



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ «Δίκαιο Επιχειρήσεων & Διοίκηση»

Διπλωματική Εργασία

της Ειρήνης Αθ. Κοντή (Α.Μ. 7115Μ008)

με τίτλο:

«Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ, ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΧΑΓΗΣ - ΒΙΣΜΠΥ ΜΕ ΚΑΝΟΝΕΣ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ »

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Μπώλος Άγγελος, Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)

Ζιούβας Δημήτριος, Διδάκτωρ Νομικής - Δικηγόρος

Ρούσσης Δημήτριος, Διδάκτωρ Νομικής - Δικηγόρος

Αθήνα, Δεκέμβριος 2018

Πίνακας περιεχομένων

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΝΑΥΛΩΣΗ – ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Ναύλωση – Εισαγωγικές Επισημάνσεις	6
1.1. Ναύλωση – Ορισμοί και Εννοιολογικά Στοιχεία	6
1.2. Τα στάδια πριν από τη Σύναψη της Σύμβασης Ναύλωσης Συμβόλαιο Πώλησης Αγαθών	9
1.3. Είδη, διακρίσεις και τύποι ναυλώσεων - Διάκριση με κριτήριο τη χωρητικότητα του πλοίου	11
1.4. Ναυλοσύμφωνο και Φορτωτική	14
1.5. Έναρξη και λήξη Ναύλωσης	21
1.6. Είδη Ναυλαγορών	22
1.7. Ελεύθερη Αγορά vs Αγορά Γραμμών: Έγγραφα	23
1.8 Διεθνείς εμπορικοί όροι (incoterms) 2010	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ CODE DE COMMERCE, ΤΟΝ ΚΙΝΔ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ - ΒΙΣΜΠΥ

2.1. Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.....	26
2.2. Το είδος ευθύνης που καθιερώνει ο ΚΙΝΔ.....	27
2.3. Η έκταση της ευθύνης του μεταφορέα	28
2.4. Πως διαγράφεται η ευθύνη	28
2.5. Η ευθύνη από πρόστηση κατά τον ΚΙΝΔ	29
2.6. Εξαιρούμενοι κίνδυνοι-Λόγοι απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη	29
2.7. Η Σύμπλευση του ΚΙΝΔ με τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ.....	30
2.8. Οι Κανόνες της Χάγης	32
2.9. Πρωτόκολλο Βίσμπυ (1968)	36
2.10. Η Αδικοπρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.....	40
2.11. Ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς.....	41

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

3.1. Η ευθύνη του μεταφορέα	43
3.2. Τα έγγραφα που συνοδεύουν το φορτίο.....	44
3.3. Έγερση αξιώσεων	45

3.4. Η πρακτική εφαρμογή των κανόνων	46
3.5 Οι Κανόνες του Ρότερνταμ.....	47
3.6 Η χρονική περίοδος ευθύνης του μεταφορέα	48
3.7 Οι υποχρεώσεις και ευθύνες του ναυλωτή	56
3.8. Η ευθύνη του μεταφορέα για τρίτα πρόσωπα	59
3.9 Τα πεδία διαφοροποίησης των Κανόνων Ρότερνταμ με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ	61
3.10 Εξαιρέσεις	66
3.11 Γεωγραφικοί προσανατολισμοί και γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής	67
3.12 Τα έγγραφα της σύμβασης	68
3.13 Όρια της ευθύνης	70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΙΝΔ, ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ -ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

4.1 Η προσπάθεια του ΙΜΟ για την ενοποίηση κανόνων ναυτικού δικαίου	72
4.2 Προθεσμίες εκδίκασης των διαφορών.....	73
4.3 Φύση των Κανόνων	75
4.4 Η αναστολή της παραγραφής	76
4.5 Παράταση του χρόνου της παραγραφής.....	77
4.6 Η αναγωγή για αποζημίωση κατά τρίτου	78
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	80
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	83
Ελληνική.....	83
Ξενόγλωσση	85
ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ - ΣΥΜΒΟΛΕΣ ΣΕ ΝΟΜΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ.....	86
ΛΗΜΜΑΤΙΚΟ ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ.....	87

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΠ	Άρειος Πάγος
α.	άρθρο
Αρμ	Αρμενόπουλος (περιοδικό)
βλ.	βλέπε
εδ.	εδάφιο
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕμπΔ	Επιθεώρηση του Εμπορικού Δικαίου (περιοδικό)
ΕΛΛΔνη	Ελληνική Δικαιοσύνη (περιοδικό)
επ.	επόμενα
ΕφΑθ	Εφετείο Αθηνών
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
κ.λπ.	και λοιπά
λχ.	λόγου χάριν
ΜΠρΑθ	Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών
ΜΠρΘεσ	Μονομελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης
ν.(Ν.)	νόμος (Ν.)
παρ.	παράγραφος
ΠΠρΑθ	Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών
σχετ.	σχετικά
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδος της Κυβερνήσεως
ΧρΙΔ	Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου (περιοδικό)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι απαρχές της θαλάσσιας μεταφοράς, εμφανίζονται ήδη από την προκλασική αρχαιότητα, στον κώδικα του βασιλιά της Βαβυλώνας Χαμουραμπί περί το 2000 π.Χ., στον οποίο περιέχονται διατάξεις που αφορούν στην απασχόληση του ανθρώπου με το θαλάσσιο εμπόριο. Αναφορές για την ναυτιλία και την μεγάλη της άνθιση εντοπίζουμε και στους δικανικούς λόγους των αττικών ρητόρων, στην κλασική αρχαιότητα, ενώ δεν θα μπορούσαμε να μην αναφέρουμε τους περίφημους ναυτικούς νόμους της Ρόδου, η εμφάνιση των οποίων τοποθετείται από το 900 έως το 400 π. Χ., οι οποίοι επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό το μεσογειακό θαλάσσιο εμπόριο, γεγονός που αποδεικνύεται από το ότι οι κανόνες για τις γενικές αβαρίες, πέρασαν στο 14^ο βιβλίο των Πανδεκτών του Ιουστινιανού.

Η θαλάσσια μεταφορά αποσπά μεγάλο τμήμα της ύλης του ναυτικού δικαίου και δικαίως, καθώς κατόπιν μιας μακροσκελούς διαδρομής στους αιώνες, κατέχει αδιαμφισβήτητα τον δημοφιλέστερο τρόπο διαμετακόμισης αγαθών και απόμων. Παρά ταύτα, οι ιδιαιτερότητες της θαλάσσιας αποστολής λόγω της αστάθειας των συνθηκών και της έκθεσης στο υγρό στοιχείο, επέτεινε και επιτείνει την ανάγκη υιοθέτησης ενός ειδικού καθεστώτος που θα χαίρει της επιδοκίμασias των χωρών που συμμετέχουν ενεργά στο θαλάσσιο εμπόριο και πιο συγκεκριμένα των συμφερόντων των πλοιοκτητών και φορτωτών.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να καταδείξει την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων (ναύλωση εν ευρεία έννοια κατά τον ΚΙΝΔ), αφού προηγουμένως αναλύσουμε το δόγμα απόκλισης της αυτονομίας της ιδιωτικής βούλησης προκειμένου να καμφθεί η διαπραγματευτική υπεροχή των μεταφορέων έναντι των φορτωτών, υπό το πρίσμα της υιοθέτησης των κανόνων Χάγης - Βίσμπυ. Οι κανόνες αυτοί, αποτέλεσαν το ορόσημο των προσπαθειών της διεθνούς κοινότητας να σταθμίσει τα αντίρροπα συμφέροντα μεταφορέα – φορτωτή, δημιουργώντας ένα ενιαίο σύνολο κανόνων, προσβλέποντας σε ομοιογενή αποτελέσματα και προσδοκώντας στην σταδιακή απαγόρευση των απαλλαγών του μεταφορέα, τάση που είχε επικρατήσει εθιμικά και νομολογιακά με βάση το commonlaw, για την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Τέλος, θα καταπιαστούμε με την ευθύνη του θαλάσσιου παραγγελιοδόχου.

