα αποτελούν σημείο αναφοράς, σε υποθέσεις Ναυτικού Δικαίου στα αμερικανικά Δικαστήρια.
- Στη συνέχεια και προς τα μέσα του δέκατου πέμπτου αιώνα, η “*Χανσεατική Ένωση*”, με νέα πρωτεύουσα το μεγάλο λιμάνι του Αμβούργου και εμπορικό κέντρο το Λύμπεκ, όπου και συνέρχονταν οι συνελεύσεις της, επεκτάθηκε ακόμη και σε περιοχές της σημερινής Ολλανδίας και του Βελγίου, με αποτέλεσμα να φτάσει τις ενενήντα πόλεις-μέλη. Την χρυσή αυτή περίοδο της Ένωσης, άρχισαν να ισχύουν τα “**Διατάγματα της Χάνσα**”³² ή “**Les Reces de la Hanse**”. Το πρώτο από τα εν λόγω διατάγματα, έκανε την εμφάνισή του το 1369 μ. Χ., ενώ το τελευταίο και σπουδαιότερο το 1614 μ. Χ.. Οι δικαστές και οι αρχές της Ένωσης, σε περιπτώσεις διαφορών και απαιτήσεων σχετικών με τη ναυσιπλοΐα και το θαλάσσιο εμπόριο, λάμβαναν τις αποφάσεις τους μέσω των νομοθετικών αυτών διαταγμάτων³³, τα οποία πήγαζαν από τις διάφορες εξουσίες και τα ποικίλα ναυτικά έθιμα των πόλεων-μελών.
- Στα τέλη του δέκατου έκτου αιώνα, στη γαλλική πόλη Rouen, ένα νομοθετικό σύγγραμμα πραγματεύεται για πρώτη φορά, το σημαντικότερο ζήτημα της ναυτικής ασφάλειας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και της Βόρειας Θάλασσας³⁴. Επομένως, πρόκειται για ένα έργο μεγάλης θεωρητικής και ιστορικής αξίας, το οποίο συνηθίζεται να αποκαλείται “**Οδηγός της Θάλασσας**” ή “**Le Guidon de la Mer**”. Αξίζει να σημειωθεί, ότι ο τίτλος του έργου αυτού σε ελεύθερη μετάφραση ήταν: “*Οδηγός χρήσιμος και αναγκαίος, για όλους αυτούς που εμπορεύονται και που ταξιδεύουν στην θάλασσα.*”
- Ολοκληρώνοντας την παράθεση των σημαντικότερων νομοθετικών συγγραμμάτων, αυτής της μακράς και συνάμα κρίσιμης περιόδου για τη σύγχρονη Ευρώπη, άξιο αναφοράς είναι το ακόλουθο έργο. Το 1681 μ. Χ., ο Υπουργός των

³⁰ Βλ. **Encyclopaedia Britannica (Macropaedia)**, Τόμος 28, σελ. 871.

³¹ Βλ. **Valls I. Taverner, Consulat de mar**, 3 Τόμοι, Βαρκελώνη, 1930-33.

³² Βλ. **Worms, Histoire commerciale de la ligue Hanséatique**, 1864.

³³ Η πλήρης συλλογή των “*Διαταγμάτων της Χάνσα*” ευρίσκεται στη συλλογή **Hanserecesse**, 1η μέχρι 3η σειρά, 24 Τόμοι 1870-1913 και 4η σειρά, 1941 και επόμενα.

³⁴ Βλ. **Pardessus, Collection de Lois Maritimes antérieures au XIIIe siècle**, Τόμος II, σελ. 372 και επόμενα.

Οικονομικών του βασιλιά Λουδοβίκου του 14ου, ονόματι Colbert, συνέταξε το περίφημο “**Διάταγμα**” ή “**Ordonnance**”, το οποίο περιείχε πλήθος προοδευτικών διατάξεων, σχετικών με το Ναυτικό Δίκαιο και το Δίκαιο της Θάλασσας³⁵.

1.6 Ενοποίηση και Κωδικοποίηση του Σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου

Στα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα, παρατηρούνται σε διεθνές επίπεδο, οι πρώτες οργανωμένες απόπειρες ενοποίησης και κωδικοποίησης του σύγχρονου Ναυτικού Δικαίου³⁶. Πρωτεργάτης αυτής της προσπάθειας, η **Ένωση Διεθνούς Δικαίου (International Law Association, ILA)**, η οποία συστάθηκε το 1873 στις Βρυξέλλες και εδρεύει σήμερα στο Λονδίνο. Ακολούθως, το 1897 ιδρύθηκε επίσημα στις Βρυξέλλες, ο παλαιότερος διεθνής ναυτικός οργανισμός, με την ονομασία “**Comité Maritime International**” (**Διεθνής Ναυτική Επιτροπή**). Παρότι η εμφάνιση αυτού του οργανισμού συνέβη μεταγενέστερα από ότι αυτή του **ILA**, ήταν ουσιαστικά ο πρώτος που ασχολείτο αποκλειστικά με το Ναυτικό Δίκαιο. Δημιουργήθηκε, από μία ομάδα Βέλγων οικονομολόγων, εμπόρων και πολιτικών, με σκοπό να προτείνουν στα μέλη του **ILA**, την εξ’ ολοκλήρου κωδικοποίηση του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου. Οι δύο αυτές οργανώσεις, κατόρθωσαν να επιτύχουν σε πολλά θέματα, την ενοποίηση των κανόνων του Ναυτικού Δικαίου.

Το 1890, συντάχθηκαν οι Κανόνες της Υόρκης-Αμβέρσας (York-Antwerp Rules), οι οποίοι αποτελούσαν ένα σύνολο διεθνώς αποδεκτών κανόνων, σχετικών με τη γενική εφαρμογή του Δικαίου στην θάλασσα. Ειδικότερα, πραγματεύονταν την εφαρμογή της γενικής αβαρίας³⁷. Οι κανόνες αυτοί, αναθεωρήθηκαν και εμπλουτίστηκαν σε επόμενες συνεδριάσεις (1924, 1994, 2004).

Ακόμη, το 1924, νομοθετήθηκαν οι **Κανόνες της Χάγης (Hague Rules)**, οι οποίοι αφορούσαν κυρίως στις απαλλακτικές ρήτρες των φορτωτικών. Αντικατόπριζαν, την πρώτη προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας, ώστε να βρεθεί μια λειτουργική και ομοιόμορφη λύση, για την αντιμετώπιση του τακτικού προβλήματος των πλοιοκτητών, σχετικά με την αποκλειστική τους ευθύνη για την όποια απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων που μετέφεραν. Στόχος ήταν, να θεσπιστεί μια ελάχιστη υποχρεωτική ευθύνη των μεταφορέων, η οποία βέβαια θα μπορούσε να παρεκκλίνει ανάλογα με την περίπτωση. Σύμφωνα με τους **Κανόνες της Χάγης** λοιπόν, ο φορτωτής αναλαμβάνει το κόστος της απώλειας ή της καταστροφής των εμπορευμάτων, εάν δεν μπορεί να αποδείξει ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοιο ή ελλιπώς επανδρωμένο ή ανίκανο για την ασφαλή μεταφορά και διατήρηση του φορτίου. Δηλαδή, ο μεταφορέας μπορεί να αποφύγει την ευθύνη για τους κινδύνους που απορρέουν από τα ανθρώπινα λάθη, εφόσον επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια και το πλοίο είναι σωστά επανδρωμένο και αξιόπλοιο. Οι διατάξεις αυτές, έχουν συχνά αποτελέσει αντικείμενο συζητήσεων, ως προς το αν παρέχουν την κατάλληλη ισορροπία στον καταμερισμό της ευθύνης. Παρά το γεγονός αυτό όμως, οι **Κανόνες της Χάγης**, αποτελούν τη βάση της εθνικής νομοθεσίας στην

³⁵ Βλ. René Rodière, *Traité General de droit maritime, Introduction*, Παρίσι 1976, σελ. 35-37.

³⁶ Βλ. Νικολάου Α. Δελούκα, *Ναυτικόν Δίκαιον*, 2η έκδοση, Αθήνα, 1979, σελ. 47-57. και Νικολάου Μ. Πουλαντζά, *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Πειραιάς, 1998, σελ. 24

³⁷ Βλ. Νικολάου Α. Δελούκα, *Ναυτικόν Δίκαιον*, 2η έκδοση, Αθήνα, 1979, σελ. 47-57. και Νικολάου Μ. Πουλαντζά, *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Πειραιάς, 1998, σελ. 33.

πλειονότητα των σημαντικότερων εμπορικών κρατών του κόσμου και κατά πάσα πιθανότητα καλύπτουν πάνω από το ενενήντα τοις εκατό του παγκοσμίου εμπορίου. Έχουν ενημερωθεί από δύο πρωτόκολλα, κανένα εκ των οποίων δεν αναθεώρησε τις βασικές διατάξεις περί ευθύνης, οι οποίες παραμένουν αμετάβλητες.

Ο **Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.)** και πιο συγκεκριμένα δύο όργανά του, η **Επιτροπή για το Διεθνές Δίκαιο του Εμπορίου (UNCITRAL)** καθώς επίσης και η **Επιτροπή για το Διεθνές Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)**, συνέβαλαν σημαντικά και εν τέλει πέτυχαν την ενοποίηση και την κωδικοποίηση αρκετών διατάξεων Ναυτικού Δικαίου. Στη **Σύμβαση του Αμβούργου** (31 Μαρτίου του 1978), αναγνωρίστηκε επισήμως η επιθυμία, να καθοριστούν ορισμένοι κανόνες σχετικοί με τη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Η σύμβαση αυτή, η οποία τέθηκε εν τέλει σε ισχύ το 1992³⁸, χωριζόταν σε επτά μέρη και περιείχε τριάντα τέσσερα άρθρα, σχετικά με την ενοποίηση του δικαίου της φορτωτικής.

Ακολούθησαν πολλές διεθνείς συμβάσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων ήταν υπό την αιγίδα του **Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)**³⁹ και αφορούσαν κυρίως θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από τη μόλυνση από διαφόρων ειδών πλοία (πετρελαιοφόρα και πλοία μεταφοράς πυρηνικών όπλων⁴⁰). Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη-μέλη, στα πλαίσια του **ΙΜΟ**, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας **SOLAS** (*Safety Of Life At Sea*) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία (**MARPOL, Maritime Pollution**), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978.

Το “**Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο**” (**Chambre International de Commerce**), το οποίο ιδρύθηκε στο Παρίσι το 1919, με σκοπό την προώθηση του εμπορίου και των επενδύσεων, κατέβαλε αξιοπρόσεκτες προσπάθειες για την κωδικοποίηση των **Ναυτικών Συνηθειών και των Γενικών Όρων Συναλλαγών**, σχετικά με τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων. Οι προσπάθειες αυτές, είχαν ως αποτέλεσμα την θέσπιση των “**Διεθνών Κανόνων για τη Μετάφραση των Εμπορικών Όρων**” (**Incoterms**), που αφορούν: α) στην κατανομή των ευθυνών για το εμπόρευμα (**RISKS**) και β) στις δαπάνες (**COSTS**) που προκύπτουν κατά την μετακίνηση του εμπορεύματος της συναλλαγής, από την αποθήκη του εξαγωγέα μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί.

³⁸ Βλ. **International Conventions on Maritime Law, Texts, ΙΜΟ**, Λονδίνο, 1987, σελ. 342-482.

³⁹ Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ, International Maritime Organization), είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός στα πλαίσια του ΟΗΕ, με αντικείμενο την θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία και την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία. Επιπλέον, είναι αρμόδιος για νομικά θέματα που αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης. Ο ΙΜΟ συστάθηκε με τη διεθνή σύμβαση, που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ στη Γενεύη το 1948, και αριθμεί σήμερα 163 Κράτη-Μέλη. Η Γενική Συνέλευση του ΙΜΟ συνέρχεται κάθε δύο χρόνια στην έδρα του οργανισμού στο Λονδίνο, ενώ το Συμβούλιο αποτελείται από 40 εκλεγμένα κράτη-μέλη, χωρισμένα σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α' αποτελείται από τα 10 κράτη-μέλη με το μεγαλύτερο μέγεθος εμπορικού στόλου, η κατηγορία Β' από 10 κράτη-μέλη με μεγάλο όγκο μεταφερομένων φορτίων στις διεθνείς εμπορικές ναυτιλιακές μεταφορές, ενώ η κατηγορία Γ' αποτελείται από τα υπόλοιπα 20 μέλη του Συμβουλίου και περιλαμβάνει χώρες που προσπαθούν να διεισδύσουν στο τομέα των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών. Η χώρα μας, με τη σημαντικότερη παρουσία της στον τομέα της διεθνούς ναυτιλίας, εκλέγεται εδώ και δεκαετίες σταθερά ως μέλος του Συμβουλίου και μάλιστα στην κατηγορία Α'.

⁴⁰ Βλ. **International Conventions on Maritime Law, Texts, ΙΜΟ**, Λονδίνο, 1987, σελ. 192-338.

Οι όροι αυτοί, είναι απαραίτητοι για την ταχύτητα των συναλλαγών και την εναρμόνιση των διαφόρων συνηθειών και νομοθεσιών και ομαδοποιούνται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες:

α) Όρος όπου ο πωλητής θέτει τα εμπορεύματα στη διάθεση του αγοραστή στις εγκαταστάσεις του πωλητή (όρος 'E'):

EXW=Ex Works=εκ του εργοταξίου (..... κατονομαζόμενος τόπος).

β) Όροι όπου ο πωλητής καλείται να παραδώσει τα εμπορεύματα στο μεταφορέα που θα του υποδείξει ο αγοραστής (οι όροι 'F'):

FCA=Free Carrier=ελεύθερο στον μεταφορέα (..... κατονομαζόμενος τόπος).

FAS=Free Alongside Ship=ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου (..... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης).

FOB=Free On Board= ελεύθερο επί του πλοίου (..... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης).

γ) Όροι όπου ο πωλητής υποχρεώνεται να συνάψει σύμβαση μεταφοράς, αλλά χωρίς να αναλαμβάνει τον κίνδυνο της απώλειας ή της ζημιάς των εμπορευμάτων ή των πρόσθετων εξόδων που ενδέχεται να ανακύψουν μετά τη φόρτωση και αποστολή των εμπορευμάτων (όροι 'C'):

CFR=Cost And Freight=αξία και ναύλος (..... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού).

CIF=Cost, Insurance and Freight=αξία, ασφάλεια και ναύλος (..... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού).

CPT=Carriage Paid To=μεταφορά πληρωμένη μέχρι (..... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού).

CIP=Carriage And Insurance Paid To=μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι (..... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού).

δ) Όροι όπου ο πωλητής αναλαμβάνει το απαιτούμενο κόστος και τους κινδύνους για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στη χώρα προορισμού (όροι 'D'):

DES=Delivered Ex Ship=παραδοτέο εκ του πλοίου (..... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού).

DEQ=Delivered Ex Quay (Duty Paid)=παραδοτέο εκ της προκυμαίας, δασμός πληρωμένος (..... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού).

DDU=Delivered Duty Unpaid=παραδοτέο, δασμός απλήρωτος (..... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού).

DDP=Delivered Duty Paid=παραδοτέο, δασμός πληρωμένος (..... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού).

Έτσι, κατόπιν των προσπαθειών του “Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου” (1953, 1980, 1991), οι παραπάνω όροι έχουν σε όλες τις χώρες του κόσμου την ίδια έννοια.

Ακόμη, αξιοσημείωτα είναι ορισμένα νομοθετικά μέτρα, που θέσπισε η Ευρωπαϊκή Ένωση για τα (δεκαπέντε τότε) μέλη της⁴¹ :

- **Ο Κανονισμός 3577 / 92**, για την ελευθερία των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών⁴².
- **Η Κοινοτική Οδηγία 95/21/ΕΚ**, της 19ης Ιουνίου του 1995⁴³, για τον έλεγχο των πλοίων από τρίτες χώρες, μέσα στα χωρικά ύδατα των κρατών-μελών. Επίσης, στην Κοινοτική αυτή Οδηγία προβλέπεται και η τήρηση από τις αρχές των κρατών-μελών της Ε. Ε. και “μαύρης λίστας” των πλοίων που δεν πληρούν τους όρους της Οδηγίας αυτής της Ε. Ε., καθώς και των ονομάτων των ιδιοκτητών τους και της σημαίας που φέρουν.

1.7 Το Σύγχρονο Ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο

Στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα και ενώ η Ελλάδα βρισκόταν ακόμη υπό τον τουρκικό ζυγό, οι Έλληνες ναυτικοί έκαναν χρήση του **γαλλικού Εμπορικού Κώδικα** (“*Code de Commerce*”). Η Α΄ Εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1.1.1822), που είχε ως αποτέλεσμα το πρώτο επαναστατικό σύνταγμα, τον αναγνώρισε και του προσέδωσε νομική ισχύ (*Άρθρο 98: "διά δε τα εμπορικά, ο εμπορικός της Γαλλίας Κώδηξ μόνος ισχύει εις την Ελλάδα"*). Εν συνεχεία και η Β΄ Εθνοσυνέλευση (1823), του Άστρους Κυνουρίας και η Γ΄ Εθνοσυνέλευση της Τροιζήνας (1827) επικύρωσαν την εφαρμογή του. Ο περίφημος αυτός Κώδικας, συντάχθηκε το 1807⁴⁴, με προσωπική επιμέλεια του Μεγάλου Ναπολέοντα και εισάχθηκε αυτούσιος, με την

⁴¹ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 3: *Το 1982, πολλά ευρωπαϊκά κράτη, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται και όλα σχεδόν τα κράτη-μέλη της Ε. Ε., υπέγραψαν στο Παρίσι ένα Υπόμνημα Συμφωνίας (Paris Memorandum Of Understanding ή MOU) για τον έλεγχο των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια των χωρών αυτών. Παρόλο ότι δημιουργήθηκε και μια Επιτροπή σαν εκτελεστικό όργανο της Συμφωνίας αυτής (Port State Control Committee) και παρόλο ότι 15.000 περίπου επιθεωρήσεις πλοίων γίνονται κάθε έτος στα ευρωπαϊκά λιμάνια (που είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση αναχώρησης ή και κράτηση 4.500 πλοίων λόγω της μη ύπαρξης των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας, κ.λ.π.), δεν έχουν ακόμα καθιερωθεί - κοινώς αποδεκτά από όλα τα κράτη - αντικειμενικά κριτήρια ελέγχου πλοίων άλλων κρατών. Βλ. πάντως την Οδηγία 97 / 58 ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την οποία τροποποιήθηκε η Οδηγία 94 / 57 ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και των συναφών δραστηριοτήτων των ναυτικών αρχών. Όπως είναι ήδη γνωστό, σημαντικά προβλήματα για την ελληνική ναυτιλία έχει δημιουργήσει και ο αμερικανικός νόμος περί ρυπάνσεως από πετρέλαιο (O.P.A. 90), ενώ περαιτέρω προβλήματα αναμένεται να ανακύψουν από την εφαρμογή από την αμερικανική Ακτοφυλακή, του νέου Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ISM CODE).*

⁴² Βλ. **Νικολάου Μ. Πουλαντζά, “Και η Ναυτιλία μας στο Στόχαστρο της Ε. Ε.”, Οικονομικός Ταχυδρόμος**, 26 Μαΐου 1994. Του ίδιου, “**Η Κατάργηση του Προνομίου της Ακτοπλοΐας (CABOTAGE) στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ελληνική Ναυτιλία.**” **Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου**, Μάιος-Ιούνιος 1995, σελ. 193 και επόμε.

⁴³ Βλ. “*Council Directive 95 / 21 / EC of 19 June 1995 Concerning the Enforcement in Respect of Shipping Using Community Ports and Sailing in the Waters Under the Jurisdiction of the Member States, of International Standards for Ship Safety, Pollution Prevention and Shipboard Living and Working Conditions (Port State Control).*”

⁴⁴ Βλ. **Α. Ν. Τσιριντάνη, Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου**, Τεύχος Α΄, 4η έκδ, 1955, σελ. 27 και επόμε.

επί λέξει μετάφρασή του στη χώρα μας. Στο δεύτερό του βιβλίο, περιελάμβανε το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, με αποτέλεσμα και αυτό να αποκτήσει ισχύ, να αναγνωριστεί επίσημα και να αποτελέσει το Ναυτικό Δίκαιο της Ελλάδος.

Ο πρώτος Κυβερνήτης του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, Ιωάννης Καποδίστριας, με το ψήφισμα της 15ης Δεκεμβρίου του 1828, όρισε ότι τα ελληνικά δικαστήρια, θα ακολουθούν το γαλλικό Εμπορικό Κώδικα. Το ψήφισμα αυτό, παρέμεινε σε ισχύ για λίγα χρόνια, αφού στις 19 Απριλίου του 1835, αντικαταστάθηκε κατόπιν Διατάγματος με το “Εμπορικό Δίκαιο”, του Βασιλιά Όθωνα. Με το ψήφισμα του Ιωάννη Καποδίστρια, καθώς και με το Διάταγμα του Βασιλιά Όθωνα, το οποίο ελάμβανε ελάχιστα υπόψιν του το γαλλικό Δίκαιο, περιορίστηκε η ισχύ του Γαλλικού Εμπορικού Κώδικα στα τρία πρώτα βιβλία (Σε αντικατάσταση του τέταρτου βιβλίου εκδόθηκε το Διάταγμα για την “αρμοδιότητα των εμποροδικείων”, το οποίο μετά από διάφορες τροποποιήσεις, εξακολουθεί να ισχύει μέχρι και σήμερα).

Με το εν λόγω Διάταγμα, θεσπίστηκε ο πρώτος ελληνικός “**Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας**”, μέσω των διατάξεων του οποίου ρυθμίστηκαν ποικίλα σημαντικά ζητήματα τα οποία σχετίζοντο με πλοία. Ο Κώδικας αυτός, αποτελούσε ουσιαστικά μια επανάληψη των διατάξεων⁴⁵ που ίσχυαν σε αυτόν τον τομέα του Δικαίου στη Βαυαρία, αλλά και στη Γερμανία εν γένει, βάσει της Κοινής Γερμανικής Δικονομίας. Συντάχθηκε στη γερμανική γλώσσα, από το διακεκριμένο Βαυαρό νομομαθή **Γεώργιο von Maurer**, ο οποίος ήταν μέλος της τριμελούς επιτροπής της αντιβασιλείας, μέχρι την ενηλικίωση του Βαυαρού πρίγκιπα Όθωνα, του πρώτου Βασιλιά της Ελλάδας μετά την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό. Ο ανωτέρω Γερμανός νομομαθής, είχε λάβει στα υπόψιν του, μόνο σε ένα πολύ μικρό βαθμό το γαλλικό Δίκαιο. Αξίζει να αναφερθεί, ότι σε περίπτωση αμφιβολίας μεταξύ των δύο κειμένων, σχετικά με την ακριβή έννοια μιας διάταξης, το γερμανικό κείμενο υπερίσχυε του ελληνικού κειμένου, αφού ήταν το πρωτότυπο. Βέβαια, με την πάροδο των χρόνων, πολλές από τις διατάξεις αυτές συμπληρώθηκαν ή και τροποποιήθηκαν από νεότερους νόμους.

Στις αρχές του εικοστού αιώνα, ο Ελευθέριος Βενιζέλος, με τη νομοθετική του μεταρρύθμιση, αντικατέστησε το δίκαιο που ίσχυε στην Ελλάδα μέχρι πρότινος. Βασιζόμενος στο γερμανικό δίκαιο, στον ιταλικό Εμπορικό Κώδικα του 1822 και στο βελγικό νόμο του 1908, συνέταξε **το νόμο ΓΨΙΖ΄ του 1910**, ο οποίος είχε ισχύ για μισό σχεδόν αιώνα. Το 1946, ο **Αστικός Κώδικας** εισήχθη και άρχισε να εφαρμόζεται στην Ελλάδα και το 1948 οι Υπουργοί Δικαιοσύνης και Εμπορικής Ναυτιλίας σύστησαν μια επιτροπή με σκοπό τη δημιουργία ενός νέου κώδικα Ναυτικού Δικαίου. Την 1η Σεπτεμβρίου του 1958, ο **Νόμος 3816** επικύρωσε τον **Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** (ΚΙΝΔ). Επιπροσθέτως, στον Αστικό Κώδικα του 1946, καθώς και στον **Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου** (ΚΔΝΔ, **Ν. Δ. 187 / 73**), όπως επίσης και σε νεότερους ελληνικούς νόμους, εμπεριέχονται διατάξεις Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Το 1971, ορίστηκε μια Επιτροπή Αναθεώρησης, με σκοπό τη σύνταξη του νέου ελληνικού “**Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας**” (**Νομοθετικό Διάταγμα, υπ’ αριθμ. 958 του 1971**). Η Επιτροπή αυτή, προκειμένου να αναθεωρήσει τον παλαιότερο Κώδικα, ουσιαστικά βασίστηκε στο σύστημα που ίσχυε σε εκείνον, με αποτέλεσμα ακόμη και ο σύγχρονος, να είναι επηρεασμένος από τους γερμανικούς νόμους περί πολιτικής δικονομίας. Αυτή η γερμανική επιρροή στο ελληνικό σύστημα πολιτικής δικονομίας, είχε ως αποτέλεσμα μία βραδύτερη απονομή της δικαιοσύνης σε αστικές υποθέσεις στην Ελλάδα, σε σχέση με τις αντίστοιχες υποθέσεις στη Γερμανία και τις Αγγλο-Σαξονικές χώρες. Αυτό οφείλεται, κατά κάποιο τρόπο, στην

⁴⁵ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Το Δίκαιο της Θάλασσας**, Πειραιάς, 1998, σελ. 35 και 135-136.

παραποίηση του γερμανικού συστήματος, στην πρακτική των ελληνικών δικαστηρίων. Εν τούτοις, αρκετές περαιτέρω τροποποιήσεις του νέου ελληνικού Κώδικα έγιναν τα τελευταία χρόνια, ούτως ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων.

Εν κατακλείδι, λαμβάνοντας υπόψιν τα προαναφερθέντα και μελετώντας τις κωδικοποιήσεις του σύγχρονου ελληνικού Δικαίου, προκύπτει το συμπέρασμα ότι υπάρχει μια σχετικά μεγάλη επιρροή του γερμανικού κυρίως Ναυτικού Δικαίου και δευτερευόντως του γαλλικού, στο ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο.

46



Κεφάλαιο 2

Το πλοίο

2.1 Εισαγωγή: Το Ναυτικό Δίκαιο

Το **Ναυτικό Δίκαιο**⁴⁷, αποτελεί ένα σημαντικό κλάδο του ευρύτερου τομέα του Δικαίου. Σκοπός του είναι, η ρύθμιση των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων με αντικείμενο την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η θάλασσα, είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου, είτε ως φυσικό στοιχείο πρόσφορο για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία. Αποτελείται δηλαδή, από το σύνολο των κανόνων συμβατικού και εθιμικού ναυτικού δικαίου, που διέπουν την εκμετάλλευση του πλοίου, τη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων και εν γένει τη ναυσιπλοία. Λόγω του πεδίου μέσα στο οποίο κινείται, δηλαδή την θάλασσα, είναι ένα κατ' εξοχήν δυναμικό και ευέλικτο δίκαιο.

Το Ναυτικό Δίκαιο στην Ελλάδα, χωρίζεται στο **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο** και στο **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο**. Παρά το γεγονός ότι η διάκριση αυτή έχει κατακριθεί από ορισμένους συγγραφείς, σαν τεχνητή και θεωρητική και χρήσιμη μόνο για τη διδασκαλία, η ελληνική νομοθεσία την ακολουθεί.

2.1.1 Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο, διακρίνεται επιμέρους σε:

i) Φορολογικό Ναυτικό Δίκαιο.

ii) Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο

iii) Ειδικό Ποινικό Δίκαιο.

- Υπό τη στενή έννοια, το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο, ασχολείται με:

α) Την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ακτοπλοία, ασφάλεια πλοίων, αστυνόμευση λιμένων, χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε πλοίο, σύνθεση του προσωπικού τους).

β) Τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους, όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.

⁴⁷ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 2 και επόμε.

- Υπό την ευρεία έννοια, το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο, εξετάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της διεθνούς Κοινότητας, όσον αφορά:

α) Την προστασία, χρήση και εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας.

β) Την επιστημονική έρευνα.

γ) Τις ναυτικές σχέσεις μεταξύ των Κρατών και τη διαδικασία επίλυσης των διαφορών που προκύπτουν ανάμεσά τους.

Το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, χαρακτηρίζεται και ως “Δίκαιο της Θάλασσας”, ενώ οι σχετικές διατάξεις που το αφορούν, περιλαμβάνονται κυρίως στον **(ΚΔΝΔ) Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου** (Ν. Δ. 187 της 1/3-10-1973), αλλά και σε ανεξάρτητα νομοθετήματα.

2.1.2 Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, διακρίνεται επιμέρους σε:

i) Ναυτεργατικό Δίκαιο.

ii) Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής.

iii) Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης.

iv) Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από:

α) Την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου (ή του πλωτού ναυπηγήματος).

β) Την άσκηση της ναυτικής εμπορίας.

Οι σχετικές διατάξεις, περιλαμβάνονται κυρίως στον **(ΚΙΝΔ) Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** (Ν. 3816 της 26/28-2-1958), αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας, στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

2.2 Η Νομική Φύση του Πλοίου

Το πλοίο⁴⁸, είναι από τη φύση του πράγμα κινητό, το οποίο όμως λόγω της μεγάλης του αξίας, αντιμετωπίζεται σε ορισμένες περιπτώσεις από το νομοθέτη ως ακίνητο (π. χ. υποθήκες). Για το λόγο αυτό⁴⁹, η μεταβίβαση του πλοίου εγγράφεται στο νηολόγιο, το οποίο είναι βιβλίο αντίστοιχο με αυτό για τις μεταγραφές των ακινήτων. Η σύμβαση μεταβίβασης πλοίου είναι αιτιώδης, όπως επί ακινήτων και όχι αφηρημένη, όπως η μεταβίβαση κινητών στον Αστικό Κώδικα (Α. Κ.⁵⁰). Επίσης, για τα πλοία ισχύει η ναυτική υποθήκη, όπως αντίστοιχα συμβαίνει για τα ακίνητα στον Α. Κ., ενώ κατά τον ίδιο Α. Κ. για τα κινητά έχουμε το ενέχυρο. Ακόμη, οι διατάξεις για την κατάσχεση των πλοίων συμπληρώνονται με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (Κ.Πολ.Δ.) για την κατάσχεση των ακινήτων.

Όσον αφορά στη δομή και τη μορφολογία του, το πλοίο είναι σύνθετο πράγμα, αποτελούμενο από τα **παραρτήματά** του και τα **συστατικά** του. Ως συστατικά, ορίζονται τα κινητά πράγματα που βρίσκονται πάνω στο κύριο σώμα του, τα οποία είναι προορισμένα για τη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του και των οποίων ο αποχωρισμός από αυτό είναι αδύνατος, δίχως τη βλάβη του πλοίου ή του συστατικού ή χωρίς να αλλοιωθεί η ουσία ή ο προορισμός του συστατικού⁵¹. Ορισμένα από τα συστατικά του πλοίου, αποτελούν π. χ. οι μηχανές του, οι λέβητες, το πηδάλιο, οι έλικες, οι καπνοδόχοι και τα ιστία του ιστιοφόρου. Απεναντίας, παραρτήματα είναι τα κινητά πράγματα, που προορίζονται για τη διαρκή εξυπηρέτηση του οικονομικού σκοπού του πλοίου, τα οποία επίσης βρίσκονται πάνω στο κύριο σώμα του πλοίου, αλλά μπορούν να αφαιρεθούν από αυτό, δίχως να προξενηθεί ζημιά σ' αυτά ή στο πλοίο. Χαρακτηριστικά παραρτήματα ενός πλοίου, είναι π. χ. το έρμα του, τα καύσιμα, τα εφόδια, τα τεχνικά όργανα, οι αντλίες, οι σωσίβιες λέμβοι, οι άγκυρες και η συσκευή ασυρμάτου. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την κρατούσα θεωρία του Ναυτικού Δικαίου, ο ναύλος δεν θεωρείται παράρτημα του πλοίου.⁵²

Το πρώτο άρθρο του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου⁵³, ορίζει ότι:

“Πλοίον είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων, προωρισμένον, όπως κινήται αυτοδυνάμως εν θαλάσση.”

Σύμφωνα με τον ορισμό του ΚΙΝΔ, υπάρχει σαφής εξάρτηση της έννοιας του πλοίου από το μέγεθος της μεταφορικής του ικανότητας καθώς και από την αυτοδύναμη κίνησή του. Συνοπτικά λοιπόν, το πλοίο έχει τις εξής ιδιότητες⁵⁴:

⁴⁸ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 3.

⁴⁹ Βλ. **Ν. Μ. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 38, 39.

⁵⁰ Βλ. άρθρο 1034 Α. Κ.

⁵¹ Βλ. άρθρο 953 Α. Κ.

⁵² Βλ. **Δημ. Ν. Καμβύση, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον**, Αθήνα 1982, σελ. 33.

⁵³ Βλ. **v. 3816 / 58**

⁵⁴ Βλ. Ιωάννη Σχινά, **Revue hellénique de droit international**, 1977, σελ. 151 και επόμε.

α) είναι σκάφος, δηλαδή κοίλο πλωτό σώμα και όχι σχεδία, β) καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον δέκα κόρων (ο κόρος ισοδυναμεί με χωρητικότητα 2,83 κυβικών μέτρων) γ) με αυτοδύναμη κίνηση και δ) η οποία πραγματοποιείται στην θάλασσα και όχι σε ποταμούς ή λίμνες⁵⁵. Αξιοσημείωτο, είναι ότι τα κρατικά πλοία εξαιρούνται από τις ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ.

Επιπροσθέτως, με βάση την πρώτη παράγραφο του τρίτου άρθρου του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου⁵⁶:

“Πλοίον είναι παν σκάφος, προωρισμένον, όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων, ή πραγμάτων, ρυμούλκησιν, επιθαλάσσιον αρωγήν, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς έρευνας ή άλλον σκοπόν.

Τα πλοία, αναλόγως του μέσου κινήσεως, του ειδικού προορισμού των, της εκτάσεως πλώων ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται εις κατηγορίας κατά τα διά Π.Δ/τος οριζόμενα.”

Ο ορισμός αυτός εισάγει πιο λειτουργικά κριτήρια για την έννοια του πλοίου. Σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ λοιπόν, πλοίο είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται πάνω στο νερό για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή για άλλο σκοπό. Συνεπώς⁵⁷, κατά τον ΚΔΝΔ για να υπάρξει πλοίο απαιτείται μόνο σκάφος που να κινείται σε υδάτινο χώρο, όχι αποκλειστικά σε θάλασσα, με οποιοδήποτε μέσο. Επίσης, δεν τίθενται κριτήρια αυτοδύναμης κίνησης, ούτε χωρητικότητας.

Εν κατακλείδι, σύμφωνα με τον ΟΛΠ⁵⁸ και τον Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς, *“πλοίο είναι οποιοδήποτε ελληνικό ή αλλοδαπό σκάφος, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, ανεξαρτήτως χωρητικότητας⁵⁹.”*

Σχολιάζοντας τους παραπάνω ορισμούς, προκύπτει το συμπέρασμα ότι δεν είναι απαραίτητη η άσκηση κερδοσκοπικών ναυτιλιακών εργασιών, προκειμένου ένα σκάφος να χαρακτηριστεί ως πλοίο. Επί παραδείγματι, μια θαλαμηγός η οποία ουσιαστικά αποτελεί μέσο αναψυχής του ιδιοκτήτη της, θεωρείται πλοίο. Αντιθέτως, σύμφωνα με το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, τα πολεμικά σκάφη δεν εμπίπτουν στην έννοια του πλοίου⁶⁰.

Ως γνωστόν, το πλοίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ψυχαγωγικούς, επιστημονικούς, οικονομικούς ή και άλλους σκοπούς. Συνηθέστερη όμως είναι η εκμετάλλευση του πλοίου για οικονομικούς σκοπούς, δηλαδή στην ουσία αποτελεί κερδοσκοπική επιχείρηση και βασικότατο όργανο στη διαδικασία της κυκλοφορίας

⁵⁵ Η πραγματική έννοια του νόμου αυτού είναι η κίνηση να γίνεται πρώτιστα στην θάλασσα, χωρίς το σκάφος να στερείται την ιδιότητα του πλοίου, επειδή μάλλον σπάνια εισέρχεται σε ποτάμια, όπως π.χ. το του Καναδά ή π.χ. στις μεγάλες λίμνες St. Laurence στα σύνορα του Καναδά και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

⁵⁶ Βλ. **Ν. Δ. 187 (1973)**.

⁵⁷ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 3, 4.

⁵⁸ ΟΛΠ είναι τα αρχικά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς

⁵⁹ Βλ. **ΦΕΚ 103 Β / 1952**.

⁶⁰ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Το Δίκαιο της Θάλασσας**, Πειραιάς, 1998, σελ.24.

και της μεταφοράς των αγαθών. Προφανώς, αυτή η χρήση του πλοίου, παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πρακτική σημασία καθώς του προσδίδει τεράστια σπουδαιότητα για την οικονομία. *Οι τρόποι της εκμετάλλευσης αυτής του πλοίου ποικίλουν*⁶¹ (π. χ. αλιεία, παροχή θαλάσσιας αρωγής, ψυχαγωγία τρίτων), σημαντικότερη όλων όμως είναι η χρησιμοποίησή του για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων με αντάλλαγμα.

2.3 Το Πλωτό Ναυπήγημα

Σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο, του πρώτου άρθρου, του ΚΙΝΔ⁶², ως **“πλωτό ναυπήγημα” (floating construction)**, ορίζεται οποιοδήποτε σκάφος δεν υπάγεται στην έννοια του πλοίου. Δηλαδή, πλωτό ναυπήγημα είναι κάθε κινητό πράγμα, το οποίο έχει τη δυνατότητα και τον προορισμό να επιπλέει στην θάλασσα, δίχως όμως να έχει κινητήρια μηχανή και με μεταφορική ικανότητα μικρότερη των δέκα κόρων. Ορισμένα ενδεικτικά παραδείγματα, αποτελούν οι φορτηγίδες, οι βάρκες και οι πλωτές δεξαμενές.

Στον ΚΙΝΔ, αναφέρεται επακριβώς ότι: “αι διατάξεις των τρίτου, τετάρτου, έκτου, εβδόμου, δωδεκάτου, δεκάτου τρίτου και δεκάτου τετάρτου τίτλων του παρόντος νόμου εφαρμόζονται αναλόγως και επί παντός άλλου πλωτού ναυπηγήματος”. Οι διατάξεις αυτές, αφορούν στον πλοίαρχο, το πλήρωμα, τη ναύλωση, τη μεταβίβαση κυριότητας, τη σύγκρουση μεταξύ σκαφών, την επιθαλάσσια αρωγή και την θαλάσσια ασφάλιση. Επιπλέον, στη δεύτερη παράγραφο, του δεκάτου πέμπτου άρθρου, του ΚΔΝΔ, αναγνωρίζεται το πλωτό ναυπήγημα, σύμφωνα με την έννοια που του προσδίδει ο ΚΙΝΔ. *Τέλος, στα πλωτά ναυπηγήματα εφαρμόζονται οι διατάξεις για χρησιμότητα κινητού πράγματος του ΑΚ*⁶³.

2.4 Το Βοηθητικό Ναυπήγημα

Το *“βοηθητικό ναυπήγημα,”* διαφέρει ως έννοια από αυτή του πλωτού ναυπηγήματος, καθώς όπως ορίζει το τέταρτο άρθρο του ΚΔΝΔ⁶⁴:

“Βοηθητικόν ναυπήγημα είναι παν πλωτόν κατασκεύασμα ανεξαρτήτως χωρητικότητος, προωρισμένον να χρησιμοποιείται εν σταθερά παραμονή συνήθως εντός των λιμένων ή όρμων, διά σκοπούς βοηθητικούς της ναυτιλίας (πλωταί δεξαμεναί, πλωτοί γερανοί, βυθοκόροι, πλωταί αποβάθραι, φάροπλοια κ. λπ).

Τα βοηθητικά ναυπηγήματα, αναλόγως του ειδικού προορισμού των ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται εις κατηγορίας κατά τα διά Π. Δ. / τος οριζόμενα.”

⁶¹ Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ.1, 2.

⁶² Βλ. **v. 3816 / 58**

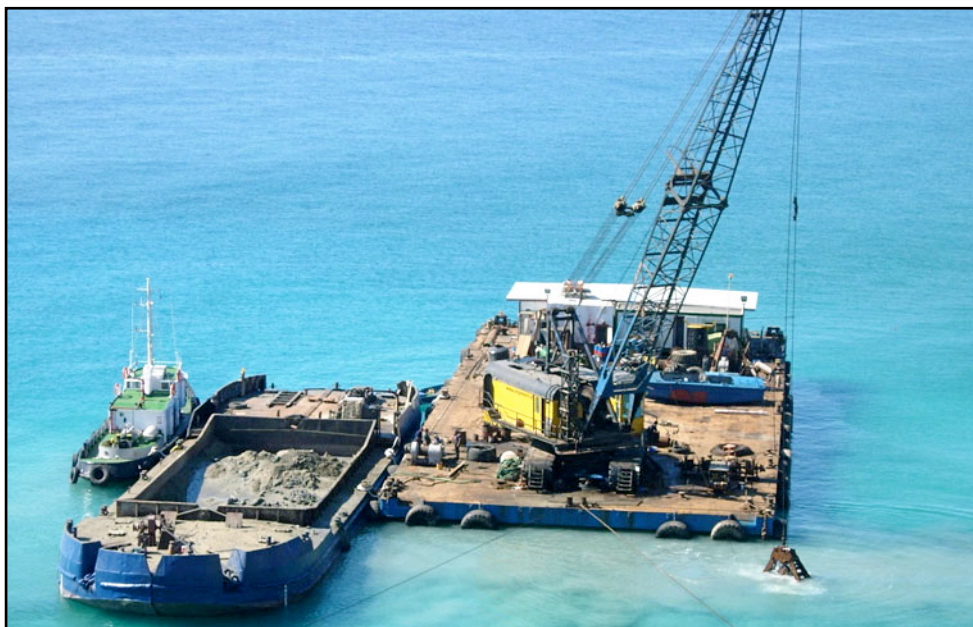
⁶³ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 7.

⁶⁴ Βλ. **Ν. Δ. 187 (1973)**

Επομένως, οποιοδήποτε πλωτό κατασκεύασμα, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, προορίζεται για συνεχή χρήση, σε λιμάνια ή και όρμους, για λόγους παροχής βοήθειας στη ναυτιλία, θεωρείται βοηθητικό ναυπήγημα.

2.5 Το Ναυπηγούμενο Πλοίο

Πρόκειται για το σκάφος που προορίζεται να αποτελέσει πλοίο (όχι πλωτό ναυπήγημα) και βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής. Μετά την καθέλκυση και πριν από την τοποθέτηση κινητήρα, μπορεί να θεωρηθεί σωρευτικά ναυπηγούμενο⁶⁵ και πλωτό ναυπήγημα. Σημειώνεται μάλιστα, ότι σύμφωνα με το τέταρτο άρθρο του ΚΙΝΔ και το ναυπηγούμενο πλοίο δύναται να νηολογηθεί⁶⁶, αρκεί να προσαχθεί η οριστική σύμβαση της ναυπήγησης ή η έγγραφη δήλωση του ιδιοκτήτη ναυπηγείου ότι αποφάσισε να κατασκευάσει πλοίο για λογαριασμό του.



⁶⁵ Βλ. ν. 3816 / 1958, “Δύναται να νηολογηθεί και το ναυπηγούμενον πλοίο.

Ναυπηγούμενον πλοίον υπάρχει και όταν προσάγεται η περί ναυπηγήσεώς του οριστική σύμβασις ή έγγραφος δήλωσις διατηρούντος ναυπηγικὴν ἐπιχείρησιν ἐν Ἑλλάδι ὅτι ἀπεφάσισε τὴν κατασκευὴν πλοίου δι’ ἴδιον λογαριασμόν.

Ἡ πράξις τῆς νηολογήσεως ἀναγράφει τὸ ναυπηγείον καὶ τὸν τόπον τῆς ναυπηγήσεως, τὸ ὄνομα καὶ τὴν ἰθαγένειαν τοῦ προσώπου διὰ λογαριασμόν τοῦ οὐοίου ναυπηγείται τὸ πλοίον, διορισμόν ἀντικλήτου κατοικούντος ἐν Ἑλλάδι, τὴν ὕλην ἐξ ἧς κατασκευάζεται τὸ πλοίον, τὸ ὄνομα αὐτοῦ καὶ τὰς προβλεπομένας διαστάσεις καὶ χωρητικότητα, τὸ εἶδος τῆς κινητηρίου δυνάμεως, προκειμένου δε περὶ μηχανοκινήτου πλοίου καὶ τὴν δύναμιν τῆς μηχανῆς.”

⁶⁶ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου καὶ Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικοῦ Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 3.

2.6 Η Εθνικότητα και η Ταυτότητα του Πλοίου⁶⁷

Σύμφωνα με: α) το δεύτερο άρθρο⁶⁸ του ΚΙΝΔ, β) το έκτο άρθρο⁶⁹ του ΚΔΝΔ και γ) το πέμπτο άρθρο⁷⁰ της Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα (1958), κάθε πλοίο πρέπει απαραίτητα να διαθέτει εθνικότητα⁷¹ (ιθαγένεια), δηλαδή να φέρει τη σημαία κάποιου κράτους. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού, γίνεται με την εγγραφή του στο νηολόγιο που τηρείται από τη Λιμενική Αρχή στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Αφού νηολογηθεί το πλοίο, υποχρεούται να φέρει αναγραμμένα στην εξωτερική του επιφάνεια το όνομά του και το λιμάνι στο οποίο νηολογήθηκε⁷². Σε περίπτωση μη ύπαρξης ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως ελληνικά και τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνες πολίτες ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν κατά 50% σε Έλληνες πολίτες. Επίσης, όπως ορίζει το

⁶⁷ Βλ. Π. Δ. 11 / 2000 (ΦΕΚ 11Α'), περί αναγνώρισεως ως ελληνικών και πλοίων που ανήκουν κατά ποσοστόν που υπερβαίνει το 50% σε υπηκόους και εταιρίες των λοιπών κρατών της Ε. Ε.

⁶⁸ Βλ. ν. 3816 / 1958, "Το ελληνικόν πλοίον εγγράφεται εις νηολόγιον του κράτους. Η πράξις της νηολογήσεως αναγράφει το όνομα και την ιθαγένειαν του πλοιοκτήτου, διορισμόν αντικλήτου κατοικούντος εν Ελλάδι, τον τίτλον κτήσεως της κυριότητος, το όνομα του πλοίου, το διεθνές σήμα, τας επί τη βάσει επισήμου καταμετρήσεως διαστάσεις και χωρητικότητα, το είδος της κινητηρίου δυνάμεως, προκειμένου δε περί μηχανοκινήτου πλοίου και την δύναμιν της μηχανής. Η πράξις της νηολογήσεως χρονολογείται και υπογράφεται υπό του φύλακος του νηολογίου. Κεκυρωμένον αντίγραφον του τίτλου της κυριότητος κατατίθεται και τηρείται παρά τω φύλακι του νηολογίου."

⁶⁹ Βλ. Ν. Δ. 187 (1973), "Η αναγνώρισις πλοίου ως ελληνικού συντελείται δια της εγγραφής αυτού εις Νηολόγιον, τηρούμενον υπό Λιμενικής Αρχής εν τη ημεδαπή ή τοιαύτης εν τη αλλοδαπή οριζομένης διά Π.Δ/τος εκδιδομένου προτάσει των Υπουργών Εξωτερικών και Ναυτιλίας-Μεταφορών και Επικοινωνιών. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται αι σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ.

Τα εγγραφόμενα εις τα νηολόγια των εν τη αλλοδαπή Λιμενικών Αρχών πλοία, δέον, όπως εντός προθεσμίας ενός έτους μετανηολογηθούν εις τα νηολόγια εσωτερικού.

Το όνομα του πλοίου ορίζεται υπό του πλοιοκτήτου."

⁷⁰ Βλ. Εμμανοήλ Ρούκουνα, Διεθνές Δίκαιο, Τόμος Π, 1982, σελ. 129 και επόμενα. Βλ. επίσης και Ν. Μ. Πουланτζά, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, Λέυντεν, 1969, (2η έκδ. επαυξημένη, Χάγη, Λονδίνο, Ν. Υόρκη, 2002), σελ. 88, 228, 260-262.

⁷¹ Βλ. άρθρο 7 ΚΔΝΔ. "Εγγραφον εθνικότητος. Υπό της αναγνωρισάσης το πλοίον Αρχής, εκδίδεται έγγραφον εθνικότητος περιλαμβάνον τα κύρια χαρακτηριστικά εξειδικεύσεως του πλοίου (όνομα, χωρητικότης, αριθμός και λιμνήν νηολογήσεως κ. λπ.), στοιχεία πλοιοκτήτου ως και άλλα στοιχεία δια Π.Δ/τος οριζόμενα, αναγόμενα εις την τεχνικήν περιγραφήν του πλοίου.

Το έγγραφον εθνικότητος φυλάσσεται πάντοτε επί του πλοίου."

⁷² Βλ. άρθρο 8 ΚΔΝΔ. "Εξωτερικά γνωρίσματα του πλοίου. Το αναγνωρισθέν ως ελληνικόν πλοίον φέρει υποχρεωτικώς αναγεγραμμένα επί της εξωτερικής επιφανείας του, το όνομα και το λιμένα νηολογήσεως κατά τα διά υπουργικών αποφάσεων οριζόμενα."

*Ευρωπαϊκό Δίκαιο, θα πρέπει να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της ΕΕ*⁷³.

Στην πράξη της νηολόγησης του πλοίου, αναγράφονται: α) το όνομα και η ιθαγένεια του ιδιοκτήτη του, β) ο διορισμός αντικλήτου που κατοικεί στην Ελλάδα, γ) ο τίτλος με τον οποίο έγινε η απόκτηση της κυριότητάς του, δ) το όνομά του, ε) οι διαστάσεις και η χωρητικότητά του κατόπιν επίσημης καταμέτρησης, στ) το είδος της κινητήριας δύναμης του πλοίου (σε περίπτωση που είναι μηχανοκίνητο, τη δύναμη της μηχανής) και ζ) το διεθνές σήμα⁷⁴ του. Άξιο αναφοράς είναι, ότι σύμφωνα με το τρίτο άρθρο⁷⁵ του ΚΙΝΔ, η πράξη της νηολόγησης, είναι άκυρη εάν δεν προκύπτει από αυτή η ταυτότητα του πλοίου⁷⁶. Η ταυτότητα του πλοίου, προσδιορίζει την ατομικότητά του, η οποία προκύπτει μέσα από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα (π. χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωστηρίων μηχανών και ιπποδύναμής τους, χωρητικότητα καθαρή και μικτή, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη).

2.7 Η Κυριότητα του Πλοίου

2.7.1 Κτήση Κυριότητας του Πλοίου κατά τον ΚΔΝΔ

Παρακάτω, παρατίθενται περιπτώσεις⁷⁷ στις οποίες σύμφωνα με τον ΚΔΝΔ, το ελληνικό Δημόσιο, δύναται να αποκτήσει την κυριότητα ενός πλοίου.

- *Όταν το Δικαστήριο Λειών*⁷⁸, επιδικάσει στο κράτος που το συνέλαβε (στην ουσία, αναφέρεται στην περίπτωση κατά την οποία το ελληνικό κράτος συλλάβει εχθρικό

⁷³ Βλ. άρθρο 5, ΚΔΝΔ. *“Όροι αναγνώρισεως πλοίων ως Ελληνικών. Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως Ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τα πενήντα εκατοστά εις Έλληνας υπηκόους ή ελληνικά Νομικά Πρόσωπα, των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις Έλληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν, κατόπιν αιτήσεως των πλοιοκτητών τούτων συνοδευομένης υπό του σχετικού τίτλου κτήσεως κυριότητος.*

Εάν το μεταβιβαστικόν της κυριότητος του πλοίου έγγραφον κατηρτίσθη εν τη αλλοδαπή, διά την καταχώρισιν εις το Νηολόγιον απαιτείται και θεώρησις της Προξενικής Αρχής.

Διά Π.Δ/τος, εκδιδομένου προτάσει του Υπουργού, μετά γνώμην του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, καθορίζονται τα της αναγνώρισεως ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών.”

⁷⁴ Για τα ελληνικά πλοία, το διεθνές σήμα αρχίζει από SV ή SW και έχει τέσσερα λατινικά γράμματα.

⁷⁵ Βλ. **ν. 3816 / 1958**, *“Η πράξις της νηολογήσεως είναι άκυρος εάν εξ αυτής δεν προκύπτει η ταυτότης του πλοίου.”*

⁷⁶ Βλ. **Ν. Μ. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 38-40.

⁷⁷ Βλ. **Ν. Μ. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 44-46.

⁷⁸ Στην Ελλάδα, ο νόμος **ΔΡΜ** της 29ης Μαρτίου 1913, για τη σύσταση Δικαστηρίου Λειών, αντικαταστάθηκε με τον **Α. Ν. 831** της 12ης Ιανουαρίου 1946 που ίδρυσε το πρωτοβάθμιο και το δευτεροβάθμιο Διοικητικό Δικαστήριο Λειών.

ή ουδέτερο πλοίο), εχθρικό ή ουδέτερο πλοίο και το φορτίο του, ή και μόνο το πλοίο ή το φορτίο⁷⁹.

- Όταν πλοίο παραβιάσει το ναυτικό αποκλεισμό (**Blockade, Blocus**) ενός κράτους, συλλαμβάνεται και δημεύεται, από το κράτος αυτό. Ναυτικός αποκλεισμός, σύμφωνα με τον **Ch. Rousseau**⁸⁰, υφίσταται-με περιορισμούς-και σε μη εμπόλεμη κατάσταση (**Blocus pacifique**).
- Όταν κατασχεθεί ουδέτερο πλοίο και το εμπόρευσμά του, λόγω διενέργειας λαθρεμπορίου πολέμου (**Contraband, contrebande**)⁸¹.
- Όταν πλοίο ναυαγήσει στα χωρικά ύδατα της Ελλάδας, δηλαδή εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης της, τότε περιέρχεται στο ελληνικό δημόσιο⁸². Το άρθρο **201 του ΚΔΝΔ**, καθώς επίσης και το **άρθρο 25 του νόμου του 1856 “Περί ναυαγίων και Ναυαγιαίρέσεων”** ορίζουν σαφώς, ότι το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση όπου έχει μεν αναγνωρισθεί από το Μονομελές Πρωτοδικείο, η κυριότητα των ενδιαφερομένων στο ναυάγιο, αλλά αυτοί δε μέσα στα επόμενα τρία χρόνια δεν έχουν προβεί σε ανέλκυσή του.
- Όπως ορίζει η ελληνική νομοθεσία, όταν ένα πλοίο διαπράττει ορισμένα ποινικά αδικήματα, όπως είναι η πειρατεία⁸³, η λαθρεμπορία⁸⁴, η παράνομη αλιεία με δυναμίτιδα κ. λπ., τότε η δήμευσή του, αποτελεί υποχρεωτική παρεπόμενη ποινή.
- Σύμφωνα με το **άρθρο VI (β)⁸⁵, του νόμου 314 / 1976**, ο οποίος κύρωσε τη **Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969** (για την Αστική Ευθύνη για Ζημιές που προέρχονται από τη Ρύπανση με Πετρέλαιο⁸⁶), οι ελληνικές Αρχές δικαιούνται να κατάσχουν πλοία, τα οποία προκαλούν πετρελαϊκή ρύπανση των ελληνικών υδάτων.

⁷⁹ Βλ. **C. John Colombos, The International Law of the Sea**, 6η έκδοση, Λονδίνο, 1967, σελ. 795-821. Βλ. επίσης και **Ch. Rousseau, Droit international public**, Παρίσι, 1953, σελ. 376-378.

⁸⁰ Βλ. **Ch. Rousseau, Droit international public**, Παρίσι, 1953, σελ. 618.

⁸¹ Βλ. **C. John Colombos, The International Law of the Sea**, 6η έκδοση, Λονδίνο, 1967, σελ. σελ. 675-697. Βλ. επίσης και **Ch. Rousseau, Droit international public**, Παρίσι, 1953, σελ. 700-715. Βλ. επίσης και **Κ. Θ. Ευσταθιάδου, Διεθνές Δίκαιο**, Β' έκδ., Αθήνα, 1979, σελ. 96 και επόμενα.

⁸² Προκειμένου να περιέλθει ένα ναυάγιο στην κυριότητα του Δημοσίου, πρέπει πρώτα να παρθεί η απόφαση από το Μονομελές Πρωτοδικείο του τόπου, στον οποίο συνέβη το ναυάγιο. Κατόπιν της απόφασης αυτής μάλιστα, πρέπει να περάσουν έξι μήνες άπρακτοι, από την πρόσκληση της Λιμενικής Αρχής στους ενδιαφερόμενους για την αναγνώριση της κυριότητάς τους στο ναυάγιο.

⁸³ Βλ. άρθρο 76 του ελληνικού Ποινικού Κώδικα.

⁸⁴ Βλ. άρθρο 197 του ν. 1165 του Τελωνειακού Κώδικα.

⁸⁵ “Το Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια Αρχή οιοδήποτε Συμβαλλομένου Κράτους, θα διατάσσει την αποδέσμευσιν οιοδήποτε πλοίου ή άλλου περιουσιακού αντικειμένου ανήκοντος εις τον πλοιοκτήτην όπερ έχει κατασχεθή εν σχέσει προς την εκ ρυπάνσεως ζημίαν την προερχομένην εκ του συμβάντος...”

⁸⁶ Βλ. **Θεόδωρου Ι. Παναγόπουλου, Δίκαιο Προστασίας Περιβάλλοντος**, 1997, σελ. 101 και επόμενα.

2.7.2 Κτήση Κυριότητας του Πλοίου κατά τον ΚΙΝΔ

Ο ΚΙΝΔ ορίζει, ότι οι τρόποι κτήσης της κυριότητας ενός πλοίου, χωρίζονται σε δύο ευρύτερες κατηγορίες. Τις κατηγορίες αυτές αποτελούν, οι **πρωτότυποι** (ή πρωτογενείς) και οι **παράγωγοι** τρόποι κτήσης. Η ουσιαστική διαφορά μεταξύ των δυο αυτών τρόπων, εστιάζεται στο γεγονός ότι στο δεύτερο ισχύει το “ουδείς μετάγει πλέον ου έχει δικαίωματος” (***Nemo Plus Juris ad Alium Transferre Potest, Quam Ipse Habet***⁸⁷).

2.7.2.1 Πρωτότυποι Τρόποι Κτήσης

- Η **ναυπήγηση πλοίου**, η οποία πρακτικά είναι μια άτυπη σύμβαση μεταξύ αυτού που ναυπηγεί το πλοίο και εκείνου που αποκτά την κυριότητά του (κτήση κυριότητας με σύμβαση ναυπηγήσεως). Ελλείπει αντίθετης συμφωνίας, εφαρμόζονται κυρίως οι διατάξεις για τη σύμβαση έργου⁸⁸.
- Η **χρησικτησία πλοίου**, η οποία χωρίζεται σε **τακτική** και σε **έκτακτη**.

Όσον αφορά στην ύπαρξη τακτικής χρησικτησίας⁸⁹, απαιτούνται τα εξής:

- i) **Νόμιμος τίτλος.**
- ii) **Απαραιτήτως, καταχώρηση του νόμιμου τίτλου στο νηολόγιο.**
- iii) **Νομή τριών ετών του πλοίου, από την εγγραφή στο νηολόγιο.**
- iv) **Πεποίθηση για την καλή πίστη του νομέα (αυτή τεκμαίρεται όταν χωρίς βαριά αμέλεια ο νομέας έχει την πεποίθηση ότι απέκτησε την κυριότητα του πλοίου).**

Όσον αφορά στην ύπαρξη έκτακτης χρησικτησίας⁹⁰, απαιτείται μόνο, η νομή του πλοίου για μία δεκαετία⁹¹, με την προϋπόθεση βέβαια, αυτός που κατέχει το πλοίο, να το νέμεται με διάνοια κυρίου, σύμφωνα με την προεκτεθείσα έννοια της νομής. Σημειώνεται, ότι σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ⁹², στον τρόπο κτήσης αυτό, δεν απαιτείται ούτε καλή πίστη, ούτε νόμιμος τίτλος (ούτε φυσικά εγγραφή του μη υπάρχοντος τίτλου στο νηολόγιο).

⁸⁷ Βλ. νομ. 54 Πανδ. 50. 17. Βλ. επίσης και άρθρο 239 Α. Κ.

⁸⁸ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 4.

⁸⁹ Βλ. άρθρο 292, παράγρ. 1, ΚΙΝΔ.

⁹⁰ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α.Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 42.

⁹¹ Σημειώνεται, ότι η διάρκεια ζωής ενός πλοίου στις ναυτικές συναλλαγές, υπολογίζεται στα τριάντα πέντε χρόνια.

⁹² Βλ. και Α. Κ., άρθρο 1045.

2.7.2.2 Παράγωγοι Τρόποι Κτήσης

- Η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου με **σύμβαση**. Για να υπάρξει αυτή η μεταβίβαση, απαιτείται καταρχήν συμφωνία, μεταξύ του κυρίου του πλοίου και του αποκτώντος την κυριότητα. Η συμφωνία αυτή, πρέπει:

- i) Να βασίζεται σε κάποια νόμιμη αιτία (όπως παραδείγματος χάριν είναι η πώληση, η δωρεά, η εισφορά πλοίου σε εταιρία κ. λπ).
- ii) Να γίνεται εγγράφως (αρκεί ιδιωτικό συμφωνητικό).
- iii) Να είναι καταχωρημένη στο νηολόγιο.

Επιπροσθέτως, σημειώνεται ότι οι παραπάνω προϋποθέσεις απαιτούνται και για τη μεταβίβαση κυριότητας σε ναυπηγούμενο πλοίο (εφόσον αυτό έχει νηολογηθεί), καθώς και ότι στα πλωτά ναυπηγήματα εφαρμόζονται οι διατάξεις του Α. Κ. περί κινητών πραγμάτων.

- Η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου **λόγω θανάτου**. Μπορεί να γίνει είτε κατόπιν κληρονομικής διαδοχής, είτε κατόπιν δωρεάς. *Απαραίτητη φυσικά και σε αυτή την περίπτωση, είναι η καταχώρηση του σχετικού τίτλου (κληρονομητήριο, αποδοχή κληρονομιάς) στο νηολόγιο. Η μεταβίβαση, θεωρείται ότι έγινε κατά τον χρόνο θανάτου του κληρονομούμενου*⁹³.
- Η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου στον ασφαλιστή, **λόγω της εγκατάλειψής του από τον ασφαλισμένο**. Στην περίπτωση αυτή, ο ασφαλισμένος, αντί να απαιτήσει τα έξοδα για την επισκευή του πλοίου, αξιώνει όλο το ασφάλισμα⁹⁴. *Επιτυγχάνεται η μεταβίβαση αυτή, με τη μονομερή δήλωση του ασφαλισμένου, χωρίς να απαιτείται η αποδοχή της από τον ασφαλιστή*⁹⁵. *Βέβαια, ο τελευταίος έχει το δικαίωμα, μέσα σε προθεσμία τριάντα ημερών, να αμφισβητήσει το δικαίωμα εγκατάλειψης του πλοίου από τον ασφαλισμένο*⁹⁶.
- Η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου, και η **κατακύρωσή του στον υπερθεματιστή**, κατόπιν δημόσιου πλειστηριασμού και ενώ είχε προηγηθεί αναγκαστική κατάσχεσή⁹⁷ του. Όπως ορίζουν τα άρθρα 204 και 214 του ΚΙΝΔ, το πλοίο σ' αυτήν την περίπτωση μεταβιβάζεται, άνευ υποθηκών, προνομίων και κατασχέσεων. Μάλιστα, είναι υποχρεωτική η καταχώριση της κατακυρωτικής έκθεσης του πλειστηριασμού στο νηολόγιο.
- Η μεταβίβαση **μέρους** της κυριότητας του πλοίου, **από έναν συμπλοιοκτήτη στους υπόλοιπους**, με αποτέλεσμα την αύξηση των μερίδων τους. Ορισμένοι λόγοι για

⁹³ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 5.

⁹⁴ Βλ. άρθρα 280-288, ΚΙΝΔ.

⁹⁵ Βλ. **Ν. Μ. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α.Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 43.

⁹⁶ Βλ. άρθρα 284-285, ΚΙΝΔ.

⁹⁷ Η αναγκαστική κατάσχεση, διαφέρει από τη συντηρητική κατάσχεση, αφού η δεύτερη είναι προσωρινής ισχύος και δεν μπορεί (στο ελληνικό Δίκαιο) να οδηγήσει σε πλειστηριασμό.

τους οποίους μπορεί να συμβεί αυτό, είναι η διαφωνία ενός συμπλοιοκτήτη με τους υπόλοιπους όσον αφορά σε ορισμένες εκτεταμένες επισκευές στο πλοίο ή ακόμη, όσον αφορά στην αυτούσια πληρωμή απαιτήσεων. Στην περίπτωση αυτή, η μερίδα του διατίθεται στους συμπλοιοκτήτες άνευ αποζημίωσης⁹⁸.

- Τέλος, η μεταβίβαση **μέρους** της κυριότητας του πλοίου, **από έναν συμπλοιοκτήτη στους υπόλοιπους**, μπορεί να συμβεί στην περίπτωση κατά την οποία, αυτός **απολυθεί** από την θέση που κατείχε ως μέλος του πληρώματος. Τότε λοιπόν, μπορεί να ζητήσει από τους υπόλοιπους συμπλοιοκτήτες την αγορά του μεριδίου του, το τίμημα του οποίου καθορίζεται κατόπιν δικαστικής απόφασης⁹⁹.

100



⁹⁸ Βλ. άρθρο 20, ΚΙΝΔ.

⁹⁹ Βλ. άρθρο 21, ΚΙΝΔ

¹⁰⁰ file:///Volumes/100411_1655/Ship%20Photos/Disc_05/Chemical%20Sprinter.htm

Κεφάλαιο 3

Η Εκμετάλλευση, η Διαχείριση και το Προσωπικό του Πλοίου

3.1 Τα Φυσικά Πρόσωπα της Εκμετάλλευσης του Πλοίου

3.1.1 Ο Κύριος του Πλοίου¹⁰¹

Ο κύριος του πλοίου, είναι ο ιδιοκτήτης του και έχει το εμπράγματο δικαίωμα της κυριότητας στο πλοίο, όμως όχι και της εκμετάλλευσής του, την οποία έχει παραχωρήσει σε άλλο πρόσωπο. Το όνομά του, φαίνεται στο βιβλίο του νηολογίου, με την προϋπόθεση ότι δεν το εκμεταλλεύεται αυτός. Η χαρακτηριστική λοιπόν ιδιότητα του κυρίου του πλοίου, είναι ότι δεν εκμεταλλεύεται ο ίδιος το πλοίο του, ούτε ασκεί τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Αν υπάρχουν περισσότεροι του ενός, εξαιρέτου κύριοι του πλοίου (συγκύριοι), υπάρχει η νομική έννοια της **συγκυριότητας**¹⁰². *Ο κύριος του πλοίου, δεν θεωρείται έμπορος καθώς δεν εξασκεί “κατά σύνηθες επάγγελμα” εμπορικές πράξεις¹⁰³. Η κυριότητα επί πλοίου ενός ή περισσότερων συγκυρίων, αποδεικνύεται από το νηολόγιο, στο οποίο όπως προαναφέρθηκε, πρέπει να καταχωρείται οποιαδήποτε σχετική πράξη κτήσεως ή μεταβιβάσεως κυριότητας, διότι αλλιώς είναι ανυπόστατη.*

3.1.2 Ο Πλοιοκτήτης

Ο πλοιοκτήτης, είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου, ο οποίος όμως εκμεταλλεύεται ο ίδιος το πλοίο του έχοντας ως στόχο του το κέρδος, διενεργώντας ναυτιλιακές εργασίες. Έχει δηλαδή την κυριότητα, αλλά και την εκμετάλλευση του πλοίου του και είναι ουσιαστικά έμπορος, αφού ασκεί τη ναυτιλιακή επιχείρηση ως επάγγελμα. Στην περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός ιδιοκτήτες του πλοίου (συνιδιοκτήτες), οι οποίοι το εκμεταλλεύονται από κοινού, τότε εμφανίζεται η

¹⁰¹ Ο κύριος ή ιδιοκτήτης του πλοίου, στο αγγλο-σαξονικό Δίκαιο ονομάζεται **Shipowner**, στο γαλλικό **Propriétaire** και στο γερμανικό **Schiffseigentumer**.

¹⁰² Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 350-1.

¹⁰³ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά**, *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 47.

νομική έννοια της συνιδιοκτησίας. Το όνομα του πλοιοκτήτη, όπως είναι λογικό, συναντάται στο νηολόγιο.

Ουσιαστικά, αυτό που διαφοροποιεί την έννοια του κυρίου του πλοίου από αυτή του πλοιοκτήτη, είναι ότι ο μεν έχει μόνο την κυριότητα του πλοίου, ενώ ο δε έχει και την εκμετάλλευσή του. Όπως αναφέρθηκε και στην ιστορική αναδρομή του πρώτου κεφαλαίου, το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, έχει τις ρίζες του στο γερμανικό. Η διάκριση λοιπόν, που συναντάται στον ΚΙΝΔ, μεταξύ κυρίου του πλοίου και πλοιοκτήτη, πηγάζει από τη γερμανική αυτή επιρροή, όπου ο πλοιοκτήτης αναφέρεται ως **Reeder**. Αντιθέτως, στο αγγλο-σαξονικό Δίκαιο δεν υπάρχει αυτή η διάκριση, με αποτέλεσμα να αποκαλούνται και οι δύο με τον όρο **Shipowner**¹⁰⁴.

3.1.3 Ο Εφοπλιστής

Ο εφοπλιστής, έχει την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου, χωρίς όμως να του ανήκει το πλοίο κατά κυριότητα. (Στα πλωτά ναυπηγήματα, δεν μπορεί να υπάρξει η έννοια της εφοπλιστικής σχέσης.) Η εκμετάλλευση αυτή του πλοίου, πραγματοποιείται είτε κατόπιν εμπράγματης σύμβασης με τον κύριο του πλοίου (π. χ. επικαρπία), είτε κατόπιν ενοχικής σύμβασης (π. χ. μίσθωση). *Συντάσσεται σχετική έγγραφη δήλωση που καταχωρείται στο νηολόγιο και σημειώνεται στο έγγραφο εθνικότητας του πλοίου. Ελλείψει τέτοιας δήλωσης, τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου έχει την εκμετάλλευσή του*¹⁰⁵. Ο εφοπλιστής, ο οποίος φυσικά είναι έμπορος, βρίσκεται καταχωρημένος στο νηολόγιο, ως το πρόσωπο το οποίο ασκεί τη ναυτιλιακή εκμετάλλευση του πλοίου. Η βασική ιδιότητα του εφοπλιστή, που το διακρίνει από τον κύριο του πλοίου και τον πλοιοκτήτη, είναι ότι δεν έχει κυριότητα του πλοίου, απλώς το εκμεταλλεύεται έχοντας ως στόχο του το κέρδος.

Στο αγγλο-σαξονικό Δίκαιο, δε συναντάται κάποιος καθορισμένος όρος για το επάγγελμα του εφοπλιστή, ενώ στο γαλλικό και στο γερμανικό, χρησιμοποιούνται οι νομικοί όροι **Armateur** και **Ausrüster** αντίστοιχα. Επιπροσθέτως, στις διεθνείς Συμβάσεις, στις οποίες το Δίκαιο των αγγλο-σαξονικών χωρών (**Common Law**), ενοποιείται με αυτό των χωρών της ευρωπαϊκής κυρίως Ηπείρου (**Civil Law**), χρησιμοποιούνται οι νομικοί όροι **Carrier** ή **Operator**¹⁰⁶, προκειμένου να αποδοθεί η έννοια του εφοπλιστή¹⁰⁷.

Παραπάνω, αναλύθηκαν λεπτομερώς οι έννοιες του κυρίου του πλοίου, του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή, διότι πολύ συχνά, στη νομολογία των ελληνικών

¹⁰⁴ Shipowner is the person or firm that owns one or more ships (Sullivan E.: "The Marine Encyclopaedic Dictionary", 1988).

¹⁰⁵ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 5.

¹⁰⁶ Βλ. άρθρο 1, παρ. 3 της Διεθνούς Σύμβασης για Αστική Ευθύνη εξαιτίας Ζημιών από Ρύπανση με Πετρέλαιο (1969). Βλ. επίσης και άρθρο 1, παρ. 2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ίδρυση ενός Διεθνούς Κεφαλαίου για Αποζημίωση για Ζημιές που προέρχονται από Ρύπανση με Πετρέλαιο (1971). Βλ. και **Christopher Hill, Maritime Law**, Λονδίνο, 1981, σελ. 273 και επόμενα.

¹⁰⁷ Βλ. **N. Μ. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α.Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 48.

δικαστηρίων αλλά και στη ναυτιλιακή πρακτική, παρατηρείται μία σύγχυση σχετικά με αυτούς τους όρους. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της σύγχυσης αυτής, αποτελεί το εκατοστό έκτο άρθρο του ΚΙΝΔ, στο οποίο αντί του όρου κύριος του πλοίου, χρησιμοποιείται αυτός του πλοιοκτήτη.

Σημειώνεται λοιπόν, ότι σύμφωνα με τα άρθρα¹⁰⁸ του Πέμπτου Τίτλου του ΚΙΝΔ, “Περί Ευθύνης του Πλοιοκτήτου”:

- Ο εφοπλιστής¹⁰⁹, που δεν είναι κύριος του πλοίου, μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του έναντι των δανειστών για τις δικαιοπραξίες και τις αδικοπραξίες του πλοιάρχου, του πληρώματος και του πλοηγού, με την παραχώρηση του πλοίου και του μικτού ναύλου.
- Οι απαιτήσεις που προέρχονται από τον εφοπλισμό¹¹⁰, ασκούνται κατά:
 - α) του εφοπλιστή
 - β) του πλοίου που δεν ανήκει κατά κυριότητα στον εφοπλιστή¹¹¹.

3.2 Τα Νομικά Πρόσωπα της Εκμετάλλευσης του Πλοίου

3.2.1 Η Έννοια του Νομικού Προσώπου

Σύμφωνα με το άρθρο 61 του Αστικού Κώδικα (Α. Κ.), ως νομικά πρόσωπα ορίζονται οι διαρκείς ενώσεις προσώπων, οι οποίες επιδιώκουν την επίτευξη συγκεκριμένου σκοπού. Ακόμη, με τον όρο νομικά πρόσωπα, εννοούνται και τα σύνολα περιουσίας, που είναι ταγμένα στην εκπλήρωση καθορισμένου στόχου και τα οποία αποκτούν νομική προσωπικότητα στην περίπτωση τήρησης των όρων που αναγράφονται στο νόμο. Σημαντικότερο χαρακτηριστικό της έννοιας του νομικού προσώπου, αποτελεί το γεγονός ότι είναι φορέας και υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που είναι και ο άνθρωπος¹¹².

Τα νομικά πρόσωπα, χωρίζονται στις παρακάτω δύο κατηγορίες:

3.2.1.1 Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου

¹⁰⁸ Βλ. ν. 3816 / 1958, άρθρα 84 και επόμενα.

¹⁰⁹ Βλ. Ιωάννη Ρόκα, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα, 1993, σελ. 46-47.

¹¹⁰ Ο εφοπλισμός μπορεί να στηρίζεται και σε άσκηση παράνομης νομής πλοίου, ή και σε αυθαίρετη άσκηση της ναυτιλιακής εκμετάλλευσης του πλοίου.

¹¹¹ Βλ. Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 48 και επόμενα.

¹¹² Βλ. Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 49.

Στα **νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου**, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου και του Αστικού Κώδικα ιδιαίτερα. Η κατηγορία αυτή, περιλαμβάνει τους εξής τύπους νομικών προσώπων¹¹³:

α) Τα σωματεία.

β) Το ίδρυμα.

γ) Τις επιτροπές εράνων.

δ) Την αστική εταιρία.

ε) Τις εμπορικές εταιρίες (συμπεριλαμβάνονται και οι συνεταιρισμοί). Όλα τα είδη των εμπορικών εταιριών (ανώνυμη εταιρία, εταιρία περιορισμένης ευθύνης, ετερόρρυθμη κατά μετοχές εταιρία, ομόρρυθμη εταιρία, συνεταιρισμός, συνήθης ετερόρρυθμη εταιρεία), με εξαίρεση τη **συμπλοιοκτησία** και την αφανή εταιρία, έχουν νομική προσωπικότητα.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες, ανήκουν στην υποκατηγορία των εμπορικών εταιριών και επομένως χαρακτηρίζονται και αυτές, από ορισμένες ιδιότητες της νομικής προσωπικότητας. Έτσι λοιπόν, κάθε ναυτιλιακή εταιρία¹¹⁴:

1. Έχει δική της επωνυμία.
2. Έχει δική της περιουσία ανεξάρτητη από την προσωπική περιουσία των εταίρων της. Μόνο το νομικό πρόσωπο της εμπορικής εταιρίας είναι κύριος της εταιρικής περιουσίας.
3. Έχει τα δικά της όργανα, που τη διοικούν και εκφράζουν τη βούληση του νομικού προσώπου και δεν αναπληρώνουν ελλείπουσα βούλησή του, διότι το νομικό πρόσωπο έχει δική του βούληση.
4. Έχει τη δική της κατοικία, δηλαδή έδρα, ανεξάρτητη από την κατοικία των εταίρων της.
5. Έχει τη δική της ιθαγένεια, ανεξάρτητη από την ιθαγένεια των εταίρων της.
6. Είναι ικανή να είναι διάδικος και να παρίσταται στο δικαστήριο με τη δική της επωνυμία. Επίσης, είναι αντικείμενο αναγκαστικής εκτέλεσης και μπορεί να κηρυχθεί σε πτώχευση, διότι έχει την εμπορική ιδιότητα.
7. Η εμπορική ιδιότητα των εμπορικών εταιριών που έχουν νομική προσωπικότητα έχει και άλλες συνέπειες, όπως π. χ. την προσωποκράτηση των εκπροσώπων και την υποχρέωση τήρησης εμπορικών βιβλίων.

3.2.1.2 Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου

Στα **νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου**, εφαρμόζονται οι διατάξεις του δημοσίου δικαίου.

Η Ναυτική Εταιρία

¹¹³ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 50.

¹¹⁴ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 51.

Την πιο σημαντική μορφή, **νομικού προσώπου**, εκμετάλλευσης του πλοίου, αποτελεί η **Ανώνυμη Εταιρία**¹¹⁵. Ειδικότερα, με το **νόμο 959 του 1979**, θεσπίστηκε η έννοια μιας νέας μορφής ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρίας, με την ονομασία **“Ναυτική Εταιρία”**. Το πρώτο άρθρο του προαναφερθέντος νόμου, ορίζει ότι: *“Ναυτική Εταιρία είναι η συνιστώμενη κατά τας διατάξεις του παρόντος νόμου και έχουσα ως αποκλειστικόν σκοπόν την κυριότητα, εκμετάλλευσιν ή διαχείρισιν ελληνικών εμπορικών πλοίων.”* Σύμφωνα με το άρθρο αυτό λοιπόν και σε συνδυασμό με το πέμπτο και έκτο άρθρο του ΚΙΝΔ, τα πλοία της ναυτικής εταιρίας, πρέπει να ανήκουν σε ποσοστό που να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό, σε Έλληνες υπηκόους καθώς επίσης και να είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο.

Η σύσταση, η μορφή και η δομή των εταιριών αυτών, καθορίζεται από ένα ιδιαίτερο νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο ως στόχο έχει τη διευκόλυνση της λειτουργίας τους. Φυσικά, εφόσον είναι ανώνυμη εταιρία, έχει μετοχές, επί των οποίων όμως, απαγορεύεται ρητά να αποκτήσουν εμπράγματα δικαιώματα, αλλοδαποί ή αλλοδαπά νομικά πρόσωπα¹¹⁶. Επιπροσθέτως, διατρέχεται από περαιτέρω ειδικές διατάξεις, οι οποίες δεν βρίσκουν ισχύ στις λοιπές ανώνυμες εταιρίες.

Ουσιαστικά, η ναυτική εταιρία, είναι μία εμπορική, ανώνυμη, κεφαλαιουχική εταιρεία, η οποία στοχεύει αποκλειστικά στη(ν)¹¹⁷:

- α) *Κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων.*
- β) *Εκμετάλλευση ελληνικών ή ξένων πλοίων.*
- γ) *Διαχείριση ελληνικών ή ξένων πλοίων.*
- δ) *Απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιρειών.*

Η ναυτική εταιρία, έχει προκαθορισμένο χρόνο ζωής και προκειμένου να αποκτήσει νομική προσωπικότητα, απαιτείται η κατάρτιση ιδιωτικού εγγράφου (σύμβαση περί ναυτικής εταιρίας ή εταιρική σύμβαση) και εν συνεχεία, η καταχώρησή του στο μητρώο ναυτικών εταιριών (υπηρεσία μητρώου¹¹⁸). Οποιαδήποτε εταιρία της μορφής αυτής, υπάγεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, επανδρώνεται από το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, ενώ έχει ως κύρια όργανα για τη λήψη των αποφάσεων, τη Γενική της Συνέλευση και το Διοικητικό της Συμβούλιο. Αξιοπρόσεκτο είναι, ότι η επωνυμία της ναυτικής

¹¹⁵ Βλ. **Α. Καλαντζή, Ναυτική Εταιρία**, Αθήνα, 1990. Βλ. επίσης και Ν. 2987/12/21-2-2002, που τροποποίησε τις διατάξεις του ν. 959 / 79.

¹¹⁶ Βλ. **Ν. Μ. Πουλιαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 66: *“Κατ’ εξαίρεση μπορεί να οριστεί με την εταιρική σύμβαση, ότι μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο από το ήμισυ του εταιρικού κεφαλαίου, αποκτούνται ελεύθερα από αλλοδαπούς.”*

¹¹⁷ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 7.

¹¹⁸ Το άρθρο 48, για να εφαρμοστεί η προηγούμενη διάταξη, ορίζει ότι συνιστάται Υπηρεσία Μητρώου Ναυτικών Εταιριών.

εταιρίας οφείλει να περιλαμβάνει, είτε τις λέξεις “Ναυτική Εταιρία”, είτε τα αρχικά “Ν. Β.”¹¹⁹.

Από το 1979, χρονολογία κατά την οποία ξεκίνησαν να ιδρύονται, μέχρι και σήμερα που έχουν συσταθεί περισσότερες από 2,500, οι εταιρίες αυτές αδιαμφισβήτητα, έχουν συμβάλει αποφασιστικά, στην ανάπτυξη και την εξάπλωση των ελληνικών εφοπλιστικών επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων.

3.3 Επιπλέον Τρόποι Εκμετάλλευσης του Πλοίου

Συνοπτικά, δύο ακόμη τρόποι εκμετάλλευσης του πλοίου είναι οι κάτωθι:

3.3.1 Η Κοινοπραξία¹²⁰ (Joint Ventures), η οποία αποτελεί ένωση μεταξύ περισσότερων φυσικών ή νομικών προσώπων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, η κοινοπραξία πλοιοκτητών, περιλαμβάνει άτομα που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία από κοινού εκμεταλλεύσιμα. Η ιδιοκτησία του κάθε πλοιοκτήτη καλείται μερίδιο κοινοπραξίας. Αυτή η κοινοπραξία δεν έχει νομική προσωπικότητα. Για την σύστασή της, δεν απαιτείται η σύνταξη κάποιου επίσημου εγγράφου. Στην πράξη όμως, προτείνεται να συνταχθεί μία έγγραφη συμφωνία ώστε να υπάρχει απόδειξη για τους όρους της συμφωνίας.

Η κοινοπραξία θα πρέπει να έχει έναν συγκεκριμένο σκοπό να επιτύχει και να μη δημιουργήσει μόνιμη επιχειρηματική δραστηριότητα. **Σε ειδικές περιπτώσεις, κοινοπραξία μπορεί να συσταθεί για την εκμετάλλευση ακτοπλοϊκών γραμμών.** Δεν απαιτείται καταβολή κεφαλαίου για την σύσταση της κοινοπραξίας. Μετά την ολοκλήρωση του σκοπού της, η κοινοπραξία λύεται αυτόματα¹²¹.

3.3.2 Η Υπεράκτια Εταιρία (Offshore Company), η οποία αποτελεί μια μορφή ξένης εταιρίας, αναγνωρισμένης πλήρως από το διεθνές δίκαιο ως ένα νομικό πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα να προβαίνει σε οιασδήποτε μορφής δικαιοπραξίες. Χαρακτηριστική της ιδιότητα είναι ότι διέπεται, ανεξάρτητα από τον τόπο της εγκατάστασής της, από το δίκαιο της χώρας όπου, σύμφωνα με το καταστατικό της, βρίσκεται η έδρα της¹²². Μπορεί να έχει απεριόριστη διάρκεια ζωής, εφ’ όσον βεβαίως καλύπτει τις υποχρεώσεις της έναντι του κράτους στο οποίο έγινε η σύστασή της.

Σύμφωνα με τον νόμο **89 / 1967**, αλλοδαπές εμπορικές ή βιομηχανικές επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής που δραστηριοποιούνται εκτός Ελλάδος μπορούν να ιδρύσουν εξωχώριες εταιρείες στην Ελλάδα. Ο νόμος

¹¹⁹ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά**, **Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 66.

¹²⁰ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 7.

¹²¹ http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Thi0EDwUHZAJ:web01.allweb.com.gr/ope_mknzy_gr/images/other/nomikh_yposthriksh.doc+

¹²² Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 7.

378 / 1968¹²³, κατοχύρωσε το ίδιο δικαίωμα για τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες. Η διαδικασία της σύστασης, αναλαμβάνεται από εξουσιοδοτημένα νομικά ή φυσικά πρόσωπα στην κάθε χώρα, η οποία επιτρέπει την σύσταση Υπερακτίων Εταιριών, όπως π. χ. στις Νήσους Μάρσαλ, τις Σεϋχέλλες, την Κύπρο, τη Λιβερία, τις Βρετανικές Νήσους της Παρθένου κλπ.¹²⁴

Για τη σύσταση της υπεράκτιας εταιρείας, χρειάζονται τα ακόλουθα:

1. Η εταιρία θα πρέπει να δραστηριοποιείται αποκλειστικά εκτός Ελλάδος.
2. Εγγυητική τραπεζική επιστολή **\$ 50.000** πρέπει να κατατεθεί στο Υπουργείο Οικονομικών (**ν.1262/1982 άρθρο 22**).
3. Ειδικά για τις ναυτιλιακές εταιρείες απαιτείται η κάλυψη σε ξένο νόμισμα:
 - α) Των ετήσιων εξόδων λειτουργίας στην Ελλάδα με τουλάχιστον **\$ 50.000**.
 - β) Όλων των πληρωμών που πραγματοποιούν στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή εκ μέρους τρίτων.
4. Θα πρέπει να διατηρεί βιβλίο εσόδων και εξόδων αλλά δεν έχει υποχρέωση δημοσίευσης οικονομικών καταστάσεων¹²⁵.

Οι *Offshore Companies*, που ιδρύουν εξωχώρια γραφεία στην Ελλάδα, απαλλάσσονται από όλους τους φόρους που ισχύουν στην Ελλάδα εάν η εγκατάστασή τους έχει γίνει μέχρι **31 / 12 / 2001**. Αυτή η προνομιακή μεταχείριση καταργήθηκε με τον **Ν. 2992 / 2002, άρθρο 12**, για εταιρείες που ιδρύονται από **1 / 1 / 2002** και εξακολούθησε να **ισχύει μόνο για εξωχώριες εταιρείες ναυτιλιακών εταιρειών**¹²⁶.

¹²³ Βλ. και ν. 791 / 1978, "Περί διατάξεων αφορωσών το εν Ελλάδι καθεστώς των κατά το δίκαιο αλλοδαπής Πολιτείας συσταθεισών ναυτιλιακών εταιριών," άρθρο 1, παράγραφο 1: "Ναυτιλιακαί εταιρίαί, αίτινες συνεστήθησαν κατά τους νόμους αλλοδαπής Πολιτείας, εφόσον είναι ή ήσαν πλοιοκτήτριαί ή διαχειρίστριαί πλοίων υπό ελληνικήν σημαίαν ή είναι εγκατεστημένοι ή ήθελον εγκατασταθεί εν Ελλάδι, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 27 / 1975 ή τών Α. Ν. 89 / 1967 και 378 / 1968, διέπονται ως προς την σύστασιν και την ικανότητα δικαίου, υπό του δικαίου της χώρας της εν τω καταστατικώ έδρας των, αδιαφόρως του τόπου όθεν διευθύνονται ή διευθύνονται εν όλω ή εν μέρει αι υποθέσεις των."