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η ανάπτυξη και επεξεργασία της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα πραγμάτων στο ναυτικό δίκαιο, από την άποψη της ιστορικής εξέλιξης του θέματος, τόσο στην Ελλάδα, όσο και από την άποψη των νέων τάσεων στις ρυθμίσεις του ναυτικού δικαίου, με πρωταρχικό στόχο την προσπάθεια να αναδείξει την συγκριτική επισκόπηση δύο θεμελιωδών Συμβάσεων που ρύθμισαν, συνεχίζουν να ρυθμίζουν το ζήτημα της ευθύνης. Ο λόγος, για τη Διεθνούς Σύμβαση των Βρυξελλών, πιο γνωστή ως οι «Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ» και τους «Κανόνες του Ρότερνταμ».

Προκειμένου να καταδείξουμε το θέμα της παρούσης, ήτοι το νομοθετικό πλαίσιο και τη διάρκεια ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, στο χρόνο που εκπονείται αυτή η διπλωματική εργασία, κρίνεται σκόπιμο, να αναφερθούμε και στους λόγους που ώθησαν την Ελλάδα στην υιοθέτηση των καίριων αυτών νομοθετικών ρυθμίσεων, αναδεικνύοντας κατά αυτόν τον τρόπο την προσπάθεια της χώρας μας να μετέλθει των προκλήσεων της σύγχρονης οικονομίας και να ανταπεξέλθει στις μεγάλες διεθνείς νομοθετικές μεταβολές, αναφορικά με την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.

Για το λόγο αυτό, στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσης θα αναλύσουμε το νομοθετικό πλαίσιο που ίσχυε στην Ελλάδα κατά τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Δευτερευόντως, θα αναφερθούμε στους Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ, εν συνεχεία στους Κανόνες του Αμβούργου και τελικώς θα παρουσιάσουμε την πιο πρόσφατη νομοθετική μεταβολή, τους Κανόνες του Ρότερνταμ, προκειμένου, εν κατακλείδι, ο αναγνώστης της παρούσης εργασίας, να είναι σε θέση να διακρίνει τις διαφορές των νομοθετημάτων που θα παρουσιαστούν και κατ' επέκταση να έχει ένα πλήρες κείμενο

στο οποίο αντιπαραβάλλονται όλες οι νομοθετικές μεταβολές που υιοθετήθηκαν από τη χώρα μας, αλλά και να μπορεί να διακρίνει τόσο το νομοθετικό πλαίσιο της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, όσο και την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΝΑΥΛΩΣΗ – ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Ναύλωση – Εισαγωγικές Επισημάνσεις

Προτού υπεισεέλθουμε στην ανάλυση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς και την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, κρίνεται φρόνιμο να παρουσιάσουμε την έννοια της ναύλωσης και τα εννοιολογικά της στοιχεία, προκειμένου ο αναγνώστης να είναι σε θέση να διαχωρίσει και να κατανοήσει τις βασικές αυτές έννοιες της ναύλωσης και της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς, αφού προηγουμένως γίνουν αντιληπτές οι ειδοποιές διαφορές τους και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους γνωρίσματα.

Συγκεκριμένα, αξίζει να σημειωθεί πως αυτό κάλυπτε και καλύπτει ποικίλα αντικείμενα, τα οποία εκτείνονται πρωτίστως από την ψυχαγωγία (μεταφορά προσώπων σε κρουαζιερόπλοιο) μέχρι και τη μεταφορά πραγμάτων για να ικανοποιηθεί η ζήτηση για κατανάλωση. Επίσης, το πλοίο είναι κύριο μέσο και για δευτερεύουσες δραστηριότητες, αναγκαίες για την υποστήριξη αυτών των πρώτων, όπως για παράδειγμα η ρυμούλκηση και η παροχή θαλάσσιας αρωγής. Στο πλαίσιο της ναυτιλίας, το ενδιαφέρον, αναμφίβολα, εστιάζεται στην εκμετάλλευση του πλοίου¹ με τη μορφή κερδοσκοπικής επιχείρησης², όπου και πάλι το κύριο βάρος ανήκει στη μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης.

Σε γενικές γραμμές, καταλήγει κανείς πως η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, η οποία δεν υπόκειται σε γεωγραφικούς περιορισμούς, ενώ αντλεί τους συντελεστές παραγωγής της από όλο τον κόσμο και προσφέρει τις υπηρεσίες της σε παγκόσμια βάση³.

1.1. Ναύλωση – Ορισμοί και Εννοιολογικά Στοιχεία

Προκειμένου να επιτευχθεί η μεταφορά πραγμάτων από ένα μέρος σε άλλο, εμπλέκονται συγκεκριμένα άτομα, ανάμεσα στα οποία δημιουργείται μια βασική σχέση, τόσο πραγματική (βιοτική) όσο και νομική. Η σχέση αυτή είναι έννομη, στο μέτρο που συνήθως καλύπτεται και διέπεται από διεθνείς κανόνες (συνθήκες ή αναγνωρισμένα έθιμα), τους οποίους αποδέχονται τα μέρη. Κι έτσι, λαμβάνει τη μορφή σύμβασης, η οποία ονομάζεται σύμβαση ναύλωσης.

Στη σύμβαση ναύλωσης, τα δύο μέρη κατά βάση συμφωνούν μεταξύ τους να εκτελεστεί η μεταφορά, καθώς ο ένας παρέχει το πλοίο, αναλαμβάνοντας την υποχρέωση να εκτελέσει τη μεταφορά, και ο

¹ **Πλοίο:** κάθε σκάφος προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα για να χρησιμοποιείται στη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης (άρθρο 1, περίπτωση δ΄ των κανόνων της Χάγης και άρθρο 1, περίπτωση 25 των κανόνων του Ρότερνταμ)¹. Το πλοίο είναι αυτόνομη μονάδα, με δικό του προσωπικό και δική του οργάνωση ενώ βρίσκεται σε διαρκή κίνηση μακριά από την έδρα της ναυτιλιακής επιχείρησης. Έτσι, είναι απαραίτητη η αδιάλειπτη διοικητική και τεχνική υποστήριξη από την ξηρά.

² Κιάντου/Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, 2005, 7.

³ Θεοτοκάς, Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 2011, 93.

άλλος το φορτίο⁴, με την επιθυμία να μεταφερθεί αυτό από έναν λιμένα σε άλλον. Μάλιστα, η συμφωνία είναι αμφοτεροβαρής, εφόσον αντίστοιχα και ο κατέχων το φορτίο υποχρεούται να καταβάλει τίμημα προκειμένου να εκτελεσθεί η μεταφορά. Η συμφωνία αυτή στο σύνολο της αποτελεί τη σύμβαση ναύλωσης με ευρύτατη έννοια, ενώ εξειδικεύεται και προσαρμόζεται ανάλογα με τις συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες της κάθε περίπτωσης και τις επιταγές της αγοράς. Στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου⁵, η σύμβαση ναύλωσης ορίζεται ως «**η σύμβαση (που) έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος: α) χρησιμοποίησιν του πλοίου εν όλω (ολική ναύλωσις) ή εν μέρει (μερική ναύλωσις) προς ενέργειαν θαλάσσιας μεταφοράς, β) μεταφοράν πραγμάτων διά θαλάσσης (σύμβασις μεταφοράς πραγμάτων), γ) μεταφοράν επιβατών διά θαλάσσης (σύμβασις μεταφοράς επιβατών)**» (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου – ΚΙΝΔ, άρθρο 107, παράγραφος 1, εδάφιο α’).

Για τους σκοπούς αυτούς αυτής της εργασίας, το ενδιαφέρον εστιάζεται στη μεταφορά πραγμάτων.

Συγκεκριμένα, όταν ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής θέτει στη διάθεση αυτού που θέλει να μεταφέρει τα πράγματα τη χωρητικότητα του πλοίου εν όλω ή εν μέρει για ορισμένο χρονικό διάστημα ή για ένα ταξίδι, η συμφωνία παίρνει τη μορφή της κατά κυριολεξία ναύλωσης. Στη σύμβαση αυτή ο πλοιοκτήτης καλείται εκναυλωτής⁶ και ο αντισυμβαλλόμενος του ναυλωτής⁷. Η μεταξύ τους συμφωνία αποδεικνύεται με έγγραφο το οποίο καλείται ναυλοσύμφωνο.