¹²⁴ <http://offshoregreece.eu/gr/faqs.html>

¹²⁵ http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Thi0EDwUHZAJ:web01.allweb.com.gr/ope_mknzy_gr/images/other/nomikh_yposthriksh.doc+

¹²⁶ http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Thi0EDwUHZAJ:web01.allweb.com.gr/ope_mknzy_gr/images/other/nomikh_yposthriksh.doc+

3.4 Η Συμπλοιοκτησία

Ως **συμπλοιοκτησία**, ορίζεται η από κοινού εκμετάλλευση ενός πλοίου, με σκοπό το οικονομικό όφελος το οποίο μπορεί να προκύψει από αυτή, δηλαδή το κέρδος. Προφανώς, η έννοια της συμπλοιοκτησίας, απαιτεί την ύπαρξη και τη συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κυρίων του πλοίου (ή αλλιώς **συγκυρίων**), σχετικά με τους όρους, τη μορφή και το είδος αυτής της εκμετάλλευσης. Κάθε ένας από τους συμπλοιοκτήτες αυτούς, έχει το ποσοστό του επί του πλοίου, που ονομάζεται **μερίδα** και το οποίο μπορεί να χάσει ή να παραδώσει στους υπόλοιπους, υπό κάποιες νομικές προϋποθέσεις¹²⁷. Οι συγκύριοι του πλοίου μπορεί να είναι είτε φυσικά πρόσωπα, είτε όμως και νομικά. Επιπλέον, σημειώνεται ότι σύμφωνα με το **τριακοστό έκτο άρθρο** του ΚΙΝΔ, συμπλοιοκτησία υφίσταται και σε ναυπηγούμενο πλοίο, αλλά όχι σε πλωτό ναυπήγημα.

Στην περίπτωση κατά την οποία, εφοπλιστές εκμεταλλεύονται από κοινού ένα πλοίο, δε στοιχειοθετείται σύσταση συμπλοιοκτησίας, καθώς δεν έχουν τη συγκυριότητα επί του πλοίου. Συμπερασματικά λοιπόν, για να υπάρξει συμπλοιοκτησία, απαιτούνται δύο προϋποθέσεις:

α) Η συγκυριότητα επί του πλοίου.

β) Η συνεκμετάλλευση του πλοίου από τους ίδιους τους συγκυρίους με σκοπό το κέρδος.

Αν δεν παρουσιάζεται συνεκμετάλλευση από τους συγκυρίους, τότε υπάρχει απλή συγκυριότητα επί του πλοίου.

Η συμπλοιοκτησία, αποτελεί μια ιδιαίτερη εταιρική μορφή (**Sui Generis** δηλαδή¹²⁸) του Ναυτικού Δικαίου¹²⁹, που έχει μεν τη δυνατότητα να παρίσταται στο δικαστήριο, **στερείται όμως δε νομικής προσωπικότητας**. Προφανώς λοιπόν είναι άτυπη και δεν απαιτούνται διατυπώσεις δημοσιότητας¹³⁰. Η εταιρική αυτή σχέση της συμπλοιοκτησίας και επομένως ο χαρακτηρισμός της ως εταιρία, οφείλεται καθαρά, στην από κοινού εκμετάλλευση του πλοίου. *“Τονίζεται μάλιστα, ότι συνεκμετάλλευση που γίνεται με άλλη εταιρική μορφή δεν είναι συμπλοιοκτησία. Αν λ.χ., οι συγκύριοι του πλοίου ιδρύσουν ομόρρυθμη εταιρία με σκοπό την εκμετάλλευση του κοινού πλοίου, του οποίου την χρήση εισφέρουν στην ομόρρυθμη εταιρία, δεν υπάρχει συμπλοιοκτησία. Οι εταίροι θα είναι συγκύριοι του πλοίου, ενώ η ομόρρυθμη εταιρία γίνεται ο εφοπλιστής¹³¹.”*

Για να συσταθεί συμπλοιοκτησία σε περισσότερα από ένα πλοία, πρέπει πρώτα να συσταθεί από τους συγκυρίους τους, συμπλοιοκτησία σε κάθε ένα από αυτά ξεχωριστά.

¹²⁷ Οι νομικές αυτές προϋποθέσεις, αναλύθηκαν παραπάνω. Βλ. “Παράγωγοι Τρόποι Κτήσης.”

¹²⁸ Βλ. Δημ. Ν. Καμβύση, *Ιδιωτικών Ναυτικών Δίκαιον*, Αθήνα, 1982, σελ. 63-110.

¹²⁹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρα 10-36.

¹³⁰ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 6.

¹³¹ Βλ. Ν. Μ. Πουланτζά, *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 52.

Οι συμπλοιοκτήτες, έχουν μερίδα συμμετοχής στα κέρδη και στις ζημίες που προέκυψαν από αυτή καθ' εαυτή τη δραστηριότητα της συμπλοιοκτησίας, αφού όπως ορίζει το **εικοστό πέμπτο άρθρο** του ΚΙΝΔ, η ευθύνη καθώς επίσης και τα δικαιώματά τους, υφίστανται προσωπικά, χωριστά και σύμμετρα, ανάλογα με το ποσοστό της μερίδας¹³² τους επί της πλοιοκτησίας. Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός, ότι η ευθύνη του συμπλοιοκτήτη για χρέη απέναντι σε τρίτους είναι απεριόριστη και περιλαμβάνει όχι μόνο την θαλάσσια περιουσία του, αλλά και τη χερσαία.

Οι συμπλοιοκτήτες, έχουν τη δυνατότητα να διορίσουν ένα (ή και περισσότερους) διαχειριστή, του οποίου όμως η εξουσία προς τα έσω, όπως και όλες οι σοβαρές υποθέσεις που αφορούν στη συμπλοιοκτησία τους, ρυθμίζονται σύμφωνα με την πλειοψηφία των μερίδων τους.

Η συμπλοιοκτησία, στις συνθήκες θανάτου, πώχευσης ή ανικανότητας για δικαιοπραξία κάποιου εκ των συμπλοιοκτητών, δεν οδηγείται σε διάλυσή της, αφού κάθε συμπλοιοκτήτης, έχει το δικαίωμα να εκποιήσει τη μερίδα του στους υπόλοιπους. Στην περίπτωση κατά την οποία, η εκποίηση της μερίδας αυτής πραγματοποιηθεί δίχως τη συναίνεση¹³³ των συμπλοιοκτητών, οι οποίοι έχουν στην κατοχή τους τα τέσσερα πέμπτα των μερίδων της συμπλοιοκτησίας και έχει ως επίπτωση την αποβολή της ελληνικής σημαίας του πλοίου, τότε αυτή ακυρώνεται¹³⁴.

Εν τέλει, η συμπλοιοκτησία γίνεται να λυθεί, εξ' αιτίας ενός εκ των ακόλουθων λόγων¹³⁵:

- i) Αν υπάρξει απώλεια του πλοίου.*
- ii) Αν υπάρξει εκποίηση του πλοίου, υπό κάποιες ορισμένες προϋποθέσεις.*
- iii) Αν υπάρξει πλειστηριασμός του πλοίου.*
- iv) Αν υπάρξει εγκατάλειψη του πλοίου στον ασφαλιστή.*

¹³² “κατά λόγον της μερίδας τους”

¹³³ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 29.

¹³⁴ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 54.

¹³⁵ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 7.

3.5 Η Διαχείριση του Πλοίου

Το πλοίο, μπορεί να το διαχειρίζεται είτε ο πλοιοκτήτης του, είτε κάποιιο άλλο πρόσωπο, με την προϋπόθεση φυσικά να έχει την εξουσιοδότησή του. Στην περίπτωση αυτή, το πρόσωπο ονομάζεται **“ship’s husband”**¹³⁶. Κύρια αρμοδιότητα του πλοιοκτήτη (ή του διαχειριστή γενικότερα), είναι η αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων και η διάλυση ορισμένων από αυτά που έχει, ανάλογα με τις παρούσες συνθήκες της αγοράς και την πολιτική της εταιρίας του. Ο όρος **διαχείριση του πλοίου**, παραπέμπει στα εξής¹³⁷:

- i) Στη λήψη των αποφάσεων για την χρησιμοποίηση του πλοίου.
- ii) Στην ασφάλισή του.
- iii) Στον εξοπλισμό του.
- iv) Στον εφοδιασμό του.
- v) Στην πληρωμή των λογαριασμών του.
- vi) Στην επάνδρωσή του.
- vii) Στη ναύλωσή του.
- viii) Στην επιλογή της γεωγραφικής περιοχής της απασχόλησής του.
- ix) Στην πρακτόρευσή του.
- x) Στη μέριμνα για την ασφαλή εκτέλεση του ταξιδιού του.
- xi) Στη φόρτωσή του.
- xii) Στην εκφόρτωσή του.
- xiii) Στην παρακολούθηση της συντηρήσεως και της επισκευής του.

Η **χρησιμοποίηση (ή απασχόληση του πλοίου)**, μπορεί να γίνεται για¹³⁸:

- Μερική ή πλήρη φόρτωση.
- Ναύλωση για συγκεκριμένο ταξίδι.
- Ναύλωση χρόνου.
- Ναύλωση πλοίου γυμνού.

Ο τρόπος λειτουργίας του πλοίου καθορίζεται και εξαρτάται και από¹³⁹:

- Τις συνθήκες της αγοράς.
- Τις προθέσεις του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

¹³⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 351-2.

¹³⁷ Βλ. **CAMBRIDGE ACADEMY OF TRANSPORT: “The Dry Cargo Chartering Course,”** (2004, Vol. 1, 107-112), **INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS: “Shipping Business”** (2003, lesson 3, 12-16).

¹³⁸ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 351.

¹³⁹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 351.

- Τις διάφορες κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις.

Ακόμη, η δραστηριότητα των πλοιοκτητών ή των εφοπλιστών, δύναται να διαφοροποιείται ως εξής¹⁴⁰:

- Μπορούν να διαχειρίζονται είτε ένα μονάχα πλοίο (“μοναχοβάπορο”), είτε πολλά μαζί (“στόλος”).
- Μπορούν είτε να έχουν εξειδίκευση στη διαχείριση ενός συγκεκριμένου μόνο τύπου και μεγέθους πλοίων (“specialization”), είτε να διαχειρίζονται ταυτόχρονα, πλοία διαφορετικού τύπου ή μεγέθους (“diversification”).
- Μπορούν είτε να φέρουν την εθνική σημαία¹⁴¹ στα πλοία τους, είτε να υψώνουν σημαίες ευκαιρίας.

3.6 Το Προσωπικό του Πλοίου¹⁴²

Παρατίθενται παρακάτω, με σειρά ιεραρχίας, τα σημαντικότερα μέλη του προσωπικού του πλοίου:

- **Πλοίαρχος:** Είναι ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου, επί κεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος, με εξουσία σε κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο και υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ναυτολόγησης του πληρώματος. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την ευταξία στο πλοίο. Προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας που εγγράφεται στο νηολόγιο του πλοίου. Ο πλοίαρχος, οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο στις επικίνδυνες περιοχές καθώς επίσης και να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια).
- **Υποπλοίαρχος:** Είναι ο άμεσος συνεργάτης του πλοίαρχου για κάθε θέμα σχετικά με το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Προϊστάται των υπηρεσιών του προσωπικού του καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαιτήσεων και του μαγειρείου.
- **Ύπαρχος:** Ασκεί τα καθήκοντα του υποπλοίαρχου στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία. Ιεραρχικά τοποθετείται μεταξύ πλοίαρχου και υποπλοίαρχου.
- **Ανθυποπλοίαρχος:** Είναι ο άμεσος βοηθός του υποπλοίαρχου για κάθε θέμα που αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, τη ναυσιπλοία και στο φορτίο.

¹⁴⁰ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 352.

¹⁴¹ Βλ. άρθρα 10-11, ΚΔΝΔ.

¹⁴² Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 6.

• **Δόκιμος πλοίαρχος:** Ασκείται υπό την επίβλεψη του υποπλοίαρχου και του ανθυποπλοίαρχου σε κάθε θέμα σχετικά με την υπηρεσία του σκάφους και τη ναυσιπλοΐα.

• **Α' Μηχανικός:** Είναι ο αξιωματικός που προϊστάται της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, τελεί υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του πλοίαρχου, ευθύνεται για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των άλλων εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, κάθε μηχανής και ηλεκτρικής εγκατάστασης του πλοίου εκτός από τα ραδιοτηλεγραφικά μηχανήματα.

• **Πλήρωμα:** Τα μέλη του πληρώματος προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης. Στην έννοια του πληρώματος, περιλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξάρτητα από τη φύση της εργασίας τους (π.χ. ναύτες, ιατροί, μουσικοί κ. ά).



Κεφάλαιο 4

Η Ναυτιλιακή Αγορά

4.1 Εισαγωγή

Η παροχή όλων των υπηρεσιών, που αφορούν στην θαλάσσια μεταφορά αγαθών, πραγματοποιείται μέσω της **Εμπορικής Ναυτιλίας**, η οποία υφίσταται (όπως αναλύθηκε και στην παραπάνω “Ιστορική Αναδρομή”) εδώ και χιλιάδες χρόνια. Αποτελεί, το σημαντικότερο πιθανότατα, κλάδο του ευρύτερου τομέα των μεταφορών και βασική προϋπόθεση για την τέλεσή της, είναι η ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ εκείνου που αναλαμβάνει την πραγματοποίηση της μεταφοράς και εκείνου ο οποίος την επιθυμεί.

Η οικονομική “εικόνα” και προέκταση της Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι η **Ναυτιλιακή Αγορά**, η οποία αποτελείται από ένα σύνολο ξεχωριστών αγορών που διαφοροποιούνται με βάση τα εξής κριτήρια¹⁴³:

- Τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου.
- Τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου.
- Τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών.
- Το γεωγραφικό καταμερισμό.

Προκειμένου να προσεγγιστεί η Ναυτιλιακή αγορά και να τεθούν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί ως ενιαία οικονομική μονάδα¹⁴⁴, είναι ιδιαίτερα χρήσιμος ο διαχρονικός ορισμός της **Ναυτιλιακής Βιομηχανίας**, που παρέθεσε το 1970, το “**Rochdale Report**”¹⁴⁵:

“Η Ναυτιλία είναι μια περίπλοκη βιομηχανία μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσυσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μία πλήρη γκάμα υπηρεσιών

¹⁴³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 39.

¹⁴⁴ Βλ. Χ. Ναουμ, “*Εισαγωγή στην Χρηματοοικονομική Λογιστική*”, 1988, σελ. 12: “Οικονομική μονάδα είναι κάθε οργανωμένος συνδυασμός των συντελεστών της παραγωγής, ο οποίος αποβλέπει στην παραγωγή αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών με σκοπό την κάλυψη ανθρωπίνων αναγκών.”

¹⁴⁵ Βλ. Μ. Stopford, “*Maritime Economics*,” σελ. 5. Βλ. επίσης και J. McConville, “*Economics of Maritime Transport: Theory and Practice*,” 1999, σελ. 2, 8, 13.

μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές ή μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις. Ωστόσο, παρ' όλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Πρόσθετα, πρέπει να τονιστεί πως το μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας, ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρίες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη.”

4.2 Η Διάκριση της Ναυτιλίας σε Bulk και Liner

Η ναυτιλιακή βιομηχανία και αγορά, χωρίζεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες, με βασικό κριτήριο διαχωρισμού, το μέγεθος της κάθε ανεξάρτητης παρτίδας φορτίου προς μεταφορά. Τα φορτία λοιπόν, σύμφωνα με την έννοια “**Parcel Size Distribution Function** ή **PSDF**¹⁴⁶” διακρίνονται σε:

- i) “**Bulk cargo**” (χύδην φορτίο), που είναι η παρτίδα φορτίου που από μόνη της δύναται να συμπληρώσει τη χωρητικότητα του πλοίου (ή του αμπαριού).
- ii) “**General cargo**” (γενικό φορτίο), που είναι η παρτίδα φορτίου που δε δύναται από μόνη της να συμπληρώσει τη χωρητικότητα του πλοίου (ή του αμπαριού) και μεταφέρεται από κοινού με άλλες παρτίδες.

Η παραπάνω διάκριση, έχει ως άμεση συνέπεια, οι δύο κατηγορίες ναυτιλιακής βιομηχανίας και αγοράς να διαφέρουν έντονα μεταξύ τους, όσον αφορά κυρίως: στην οργάνωσή τους, τις δραστηριότητές τους, τον τρόπο οργάνωσης των εταιριών τους, τον τρόπο λειτουργίας και εκμετάλλευσης των πλοίων και την εφαρμογή κάθε μορφής πολιτικής¹⁴⁷. Παρακάτω, αναλύονται συνοπτικά, οι δύο αυτές κατηγορίες:

4.2.1 Η Αγορά Χύδην Φορτίων (Bulk Shipping Market), στην οποία μεταφέρονται τα χύδην φορτία, σε παρτίδες μεγαλύτερες των 2,000-3,000 τόνων, σε “one ship one cargo basis.” Η αγορά αυτή, χωρίζεται με τη σειρά της στις εξής τέσσερις υποκατηγορίες:

- **Στα υγρά χύδην φορτία, (Liquid Bulks)**, που είναι φορτία σε υγρή μορφή χύδην (αργό πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου, κρασί, χημικά κ. ά) και μεταφέρονται από **δεξαμενόπλοια**.
- **Στα πέντε κύρια χύδην ξηρά φορτία (five major bulks)**, που είναι το **σιδηρομετάλλευμα (iron ore)**, τα **σιτηρά (grain)**, ο **άνθρακας (coal)**, τα **φωσφάτα (phosphates)** και ο **βωξίτης (bauxite)** και τα οποία μεταφέρονται σχεδόν πάντα πλέον από “**bulk carriers**” και σπανιότατα από “**tweendeckers**”.

¹⁴⁶ “Parcel is an individual consignment of cargo for shipment”

¹⁴⁷ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 41-43.

- **Στα δευτερεύοντα χύδην ξηρά φορτία (minor bulks)**, που αποτελούνται από όλα τα υπόλοιπα που δεν εντάσσονται στις παραπάνω υποκατηγορίες (με κυριότερα το χάλυβα, το τσιμέντο, το αλάτι, τη ζάχαρη, τα προϊόντα ξυλείας κ. ά).
- **Στα εξειδικευμένα ξηρά φορτία (specialized dry cargoes)**, στα οποία συμπεριλαμβάνονται όσα ξηρά φορτία χρειάζονται ειδικούς χειρισμούς κατά τη μεταφορά, αποθήκευση και στοιβασία τους (αυτοκίνητα, κατεψυγμένα φορτία κ. ά).

4.2.2 Η Αγορά Γραμμών (Liner Shipping Market), στην οποία μεταφέρονται τα γενικά φορτία, σε παρτίδες μικρότερες των 2,000-3,000 τόνων, σε “common carrier basis”¹⁴⁸. Η αγορά αυτή, χωρίζεται με τη σειρά της, στις εξής έξι υποκατηγορίες:

- **Μη μοναδοποιημένο γενικό φορτίο (loose cargo ή break bulk cargo)**, το οποίο στοιβάζεται και φορτοεκφορτώνεται σε ανεξάρτητες παρτίδες (π.χ. κιβώτια, εξαρτήματα μηχανημάτων).
- **Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια (containerized cargo)**, που είναι οποιοδήποτε είδος φορτίου το οποίο συσκευάζεται και μεταφέρεται μέσω εμπορευματοκιβωτίων, με τις εξής προκαθορισμένες διαστάσεις: 8 πόδια πλάτος, 8,5 πόδια ύψος και 20, 30, 40 πόδια μήκος.
- **Υγρό γενικό φορτίο (liquid cargo)**, που είναι μικρές παρτίδες υγρού φορτίου, οι οποίες μεταφέρονται μέσα σε δεξαμενές (tanks) ή δοχεία (containers) ή βαρέλια (drums).
- **Φορτίο σε παλέτες (palletized cargo)**, που είναι κάθε φορτίο το οποίο συσκευάζεται και μοναδοποιείται σε παλέτες, χάριν εύκολης στοιβασίας και ευέλικτου χειρισμού.
- **Κατεψυγμένο φορτίο (refrigerated cargo)**, το οποίο αποτελείται από ιδιαιτέρως ευπαθή προϊόντα που μεταφέρονται κατεψυγμένα σε εξειδικευμένα πλοία-ψυγεία (reefer vessels) ή και σε εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία (reefer containers).
- **Βαριά και δυσκίνητα φορτία (heavy & awkward cargo)**, που είναι προϊόντα, στη φορτοεκφόρτωση και στοιβασία των οποίων, δημιουργούνται δυσκολίες λόγω του βάρους και του μεγέθους τους.

4.3 Η Διάκριση της Ναυτιλίας σε Tramp και Liner

Ένα δεύτερο κριτήριο διαχωρισμού της ναυτιλιακής αγοράς, αποτελεί ο τύπος της μεταφορικής υπηρεσίας που παρέχουν τα πλοία. Ειδικότερα μάλιστα, οι

¹⁴⁸ Βλ. E. Sullivan, “The Marine Encyclopaedic Dictionary,” 1998. *Common carrier: A person or firm who undertakes to carry everyone’s goods provided space is available on board the vessel. If the goods for shipment are refused, the shipper is legally covered to sue the common carrier. There are certain goods which due to their nature make the vessel unseaworthy if they are carried and therefore the carrier or agent is free to refuse them.*

παράγοντες οι οποίοι διαφοροποιούν τις δύο αυτές νέες κατηγορίες, επιγραμματικά είναι¹⁴⁹:

- i) Ο τρόπος μεταφοράς.
- ii) Η απασχόληση των πλοίων.
- iii) Η φύση του φορτίου.
- iv) Το συμβόλαιο μεταφοράς.
- v) Ο ναύλος.
- vi) Η μορφή της αγοράς.
- vii) Ο τύπος των πλοίων.
- viii) Η υποδομή της ξηράς.
- ix) Η εύρεση του φορτίου.

Με βάση λοιπόν τους παραπάνω παράγοντες του κριτηρίου αυτού, οι επιμέρους κατηγορίες, είναι οι κάτωθι δύο:

4.3.1 Η αγορά των πλοίων “tramp¹⁵⁰”, η οποία αποτελείται από πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά δρομολόγια μεταξύ κάποιων προκαθορισμένων λιμανιών, αλλά αντίθετα, η απασχόλησή τους ποικίλλει ανάλογα με τις ευκαιρίες και τις απαιτήσεις της αγοράς, την εκάστοτε χρονική στιγμή. **“Ελεύθερη Θαλάσσια Μεταφορική Υπηρεσία” (tramp service),** είναι η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή από μία κοινοπραξία περισσότερων πλοιοκτητών, χρησιμοποιώντας πλοία περιφερόμενα ανά τον κόσμο, μεταφέροντας φορτίο ανάλογα με τη ζήτηση, απασχολούμενα χωρίς τακτικό πρόγραμμα, τα οποία εισπράττουν ναύλο προσδιοριζόμενο μέσω διαπραγμάτευσης, που πληρώνεται για λογαριασμό του ιδιοκτήτη από τους φορτωτές (οι οποίοι συνήθως είναι και ναυλωτές).

4.3.2 Η αγορά των πλοίων “liner¹⁵¹,” η οποία αποτελείται από πλοία, που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ δύο ή περισσότερων συγκεκριμένων τόπων στους οποίους παρέχουν καθορισμένες θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, αφού ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου ανάμεσά τους, το απαιτεί και το δικαιολογεί. Έτσι, δημιουργείται μία τακτική γραμμή (liner service), μεταξύ αυτών των τόπων, ούτως ώστε να μεταφέρονται γενικά φορτία (κυρίως εμπορευματοκιβώτια). Οι τακτικές αυτές γραμμές, χαρακτηρίζονται διαχρονικά από:

- Κανονικότητα δρομολογίων μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών.
- Προαναγγελθείσες αναχωρήσεις μέσω του ναυτιλιακού τύπου.
- Προκαθορισμό ναύλων.
- Περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού.

¹⁴⁹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 46-47.

¹⁵⁰ Ο όρος “tramp,” μεταφράζεται στα ελληνικά ως “περιπλανώμενος, άστεγος, αλήτης.” Χρησιμοποιείται στη ναυτιλία για να υποδηλώσει ότι τα πλοία “tramp,” δεν ακολουθούν συγκεκριμένο και τακτικό δρομολόγιο. Σε καμία περίπτωση όμως, δεν αποτελεί υποτιμητικό όρο για τα πλοία αυτά.

¹⁵¹ Βλ. V. Metaxas, “Economics of Tramp Shipping,” 1971, σελ. 3.

“Τακτική Θαλάσσια Μεταφορική Υπηρεσία” (liner service), είναι η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη ή από μία κοινοπραξία περισσότερων πλοιοκτητών, χρησιμοποιώντας πλοία, τα οποία εκτελούν προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, πραγματοποιώντας τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και συνήθως σε προσυμφωνημένα επίπεδα ναύλου. Ο πλοιοκτήτης (ή η κοινοπραξία), στην περίπτωση αυτή, θεωρείται κοινός έμπορος (common carrier), με άμεση συνέπεια αυτού, να έχει την υποχρέωση να μεταφέρει οποιοδήποτε φορτίο ζητάει μεταφορά, εφόσον βέβαια στο πλοίο του υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα. Σημειώνεται μάλιστα, πως σε αυτό το είδος θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας, το πλοίο οφείλει να αναχωρήσει στην προκαθορισμένη ώρα, είτε είναι πλήρως φορτωμένο, είτε όχι.

4.4 Σύνοψη

Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας, μπορεί να γίνει παραδεκτό (και αποδεκτό), ότι **η έννοια της ναυτιλιακής αγοράς χύδην φορτίων, ταυτίζεται σχεδόν με την έννοια της ναυτιλιακής αγοράς ελεύθερων πλοίων**. Ως αιτιολόγηση της προσωπικής αυτής παραδοχής, αναφέρεται το γεγονός, ότι τα χύδην φορτία, μεταφέρονται, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, από ελεύθερα πλοία¹⁵² και όχι από πλοία γραμμών¹⁵³.



¹⁵² Με την έννοια “ελεύθερα πλοία,” εννοούνται όλα τα πλοία που πλέουν εκεί όπου υπάρχει ελεύθερη ζήτηση των υπηρεσιών τους, επομένως δεν ακολουθούν προκαθορισμένα δρομολόγια μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών και δεν υπόκεινται σε καθεστώς προκαθορισμού των ναύλων.

¹⁵³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 47-48.

Κεφάλαιο 5

Η Σύμβαση Θαλάσσιας Μεταφοράς¹⁵⁴

5.1 Εισαγωγή

Η μεταφορά πραγμάτων μέσω της θάλασσας, έχει ως βασική προϋπόθεση καταρχάς, τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ αυτού που ενδιαφέρεται να μεταφέρει πράγματα από τον ένα τόπο στον άλλο (και πιο συγκεκριμένα από το ένα λιμάνι στο άλλο) και εκείνου που αναλαμβάνει την εκτέλεση της μεταφοράς. Η συμφωνία αυτή λοιπόν, αποτελεί τη **Σύμβαση της Ναυλώσεως**, με την ευρεία όμως έννοια. Σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο, του εκατοστού εβδόμου άρθρου, του έκτου τίτλου (“Περί Ναυλώσεως”), του ΚΙΝΔ, η σύμβαση ναυλώσεως με την ευρεία αυτή έννοια, χωρίζεται επιμέρους σε:

- Ναύλωση με τη στενή έννοια (ολική ή μερική).
- Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων (σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων).
- Θαλάσσια μεταφορά επιβατών (σύμβαση μεταφοράς επιβατών).

Στο ελληνικό Δίκαιο, εν αντιθέσει με το αγγλο-σαξονικό, δεν υφίσταται σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στη ναύλωση και την θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων.

Χρονολογικώς, πρώτη έκανε την εμφάνισή της η ναύλωση με τη στενή (κυριολεκτική) έννοια. Ο πλοιοκτήτης-εκναυλωτής διαπραγματευόταν ελεύθερα με το ναυλωτή και η συμφωνία στην οποία κατέληγαν επικυρωνόταν με το ναυλοσύμφωνο, το οποίο προέβλεπε τα δικαιώματα, καθώς και τις υποχρεώσεις τους. Με τον τρόπο αυτό, άρχισαν να συντάσσονται ποικίλα ναυλοσύμφωνα, πολλά (ή μάλλον τα κυριότερα) εκ των οποίων υφίστανται ακόμη και στις μέρες μας. Τα ναυλοσύμφωνα αυτά, ήταν τα εξής:

- Ναυλοσύμφωνα για τη ναύλωση κατά χρόνο (ή χρονοναύλωση).
- Ναυλοσύμφωνα για τη ναύλωση κατά ταξίδι.
- Ναυλοσύμφωνα για τη ναύλωση κατά παραχώρηση του πλοίου (είτε από εμπορική, είτε από ναυτική άποψη). Η ναύλωση αυτή, είναι ευρέως γνωστή, ως ναύλωση γυμνού σκάφους (“by demise”).

¹⁵⁴ Βλ. Ν. Α. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, ό. π., σελ. 249 και επόμε. Βλ. επίσης και Ι. Ρόκα, Εισαγωγή στο Ναυτικό Δίκαιο, ό. π., σελ. 108 και επόμε.

Έτσι λοιπόν, στα τέλη του 19ου και ειδικότερα στις αρχές του 20ού αιώνα, όλες οι θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και φορτίων, πραγματοποιούνταν με τη μορφή της κυριολεκτικής ναυλώσεως.

Με το πέρασμα των χρόνων, η εμφάνιση μίας νέας κατηγορίας φορτωτών (των μικρών αποστολέων) πλοίων, είχε ως άμεσο και αναγκαστικό αντίκτυπο, τη δημιουργία και ανάπτυξη μίας νέας κατηγορίας πλοίων, των “πλοίων τακτικών γραμμών”. Η ραγδαία αυτή ανάπτυξη και εξέλιξη, οδήγησε **στο διαχωρισμό της σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων, από τη σύμβαση ναυλώσεως.**

Η προαναφερθείσα αλυσιδωτή εξέλιξη, βασίστηκε στην αδυναμία των μικρών αποστολέων να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους απέναντι στους ισχυρούς εκναυλωτές. Ήταν εξαναγκασμένοι, να δεχθούν τους όρους, που έθεταν μονομερώς στις συμβάσεις οι εκναυλωτές (που φυσικά ευνοούσαν τους ίδιους τους εκναυλωτές), προκειμένου να πραγματοποιηθεί η θαλάσσια μεταφορά των πραγμάτων τους. Ο νομοθέτης, λόγω της κατάστασης που είχε δημιουργηθεί, η οποία άφηνε ουσιαστικά απροστάτευτο και έρμαιο στις οικονομικές διαθέσεις και συμφέροντα του εκναυλωτή, τον πιο αδύναμο ναυλωτή-φορτωτή, αναγκάστηκε να παρέμβει. *Η παρέμβαση¹⁵⁵ αυτή του νομοθέτη, είχε ως αποτέλεσμα την υποβολή της σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων σε κανόνες δικαίου, αναγκαστικού χαρακτήρα κατά το πλείστον, οι οποίοι περιέσπελλαν την αυθαιρεσία του μεταφορέα, απαγορεύοντας τις υπερβολικές ρήτρες για απαλλαγή ή για περιορισμό της ευθύνης του. Ο αναγκαστικός χαρακτήρας των διατάξεων αυτών, θεωρήθηκε από τότε, ως το διακριτικό γνώρισμα της σύμβασεως μεταφοράς πραγμάτων σε σχέση με τη σύμβαση ναυλώσεως, στην οποία ακόμη και σήμερα επικρατεί η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων¹⁵⁶.*

5.2 Η Διάκριση της Σύμβασεως Ναυλώσεως από τη Σύμβαση Μεταφοράς Πραγμάτων

Η σύμβαση της κατά κυριολεξίαν ναυλώσεως, καθώς και η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, έχουν ένα σημαντικό κοινό χαρακτηριστικό. Στηρίζονται και οι δύο, στην αμοιβαία επιθυμία των εμπλεκόμενων μερών, να πραγματοποιηθεί μεταφορά μέσω της θάλασσας και ειδικότερα μάλιστα, μέσω άμεσης σύνδεσης των μεταφερόμενων πραγμάτων με πλοίο. Επομένως, οι δύο αυτές συμβάσεις, ανήκουν στην ίδια γενικότερη κατηγορία, που είχε ως ιστορική αφετηρία τη ναύλωση¹⁵⁷. Προφανώς, αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο πολλές φορές ο διαχωρισμός μεταξύ των δύο συμβάσεων, είναι ιδιαίτερα δυσδιάκριτος.

Η διάκριση αυτή, μεταξύ της κατά κυριολεξίαν σύμβασεως ναυλώσεως και της σύμβασεως μεταφοράς πραγμάτων, γίνεται βάσει των παρακάτω κριτηρίων:

¹⁵⁵ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 3.

¹⁵⁶ Βλ. Remond-Gouilloud, Droit Maritime, έκδ. 2η, 1993, n. 456-457, σελ. 296-297.

¹⁵⁷ Βλ. Φ. Ποταμιάνο, Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, Α, 1962, §9, σελ. 11-12.

5.2.1 Η χρησιμοποίηση πέντε εξωτερικών στοιχείων, τα οποία όμως δεν αφορούν στην οργανική διαφορά μεταξύ των δύο συμβάσεων και γι' αυτό η διάκριση με βάση αυτά, δεν καθίσταται ακριβής. Τα εξωτερικά αυτά γνωρίσματα, είναι τα εξής:

- i) **Το έγγραφο**, το οποίο χρησιμοποιείται στις δύο αυτές συμβάσεις. Στη σύμβαση ναυλώσεως εκδίδεται το **ναυλοσύμφωνο**¹⁵⁸, ενώ στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς η **φορτωτική**¹⁵⁹. Σημειώνεται όμως, ότι φορτωτική¹⁶⁰ μπορεί να εκδοθεί και στη σύμβαση ναυλώσεως, σε περίπτωση κατά την οποία ο κύριος του φορτίου έχει την πρόθεση να μεταβιβάσει την κυριότητα των πραγμάτων ή ακόμη και να τα ενεχυράνει κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Επομένως, γίνεται κατανοητό ότι η διάκριση με βάση το έγγραφο δεν είναι απόλυτη.
- ii) **Το είδος του πλοίου**, το οποίο χρησιμοποιείται ούτως ώστε να εκτελεστεί κάθε μία από τις δύο συμβάσεις. Η σύμβαση ναυλώσεως, εκτελείται κατά κύριο λόγο με τα αποκαλούμενα και ως **“πλανώμενα πλοία” (tramps**¹⁶¹), ενώ η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων με **“δρομολογημένα πλοία” (liners ή liner ships)**.
- iii) **Η χρησιμοποίηση ναυλομεσίτη**, είναι ακόμη ένα εξωτερικό γνώρισμα, το οποίο διακρίνει τη σύμβαση ναυλώσεως από τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων. Στη σύμβαση ναυλώσεως, είναι πολύ σημαντικός ο ρόλος του ναυλομεσίτη, αφού λόγω του όγκου και του είδους των προς μεταφοράν φορτίων, είναι εξαιρετικά δύσκολη η εύρεση κατάλληλου πλοίου. Τη δουλειά αυτή αναλαμβάνει ο ναυλομεσίτης. Αντιθέτως, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, το είδος και ο όγκος των πραγμάτων που μεταφέρονται, δεν απαιτούν ούτε ολόκληρη τη χωρητικότητα του πλοίου, αλλά ούτε και κάποιο πλοίο με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Για το λόγο αυτό, η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, εκτελείται με πλοία της γραμμής¹⁶² (ή δρομολογημένα πλοία) και καταρτίζεται άμεσα, μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή-αποστολέα, δίχως να χρειάζεται η συνδρομή ναυλομεσίτη.
- iv) **Η ελευθερία διαπραγμάτευσης των όρων της σύμβασης**. Η σύμβαση ναυλώσεως, επιτρέπει στα εμπλεκόμενα μέρη, την ελεύθερη διαπραγμάτευση των όρων της, καθώς διέπεται από την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων. Αυτό συνεπάγεται, τη μη ύπαρξη αναγκαιότητας, για ρύθμιση της σύμβασης αυτής, με την χρησιμοποίηση γραπτών κανόνων δικαίου, εθνικών ή διεθνών συμβάσεων. Αντιθέτως, οι συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων, λόγω κυρίως της μαζικότητάς τους, *αποτελούν¹⁶³ συμβάσεις προσχωρήσεως και συνδέονται με τυποποιημένες φορτωτικές, τις οποίες συντάσσουν οι μεταφορικές συνήθως επιχειρήσεις. Επομένως, στις συμβάσεις αυτές, επιβάλλεται η κατάρτιση διεθνών*

¹⁵⁸ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 108, §1.

¹⁵⁹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 108, §2.

¹⁶⁰ Βλ. Φ. Ποταμιάνο, Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, Α, 1962, §11, σελ.13 και επόμ.

¹⁶¹ Οι έννοιες “tramps” και “liners,” έχουν αναλυθεί εκτενέστατα σε προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

¹⁶² Βλ. (Prubmann) - Rabe, Seehandelsrecht, έκδ. 4η, 2000, Vor §556 C, αριθ. 14, σελ. 379.

¹⁶³ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 16.

συμβάσεων¹⁶⁴, λόγω της άμεσης ανάγκης για την προστασία του φορτωτή. Σημειώνεται βέβαια, ότι ουσιαστικά και στη σύμβαση ναυλώσεως, τα εμπλεκόμενα μέρη χρησιμοποιούν συνήθως τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα, με αποτέλεσμα και αυτή η σύμβαση, να είναι βασικά σύμβαση προσχωρήσεως.

ν) **Η σύμβαση ναυλώσεως¹⁶⁵, διέπεται από κανόνες ενδοτικού δικαίου, ενώ στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων υπάρχουν κανόνες αναγκαστικού δικαίου, ιδίως όσον αφορά τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.** Ούτε το εξωτερικό αυτό στοιχείο όμως, είναι ικανό να διακρίνει απόλυτα τα δύο είδη συμβάσεων¹⁶⁶.

5.2.2 Το αντικείμενο της κάθε μίας από τις δύο αυτές μορφές συμβάσεως. Το κύριο αντικείμενο της συμβάσεως ναύλωσης, αποτελεί **το μεταφορικό μέσο**, εν προκειμένω δηλαδή, το πλοίο (είτε αυτό είναι γυμνό, είτε όπως συνηθίζεται επανδρωμένο και εξοπλισμένο). Από την άλλη, το κυριότερο αντικείμενο της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων, αποτελούν **τα πράγματα που είναι προς μεταφοράν** και όχι το μεταφορικό μέσο¹⁶⁷. Πιο συγκεκριμένα μάλιστα¹⁶⁸, η σύμβαση ναυλώσεως, σχετίζεται με την παραχώρηση του πλοίου, με την έννοια του χώρου που πρόκειται να δεχθεί τα μεταφερόμενα πράγματα, ενώ η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, σχετίζεται με το περιεχόμενο του μεταφορικού μέσου, με την έννοια των προς μεταφοράν πραγμάτων¹⁶⁹.

Συνοψίζοντας λοιπόν, κανένα από τα κριτήρια των εξωτερικών γνωρισμάτων, δε δύναται να αποδώσει με τρόπο απόλυτο, τη διάκριση μεταξύ της συμβάσεως ναυλώσεως και της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων. Συμπερασματικά και βάσει του τελευταίου κριτηρίου, συνάγεται ότι στη σύμβαση ναυλώσεως, παροχή και κύρια υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να θέσει στη διάθεση του ναυλωτή το πλοίο, με ή χωρίς τις υπηρεσίες του πλοιάρχου και του πληρώματος, ενώ στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, η παροχή και η κύρια υποχρέωση του μεταφορέα, επικεντρώνεται στην παραλαβή, τη μεταφορά και την παράδοση των πραγμάτων στον τόπο προορισμού τους¹⁷⁰.

¹⁶⁴ Βλ. Vialard, Droit maritime, n. 387, σελ.331-332.

¹⁶⁵ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 16

¹⁶⁶ Βλ. Remond-Gouilloud, Droit Maritime, έκδ. 2η, 1993, n. 462, σελ. 299.

¹⁶⁷ Βλ. (Prubmann) - Rabe, Seehandelsrecht, έκδ. 4η, 2000, Vor §556 C, αριθ. 14, σελ. 379. Βλ. επίσης και ιΦ. Ποταμιάνο, Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, Α, 1962, §10, σελ.12.

¹⁶⁸ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε, εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 18.

¹⁶⁹ Βλ. Remond-Gouilloud, Droit Maritime, έκδ. 2η, 1993, n. 461, σελ. 298-299.

¹⁷⁰ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 18.

Κεφάλαιο 6

Η Ναύλωση με τη Στενή Έννοια

6.1 Εισαγωγή

Στη διπλωματική αυτή εργασία, όποτε αναφέρεται από εδώ και στο εξής η λέξη ναύλωση, θα εννοείται η ναύλωση με τη στενή έννοια του όρου. Η έννοια της ναύλωσης, εξ' ορισμού αναφέρεται, στη συμφωνία εμπορικής απασχόλησης ενός ελεύθερου πλοίου, μεταξύ δύο εμπλεκόμενων μερών. Από τη μία μεριά είναι ο πλοιοκτήτης (ή shipowner), ο οποίος ονομάζεται και “εκναυλωτής” (carrier), ενώ από την άλλη είναι ο “ναυλωτής” (ή charterer¹⁷¹ ή shipper ή freighter). Λεπτομερέστερα, από τη μία πλευρά συμβάλλεται αυτός, στον οποίο ανήκει το πλοίο και το διαθέτει (εκναυλωτής) και από την άλλη, αυτός στον οποίο διατίθεται το πλοίο (ναυλωτής).

Όταν επέλθει η συμφωνία της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης (ή εκναυλωτής) οφείλει να απασχολήσει το πλοίο του, με τέτοιο τρόπο ώστε να ικανοποιεί πλήρως και κατά τα συμφωνηθέντα, τις απαιτήσεις και τον τρόπο απασχόλησης που του ζητά ο ναυλωτής, με βάση το χρηματικό αντάλλαγμα, το οποίο του έχει πληρώσει. Το χρηματικό αντάλλαγμα αυτό, **αναλόγως με τον τύπο της ναύλωσης**, ονομάζεται “**ναύλος**” (freight) ή “**μίσθωμα**” (hire). Η σύμβαση της ναύλωσης¹⁷², αποδεικνύεται και επικυρώνεται κατά κανόνα εγγράφως, από το αντίστοιχο συμβόλαιο ναύλωσης¹⁷³, το οποίο ονομάζεται “**ναυλοσύμφωνο**”¹⁷⁴ (charter party). Από τα παραπάνω, εξαιρείται μόνο η μικρή ακτοπλοία, στην οποία η σύμβαση μπορεί να αποδειχτεί, χρησιμοποιώντας οποιοδήποτε μέσο επιτρέπεται στις εμπορικές υποθέσεις (π.χ. ακόμη και με μάρτυρες)¹⁷⁵.

¹⁷¹ Βλ. E. Sullivan, “The Marine Encyclopaedic Dictionary,” 1998: *The charterer is the person or firm hiring a vessel for the carriage of goods or passengers or both.*

¹⁷² Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 7.

¹⁷³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 53.

¹⁷⁴ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 108, παράγρ. 1.

¹⁷⁵ Βλ. N. M. Πουλαντζά, **Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 73-74.

6.2 Η Νομική Φύση της Συμβάσεως Ναυλώσεως

Στην θεωρία του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, επομένως και του ελληνικού, επικρατεί έντονη αμφισβήτηση και διχασμός, σχετικά με τη νομική φύση της ναύλωσης. Ο διχασμός αυτός, εντοπίζεται στο κατά πόσο η ναύλωση είναι μίσθωση πράγματος (του πλοίου δηλαδή για τη μεταφορά) ή μικτή σύμβαση ή ιδιότυπη σύμβαση (**sui generis**). Η επικρατέστερη γνώμη πάντως, θεωρεί τη ναύλωση ως μίσθωση έργου¹⁷⁶.

Συγκεκριμένα, η ναύλωση γυμνού σκάφους, σύμφωνα με το γαλλικό, το ιταλικό, το γερμανικό και το σκανδιναβικό Δίκαιο, κλίνει προς την έννοια της μισθώσεως (lease), ενώ στο αγγλικό και το αμερικανικό χρησιμοποιείται για τη σύμβαση αυτή, η συνήθης ορολογία της ναυλώσεως. Σημειώνεται μάλιστα, ότι στο Δίκαιο των δύο αυτών χωρών, η ναύλωση πλοίου γυμνού χωρίς εξοπλισμό (Bareboat charter), αντιμετωπίζεται ως απλή μίσθωση έργου, ενώ όταν το πλοίο δίνεται στο ναυλωτή επανδρωμένο (Charter by demise), αντιμετωπίζεται ως ναύλωση κατά κυριολεξίαν. Στο ελληνικό Δίκαιο, οι απόψεις σχετικά με τη νομική φύση της συμβάσεως για την παραχώρηση της χρήσεως γυμνού σκάφους δεν είναι ομόφωνες, αλλά ούτε και επαρκώς αποσαφηνισμένες. Υπάρχουν απόψεις που υποστηρίζουν ότι η σύμβαση αυτή βρίσκεται πλησιέστερα προς τη ναύλωση παρά προς τη μίσθωση πράγματος¹⁷⁷, αλλά η κρατούσα άποψη¹⁷⁸, ιδίως μάλιστα στη νομολογία, κλίνει μάλλον προς τη μίσθωση πράγματος¹⁷⁹ και μάλιστα, είτε την απλή μίσθωση πράγματος, η οποία υπάγεται στις διατάξεις των άρθρων 574 επόμεν. Α. Κ.¹⁸⁰, είτε τη μίσθωση προσοδοφόρου πράγματος, η οποία υπάγεται στις διατάξεις των άρθρων 638 Α. Κ.¹⁸¹.

Όσον αφορά στη σύμβαση χρονοναυλώσεως¹⁸², επειδή συγκεντρώνει διάφορα στοιχεία περισσότερων ρυθμισμένων συμβάσεων (όπως της μισθώσεως πράγματος και της μισθώσεως υπηρεσιών), παλαιότερα υποστηρίχθηκε ότι αποτελεί μίσθωση πράγματος ή ακόμη και συνδυασμό μισθώσεως πράγματος και μισθώσεως

¹⁷⁶ Βλ. Ν. Α. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, 2η έκδοση, Αθήνα, 1979, σελ. 260. Βλ. επίσης και Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 7. Βλ. επίσης και Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 74-75.

¹⁷⁷ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 27.

¹⁷⁸ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 26.

¹⁷⁹ Ότι πρόκειται για μίσθωση πράγματος δέχεται ο Σταυρόπουλος, Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου, έκδ. 2η (1980), άρθρο 107, αριθ. 4 α, σελ. 379 και οι αποφάσεις Ειρ.Αθ. 1027 / 1969 ΕΕΔ 1969 266, Εφ.Αθ. 2551 / 1974 ΕΕΔ 1975 279, η γνωμοδότηση του ΝΣΚ 776 / 1970 ΕΝΔ 1974 197, η Πολ.Πρωτ.Πειρ. 209 / 1987 ΕΝΔ 1988 14, η οποία δέχθηκε ότι η σύμβαση αυτή αποτελεί μίσθωση γυμνού σκάφους σε συνδυασμό με αγοραπωλησία πλοίου, Εφ.Πειρ. 1961 / 1988 ΕΝΔ 1988 409, Εφ.Πειρ. 882 / 2000 ΕΝΔ 2001 122 (126), Εφ.Πειρ. 2 / 1998 ΕΕΔ 1998 121, Εφ. Πειρ. 273 / 1999 ΕΕΔ 2000 117.

¹⁸⁰ Έτσι, οι περισσότερες αποφάσεις της παραπάνω σημειώσεως.

¹⁸¹ Έτσι μεμονωμένα, η Εφ.Αθ. 2551 / 1974 ΕΕΔ 1975 279.

¹⁸² Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 36.

υπηρεσιών. Πλην όμως, αντικείμενο της συμβάσεως χρονοναυλώσεως, δεν είναι καθαυτές η μίσθωση πράγματος και η μίσθωση υπηρεσιών¹⁸³. Αντιθέτως, είναι η μεταφορά πραγμάτων ή με άλλα λόγια, το μεταφορικό έργο. Επομένως, η χρονοναύλωση είναι σύμβαση έργου, όπως άλλωστε δέχεται η σημερινή κρατούσα άποψη¹⁸⁴.

Τέλος, η ναύλωση κατά ταξίδι¹⁸⁵ εμπίπτει στην έννοια της ναυλώσεως κατά κυριολεξία και επομένως υπόκειται στις διατάξεις του ΚΙΝΔ¹⁸⁶ για τη ναύλωση. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι οι διατάξεις αυτές του ΚΙΝΔ είναι κατά το μεγαλύτερό τους μέρος ενδοτικού Δικαίου¹⁸⁷, συνεπώς εφαρμόζονται για να συμπληρώσουν τα κενά της συμβάσεως ή ακόμη και να ερμηνεύσουν τη δήλωση της βουλήσεως των συμβαλλομένων. Αντίθετα, οι διατάξεις των άρθρων 134-148 του ΚΙΝΔ, οι οποίες αφορούν στην ευθύνη του εκναυλωτή, είναι αναγκαστικού Δικαίου και οφείλουν να εφαρμόζονται οπωσδήποτε, περιστέλλοντας αντιστοίχως την ελευθερία των συμβαλλομένων.

6.3 Τα Πρόσωπα στη Σύμβαση της Ναύλωσης

Όπως ορίζει το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο¹⁸⁸, **εκναυλωτής**¹⁸⁹ είναι ο συμβαλλόμενος που διαθέτει το πλοίο και ουσιαστικά εκφράζει τα συμφέροντά του σε μία συμφωνία ναύλωσης. Είναι προφανές λοιπόν, ότι η έννοια του εκναυλωτή ταυτίζεται:

α) Είτε με τον τον πλοιοκτήτη (δηλαδή τον ιδιοκτήτη και διαχειριστή του πλοίου).

β) Είτε με τον εφοπλιστή (δηλαδή τον εμπορικό διαχειριστή του πλοίου, ο οποίος ενώ δεν έχει κυριότητα επί του πλοίου, διαχειρίζεται την εμπορική λειτουργία του. Επιπλέον, το όνομά του αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο αφού είναι καταχωρημένος σ' αυτό ως ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του).

Σημειώνεται, ότι είναι σύνηθες στην εγχώρια αλλά και διεθνή βιβλιογραφία, να χρησιμοποιείται ο όρος “εκναυλωτής” όταν υφίστανται ζητήματα νομικής φύσης,

¹⁸³ Βλ. Chaveau, *Traité de droit maritime*, 1958, n. 628-630, σελ. 421 επόμε. “Ο οποίος εκθέτει τις παλαιότερες απόψεις και καταλήγει ότι κάθε σύμβαση ναυλώσεως έχει τις ιδιορρυθμίες της και ότι, πάντως, σε κάθε περίπτωση, πρόκειται για θαλάσσια μεταφορά, η οποία δεν επιτρέπεται να ενσωματωθεί στα πλαίσια μίας χερσαίας συμβάσεως.”

¹⁸⁴ Βλ. Ν. Α. Δελούκα, *Ναυτικόν Δίκαιον*, 2η έκδοση, Αθήνα, 1979, §§ 169 επόμε. σελ. 259 επόμε.

¹⁸⁵ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 40.

¹⁸⁶ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρα 107-173.

¹⁸⁷ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α.Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 73: “Πολλές από τις διατάξεις του έκτου τίτλου του ΚΙΝΔ δεν είναι αναγκαστικού Δικαίου (**Jus cogens**), αλλά χωρεί παρέκκλιση κατά τη συμφωνία των μερών ή λόγω τοπικών συνθηκών.”

¹⁸⁸ Βλ. Ι. Ρόκα, “Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο,” 1993, σελ. 45, 75.

¹⁸⁹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 53-54.

ενώ όταν παρουσιάζονται πρακτικά ζητήματα, γίνεται χρήση του όρου “πλοιοκτήτης”.

Σύμφωνα με το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, **ναυλωτής**¹⁹⁰ είναι ο συμβαλλόμενος σε μία σύμβαση ναύλωσης, στον οποίο διατίθεται το πλοίο προς απασχόληση. Σε ορισμένες περιπτώσεις ναύλωσης, ο ναυλωτής είναι δυνατόν να ταυτίζεται με το φορτωτή του φορτίου, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου είναι και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης, ενώ μπορεί να πρόκειται και για δύο διαφορετικά μέρη, όταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων του στη συμφωνία ναύλωσης είναι δύο διαφορετικά φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Στοιχεία που λαμβάνονται σοβαρά υπ’ όψιν από το ναυλωτή σε μία ναύλωση, είναι ο τύπος του πλοίου, το μέγεθός του, η ηλικία του, ο εξοπλισμός χειρισμού του φορτίου που διαθέτει, η ταχύτητα, η κατανάλωση καυσίμων, η γενική κατάσταση του πλοίου, η φήμη και εικόνα της πλοιοκτήτριας εταιρίας στην αγορά, η τιμή του ναύλου, η δυνατότητα επιλογής λιμανιού από ένα εύρος εναλλακτικών λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης κ. ά.

Στην περίπτωση κατά την οποία, έχει συμφωνηθεί ολική ναύλωση ενός πλοίου και στη συμφωνία αυτή εμπεριέχεται το δικαίωμα του ναυλωτή να υποναυλώσει το πλοίο, τότε απέναντι του τρίτου, ο ναυλωτής είναι υπεκναυλωτής για τη μεταξύ τους σχέση της υποναύλωσης¹⁹¹.

Ο φορτωτής (shipper¹⁹² ή chargeur ή Ablader) έχει, κατά κανόνα, την κυριότητα του μεταφερόμενου φορτίου και είναι αυτός που αντικαθιστά το ρόλο του ναυλωτή, ως προς το ζήτημα της παράδοσης των προς μεταφοράν πραγμάτων στον εκναυλωτή, στην περίπτωση που δεν την πραγματοποιεί ο πρώτος (ναυλωτής). Η σημασία του φορτωτή στη ναυτιλιακή αγορά είναι τεράστια. Ειδικότερα μάλιστα, στη μεταφορά εμπορευμάτων με πλοία τακτικών γραμμών, ο ρόλος του είναι καθοριστικότερος. Στη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων, από το ένα μέρος συμβάλλεται ο πλοιοκτήτης (ή μεταφορέας) και από το άλλο, ο κύριος των εμπορευμάτων ο οποίος, κατά το σύνηθες, είναι ο φορτωτής. Εφόσον το συμβόλαιο πώλησης εμπορευμάτων και η σύμβαση μεταφοράς τους, το επιτρέπουν, ο φορτωτής δύναται να αναλάβει εξ’ ολοκλήρου την ευθύνη για τη φόρτωση και τη μεταφορά των εμπορευμάτων, κατόπιν αγοραπωλησίας στην οποία ο ίδιος έχει το ρόλο, είτε του πωλητή, είτε του αγοραστή.

Η κυριότερή του αρμοδιότητα, είναι να φέρνει εις πέρας την προμήθευση της σωστής ποιότητας και ποσότητας φορτίου στην κατάλληλη προβλήτα, τη συμφωνημένη ημερομηνία και ώρα. Επί πλέον, ο ίδιος είναι αρμόδιος για τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο, είτε αυτοπροσώπως, είτε αναθέτοντας αυτή την εργασία σε έναν πράκτορα, που ονομάζεται “πράκτορας προώθησης” ή “διαμεταφορέας” ή “διαμεσολαβητής φορτίου” (forwarding agent). Μπορεί να αναθέσει επίσης αυτή την εργασία στον πράκτορα του πλοίου ή στα γραφεία της εταιρίας του πλοίου. Επίσης, φροντίδα του φορτωτή - πωλητή είναι η συνοδεία των εμπορευμάτων με όλα τα απαιτούμενα έγγραφα, καθώς και η απρόσκοπτη

¹⁹⁰ Βλ. CAMBRIDGE ACADEMY OF TRANSPORT, “The Dry Cargo Chartering Course,” 2004, Vol 1, σελ. 112-114.

¹⁹¹ Βλ. **N. M. Πουλιαντζά**, **Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 75.

¹⁹² Βλ. **E. Sullivan**, “**The Marine Encyclopaedic Dictionary**”, 1998: *Shipper is the person or company who enters into a contract with a liner conference, shipping line or shipowner for the carriage of goods.*

ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διατυπώσεών τους, τελωνειακών, υγειονομικών και άλλων.

Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα συνοδεύονται από τον “εμπορικό φάκελο” (*commercial set*), τον οποίο σχηματίζει ο φορτωτής και συνήθως περιέχει το τιμολόγιο (*invoice*), τη φορτωτική (*bill of lading*), το πιστοποιητικό προέλευσης (*certificate of origin*), το πιστοποιητικό ποιότητας και ποσότητας, το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του φορτίου (*insurance policy*) και τη συναλλαγματική αποδοχής του αγοραστή (*bill of exchange*), όταν η αγορά γίνεται με πίστωση.

Οι φορτωτές με περιορισμένες ποσότητες γενικών φορτίων, πραγματοποιούν τις μεταφορές με πλοία τακτικών γραμμών. Για λόγους αντίστασης στις ισχυρές ολιγοπωλιακές συνδιασκέψεις (*conferences*), οι φορτωτές έχουν συγκροτήσει το “**Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Φορτωτών**,” με έδρα τη Χάγη¹⁹³.

Όπως προαναφέρθηκε, οι ιδιότητες του φορτωτή, πολλές φορές ταυτίζονται με αυτές του ναυλωτή. Η σχέση¹⁹⁴ που τους συνδέει μπορεί να είναι ποκίλλη, όπως για παράδειγμα υποναύλωση ή εντολή. Ο φορτωτής πάντως, δεν είναι αντισυμβαλλόμενος του εκναυλωτή. Απέναντι σ’ αυτόν, ο φορτωτής, εμφανίζεται ως αντιπρόσωπος του ναυλωτή. Και, κατ’ αρχήν τουλάχιστον, δεν αποκτά δικαιώματα απέναντι στον εκναυλωτή. Αν όμως, ο εκναυλωτής (ή ο αντιπρόσωπός του, ιδίως δε ο πλοίαρχος) τον δεχθεί ως φορτωτή, συμμετέχει στη φόρτωση και αποκτά ενδιαφέρον για το ταξίδι. Κατ’ ακολουθία δε τούτου, αποκτά αυτοτελή απαίτηση για τη μεταφορά των πραγμάτων, δικαίωμα να ζητήσει την έκδοση φορτωτικής, να συνάψει τη σύμβαση παραδόσεως της φορτωτικής (*Begebungsvertrag*), να αξιώσει αποζημίωση κλπ¹⁹⁵.

Η έννοια του **μεσίτη πλοίων (shipbroker¹⁹⁶)**, πολύ συχνά ταυτίζεται στη ναυτιλιακή αγορά, με αυτή του ναυλομεσίτη. Ο μεσίτης πλοίων λοιπόν, εξειδικεύεται στη διαμεσολάβηση μεταξύ των συναλλαγών που αφορούν: είτε στην προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας πλοίων, είτε στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, ούτως ώστε να διευκολύνει τη διαδικασία τη σύναψης των συμβάσεων.

Η ευρύτερη έννοια του μεσίτη πλοίων, διακρίνεται επιπλέον στους¹⁹⁷:

α) ναυλομεσίτες (chartering brokers).

β) μεσίτες ασφαλειών (insurance brokers).

γ) μεσίτες αγοραπωλησίας πλοίων (ship sale and purchase brokers).

δ) διαμεσολαβητές φορτίου (freight forwarders).

¹⁹³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη*, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 352-353.

¹⁹⁴ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη**, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 51.

¹⁹⁵ Βλ. (Prubmann) - Rabe, *Seehandelsrecht*, έκδ. 4η, 2000, Vor §556, αριθ. 12 και επόμε., σελ. 303 και επόμε.

¹⁹⁶ Βλ. **E. Sullivan**, “*The Marine Encyclopaedic Dictionary*”, 1998: *Shipbroker is a person having one of several occupations: chartering agent or owner’s broker, negotiating the terms for the charter of a ship on behalf of a charterer or a shipowner respectively; loading broker whose business is to attract cargoes to the ships of his principal; sale and purchase broker, negotiating on behalf of a buyer or seller of a ship.*

¹⁹⁷ Βλ. B. Chris, *The Baltic-Shipbroking & Shipagency*: “The S & P Broker,” Μάιος 2000, σελ.12.

Ο **ναυλομεσίτης (chartering broker)**, έχει ως κύρια αρμοδιότητά του, τη διαμεσολάβηση μεταξύ του πλοιοκτήτη, ο οποίος διαθέτει το πλοίο του στη ναυτιλιακή αγορά προς εκναύλωση και του ναυλωτή, ο οποίος επιθυμεί να ναυλώσει το συγκεκριμένο πλοίο. Είναι λοιπόν, ο ρυθμιστής των σχετικών λεπτομερειών της συμβάσεως ναύλωσης και για την παροχή αυτής του της υπηρεσίας, αμείβεται με ένα χρηματικό αντάλλαγμα που καλείται **“προμήθεια” (commission)** και υπολογίζεται πάντα σε ποσοστό επί του συνολικού ναύλου. Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα, υπάρχει ο όρος **“brokerage clause”**, ο οποίος καθορίζει από ποιον θα πληρωθεί η προμήθεια, τι ύψους θα είναι το ποσό της, καθώς επίσης και με ποιον τρόπο θα γίνει η καταβολή της.

Λόγω του ιδιαίτερου ρόλου που διαδραματίζει ο ναυλομεσίτης στην αγορά, έχει ορισμένες βασικές ιδιότητες και ακολουθεί συγκεκριμένες δραστηριότητες. Οι δραστηριότητες αυτές, είναι οι εξής:

- i) Είτε είναι ναυλομεσίτης του πλοιοκτήτη (shipbroker), οπότε αναζητεί το καταλληλότερο φορτίο προς μεταφοράν από το πλοίο του πελάτη του, είτε είναι ναυλομεσίτης του ναυλωτή (cargobroker), οπότε αναζητεί το πιο κατάλληλο πλοίο για τη μεταφορά του φορτίου του πελάτη του. Όπως είναι φυσικό δηλαδή, κινείται πάντα με γνώμονα το συμφέρον του πελάτη του.
- ii) Ο πλοιοκτήτης (εκναυλωτής) και ο ναυλωτής, δεν εισέρχονται ποτέ σε διαδικασία άμεσης διαπραγμάτευσης. Τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, οργανώνουν εξ' ολοκλήρου οι ναυλομεσίτες και πάντα ενεργούν με σκοπό να πραγματοποιηθεί η σύμβαση της ναύλωσης, με το μεγαλύτερο δυνατόν συμφέρον για τον πελάτη τους.
- iii) Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία της διαπραγμάτευσης, ο ναυλομεσίτης επιμελείται της σύνταξης του ναυλοσυμφώνου, έχοντας πάντα ως κύριο μέλημά του, να περιλαμβάνεται σ' αυτό, ό, τι προέκυψε και συμφωνήθηκε κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης.
- iv) Εξουσιοδοτείται, να υπογράψει για λογαριασμό των συμβαλλομένων μερών που εκπροσωπεί και με αυτό τον τρόπο δεσμεύει τον πελάτη του, είτε αυτός είναι ο ναυλωτής, είτε ο εκναυλωτής.
- v) Αρμοδιότητά του επίσης, αποτελεί η διευθέτηση όλων των οικονομικών ζητημάτων της ναύλωσης. Αναλαμβάνει επί παραδείγματι, την προώθηση του τιμολογίου με το ύψος του ναύλου που πρέπει να καταβληθεί από το ναυλωτή, ούτως ώστε να πραγματοποιηθεί η μεταφορά από τον πλοιοκτήτη¹⁹⁸. Εν συνεχεία, παρακολουθεί τη διαδικασία της πληρωμής και της λήψης του ναύλου, προκειμένου να εκτελεστούν εγκαίρως.

*Οι ναυλομεσίτες, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν επενδυτική συμβουλευτική, πρέπει έχουν το πιστοποιητικό από την **Αγγλική Εποπική Αρχή επί Χρηματοοικονομικών Θεμάτων (Securities and Futures Authority)**,*

¹⁹⁸ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 356.

London¹⁹⁹). Επιπλέον, ανάλογα με: α) το πρόσωπο το οποίο εκπροσωπούν, β) το αντικείμενο της ασχολίας τους, γ) το χώρο της απασχόλησής τους και δ) το είδος της ναυλαγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται, διακρίνονται σε ποικίλες επιμέρους κατηγορίες²⁰⁰:

- Υπάρχουν οι ναυλομεσίτες που δρουν για λογαριασμό των πλοιοκτητών, επομένως αναζητούν φορτία (**chartering brokers seeking cargoes**) και από την άλλη υπάρχουν οι ναυλομεσίτες που δρουν για λογαριασμό των ναυλωτών, οπότε αναζητούν πλοία (**chartering brokers seeking ships**).
- Υπάρχουν οι ναυλομεσίτες οι οποίοι εργάζονται και λειτουργούν ως ελεύθεροι επαγγελματίες στην αγορά (**separate individuals, competitive brokers**), υπάρχουν όμως και αυτοί, που εργάζονται κατ' αποκλειστικότητα στο ναυτιλιακό γραφείο ενός πλοιοκτήτη ή ναυλωτή, διαφυλάσσοντας τα συμφέροντά του (**employees of shipowners or charterers, in-house brokers**).
- Υπάρχουν ναυλομεσίτες εγκατεστημένοι σε κάποιο εγχώριο ναυτιλιακό κέντρο (π.χ. Πάτρα, Πειραιάς), αλλά υπάρχουν και ναυλομεσίτες εγκατεστημένοι σε κάποιο από τα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου (π.χ. Λονδίνο, Τόκυο, Νέα Υόρκη), οι οποίοι ονομάζονται "**correspondent chartering brokers**". Όπως είναι φυσικό, οι πρώτοι είναι σε επικοινωνία και συνεργασία με τους δεύτερους.
- Υπάρχουν ναυλομεσίτες, οι οποίοι έχουν ως πρωταρχικό τους ρόλο, να φέρνουν σε επαφή το ναυλομεσίτη ενός πλοιοκτήτη (shipowner's broker) με το ναυλομεσίτη ενός ναυλωτή (charterer's broker), προκειμένου να διαπραγματευτούν μία ναύλωση. Αυτοί οι ναυλομεσίτες, αποκαλούνται με τον όρο "**competitive brokers**". Ακόμη, υπήρχαν ναυλομεσίτες, οι οποίοι είχαν ως πρωταρχικό τους ρόλο, τη μεταβίβαση πληροφοριών σχετικών με την αναζήτηση πλοίων ή φορτίων, στα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Αυτοί οι ναυλομεσίτες ήταν γνωστοί με τον όρο "**cable brokers**".
- Υπάρχουν ναυλομεσίτες, των οποίων η κύρια ενασχόληση έχει να κάνει με το ύψος του ναύλου που θα καταβληθεί και όχι με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Οι ναυλομεσίτες αυτοί, ονομάζονται "**freight brokers**". Αντίθετα, υπάρχουν ναυλομεσίτες με την ονομασία "**charter party brokers**", το ενδιαφέρον των οποίων επικεντρώνεται στους όρους της μεταφοράς, που θα συμπεριλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο και απλά επιδιώκουν ο ναύλος να βρίσκεται στα τρέχοντα επίπεδα του ναύλου της αγοράς²⁰¹.
- Επιπλέον, οι ναυλομεσίτες διακρίνονται σε κατηγορίες και ανάλογα με το αντικείμενο της απασχόλησής τους. Δηλαδή, όσοι ασχολούνται με τη ναυλαγορά χύδην υγρού φορτίου, ονομάζονται "**tanker brokers**", ενώ όσοι ασχολούνται με τη ναυλαγορά χύδην ξηρού φορτίου "**dry cargo brokers**".

¹⁹⁹ Βλ. N. Collins, "The Essential Guide to Chartering and the Dry Freight Market," 2000, σελ. 141.

²⁰⁰ Βλ. Cambridge Academy of Transport, "The Dry Cargo Chartering Course", 2004, Vol. 1, σελ. 124-125. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 355-358.

²⁰¹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 357.

- Τέλος, υπάρχουν οι ναυλομεσίτες, οι οποίοι ασχολούνται αποκλειστικά με τη ναυλαγορά ενός συγκεκριμένου τύπου πλοίου “**containership brokers**” και εκείνοι που αποκλειστική τους ενασχόληση είναι ένας συγκεκριμένος τύπος φορτίου “**gas brokers.**”

Το ναυτιλιακό επάγγελμα του **διαχειριστή (operator²⁰²)**, έχει πολύ μεγάλη σημασία στο χώρο της ναυλαγοράς και προϋποθέτει άριστη γνώση των συνθηκών της. Οι διαχειριστές, εξασφαλίζουν κέρδος, είτε υποναυλώνοντας, είτε υποκαθιστώντας πλοία και διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες²⁰³:

- i) **Ο διαχειριστής πλοίου (ship’s operator)**, ναυλώνει αρχικά ένα πλοίο από έναν πλοιοκτήτη, καταβάλλοντας του τον αντίστοιχο ναύλο και στη συνέχεια το υποναυλώνει σε έναν άλλο ναυλωτή, με υψηλότερο όμως ναύλο. Ουσιαστικά λοιπόν, εξασφαλίζει το κέρδος του, από τη διαφορά μεταξύ του ύψους του ναύλου, τον οποίο πλήρωσε αυτός στον πλοιοκτήτη και του ύψους του ναύλου, τον οποίο εισπράττει αυτός από το ναυλωτή. Βέβαια, προκειμένου να είναι νόμιμη αυτή η διαδικασία, πρέπει να υπάρχει σχετικός όρος ναυλοσύμφωνο, που να δίνει το δικαίωμα στο ναυλωτή, να υποναυλώσει (subcharter) το πλοίο σε τρίτο. Τα δικαιώματα, καθώς και οι υποχρεώσεις του νέου ναυλωτή, ο οποίος ονομάζεται “*υποναυλωτής*”, ρυθμίζονται με ναυλοσύμφωνο μεταξύ αυτού και του αρχικού ναυλωτή (του διαχειριστή του πλοίου δηλαδή), ενώ τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του αρχικού ναυλωτή έναντι του πλοιοκτήτη, παραμένουν ακριβώς όπως είχαν συμφωνηθεί στο αρχικό ναυλοσύμφωνο.
- ii) **Ο διαχειριστής φορτίου (cargo’s operator)**, ο οποίος αναλαμβάνει την θαλάσσια μεταφορά κάποιου φορτίου, έναντι είσπραξης ναύλου και στη συνέχεια αναθέτει τη μεταφορά του φορτίου αυτού σε κάποιο τρίτο πρόσωπο, έναντι καταβολής ναύλου, με την προϋπόθεση βέβαια, ότι το πρόσωπο αυτό διαθέτει το κατάλληλο πλοίο για τη συγκεκριμένη μεταφορά. Έτσι, πραγματοποιεί την υποχρέωσή του να φτάσει το μεταφερόμενο φορτίο στον προορισμό του, την καθορισμένη χρονική περίοδο και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το κέρδος του, το οποίο προκύπτει από τη διαφορά μεταξύ του ύψους του ναύλου, τον οποίο εισπράττει από τον ιδιοκτήτη του φορτίου και του χαμηλότερου ύψους του ναύλου, τον οποίο καταβάλλει στο πρόσωπο, το οποίο εν τέλει πραγματοποίησε τη μεταφορά.

²⁰² Βλ. **E. Sullivan**, “**The Marine Encyclopaedic Dictionary**,” 1998: *Operator is the person or an organization in the market and its mechanisms, setting out to create income from trading in ships and cargoes. Ships’ operator employ a ship and then reemploy that vessel for further business, chartering her out in a new role. Cargoes’ operator secure contracts for the carriage of cargoes and by fixing-in outside ships at lower freight rates, make themselves a profit.*

²⁰³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 354. Βλ. επίσης και Institute of Chartered Shipbrokers, “*Dry Cargo Chartering*,” 1990, κεφάλαιο 3, σελ. 5-6.

Η ιδιότητα του **ναυτικού πράκτορα (shipping agent²⁰⁴)**, έχει ιδιαίτερες αρμοδιότητες στη ναυτιλιακή αγορά²⁰⁵, καθώς είναι απαραίτητος για την εκτέλεση του συμβολαίου στο λιμάνι της φόρτωσης και της εκφόρτωσης. Ουσιαστικά, ο ναυτικός πράκτορας (με την προϋπόθεση ότι έχει οργανωμένη εγκατάσταση), αναλαμβάνει κατόπιν εντολής του πλοιοκτήτη, την άσκηση με αντιμισθία ή προμήθεια, της αντιπροσώπευσής του σε συγκεκριμένο λιμάνι ή λιμάνια, προκειμένου να εκτελεστούν εργασίες σχετικές με το πλοίο.

Συνηθίζεται στη ναυτιλιακή πρακτική, να διορίζεται ένας γενικός ναυτικός πράκτορας σε μία χώρα, ο οποίος έχει ως κύρια αρμοδιότητά του να επιλέγει τους πράκτορες για τα μεγάλα λιμάνια της. *Όσον αφορά στην Ελλάδα, ναυτικός πράκτορας θεωρείται εκείνος ο οποίος κατά κύριο επάγγελμα και με οργανωμένη γραφειακή εγκατάσταση, αναλαμβάνει κατόπιν διορισμού από τον πλοιοκτήτη (ή και από το disponent owner), την άσκηση της πρακτόρευσης πλοίου οποιασδήποτε εθνικότητας, έχοντας επιπροσθέτως το δικαίωμα να εκδίδει φορτωτικές. Τα θέματα τα οποία συνδέονται με τον καθορισμό του προσώπου του ναυτικού πράκτορα, ρυθμίζονται με ειδική ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο (agency clause). Το πρόσωπο, το οποίο θα ορίσει τον πράκτορα, καθορίζεται κατά τη διάρκεια της διαπραγματεύσεως για τη σύμβαση της ναυλώσεως. Αν μάλιστα, ο πλοιοκτήτης δεχτεί την ύπαρξη του όρου “.... the owners are to appoint agents nominated by the charterers.”, τότε ο ναυλωτής επιλέγει τον πράκτορα της προτίμησής του (charterer nominates the agent) και ο πλοιοκτήτης οφείλει να το διορίσει (shipowner appoints the agent), με αποτέλεσμα αυτός (ο νομικός πράκτορας δηλαδή) να ενεργεί ως ο νόμιμος αντιπρόσωπός του στο λιμάνι²⁰⁶.*

Τα καθήκοντα του ναυτικού πράκτορα είναι πολλά και σημαντικά και διαφοροποιούνται ανάμεσα στην ελεύθερη ναυτιλία και την αγορά γραμμών. Οι εισπραττόμενες από το ναυτικό πράκτορα αμοιβές, ονομάζονται δικαιώματα πρακτόρευσης (agency fees) και συνίστανται κατά κανόνα, σε ποσοστό υπολογιζόμενο είτε σε κάθε πράξη χωριστά, είτε συνολικά στον κύκλο εργασιών, τις οποίες πραγματοποίησε για κάθε πλοιοκτήτη, μέσα σ' ένα καθορισμένο χρονικό διάστημα.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση των προσώπων, τα οποία μπορεί να παρεμβάλλονται σε μία σχέση ναύλωσης, χρήζει επίσης αναφοράς, η ναυτιλιακή ιδιότητα του **παραλήπτη του φορτίου²⁰⁷** (receiver ή consignee ή consignataire ή Ladungsempfänger) στον τόπο προορισμού. Ο παραλήπτης του φορτίου, μπορεί να είναι ή ο ίδιος ο ναυλωτής, ή ο φορτωτής, ή ακόμη και κάποιο άλλο πρόσωπο. Στην περίπτωση διεθνών πωλήσεων, όπου τα εμπορεύματα γίνεται είτε να αποστέλλονται απευθείας στο όνομα του αγοραστή τους, είτε να πωλούνται από το ναυλωτή ή το φορτωτή κατά τη διάρκεια του πλου, ο παραλήπτης του φορτίου, είναι συνήθως ένα άλλο πρόσωπο. Το άρθρο 153, του ΚΙΝΔ, καθιερώνει εξ' ολοκλήρου υποχρέωση του

²⁰⁴ Βλ. **E. Sullivan**, “**The Marine Encyclopaedic Dictionary**,” 1998: *Shipping agent is a person or a company who acts as an agent of a ship, representing the owner in all the formalities needed while entering port, during customs clearance up to the time of final sailing. He is to arrange with the authorities for the allocation of berthing place to load and/or unload, advise import / export cargo owners, organize loading / unloading of merchandise. There are many other services rendered while the ship is in the port.*

²⁰⁵ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη*, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 358-363.

²⁰⁶ Βλ. Cambridge Academy of Transport, “*The Dry Cargo Chartering Course*,” 2004, Vol. 2, σελ. 315.

²⁰⁷ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη**, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 51-52.

παραλήπτη του φορτίου μαζί με το ναυλωτή, όσον αφορά στην καταβολή του ναύλου, αλλά και σε κάθε άλλη πρόσθετη παροχή.

6.4 Οι Μορφές της Ναύλωσης

Οι μορφές της ναύλωσης ποικίλλουν, ανάλογα με τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη διάκρισή τους. Τα πιο συνηθισμένα και συνάμα τα σπουδαιότερα από αυτά τα κριτήρια²⁰⁸, έχουν να κάνουν με:

6.4.1 Τη χωρητικότητα του πλοίου. Η ναύλωση λοιπόν ενός πλοίου, με κριτήριο τη χωρητικότητά του, μπορεί να:

- i) Αφορά και να αναφέρεται σε ολόκληρο το πλοίο, εξαιρουμένων μόνο των καταλυμάτων του πλοιάρχου και του καταστρώματος²⁰⁹. Στην περίπτωση αυτή, ονομάζεται **ολική ναύλωση (whole charter)** και ο ναυλωτής έχει την υποχρέωση να φορτώσει εξ' ολοκλήρου το πλοίο (full and complete cargo).
- ii) Αφορά και να αναφέρεται σε ποσοστά επί της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου (π.χ. 50% ή 70%), ή ακόμη να αναφέρεται και σε κάποιο συγκεκριμένο μέρος του πλοίου, όπως είναι η πλώρη και η πρύμνη. Στην περίπτωση αυτή, η ναύλωση ονομάζεται **μερική (space charter)** και υπάρχουν περισσότεροι του ενός ναυλωτές, ο καθένας εκ των οποίων ναυλώνει το δικό του φορτίο, σε συγκεκριμένο τμήμα της χωρητικότητας του πλοίου (part cargo). Στην περίπτωση μερικής ναύλωσης πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αυτή αναφέρεται ως "slot charter"²¹⁰.

6.4.2 Την εμπορική λειτουργία του πλοίου (commercial operation). Η ναύλωση λοιπόν ενός πλοίου, με κριτήριο την εμπορική του λειτουργία, διακρίνεται επιπλέον σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

6.4.2.1 Στη ναύλωση γυμνού πλοίου (demise or bareboat charter), η οποία είναι η σύμβαση με την οποία ο ναυλωτής, διαχειρίζεται έναντι ανταλλάγματος στον πλοιοκτήτη, την εμπορική λειτουργία ενός πλοίου για μεγάλο χρονικό διάστημα. Το οικονομικό αυτό αντάλλαγμα, το οποίο ονομάζεται μίσθωμα (ή αλλιώς "hire"), το πληρώνει στον πλοιοκτήτη, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, σύμφωνα με τη συμφωνία τους. Το χρονικό διάστημα της ναύλωσης αυτής, μπορεί να είναι από δύο έτη, μέχρι και για ολόκληρη την οικονομική ζωή του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης, το μοναδικό κόστος που αναλαμβάνει, είναι αυτό του κεφαλαίου του πλοίου του.

Στη ναύλωση αυτή, ο ναυλωτής λαμβάνει το πλοίο από τον πλοιοκτήτη γυμνό, δηλαδή είτε χωρίς εξοπλισμό (τρόφιμα, εφόδια και υλικά) και επάνδρωση, είτε με ατελή εξοπλισμό και επάνδρωση και έχει αυτός την ευθύνη για την πλήρη

²⁰⁸ Βλ. A. Branch, "Elements of Shipping", 1989, σελ. 343-344. Βλ. επίσης και D. Benson, R. Bugg, G. Whitehead, "Transport and Logistics", 1994, σελ. 288-291. Βλ. επίσης και L. Gorton, R. Ihre, "A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts", 1990, σελ. 1-12.

²⁰⁹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 109.

²¹⁰ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 414.

επάνδρωση του πλοίου και τον εξοπλισμό του²¹¹. Ο ναυλωτής, στην περίπτωση αυτή, έχει περισσότερο το ρόλο του ιδιοκτήτη του πλοίου, παρά του ναυλωτή.

Επί της ουσίας, η μορφή αυτή δεν είναι τεχνικά, μία ναύλωση μεταφοράς φορτίου από το πλοίο, αλλά μία σύμβαση εκμίσθωσης (lease contract) του πλοίου (έχει δηλαδή το χαρακτήρα μίσθωσης πράγματος²¹²), αφού περνά στα χέρια του ναυλωτή, η κατοχή του (possession), η λειτουργία του (operation), η επάνδρωσή του (manning), η απασχόλησή του (employment), η διαχείρισή του (management), η ναυσιπλοΐα του (navigation), η συντήρησή του (maintenance), καθώς επίσης και η ασφάλισή του (insurance).²¹³ Επομένως, ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να διαχειριστεί το πλοίο όπως αυτός νομίζει, αλλά δε δικαιούται να το υποθηκεύσει ή να το πουλήσει.

Η ναύλωση γυμνού σκάφους, χρησιμοποιείται περισσότερο για κρατικά συμφέροντα και λιγότερο από ιδιώτες. Όσον αφορά στο κράτος, χρησιμοποιείται για τους παρακάτω λόγους²¹⁴:

- Για μεταφορές που εκτελούνται από κρατικά πλοία σε καιρό πολέμου.
- Για μεταφορές που εκτελούνται από κρατικά πλοία σε έκτακτες ανάγκες.
- Για να παρεισφρύει το κράτος στη ναυτιλία, είτε παραχωρώντας κάποιο πλοίο του σε ιδιωτική επιχείρηση όταν οι συνθήκες είναι δύσκολες, είτε χρησιμοποιώντας πλοία ιδιωτικών επιχειρήσεων για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του.

Όσον αφορά στον ιδιωτικό τομέα, χρησιμοποιείται ως εξής:

- Στο εμπόριο πετρελαιοειδών με δεξαμενόπλοια.
- Όταν ο ναυλωτής επιθυμεί να αυξήσει ή να συμπληρώσει τη χωρητικότητα του εμπορικού του στόλου, για συγκεκριμένο μόνο χρονικό διάστημα και δεν θέλει να επιβαρυνθεί με τα έξοδα της αγοράς ή της κατασκευής νέου πλοίου.

6.4.2.2 Στη ναύλωση μη γυμνού πλοίου (non demise charter), η οποία αποτελεί την επικρατέστερη και συνηθέστερα εμφανιζόμενη μορφή ναύλωσης. Στον τύπο αυτό της ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης έχει την εμπορική λειτουργία του πλοίου και το ενοικιάζει (μισθώνει), στο ναυλωτή για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι καθορισμένου οικονομικού ανταλλάγματος (ναύλου ή μισθώματος). Η κατηγορία

²¹¹ Βλ. (Prubmann) - Rabe, Seehandelsrecht, έκδ. 4η, 2000, Vor §510 C b, αριθ. 14, σελ. 234. Βλ. επίσης και Force-Υιαννοπουλος, Admiralty and Maritime Law, vol. 1, Κεφ. 2. 5: *Οι όροι bare-boat charter και charter by demise, χρησιμοποιούνται συνήθως ως ταυτόσημοι. Ο πρώτος όρος συνηθίζεται στις Η.Π.Α., ενώ ο δεύτερος στην Αγγλία. Η μικρή αλλά ειδοποιός διαφορά μεταξύ τους, εντοπίζεται στο ότι: charter by demise υπάρχει όταν το πλοίο παραχωρείται μαζί με τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, οι οποίοι παραμένουν στο πλοίο για να λειτουργούν εφεξής για το ναυλωτή, ενώ bare-boat charter, υπάρχει όταν το πλοίο παραχωρείται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, το οποίο προσλαμβάνει ο ναυλωτής. Προφανώς λοιπόν, πρόκειται για μία παραλλαγή της ίδιας συμβατικής μορφής.*

²¹² Βλ. Εφ.Πειρ. 882 / 2000

²¹³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 415.

²¹⁴ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 20-21.

ναύλωσης αυτή, χωρίζεται επί μέρους σε τρεις αξιοσημειώτες υποκατηγορίες (**non demise charter**):

6.4.2.2.1 Η Ναύλωση κατά ταξίδι ή ναύλωση κατά πλουν (voyage charter).

Είναι μία βραχυπρόθεσμη μορφή ναύλωσης, στην οποία ο εκναυλωτής (πλοιοκτήτης) αναλαμβάνει, έναντι ανταλλάγματος από το ναυλωτή, την υποχρέωση να μεταφέρει συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου, για ένα ή και περισσότερα ταξίδια. Αποτελεί τον παλαιότερο και ταυτόχρονα πιο συνηθισμένο τύπο ναύλωσης και μπορεί να εμφανίσει πολλές παραλλαγές²¹⁵:

- Η πιο απλή παραλλαγή, είναι η ναύλωση μίας μόνο μεταφοράς ή αλλιώς **ναύλωση απλού ταξιδιού**, όπου ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του ναυλωτή, να μεταφέρει ορισμένη ποσότητα φορτίου, από το λιμάνι φόρτωσης προς το συμφωνημένο λιμάνι εκφόρτωσης, βάσει ορισμένου ναύλου, γνωστού ως “freight” (**συνήθως υπολογίζεται σε USD ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου**). Το ύψος του ναύλου, καθορίζεται ανάλογα με τις συνθήκες της ναυλαγοράς²¹⁶.
- Η **ναύλωση συνεχών ταξιδιών (consecutive voyages charter)**, στην οποία το πλοίο ναυλώνεται για την εκτέλεση ενός συγκεκριμένου αριθμού ταξιδιών ή όσων περισσότερων ταξιδιών μπορεί κατά τη διάρκεια μίας περιόδου. Τα ταξίδια πραγματοποιούνται με όρους ναύλωσης απλού ταξιδιού βάσει ορισμένου ναύλου, γνωστού ως “freight”, ο οποίος καταβάλλεται με την ολοκλήρωση του κάθε ταξιδιού και συνήθως υπολογίζεται σε USD ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου. Η ναύλωση συνεχών ταξιδιών έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως στο παρελθόν για τη μεταφορά γαιανθράκων.
- Η **ναύλωση “δι’ αμφοτερόπλου”²¹⁷**, η οποία είναι η ναύλωση για τη μεταφορά φορτίου, τόσο κατά τη μετάβαση, όσο και κατά την επιστροφή του πλοίου. Η ναύλωση αυτή, αποκαλείται και **“διπλάσια μεταφορά πραγμάτων”**.
- Η **ναύλωση “υπό έρμα”**, η οποία είναι η ναύλωση που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά πραγμάτων μόνο κατά την επιστροφή του πλοίου, με αποτέλεσμα η μετάβαση του πλοίου στο λιμάνι φορτώσεως να γίνεται μόνο υπό έρμα (χωρίς φορτίο δηλαδή).
- Η **ναύλωση για “διπλή μεταφορά,”** η οποία χρησιμοποιείται για τη μεταφορά διαφορετικών φορτίων, σε δύο ξεχωριστά τμήματα της διαδρομής.

Η ναύλωση κατά ταξίδι, συνάπτεται ως επί τω πλείστων, με τη μορφή της ολικής ναύλωσης, με αποτέλεσμα να καταλαμβάνει όλους τους χώρους του πλοίου που πληρούν τις προδιαγραφές για τη φόρτωση. *Είναι σπάνιο να πάρει τη μορφή της μερικής ναύλωσης, καθώς εμφανίζει δυσκολίες συντονισμού, λόγω του ότι δεν είναι καθόλου εύκολο να συμπέσουν οι ανάγκες των ναυλωτών (μεταφορά*

²¹⁵ Βλ. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, έκδ. 2η, 1979, §168, σελ. 257. Βλ. επίσης και (Prubmann) - Rabe, Seehandelsrecht, έκδ. 4η, 2000, Vor §556, B 2, αριθ. 4, σελ. 375-376.

²¹⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 416.

²¹⁷ Βλ. Μον. Πρωτ. Ηλείας, 985 / 1996, ΕΝΔ, 1997, 146.

διαφορετικών φορτίων με το ίδιο πλοίο, στον ίδιο χρόνο και προς τον ίδιο λιμένα προορισμού²¹⁸).

Τα οικονομικά αίτια της σύναψης ναυλώσεως κατά ταξίδι, είναι κυρίως τα κάτωθι:

- Εμφανίζεται ως η τυπική μορφή συμβάσεως, κατάλληλης για τη μετατόπιση μαζικών ποσοτήτων εμπορευμάτων με πλανώμενα πλοία²¹⁹.
- Δίνει τη δυνατότητα σε έναν έμπορο ή βιομήχανο, ο οποίος χρειάζεται ένα πλοίο προκειμένου να μεταφέρει συγκεκριμένο φορτίο μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών και δεν είναι διατεθειμένος να αναλάβει τις δαπάνες και τους κινδύνους που απορρέουν από την εμπορική λειτουργία του πλοίου ή ακόμα δεν επιθυμεί να εμπλακεί σε προστριβές με τον εκναυλωτή, σχετικά με τα όρια της ναυτικής και εμπορικής διαχείρισεως του πλοίου και των ευθυνών τους.