Αντιθέτως, αυτός που εκμεταλλεύεται το πλοίο, το χρησιμοποιεί σε προκαθορισμένο δρομολόγιο, προσφέροντας τις μεταφορικές του υπηρεσίες σε οποιονδήποτε θέλει να μεταφέρει

⁴ **Φορτίο:** το σύνολο των αγαθών που επιθυμεί ο ναυλωτής ή φορτωτής να μεταφερθούν δια θαλάσσης με πλοίο του εκναυλωτή ή του μεταφορέα. Το φορτίο, ή εμπόρευμα, είναι το αντικείμενο της θαλάσσιας μεταφοράς, και ποικίλει ευρέως, καθώς μπορεί ποιοτικά να εκτείνεται από σιτηρά και άνθρακα (φορτία που θεωρούνται «*παραδοσιακά*», και χρονικά ήταν από τα πρώτα που άρχισαν να μεταφέρονται δια θαλάσσης) έως και πιο «*σύγχρονα*» αγαθά όπως το υγροποιημένο αέριο. Πρέπει να υπογραμμισθεί δε πως οι ιδιαιτερότητες που αντιμετωπίζονται στο εκάστοτε φορτίο, οδήγησαν και οδηγούν στη δημιουργία των κατάλληλων πλοίων που θα τα υποδεχθούν και θα τα μεταφέρουν με ασφάλεια και ταχύτητα, ελαχιστοποιώντας ή προσπαθώντας να εξαιλεφθεί πλήρως το ενδεχόμενο ζημιών ή απωλειών. Η ύπαρξη και η ζήτηση του φορτίου γεννά την ανάγκη για μεταφορά αυτού κι έτσι εξηγείται η παράγωγος ζήτηση που ενεργοποιεί τη ναυτιλία. Στη συνθήκη της Χάγης, το φορτίο αποδίδεται περιγραφικά, καθώς αναφέρεται στο άρθρο 1, περίπτωση γ’ πως στα «*αγαθά περιλαμβάνονται εμπορεύματα, προϊόντα και αντικείμενα κάθε είδους, εκτός από τα ζώντα ζώα και το φορτίο που από τη σύμβαση μεταφοράς δηλώνεται πως θα μεταφερθεί στο κατάστρωμα, και όντως έτσι μεταφέρεται*». Στους κανόνες του Αμβούργου εξαλείφεται η εξαίρεση για τα ζώντα ζώα, τα οποία εντάσσονται κανονικά στην έννοια του φορτίου για τις ανάγκες της συνθήκης (άρθρο 1, περίπτωση 5), ενώ παράλληλα προστίθεται στο φορτίο και το μέσο αποθήκευσης των αγαθών, δηλαδή το container.

⁵ Σε αυτό το σημείο, χρησιμοποιείται ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ως το βασικό νομοθετικό κείμενο για την έναρξη της έρευνας της έννοιας της ναύλωσης, πριν παρατεθούν οι αναλύσεις των θεωρητικών και ερευνητών.

⁶ **Εκναυλωτής:** το πρόσωπο (ή η επιχείρηση) που διαθέτει το πλοίο και συμφωνεί να εκτελέσει τη μεταφορά. Μπορεί να είναι πλοιοκτήτης, δηλαδή να είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου και να το εκμεταλλεύεται ο ίδιος επιχειρηματικά, αλλά και ο εφοπλιστής, δηλαδή να εκμεταλλεύεται επιχειρηματικά το πλοίο, του οποίου η ιδιοκτησία ανήκει σε άλλον (στον κύριο του πλοίου).

⁷ **Ναυλωτής:** το πρόσωπο (ή η επιχείρηση) που κατέχει το φορτίο και θέλει αυτό να μεταφερθεί δια θαλάσσης από ένα λιμάνι σε άλλο. Ο ναυλωτής βρίσκεται σε διαδικασία αναζήτησης του πλοίου, δηλαδή του κατάλληλου χώρου που θα χρησιμοποιήσει προς όφελος του για να μεταφερθεί το εμπόρευμα του. Στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων δια θαλάσσης, το πρόσωπο (ή η επιχείρηση) που επιθυμεί τη μεταφορά φορτίου καλείται φορτωτής, ενώ ορίζεται ως το πρόσωπο που συμβάλλεται με τον μεταφορέα και το οποίο (στο όνομα του ή για λογαριασμό του) θα παραδώσει τα προς μεταφορά αγαθά στον μεταφορέα. Τα χαρακτηριστικά αυτά εξάγονται από τον ορισμό που αποδίδεται στις συνθήκες του Αμβούργου και του Ρότερνταμ, ενώ η συνθήκη της Χάγης δεν περιέχει ορισμό για την έννοια του φορτωτή.

μονάδες ή ποσότητες εμπορευμάτων στα συγκεκριμένα δρομολόγια, η σύμβαση που τους συνδέει παίρνει τη μορφή της σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων και τότε αυτός που εκμεταλλεύεται το πλοίο καλείται μεταφορέας κι εκείνος που συμβάλλεται μαζί του και παραδίδει πράγματα προς μεταφορά καλείται φορτωτής. Η μεταξύ τους σύμβαση αποδεικνύεται με έγγραφο που καλείται φορτωτική.⁸

Αξίζει δε να σταθεί κανείς και στη διαφορετική προσέγγιση που επιχειρεί ο Βλάχος και σχετίζεται με τη ναύλωση σε επίπεδο επιχείρησης, πέρα από τα τεχνικά, τυπικά στοιχεία της σύμβασης αυτής καθεαυτής. Συγκεκριμένα, αναγνωρίζει τη ναύλωση ως «*αντιπροσωπευτική των πωλήσεων των επιχειρήσεων*».

Οι επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στη διεθνή εμπορική ναυτιλία μπορούν να ταξινομηθούν σε κατηγορίες ανάλογα με τις δραστηριότητες και το ρόλο τους στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι. Μερικά πρόσωπα ασχολούνται με την πλοιοκτησία και τη διαχείριση πλοίων, αλλά πρόσωπα ασχολούνται με τη ναύλωση των πλοίων, ενώ άλλοι ασχολούνται με την πρακτόρευση, τη ναυσιπλοία, τη διοίκηση λιμένων, τη ναυτασφάλιση, την αγοραπωλησία πλοίων, τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση κλπ.

Ειδικότερα, στο πλαίσιο της ναυλαγοράς (chartermarketpractitioners), ο ναυλωτής, ο εκναυλωτής και ο μεσίτης⁹ είναι τα κεντρικά πρόσωπα - επαγγέλματα, ενώ αξίζει να οριοθετηθούν και οι έννοιες του πλοίου και του ναύλου ως ανταλλάγματος για τη μεταφορά, αλλά και του φορτίου.

Επίσης, αξίζει να σημειωθεί πως στην χύδην φορτηγό ναυτιλία οι μεσίτες αποκαλούνται συνήθως brokers, ενώ στην αγορά τακτικών γραμμών λέγονται agents. Οι brokers λαμβάνουν για τις υπηρεσίες τους το brokerage commission, το οποίο αντιστοιχεί στο 1,25% συνήθως επί του συνόλου της συμφωνίας κι επιβαρύνει συνήθως τον πλοιοκτήτη (μπορεί ανά περίπτωση να το μετακυλήσει στον ναυλωτή, αλλά και πάλι θα καταβληθεί από τον πλοιοκτήτη). Οι agents στη liner ναυτιλία συνήθως συνεργάζονται με μια μόνο πλοιοκτήτρια εταιρία και είναι σπάνια ανεξάρτητοι. Λειτουργούν για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και ανάμεσα στα καθήκοντά τους είναι να εντοπίσουν το φορτίο και να αναλάβουν όλες τις διαδικασίες για τη συμφωνία. Ακόμα και αν δουλεύουν για λογαριασμό μιας εταιρίας πληρώνονται με προμήθεια αλλά όχι όπως οι brokers. Τόσο οι agents όσο και οι brokers απασχολούνται κυρίως κατά το στάδιο της διαπραγμάτευσης (όπου και ορίζονται οι αμοιβές τους), αλλά έχουν θέση σε όλο το διάστημα της ναύλωσης, από την αρχή μέχρι την καταβολή του ναύλου.