6.4.2.2 Η χρονοναύλωση ή ναύλωση κατά χρόνο²²⁰ (time charter ή affrètement à temps), είναι η μορφή ναύλωσης, στην οποία ο πλοιοκτήτης (εκναυλωτής), μισθώνει το πλοίο του στο ναυλωτή (χρονοναυλωτής), για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, έναντι αμοιβής.

Η αμοιβή, στη σύμβαση αυτή, ονομάζεται "hire" και συνηθίζεται να καταβάλλεται προκαταβολικά στον πλοιοκτήτη, είτε κάθε δεκαπενθήμερο, είτε κάθε μήνα. Με την χρονοναύλωση, ο πλοιοκτήτης θέτει το πλοίο στη διάθεση του ναυλωτή, πλήρως εξοπλισμένο και μαζί με τις υπηρεσίες του πλοιάρχου και του πληρώματος, προκειμένου εκείνος να το χρησιμοποιήσει για τη μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων. Ο ναυλωτής, ενδιαφέρεται να συνάψει τη χρονοναύλωση, προκειμένου να αυξήσει τον εμπορικό του στόλο, για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, δίχως να αναγκαστεί να υποβληθεί στα μεγάλα έξοδα που απαιτεί η ναυπήγηση πλοίου (ή ακόμη και η αγορά ενός ήδη υπάρχοντος πλοίου).

Όπως γίνεται κατανοητό από τα παραπάνω, ο εκναυλωτής εξακολουθεί να ασκεί τον έλεγχο στη λειτουργία (commercial) και τη διαχείριση (operation and management) του πλοίου του²²¹, καθώς επίσης και στη ναυσιπλοΐα του (navigation). Συνεπώς, επιβαρύνεται με την πληρωμή του σταθερού κόστους (running ή operating cost), καθώς επίσης και με το κόστος κεφαλαίου (capital cost). Από την άλλη, ο ναυλωτής αναλαμβάνει την εμπορική απασχόληση του πλοίου (commercial employment) και έχει το δικαίωμα να το χρησιμοποιεί, επί το συμφωνηθέν χρονικό διάστημα, ούτως ώστε να εξυπηρετεί τα οικονομικά του συμφέροντα, πραγματοποιώντας μεταφορές. Σημαντικό είναι όμως, ότι και αυτός επιβαρύνεται με πρόσθετες δαπάνες, όπως είναι το μεταβλητό κόστος (voyage cost) του πλοίου (το οποίο περιλαμβάνει τα έξοδα καυσίμων, λιμενικών τελών, φορτοεκφόρτωσης κ.λπ.). Ο ναυλωτής λοιπόν, έχει τη δυνατότητα με αυτή τη σύμβαση, να

²¹⁸ Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 42.

²¹⁹ Βλ. (Prubmann) - Rabe, *Seehandelsrecht*, έκδ. 4η, 2000, Vor §556, B 2, αριθ. 4, σελ. 376.

²²⁰ Η χρονοναύλωση, αποτελεί συνδυασμό ναύλωσης και μίσθωσης πράγματος και επομένως εφαρμόζονται συμπληρωματικές διατάξεις του Α. Κ. (ΕφΠειρ 882 / 2000).

²²¹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 565.

χρησιμοποιεί το πλοίο με τη μορφή οργανωμένης επιχείρησης, γεγονός που του παρέχει τη δυνατότητα, ακόμη και να παραχωρήσει το δικαίωμά του αυτό σε άλλον (έναντι ανταλλάγματος φυσικά), ο οποίος μετατρέπεται σε **υποναυλωτή**²²².

Είναι σύνηθες φαινόμενο στις χρονοναυλώσεις, να συμφωνούν τα συμβαλλόμενα μέρη, σε επιλογές (options²²³) ανανέωσης της ναύλωσης. Παραδείγματος χάριν, να έχει τη δυνατότητα ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής, να ζητήσει επιμήκυνση της χρονοναύλωσης, είτε με τους ίδιους όρους, είτε με αναθεωρημένους, είτε με νέους όρους κατόπιν συμφωνίας.

Επιπλέον, αν ληφθούν υπόψιν, τα κριτήρια **του τόπου και του χρόνου παράδοσης-επαναπαράδοσης του πλοίου**, τότε οι χρονοναυλώσεις, διαχωρίζονται σε²²⁴:

- Χρονοναύλωση ταξιδιού (trip t/c).

Η χρονοναύλωση ταξιδιού, έχει πολλά κοινά σημεία με τη ναύλωση απλού ταξιδιού, υπό την έννοια ότι και οι δύο συνάπτονται, προκειμένου να μεταφερθεί συγκεκριμένο φορτίο σε συγκεκριμένο προορισμό. Η ειδοποιός διαφορά μεταξύ αυτών των δύο συμβάσεων, είναι ότι στην χρονοναύλωση ταξιδιού, ο εκναυλωτής αμείβεται για κάθε ημέρα απασχόλησής του εισπράττει δηλαδή μίσθωμα ανά ημέρα), ενώ στη ναύλωση απλού ταξιδιού αμείβεται για την ποσότητα φορτίου που μεταφέρει (δηλαδή εισπράττει ναύλο ανά μονάδα φορτίου).

- Χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού (round voyage t/c).

Στην χρονοναύλωση κυκλικού ταξιδιού, όσον αφορά στον τρόπο αμοιβής του πλοιοκτήτη, ισχύει ό,τι και στην χρονοναύλωση ταξιδιού. Επιπροσθέτως όμως, στην περίπτωση αυτή, το λιμάνι παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου είναι το ίδιο, ως αφετηρία και τέρμα αντίστοιχα, του κυκλικού ταξιδιού.

- Περιοδική χρονοναύλωση (period t/c).

Στην περιοδική χρονοναύλωση, εφαρμόζεται ουσιαστικά η πραγματική έννοια της χρονοναύλωσης, αφού το πλοίο ναυλώνεται για μία χρονική περίοδο, η οποία μπορεί να διαρκέσει από κάποιες ημέρες, μέχρι και χρόνια. Η απασχόληση του πλοίου μπορεί, είτε να λαμβάνει χώρα σε μία προκαθορισμένη γεωγραφική περιοχή, είτε παγκόσμια. Το λιμάνι της επαναπαράδοσης, πρέπει να βρίσκεται εντός μίας οριοθετημένης γεωγραφικής περιοχής.

6.4.2.2.3 Η **ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment - CoA)**, είναι ένας σχετικά νέος τύπος ναύλωσης, με τον οποίο ο πλοιοκτήτης (εκναυλωτής), αναλαμβάνει να ικανοποιήσει την επιθυμία του ναυλωτή, σχετικά με τη μεταφορά προκαθορισμένου όγκου αγαθών, μέσα σε μία μεγάλη χρονικά περίοδο. Ουσιαστικά, η ναύλωση αυτής της μορφής, σχετίζεται με τη μεταφορά

²²² Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 28-29.

²²³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, **Ναυλώσεις**, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 545.

²²⁴ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, **Ναυλώσεις**, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 416.

προκαθορισμένης ποσότητας και είδους φορτίου, μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών και σε συμφωνημένο χρόνο. Ο πλοιοκτήτης, έχει το δικαίωμα να επιλέξει τα πλοία που θα χρησιμοποιήσει, ενώ σε περίπτωση που ένα πλοίο του χαθεί, δεν ακυρώνεται μεν το συμβόλαιο της ναύλωσης, έχει όμως δε την υποχρέωση να το αντικαταστήσει, έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η συμφωνηθείσα μεταφορά του φορτίου.

Ως CoA²²⁵, ορίζεται ένας σχετικά νέος τύπος μεταφοράς εμπορευμάτων διά θαλάσσης, ο οποίος καλύπτει ένα εξειδικευμένο, ομογενές φορτίο, σε μεγάλες ποσότητες και για μεγάλες χρονικές περιόδους. Συνήθως, το συμβόλαιο CoA καλύπτει μεγάλα χρονικά διαστήματα (από έξι μήνες έως και πολλά χρόνια), εκτελώντας πολλαπλά ταξίδια. Ωστόσο, η περίπτωση ναύλωσης για μικρό χρονικό διάστημα, όπου εκτελούνται περιορισμένα ταξίδια, δεν εξαιρείται από τα παραδείγματα CoA.

Στη ναύλωση CoA, το ατομικό πλοίο δεν έχει ιδιαίτερη σημασία για το ναυλωτή, ενώ το κέντρο του ενδιαφέροντός του εστιάζεται στο φορτίο που υποχρεούται να μεταφέρει ο πλοιοκτήτης με ένα πλοίο της επιλογής του και στο χρονικό διάστημα της ναύλωσης. Ο όρος "contract of affreightment", χρησιμοποιείται επίσης για να περιγράψει γενικά το οποιοδήποτε συμβόλαιο ναύλωσης, άσχετα από τον τύπο της ναύλωσης (π.χ. ναύλωση ταξιδιού, χρονοναύλωση κ.λπ). Ωστόσο, η πιο διαδεδομένη έννοια του CoA είναι αυτή που αναλύθηκε παραπάνω και αφορά την ξεχωριστή μορφή ναύλωσης εργολαβικής μεταφοράς. Δεν είναι σπάνιο αυτού του είδους τα ναυλοσύμφωνα να συναντώνται στις αγορές γραμμών. Μερικές φορές, διάφορες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναλαμβάνουν τη διαχείριση πλοίων προκειμένου να εκτελέσουν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών με όρους που προβλέπουν τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς. Τα συμβαλλόμενα μέρη, όταν διαπραγματεύονται τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς, υιοθετούν στοιχεία από τη ναύλωση κατά ταξίδι και από την χρονοναύλωση.

Συνοψίζοντας και σχολιάζοντας τα παραπάνω, πολλές φορές τα όρια διαχωρισμού μεταξύ των διαφόρων μορφών της ναύλωσης είναι δυσδιάκριτα, με συνέπεια να μπορεί να τεκμηριωθεί η ύπαρξη και μιας νέας συνδυαστικής μορφής ναύλωσης. Με τον όρο λοιπόν, **μικτές ναυλώσεις²²⁶ (hybrid charters)**, εννοούνται εκείνες, οι οποίες εμπεριέχουν στοιχεία και χρονοναύλωσης, αλλά και ναύλωσης ταξιδιού. Ενδεικτικά, παρατίθενται τα σημαντικότερα και πιο συνηθισμένα παραδείγματα ναύλωσης αυτού του είδους:

- **Ναύλωση συνεχών ταξιδιών²²⁷ (consecutive voyages charter)**. Αποτελεί μία ειδική περίπτωση της ναύλωσης ταξιδιού και σχετίζεται με την εκτέλεση συνεχών ταξιδιών, μεταξύ συγκεκριμένων λιμανιών και μέσα σε προκαθορισμένο χρονικό διάστημα. Οι πιο συχνές εφαρμογές της ναύλωσης αυτής, εντοπίζονται τόσο στη

²²⁵ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 416-417.

²²⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 417.

²²⁷ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 637.

ναύλωση των δεξαμενοπλοίων, όσο και στη ναύλωση των πλοίων ξηρού φορτίου (ειδικότερα στη μεταφορά γαιανθράκων)²²⁸.

- Χρονοναύλωση ταξιδιού (trip time charter).

- Ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment).

6.5 Ο Ναύλος (ή το Μίσθωμα)

Όπως προαναφέρθηκε²²⁹, στα πλαίσια των μορφών της ναύλωσης, που εμπεριέχουν ως βασικό τους συστατικό το στοιχείο του χρόνου (π. χ. χρονοναύλωση, ναύλωση γυμνού πλοίου κ. λπ), η πληρωτέα αμοιβή του πλοιοκτήτη από το ναυλωτή, ως αντάλλαγμα για την παραχώρηση της διαχείρισης του πλοίου του για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, λαμβάνει την έννοια του μισθώματος. **Το μίσθωμα ή “hire”**, πληρώνεται προκαταβολικά, ανά τακτά χρονικά διαστήματα αναλόγως με τα συμφωνηθέντα (κατά κανόνα ανά δεκαπενθήμερο ή ανά μήνα). Συνηθίζεται να πληρώνεται σε **USD ανά ημέρα απασχόλησης του πλοίου**.

Όσον αφορά στις ναυλώσεις ταξιδιού, η αντίστοιχη αμοιβή που λαμβάνει ο πλοιοκτήτης από το ναυλωτή για τη μεταφορά και την παράδοση των αγαθών στον προορισμό τους, έχει την έννοια του ναύλου. **Ο ναύλος ή “freight”**, συνηθίζεται να πληρώνεται σε **USD ανά τόνο μεταφερόμενου φορτίου**.

Η διαμόρφωση της τιμής του ναύλου (ή μιας θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας), στα πλαίσια ύπαρξης ελεύθερης αγοράς, επιτυγχάνεται κατόπιν διαπραγματεύσεων μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων μερών της σύμβασης. Δηλαδή, ο πλοιοκτήτης ή εκναυλωτής από τη μία πλευρά και ο ναυλωτής από την άλλη, εξετάζουν τα δεδομένα της παρούσας χρονικής στιγμής, τις γενικές συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, καθώς επίσης φυσικά και τις απαιτήσεις της συγκεκριμένης ναύλωσης.

Τονίζεται βέβαια, ότι ο ναύλος μίας μεμονωμένης ναύλωσης, δεν αποκλίνει ιδιαίτερα από το γενικό επίπεδο κύμανσης των ναύλων της αγοράς. Επομένως, η τιμή του ναύλου εξαρτάται από την αντιστοιχία προσφοράς (supply) και ζήτησης (demand) των θαλάσσιων υπηρεσιών, την εκάστοτε χρονική στιγμή. Σημαντικό ρόλο επίσης, στη διαμόρφωση της τιμής του ναύλου, παίζουν και διάφοροι άλλοι ποικίλοι παράγοντες, είτε προβλέψιμοι, είτε ακόμη και απρόβλεπτοι, οι οποίοι επηρεάζουν τη ζήτηση των θαλάσσιων υπηρεσιών. Μείζονα σημασία βέβαια, στη διαμόρφωση της εκάστοτε τιμής του ναύλου, διαδραματίζει και η διαπραγματευτική ισχύς των αγοραστών και των πωλητών μέσα στα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου²³⁰.

Η τιμή του ναύλου, αντανakλά την ισορροπία (equilibrium price) των διαθέσιμων πλοίων και φορτίων στην αγορά. Επομένως, όταν υπάρχει πλεόνασμα

²²⁸ Βλ. INTERBOOKS, “Σύγχρονο Ναυτιλιακό Λεξικό Νομικών-Οικονομικών-Τεχνικών Όρων”, 1977, σελ.134. Βλ. επίσης και 116 S. Bonnicks, “Gram on Chartering Documents”, 1988, σελ. 50. Βλ. επίσης και J. Wilson, “Carriage of Goods by Sea”, 1993, σελ. 4-5.

²²⁹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 55-56.

²³⁰ Βλ. A. Branch, “Economics of Shipping Practice & Management,” 1998, σελ. 133. Βλ. επίσης και A. Branch, “Elements of Shipping”, 1989, σελ. 209-211. Βλ. επίσης και J. McConville, “Economics of Maritime Transport: Theory and Practice”, 1999, σελ. 9-11.

πλοίων, η τιμή του ναύλου μειώνεται, ενώ όταν υπάρχει έλλειμμα πλοίων, η τιμή του ναύλου αυξάνεται κατακόρυφα. Ισχύει δηλαδή, σε μία γενικότερη βάση, ότι οι ναύλοι ανεβαίνουν με φορτία, ενώ αντίθετα πέφτουν με πλοία²³¹.

Οι πιο σημαντικοί παράγοντες καθορισμού της τιμής του ναύλου σε μία σύμβαση αναφέρονται ακολούθως²³²:

- **Ο τύπος του πλοίου, που πρόκειται να ναυλωθεί (the type of vessel sought).**
- **Οι προδιαγραφές και η κατάσταση του πλοίου που πρόκειται να ναυλωθεί (ship's specification and condition).**
- **Η γεωγραφική θέση του πλοίου σε σχέση με τη γεωγραφική θέση του φορτίου (the geographical location of vessel).**
- **Η χρονική διάρκεια της ναύλωσης (charter period).**
- **Το συνολικό κόστος παροχής του πλοίου (the overall cost of providing the vessel).**
- **Οι προβλέψεις των διαπραγματευομένων μερών για την εξέλιξη των ναύλων στο μέλλον (market anticipation).**
- **Το γενικό επίπεδο των ναύλων (state of the market for chartered tonnage).**

6.6 Η Αγορά των Ναύλων (ή Ναυλαγορά²³³)

Το οικονομικό σύστημα, βάσει του οποίου καθορίζονται οι ναύλοι, απαντάται στην έννοια της αγοράς των ναύλων ή αλλιώς της ναυλαγοράς. Λόγω του ότι παρουσιάζονται δυσκολίες στη σύνταξη και αποδοχή ενός οικουμενικού ορισμού της παραπάνω έννοιας, παρατίθενται ακολούθως τρεις προσεγγίσεις της, με κριτήρια²³⁴: i) το χώρο που προσδιορίζει την αγορά, ii) τα πρόσωπα που δρουν μέσα σ' αυτήν, iii) τον τρόπο λειτουργίας της και iv) τον τρόπο με τον οποίο δρουν και αλληλεπιδρούν τα πρόσωπα και οι καταστάσεις μέσα στην αγορά.

Η έννοια λοιπόν της αγοράς των ναύλων ή της ναυλαγοράς, προσεγγίζεται ως εξής:

²³¹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 223.

²³² Βλ. Α. Branch, "Maritime Economics, Management and Marketing," 1998, σελ. 213,214.

²³³Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 56: Στην αγγλική γλώσσα μπορεί να συναντηθεί ως "Charter Market", με την έννοια της αγοράς ναυλώσεων (αναφέρεται στις μορφές εμπορικής απασχόλησης των πλοίων), αλλά και ως "Freight Market" με την έννοια της αγοράς ναύλων (αναφέρεται στις τιμές κλεισίματος των ναυλώσεων). Γενικά υπάρχει αντιστοιχία των δύο όρων, οι οποίοι μπορούν να θεωρηθούν συνώνυμοι.

²³⁴ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 56.

- Ναυλαγορά είναι ο γεωγραφικός χώρος μέσα στον οποίο καθορίζονται οι ναύλοι ή πραγματοποιούνται οι μεταφορές.
- Ναυλαγορά είναι ένα σύνολο από φυσικά και νομικά πρόσωπα, που εκφράζουν διαφορετικά συμφέροντα, δρουν με διάφορους τρόπους με σκοπό την επίτευξη των στόχων τους και αλληλεπιδρώντας μεταξύ τους συντελούν στον καθορισμό των ναύλων.
- Ναυλαγορά είναι ένα σύστημα από αλληλεξαρτώμενα πρόσωπα, παράγοντες και καταστάσεις, που μέσα από οικονομικούς μηχανισμούς και πρακτικές διαδικασίες καταλήγει στον καθορισμό των ναύλων με τους οποίους διεξάγονται οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Η ναυλαγορά, λόγω του γεγονότος ότι δεν αποτελεί μία ενιαία και ομογενή αγορά, (αφού στο εσωτερικό της συγκρούονται ανομοιόμορφες τάσεις και εν συνεχεία ακολουθούν διαφορετική πορεία), χωρίζεται σε πολλές επιμέρους αγορές. Η διεθνής βιβλιογραφία και κυρίως η ναυτιλιακή πρακτική, διαχωρίζουν τη ναυλαγορά με βάση τα παρακάτω κριτήρια²³⁵:

6.6.1 Ισχυρά ή θεμελιώδη κριτήρια διαχωρισμού των ναυλαγορών, τα οποία αποτελούν τις βασικές παραμέτρους της κάθε ναύλωσης. Χωρίζονται στα εξής:

i) Με κριτήριο τον τύπο των πλοίων:

- Αγορά των Πλοίων Χύδην Ξηρού Φορτίου και των Πλοίων Διπλών Καταστρωμάτων (*Bulk Carrier & Tweendecker Market*).
- Αγορά των Δεξαμενόπλοιων (*Tanker, Chemical, LPG/LNG Market*).
- Αγορά των Πλοίων Μικτού Φορτίου (*Combined Carrier Market*).
- Αγορά των Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (*Containership Market*).
- Αγορά των Πλοίων RO/RO (*RO/RO Market*).
- Αγορά των Πλοίων Ψυγείων (*Reefer Market*).

ii) Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου:

- Αγορά Χύδην Ξηρού Φορτίου (*Dry Bulk Cargo Market*).
- Αγορά Χύδην Υγρού Φορτίου (*Liquid Bulk Cargo Market*).
- Αγορά Ειδικών Φορτίων (*Special Cargo Market*).
- Αγορά Γενικού Φορτίου (*General Cargo Market*).

²³⁵ Βλ. Ε. Γεωργαντόπουλος, Γ. Βλάχος, "Ναυτιλιακή Οικονομική", 1997, σελ. 399-404. Βλ. επίσης και Μ. Stopford, "Maritime Economics," 1997, σελ. 292-335, 338-379. Βλ. επίσης και L. Gorton, R. Ihre, A. Sandevan, "Shipbroking and Chartering Practice," 1999, σελ. 1-2.

6.6.2 Προσδιοριστικά ή δευτερεύοντα κριτήρια διαχωρισμού των ναυλαγορών²³⁶.
Χωρίζονται στα εξής:

- i) **Με κριτήριο το γεωγραφικό καταμερισμό.** Οι επιμέρους αγορές που προκύπτουν από το διαχωρισμό αυτό, εξαρτώνται από το γεωγραφικό καταμερισμό των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών, καθώς επίσης και από το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων.
- ii) **Με κριτήριο την χρονική διάρκεια των ναυλώσεων.** Ουσιαστικά, το κριτήριο αυτό χωρίζει τη ναυλαγορά σε δύο κομμάτια. Από τη μία βρίσκεται το κομμάτι, το οποίο περιλαμβάνει τις μακροχρόνιες ναυλώσεις και από την άλλη αυτό που περιλαμβάνει τις βραχυχρόνιες (spot market).

6.6.3 Με κριτήριο τον τύπο της ναύλωσης. Οι ναυλώσεις, όπως αναλύθηκε και προηγουμένως, χωρίζονται σε ορισμένες κατηγορίες. Με βάση αυτό το διαχωρισμό, κάθε κύρια ναυλαγορά, διακρίνεται σε:

- i) Αγορά χρονοναυλώσεων.
- ii) Αγορά ναυλώσεων ταξιδιού.
- iii) Αγορά μισθώσεων γυμνού πλοίου.
- iv) Αγορά εργολαβικών μεταφορών.

237



²³⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 59-62.

²³⁷ file:///Volumes/100411_1655/Ship%20Photos/Disk_01/Car%20carrier%20-%20Tamesis.htm

Κεφάλαιο 7

Συμβόλαια Ναύλωσης

7.1 Εισαγωγή

Τα σημαντικότερα έγγραφα, τα οποία σχετίζονται με τη σύμβαση ναυλώσεως, είναι το **ναυλοσύμφωνο** και η **φορτωτική**. Κοινό χαρακτηριστικό και των δύο, είναι ότι έχουν αποδεικτική λειτουργία και όχι συστατική²³⁸.

Στην **ελεύθερη αγορά (tramp shipping)**, στην περίπτωση κατά την οποία ένας πλοιοκτήτης συμφωνεί με ένα ναυλωτή, ώστε να του διαθέσει όλη τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου του, για ένα ή και περισσότερα ταξίδια (ή για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα), τότε η συμφωνία αυτή, γραπτός έχει τη μορφή του ναυλοσυμφώνου. Όλοι οι όροι του ναυλοσυμφώνου είναι διαπραγματεύσιμοι και αποτελεί το κύριο και συνηθέστερο συμβόλαιο ναύλωσης στην ελεύθερη αγορά.

Από την άλλη πλευρά, στην **αγορά γραμμών (liner shipping)**, ο πλοιοκτήτης ο οποίος έχει το ρόλο του μεταφορέα, προσφέρει μεταφορικές υπηρεσίες σε όποιον επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το πλοίο του για να μεταφέρει φορτία. Ουσιαστικά λοιπόν, στην αγορά γραμμών ο φορτωτής κλείνει χώρο στο πλοίο για να μεταφέρει τα αγαθά που επιθυμεί και το κλείσιμο αυτό επιβεβαιώνεται από το μεταφορέα με το **“σημείωμα κράτησης” (booking note)**. Το σημείωμα κράτησης, αποτελεί επίσημο έγγραφο στη συγκεκριμένη αγορά και επί της ουσίας διαδραματίζει το ρόλο που έχει το ναυλοσύμφωνο στην ελεύθερη αγορά. Την χρονική στιγμή της παράδοσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, ο μεταφορέας εκδίδει το έγγραφο της **φορτωτικής²³⁹ (bill of lading)**, το οποίο συμπληρώνεται είτε από τον καπετάνιο, είτε από τον πράκτορα του μεταφορέα, είτε ακόμη και από τον ίδιο το μεταφορέα²⁴⁰.

Πρακτικά, το ναυλοσύμφωνο συντάσσεται σε κάθε ναύλωση, όμως είναι δυνατό εκτός από το ναυλοσύμφωνο, να εκδοθεί και φορτωτική σε μία ναύλωση²⁴¹. Η φορτωτική, είναι πολύ χρήσιμο έγγραφο για τις μεταφορές και για το λόγο αυτό, πολλές φορές στην πράξη, εκδίδεται ενώ νομικά δεν είναι απαραίτητη. Βέβαια, η φορτωτική εκδίδεται μετά τη φόρτωση, επομένως στη διαδικασία της ναύλωσης, η έκδοσή της μπορεί να μη συμπίπτει με τη σύνταξη του ναυλοσυμφώνου. Πέραν τούτου όμως, η φορτωτική συμβάλλει σημαντικά στη μεταφορά με ναύλωση, καθώς και στα πρόσωπα που εμπλέκονται σε αυτήν. Η αξιολογική λειτουργία της φορτωτικής είναι η πιο σπουδαία, αφού διευκολύνει τον παραλήπτη να παραλάβει τα πράγματα στον τόπο προορισμού, ενώ μάλιστα επιτρέπει στον κύριο των

²³⁸ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρα 107 και 170.

²³⁹ Βλ. Κ. Γκιζιάκης, “Σημειώσεις στο Μάθημα των Ναυλώσεων,” Πανεπιστήμιο Πειραιά, 1995.

²⁴⁰ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 417-418.

²⁴¹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 125, §1 και άρθρο 170, §2.

εμπορευμάτων, να τα μεταβιβάσει κατά κυριότητα ή να τα ενεχυράσει κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

Στην περίπτωση συνύπαρξης ναυλοσυμφώνου και φορτωτικής, είναι πιθανό να εμφανισθεί δυσαρμονία μεταξύ των όρων τους, με αποτέλεσμα να τίθεται μείζον ζήτημα, σχετικά με το ποιοί από τους όρους αυτούς θα επικρατήσουν. Σύμφωνα με **το άρθρο 170 του ΚΙΝΔ**, το οποίο σχετίζεται με την επίλυση του συγκεκριμένου ζητήματος, προκειμένου να αποφευχθεί η σύγχυση αυτή, οι εκναυλωτές πρέπει να παραπέμπουν με τη φορτωτική, στους όρους του ναυλοσυμφώνου, ούτως ώστε οι όροι του ναυλοσυμφώνου να ενσωματώνονται στη φορτωτική. Η ενσωμάτωση των όρων αυτή, καθώς και η σύνδεση της φορτωτικής με το ναυλοσύμφωνο, μπορούν να πραγματοποιηθούν με τρεις τρόπους²⁴²:

α) Με εκτύπωση στην πίσω όψη της φορτωτικής, των όρων του ναυλοσυμφώνου.

β) Με επισύναψη του (μακροσκελούς συνήθως) τμήματος του ναυλοσυμφώνου που περιέχει τους όρους του, στη φορτωτική.

γ) Μέσω της **“φορτωτικής ναυλοσυμφώνου” (charterparty bill²⁴³)**. Επειδή οι προαναφερθέντες τρόποι είναι πρακτικά απρόσφοροι, λόγω των πολυάριθμων όρων που είναι αποτυπωμένοι στο πίσω μέρος της φορτωτικής, αυτός ο νέος τύπος φορτωτικής έχει μόνο μία όψη (επομένως δε φέρει τους έντυπους όρους, αφού δεν έχει πίσω όψη). Στην πρόσθια αυτή όψη της, υπάρχει μία γενική ρήτρα, με την οποία πραγματοποιείται η ενσωμάτωση των όρων του ναυλοσυμφώνου. Ο πλέον γνωστός τύπος φορτωτικής ναυλοσυμφώνου, είναι αυτός με το κωδικό όνομα **“Congenbill”**, ο οποίος στη έκδοση του 1994 έχει υιοθετηθεί από την **“BIMCO²⁴⁴”**

Σημειώνεται όμως, ότι η φορτωτική στην ελεύθερη αγορά, αποτελεί απόδειξη της φόρτωσης των αγαθών και σε καμία περίπτωση δεν είναι το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς των αγαθών.

7.2 Η Φορτωτική²⁴⁵ (bill of lading)

Η φορτωτική είναι ένα αξιόγραφο, το οποίο εκδίδεται υποχρεωτικά από το μεταφορέα, μετά τη φόρτωση, σε οποιαδήποτε σύμβαση μεταφοράς φορτίων μέσω της θάλασσας. Ο φορτωτής ο οποίος είναι ο ενδιαφερόμενος για τη μεταφορά του φορτίου, συμβάλλεται σε σύμβαση μεταφοράς με το μεταφορέα, ο οποίος αναλαμβάνει να πραγματοποιήσει τη μεταφορά του φορτίου του. Αντίγραφό της, υπογεγραμμένο από τον φορτωτή, παραδίδεται στο μεταφορέα. Με τη φορτωτική βεβαιώνεται η παραλαβή ή και η φόρτωση ορισμένων εμπορευμάτων και συνιστά υπόσχεση για τη μεταφορά και παράδοσή τους σε ορισμένο τόπο, στον κατονομαζόμενο λήπτη ή στο νόμιμο κομιστή του εγγράφου. Επομένως, κατ’

²⁴² Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 54-56.

²⁴³ Βλ. Gaskell (-Asariotis-Baatz), Bills of Lading: Law and Contracts, 2000, section 1.45, σελ. 19.

²⁴⁴ Baltic and International Maritime Conference (πρώην Council).

²⁴⁵ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρα 168-173.

επιλογή του φορτωτή, μπορεί να εκδοθεί είτε ως ονομαστικό αξιόγραφο είτε ως αξιόγραφο εις διαταγήν.

Η φορτωτική που έχει εκδοθεί νόμιμα, αποτελεί απόδειξη μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων για το φορτίο και ακόμη, ανάμεσα σε αυτούς και τους ασφαλιστές. Με την παράδοση της φορτωτικής στον κομιστή, αυτός αποκτά δικαιώματα στα φορτωθέντα πράγματα. Ο εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει τα φορτωθέντα πράγματα μόνο εάν του επιστραφεί η φορτωτική με έγγραφη δήλωση του παραλήπτη σχετικά με την παραλαβή. Αυτό ισχύει ακόμα και σε περίπτωση υπαναχώρησης του εκναυλωτή²⁴⁶.

Το σημαντικότερο ζήτημα όμως, με το οποίο τίθεται αντιμέτωπο το δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών, είναι αυτό της εξακρίβωσης της ταυτότητας του μεταφορέα, όταν αυτή δεν καθορίζεται στη φορτωτική. *Ειδικότερα*²⁴⁷, όταν το φορτίο μεταφέρεται με ναυλωμένο γυμνό πλοίο (*bareboat charter*), όπου συνήθως ο μεταφορέας είναι ο ναυλωτής (*charterer*) και ο φορτωτής είναι το άτομο στο οποίο έχει υποναυλώσει το πλοίο (*subcharterer*), δημιουργείται συχνά σύγχυση. Η σύγχυση αυτή, σχετίζεται με το εάν η φορτωτική αποδεικνύει τη σύμβαση του κομιστή της με τον πλοιοκτήτη ή με το ναυλωτή της ναύλωσης γυμνού πλοίου και πιο συγκεκριμένα με το εάν υπεύθυνος γαι τη μεταφορά του φορτίου έναντι του δικαιούχου, κρίνεται ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής.

Για την επίλυση του συγκεκριμένου, σημαντικότερου ζητήματος, δεν υφίσταται κάποιος συγκεκριμένος κανόνας στα πλαίσια του αγγλικού δικαίου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να ακολουθείται ό, τι επιτάσσει η συνήθης ναυτιλιακή πρακτική, η οποία διακρίνει τις εξής δύο περιπτώσεις²⁴⁸:

α) Η περίπτωση στην οποία, ο ναυλωτής διαχειρίζεται την εμπορική λειτουργία του πλοίου και ορίζεται ο ίδιος ως μεταφορέας, ενώ υπογράφει είτε αυτός, είτε ο καπετάνιος (ως αντιπρόσωπός του) τις φορτωτικές. Η συγκεκριμένη περίπτωση, ονομάζεται “**Demise Charter**”.

β) Η περίπτωση στην οποία, ο πλοιοκτήτης διαχειρίζεται το δικό του πλοίο και ορίζεται ο ίδιος ως μεταφορέας, ενώ τις φορτωτικές υπογράφει είτε ο καπετάνιος, είτε ο ναυλωτής (ως αντιπρόσωπός του). Η περίπτωση αυτή, ονομάζεται “**Non Demise Charter**”. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός, ότι συχνά σε ορισμένες χρονοναυλώσεις, ορίζεται ως μεταφορέας ο ναυλωτής, αφού οι φορτωτικές υπογράφονται για λογαριασμό του.

Η φορτωτική ως έγγραφο, έχει πολύ μεγάλη χρηστική και λειτουργική αξία, λόγω του ότι αποτελεί²⁴⁹:

²⁴⁶ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 10.

²⁴⁷ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 427.

²⁴⁸ Βλ. A. Mocatta, M. Mustill, S. Boyd, “Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading,” 1984, σελ. 68-69. Βλ. επίσης και Lloyd’s, “Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly,” Part 1, Φεβρουάριος 1999, σελ. 1-9.

²⁴⁹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 428-429. Βλ. επίσης και J. Wilson, “Carriage of Goods by Sea”, 1993, σελ. 126-158. Βλ. επίσης και I. Carr, “International Trade Law,” 1996, σελ. 45-52.

- 1) Απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από το μεταφορέα για μεταφορά (**a receipt for cargo shipped**), ενώ επίσης περιλαμβάνει, πληροφορίες που αφορούν το φορτίο προς μεταφορά, επομένως στοιχεία για την ποιότητα, το βάρος και την ποσότητά του²⁵⁰.
- 2) Τίτλο ιδιοκτησίας του φορτίου (**a document of title**). Σημειώνεται ότι ο φέρων το πρωτότυπο έγγραφο της φορτωτικής, είναι ο τελικός, νόμιμος δικαιούχος των αγαθών²⁵¹.
- 3) Αρχική απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς των αγαθών (**a prima facie evidence of the contract of carriage**), αφού περιλαμβάνει τους όρους της συμφωνίας μεταφοράς. Αποτελεί μάλιστα, τη μοναδική απόδειξη της συμφωνίας μεταφοράς, μεταξύ του μεταφορέα και του νόμιμου δικαιούχου του φορτίου (**conclusive evidence of the contract of carriage**)²⁵².
- 4) Πιστωτικό τίτλο (**documentary credit**), αφού μπορεί να αποτελέσει τη βάση λήψης πίστωσης/προεξόφλησης²⁵³.

Οποιαδήποτε θαλάσσια φορτωτική πρέπει να περιλαμβάνει ορισμένα στοιχεία κατά τη σύνταξή της. Τα στοιχεία λοιπόν αυτά, πρέπει να ορίζουν²⁵⁴:

- i) Την ακριβή περιγραφή του φορτίου που παραλήφθηκε, δηλαδή λεπτομέρειες σχετικές με την ποσότητα, την ποιότητα, το βάρος και τον όγκο του φορτίου (**accurate cargo description, quantity and condition of cargo**).
- ii) Το όνομα του πλοίου που μεταφέρει το φορτίο (**ship's name**).
- iii) Την ημερομηνία σύνταξης της φορτωτικής, η οποία ορίζεται ως η ημερομηνία υπογραφής της από τον καπετάνιο (**date of bill of lading**).
- iv) Το όνομα του φορτωτή, αλλά και το όνομα του παραλήπτη του φορτίου (**names of shipper and consignee**).
- v) Το λιμάνι στο οποίο φορτώθηκε το φορτίο, καθώς και το λιμάνι στο οποίο θα εκφορτωθεί (**loading and unloading ports**).
- vi) Το ναύλο, καθώς και τον τρόπο της πληρωμής του (**payment of freight**).
Σημειώνεται ότι στην περίπτωση όπου ο ναύλος είναι προπληρωτέος, πρέπει να καταβληθεί τη στιγμή της υπογραφής της φορτωτικής.

²⁵⁰ Βλ. J. Wilson, "Carriage of Goods by Sea", 1993, σελ. 126-139. Βλ. επίσης και I. Carr, "International Trade Law," 1996, σελ. 45.

²⁵¹ Βλ. J. Wilson, "Carriage of Goods by Sea", 1993, σελ. 81-84. Βλ. επίσης και I. Carr, "International Trade Law," 1996, σελ. 47-48.

²⁵² Βλ. J. Wilson, "Carriage of Goods by Sea", 1993, σελ. 230-231. Βλ. επίσης και I. Carr, "International Trade Law," 1996, σελ. 45-47.

²⁵³ Βλ. J. Wilson, "Carriage of Goods by Sea", 1993, σελ. 146. Βλ. επίσης και Γ. Χολέβας, "Η Πρακτική των Ναυλώσεων," 1997, σελ. 71.

²⁵⁴ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 430-431.

vii) Τον αριθμό των πρωτότυπων φορτωτικών, οι οποίες εκδόθηκαν (**number of bills of lading**).

viii) Την υπογραφή του πλοίαρχου ή την υπογραφή του πράκτορα (**signature**).

ix) Τους όρους της συμφωνίας μεταφοράς (**terms and conditions of the carriage**). Είναι άξιο αναφοράς, ότι σε περίπτωση που η φορτωτική είναι σύμφωνη με όρους ναύλωσης, που ο φορτωτής δεν γνώριζε έως τη στιγμή της εμφάνισης της φορτωτικής και τους οποίους δε δέχεται, τότε έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από το μεταφορέα, την εκφόρτωση του φορτίου του, δίχως να υποστεί αυτός τα έξοδα²⁵⁵.

Σημειώνεται ότι, αν ο πλοίαρχος αδυνατεί να επιβεβαιώσει την ακρίβεια, αλλά και την ορθότητα του περιεχομένου της φορτωτικής, συνήθως συμπεριλαμβάνει σε αυτήν τους εξής όρους²⁵⁶:

- "Shipper's load and count"
- "Said to be"
- "Apparent order and condition"
- "Weight, quality, condition and value unknown"

Σε αυτή την περίπτωση, η φορτωτική δεν είναι εσφαλμένη (claused bill of lading) και μόλις ολοκληρωθεί η φόρτωση, ο πλοίαρχος την παραδίδει στο φορτωτή (released bill of lading).

Ακολούθως, παρατίθενται ονομαστικά, τα είδη φορτωτικών, όπως έχουν προκύψει μέσα από τη ναυτιλιακή πρακτική, μέχρι σήμερα²⁵⁷:

- **Clean bill of lading (ή unclaused bill of lading).**
- **Foul bill of lading (ή dirty bill of lading ή claused bill of lading).**
- **Received for shipment bill of lading (custody bill of lading).**
- **Shipped bill of lading.**
- **Direct bill of lading.**
- **Transshipment bill of lading.**
- **Through bill of lading.**

²⁵⁵ Βλ. A. Mocatta, M. Mustill, S. Boyd, "Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading," 1984, σελ. 55.

²⁵⁶ Βλ. S. Milis & North of England P & I Association, "Bills of Lading. A Guide to Good Practice," 2005, σελ. 8-9.

²⁵⁷ Βλ. A. Branch, "Elements of shipping," 1989, σελ. 256-262.

- **Combined transport bill of lading.**

- **Stale bill of lading.**

- **Groupage bill of lading.**

- **Open bill of lading.**

- **Named bill of lading.**

- **Order bill of lading.**

- **Negotiable bill of lading.**

- **Non negotiable bill of lading.**

- **Sea waybill.**

- **Liner bill of lading.**

- **Charter bill of lading.**

Είναι σύνηθες φαινόμενο, οι συμβαλλόμενοι να επιλέγουν τυποποιημένες μορφές φορτωτικών και να τις χρησιμοποιούν ως βάση των συμφωνιών τους. Ενδεικτικά, η “**BIMCO**” και η “**INTERTANKO**²⁵⁸,” έχουν παράγει πολύ μεγάλο αριθμό φορτωτικών. Ενδεικτικό παράδειγμα φορτωτικής, αποτελεί το “**Polcoalbill**²⁵⁹” της BIMCO.

Τελειώνοντας την αναφορά στη φορτωτική, αξιοσημείωτες είναι ορισμένες συχνά εμφανιζόμενες αντιφάσεις, οι οποίες πρέπει να αποφεύγονται για την ομαλή της εξέλιξη της. Οι αντιφάσεις αυτές, είναι οι εξής²⁶⁰:

- Η περίπτωση μη εμφάνισης του πλήρους σετ της φορτωτικής, όταν αυτή ζητηθεί (**bill of lading not presented in full sets**).

- Η περίπτωση ύπαρξης αλλαγών στη φορτωτική από πρόσωπα μη εξουσιοδοτημένα, της ναυτιλιακής εταιρίας ή των πρακτόρων της (**alterations not authenticated by an official of the shipping company**).

- Η περίπτωση οπισθογράφησης της φορτωτικής, δίχως την ταυτόχρονη επανάληψη της ημερομηνίας οπισθογράφησης της (**the onboard endorsement is not dated**).

- Η περίπτωση παράλειψης της αναφοράς από τη φορτωτική, όσον αφορά στο εάν ο ναύλος είναι προπληρωτέος (**the bill of lading fails to indicate whether freight prepaid**).

²⁵⁸ International Association of Independent Tanker Owners

²⁵⁹ Βλ. Παράρτημα Ι, της διπλωματικής αυτής εργασίας.

²⁶⁰ Βλ. Α. Branch, “Elements of shipping,” 1989, σελ. 263-264.

- Η περίπτωση χρονολόγησης της φορτωτικής, αργότερα από τον αργότερο χρόνο , τον οποίο έχει θέσει η πιστωτική επιστολή (**the bill of lading is dated later than the latest date specified in the credit**).
- Η περίπτωση της μη εμφάνισης της φορτωτικής, μέσα σε 21 ημέρες από την ολοκλήρωση της φόρτωσης του φορτίου επί του πλοίου (**it is not presented within 21 days after date of shipment**).
- Η περίπτωση στην οποία, το φορτίο έχει περιγραφεί στη φορτωτική διαφορετικά από την πραγματική του κατάσταση (**the bill of lading details merchandise other than prescribed**).
- Η περίπτωση στην οποία το φορτίο είναι φορτωμένο στο κατάστρωμα του πλοίου και όχι στα αμπάρια του, οπότε εκδίδεται “**on deck claused bill of lading**”, αλλά δε γίνεται αποδεκτή και επιπλέον προκύπτουν προβλήματα στην περίπτωση που ζητείται “**onboard clean bill of lading**”.

7.3 Το Ναυλοσύμφωνο²⁶¹ (charter party²⁶²)

Απαραίτητη προϋπόθεση, ούτως ώστε η συμφωνία της ναυλώσεως να θεωρείται έγκυρη, συνιστά η πρόβλεψη κατάλληλων μέτρων επίλυσης του κάθε ζητήματος, το οποίο μπορεί να προκύψει κατά την εκτέλεσή της. Η συμφωνία αυτή της ναύλωσης, μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, καθώς και τα μέτρα επίλυσης των διαφορών, μπορούν να εκφράζονται γραπτώς οπουδήποτε (π. χ. σ’ ένα κοινό φύλλο χαρτιού, σε μία επιστολή) ή ακόμη και προφορικά²⁶³. Το ναυλοσύμφωνο, ουσιαστικά εκφράζει εγγράφως, τη συμφωνία του εκναυλωτή (πλοιοκτήτη) με το ναυλωτή, ως προς την παραχώρηση όλης της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου του πρώτου στο δεύτερο, είτε για ένα μόνο ταξίδι, είτε για περισσότερα, είτε ακόμη και για ένα ευρύτερο προκαθορισμένο χρονικό διάστημα.

Το έγγραφο αυτό, αποδεικνύει τη σύμβαση της ναυλώσεως (ολική ή μερική) και αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς μέσω θαλάσσης. Περιέχει την πρόταση και αποδοχή των συμβαλλόμενων μερών ως προς τη μεταφορά με συγκεκριμένο πλοίο ή με πλοίο ορισμένο κατά γένος και περιλαμβάνει τους όρους

²⁶¹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 108.

²⁶² Βλ. Σ. Ζάρκος, “Ναυτιλιακή Πρακτική και το σχετικόν Δίκαιον”, 1963, σελ. 76. “Η αρχαιότερη σωζόμενη έγγραφη διατύπωση μίας σύμβασης ναύλωσης, υπάρχει στο Βρετανικό Μουσείο και αναφέρεται σε έγγραφο του 3ου αιώνα μ. Χ., αντίστοιχο με το σύγχρονο ναυλοσύμφωνο και τους όρους του. Η αγγλική έκφραση *charter party* προέρχεται από τη μεσαιωνική λατινική έκφραση *carta partita*, που υποδήλωνε ένα έγγραφο γραμμένο εις διπλούν, σε φύλλο χαρτιού, το οποίο χωριζόταν στα δύο, με οδοντωτό τρόπο, ώστε να εφοδιάζει το κάθε συμβαλλόμενο μέρος με ένα όμοιο αντίτυπο της ναύλωσης.”

²⁶³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 418. “Είναι γνωστή και ευρέως χρησιμοποιούμενη στους κύκλους της ναυτιλίας, η φράση “*our word is our bond*” (“ο λόγος μας είναι συμβόλαιο”), η οποία αποτελεί βασικό κανόνα για εκείνους οι οποίοι ασχολούνται με το “*chartering*”. Βέβαια, οι προφορικές αυτές συμφωνίες είναι μεν δεσμευτικές, αλλά η ανάγκη ύπαρξης αποδεικτικών στοιχείων, που να βεβαιώνουν τις συμφωνίες, οδηγεί στην κατάρτιση των σχετικών εγγράφων από τα συμβαλλόμενα μέρη.”

που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ τους, δηλαδή όλους τους όρους που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρώσεις του κάθε μέρους. Δεν αποτελεί συστατικό τύπο της ναύλωσης, είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμο και υπόκειται στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης. Σημειώνεται μάλιστα²⁶⁴, ότι σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ, το ναυλοσύμφωνο δεν δύναται να αντικατασταθεί από τη φορτωτική, η οποία ως μονομερές έγγραφο έχει αποδεικτική ισχύ μόνο κατά του εκδότη της (εκναυλωτή) και όχι κατά του ναυλωτή. Ωστόσο, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, το ναυλοσύμφωνο μπορεί να αντικατασταθεί από τη φορτωτική ή από έγγραφο που αποδεικνύει την παραλαβή του πράγματος προς φόρτωση²⁶⁵.

Το ναυλοσύμφωνο μπορεί να ματαιωθεί (**frustration of the charter party**), είτε σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης (**delay**), είτε σε αδυναμία εκτέλεσης του ναυλοσυμφώνου (**impossibility of perso**), η οποία μπορεί να οφείλεται σε κάποιο απρόβλεπτο γεγονός, για το οποίο δεν ευθύνεται κανένα εκ των συμβαλλομένων μερών.

Συνηθίζεται στα ναυλοσύμφωνα²⁶⁶, να συμφωνείται και να εφαρμόζεται το αγγλικό δίκαιο, γνωστό και ως **εθιμικό δίκαιο (common law)**, το οποίο βασίζεται στη νομολογία, δηλαδή στο προηγούμενο δεδικασμένο παρόμοιων αντιδικιών, που εκδικάστηκαν κατά το παρελθόν στα αγγλικά δικαστήρια. Οι αποφάσεις οι οποίες πάρθηκαν από τα δικαστήρια αυτά, κατευθύνουν την κρίση και την επιχειρηματολογία των δικαστών, κατά την εκδίκαση των σημερινών αντίστοιχων υποθέσεων. Σύμφωνα με το εθιμικό δίκαιο λοιπόν, οι όροι των ναυλοσυμφώνων μπορούν να ταξινομηθούν σε²⁶⁷:

- **Ρητούς και υπονοούμενους όρους (express & implied terms)**. Οι ρητοί όροι (*express terms*), είναι αυτοί οι οποίοι περιγράφονται με ρητό τρόπο και παρατίθενται στις τυποποιημένες φόρμες των ναυλοσυμφώνων ή στο πρόσθετο παράρτημά τους (*riders*). Οι υπονοούμενοι όροι (*implied terms*), είναι αυτοί που ενώ δεν περιέχονται με γραπτή μορφή στα ναυλοσύμφωνα, είναι τόσο προφανείς και δυνατοί, με αποτέλεσμα να γίνονται πάντα αποδεκτοί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Ενδεικτικά, οι πιο σημαντικοί υπονοούμενοι όροι, αφορούν στην αξιοπλοΐα (*seaworthiness*), τη δέουσα επιμέλεια εκτέλεσης της ναύλωσης (*due dispatch*), καθώς και τη μη παρέκκλιση (*proper route*).
- **Περιγραφές (representations)**, που είναι οι όροι οι οποίοι αφορούν στις παρουσιάσεις που δίνονται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων και αποτελούν τις υποσχέσεις που δίνουν τα συμβαλλόμενα μέρη. Ενδεικτικά παραδείγματα των πιο σημαντικών όρων περιγραφών, αποτελούν τα χαρακτηριστικά του πλοίου (όνομα, διακριτικό σήμα, χρόνος ναυπηγήσεως κ. ά), τα οποία έχουν περιγραφεί από τον πλοιοκτήτη, καθώς επίσης και τα χαρακτηριστικά του φορτίου (όγκος, βάρος, τύπος κ. ά), τα οποία έχουν περιγραφεί από το ναυλωτή.

²⁶⁴ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 9.

²⁶⁵ Βλ. ΑΠ 294 / 1993, ΕφΠειρ 237 / 2000.

²⁶⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 412.

²⁶⁷ Βλ. Η. Inamy, "Payne & Inamy's Carriage of Goods by Sea," 1989, σελ. 65-80. Βλ. επίσης και Ν. Gaskell, C. Debattista, R. Swatton, "Cholrey & Giles' Shipping Law," 1987, σελ. 181-184.

- **Προϋποθέσεις (conditions)**, που είναι οι όροι των οποίων η παραβίαση από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, εκχωρεί αυτομάτως στο ναυλωτή, τα δικαιώματα ακύρωσης του ναυλοσυμφώνου και αξίωσης αποζημιώσεων (*repudiate the charter party and sue for damages*). Ενδεικτικά παραδείγματα των πιο σημαντικών όρων προϋποθέσεων, αποτελούν:

i) Η γεωγραφική θέση του πλοίου τη στιγμή της υπογραφής του ναυλοσυμφώνου.

ii) Ο χρόνος αναχώρησης για το λιμάνι της φόρτωσης.

iii) Η εθνικότητα του πλοίου.

iv) Η μεταφορική ικανότητα του πλοίου για συγκεκριμένο φορτίο.

v) Η ημερομηνία, κατά την οποία υπολογίζεται να είναι το πλοίο έτοιμο προς φόρτωση.

vi) Η κλάση του πλοίου, όπως αυτή δηλώνεται από το νηογνώμονα.

- **Εγγυήσεις (warranties)**, που είναι οι όροι των οποίων η παραβίαση από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, εκχωρεί στο άλλο μέρος το δικαίωμα αξιώσεως αποζημιώσεως (*sue for damages*). Ενδεικτικά παραδείγματα των πιο σημαντικών όρων προϋποθέσεων, αποτελούν:

i) Η συντήρηση του πλοίου.

ii) Τα καύσιμά του.

iii) Η υποχρέωση του ναυλωτή να φέρει το πλοίο στο λιμάνι της φόρτωσης.

iv) Η επαναπαράδοση του πλοίου από το ναυλωτή στον εκναυλωτή.

v) Η ταχύτητα του πλοίου.

- **Απροκαθόριστοι όροι (innominate terms)**, που είναι οι όροι οι οποίοι αντιμετωπίζονται από το δικαστήριο, είτε ως όροι “conditions”, είτε ως όροι “warranties”, αναλόγως της σοβαρότητας των συνεπειών της αθέτησής τους. Ενδεικτικά, το πιο χαρακτηριστικό και σημαντικό παράδειγμα όρου “innominate”, αποτελεί η αξιοπλοία του πλοίου²⁶⁸.

Η σύνταξη ενός νέου ναυλοσυμφώνου από την αρχή, συνιστά μία ιδιαίτερα χρονοβόρο²⁶⁹ διαδικασία, με αποτέλεσμα τα συμβαλλόμενα μέρη συνήθως να χρησιμοποιούν **τυποποιημένες και προσχεδιασμένες μορφές ναυλοσυμφώνων (standard forms of charter parties)**. Ο σκοπός της χρήσης αυτής, που ξεκίνησε από τα τέλη του δεκάτου ενάτου αιώνα, είναι η ύπαρξη στις φόρμες αυτές, τυποποιημένων των ρητρών, οι οποίες είναι οι πιο συνηθισμένες και συχνά εμφανιζόμενες στους διάφορους τύπους των εμπορικών διαδρομών (trades). Έτσι, οι

²⁶⁸ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 412-414.

²⁶⁹ Βλ. L. Gorton, R. Ihre, A. Sandevam, “Shipbroking and Chartering Practice”, 1980, σελ. 80.

συμβαλλόμενες πλευρές, έχουν πάντα έτοιμη τη βάση των συμφωνιών τους και εν συνεχεία, αφενός προσθέτουν κάποιες ρήτρες (riders), οι οποίες αφορούν συγκεκριμένες απαιτήσεις της ναύλωσής τους και αφετέρου, αφαιρούν κάποιους όρους της τυποποιημένης φόρμας, που δεν τους αφορούν. Με τον τρόπο αυτό λοιπόν, δηλαδή απλώς προσθέτοντας ορισμένα μόνο συγκεκριμένα στοιχεία και τροποποιώντας ορισμένα άλλα, διαμορφώνουν το τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο, ώστε να υπάρχει ισορροπία μεταξύ των αρχικών και των πρόσθετων όρων²⁷⁰.

Η χρήση όμως, των τυποποιημένων και προσχεδιασμένων μορφών ναυλοσυμφώνων, προσφέρει ορισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα, τα σπουδαιότερα εκ των οποίων είναι τα εξής²⁷¹:

α) Οι κύριοι όροι των ναυλοσυμφώνων αυτών, είναι εκ των προτέρων γνωστοί στις συμβαλλόμενες πλευρές, με αποτέλεσμα να ελαττώνεται κατά πολύ ο χρόνος των διαπραγματεύσεων μεταξύ τους.

β) Τα ναυλοσύμφωνα αυτά, παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια και στα δύο συμβαλλόμενα μέρη, ούτως ώστε να μην αποδεχθούν ζημιογόνες για τα συμφέροντά τους ρήτρες. Ο κίνδυνος αυτός, ενέχει πάντα στα πλαίσια της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς, αφού τα συμβαλλόμενα μέρη συχνά ομιλούν διαφορετικές γλώσσες.

γ) Τα ναυλοσύμφωνα αυτά είναι ιδιαίτερα εύχρηστα και βολικά.

δ) Είναι πολύ εύκολη η εύρεση και απόκτηση των ναυλοσυμφώνων αυτών, αφού χρησιμοποιούνται ευρέως σε παγκόσμιο επίπεδο.

ε) Λόγω της διεθνούς, ευρείας χρήσης των ναυλοσυμφώνων αυτών, υπάρχει ομοιομορφία στην ερμηνεία και την εφαρμογή του νόμου από τα δικαστήρια παγκοσμίως.

στ) Τα ναυλοσύμφωνα αυτά, περιέχουν στα μέτρα του εφικτού, έναν ισοβαρή καταμερισμό μεταξύ των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των συμβαλλομένων μερών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός, ότι οι επιτροπές που τα έχουν συντάξει, αντιπροσωπεύουν εξ' ίσου τα συμφέροντα των πλοιοκτητών (εκναυλωτών) και των ναυλωτών.

ζ) Η ακρίβεια της ορολογίας των ναυλοσυμφώνων αυτών, έχει ελεγχθεί κατά το παρελθόν και εξακολουθεί να ελέγχεται μέσα στα δικαστήρια, ενώ επιπροσθέτως, οι αποφάσεις των δικαστηρίων έχουν δημιουργήσει νομολογία και δεδικασμένο για ποικίλλες υποθέσεις συμβάσεων ναυλώσεων.

Σημειώνεται βέβαια, ότι τις περισσότερες φορές τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα παύουν να υφίστανται, καθώς γίνεται χρήση του τυποποιημένου ναυλοσυμφώνου από τα συμβαλλόμενα μέρη, μόνο ως βάση για το τελικό συμβόλαιο. Έτσι, οι ήδη υπάρχουσες ρήτρες τροποποιούνται, ενώ και νέες ρήτρες

²⁷⁰ Βλ. D. Benson, R. Bugg, G. Whitehead, "Transport and Logistics," 1994, σελ. 362. Βλ. επίσης και A. Branch, "Elements of Shipping," 1989, σελ. 359.

²⁷¹ Βλ. J. Wilson, "Carriage of Goods by Sea," 1993, σελ. 1. Βλ. επίσης και W. Packard, "Sea Trading," 1986, σελ. 49.

(rider) προστίθενται, κινδυνεύοντας πολλές φορές, το αρχικό, τυποποιημένο (standard) κείμενο να μην βρίσκεται σε συμφωνία με το τελικό, να είναι αμφιλεγόμενο ή ακόμη και να μην είναι ευκρινές. Τα παραπάνω, έχουν ως άμεση συνέπεια, την εξέλιξη του ναυλοσυμφώνου (και της σύμβασης ναυλώσεως γενικότερα) σε αντικείμενο δικαστικής διαμάχης.

Η σημασία ύπαρξης των τυποποιημένων και προσχεδιασμένων αυτών μορφών ναυλοσυμφώνων, έχει ως φυσικό επακόλουθο, την ευρεία ποικιλία προέλευσής τους. Οι πηγές της σύνταξης των ναυλοσυμφώνων αυτών, διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες²⁷²:

7.3.1 Διεθνείς ή εμπορικούς οργανισμούς. Οι δύο μεγαλύτεροι και σημαντικότεροι οργανισμοί, που έχουν ιδρύσει ειδικές επιτροπές, οι οποίες ως μοναδικό στόχο έχουν την έκδοση νέων ναυλοσυμφώνων, αλλά και την αναθεώρηση, την τροποποίηση και τον εκσυγχρονισμό των ήδη υπάρχοντων, είναι οι εξής:

- **Το Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO: Baltic & International Maritime Council)**, που είναι ένας διεθνής, ιδιωτικός, ναυτιλιακός οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε το 1905 στην Κοπεγχάγη, όπου εδρεύει μέχρι και σήμερα. Ξεκίνησε ως αντιπροσωπευτική ένωση των συμφερόντων των πλοιοκτητών (ιδρύθηκε από 112 πλοιοκτήτες), αλλά πλέον έχει εξελιχθεί σ' έναν παγκόσμιο, κολοσιαίο οργανισμό, ο οποίος αριθμεί εκατοντάδες μέλη, μεταξύ των οποίων και διαχειριστές πλοίων, ναυλομεσίτες, ναυτικούς πράκτορες και γενικότερα επαγγέλματα που εμπλέκονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

- **Η Ένωση Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων των Η.Π.Α. (ASBA: Association of Shipbrokers and Agents)**, που είναι μία αμερικάνικη ένωση, η οποία εδρεύει στη Νέα Υόρκη και αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα ναυλομεσιτών και ναυτικών πρακτόρων.

Βέβαια, εκτός από αυτούς τους δύο σπουδαίους, παγκόσμιους οργανισμούς, υπάρχουν και άλλοι πολύ σημαντικοί, οι οποίοι δραστηριοποιούνται έντονα στο σχεδιασμό τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων. Οι οργανισμοί αυτοί λοιπόν, μπορεί να είναι είτε διεθνείς, είτε ακόμη και εθνικοί. Ενδεικτικό παράδειγμα τέτοιου διεθνούς οργανισμού, αποτελεί η **Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων (FONASBA: Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents)**. Αντίστοιχα, ενδεικτικό παράδειγμα σημαντικού εθνικού οργανισμού, αποτελεί το Ιαπωνικό Ναυτιλιακό Χρηματιστήριο (**Japanese Shipping Exchange**), καθώς επίσης και το Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο (**UK Chamber of Shipping**), το οποίο μάλιστα αποτελεί τμήμα του Γενικού Συμβουλίου Βρετανικής Ναυτιλίας (**General Council of British Shipping**).

7.3.2 Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες ή μεγάλες εταιρίες φορτωτών, που έχουν συντάξει και εξακολουθούν να συντάσσουν, **ιδιωτικά τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα (private standard forms)**, τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, αλλά εν μέρει και στην αγορά ξηρών φορτίων (σε ορισμένες βέβαια διαδρομές). Τα ιδιωτικά αυτά ναυλοσύμφωνα, φυσικά εξυπηρετούν τα συμφέροντα των μεγάλων αυτών εταιριών, οι οποίες τα επιβάλλουν ως τη βάση, των σχετικών με τα δικά τους φορτία, διαπραγματεύσεων. Χαρακτηριστικό

²⁷² Βλ. J. Wilson, "Carriage of Goods by Sea," 1993, σελ. 1. Βλ. επίσης και Institute of Chartered Shipbrokers, "Dry Cargo Chartering," 1990, κεφάλαιο 4, σελ. 2.

παράδειγμα, αποτελεί το συχνά εμφανιζόμενο ναυλοσύμφωνο “**SYNACOMEX 90**” (προκύπτει από τα αρχικά των λέξεων: **Syndicat du Commerce Extérieur des Cereales**), του οποίου η χρήση εντοπίζεται στην εξαγωγή σιτηρών από τη Γαλλία²⁷³.

Όσα από τα ναυλοσύμφωνα αυτά, έχουν κριθεί ως αξιόπιστα και αμερόληπτα, κατόπιν επιθεωρήσεως από έγκυρους οργανισμούς, αναγνωρίζονται ως “**επίσημα**” (**official**). Η “BIMCO” έχει συντάξει μία λίστα, η οποία περιλαμβάνει όλα τα “**εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα**” (**approved documents**) και την έχει δημοσιοποιήσει, προς όφελος των μελών της ειδικότερα, αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας γενικότερα. Η λίστα αυτή, διακρίνει τα “εγκεκριμένα ναυλοσύμφωνα” σε²⁷⁴:

1) Συμφωνημένα ναυλοσύμφωνα (agreed charter parties).

Τα Ναυλοσύμφωνα αυτά, έχουν συμφωνηθεί ανάμεσα στη “BIMCO” ή το Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο ή την Κεντρική Επιτροπή των Εφοπλιστών της Γαλλίας ή οποιαδήποτε άλλη ένωση πλοιοκτητών και μία ή περισσότερες ενώσεις ναυλωτών (π.χ. την Πολωνική Επιτροπή Άνθρακα, την Βρετανική Ομοσπονδία Εμπορίου Ξυλείας, το Γαλλικό Εθνικό Συνδικάτο Εξωτερικού Εμπορίου Δημητριακών κ. λπ). Οι έντυποι όροι ενός τέτοιου ναυλοσυμφώνου, δεν θα πρέπει να αλλαχθούν ή να σβηστούν δίχως τη σαφή έγκριση όλων των οργανισμών, οι οποίοι έχουν συντελέσει στη δημιουργία του ναυλοσυμφώνου. Το “συμφωνημένο” ναυλοσύμφωνο, είναι υποχρεωτικό να εφαρμόζεται στη μεταφορά του αγαθού για το οποίο προορίζεται.

2) Αποδεκτά ναυλοσύμφωνα (adopted charter parties).

Στην περίπτωση που υπάρχει ένα συμφωνημένο ναυλοσύμφωνο, π. χ. ανάμεσα στη “BIMCO” και μία ένωση ναυλομεσιτών, το οποίο στηρίζεται από μία άλλη ένωση πλοιοκτητών, π. χ. το Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο, τότε αναφέρεται ότι το συμβόλαιο αυτό έχει γίνει αποδεκτό ή έχει υιοθετηθεί από το Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο. Το ίδιο όμως ισχύει και στην περίπτωση που π. χ. η “BIMCO” έχει αποδεχτεί/υιοθετήσει ένα ναυλοσύμφωνο που έχει αρχικά συμφωνηθεί ανάμεσα στο Βρετανικό Ναυτικό Επιμελητήριο και μία ένωση ναυλωτών. Ακόμη, ένα ναυλοσύμφωνο το οποίο έχει εκδοθεί από έναν οργανισμό πλοιοκτητών, ούτως ώστε να εξυπηρετεί ένα συγκεκριμένο εμπόριο, όπως είναι αυτό π. χ. της “**INTERTANKO**”, μπορεί να γίνει αποδεκτό από τη “BIMCO”, έστω και αν το ναυλοσύμφωνο δεν έχει συμφωνηθεί με κάποια ένωση ναυλωτών. Ένα “αποδεκτό” ναυλοσύμφωνο”, είναι υποχρεωτικό για τα μέλη του οργανισμού, ο οποίος το έχει αποδεχθεί, με την προϋπόθεση βέβαια, ότι το ναυλοσύμφωνο είναι ήδη συμφωνημένο (*agreed*) ανάμεσα σε δύο άλλες ενώσεις.

3) Προτεινόμενα ναυλοσύμφωνα (recommended charter parties).

Όταν δεν υπάρχουν ενώσεις ναυλωτών με τις οποίες μπορεί ένας πλοιοκτήτης να διαπραγματευτεί μία συγκεκριμένη ναύλωση, τότε η “BIMCO” εκδίδει ναυλοσύμφωνα, τα οποία απλώς προτείνονται ως ενδεδειγμένα γι’ αυτή τη

²⁷³ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 422.

²⁷⁴ Βλ. L. Gorton, R. Ihre, A. Sandevan, “*Shipbroking and Chartering Practice*”, 1980, σελ. 80-81. Βλ. επίσης και BIMCO, “*Forms of Approved Documents*”, 1992. Βλ. επίσης και W. Packard, “*Sea Trading*”, 1986, σελ. 49-50. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 423-424.

ναύλωση, π. χ. το γενικό ναυλοσύμφωνο “Gencon²⁷⁵”. Αυτή η μορφή ναυλοσυμφώνου εμφανίζεται επίσης, όταν οι ενώσεις που διαπραγματεύονται το σχηματισμό ενός ναυλοσυμφώνου δεν μπορούν να δεσμεύσουν τα μέλη τους να χρησιμοποιήσουν το συγκεκριμένο ναυλοσύμφωνο υποχρωτικά. Αν και η “BIMCO” συνιστά το αντίθετο, ωστόσο δεν επιβάλλεται να ακολουθείται υποχρωτικά ένα “προτεινόμενο” ναυλοσύμφωνο.

Τα ναυλοσύμφωνα, μπορούν να χωριστούν σε κατηγορίες, ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου για το οποίο χρησιμοποιούνται. Σύμφωνα με το κριτήριο αυτό λοιπόν, διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες²⁷⁶:

- i) Ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν στη μεταφορά του πετρελαίου.*
- ii) Ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν στη μεταφορά των γαιανθράκων.*
- iii) Ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν στη μεταφορά των μεταλλευμάτων.*
- iv) Ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν στη μεταφορά των σιτηρών.*
- v) Ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν στη μεταφορά της ξυλείας.*
- vi) Ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν στη μεταφορά του ρυζιού.*
- vii) Ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν στη μεταφορά των τσιμέντων.*
- viii) Ναυλοσύμφωνα τα οποία αφορούν στη μεταφορά των λίθων.*

Η σημαντικότερη διάκριση των ναυλοσυμφώνων, είναι αυτή η οποία πραγματοποιείται με κριτήριο το είδος της ναύλωσης. Με γνώμονα λοιπόν το κριτήριο αυτό, τα ναυλοσύμφωνα διαχωρίζονται σε:

7.3.3 Ναυλοσύμφωνο ταξιδιού (voyage charter party).

Στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού, παρά το γεγονός ότι συναντάται τεράστια ποικιλία λόγω του πλήθους των θαλάσσιων διαδρομών και των μεταφερόμενων φορτίων, υπάρχουν ορισμένοι όροι, οι οποίοι εμφανίζονται σχεδόν σε όλα. Οι όροι αυτοί είναι οι εξής²⁷⁷:

- 1) Τόπος σύναψης του συμβολαίου (Place of contract).
- 2) Ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου (Date of charter party).
- 3) Ονόματα και έδρα των συμβαλλομένων (Names and domiciles of contracting parties).
- 4) Όνομα και περιγραφή του πλοίου (Name and description of vessel).
- 5) Κατάσταση του πλοίου (Condition of vessel).
- 6) Γεωγραφική θέση του πλοίου (Vessel’s present position).

²⁷⁵ Βλ. Παράρτημα ΙΙ. της διπλωματικής αυτής εργασίας.

²⁷⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 425.

²⁷⁷ Βλ. W. Packard, “Sea Trading: Trading,” 1986, σελ. 57-63. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 766-772.

- 7) Φορτίο (Cargo).
- 8) Τόπος φόρτωσης και εκφόρτωσης (Loading and discharging places).
- 9) Χρονικό περιθώριο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και ακύρωση του συμβολαίου (Laydays and Cancelling).
- 10) Ναύλος (Freight).
- 11) Φόρτωση, εκφόρτωση, χειρισμός του φορτίου (Loading, discharging, cargo handling).
- 12) Σταλίες (Laytime).
- 13) Επισταλίες και επίσπευση (Demurrage and despatch).
- 14) Πρακτόρευση (Agency).
- 15) Μεθόρμιση (Shifting).
- 16) Εξαιρέσεις - Απαλλαγές (Exceptions - exemptions).
- 17) Παρέκκλιση (Deviation).
- 18) Επίσχεση και "cesser clause" (Lien and "cesser clause").
- 19) Γενική αβαρία (General average).
- 20) Δίκαιο και διαιτησία (Law and arbitration).
- 21) Φορτωτικές (Bills of lading).
- 22) Προμήθειες - μεσιτικές αμοιβές (Commissions - brokerages).
- 23) Υποναύλωση (Sublet ή relet ή assignment).
- 24) Προστατευτικές ρήτρες (Protective clauses):

- i) Paramount clause.
- ii) New Jason clause.
- iii) Both to Blame Collision Clause.
- iv) Ρήτρα απεργιών (Strike clause).
- v) Ρήτρα πολεμικών κινδύνων (War risk clause).
- vi) Ρήτρα πάγων (Ice clause).
- vii) P & I Bunkering clause
- viii) Ρύπανση από πετρέλαιο (Oil pollution).

25) Πρόσθετοι όροι (Additional clauses ή side clauses ή riders):

- i) Εκφόρτωση με φορτηγίδες (Lightening).
- ii) Καταμέτρηση του φορτίου (Tallying).
- iii) Τέλη και φόροι (Dues and taxes).
- iv) Ζημιές στοιβαδóρων (Stevedore damages).
- v) Φόρτωση στο κατάστρωμα (Deck cargo).
- vi) Καθαρισμός των αμπαριών (Hold cleaning).

26) Υπογραφή (Signature).

Σημειώνεται βέβαια, ότι εκτός από τους παραπάνω όρους, σ' ένα ναυλοσύμφωνο υπάρχουν και επιπρόσθετοι, που αφορούν στη ρύθμιση ζητημάτων δευτερευούσης σημασίας. Τα πιο συνηθισμένα από τα ναυλοσύμφωνα ταξιδίου, είναι: τα ναυλοσύμφωνα "GENCON²⁷⁸", "Welcon", "Baltcon", "Polcoalvoy", "Sovcoalvoy", "Scancon" και "Nunoy" της "BIMCO", για ναύλωση κατά ταξίδι, το προαναφερθέν

²⁷⁸ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 426: "Το ναυλοσύμφωνο αυτό έχει σχεδιασθεί ούτως ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιοδήποτε θαλάσσιο εμπόριο δεν υπάρχει ειδικό ναυλοσύμφωνο διαθέσιμο και για το λόγο αυτό περιέχει μικρό σχετικά αριθμό ρητρών, ώστε να μπορεί να προσαρμοσθεί εύκολα σε κάθε θαλάσσια μεταφορά."

“SYNACOMEX”, το οποίο είναι συντεταγμένο στη γαλλική, καθώς και το ιδιωτικό ναυλοσύμφωνο, για τη μεταφορά πετρελαίου της εταιρίας “SHELL”, με την ονομασία “SHELL VOY 5”²⁷⁹.

7.3.4 Ναυλοσύμφωνο χρονοναύλωσης (time charter party).

Στα χρονοναυλοσύμφωνα, μείζονα σημασία έχει ο χρόνος της ναύλωσης και οι υποχρεώσεις που αυτό συνεπάγεται και όχι το μεταφερόμενο φορτίο, με αποτέλεσμα, να μην υπάρχει η ποικιλία ναυλοσυμφώνων που συναντάται στη ναύλωση ταξιδιού. Τα συμβαλλόμενα μέρη, δικαιούνται να διαπραγματευθούν το συμβόλαιο, όπως αυτά νομίζουν, όμως συνήθως χρησιμοποιούν κάποιο τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο (οι όποιες διαφορές τους εντοπίζονται συνήθως σε ρήτρες σχετικές με το μεταφερόμενο φορτίο και τον τύπο του πλοίου), το οποίο κατά κανόνα περιέχει τους παρακάτω όρους²⁸⁰:

- 1) Τόπος σύναψης του συμβολαίου (Place of contract).
- 2) Ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου (Date of charter party).
- 3) Ονόματα και έδρα των συμβαλλομένων (Names and domiciles of contracting parties).
- 4) Περιγραφή του πλοίου (Description of ship).
- 5) Περίοδος της χρονοναύλωσης (Period of charter).
- 6) Εμπορικά όρια της απασχόλησης του πλοίου (Intended trade).
- 7) Φορτία (Cargoes).
- 8) Κατάσταση του πλοίου (Condition of vessel).
- 9) Παροχές του πλοιοκτήτη (Owner's provisions).
- 10) Παροχές του ναυλωτή (Charterer's provisions).
- 11) Παράδοση και επαναπαράδοση του πλοίου (Delivery and redelivery of the vessel).
- 12) Καύσιμα (Bunkers).
- 13) Μίσθωμα και άλλα οικονομικά ζητήματα (Hire and financial matters).
- 14) Παύση πληρωμής μισθώματος (Off - hire).
- 15) Απόδοση του πλοίου (Vessel's performance).
- 16) Συντήρηση του πλοίου (Vessel's maintenance).
- 17) Απαιτήσεις των ιδοκτητών του φορτίου (Cargo claims).
- 18) Πλοίαρχος και πλήρωμα (Master and crew).
- 19) Οδηγίες πλεύσης και ημερολόγια του πλοίου (Sailing orders and logbooks).
- 20) Ρύπανση (Pollution).
- 21) Διάσωση (Salvage).
- 22) Εκφόρτωση με φορτηγίδες (Lightening).
- 23) Διαιτησία (Arbitration).
- 24) Επίσχεση (Lien).
- 25) Υποναύλωση (Sublet relet assignment).
- 26) Εξαιρέσεις - Απαλλαγές (Exceptions - exemptions).
- 27) Στρατιωτική επίταξη του πλοίου (Requisition).
- 28) Φορτωτικές (Bills of lading).
- 29) Ζημιές στοιβαδίων (Stevedore damages).
- 30) Προμήθειες-μεσιτικές αμοιβές (Commissions - brokerages).

²⁷⁹ Βλ. **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 40.

²⁸⁰ Βλ. W. Packard, “Sea Trading: Trading,” 1986, σελ. 65-71. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη*, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 773-780.

31) Προστατευτικές ρήτρες (Protective clauses):

- i) Paramount clause.
- ii) Γενική αβαρία (General average).
- iii) Both to Blame Collision Clause.
- iv) Ρήτρα πολεμικών κινδύνων (War risk clause).
- v) Ρήτρα πάγων (Ice clause).
- vi) Παρέκκλιση (Deviation).

32) Πρόσθετοι όροι (Additional clauses ή side clauses ή riders):

- i) Τέλη και φόροι (Dues and taxes).
- ii) Ρήτρα πρόσθετου ασφαλιστρού (Extra insurance clause).
- iii) Ρήτρα απολύμανσης (Fumigation clause).
- iv) Ρήτρα χρωματισμού (Painting option clause).
- v) Καθαρισμός των αμπαριών (Hold cleaning).

33) Υπογραφή (Signature).

Σημειώνεται, ότι όσον αφορά στην *χρονοναύλωση ταξιδιού (trip time charter)*, δεν υπάρχουν αποκλειστικά τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα. Επομένως, χρησιμοποιούνται χρονοναυλοσύμφωνα, τα οποία τροποποιούνται και προσαρμόζονται στις απαιτήσεις του εκάστοτε *“trip time charter”*²⁸¹. Τα πιο συνηθισμένα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα είναι, αυτά της “BIMCO” με τις ονομασίες “Baltimex 1939”, “Linertime”, “Gentime”, καθώς επίσης και το ναυλοσύμφωνο της “ASBA”, με την ονομασία “NYPE 93”.

7.3.5 Ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου (bareboat charter party).

Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα για τη ναύλωση γυμνού πλοίου που κυκλοφορούν στην αγορά, είναι πολύ λίγα, καθώς η μορφή αυτή της ναύλωσης είναι πολύ σπάνια και απαντάται κυρίως στην αγορά των δεξαμενοπλοίων. Οι περισσότερες από τις ρήτρες ενός ναυλοσυμφώνου γυμνού πλοίου, είναι παρόμοιες με αυτές του χρονοναυλοσυμφώνου, όμως υπάρχουν και ορισμένες επιπρόσθετες ρήτρες, οι οποίες αφορούν αποκλειστικά αυτή τη μορφή ναύλωσης. Οι πιο σημαντικές ρήτρες λοιπόν, ενός ναυλοσυμφώνου γυμνού πλοίου, είναι οι εξής²⁸²:

- 1) Τόπος σύναψης του συμβολαίου (Place of contract).
- 2) Ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου (Date of charter party).
- 3) Ονόματα και έδρα των συμβαλλομένων (Names and domiciles of contracting parties).
- 4) Περιγραφή του πλοίου (Description of ship).
- 5) Περίοδος απασχόλησης του πλοίου (Period of employment).
- 6) Εμπορικά όρια της απασχόλησης του πλοίου (Intended trade).
- 7) Φορτία (Cargoes).
- 8) Παράδοση και επαναπαράδοση του πλοίου (Delivery and redelivery of the vessel).

²⁸¹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 780.

²⁸² Βλ. W. Packard, “Sea Trading: Trading,” 1986, σελ. 73-77. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 781-785.

- 9) Κατάσταση του πλοίου (Condition of vessel).
- 10) Συντήρηση του πλοίου (Vessel's maintenance).
- 11) Απογραφή (Inventory).
- 12) Διαχείριση και λειτουργία του πλοίου (Ship operations).
- 13) Μίσθωμα (Hire).
- 14) Επίσχεση (Lien).
- 15) Ασφάλιση (Insurance).
- 16) Διάσωση (Salvage).
- 17) Μη επίσχεση και αποζημίωση (Non - lien and indemnity).
- 18) Υποναύλωση και Πώληση (Assignment, sub - charter and sale).
- 19) Τραπεζική εγγύηση (Bank guarantee).
- 20) Επίταξη του πλοίου (Requisition).
- 21) Ρήτρα πολεμικών κινδύνων (War risk clause).
- 22) Επίλυση διαφορών (Dispute resolution).
- 23) Γενική αβαρία (General average).
- 24) Συμβόλαια μεταφοράς (Contracts of carriage).
- 25) Υποθήκη (Mortgage).
- 26) Προμήθειες (Commissions).
- 27) Ναύλωση γυμνού πλοίου σε νεότευκτα πλοία (Bareboat charter for newbuilding vessels).
- 28) Συμφωνία αγοράς πλοίου (Hire - Purchase agreement).
- 29) Τερματισμός της ναύλωσης και ανάκτηση του πλοίου (Termination & Repossession).
- 33) Υπογραφή (Signature).

Το πιο συνηθισμένο τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου, αποτελεί το "Barecon 89²⁸³", της "BIMCO". Όσον αφορά στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, οι παγκόσμιες πετρελαϊκές εταιρίες - κολοσσοί, έχουν σχεδιάσει και χρησιμοποιούν τα δικά τους ναυλοσύμφωνα, όπως είναι το "Shelltime", το "Mobiltime", το "BPvoy", το "Shellvoy", το "Tankerovoy 87" και το "Intertanktime" της "Intertanko", καθώς επίσης και το "Asbatankvoy" της "ASBA".

7.3.6 Ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδίων (consecutive voyages charter party).

Τα ναυλοσύμφωνα συνεχών ταξιδίων, εμφανίζονται κατά κύριο λόγο στην αγορά δεξαμενοπλοίων, με χαρακτηριστικότερα παραδείγματα, τα ναυλοσύμφωνα "Shellconsec" της "Shell", καθώς επίσης και το "Caltexconsec" της "Caltex". Το ευρύτερα χρησιμοποιούμενο ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδίων, είναι το "Interconsec 76". Οι ρήτρες οι οποίες περιλαμβάνονται σ' αυτά τα ναυλοσύμφωνα, είναι σημαντικά λιγότερες σε σχέση με τα υπόλοιπα είδη ναυλοσυμφώνων. Οι σημαντικότερες εξ' αυτών, παρατίθενται ακολούθως²⁸⁴:

- 1) Διάρκεια της ναύλωσης (Duration of charter).
- 2) Καθυστερημένη καταβολή του ναύλου (Late payment of freight).
- 3) Χρονικό περιθώριο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και ακύρωση του συμβολαίου (Laydays and Cancelling).
- 4) Έμφορτα ταξίδια επιστροφής (Backhaul voyages).

²⁸³ Ο επίσημος τίτλος του ναυλοσυμώνου αυτού είναι: "Standard bareboat charter."

²⁸⁴ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 789-790. Βλ. επίσης και <http://www.bimco.org>.

- 5) Γεωγραφικές περιοχές φόρτωσης για το πρώτο ταξίδι και γεωγραφικές περιοχές εκφόρτωσης για το τελευταίο ταξίδι (First voyage loading range and last voyage discharge range).
- 6) Άφορτη διανυθείσα απόσταση (Ballast distance).
- 7) Βραχυπρόθεσμα ταξίδια υπό έρμα (Short ballast voyages).
- 8) Ρήτρα πολεμικών κινδύνων (War risk clause).

7.3.7 Συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς (contract of affreightment²⁸⁵).

Η ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, αποτελεί ουσιαστικά μία μορφή μικτής ναύλωσης, επομένως η επικύρωση της σύναψής της, μπορεί να συνταχθεί με δύο τρόπους. Στον πρώτο τρόπο, που είναι και ο πιο σύνθετος, χρησιμοποιείται το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς, ως βάση μόνο της συμφωνίας και συνδέεται στη συνέχεια με κάποιο συμβόλαιο ταξιδιού²⁸⁶. Στο δεύτερο και απλούστερο τρόπο, γίνεται χρήση ενός συμβολαίου μεταφοράς, το οποίο καλύπτει πλήρως όλες τις απαιτούμενες ρήτρες που χρειάζονται για την εκτέλεση των ταξιδιών. Οι σημαντικότερες ρήτρες, ενός τυποποιημένου συμβολαίου εργολαβικής μεταφοράς, είναι οι εξής:²⁸⁷

- 1) Σκοπός του συμβολαίου (Subject of contract).
- 2) Τόπος σύναψης του συμβολαίου (Place of contract).
- 3) Ημερομηνία του συμβολαίου (Date of contract).
- 4) Ονόματα και έδρα των συμβαλλομένων (Names and domiciles of contracting parties).
- 5) Περίοδος της ναύλωσης (Period of contract).
- 6) Φορτίο (Cargo).
- 7) Ποσότητα φορτίου και πρόγραμμα φορτώσεων.
- 8) Τόποι φόρτωσης και εκφόρτωσης (Loading and discharging places).
- 9) Περιγραφή και καθορισμός των πλοίων (Description and nomination of vessels).
- 10) Χρονικό περιθώριο άφιξης του πλοίου στα λιμάνια φόρτωσης και ακύρωση του συμβολαίου (Laydays and cancelling).
- 11) Ναύλος (Freight).
- 12) Επισταλίες και επίσπευση (Demurrage and despatch).
- 13) Ενσωμάτωση άλλου ναυλοσυμφώνου (Incorporation of charter party).
- 14) Ρήτρα ακύρωσης λόγω πολέμου (War cancellation clause).
- 15) Προμήθειες (Commissions).
- 16) Δίκαιο και διαιτησία (Law and arbitration).
- 17) Διακοπή της ναύλωσης (Interruption of charter).

Τα πιο συνηθισμένα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα εργολαβικής μεταφοράς, είναι το "Intercoa 80" της "Intertanko", το οποίο βρίσκει άμεση εφαρμογή στην αγορά

²⁸⁵ Συνώνυμοι είναι και οι όροι: "tonnage contract," "volume contract," "quantity contract," "cargo contract," "transport contract."

²⁸⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 613. Σε περίπτωση ύπαρξης αντίθεσης μεταξύ του συμβολαίου "CoA" και του συμβολαίου ταξιδιού με το οποίο συνδέεται (charter party incorporated to CoA), υπερσχύει ο όρος του "CoA."*

²⁸⁷ Βλ. L. Gorton, R. Ihre, "A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts", 1990, σελ. 22-73. Βλ. επίσης και S. Bonnicks, "Gram on Chartering Documents", 1988, σελ. 85-90. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 786-788.*

δεξαμεπλοίων, καθώς επίσης και το “Gencoa” της “BIMCO”, που βρίσκει εφαρμογή στη μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων. Σημειώνεται ότι και τα δύο αυτά ναυλοσύμφωνα, λειτουργούν ως βάσεις της εκάστοτε συμφωνίας (steering contract) και συνδυάζονται πάντα με κάποιο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι στην ελληνική γλώσσα υπάρχει ένα ναυλοσύμφωνο, το οποίο ονομάζεται: *“Ναυλοσύμφωνο ενιαίου τύπου διά μεταφοράς εσωτερικού δι’ ακτοπλοϊκών φορτηγών και ιστιοφόρων πετρελαιοκίνητων²⁸⁸.”*

289



²⁸⁸ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 427. Βλ. επίσης και Νόμο 1965.

²⁸⁹ file:///Volumes/100411_1655/Ship%20Photos/Disc_02/tanker-%20Protank%20Mersey.htm

Κεφάλαιο 8

Οι Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή

8.1 Εισαγωγή

Στο **δεύτερο κεφάλαιο του ΚΙΝΔ** και ειδικότερα, στα **άρθρα 111-133**, αλλά και στο **τρίτο κεφάλαιο του ΚΙΝΔ** και πιο συγκεκριμένα, στα **άρθρα 134-148**, αναφέρονται οι **“Υποχρεώσεις του εκναυλωτού”**, καθώς και η **“Η ευθύνη του εκναυλωτού”**. Στη σύμβαση της ναυλώσεως, η βασικότερη παροχή του εκναυλωτή είναι η μεταφορά των πραγμάτων από τόπο σε τόπο με το πλοίο. Η μεταφορά αυτή, πρέπει να εκτελείται σε χρόνο εμπρόθεσμο και με μεγάλη ασφάλεια, με αποτέλεσμα ο εκναυλωτής να πρέπει να καλύπτει ορισμένες υποχρεώσεις. Ουσιαστικά λοιπόν, η κύρια υποχρέωση του πλοιοκτήτη για την εκτέλεση της μεταφοράς, χωρίζεται σε επί μέρους υποχρεώσεις, οι οποίες πρέπει να εκπληρωθούν σταδιακά. Από τις επί μέρους αυτές υποχρεώσεις, άλλες είναι σχετικές με το πλοίο, άλλες με το φορτίο, ενώ υπάρχει και η υποχρέωση του εκναυλωτή να εκδώσει φορτωτική, σε περίπτωση που το ζητήσει ο ναυλωτής.

8.2 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή σχετικές με το πλοίο²⁹⁰

- i) Σύμφωνα με το άρθρο 113, § 1, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να χρησιμοποιήσει για την πραγματοποίηση της μεταφοράς, το πλοίο που είχε συμφωνηθεί, ενώ δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιήσει άλλο πλοίο, ακόμη και αν αυτό είναι εντελώς όμοιο με εκείνο της συμφωνίας²⁹¹ (εκτός και αν υπάρχει ρήτρα υποκαταστάσεως του πλοίου). Το συγκεκριμένο άρθρο, έχει νόημα μόνο στην περίπτωση που έχει συμφωνηθεί ποιο πλοίο θα χρησιμοποιηθεί.
- ii) Σύμφωνα με το άρθρο 111, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει για την εκτέλεση της μεταφοράς, πλοίο κατάλληλο για να την πραγματοποιήσει. Η καταλληλότητα του πλοίου, συνίσταται τόσο στην ικανότητά του να φέρει σε αίσιο πέρας το συγκεκριμένο ταξίδι (καταλληλότητα “προς πλουιν”), όσο και στην ικανότητά του να μεταφέρει το συγκεκριμένο φορτίο σε καλή κατάσταση (καταλληλότητα “προς διατήρησιν του φορτίου”). Δηλαδή, το πλοίο πρέπει να έχει τον κατάλληλο εξοπλισμό, εφοδιασμό και επάνδρωση, ανάλογα με το σκοπό για

²⁹⁰ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά**, **Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 75-80. Βλ. επίσης και Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη**, **Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., έκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 58-89.