Στην αγορά παρατηρείται πως πλοιοκτήτριες εταιρίες με μικρό στόλο ή αντίστοιχα εταιρίες που διακινούν μικρές ποσότητες εμπορευμάτων αναθέτουν τον εντοπισμό των αντισυμβαλλόμενων τους σε ανεξάρτητα μεσιτικά γραφεία, τα οποία αναλαμβάνουν περισσότερους πελάτες και φέρνουν σε επαφή κάθε φορά διαφορετικούς ναυλωτές-φορτωτές κι εκναυλωτές - μεταφορείς, παραμένοντας σε κάθε περίπτωση ανεξάρτητοι.¹⁰

⁸ Θεοτοκάς, 2011, 93.

⁹ **Μεσίτης:** αν και συνήθως παραλείπεται, όπως φάνηκε, από τον βασικό ορισμό της ναύλωσης, αξίζει να γίνει αναφορά και σε ένα ακόμα πρόσωπο που συνήθως εμπλέκεται στη διαδικασία με καθοριστικό ρόλο. Το πρόσωπο αυτό είναι ο μεσίτης⁹, ο οποίος είναι φυσικό πρόσωπο ή επιχείρηση και αποσκοπεί στη διαμεσολάβηση ανάμεσα στον εκναυλωτή-μεταφορέα και τον ναυλωτή - φορτωτή με στόχο να τους φέρει σε επαφή και να βοηθήσει στην επίτευξη συμφωνίας αναμεσα τους. Ο μεσίτης λειτουργεί εξ ορισμού για λογαριασμό άλλου, συντονίζοντας τους εμπλεκόμενους, ενώ συνήθως έχει πολύ καλή γνώση της αγοράς (τεχνικές γνώσεις, νομοθεσία, διαπραγματευτικές ικανότητες) και συνεχή πληροφόρηση για όλες τις εξελίξεις, την οποία οφείλει να παρέχει στο ναυλωτή - φορτωτή και τον εκναυλωτή-μεταφορέα. Πληρώνεται με προμήθεια επί του συμφωνημένου ναύλου, ενώ το συγκεκριμένο αντικείμενο του μπορεί να ποικίλει μέσα στο εύρος της ναυτιλιακής πρακτικής (μεσίτης ναύλων, μεσίτης πλοίων, μεσίτης φορτίων κτλ.). Ο μεσίτης, λειτουργώντας πάντα διαμεσολαβητικά και διεκπεραιωτικά, συμμετέχει στη διαδικασία τόσο πριν τη μεταφορά, προκειμένου αυτή να συμφωνηθεί, όσο και κατά τη διάρκεια αυτής, ώστε να παρακολουθεί πως εξελίσσεται ομαλά.

¹⁰ Γκιζιάκης /Παπαδόπουλος /Πλωμαρίτου, 2010, 355-357.

Οι μεσίτες σε αυτά τα γραφεία λειτουργούν ως ελεύθεροι επαγγελματίες, ενώ αν έχουν μόνο ένα αντικείμενο (όπως η μεσιτεία πλοίων), τότε πιθανώς πρέπει να έρθουν σε επαφή και με άλλον μεσίτη προκειμένου να ολοκληρωθεί η συμφωνία (για παράδειγμα, μεσίτης φορτίων). Ωστόσο, εταιρίες με σημαντικό εκτόπισμα στην αγορά, διαθέτουν οι ίδιες τμήμα ναυλώσεων «*chartering department*» όπου οι εργαζόμενοι ασχολούνται με την ναύλωση ή την εκναύλωση μόνο του εμπορεύματος ή του πλοίου της εταιρίας αντίστοιχα.

Η άσκηση του επαγγέλματος του ναυλομεσίτη έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις. Ο μεσίτης οφείλει να είναι καλά πληροφορημένος για την κατάσταση και τις τάσεις της ναυλαγοράς, καθώς επίσης και για τις συνθήκες ζήτησης και προσφοράς φορτίων και χωρητικότητας πλοίων. Κατά την κοινή γνώμη της θεωρίας, ο μεσίτης οφείλει να υπερασπίζεται τα συμφέροντα αυτού που αντιπροσωπεύει με τις εξής αρχές:

1. Ανάλογα με τα συμφέροντα που εκπροσωπεί, πρέπει να αναζητήσει το κατάλληλο φορτίο που θα μεταφερθεί στο πλοίο του πελάτη του (shipbroker ή ναυλομεσίτης του πλοιοκτήτη) ή το κατάλληλο πλοίο με το οποίο θα μεταφερθεί το φορτίο του πελάτη του (cargobroker ή ναυλομεσίτης του ναυλωτή).
2. Πρέπει να κρατά τον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή συνεχώς ενημερωμένους για τις εξελίξεις της αγοράς.
3. Πρέπει να ενεργεί εντός των ορίων της δικαιοδοσίας του κατά τις διαπραγματεύσεις, μιας και με τις πράξεις του και την υπογραφή του (κατόπιν σχετικής εξουσιοδότησης) δεσμεύει τον πελάτη του.
4. Πρέπει να είναι πιστός σε αυτόν που αντιπροσωπεύει και να κάνει τις ενέργειες του με επιδεξιότητα και ηθική.
5. Δεν πρέπει να αποκρύβει πληροφορίες από αυτόν που αντιπροσωπεύει, ούτε να αποκαλύπτει τα μυστικά αυτού και να μη δρα προς το συμφέρον της άλλης πλευράς κατά τις διαπραγματεύσεις προκειμένου να γίνει η συμφωνία.
6. Πρέπει να ελέγχει τις πληροφορίες πριν τις μεταβιβάσει στον πελάτη του προς φύλαξη των συμφερόντων αυτού.
7. Πρέπει να παίρνει ενεργό μέρος στις διαπραγματεύσεις δίνονται συμβουλές και υποδείξεις, ενώ συντάσσει το ναυλοσύμφωνο, φροντίζοντας να περιλαμβάνεται σε αυτό ό,τι συμφωνήθηκε κατά τη διάρκεια διαπραγμάτευσης ναύλωσης.

Τέλος, ο μεσίτης αναλαμβάνει να διευθετήσει και τα οικονομικά ζητήματα μίας ναύλωσης, όπως για παράδειγμα την προώθηση του τιμολογίου με το ύψος του ναύλου που πρέπει να καταβληθεί από το ναυλωτή για την πραγματοποίηση της μεταφοράς από τον πλοιοκτήτη και την παρακολούθηση της πληρωμής και λήψεως του ναύλου εγκαίρως.

Καταληκτικά, αξίζει να υπογραμμισθεί πως η σύμβαση ναύλωσης κατά κυριολεξία ή με τη στενή έννοια επικεντρώνεται κυρίως στο να τεθεί το πλοίο στη διάθεση του ναυλωτή, σε αντίθεση με τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, όπου πρωτεύουσας σημασίας είναι το ίδιο το φορτίο, και η παραλαβή, μεταφορά και παράδοση αυτού με την ευθύνη του μεταφορέα.

1.2. Τα στάδια πριν από τη Σύναψη της Σύμβασης Ναύλωσης Συμβόλαιο Πώλησης Αγαθών

Το πρώτο στάδιο για τη μεταφορά ενός φορτίου είναι η δημιουργία ανάγκης για τη μεταφορά του. Συνήθως αυτό συμβαίνει επειδή κάποιος (αγοραστής) θέλει να φέρει στην αγορά του κάτι που έχει κάποιος άλλος (πωλητής). Αυτοί οι δύο έρχονται σε συμφωνία κι έτσι δημιουργούν το φορτίο, το οποίο στη διεθνή πρακτική συνήθως χρειάζεται να μεταφερθεί δια θαλάσσης από τον τόπο του πωλητή στον τόπο του αγοραστή. Έτσι, η μεταφορά των αγαθών δια θαλάσσης είναι συνέπεια ενός συμβολαίου πώλησης των αγαθών. Η συμφωνία πώλησης είναι η βασική συμφωνία στην διαδικασία

των εξαγωγών, Το συμβόλαιο πώλησης αναφέρει τα αγαθά, την τιμή, τον τρόπο πληρωμής, τα μέσα μεταφοράς, τον κίνδυνο ζημίας και ποιος τον φέρει, δηλαδή το κόστος ασφάλισης κ.τ.λ. Στην αγορά, τα μέρη ακολουθούν συνήθως παραδεδεγμένες πρακτικές, όπως η χρήση των όρων InCoTerms¹¹(International Commercial Terms), οι οποίοι είναι κοινώς αποδεκτοί κι έχουν επικρατήσει. Το συμβόλαιο πώλησης των αγαθών περιέχει το ουσιαστικά στοιχεία για τα επόμενα συμβόλαια, δηλαδή συμφωνίες χρηματοδότησης και μεταφοράς. Ένα ουσιαστικό στοιχείο του συμβολαίου είναι το πώς θα μεταφερθούν τα αγαθά, δηλαδή τα μέρη συμφωνούν για τους κινδύνους και τα έξοδα που γίνονται κατά τη μεταφορά. Αυτοί οι όροι δεν εξασφαλίζουν την πληρωμή.