²⁹¹ Βλ. Δελούκα, ό. π., §173, σελ. 266-267.

τον οποίο ναυλώθηκε. Ο εκναυλωτής λοιπόν, αναλαμβάνει κατά κανόνα, όλα τα μεταβλητά έξοδα, τα οποία σχετίζονται με την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, όπως είναι τα έξοδα καυσίμων, καθώς και τα λιμενικά έξοδα (δηλαδή τα έξοδα των πιλότων, των ρυμουλκών, των φάρων και τα έξοδα της αγκυροβολίας).

- iii) Σύμφωνα με το άρθρο 111, § 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να διατηρεί, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, το πλοίο κατάλληλο προς πλουν, καθώς επίσης και να διατηρεί τους χώρους και τα ψυγεία όπου θα τοποθετηθεί το φορτίο, κατάλληλα για την καλή διατήρηση των εμπορευμάτων²⁹². Επιπλέον, ο εκναυλωτής οφείλει να μην εκθέσει το εμπόρευσμά του, σε κινδύνους άλλους πλην των θαλάσσιων.
- iv) Σύμφωνα με το άρθρο 112, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να φέρει το πλοίο στον τόπο φορτώσεως που έχει προκαθορισθεί, ακόμη και αν χρειαστεί να ταξιδέψει προκαταρκτικώς, με δικά του έξοδα και δικό του κίνδυνο. Επιπροσθέτως και σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, ο εκναυλωτής υποχρεούται να φέρει το πλοίο, στην ενδεδειγμένη θέση για φόρτωση, όπως αυτή καθορίζεται από τις τοπικές συνήθειες και όχι σε οποιαδήποτε θέση του συμφωνημένου λιμένα. Ακόμη, όπως συνάγεται έμμεσα από το άρθρο 134, § 4, του ΚΙΝΔ (αν και δεν προβλέπεται ρητά από το νόμο), ο εκναυλωτής υποχρεούται να καλύψει την παραπάνω υποχρέωση, μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο, αλλιώς μπορεί να του καθιερωθεί ευθύνη για υπαίτια χρονοτριβή. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 112, περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα τη φόρτωση, αλλά και τη στοιβασία του φορτίου.
- v) Σύμφωνα με το άρθρο 117, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση της “αναμονής”, για όλο το χρονικό διάστημα που είναι απαραίτητο για να συμπληρωθεί η φόρτωση. **Αναμονή ή σταλίες (Laytime)**, είναι ο χρόνος κατά τον οποίο το πλοίο, στην κατάλληλη κατάσταση, πρέπει να περιμένει στον συμφωνημένο λιμένα και θέση για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων. Ο χρόνος αναμονής καθορίζεται με συμφωνία, άλλως «κατ’επιεική κρίση» αφού ληφθούν υπόψη οι συνθήκες και οι συνήθειες στον λιμένα της φόρτωσης του πλοίου. Για τον χρόνο αυτό, δεν οφείλεται από τον ναυλωτή κανένα πρόσθετο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή²⁹³.
- vi) Σύμφωνα με τα άρθρα 118 και 119, του ΚΙΝΔ, όταν παρέλθει ο χρόνος αναμονής, ο εκναυλωτής κατ’ αρχήν ελευθερώνεται, εκτός και αν προβλέπεται από τη συμφωνία τους ή συνηθίζεται να περιμένει και άλλο, οπότε και υποχρεούται να παραμείνει. **Η υπεραναμονή ή επίσταλίες (Demurrage Time)**, αρχίζει μετά τη λήξη του χρόνου αναμονής και για το χρονικό διάστημα που αυτή διαρκεί, οφείλεται πρόσθετο αντάλλαγμα στον εκναυλωτή, το οποίο καθορίζεται κατ’ “επιεική κρίση”²⁹⁴.
- vii) Σε περίπτωση κατά την οποία, έχει περάσει ο χρόνος της υπεραναμονής και δεν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση, ο εκναυλωτής έχει δικαίωμα να αποπλεύσει.

²⁹² Βλ. **N. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 75.

²⁹³ Βλ. Αλ. Χατζοπούλου και Στ. Γερασίμου, Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου, <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>, σελ. 8.

²⁹⁴ Βλ. Δημ. Ν. Καμβύση, *Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*, ό. π., σελ. 358 και επόμ.

Σημειώνεται όμως, ότι από το άρθρο 120, του ΚΙΝΔ, συνάγεται έμμεσα, η υποχρέωση του εκναυλωτή να ειδοποιήσει το ναυλωτή τρεις ολόκληρες ημέρες πριν από τον απόπλου του πλοίου. Το χρονικό αυτό διάστημα των τριών ημερών, καλείται “**ανθυπερμονή**²⁹⁵” και μετά το πέρας του, ο εκναυλωτής δικαιούται να εκφορτώσει στην προκυμαία, όσο μέρος του φορτίου έχει φορτωθεί και να ζητήσει αποζημίωση για την χρονοτριβή, αλλά και για κάθε άλλη δαπάνη²⁹⁶. Αν όμως, ο ναυλωτής, του είχε έγκαιρα δηλώσει ότι επιθυμεί τη μεταφορά ακόμη και του εν μέρει φορτωμένου εμπορεύματος στον προορισμό του, τότε ο εκναυλωτής υποχρεούται να την εκτελέσει²⁹⁷. Σύμφωνα με το νόμο, δεν οφείλεται οικονομικό αντάλλαγμα για την ανθυπερμονή, όμως με βάση την εμπορική συνήθεια οφείλεται και είναι το διπλάσιο από το αντάλλαγμα για την υπεραναμονή²⁹⁸.

- viii) Σύμφωνα με το άρθρο 113, § 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής “*δε δικαιούται εις μεταφόρτωσιν εκτός επί αναποφεύκτου ανάγκης*”. Άρα, η μεταφόρτωση επιτρέπεται μόνο σε περίπτωση αναπόφευκτης ανάγκης, όπως π. χ. όταν το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού υπέστη βλάβη και δεν μπορεί να συνεχίσει να ταξιδεύει, ή λόγω ναυτικού αποκλεισμού του λιμένα προορισμού του εμπορεύματος²⁹⁹, ή ακόμη όταν υπάρχει μερική απόφραξη διώρυγας³⁰⁰.
- ix) Σύμφωνα με το άρθρο 126, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να ακολουθεί την κανονική πορεία πλεύσεως, λόγω του ότι η τήρησή της έχει βαρύνουσα σημασία όχι μόνο στην ταχεία, αλλά κυρίως στην ασφαλή πραγματοποίηση της μεταφοράς³⁰¹. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια του πλου, ο εκναυλωτής υποχρεούται να μην αλλάξει, ούτε να παρεκκλίνει από την καθορισμένη πορεία του πλοίου (εκτός αν υπάρχει ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο που να επιτρέπει την παρέκκλιση), όπως αυτή συμφωνήθηκε στη σύμβαση της ναύλωσης, ή ακόμη όπως αυτή καθορίζεται από τις εν γένει συνθήκες του πλου³⁰². *Κατ’ εξαίρεση, επιτρέπεται η παρέκκλιση από την πορεία του πλοίου στην περίπτωση που πραγματοποιείται προκειμένου να σωθούν ανθρώπινες ζωές ή πράγματα (δηλ. πλοία ή εμπορεύματα), τα οποία κινδυνεύουν στην θάλασσα, λόγω των*

²⁹⁵ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 77.

²⁹⁶ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 121.

²⁹⁷ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 125.

²⁹⁸ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 80.

²⁹⁹ Στην περίπτωση αυτή είναι απαραίτητη η μεταφόρτωση σε πλοίο με σημαία ουδέτερης χώρας ή χώρας φιλικής προς αυτήν που επέβαλε τον αποκλεισμό.

³⁰⁰ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 81-82. Βλ. επίσης και Δελούκα, ό. π., §183, σελ. 288.

³⁰¹ Βλ. Ποταμιάνο, ό. π., §42, σελ. 77.

³⁰² Τα ναυλοσύμφωνα, συνήθως περιλαμβάνουν τον όρο ότι το πλοίο πρέπει να εκτελέσει τον πλου “*With All Reasonable Despatch*” ή “*With All Convenient Speed*,” δηλ. με “*κάθε γρήγορη, βάσει λογικών κριτηρίων, αποστολή*” ή “*με όλη την κατάλληλη ταχύτητα.*”

θαλάσσιων κινδύνων³⁰³. Επιπροσθέτως, επιτρέπεται η παρέκκλιση από τον καθορισμένο πλου, για κάποια άλλη εύλογη αιτία, όπως λ. χ. λόγω καιρικών συνθηκών, ή ανάγκης ανεφοδιασμού του πλοίου. Εννοείται όμως, ότι δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση, η αλλαγή της πορείας του πλοίου, ούτως ώστε αυτό να παραλάβει ή να εκφορτώσει άλλα εμπορεύματα ή να επιβιβάσει ή να αποβιβάσει άλλους επιβάτες³⁰⁴. Τέλος, επιτρέπονται από τη νομοθεσία και ρήτρες παρεκκλίσεως (liberty clauses), αρκεί να μην εφαρμόζονται καταχρηστικά³⁰⁵.

- x) Σύμφωνα με το άρθρο 127, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να φέρει το πλοίο στο λιμάνι της εκφορτώσεως και μάλιστα, ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες, στην θέση ακριβώς που ενδείκνυται για την εκφόρτωση (όπως ακριβώς συμβαίνει και στη φόρτωση). Στη συνέχεια και μετά την προσόρμιση του πλοίου στην κατάλληλη θέση, στο λιμάνι προορισμού, ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να ειδοποιήσει γι' αυτό τον παραλήπτη του φορτίου, ούτως ώστε ο τελευταίος να έχει τον απαραίτητο χρόνο για να προετοιμάσει τις απαραίτητες διατυπώσεις (τελωνειακές κ. λπ.) για την παραλαβή του φορτίου.
- xi) Σύμφωνα με το άρθρο 129, § 1, του ΚΙΝΔ, από την επομένη της ειδοποίησης, ξεκινάει ο χρόνος της αναμονής προς εκφόρτωση, ο οποίος καθορίζεται ακριβώς όπως ο χρόνος της αναμονής φορτώσεως, δηλαδή είτε με συμφωνία, είτε κατά επιεική κρίση και σύμφωνα με τις συνθήκες και συνθήκες, οι οποίες επικρατούν στο λιμάνι της εκφόρτωσης. Όσον αφορά στον χρόνο αναμονής και υπεραναμονής εκφορτώσεως, όπως ορίζει το άρθρο 129, § 4, του ΚΙΝΔ, ισχύει ό,τι αναφέρεται στις διατάξεις των άρθρων 117-119, του ΚΙΝΔ, σχετικά με την αναμονή και υπεραναμονή φορτώσεως. Τέλος, κατά την επικρατούσα στην θεωρία γνώμη³⁰⁶, υποχρέωση ανθυπερμονής για τον πλοιοκτήτη, δεν υφίσταται κατά τη διαδικασία εκφόρτωσης του πλοίου, αλλά δυνάμει συνηθείας, είναι δυνατόν να υπάρξει.

8.3 Υποχρεώσεις του εκναυλωτή σχετικές με το φορτίο³⁰⁷

- i) Σύμφωνα με το άρθρο 112, περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να ενεργήσει με δικά του έξοδα, τόσο τη φόρτωση από την προκυμαία (ή από τη φορτηγίδα), όσο και τη στοιβασία. Ακόμη και κατά το άρθρο 134, § 1 και 2, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται “εις πάσα επιμέλειαν” για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων. Επιπλέον, μπορεί επί παραδείγματι να συμφωνηθεί

³⁰³ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 126, §2.

³⁰⁴ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 77-78.

³⁰⁵ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 86.

³⁰⁶ Βλ. Ν. Α. Δελούκα, **Ναυτικόν Δίκαιον**, ό. π., σελ. 291-292.

³⁰⁷ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 89-100.

μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, ότι ο εκναυλωτής θα υποχρεούται να παραλάβει τα πράγματα στο κατάστρωμα (on board), ή παραπλεύρως στο πλοίο (alongside ship), ή κάτω από τους γερανούς (sotto palanco), ή από τις αποθήκες όπου βρίσκονται, ή κατ' ευθείαν από το χερσαίο μεταφορικό μέσο κ.ο.κ.

- ii) Σύμφωνα με το άρθρο 114, § 1, του ΚΙΝΔ, το εμπόρευμα (για λόγους προστασίας του ίδιου, αλλά και του πλοίου και του πληρώματός του), κατ' αρχήν απαγορεύεται να φορτώνεται στο κατάστρωμα. Το φορτίο λοιπόν, πρέπει να τοποθετείται στο κύτος, ή τουλάχιστον σε κλειστούς χώρους του πλοίου. Σημειώνεται όμως, ότι σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου, η απαγόρευση της φορτώσεως στο κατάστρωμα, δεν ισχύει στην περίπτωση της ακτοπλοΐας.
- iii) Ο εκναυλωτής, υποχρεούται να δεχθεί για φόρτωση μόνο τα πράγματα, τα οποία έχει συμφωνηθεί να μεταφερθούν. Βέβαια, το άρθρο 115, § 2, του ΚΙΝΔ, για λόγους επιείκειας, υποχρεώνει τον εκναυλωτή να δεχθεί και πράγματα διαφορετικά, με την προϋπόθεση όμως, ότι η παροχή του δε γίνεται επαχθέστερη³⁰⁸.
- iv) Σύμφωνα με το άρθρο 127, περ. β, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, από το πλοίο στην προκυμαία (ή τη φορτηγίδα).
- v) Όπως ορίζει το άρθρο 130, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει το φορτίο στον "προσηκόντως νομιμοποιούμενον παραλήπτη", ο οποίος μπορεί να είναι είτε ο ναυλωτής, είτε κάποιος τρίτος, που μνημονεύεται στο ναυλοσύμφωνο (ή στη φορτωτική), είτε όμως και κάποιος στον οποίο μεταβιβάστηκαν τα πράγματα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (π. χ. με οπισθογράφηση της φορτωτικής). Η παράδοση αυτή, η οποία μάλιστα πρέπει να περιλαμβάνει ολόκληρο το φορτίο που σχετίζεται με τη ναύλωση, ολοκληρώνει κατά κανόνα της εκπλήρωση της παροχής του εκναυλωτή. Σημειώνεται ότι ο εκναυλωτής, είναι υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο εάν και μόνο του έχουν καταβληθεί ο ναύλος και άλλες τυχόν οφειλόμενες παροχές. Βέβαια, στην περίπτωση που δεν του έχουν καταβληθεί, δεν έχει μεν το δικαίωμα της παρακράτησης του φορτίου, έχει όμως δε το δικαίωμα να θέσει τα πράγματα υπό μεσεγγύηση³⁰⁹. Σύμφωνα μάλιστα με το άρθρο 131, § 4, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής δικαιούται πρόσθετο χρηματικό αντάλλαγμα (το οποίο προσδιορίζεται κατ' επιεική κρίση), για την χρονοτριβή που προκαλεί η ενέργεια του διορισμού μεσεγγυούχου.

³⁰⁸ Βλ. Δελούκα, ό. π., άρθρο 115, αριθ. 2, σελ. 232.

³⁰⁹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 152.

8.4 Η υποχρέωση του εκναυλωτή να εκδώσει φορτωτική³¹⁰

Σύμφωνα με το άρθρο 125, § 1, του ΚΙΝΔ, ο εκναυλωτής υποχρεούται να εκδώσει φορτωτική (μετά τη φόρτωση), μόνο εφόσον του το ζητήσει ο ναυλωτής. Επιπλέον, όπως ορίζει το άρθρο 168, του ΚΙΝΔ, η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο, σε ένα μόνο αντίτυπο (πρωτότυπο) και παραδίδεται στο ναυλωτή (ή στο φορτωτή). Βέβαια, αντίγραφο της φορτωτικής, υπογεγραμμένο από το ναυλωτή, παραδίδεται στον εκναυλωτή και παραμένει στα χέρια του πλοίαρχου.

8.5 Οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του εκναυλωτή ανάλογα με τη μορφή της σύμβασης ναύλωσης

Σημειώνεται, ότι οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή είναι κατά κανόνα οι ίδιες σε κάθε σύμβαση ναύλωσης. Βέβαια, ανάλογα με τη μορφή της ναύλωσης, εμφανίζονται κάποιες τροποποιήσεις, καθώς και ορισμένες πρόσθετες υποχρεώσεις του εκναυλωτή, οι οποίες και παρατίθενται ακολούθως (ανάλογα με το είδος της ναύλωσης):

8.5.1 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Ταξιδίου

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση ταξιδίου, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις³¹¹:

- Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου.
- Είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει το ταξίδι, σε εύλογο χρόνο και δίχως αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.
- Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων για την απόκτηση του πλοίου και η πληρωμή τόκων, καθώς και όλα τα έξοδα νοσηλείας και μετακινήσεως του προσωπικού και των πληρωμάτων.

³¹⁰ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 100-104.

³¹¹ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 501-535.

8.5.2 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στην Χρονοναύλωση

Ο εκναυλωτής στην χρονοναύλωση, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις³¹²:

- Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου. Σημειώνεται ότι, στην περιγραφή ενός δεξαμενοπλοίου, χρειάζεται πιο αναλυτική περιγραφή και απαιτούνται περισσότερες λεπτομέρειες σε σχέση με την περιγραφή ενός πλοίου ξηρού φορτίου³¹³.
- Συμβάλλεται στο χρονοναυλοσύμφωνο ως ιδιοκτήτης του ναυλωμένου πλοίου (owner), οπότε είναι υποχρεωμένος να διαθέσει το δικό του και όχι το πλοίο κάποιου άλλου πλοιοκτήτη, το οποίο έχει ο ίδιος ναυλώσει, σύμφωνα με τους όρους άλλου ναυλοσύμφωνου. Ορισμένες φορές, το χρονοναυλοσύμφωνο μπορεί να περιέχει ρήτρα, η οποία να παρέχει στον εκναυλωτή τη δυνατότητα αλλαγής του ναυλωμένου πλοίου και αντικατάστασής του, από ένα άλλο παρόμοιο³¹⁴, ούτως ώστε να εκτελεστεί με ασφάλεια το ταξίδι. Αν όμως, υπάρξει ολική απώλεια του ναυλωμένου πλοίου, τότε η ναύλωση ματαιώνεται, εκτός και αν υπάρχει ρητός όρος στο ναυλοσύμφωνο, σύμφωνα με τον οποίο ο πλοιοκτήτης οφείλει να το αντικαταστήσει με παρόμοιο πλοίο, ώστε να εκτελεστεί η ναύλωση.
- Υποχρεούται να εκτελέσει, τα υπό το ναυλωτή καθορισμένα ταξίδια, χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.
- Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων για την απόκτηση του πλοίου και η πληρωμή τόκων.
- Αναλαμβάνει το κόστος των καυσίμων, κατά την επαναπαράδοση του πλοίου στο καθορισμένο λιμάνι.
- Έχει την υποχρέωση να προσλάβει τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος, καθώς επίσης και να αναλάβει τη διατροφή τους. Επιπλέον, είναι υπεύθυνος για την απόλυσή τους, αλλά και για την καταβολή μισθών και αποζημιώσεων σε αυτούς.

³¹² Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, *Ναυλώσεις*, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 566-574.

³¹³ Βλ. W. Packard, "Sea Trading: Trading," 1986, σελ. 65.

³¹⁴ *The substitute vessel shall have characteristics no less favourable to the charterers than the named vessel.*

8.5.3 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Γυμνού Πλοίου

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση γυμνού πλοίου, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις³¹⁵:

- Υποχρεούται να δώσει ακριβείς πληροφορίες για το πλοίο του στο ναυλωτή, προκειμένου να σχηματίσει ο τελευταίος, μία σαφή και πραγματική εικόνα της εμπορικής αξίας του πλοίου.
- Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π. χ. η εξόφληση των δανείων.
- Έχει την υποχρέωση να πληρώσει όλα τα έξοδα των επιθεωρήσεων, των επισκευών και των δεξαμενισμών του πλοίου. Επιπλέον, μερικές φορές συμφωνείται να αναλαμβάνει και το κόστος της ασφάλισης του πλοίου.

8.5.4 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς

Ο εκναυλωτής στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις³¹⁶:

- Υποχρεώνεται να μεταφέρει μία συνολική ποσότητα φορτίου, ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια και μέσα στην χρονική περίοδο του συμβολαίου, καθώς επίσης έχει και την ειδική υποχρέωση να μεταφέρει μία συμφωνημένη ποσότητα φορτίου, σε κάθε επί μέρους ταξίδι.
- Αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει με ένα καθορισμένο τύπο πλοίων, μία συνολική ποσότητα φορτίου, μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο, χωρίς ωστόσο να έχει την υποχρέωση να εκτελέσει τη ναύλωση με ένα συγκεκριμένο μόνο πλοίο.
- Όσο πλησιάζει όμως, ο χρόνος εκτέλεσης ενός μεμονωμένου ταξιδιού, η γενική υποχρέωση (generic obligation) του εκναυλωτή, να μεταφέρει με κάποιο πλοίο, μία μόνο παρτίδα φορτίου, σε μία κατά προσέγγιση προσδιορισμένη ημερομηνία, μετατρέπεται σε ειδική υποχρέωση (specific obligation), να μεταφέρει με συγκεκριμένο πλοίο και σε καθορισμένα χρονικά πλαίσια το φορτίο.
- Υποχρεούται να αποζημιώσει το ναυλομεσίτη, για οποιαδήποτε απώλεια προμήθειας, εξαιτίας της ακύρωσης του συμβολαίου της εργολαβικής μεταφοράς.

³¹⁵ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 597-600.

³¹⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 614-623.

- Αναλαμβάνει να καταβάλει όλα τα έξοδα κεφαλαίου του πλοίου, όπως είναι π.χ. η εξόφληση των δανείων.

8.5.5 Υποχρεώσεις του Εκναυλωτή στη Ναύλωση Συνεχών Ταξιδιών

Στη ναύλωση συνεχών ταξιδιών, οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή παρατίθενται σ' ένα ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδιών και είναι όμοιες με αυτές του εκναυλωτή στη ναύλωση ταξιδιού, οι οποίες και έχουν αναλυθεί παραπάνω.

317



Κεφάλαιο 9

Οι Υποχρεώσεις του Ναυλωτή

9.1 Εισαγωγή

Στο τέταρτο κεφάλαιο του ΚΙΝΔ και πιο συγκεκριμένα, στα άρθρα 149-154, αναφέρονται οι “Υποχρεώσεις του ναυλωτού”. Η πιο σημαντική υποχρέωση του ναυλωτή και παράλληλα το κυριότερο δικαίωμα του εκναυλωτή, είναι φυσικά η καταβολή του ναύλου στο δεύτερο από τον πρώτο (σ’ αυτή την υποχρέωση του ναυλωτή, στέκονται τα περισσότερα άρθρα του ΚΙΝΔ, 149-153). Είναι προφανές, *ότι χωρίς ναύλο και την καταβολή ανταλλάγματος δεν υφίσταται ναύλωση, αλλά κάποια άλλη σύμβαση του κοινού Δικαίου*³¹⁸. Το άρθρο 154, του ΚΙΝΔ, αναφέρεται στις υπόλοιπες υποχρεώσεις του ναυλωτή, οι οποίες είναι δευτερευούσης σημασίας, πλην όμως, σε περίπτωση μη εκπλήρωσής τους ο εκναυλωτής δικαιούται να μην εκπληρώσει και τις δικές του. Επομένως, προκειμένου να ολοκληρωθεί ομαλά η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ακριβής τήρηση των υποσχέσεων και του ναυλωτή.

9.2 Οι δευτερευούσης σημασίας υποχρεώσεις του ναυλωτή

Σύμφωνα λοιπόν, με το άρθρο 154, του ΚΙΝΔ, ο ναυλωτής υποχρεούται:

- i) Να φέρει τα προς φόρτωσιν πράγματα, τα οποία πρόκειται να μεταφερθούν, είτε στην προκυμαία, είτε επάνω σε φορηγίδα δίπλα στο πλοίο και μάλιστα στην καταλληλότερη³¹⁹ για τη φόρτωση θέση³²⁰. Επιπλέον, ο ναυλωτής οφείλει να φέρει όλα τα πράγματα που έχουν συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο (ή στη φορτωτική) και όχι μέρος μόνο από αυτά. Σύμφωνα με το ελληνικό Δίκαιο, στην περίπτωση είτε μη ύπαρξης κατάλληλης προκυμαίας στο λιμάνι για τη φόρτωση των εμπορευμάτων, είτε συμφωνίας για τη φόρτωσή τους από φορηγίδες (μαούνες), τα εμπορεύματα πρέπει να μεταφερθούν ακριβώς παράπλευρα του

³¹⁸ Βλ. Ν. Μ. Πουланτζά, *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 89. Βλ. επίσης και Η. Τσαγκαρι, *Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου* (Ερμηνεία κατ’ άρθρον), 1958, σελ. 280. Βλ. επίσης και ΚΙΝΔ, άρθρο 107.

³¹⁹ Βλ. Ν. Μ. Πουланτζά, *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 86: “*Η κατάλληλη για φόρτωση θέση καθορίζεται βέβαια ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στον τόπο ή στο λιμάνι της φόρτωσης των εμπορευμάτων.*” Βλ. επίσης και Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς, 1991, άρθρο 8 (Αγκυροβολία) και άρθρα 33 και επόμενα (Χώροι εκφορτώσεως).

³²⁰ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 154, “*Ο ναυλωτής υποχρεούται να φέρη τα προς φόρτωσιν πράγματα επί της προκυμαίας ή επί της φορηγίδας παραπλεύρως του πλοίου και εις την ενδεδειγμένην δια την φόρτωσιν θέσιν.*”

πλοίου, ούτως ώστε να ξεκινήσει η φόρτωσή τους με τα φορτοεκφορτωτικά μέσα του πλοίου³²¹. Σημειώνεται, ότι η παραπάνω υποχρέωση του ναυλωτή, συνδέεται άρρηκτα με την υποχρέωση του εκναυλωτή να ενεργήσει τη φόρτωση με δικά του έξοδα.

- ii) Να παραδώσει στον πλοίαρχο όλα τα έγγραφα, τα οποία απαιτούνται ούτως ώστε να πραγματοποιηθεί η ενέργεια της φορτώσεως των εμπορευμάτων³²². Μεταξύ των εγγράφων αυτών, περιλαμβάνονται τα τελωνειακά έγγραφα, τα υγειονομικά έγγραφα, η άδεια εξαγωγής των εμπορευμάτων κ.λπ. Οι άμεσες συνέπειες, ακόμη και της μη έγκαιρης παράδοσής τους, μπορεί να είναι από χρονοτριβή κατά τον απόπλου ή κατά την εκφόρτωση, μέχρι και θεμελίωση αξίωσης αποζημίωσης υπέρ του εκναυλωτή.
- iii) Να παραδώσει στον πλοίαρχο (ή στον εκπρόσωπο του εκναυλωτή), στο λιμένα εκφορτώσεως των πραγμάτων, τη στιγμή της παράδοσής τους, έγγραφο απόδειξη της παραλαβής τους³²³. Την υποχρέωση αυτή, οφείλει να την εκπληρώσει ο νομιμοποιούμενος παραλήπτης των πραγμάτων, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 154 του ΚΙΝΔ, μπορεί να είναι όχι μόνο ο ναυλωτής, αλλά και ο εκπρόσωπός του στο λιμάνι προορισμού (ή και ο παραλήπτης του φορτίου³²⁴). Η υποχρέωση αυτή μάλιστα, υφίσταται και στην περίπτωση ύπαρξης φορτωτικής, αλλά και στην περίπτωση μη ύπαρξης. Όσον αφορά στην περίπτωση ύπαρξης της φορτωτικής, ο δικαιούχος του φορτίου είναι υποχρεωμένος να παραδώσει εξοφλημένο το πρωτότυπό της στον πλοίαρχο κατά την παραλαβή των πραγμάτων³²⁵. Το ενδεχόμενο της μη προσκόμισης των παραπάνω εγγράφων, έχει ως άμεση συνέπεια, την παροχή του δικαιώματος στον εκναυλωτή, να μην παραδώσει το φορτίο στο ναυλωτή (ή τον παραλήπτη) και να το παρακαταθέσει. Αν μάλιστα υπάρχει αμφισβήτηση ως προς το δικαιούχο του φορτίου, ο εκναυλωτής δικαιούται να ζητήσει τη μεσεγγύηση των εμπορευμάτων. Σημειώνεται ακόμη, ότι σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης των παραπάνω εγγράφων, μπορεί και πάλι να θεμελιωθεί αξίωση αποζημίωσης υπέρ του εκναυλωτή.

9.3 Η βασική υποχρέωση του ναυλωτή

Όπως προαναφέρθηκε, η πιο σημαντική υποχρέωση του ναυλωτή και παράλληλα το κυριότερο δικαίωμα του εκναυλωτή, είναι φυσικά η καταβολή του

³²¹ Βλ. **Ν. Μ. Πουланτζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 87: “Συνήθως, τα φορτοεκφορτωτικά μέσα του πλοίου, είναι το σύσπαστο ή παλάγκο και το βαρούλκο ή βίντσι, το οποίο είναι είτε ατμοκίνητο, είτε ηλεκτροκίνητο. Ακόμη, χρησιμοποιούνται και οι αρτάνες ή σαμπάνι, καθώς και οι φορτωτήρες γερανοί.”

³²² Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 154: “Ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει εις τον πλοίαρχον πάντα τα έγγραφα, τα διά την ενέργειαν της φορτώσεως απαιτούμενα.”

³²³ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 154: “Ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει εις τον πλοίαρχον εν τω λιμένι εκφορτώσεως κατά την παραλαβήν των πραγμάτων σχετικήν έγγραφον απόδειξιν.”

³²⁴ Βλ. και σχετική απόφαση 777 / 88 του Εφετείου Πειραιά.

³²⁵ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 173, §1.

ναύλου στο δεύτερο από τον πρώτο. Η σύμβαση της ναυλώσεως, ως γνωστόν, αποτελεί σύμβαση αμφοτεροβαρή, το οποίο σημαίνει ότι ο μεν εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να μεταφέρει τα πράγματα σύμφωνα με τους όρους που έχουν συμφωνηθεί, ο δε ναυλωτής έχει την υποχρέωση καταβολής του αντιτίμου της μεταφοράς των πραγμάτων αυτών.

Το αντάλλαγμα αυτό, σύμφωνα με τα άρθρα 107, § 1 και 149, § 1, του ΚΙΝΔ, ορίζεται τεχνικά ως ναύλος³²⁶ (freight) και μπορεί να συνίσταται σε οποιασδήποτε μορφής παροχή, η οποία έχει οικονομική αξία. Κατά κανόνα, ο ναύλος ορίζεται σε χρήμα, δεν αποκλείεται όμως να ορίζεται και σε είδος³²⁷, όπως για παράδειγμα να αντιστοιχεί σε μέρος ή σε ποσοστό των μεταφερόμενων πραγμάτων. Ακόμη, σύμφωνα με το άρθρο 151, § 2, του ΚΙΝΔ, ο ναύλος μπορεί να καταβληθεί όχι μόνο άμεσα, αλλά και σε δόσεις, ακόμη και αν αυτό δεν είναι σύμφωνο με την θέληση του μεταφορέα³²⁸. Ο χρόνος καταβολής και το ποσό του ναύλου, καθορίζονται κατόπιν συμφωνίας των συμβαλλομένων, συνήθως στο ναυλοσύμφωνο ή στη φορτωτική. Η συμφωνία αυτή, μπορεί να είναι είτε γραπτή, είτε ακόμη και προφορική και αφήνεται στην πρωτοβουλία και την αυτονομία της βουλήσεως των συμβαλλομένων. Βέβαια, η ελευθερία αυτή των μερών, περιορίζεται από διάφορους σημαντικούς παράγοντες, οι οποίοι αναλύθηκαν στο αντίστοιχο κεφάλαιο (που αφορά στους ναύλους), της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Επίσης, ο ναυλωτής, εκτός από το ναύλο, οφείλει να καταβάλει και όλες τις πρόσθετες παροχές³²⁹, οι οποίες δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης (π.χ. λόγω υπεραναμονής, χρονοτριβής και μη έγκαιρης παραλαβής των εμπορευμάτων), καθώς και όσες άλλες τυχόν δαπάνες του εκναυλωτή προέκυψαν στο χρονικό διάστημα που διήρκεσε αυτή (π.χ. από την υπαναχώρηση του ναυλωτή και από την πρόωρο λύση της σύμβασης της ναύλωσης).

Το ποσό του ναύλου, κυρίως εξαρτάται από το είδος της ναύλωσης, και μπορεί να υπολογιστεί ως εξής³³⁰:

- 1) Ανάλογα με την ποσότητα των πραγμάτων που φορτώθηκαν. Η ποσότητα αυτή, καθορίζεται με μέτρο το βάρος, τον όγκο, τον αριθμό δεμάτων ή τεμαχίων και

³²⁶ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 107, παρ. 1 και 3. Βλ. επίσης και ΚΙΝΔ, Κεφ. Ζ': "Ο όρος ναύλος χρησιμοποιείται και στη μεταφορά επιβατών."

³²⁷ Στην Αγγλία ο ναύλος είναι κατ' αρχήν πληρωτέος σε χρήμα, αλλά υπάρχει και η δυνατότητα αντίθετης συμφωνίας, ούτως ώστε να καταβληθεί σε είδος, σε αξιόγραφο, κ. λπ.

³²⁸ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 7, σελ. 105-106. Βλ. επίσης και Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 225: "Η ρύθμιση αυτή του άρθρου 151, § 2, του ΚΙΝΔ, έρχεται σε σαφή αντίθεση με το άρθρο 419 του ΑΚ και προβλέπει ότι ο ναυλωτής μπορεί αντί για το ναύλο, να εγκαταλείψει τα βυτία, αν το περιεχόμενο σε αυτά υγρό φορτίο διέρρευσε ολόκληρο ή κατά το μεγαλύτερο μέρος του."

³²⁹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρα 155 και επόμενα. Βλ. επίσης και **Ν. Μ. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α.Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 89.

³³⁰ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 228-234.

τις διαστάσεις των πραγμάτων³³¹. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, χρησιμοποιείται κυρίως στη ναύλωση κατά ταξίδι.

- 2) Με βάση τον παράγοντα του χρόνου. Ο προσδιορισμός πραγματοποιείται με βάση τη μονάδα του χρόνου, που καθορίζεται στη σύμβαση και η οποία μπορεί να είναι η ημέρα, η εβδομάδα, ο μήνας, η τριμηνία, το έτος κ.ο.κ. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, χρησιμοποιείται στη σύμβαση ναυλώσεως κατά χρόνο (χρονοναύλωση), αφού είναι προφανές ότι σ' αυτή τη μορφή ναυλώσεως, ο χρόνος έχει βαρύνουσα σημασία³³².
- 3) Κατ' αποκοπήν (lump sum freight, Lumpsum Fracht). Η μέθοδος αυτή, χρησιμοποιείται στην περίπτωση κατά την οποία ο ναυλωτής είτε δεν έχει αποφασίσει ακόμα τι είδους πράγματα και σε ποιες ποσότητες θέλει να μεταφέρει, είτε δεν μπορεί να υπολογίσει πόσο χώρο του πλοίου θα καταλάβουν αυτά, ιδίως όταν δεν είναι συνηθισμένα. Έτσι, ο ναυλωτής και ο εκναυλωτής, μοιράζονται από κοινού αυτή την αβεβαιότητα και υπολογίζουν κατ' αποκοπήν το ναύλο. Ο τρόπος αυτός υπολογισμού του ναύλου, βρίσκει εφαρμογή κυρίως στη ναύλωση κατά ταξίδι³³³.

Ο ναύλος, ο οποίος αρχικά συμφωνήθηκε μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ή οφείλεται κατά τη συνήθεια και το νόμο, μπορεί να μεταβληθεί σε ορισμένες περιπτώσεις³³⁴:

- 1) Στην περίπτωση φόρτωσης περισσότερων πραγμάτων απ' όσα είχαν συμφωνηθεί, ο νόμος προβλέπει, ανάλογη επί πλέον καταβολή ναύλου³³⁵.
- 2) Στην περίπτωση μη προσκόμισης, είτε ολόκληρου, είτε μέρους του φορτίου, για τη συγκεκριμένη ναύλωση, ο ναυλωτής οφείλει ολόκληρο το ναύλο, εκτός και αν η μη φόρτωση οφείλεται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα³³⁶.
- 3) Στην περίπτωση μη ομαλής εξέλιξης της συμβάσεως ναυλώσεως, ο ναύλος ο οποίος είχε αρχικά συμφωνηθεί να καταβληθεί, είτε εκμηδενίζεται, είτε προσαυξάνεται με διάφορες παροχές. Ειδικότερα:

ι) Μείωση του ναύλου (στο μισό του αρχικού ή αντίστοιχη κατά περίπτωση), αναλογεί στα εξής ενδεχόμενα:

³³¹ Βλ. Ποταμιάνο, ό. π., §56, σελ. 105. Βλ. επίσης και ΚΙΝΔ, άρθρο 149, §4.

³³² Βλ. Δελούκα, ό. π., §224, σελ. 375. Βλ. επίσης και ΚΙΝΔ, άρθρο 150.

³³³ Βλ. (Prubmann) - Rabe, ό. π.

³³⁴ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 227-228.

³³⁵ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 149, §4.

³³⁶ Βλ. Εφ.Αθ. 6739 / 1989 ΕΝΔ 1990 498. "Για την ποσότητα του φορτίου που δε φορτώθηκε, ο ναύλος αποκαλείται νεκρός (dead freight)."

- Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή πριν από τη φόρτωση, κατά τη διάρκεια της φόρτωσης³³⁷ ή μετά τη φόρτωση³³⁸.
 - Τυχαίας απώλειας του πλοίου μετά την έναρξη του πλου, για τα πράγματα που διασώθηκαν³³⁹.
 - Τυχαίας απώλειας των πραγμάτων μετά τον απόπλου³⁴⁰.
 - Λύσεως της συμβάσεως ναυλώσεως από τυχαίο γεγονός, το οποίο συνέβη κατά τον "υπό έρμα απόπλου"³⁴¹.
- ii) Πλήρης απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής του ναύλου, αναλογεί στα εξής ενδεχόμενα:
- Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή για αιτία που αφορά τον εκναυλωτή³⁴².
 - Τυχαίας απώλειας του πλοίου πριν από την έναρξη του πλου, ανικανότητας και άλλων λόγων που αφορούν στο πλοίο³⁴³.
 - Τυχαίας απώλειας του πλοίου μετά την έναρξη του πλου³⁴⁴.
 - Υπαναχωρήσεως του ναυλωτή σε περίπτωση επισκευής του πλοίου ή προσωρινής διακοπής του πλου, εφόσον το κώλυμα παρατείνεται υπέρμετρα³⁴⁵.
 - Τυχαίας απώλειας ατομικώς ορισμένων πραγμάτων πριν από τη φόρτωση³⁴⁶.
 - Τυχαίας απώλειας μετά τη φόρτωση ή μετά την παραλαβή των πραγμάτων από τον εκναυλωτή για φόρτωση, αλλά πάντως πριν από τον απόπλου³⁴⁷.
 - Τυχαίας απώλειας των πραγμάτων μετά τον απόπλου³⁴⁸.

³³⁷ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 155, §1.

³³⁸ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 156.

³³⁹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 160, §2.

³⁴⁰ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 163, §2.

³⁴¹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 164.

³⁴² Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 157, §3.

³⁴³ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 159, §§ 1 και 2.

³⁴⁴ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 160, §1.

³⁴⁵ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 161, §2.

³⁴⁶ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 162, §1.

³⁴⁷ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 162, §2.

³⁴⁸ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 163.

iii) Προσαύξηση του ναύλου με διάφορες παροχές (και όχι αύξηση του ίδιου του ναύλου), αναλογεί στο ενδεχόμενο υπεραναμονής ή χρονοτριβής, για δαπάνες ή φύλακτρα³⁴⁹.

Σημειώνεται ότι, στην περίπτωση που ο ναυλωτής (ή παραλήπτης) παρέβη την υποχρέωσή του και δεν κατέβαλε τον οφειλόμενο ναύλο και τις υπόλοιπες παροχές, οι οποίες συμφωνήθηκαν στη φορτωτική ή στο ναυλοσύμφωνο, τότε ο εκναυλωτής δεν αποκτά το δικαίωμα για την παρακράτηση των εμπορευμάτων³⁵⁰.

Σύμφωνα με τη δεύτερη παράγραφο, του άρθρου 149, του ΚΙΝΔ, ο χρόνος καταβολής του ναύλου, αποτελεί κατ' αρχήν θέμα συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Τα συμβαλλόμενα μέρη λοιπόν, δικαιούνται να συμφωνήσουν, εάν ο ναύλος θα καταβληθεί πριν ή μετά από τη φόρτωση ή την εκφόρτωση ή κατά την παράδοση του φορτίου³⁵¹. Στην περίπτωση μη ύπαρξης συμφωνίας, ο νομοθέτης ορίζει ότι ο ναύλος πρέπει να προκαταβάλλεται ή πιο συγκεκριμένα, να καταβάλλεται κατά τη φόρτωση³⁵². Επιπροσθέτως, σημειώνεται ότι ο χρόνος καταβολής του ναύλου, όπως αυτός συμφωνήθηκε, μπορεί να χρησιμεύσει, ούτως ώστε να αποφασιστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη και ο τόπος καταβολής του, εφόσον αυτός δεν έχει συγκεκριμενοποιηθεί. Κανονικά, ο τόπος καταβολής του ναύλου, προκύπτει βάσει της συμφωνίας των μερών, ειδάλλως ορίζεται ότι πρέπει να καταβάλλεται στον τόπο της επαγγελματικής εγκαταστάσεως του εκναυλωτή³⁵³.

Όπως ορίζει η πρώτη παράγραφος, του άρθρου 149, του ΚΙΝΔ, κύριος υπόχρεος της καταβολής του ναύλου, θεωρείται ο ναυλωτής. Στη ναύλωση, αν ο φορτωτής είναι άλλο πρόσωπο από το ναυλωτή, εξακολουθεί οφειλέτης του ναύλου είναι ο ναυλωτής και όχι ο φορτωτής³⁵⁴. Στην περίπτωση της υποναύλωσης, ως οφειλέτης του ναύλου θεωρείται ο ναυλωτής-υπεκναυλωτής. Στον εκναυλωτή όμως, εκχωρείται το δικαίωμα να ασκήσει πλαγιαστικώς την αξίωση, την οποία έχει ο τελευταίος αυτός εναντίον του υπεκναυλωτή³⁵⁵. Σημειώνεται ακόμη³⁵⁶, ότι σύμφωνα με το άρθρο 153 του ΚΙΝΔ, ο παραλήπτης του φορτίου είναι εις ολόκληρο

³⁴⁹ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρα 121 §1, 131 §4, 132 2, 149, 156, 157 §1, 162 §4, 165.

³⁵⁰ Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 152. Βλ. επίσης και **N. Μ. Πουλιαντζά, Ναυτικό Δίκαιο**, εκδ. Σταμούλη Α. Ε, 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005, σελ. 96.

³⁵¹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 234. Βλ. επίσης και Ποταμιάνο, ό. π., §59, σελ. 107-108.

³⁵² Βλ. ΚΙΝΔ, άρθρο 149, §2.

³⁵³ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 235-236. Βλ. επίσης και Δελούκα, ό. π. §227, σελ. 380.

³⁵⁴ Βλ. Δελούκα, ό. π., §225, σελ. 376-377.

³⁵⁵ Βλ. ΚΠολΔ, άρθρο 72. Βλ. επίσης και Δελούκα, ό. π., §225, σελ. 377.