Υπάρχουν πολλές διαφωνίες όταν δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ του συμβολαίου πώλησης, συμφωνία χρηματοδότησης, ναυλοσύμφωνου και συμβολαίου ασφάλισης. Γι' αυτό είναι πολύ ουσιαστικό να υπάρχει συμφωνία σε όλα τα παραπάνω σημεία προκειμένου να γίνει η παράδοση των αγαθών από τον πωλητή στον αγοραστή χωρίς προβλήματα. Προκύπτει, επομένως, πως κατά τη διαδικασία της ναύλωσης δεν ενδιαφέρει η σύμβαση πώλησης των αγαθών καθεαυτή. Προϋποθέτει, όμως, πως μια τέτοια σύμβαση υπάρχει κι έχει ήδη διευθετήσει τα ζητήματα μεταφοράς των αγαθών, ώστε να προχωρήσουν τα μέρη στη μεταφορά. Ο εκναυλωτής - μεταφορέας, ο οποίος παρέχει το πλοίο για τη μεταφορά των αγαθών, πρέπει να έχει γνώση της σύμβασης μεταφοράς του φορτίου, για να ξέρει τι έχει προβλεφθεί ακριβώς και τι θέλει και οφείλει να ακολουθήσει ο ναυλωτής - φορτωτής (ο οποίος μπορεί να είναι είτε πωλητής είτε ο αγοραστής).

Διαπραγμάτευση

Εφόσον έχει υπογραφεί η σύμβαση πώλησης των αγαθών ανάμεσα στον πωλητή και τον αγοραστή, τότε το μέρος που έχει αναλάβει κατά τη σύμβαση τη μεταφορά αγαθών στον τελικό προορισμό, αρχίζει να αναζητά εκναυλωτή, προκειμένου να του μεταφέρει το φορτίο. Η αναζήτηση αυτή μέχρι τη σύναψη της σύμβασης ναύλωσης είναι η διαδικασία της διαπραγμάτευσης, η οποία έχει ξεχωριστά στάδια πριν επιτευχθεί η συμφωνία της ναύλωσης.

Αρχικά, κατά το στάδιο της διερεύνησης, ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής που διαθέτει ελεύθερο πλοίο, δηλώνει τη διαθεσιμότητα του πλοίου του, ενώ παράλληλα, ο ναυλωτής, ο οποίος έχει το προς μεταφορά φορτίο, δηλώνει τη διάθεση του να ναυλώσει το πλοίο. Οι δηλώσεις αυτές διαθεσιμότητας και ενδιαφέροντος είναι τα positionlists και τα cargooffers, αντίστοιχα. Τα position lists είναι η δήλωση του πλοιοκτήτη (για την ακρίβεια του διαχειριστή του πλοίου) ότι αυτό είναι διαθέσιμο να λάβει φορτίο. Περιλαμβάνουν τις προδιαγραφές (specifications) του πλοίου και καθετί που μπορεί να ενδιαφέρει τον υποψήφιο ναυλωτή. Τα cargo orders είναι ο αντίποδας των position lists. Αποτυπώνονται τη δήλωση του ναυλωτή πως έχουν φορτίο που θέλουν να μεταφέρουν, ώστε να ερευνήσουν τι πλοία υπάρχουν διαθέσιμα και μπορούν να μεταφέρουν το εν λόγω φορτίο.

Στη συνέχεια, ακολουθεί το στάδιο της διαπραγμάτευσης. Σε αυτό ένας ναυλωτής έχει εντοπίσει το position list που τον ενδιαφέρει κι εξυπηρετεί ή ένας πλοιοκτήτης έχει βρει το cargo order που μπορεί και θέλει να μεταφέρει. Με αυτό τον εντοπισμό, τα μέρη έρχονται σε επαφή και ανταλλάσσουν προσφορές προκειμένου να συμφωνήσουν σε όλες τις επιμέρους λεπτομέρειες της μεταφοράς. Μόλις επιτευχθεί συμφωνία των μερών σε όλα τα κύρια σημεία και τις λεπτομέρειες, τότε η ναύλωση επιβεβαιώνεται (fixture) και ακολουθεί η σύνταξη του ναυλοσύμφωνου.

¹¹ Με τον όρο International Commercial Terms, ορίζονται οι Διεθνείς Εμπορικοί Όροι. Τους όρους θέσπισε το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο το 1936. Η εφαρμογή των όρων είναι εθελοντική, γεγονός που εξηγείται από την ιδιωτική φύση του Οργανισμού, το οποίο ως τέτοιο δεν μπορεί να επιβάλλει παρά μόνο να προτείνει. Ωστόσο, η διεθνής πρακτική πλέον έχει ενσωματώσει απολύτως τους όρους, με αποτέλεσμα τις περισσότερες φορές, οισυμβαλλόμενοι να τους βρίσκουν ήδη στα περισσότερα συμβόλαια, κυρίως στα τυποποιημένα.

Κατά τη σύνταξη του ναυλοσυμφώνου, ένα εκ των μερών αναλαμβάνει να συντάξει τη συμφωνία και να μοιράσει αντίγραφα στα ενδιαφερόμενα μέρη. Μετά από μια τελική μελέτη του ναυλοσυμφώνου, οι δύο πλευρές υπογράφουν και η ναύλωση θεωρείται πως έχει συμφωνηθεί και πρέπει να εκτελεστεί.

Εκτέλεση ναύλωσης

Σε αυτό το στάδιο πραγματοποιείται ουσιαστικά το μεταφορικό έργο, δηλαδή η φόρτωση του πλοίου και η μεταφορά κι εκφόρτωση στο λιμάνι προορισμού.

Η μεταφορά του φορτίου αποτελείται από επιμέρους φάσεις, οι οποίες έχουν επιγραμματικά ως εξής:

- Προκαταρκτικό Ταξίδι (preliminary voyage ή ballast voyage): πρόκειται για το ταξίδι που κάνει το πλοίο από το λιμάνι που βρίσκεται στο λιμάνι που είναι το φορτίο.
- Φόρτωση (loading)
- Εκφόρτωση (unloading)

1.3. Είδη, διακρίσεις και τύποι ναυλώσεων - Διάκριση με κριτήριο τη χωρητικότητα του πλοίου

Αναφορικά με τα είδη των ναυλώσεων, ήδη στον ΚΙΝΔ (άρθρο 107, παράγραφος 1, περίπτωση α) εντοπίζεται μια πρώτη διάκριση με κριτήριο τη χωρητικότητα του πλοίου που παρέχεται προς μεταφορά. Συγκεκριμένα, γίνεται λόγος για ολική ναύλωση αν παραχωρείται ολόκληρο το πλοίο, και για μερική ναύλωση αν διατίθεται μέρος του πλοίου στον ναυλωτή για να μεταφέρει το φορτίο του. Στην περίπτωση της ολικής ναύλωσης, ο ναυλωτής μπορεί να χρησιμοποιήσει όλη την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου, ενώ αν δεν το κάνει - και παραβεί τη συμφωνία περί «*full and complete cargo*» – τότε και πάλι καλείται να πληρώσει τον ναύλο που αντιστοιχεί στο πλήρως φορτωμένο πλοίο. Επιπλέον, αναφορικά με την μερική ναύλωση, ο εκναυλωτής μπορεί να διαθέσει σε περισσότερες ναυλωτές διαφορετικά τμήματα του πλοίου κι αντίστοιχα, μέρη της χωρητικότητας του, με στόχο να φορτώσει πλήρως το πλοίο, συμβαλλόμενος με περισσότερες ναυλωτές¹².

1.3.1 Διάκριση με κριτήριο την εμπορική λειτουργία του πλοίου

Η εμπορική λειτουργία του πλοίου (commercial operation) χρησιμοποιείται ως ένα ακόμα κριτήριο για τους διαφορετικούς τύπους της σύμβασης ναύλωσης. Ως εμπορική λειτουργία νοείται το είδος και η έκταση των εξουσιών που αναλαμβάνει ο καθένας εκ των συμβαλλόμενων.¹³

Πριν παρουσιασθούν οι τύποι της σύμβασης ναύλωσης με γνώμονα το κριτήριο της εμπορικής λειτουργίας, πρέπει να υπογραμμισθεί πως σε συμφωνία με τον ΚΙΝΔ αλλά και την πλειοψηφία των ερευνητών, κι όπως έχει ήδη παρουσιασθεί, στη συνέχεια υιοθετείται η βασική διάκριση της σύμβασης ναύλωσης με ευρεία έννοια, σε σύμβαση ναύλωσης κατά κυριολεξία ή με στενή έννοια και σε σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

Έτσι, η διάκριση με βάση το κριτήριο της εμπορικής λειτουργίας του πλοίου αφορά τη σύμβαση ναύλωσης κατά κυριολεξία ή με τη στενή έννοια, για την οποία προκύπτει, σύμφωνα με τη θεωρία αλλά και τις επιταγές της αγοράς, πως λαμβάνει περαιτέρω τρεις βασικές μορφές:

1. Ναύλωση γυμνού σκάφους

¹² Ρόκας, Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 1993, 74.

¹³ CM Schmitthoff, The Export Trade, 7th edn 1980 pp 244-270.

2. Χρονοναύλωση
3. Ναύλωση κατά ταξίδι (ή αλλιώς ναύλωση απλού ταξιδιού)
Και στις τρεις περιπτώσεις, το βασικό έγγραφο που χρησιμοποιείται για να επιβεβαιωθεί η συμφωνία είναι το ναυλοσύμφωνο.

1.3.2 Ναύλωση γυμνού σκάφους:

Το συγκεκριμένο είδος ναύλωσης είναι διαφορετικό από τα άλλα. Η ναύλωση γυμνού πλοίου περιλαμβάνει τη μίσθωση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη στο ναυλωτή χωρίς πλήρωμα. Αυτό σημαίνει ότι ο ναυλωτής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα του πλοίου καθώς επίσης και τα έξοδα για συντήρηση, τα πληρώματα, την ασφάλεια κ.ά., εκτός όμως από τα έξοδα κεφαλαίου. Λόγω της διαφορετικότητάς του, η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης αποτελεί και την πιο ασυνήθιστη. Επειδή όμως στο χώρο του εμπορίου και της ναυτιλίας οι εξελίξεις είναι ραγδαίες και οι επενδυτικές τάσεις αλλάζουν συνέχεια ο συγκεκριμένος τύπος ναύλωσης γίνεται ολοένα και πιο συνηθισμένος.

Πολλοί επενδυτές εκμεταλλεύονται την ευκαιρία και στο τέλος της ναύλωσης να αγοράσουν το πλοίο, έτσι ώστε να αποφευχθεί η φορολόγηση¹⁴. Ο χρόνος ναύλωσης ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο με την συμφωνία και των δύο συμβαλλόμενων μερών. Δεν υπάρχει περιορισμός στην χρονική διάρκεια της ναύλωσης, απλά συχνά όταν είναι μεγάλη, είναι συνδεδεμένη με μία συμφωνία διαχείρισης (management agreement). Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, μετά την λήξη αυτής της περιόδου ή ακόμα και κατά τη διάρκεια της ναύλωσης υπάρχει η επιλογή αγοράς του πλοίου. Κατά αυτόν τον τρόπο η ναύλωση γυμνού πλοίου μετατρέπεται περισσότερο σε συμφωνία χρηματοδότησης παρά σε συμφωνία ναύλωσης, στην οποία ο πλοιοκτήτης έχει πλεονάζον κεφάλαιο να επενδύσει και ο ναυλωτής αποκτά πλοίο μη έχοντας αυτό το κεφάλαιο.

Άρα εύκολα κανείς θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι αυτός ο τύπος ναύλωσης αποτελεί μια μορφή χρηματοδοτικής μίσθωσης η οποία αποτελείται από τρία βασικά πρόσωπα : τον πωλητή, το χρηματοδότη και το ναυλωτή, με τον τελευταίο να γίνεται ιδιοκτήτης μετά τη λήξη της μίσθωσης. Εν κατακλείδι, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το όφελος της ναύλωσης γυμνού πλοίου είναι αμοιβαίο.

Από τη μία πλευρά, οι πλοιοκτήτες σε αυτή τη ναύλωση μπορεί να είναι άτομα με ή χωρίς εμπειρία στη ναυτιλία, που έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν σε ένα πλοίο, χωρίς να αναλαμβάνουν την ευθύνη της οργάνωσης και διαχείρισης των καθημερινών διαδικασιών του, ενώ από την άλλη οι ναυλωτές είναι έμπειροι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες ή μεγάλοι οργανισμοί που αναλαμβάνουν τη διαχείριση πλοίων χωρίς να είναι αναγκασμένοι να επενδύσουν πολύ σημαντικά κεφάλαια για αυτό. Η ναύλωση πλοίου γυμνού δεν είναι τεχνικά μια ναύλωση μεταφοράς φορτίου με το πλοίο, αλλά μια χρηματοδότηση μέσω μιας σύμβασης εκμίσθωσης του πλοίου, αφού περνά στα χέρια του ναυλωτή η διαχείριση (management), η ναυσιπλοΐα του (navigation), η συντήρηση (maintenance) και η ασφάλιση (insurance) του πλοίου. Με άλλα λόγια, ο ναυλωτής γυμνού πλοίου μπορεί να διαχειριστεί το πλοίο με όποιο τρόπο θέλει. Δεν έχει το δικαίωμα όμως να το υποθηκεύσει ή να το πουλήσει.

1.3.3 Χρονοναύλωση

Η χρονοναύλωση είναι μορφή ναύλωσης¹⁵ κατά την οποία ο εκναυλωτής υπόσχεται στον ναυλωτή πως θα του διαθέσει όλη τη χωρητικότητα του πλοίου για ένα διάστημα. Ο ναύλος που

¹⁴ The Law of Bankers' Commercial Credits, 7th revised edn 1984.

¹⁵ Sanko SS Co Ltd v Propet Co Ltd , 1970 Lloyds Rep.235, QBD Commercial Court

πληρώνεται καλείται και πάλι μίσθωμα (hire) και καταβάλλεται ανά ημέρα απασχόλησης του πλοίου, ενώ συνήθως προκαταβάλλεται κάθε μήνα ή κάθε δεκαπέντε μέρες. Αναφορικά με την εμπορική λειτουργία του πλοίου, ο πλοιοκτήτης διατηρεί αναμφίβολα την ιδιοκτησία του πλοίου κι επιβαρύνεται με το κόστος κεφαλαίου αυτού, ενώ έχει επίσης και τον έλεγχο ως προς την πλοήγηση και τη διαχείριση του πλοίου, οφείλοντας να καλύψει και τα αντίστοιχα έξοδα που προκύπτουν. Ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος και για την επάνδρωση του πλοίου και το πλήρωμα. Ο πλοιοκτήτης έχει επίσης την υποχρέωση να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο κατά την διάρκεια της χρονοαύλωσης. Κατά τον Αγγλο-Αμερικάνικο νόμο στον πλοιοκτήτη αναγνωρίζεται και η ευθύνη αξιοπλοΐας και ικανότητας για υπηρεσία μόνο κατά την παράδοση του πλοίου στον ναυλωτή. Αλλά είναι σύνηθες στη σύμβαση να συμφωνείται μεταξύ των μερών ότι αυτή η ευθύνη ανήκει σε όλη τη διάρκεια της σύμβασης στον πλοιοκτήτη.