³⁵⁶ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, **Ναυτικό Δίκαιο**, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 236-241. Βλ. επίσης και ΚΙΝΔ, άρθρο 153: “*Δια της εν τω τόπω προορισμού παραλαβής του εμπορεύματος, ο παραλήπτης αναλαμβάνει εις ολόκληρον μετά του ναυλωτού την υποχρέωσιν να καταβάλη κατά τα εν φορτωτική, άλλως εν τω ναυλοσυμφώνω καθοριζόμενα, τον ναύλον και πάσαν κατ’ άρθρον 149 πρόσθετον παροχήν.*”

συνοφειλέτης μαζί με το ναυλωτή. Συνεπώς και ο παραλήπτης του φορτίου, έχει ευθύνη για την καταβολή του ναύλου, αλλά και κάθε άλλης οφειλόμενης πρόσθετης παροχής, συμβατικής ή νόμιμης (όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 149, § 1, του ΚΙΝΔ), εφόσον αυτός παρέλαβε τα πράγματα στον τόπο προορισμού.

Ο ναύλος λοιπόν, οφείλεται καταρχάς στον εκναυλωτή, οποίος ήρθε σε συμφωνία με το ναυλωτή και του διέθεσε το πλοίο του. Επομένως, δικαιούχος του ναύλου είναι είτε ο πλοιοκτήτης, είτε ο εφοπλιστής (αρκεί να είναι συγχρόνως και εκναυλωτής³⁵⁷). Πέραν τούτου όμως, στην περίπτωση της υποναύλωσης, ο ναύλος καταρχάς οφείλεται στον υπεκναυλωτή (δηλαδή το ναυλωτή), έχοντας όμως πάντα το δικαίωμα ο εκναυλωτής, να ασκήσει πλαγιαστικώς την αξίωση, την οποία έχει εναντίον του υπεκναυλωτή³⁵⁸. Τέλος, το ναύλο μπορούν να εισπράξουν για λογαριασμό του εκναυλωτή και κάποια άλλα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, όπως είναι ο πλοίαρχος, ο ναυτικός πράκτορας του πλοίου³⁵⁹, ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής, καθώς επίσης και ο δανειστής στον οποίο μεταβιβάσθηκε η κυριότητα του πλοίου, για εξασφάλιση της απαιτήσεώς του³⁶⁰.

9.4 Οι επιπρόσθετες υποχρεώσεις του ναυλωτή ανάλογα με τη μορφή της σύμβασης ναύλωσης

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, γίνεται προφανές ότι η κύρια, καθώς και οι τρεις δευτερεύουσες υποχρεώσεις του ναυλωτή, στη σύμβαση της κατά κυριολεξίας ναύλωσης, ισχύουν και για όλα τα επιμέρους είδη της ναύλωσης. Βέβαια, σε κάθε είδος, υπάρχουν κάποιες τροποποιήσεις, καθώς και ορισμένες πρόσθετες υποχρεώσεις του ναυλωτή, οι οποίες και παρατίθενται ακολούθως (ανάλογα με το είδος της ναύλωσης):

9.4.1 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Ταξιδιού

Ο ναυλωτής στη ναύλωση ταξιδιού³⁶¹, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις³⁶²:

³⁵⁷ Βλ. Δελούκα, ό. π., §226, σελ. 378.

³⁵⁸ Βλ. Δελούκα, ό. π., §226, σελ. 378-379.

³⁵⁹ Βλ. Δελούκα, ό. π., §226, σελ. 378.

³⁶⁰ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 241-244.

³⁶¹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 536-564.

³⁶² Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 23. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 600-609.

- Έχει την υποχρέωση να καθορίσει ασφαλή λιμάνια (nomination of safe ports) ή περιοχές φόρτωσης / εκφόρτωσης για την εκτέλεση των επί μέρους ταξιδιών.
- Είναι υποχρεωμένος να δώσει εκτενή περιγραφή της ποσότητας και της ποιότητας του εμπορεύματος στον πλοιοκτήτη (quality & quantity of the cargo), ούτως ώστε ο τελευταίος να κρίνει αν το φορτίο είναι κατάλληλο για το πλοίο που διαθέτει και να υπολογίσει τα έξοδα χειρισμού και μεταφοράς του.
- Υποχρεώνεται να αποφεύγει τη φόρτωση επικίνδυνων φορτίων επί του πλοίου (dangerous goods).
- Υποχρεούται να μοιραστεί τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης μαζί με τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει όρους “FIO” (Free In and Out), τότε ο ναυλωτής είναι ο αποκλειστικός υπεύθυνος για τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης του φορτίου³⁶³.
- Υποχρεούται να φορτώσει και να εκφορτώσει το πλοίο, στον χρόνο που θέτει το ναυλοσύμφωνο (loading & discharging in the stipulated time).

9.4.2 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στην Χρονοναύλωση

Ο ναυλωτής στην χρονοναύλωση, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις³⁶⁴:

- Είναι υποχρεωμένος να τηρήσει τους όρους του ναυλοσυμφώνου, σχετικά είτε με την χρονική διάρκεια της ναύλωσης, είτε με το συμφωνημένο αριθμό ταξιδιών σε προκαθορισμένο διάστημα χρόνου (period of charter).
- Έχει την υποχρέωση να απασχολήσει το υπό ναύλωση πλοίο μεταξύ ασφαλών λιμένων (safe ports).
- Είναι υποχρεωμένος να απασχολεί το πλοίο μέσα σε συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια (trading limits), τα οποία υπαγορεύουν οι ασφαλιστές του πλοίου (hull and war risk underwriters). Ακόμη, τα χρονοναυλοσύμφωνα μπορεί να περιέχουν πρόσθετους γεωγραφικούς περιορισμούς (limits of the charter), όπως π.χ. για την αποφυγή παγόβουνων και την αποφυγή πολιτικώς ή πολεμικώς εμπόλεμων περιοχών.
- Είναι υπεύθυνος για τη νόμιμη θαλάσσια μεταφορά φορτίων, τα οποία χαρακτηρίζονται ως νόμιμα (lawful trade, lawful merchandise & commercial limits).

³⁶³ Βλ. L. Gorton, R. Ihre, A. Sandevan, “Shipbroking and Chartering Practice,” 1980, σελ. 38-40.

³⁶⁴ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 32-34. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 574-595.

- Έχει υποχρέωση να αναλάβει με δικά του έξοδα τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου κάτω από την επίβλεψη και ευθύνη του καπετάνιου (loading & discharging operation).
- Είναι υπεύθυνος για τον ορισμό και τη μίσθωση των κατάλληλων εργατών στην ξηρά, σε περίπτωση που απαιτηθούν αυτοί (shore winchmen and stevedores).
- Υποχρεώνεται να αποφεύγει τη φόρτωση επικίνδυνων φορτίων επί του πλοίου (dangerous goods).
- Υποχρεώνεται να επαναπαραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη, στο συμφωνημένο μέρος και κατά τη συμφωνημένη χρονική περίοδο (place & date of redelivery).
- Υποχρεώνεται να επαναπαραδώσει το πλοίο στον πλοιοκτήτη, στην ίδια καλή κατάσταση όπως ήταν κατά τη στιγμή της παραλαβής του (condition of vessel on redelivery).
- Υποχρεώνεται να μετράει και να καταγράφει τα καύσιμα, στην αρχή και στο τέλος της χρονοαύλωσης. Ακόμη, υποχρεώνεται να μην χρησιμοποιεί καύσιμα κακής ποιότητας ή ακατάλληλα για τις μηχανές του πλοίου καύσιμα.
- Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα ταξιδιού (voyage costs), τα οποία αποτελούνται από όλα τα μεταβλητά έξοδα που σχετίζονται με την πραγματοποίηση των επί μέρους ταξιδιών, όπως τα έξοδα καυσίμων (bunkers), τα λιμενικά (port charges), τα έξοδα διέλευσης καναλιών (canal dues), τα φαρικά (light dues), τα πλοηγικά (pilotage), τα έξοδα ρυμουλκών (tugs), τα έξοδα αγκυροβολίας (mooring/anchorage) κ. λπ.
- Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα χειρισμού του φορτίου (cargo handling costs), όπως είναι τα έξοδα φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου (loading, discharging & stowage costs).
- Υποχρεώνεται να αποζημιώνει τον πλοιοκτήτη για κάθε πρόσθετη επιβάρυνση (κόστος ή ευθύνη) που θα υποστεί ο τελευταίος, εξαιτίας ενεργειών του, σχετικών με την εμπορική χρήση του πλοίου κατά τη διάρκεια της χρονοαύλωσης και τη συμμόρφωση του πλοιοκτήτη στις εμπορικές οδηγίες και εντολές του (employment & indemnity).

9.4.3 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Γυμνού Πλοίου

Ο ναυλωτής στη ναύλωση γυμνού πλοίου, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις³⁶⁵:

- Φέρει τις δαπάνες για τη μισθοδοσία του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος (manning).

³⁶⁵ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 3η, 1993, §70, σελ. 251. Βλ. επίσης και **Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο**, Τόμος II, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 23. Βλ. επίσης και Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 600-609.

- Φέρει τις δαπάνες για τον εξοπλισμό και τον εφοδιασμό του πλοίου. Δηλαδή, για την προμήθεια των καυσίμων, των λιπαντικών, του νερού της μηχανής, της τροφοδοσίας και των άλλων χρεωδών (equipment & provisions).
- Φέρει τις δαπάνες για την ασφάλιση του πλοίου (insurance).
- Φέρει τις δαπάνες για τη συντήρηση και την επισκευή του πλοίου, ώστε να διατηρείται σε κατάσταση κατάλληλη για την εκτέλεση του ταξιδιού προς τον προορισμό του (maintenance & repair).
- Δεν έχει το δικαίωμα εκχώρησης της ναύλωσης ή της υποναύλωσης του πλοίου, σε νέα ναύλωση γυμνού πλοίου, δίχως να έχει λάβει προηγουμένως την έγκριση του πλοιοκτήτη (assignment of charter or sub-demise or sale).
- Βαρύνεται με την αμοιβή, η οποία οφείλεται σε αρωγή που τυχόν παρασχέθηκε από άλλο πλοίο, στο πλοίο που βρίσκεται στην κατοχή του.
- Έχει την ευθύνη για τον προγραμματισμό, την οργάνωση και τον έλεγχο των ταξιδιών που θα πραγματοποιήσει το πλοίο, καθώς η εμπορική του λειτουργία και η διαχείρισή του βρίσκονται στα χέρια του (commercial operation & management of the vessel).
- Έχει την ευθύνη να δίνει τις οδηγίες ναυσιπλοΐας στον πλοίαρχο, καθώς επίσης και να ορίζει πάντα ασφαλείς λιμένες προσέγγισης του πλοίου (navigation).
- Επιβαρύνεται με τα έξοδα για την αποκατάσταση πιθανών ζημιών, οι οποίες προλύπτουν στην προσπάθεια διάσωσης ζωής ή ξένης περιουσίας στην θάλασσα (salvage / towage).
- Υποχρεούται να πραγματοποιήσει με δικά του έξοδα όλες τις διαδικασίες φόρτωσης, στοιβασίας και εκφόρτωσης του φορτίου, οι οποίες μάλιστα πρέπει να πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη τη δική του και του πλοιάρχου (loading & discharging operation).
- Έχει την ευθύνη για τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές που υφίστανται τρίτοι, από τις υπαίτιες πράξεις ή παραλείψεις, είτε αυτές είναι δικές του, είτε του πλοιάρχου, είτε μελών του πληρώματος (claims against third parties).
- Υποχρεούται να επαναπαραδώσει το πλοίο κατά τη συμφωνημένη χρονική περίοδο, στο καθορισμένο από το ναυλοσύμφωνο λιμάνι επαναπαραδόσης και στην ίδια καλή κατάσταση όπως το παρέλαβε εξαιρουμένης της φυσικής του φθοράς (redelivery of the vessel).
- Φέρει τα έξοδα χειρισμού του φορτίου (cargo handling costs).

9.4.4 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Εργολαβικής Μεταφοράς

Ο ναυλωτής στη ναύλωση εργολαβικής μεταφοράς, έχει τις εξής πρόσθετες υποχρεώσεις³⁶⁶:

- Σχετικά με το φορτίο (cargo), ο ναυλωτής στα περισσότερα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς έχει υποχρέωση να φορτώσει μόνο ένα φορτίο, αν και ορισμένες φορές συμφωνείται να έχει το δικαίωμα της φόρτωσης περισσότερων του ενός διαφορετικών φορτίων. Όσον αφορά στην ποσότητα του φορτίου, ο ναυλωτής υποχρεούται να παραδώσει προς μεταφορά μία συνολική ποσότητα κατά τη διάρκεια του “CoA”, καθώς επίσης και μία συμφωνημένη για κάθε επί μέρους ταξίδι³⁶⁷.
- Έχει την υποχρέωση να καθορίσει ασφαλή λιμάνια (nomination of safe ports) φόρτωσης / εκφόρτωσης για την εκτέλεση των επί μέρους ταξιδιών.
- Αναλαμβάνει τα έξοδα (costs) της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου, ανάλογα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου “CoA” και των επιμέρους ναυλοσυμφώνων ταξιδιού (αφού πρόκειται για μία μικτή μορφή ναύλωσης).

9.4.5 Υποχρεώσεις του Ναυλωτή στη Ναύλωση Συνεχών Ταξιδιών

Στη ναύλωση συνεχών ταξιδιών, οι υποχρεώσεις του ναυλωτή παρατίθενται σ’ ένα ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδιών και είναι όμοιες με αυτές του ναυλωτή στη ναύλωση ταξιδιού, οι οποίες και παρατέθηκαν παραπάνω³⁶⁸.

³⁶⁶ Βλ. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010, σελ. 624-634.

³⁶⁷ Βλ. L. Gorton, R. Ihre, “A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts”, 1990, σελ. 39.

³⁶⁸ Βλ. Σ. Κουλουμπής, Στοιχεία για τις Ναυλώσεις και τα Έγγραφα τους, σελ. 67-71.

Κεφάλαιο 10

Συμπεράσματα και Προτάσεις

Η έρευνα και η μελέτη των πρωτότυπων κειμένων, των σχετικών με τη διπλωματική αυτή εργασία νόμων, καθώς και η συλλογή αντίστοιχων πληροφοριών από ελληνικές και ξενόγλωσσες βιβλιογραφικές πηγές, οι οποίες προηγήθηκαν της συγγραφής της, οδήγησαν σε ορισμένες σκέψεις και συμπεράσματα, που παρατίθενται ακολούθως.

Όπως αναφέρθηκε και αναλύθηκε εκτενώς στην ιστορική αναδρομή του πρώτου κεφαλαίου, το ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, ήταν αρχικώς, σαφώς επηρεασμένο από το αντίστοιχο γερμανικό, αλλά δευτερευόντως και από το αντίστοιχο γαλλικό. Τις τελευταίες δεκαετίες, η νομοθεσία της Ελλάδας, ακολουθώντας τις κοινοτικές κυρίως Οδηγίες της Ε. Ε., επικυρώνει τις διεθνείς συμβάσεις, με αποτέλεσμα να έχει προσαρμοστεί το ελληνικό ναυτικό Δίκαιο, στις διατάξεις του αγγλικού εθιμικού Δικαίου. Οι επιρροές αυτές, έχουν ως συνέπεια μία βραδύτερη απονομή της δικαιοσύνης στην Ελλάδα, σε σχέση με τη Γερμανία και τις Αγγλοσαξονικές χώρες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της σύγχυσης που μπορούν να επιφέρουν αυτές οι επιρροές, είναι το γεγονός ότι στο αγγλο-σαξονικό Δίκαιο, σε αντίθεση με το ελληνικό, δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ της έννοιας του κυρίου του πλοίου και αυτής του πλοιοκτήτη, αφού αναφέρονται και οι δύο ως Shipowners.

Επιπλέον, η διάκριση του ελληνικού Ναυτικού Δικαίου, σε Ιδιωτικό και Δημόσιο, δημιουργεί επιπρόσθετες αντιφάσεις και δυσκολίες, αφού πολλές βασικές έννοιές του, ορίζονται με διαφορετικό τρόπο. Οι προαναφερθέντες παράγοντες, σε συνδυασμό με το αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι το Ναυτικό Δίκαιο δεν είναι καθόλου στάσιμο, αλλά αντίθετα είναι ιδιαίτερα δυναμικό και ευέλικτο, οδηγούν στην εμφάνιση πολλών αντιφάσεων και δυσκολιών, κατά τη διάρκεια της εκδίκασης ποικίλων υποθέσεων. Ως συνέπεια των παραπάνω, οι περισσότερες από αυτές τις αμφιλεγόμενες υποθέσεις, εκδικάζονται με βάση το δεδικασμένο και την αντίστοιχη νομολογία που έχει δημιουργηθεί. Παρά το ότι τα τελευταία χρόνια, κατόπιν ορισμένων αλλαγών της παλαιότερης νομοθεσίας, έχει σημειωθεί πρόοδος στο συγκεκριμένο ζήτημα, είναι βέβαιο ότι απαιτείται μία ριζική αναθεώρηση και τροποποίηση της σχετικής ελληνικής νομοθεσίας. Προφανώς, η νέα αυτή νομοθεσία, οφείλει να περιλάβει ό, τι επιτάσσουν οι διεθνείς συμβάσεις και κανονισμοί, όμως θα πρέπει να είναι και κατάλληλα προσαρμοσμένη στις ελληνικές ναυτιλιακές συνθήκες.

Έντονες και σημαντικές αντιφάσεις όμως, εντοπίζονται και στο ιδιόμορφο πεδίο των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς. Καταρχάς, η διάκριση μεταξύ της κατά κυριολεξίαν ναυλώσεως και της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, δεν είναι απόλυτα ορισμένη, καθώς³⁶⁹ κανένα από τα κριτήρια των εξωτερικών γνωρισμάτων που χρησιμοποιήθηκαν, δε δύναται να την αποδώσει με τρόπο απόλυτο. Συμπερασματικά μόνο και βάσει του τελευταίου κριτηρίου, συνάγεται ότι στη

³⁶⁹ Βλ. Κεφάλαιο 5.2, της διπλωματικής αυτής εργασίας.

σύμβαση της κατά κυριολεξία ναυλώσεως, παροχή και κύρια υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να θέσει στη διάθεση του ναυλωτή το πλοίο, με ή χωρίς τις υπηρεσίες του πλοίαρχου και του πληρώματος, ενώ στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, η παροχή και η κύρια υποχρέωση του μεταφορέα, επικεντρώνεται στην παραλαβή, τη μεταφορά και την παράδοση των πραγμάτων στον τόπο προορισμού τους.

Επιπροσθέτως³⁷⁰, στην θεωρία του διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, επομένως και του ελληνικού, επικρατεί έντονη αμφισβήτηση και διχασμός, σχετικά με τη νομική φύση της ναύλωσης. Ο διχασμός αυτός, εντοπίζεται στο κατά πόσο η ναύλωση είναι μίσθωση πράγματος (του πλοίου δηλαδή για τη μεταφορά) ή μικτή σύμβαση ή ιδιότυπη σύμβαση. Η επικρατέστερη γνώμη πάντως, θεωρεί τη ναύλωση ως μίσθωση έργου.

Παραδείγματος χάριν, η ναύλωση γυμνού σκάφους, σύμφωνα με το γαλλικό, το ιταλικό, το γερμανικό και το σκανδιναβικό Δίκαιο, κλίνει προς την έννοια της μισθώσεως (lease), ενώ στο αγγλικό και το αμερικανικό χρησιμοποιείται για τη σύμβαση αυτή, η συνήθης ορολογία της ναυλώσεως. Σημειώνεται μάλιστα, ότι στο Δίκαιο των δύο αυτών χωρών, η ναύλωση πλοίου γυμνού χωρίς εξοπλισμό (Bare-boat charter), αντιμετωπίζεται ως απλή μίσθωση έργου, ενώ όταν το πλοίο δίνεται στο ναυλωτή επανδρωμένο (Charter by demise), αντιμετωπίζεται ως ναύλωση κατά κυριολεξίαν. Στο ελληνικό Δίκαιο, οι απόψεις σχετικά με τη νομική φύση της συμβάσεως για την παραχώρηση της χρήσεως γυμνού σκάφους δεν είναι ομόφωνες, αλλά ούτε και επαρκώς αποσαφηνισμένες. Η κρατούσα άποψη πάντως, ιδίως μάλιστα στη νομολογία, κλίνει μάλλον προς τη μίσθωση πράγματος.

Ακόμη, το σημαντικότερο ζήτημα³⁷¹ με το οποίο τίθεται αντιμέτωπο το δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών, είναι αυτό της εξακρίβωσης της ταυτότητας του μεταφορέα, όταν αυτή δεν καθορίζεται στη φορτωτική. Η σύγχυση αυτή, σχετίζεται με το εάν η φορτωτική αποδεικνύει τη σύμβαση του κομιστή της με τον πλοιοκτήτη ή με το ναυλωτή της ναύλωσης γυμνού πλοίου και πιο συγκεκριμένα με το εάν υπεύθυνος γαι τη μεταφορά του φορτίου έναντι του δικαιούχου, κρίνεται ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής. Για το ζήτημα αυτό όμως, δεν υπάρχει κάποια σχετική διάταξη στο αγγλικό δίκαιο.

Είναι κατανοητό λοιπόν, ότι αντιφάσεις όπως αυτές, δημιουργούν επιπλέον προβλήματα στην εκδίκαση υποθέσεων, σχετικών με τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς πολλές φορές δεν μπορεί να υπάρξει αντικειμενική κρίση των δικαστών, με αποτέλεσμα να αποφασίζουν συνήθως με βάση το δεδικασμένο.

Οι μεγαλύτερες δυσκολίες όμως, κατά την εκδίκαση υποθέσεων, οι οποίες αφορούν ναυλώσεις, εμφανίζονται όταν υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με τον καθορισμό των υποχρεώσεων του εκναυλωτή και του ναυλωτή. Τα δικαιώματα του ενός μέρους, ουσιαστικά αποτελούν υποχρεώσεις του άλλου και το αντίστροφο, με αποτέλεσμα να είναι περίπλοκος πολλές φορές ο καταμερισμός των ευθυνών.

Βάσει των κεφαλαίων 8 και 9, στα οποία παρατέθηκαν και αναλύθηκαν οι υποχρεώσεις των δύο μερών, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η νομοθεσία είναι θετικά διακείμενη ως προς τη μεριά του ναυλωτή, σε σχέση με αυτή του εκναυλωτή. Χαρακτηριστικές είναι οι υποχρεώσεις του τελευταίου, σχετικά με την αναμονή, την υπεραναμονή και ειδικά με την ανθυπερμονή. Καταρχάς, ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να υποστεί την αναμονή δίχως να αποπλεύσει, χωρίς όμως να δικαιούται οικονομικό αντάλλαγμα από το ναυλωτή. Όταν παρέλθει ο χρόνος αναμονής, ο εκναυλωτής δεν ελευθερώνεται οριστικά, αφού κατά

³⁷⁰ Βλ. Κεφάλαιο 6.2, της διπλωματικής αυτής εργασίας.

³⁷¹ Βλ. σελ. 77, της διπλωματικής αυτής εργασίας.

κανόνα, είτε προβλέπεται από τη συμφωνία τους, είτε συνηθίζεται να περιμένει και άλλο, οπότε και υποχρεούται να παραμείνει. Για την υπεραναμονή αυτή μάλιστα, το πρόσθετο αντάλλαγμα είναι μικρό, αφού καθορίζεται κατ' "επιεική κρίση", βάσει της νομοθεσίας. Ακόμη όμως και στην περίπτωση κατά την οποία, έχει περάσει ο χρόνος της υπεραναμονής και δεν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση, ο εκναυλωτής, όπως συνάγεται έμμεσα από το άρθρο 120, του ΚΙΝΔ, έχει την υποχρέωση να ειδοποιήσει το ναυλωτή τρεις ολόκληρες ημέρες πριν από τον απόπλου του πλοίου. Τέλος, σημειώνεται ότι όπως ορίζει ο νόμος, το χρονικό αυτό διάστημα της "ανθυπερμονής", δεν ανταμείβεται με κάποιο οικονομικό αντάλλαγμα. Γίνεται προφανές λοιπόν, από αυτό το χαρακτηριστικό παράδειγμα, ότι η νομοθεσία είναι επιεικέστερη με το ναυλωτή.

Λόγω της σημασίας που έχει η ιδιότητα του εκναυλωτή για τη ναυτιλιακή αγορά, θεωρείται σκόπιμη η αναθεώρηση και η τροποποίηση των σχετικών διατάξεων του ΚΙΝΔ, σε συνάρτηση βέβαια πάντα και με τη σχετική διεθνή νομοθεσία, ούτως ώστε να βρεθεί η "χρυσή τομή" στις μεταξύ τους επαγγελματικές σχέσεις και συμφωνίες, αλλά και να μην παρατηρούνται φαινόμενα κακοδικίας, κατά την εκδίκαση των αντίστοιχων υποθέσεων.



Βιβλιογραφικές Πηγές

Ελληνική Βιβλιογραφία

1. Νικολάου Α. Δελούκα, “Ναυτικόν Δίκαιον,” 2η έκδοση, Αθήνα, 1979.
2. Νικολάου Μ. Πουланτζά, “Το Δίκαιο της Θάλασσας,” Πειραιάς, 1998.
3. Ν. Μ. Πουλαντζά, “Ναυτικό Δίκαιο,” εκδ. Σταμούλη Α. Ε., 2η έκδ. επαυξημένη, Αθήνα 2005.
4. Γ. Πετρόπουλου, “Ιστορία και Εισηγήσεις του Ρωμαϊκού Δικαίου,” 2η έκδ., Αθήνα, 1963.
5. Νικολάου Μ. Πουλαντζά, “Και η Ναυτιλία μας στο Στόχαστρο της Ε. Ε.,” Οικονομικός Ταχυδρόμος, 26 Μαΐου 1994.
6. Νικολάου Μ. Πουλαντζά, “Η Κατάργηση του Προνομίου της Ακτοπλοΐας (CABOTAGE) στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ελληνική Ναυτιλία,” Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, Μάιος-Ιούνιος 1995.
7. Α. Ν. Τσιριντάνη, “Στοιχεία Εμπορικού Δικαίου,” Τεύχος Α΄, 4η έκδ, 1955.
8. Δημ. Ν. Καμβύση, “Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον,” Αθήνα 1982.
9. Ιωάννη Σχινά, “Revue hellénique de droit international,” 1977.
10. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, “Ναυτικό Δίκαιο,” Τόμος ΙΙ, εκδ. Σάκκουλα Α. Ε., εκδ. 6η, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2003.
11. Εμμανοήλ Ρούκουνα, “Διεθνές Δίκαιο,” Τόμος Π, 1982.
12. Ν. Μ. Πουλαντζά, “The Right of Hot Pursuit in International Law,” Λέυντεν, 1969, (2η έκδ. επαυξημένη, Χάγη, Λονδίνο, Ν. Υόρκη, 2002).
13. Κ. Θ. Ευσταθιάδου, “Διεθνές Δίκαιο,” Β΄ έκδ., Αθήνα, 1979.
14. Θεόδωρου Ι. Παναγόπουλου, Δίκαιο Προστασίας Περιβάλλοντος, 1997.
15. Κ. Γκιζιάκη, Αντώνη Ι. Παπαδόπουλου και Εύης Η. Πλωμαρίτου, “Ναυλώσεις,” εκδόσεις Σταμούλη, έκδ. 3η, Αθήνα 2010.
16. Ιωάννη Ρόκα, “Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο,” Αθήνα, 1993.
17. Α. Καλαντζή, “Ναυτική Εταιρία,” Αθήνα, 1990.
18. Χ. Ναουμ, “Εισαγωγή στην Χρηματοοικονομική Λογιστική,” 1988.
19. Φ. Ποταμιάνο, “Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς,” Αθήνα, 1962.
20. Σταυρόπουλος, “Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου,” έκδ. 2η, 1980.
21. Ι. Ρόκα, “Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο,” 1993.
22. Ε. Γεωργαντόπουλος, Γ. Βλάχος, “Ναυτιλιακή Οικονομική,” 1997.
23. Γ. Χολέβας, “Η Πρακτική των Ναυλώσεων,” 1997.
24. Σ. Ζάρκος, “Ναυτιλιακή Πρακτική και το σχετικόν Δίκαιον,” 1963.
25. Σ. Κουλουμπής, “Στοιχεία για τις Ναυλώσεις και τα Έγγραφά τους.”
26. INTERBOOKS, “Σύγχρονο Ναυτιλιακό Λεξικό Νομικών-Οικονομικών-Τεχνικών Όρων,” 1977.

Ξένη Βιβλιογραφία

1. Paul Johnson, "Civilizations of the Holy Land," 1979.
2. René Rodière, "Traité General de droit maritime," Introduction, Παρίσι 1976.
3. J. B. Bury and Russel Meiggs, "A History of Greece to the Death of Alexander the Great", 4η έκδοση αναθεωρημένη, Λονδίνο, 1991.
4. Hermann Kinder und Werner Hilgemann, "Atlas zur Weltgeschichte," Τόμος Ι, 1964.
5. L. Beauchet, "Histoire du droit de la République athénienne," 4ος τόμος, 1897.
6. Louis Gernet "Sur les actions commerciales en droit athénien," Revue des études grecques, 1938.
7. Livy, "Rome and the Mediterranean" (μετάφραση από τα Λατινικά: Henry Bettenson), Λονδίνο, 1976.
8. E. F. Stevens, "Shipping Practice," 8η έκδοση αναθ., 1962.
9. "Βασιλικά," κατά την έκδοση στη Λειψία του G. E. Heimbach, με συμπλήρωμα του Z. Lingenthal και των E. Ferrini και J. Mercati, Τόμος πέμπτος, Επιμέλεια Ιωάννου Δ. Ζέπου, Αθήνα, 1900.
10. D. Gaeta, "Le Fonti del Diritto Della Navigazione", Μιλάνο, 1965.
11. De Robertis, "Lex Rhodia, Studi in Onore di V. Arangio-Ruiz," Τόμος III, 1953.
12. P. Huvelin, "Études d'histoire du droit commercial romain," 1929.
13. J. Rougé, "Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain," 1966.
14. J. Toutain, "L' économie antique," 1927.
15. Pardessus, "Collection de Lois Maritimes antérieures au XIIIe siècle", 6 Τόμοι, 1828.
16. Contra, J. Dauviller, "Le Droit maritime Phénicien," Revue internationale des droits de l'antiquité, Βρυξέλλες, 1959.
17. Holy Bible, "New Testament", 4η έκδοση, 1976, Toronto.
18. J. B. Bury, "History of the Later Roman Empire from the Death of Theodosius I to the Death of Justinian (A.D. 395 to A.D. 565)", 2η έκδοση, 2 Τόμοι (1923 ανατύπωση 1958).
19. Berthold, Rubin, "Das Zeitalter Justinians," Τόμος 1, 1960.
20. J. W. Barker, "Justinian and the Later Roman Empire," 1966.
21. W. Ashburner, "The Rhodian Sea Law," 1909.
22. George R. Ripert, "Droit maritime," 4η έκδοση, Τόμος Ι, 1950.
23. Arthur D. Desjardins, "Traité de droit commercial maritime," 8 τόμοι, 1878-1888.
24. P. Bonfante, "Lezioni del storia del commercio," 1925.
25. L.A. Senigallia, "Tabula de Amalfi," Νεάπολη, 1934.
26. D. Gaeta, "Le Fonti del diritto Della navigazione," Μιλάνο, 1965.
27. T. Kiesselbach, "Der Ursprung des Rôles d' Oléron."
28. Encyclopaedia Britannica (Macropaedia).
29. Valls I Taverner, "Consulat de mar," 3 Τόμοι, Βαρκελώνη, 1930-33.
30. Worms, "Histoire commerciale de la ligue Hanséatique," 1864.
31. C. John Colombos, "The International Law of the Sea," 6η έκδοση, Λονδίνο, 1967.
32. Ch. Rousseau, 'Droit international public,' Παρίσι, 1953.
33. Sullivan E.: "The Marine Encyclopaedic Dictionary," 1988.
34. Christopher Hill, "Maritime Law," Λονδίνο, 1981.
35. CAMBRIDGE ACADEMY OF TRANSPORT: "The Dry Cargo Chartering Course," 2004, Vol. 1.
36. INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS: "Shipping Business," 2003
37. M. Stopford, "Maritime Economics."

38. J. McConville, "Economics of Maritime Transport: Theory and Practice," 1999.
39. Remond-Gouilloud, "Droit Maritime," έκδ. 2η, 1993.
40. V. Metaxas, "Economics of Tramp Shipping."
41. (Prubmann) - Rabe, "Seehandelsrecht," έκδ. 4η, 2000.
42. Vialard, "Droit maritime."
43. Chaveau, "Traité de droit maritime," 1958.
44. B. Chris, The Baltic-Shipbroking & Shipagency: "The S & P Broker."
45. N. Collins, "The Essential Guide to Chartering and the Dry Freight Market," 2000.
46. A. Branch, "Elements of Shipping," 1989.
47. D. Benson, R. Bugg, G. Whitehead, "Transport and Logistics," 1994.
48. L. Gorton, R. Ihre, "A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts," 1990.
49. Force-Yiannopoulos, "Admiralty and Maritime Law," vol. 1.
50. S. Bonnicks, "Gram on Chartering Documents," 1988.
51. J. Wilson, "Carriage of Goods by Sea," 1993.
52. A. Branch, "Economics of Shipping Practice & Management," 1998.
53. L. Gorton, R. Ihre, A. Sandevan, "Shipbroking and Chartering Practice", 1999.
54. Gaskell (-Asariotis-Baatz), "Bills of Lading: Law and Contracts," 2000.
55. A. Mocatta, M. Mustill, S. Boyd, "Scrutton on Charter Parties and Bills of Lading," 1984.
56. Lloyd's, "Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly," Part 1, Φεβρουάριος 1999.
57. I. Carr, "International Trade Law," 1996.
58. S. Millis & North of England P & I Association, "Bills of Lading. A Guide to Good Practice", 2005.
59. H. Inamy, "Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea," 1989.
60. N. Gaskell, C. Debattista, R. Swatton, "Cholrey & Giles' Shipping Law," 1987.
61. Institute of Chartered Shipbrokers, "Dry Cargo Chartering," 1990.
62. BIMCO, "Forms of Approved Documents," 1992.
63. W. Packard, "Sea Trading: Trading," 1986.

Internet Sites

1. <http://www.aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio>
2. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Thl0EDwUHZAJ:web01.allweb.com.gr/ope_mknzy_gr/images/other/nomikh_yposthriksh.doc+
3. <http://offshoregreece.eu/gr/faqs.html>
4. <http://www.bimco.org>
5. file:///Volumes/100411_1655/Ship%20Photos/Disc_02/tanker-%20Protank%20Mersey.htm
6. file:///Volumes/100411_1655/Ship%20Photos/Disc_03/bulker%20-%20Star%20Elfin.htm
7. file:///Volumes/100411_1655/Ship%20Photos/Disc_04/general%20-%20Annegret.htm
8. file:///Volumes/100411_1655/Ship%20Photos/Disc_05/Chemical%20Sprinter.htm
9. file:///Volumes/100411_1655/Ship%20Photos/Disk_01/Car%20carrier%20-%20Tamesis.htm

Πρωτότυπα Κείμενα Σχετικών Νόμων

1. Ν. Δ. 187 (1973).
2. ΦΕΚ 103 Β / 1952.
3. Π. Δ. 11 / 2000 (ΦΕΚ 11Α΄).
4. Ελληνικός Ποινικός Κώδικας.
5. Τελωνειακός Κώδικας.
6. Ν. 2987/12/21-2-2002.
7. Ν. 791 / 1978.
8. Μον. Πρωτ. Ηλείας, 985 / 1996, ΕΝΔ, 1997, 146.
9. Ν. 3816 της 26/28-2-1958 (ΚΔΝΔ).
10. Α. Κ. (Αστικός Κώδικας).
11. Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας.

Διεθνείς Συμβάσεις και Πρακτικά Συνεδρίων

1. “Διεθνής Σύμβαση για την ίδρυση ενός Διεθνούς Κεφαλαίου για Αποζημίωση για Ζημιές που προέρχονται από Ρύπανση με Πετρέλαιο,” (1971).
2. “Διεθνής Σύμβαση για Αστική Ευθύνη εξαιτίας Ζημιών από Ρύπανση με Πετρέλαιο,” (1969).
3. “Council Directive 95 / 21/EC of 19 June 1995 Concerning the Enforcement in Respect of Shipping Using Community Ports and Sailing in the Waters Under the Jurisdiction of the Member States, of International Standards for Ship Safety, Pollution Prevention and Shipboard Living and Working Conditions (Port State Control).”
4. “International Conventions on Maritime Law,” Texts, IMO, Λονδίνο, 1987.

Παράρτημα Ι

Το Υπόδειγμα Φορτωτικής (Bill Of Lading), “Polcoalbill,” της BIMCO

BILL OF LADING

TO BE USED FOR SHIPMENTS CHARTERED
ON THE "POLCOALVOY" CHARTER PARTY
CODE NAME "POLCOALBILL"

EDITION 1997

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including War Risk Clause and Arbitration Clause, are herewith incorporated. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arisen prior to loading and after discharging.

(2) **General Paramount Clause.**

The Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as amended by the Protocol dated Brussels, 23rd February 1968 (the Hague-Visby Rules) and as enacted in the country of shipment shall apply to the Charter Party dated as overleaf and to any Bill of Lading issued thereunder.

(3) **General Average.**

General Average shall be adjusted and settled according to York-Antwerp Rules 1994.

(4) **New Jason Clause.**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his Agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause.**

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
destination, etc. see overleaf.

Shipper

BILL OF LADING

Code Name "POLCOALBILL" Edition 1997
To be used for shipments chartered on the "POLCOALVOY" Charter

Contract No.

Stem No.

Consignee

Notify address

Draft Copy

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Shipper's description of goods

Gross weight

Draft Copy

(of which tons on deck at Charterers' risk)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated: FREIGHT ADVANCE Received on account of freight: on which insurance interest has been paid. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF	SHIPPED in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of discharge or so near thereto as she may safely get, the quantity of cargo specified above to be delivered in the like good order and condition. Weight, quality, condition and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.	
	Freight payable at	Place and date of issue
	Number of original Bs/L	Signature

Παράρτημα II

Το Υπόδειγμα Ναυλοσυμφώνου (Charter party), “Gencon 94,” της BIMCO



1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"	Part I
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	2. Place and date	
5. Vessel's name (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)	
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)	
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)		
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)	
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)	
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading	
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging	
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging	
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)	
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13 (c))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)	
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed	

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

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

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

Printed by The BIMCO Charter Party Editor

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that: The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	always work under the supervision of the Master. (c) <i>Stevedore Damage</i> The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability. The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.	75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88
2. Owners' Responsibility Clause The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.	15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27	6. Laytime (a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (b) <i>Total laytime for loading and discharging</i> The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count. (c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i> Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of 102 readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next 103 working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of 104 readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not 105 named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness 106 at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the 107 Charterers or their agents named in Box 19. If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off 108 the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of 110 readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique 111 or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall 112 then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/ 113 discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all 114 respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/ 115 discharging berth shall not count as laytime. If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/ 117 discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to 118 load/dischARGE shall not count as laytime. Time used before commencement of laytime shall count. * <i>Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.</i>	89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121
3. Deviation Clause The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	28 29 30 31		
4. Payment of Freight (a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo. (b) <i>Prepaid</i> . If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid. (c) <i>On delivery</i> . If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally. Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.	32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49		
5. Loading/Discharging (a) <i>Costs/Risks</i> The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed. (b) <i>Cargo Handling Gear</i> Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall	50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74	7. Demurrage Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice. In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.	122 123 124 125 126 127 128 129 130
		8. Lien Clause The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.	132 133 134 135 136
		9. Cancelling Clause (a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party. (b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date. Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that	137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148

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

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification	149	at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival	120
to the Charterers shall be the new cancelling date.	150	there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they	221
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in	151	agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the	222
case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of	152	Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary)	223
cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.	153	within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter	224
		Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with	225
10. Bills of Lading	154	same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with	226
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the	155	other cargo on the way for their own account.	227
"Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter	156	(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging	228
Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by	157	of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same	229
Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The	158	has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of	230
Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities	159	keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against	231
that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that	160	paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging	232
the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of	161	until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be	233
more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners	162	payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe	234
under this Charter Party.	163	port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or	235
		lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the	236
11. Both-to-Blame Collision Clause	164	Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting	237
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the	165	the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this	238
negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master,	166	Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive	239
Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the	167	the same freight as if she had discharged at the original port of destination,	240
management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will	168	except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles,	241
indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying	169	the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in	242
vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or	170	proportion.	243
damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or	171	(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the	244
payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said	172	Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs	245
cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel	173	preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	246
or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners.	174		
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those	175	17. War Risks ("Voywar 1993")	247
in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the	176	(1) For the purpose of this Clause, the words:	248
colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.	177	(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers,	249
		disponent owners, managers or other operators who are charged with the	250
12. General Average and New Jason Clause	178	management of the Vessel, and the Master; and	251
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box	179	(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of	252
22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification	180	war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike	253
thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses	181	operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	254
even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners'	182	acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades	255
servants (see Clause 2).	183	(whether imposed against all Vessels or imposed selectively against	256
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of	184	Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews	257
the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of	185	or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group,	258
accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the	186	or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable	259
voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or	187	judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are	260
not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not	188	likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other	261
responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees	189	persons on board the Vessel.	262
or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average	190	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the	263
to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average	191	reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of	264
nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges	192	the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose,	265
incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the	193	the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War	266
Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels	194	Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this	267
belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem	195	Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may	268
sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and	196	expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other	269
special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers,	197	persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this	270
consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."	198	Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place	271
		within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers	272
13. Taxes and Dues Clause	199	the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be	273
(a) <u>On Vessel</u> -The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily	200	exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall	274
levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	201	first require the Charterers to nominate any other safe port which lies	275
(b) <u>On cargo</u> -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes	202	within the range for loading or discharging, and may only cancel this	276
customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be	203	Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe	277
assessed.	204	port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	278
(c) <u>On freight</u> -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight	205	(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage,	279
shall be for the Charterers' account.	206	or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on	280
		any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or	281
14. Agency	207	waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever,	282
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of	208	where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at	283
loading and the port of discharge.	209	any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is	284
		completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the	285
15. Brokerage	210	Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons	286
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight	211	on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be,	287
and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.	212	exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice	288
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of	213	request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the	289
freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the	214	cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such	290
Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more	215	notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners	291
voyages the amount of indemnity to be agreed.	216	may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port	292
		of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners	293
16. General Strike Clause	217	shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such	294
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the	218	discharge and, if the discharge takes place at any port other than the	295
cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or	219	loading port, to receive the full freight as though the cargo had been	296

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, 297
to additional freight which shall be the same percentage of the freight 298
contracted for as the percentage which the extra distance represents to 299
the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien 300
on the cargo for such expenses and freight. 301

(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it 302
appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the 303
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel 304
may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route 305
(including any canal or waterway) which is normally and customarily used 306
in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route 307
to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that 308
this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total 309
extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the 310
same percentage of the freight contracted for as the percentage which the 311
extra distance represents to the distance of the normal and customary 312
route. 313

(5) The Vessel shall have liberty:- 314

(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to 315
departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, 316
destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which 317
are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel 318
sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any 319
other Government which so requires, or any body or group acting with the 320
power to compel compliance with their orders or directions; 321

(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war 322
risks underwriters who have the authority to give the same under the terms 323
of the war risks insurance; 324

(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the 325
United Nations, any directives of the European Community, the effective 326
orders of any other Supranational body which has the right to issue and 327
give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which 328
the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who 329
are charged with their enforcement; 330

(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may 331
render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier; 332

(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other 333
persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may 334
be subject to internment, imprisonment or other sanctions; 335

(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the 336
Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the 337
Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, 338
whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or 339
customary route. 340

(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this 341
Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a 342
deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of 343
Carriage. 344

18. General Ice Clause 345

Port of loading 346

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the 347
Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or 348
on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the 349
Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this 350
Charter Party shall be null and void. 351

(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it 352
advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 353
to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the 354
Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part 355
cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the 356
Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra 357
expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity 358
delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter 359
Party. 360

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are 361
closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part 362
cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under 363
section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers 364
agree to load full cargo at the open port. 365

Port of discharge 366

(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the 367
Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re- 368
opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe 369
and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of 370
detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 371
Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port 372

of destination. 373

(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems 374
it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 375
to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 376

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall 377
apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at 378
the original port of destination, except that if the distance of the substituted port 379
exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted 380
port to be increased in proportion. 381

19. Law and Arbitration 382

* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 383
English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to 384
arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or 385
any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. 386
Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be 387
appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third 388
arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of 389
them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of 390
the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within 391
fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall 392
be final. 393

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 394
the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 395
with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators 396
Association. 397

* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 398
Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and 399
should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be 400
referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the 401
parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any 402
two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this 403
agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be 404
conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, 405
Inc.. 406

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 407
the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 408
with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, 409
Inc.. 410

* (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at 411
the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The 412
laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party. 413

(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. 414

* (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. 415

** Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but 416
the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect. 417