Πάντως, ο πλοιοκτήτης παραχωρεί μέρος των εξουσιών του στον ναυλωτή και συγκεκριμένα, ό,τι σχετίζεται με την εμπορική απασχόληση του πλοίου. Δηλαδή, ο ναυλωτής αποφασίζει και υποδεικνύει τι φορτίο θα μεταφερθεί και ποια ταξίδια θα γίνουν και τι φορτία θα μεταφερθούν, εφόσον βέβαια δεν προκαλείται ζημία στο πλοίο και την ασφάλεια του πληρώματος, αναλαμβάνοντας να πληρώσει και τα έξοδα που σχετίζονται με αυτά (μεταβλητό κόστος του πλοίου), όπως για παράδειγμα είναι τα καύσιμα. Μπορεί να είναι υπεύθυνος για την φθορά που γίνεται στο πλοίο από τη χρήση του. Αυτή η κατανομή ευθυνών μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή φέρνει τον καπετάνιο σε δύσκολη θέση που πρέπει να παίρνει οδηγίες από δυο πηγές. Η συγκεκριμένη μορφή ναύλωσης μπορεί να διαρκέσει από λίγες μέρες μέχρι κάποια χρόνια. Είναι σύνηθες τα μέρη να συμφωνούν σε επιλογές (options), όπως για παράδειγμα ο ναυλωτής ή ο πλοιοκτήτης μπορούν να ζητήσουν παράταση της χρονοαύλωσης για ορισμένο χρόνο με τους ίδιους ή αναθεωρημένους όρους ή με όρους που θα συμφωνηθούν αμοιβαία.

1.3.4 Ναύλωση κατά ταξίδι (ναύλωση απλού ταξιδιού)

Συνήθης μορφή ναύλωσης, της οποίας η διάρκεια ορίζεται στο πλαίσιο ενός συγκεκριμένου και - κατά κανόνα - εκ των προτέρων γνωστού ταξιδιού. Από την πρακτική πλευρά, η ναύλωση κατά ταξίδι σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης υπόσχεται στον ναυλωτή κι αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει με ένα συγκεκριμένο πλοίο ορισμένη ποσότητα αγαθών από ένα λιμάνι σε ένα άλλο. Το πλοίο θα βρίσκεται στο λιμάνι φόρτωσης έτοιμο για φόρτωση συγκεκριμένη ημερομηνία ή σε ορισμένη χρονική περίοδο.

Ο εκναυλωτής, ως ιδιοκτήτης του πλοίου, εξακολουθεί να επιβαρύνεται με το κόστος κεφαλαίου και την υποχρέωση για αποπληρωμή του. Στη ναύλωση αυτού του είδους ο πλοιοκτήτης κρατά την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου και είναι υπεύθυνος για όλα τα λειτουργικά έξοδα. Τα έξοδα του ναυλωτή είναι κόστη που αφορούν τα αγαθά. Φορτοεκφορτωτικά μοιράζονται μεταξύ πλοιοκτήτη - ναυλωτή σύμφωνα με το συμβόλαιο ναύλωσης. Όταν για αυτά υπεύθυνος είναι ο ναυλωτής πρέπει να είναι υπεύθυνος και για τον χρόνο που το πλοίο μένει στο λιμάνι. Συνήθως έχει ευθύνη και για ζημιές στο φορτίο κατά την φορτοεκφόρτωση. Οι πρωτοβουλίες του ναυλωτή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού παραμένουν αρκετά περιορισμένες, καθώς ο εκναυλωτής διατηρεί τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας και της πλοήγησης, της διαχείρισης του πλοίου αλλά και της απασχόλησης αυτού. Ο ναυλωτής μόνο κατά το στάδιο της διαπραγματεύσεως μπορεί να επέμβει και να ζητήσει την εφαρμογή των όρων του.

Προκύπτει, έτσι, πως σε αυτό τον τύπο ναύλωσης, ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος για τον ναυλωτή. Επειδή όλα τα λειτουργικά κόστη επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη εάν υπάρχει κάτι που έχει συμφωνηθεί να πληρώσει ο ναυλωτής πρέπει να γράφεται λεπτομερώς, όπως για παράδειγμα έξοδα

φόρτωσης, ασφάλειες ζημιάς στο πλοίο κτλ.¹⁶ Η ναύλωση μπορεί να ρυθμίζεται και τα κόστη και τους κινδύνους για απρόβλεπτα γεγονότα. Αναφορικά με την αποπληρωμή του τιμήματος, η οποία είναι και η βασική υποχρέωση του ναυλωτή σε αυτή τη μορφή ναύλωσης, αυτό συνήθως καταβάλλεται εφάπαξ και υπολογίζεται ανά τόνο φορτίου, ενώ καλείται ναύλος (freight) και καθορίζεται ανάλογα με τις συνθήκες της ναυλαγοράς. Ο ναύλος καταβάλλεται εφόσον ολοκληρωθεί η μεταφορά εκτός κι αν έχει ρητά συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό.

Με αυτό το δεδομένο, ο εκναυλωτής αναζητά κατά το δυνατό μεγαλύτερη ποσότητα φορτίου, ώστε να αυξήσει το ναύλο που τελικά θα εισπράξει (εκτός κι αν έχει συμφωνηθεί η πληρωμή να γίνει στη βάση του full and complete cargo, όπως αναφέρθηκε, οπότε τότε θα πληρωθεί ναύλος ίσος με τη συνολική χωρητικότητα του πλοίου, άσχετα από το αν αυτή όντως είναι η πραγματικά μεταφερόμενη). Εκτός εάν έχει προπληρωθεί ο ναύλος, ο πλοιοκτήτης μπορεί να ζητήσει κάποια ασφάλεια για την πληρωμή του ποσού. Εάν δεν λάβει καμία και εφόσον έχει τα αγαθά στο πλοίο του μπορεί να αρνηθεί την εκφόρτωση των αγαθών μέχρι την πληρωμή του από τον ναυλωτή.

1.3.5 Σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων

Στον αντίποδα της σύμβασης ναύλωσης με στενή έννοια ή κατά κυριολεξία, αναγνωρίζεται από τους περισσότερους θεωρητικούς και από την ίδια την αγορά, η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων. Σε αυτή πλέον κυρίαρχο ρόλο διαδραματίζει το ίδιο το φορτίο και όχι το πλοίο ή η διαδικασία της μεταφοράς. Μάλιστα, ο ιδιοκτήτης του πλοίου, ο οποίος αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει το εμπόρευμα καλείται πλέον μεταφορέας, ενώ ο κατέχων το εμπόρευμα - και, μαζί με αυτό, την επιθυμία αυτό να μεταφερθεί - λέγεται φορτωτής. Σε αντίθεση με τη σύμβαση ναύλωσης με στενή έννοια, εδώ το βασικό έγγραφο που χρησιμοποιείται για τη δέσμευση των μερών είναι η φορτωτική.

Καταληκτικά, στη σύμβαση ναύλωσης με στενή έννοια, 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 κύρια υποχρέωση του μεταφορέα επικεντρώνεται στην παραλαβή, τη μεταφορά και την παράδοση των πραγμάτων στον τόπο προορισμού τους.

1.4. Ναυλοσύμφωνο και Φορτωτική

Με γνώμονα τα διαφορετικά έγγραφα που χρησιμοποιούνται σε κάθε περίπτωση, γίνεται μια προσπάθεια να προσεγγισθεί με περισσότερες λεπτομέρειες η έννοια της ναύλωσης και των διαφορετικών εκφάνσεων αυτής που εντοπίζονται στην αγορά.¹⁷

Όπως αναφέρθηκε, στη σύμβαση ναύλωσης με τη στενή έννοια, κύριο έγγραφο είναι το ναυλοσύμφωνο, το οποίο συντάσσεται και υπογράφεται από τους δύο αντισυμβαλλόμενους, τον εκναυλωτή, ο οποίος παραχωρεί τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου που έχει στην κατοχή ή την ιδιοκτησία του, και τον ναυλωτή, ο οποίος θέλει να μεταφέρει από ένα λιμένα σε έναν άλλο το φορτίο του. Σε αυτή τη σχέση (γραπτή συμφωνία), βασικός κανόνας της αγοράς είναι το «ένα πλοίο, ένα φορτίο»¹⁸, γεγονός που αποδεικνύει κατά κανόνα πως οι συμβαλλόμενοι είναι επαρκώς ισχυροί στη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για να προστατεύσουν τα συμφέροντα τους.

¹⁶ The Briton, 1975 Lloyd's Rep 319.

¹⁷ Stena Nautica, 1982 Lloyd's Rep 336

¹⁸ Κοροτζής, Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, 1996, 25.

Το περιεχόμενο του ναυλοσυμφώνου συμπεριλαμβάνει την περιγραφή του φορτίου¹⁹, την ημερομηνία φόρτωσης και την ημερομηνία ακύρωσης της ναύλωσης, το λιμάνι φόρτωσης και το λιμάνι εκφόρτωσης, το ύψος του ναύλου, την πληρωμή του ναύλου, τις σταλίες και τις επισταλίες, τα σχετικά με τη μεσιτεία κι άλλα σχετικά θέματα που προκύπτουν από κι αφορούν στη διαδικασία μεταφοράς των αγαθών κι αντίστοιχα της απασχόλησης του πλοίου.

Αναφορικά με τους όρους που εμπεριέχονται στο ναυλοσύμφωνο, αυτοί είναι όλοι ελεύθερα διαπραγματεύσιμοι, ενώ τα μέρη μπορούν, ακόμα και στις τυποποιημένες φόρμες ναυλοσυμφώνων που κυκλοφορούν, να αλλάξουν, να διαγράψουν ή να προσθέσουν όρους, κατά πώς το επιθυμούν και συμφωνούν μεταξύ τους²⁰. Κατ' επέκταση, δεν υπάρχει ένα συγκεκριμένο νομικό κείμενο που να διέπει και να οριοθετεί τις σχέσεις που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο στο πλαίσιο της σύμβασης ναύλωσης κατά κυριολεξία ή με τη στενή έννοια (και στους τρεις τύπους αυτής), ενώ αντίστοιχα δεν περιγράφονται κάπου σαφώς και αποκλειστικά οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των μερών.

1.4.1 Η Θαλάσσια Φορτωτική και οι επιμέρους λειτουργίες της

Κατά το Ελληνικό δίκαιο η (θαλάσσια) φορτωτική είναι ένα από τα πιο σημαντικά έγγραφα στη ναυτιλιακή βιομηχανία και σύμφωνα με τον Νικ. Κ. Ρόκα είναι: «αξιόγραφο, ορισμένου κατά το νόμο περιεχομένου, το οποίο εκδίδει ο εκναυλωτής ή ο πλοίαρχος (ως αντιπρόσωπος του εκναυλωτή) και στο οποίο ενσωματώνεται απαίτηση για την παράδοση ορισμένων εμπορευμάτων που φορτώθηκαν για θαλάσσια μεταφορά (αρ. 125, 168 ΚΙΝΔ). Στην θαλάσσια φορτωτική πρέπει να υπάρχει επίσης βεβαίωση για την φόρτωση των εμπορευμάτων. Η φορτωτική εκδίδεται είτε ονομαστική είτε εις διαταγή εφόσον υπάρχει η ρήτρα «εις διαταγή». Η φορτωτική είναι ενοχικό και συγχρόνως εμπράγματο αξιόγραφο. Η μεταβίβαση της φορτωτικής είτε ονομαστικής είτε εις διαταγή, δεν επιφέρει μεταβίβαση της ενσωματωμένης μόνο απαίτησης αλλά και της νομής των μεταφερόμενων πραγμάτων (α. 172 ΚΙΝΔ , ΑΚ 978). Γενικά με την ονομασία εκναυλωτής φέρεται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει κάποιο μέσον μεταφοράς, (όχημα, τρένο, πλοίο, αεροπλάνο κ.λπ.), στον ναυλωτή ή φορτωτή ή επιβάτη, έναντι ορισμένης αμοιβής, που καλείται κόμιστρο, ναύλος ή εισιτήριο, εφόσον δε, υπάρχει και συμφωνία για μετάθεση κυριότητας (ΑΚ 1034) και της κυριότητας. Η φορτωτική είναι αναιτιώδης αξιόγραφο». Από την ανωτέρω ανάλυση του Καθηγητή Νικ. Κ. Ρόκα βλέπουμε αμέσως κάποια βασικά χαρακτηριστικά τα οποία θα αναλυθούν στην συνέχεια εκτενώς, όπως το ότι τα είδη της είναι δύο, ή το ότι ενσωματώνονται στο έγγραφο τόσο ενοχικά δικαιώματα (από τα οποία πηγάζουν υποχρεώσεις) όσο και δικαιώματα κυριότητας²¹ (τα οποία μεταβιβάζονται άμεσα με το έγγραφο). Επίσης διακρίνεται σε φορτωτική φόρτωσης και φορτωτική παραλαβής. Παρατηρούμε ένα συνδυασμό νομοθετημάτων που πρέπει να μελετώνται κατά το ΕλλΔικ, ώστε να εξάγονται ασφαλή συμπεράσματα. Με το Ν. 2107/1992 κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών της 25-8-1924 «για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές», όπως τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα της 23- 2-1968 και 23-12-1979 (Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ) και συνεπώς οι κανόνες της ως άνω Διεθνούς Σύμβασης αποτελούν, σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του ισχύοντος Συντάγματος 1975/ 1986/ 2001, αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού Ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου. Οι κανόνες αυτοί τέθηκαν σε ισχύ και εφαρμόζονται στην Ελλάδα από τις 26-6-1993: α) για όλες τις θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με φορτωτική και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης ανήκουν σε διαφορετικά κράτη και β) στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμανιών είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι (άρθρα 1 περ. β', 2 παρ. 1 και 3 παρ. 1, 5 παρ. 2 και 10 παρ. 2 και 3 του ν. 2107/1992. 4 Ένα αξιόγραφο είναι

²⁰ Carver 1982, σελ.365-368

²¹ Scrutton,1984 σελ.112

αναπιώδες όταν η απαίτηση που περιέχει είναι αναπιώδης ή αφηρημένη, δηλαδή τελείως ανεξάρτητη από την αιτία της, δηλαδή τη βασική σχέση από την οποία προήλθε η απαίτηση (π.χ. την πώληση ή το δάνειο).

Η φορτωτική αποτελεί τίτλο δια του οποίου νομιμοποιείται²² στην παραλαβή των πραγμάτων που αφορά αυτή και στην έγερση αγωγής αποζημιώσεως για βλάβη ή απώλεια του φορτίου, ο κάτοχος αυτής, εφόσον είναι νόμιμος διάδοχος των αρχικών δικαιούχων της φορτωτικής, είτε δια οπισθογραφήσεως, είτε δια εκχωρήσεως, εφόσον εγχειρισθεί στον εκδοχέα το έγγραφο της φορτωτικής. Νομιμοποιείται επομένως για την παραλαβή των πραγμάτων και την έγερση της σχετικής αγωγής αποζημιώσεως στην περίπτωση βλάβης ή απώλειας αυτών, ο αναφερόμενος στη φορτωτική ως δικαιούχος (ονομαστική φορτωτική) ή όταν πρόκειται για φορτωτική εις διαταγή, ο νόμιμος εξ οπισθογραφήσεως κομιστής αυτής. Ακολουθώντας κατά τη ρητή διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 του ως άνω κυρωτικού νόμου (Ν 2107/1992), τα θέματα των εκ και επί της φορτωτικής δικαιωμάτων και της μεταβίβασεως τούτων εξακολουθούν να διέπονται από τα άρθρα 168-173 του ΚΙΝΔ, καθόσον οι Κανόνες του ως άνω κυρωτικού νόμου 2107/1992 (ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 23-06-1993) δεν περιέχουν σχετικές διατάξεις. Από τις συνδυασμένες διατάξεις των ως άνω άρθρων 168, 169, 170, 171, 172 και 173 του ΚΙΝΔ και 78 παρ. 2 του ΝΔ της 17-7-1923 «περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιρειών», σαφώς προκύπτει ότι η φορτωτική που εκδίδεται από τον Πλοίαρχο μετά την φόρτωση αποτελεί πλήρη απόδειξη μεταξύ όλων όσων ενδιαφέρονται για το φορτίο και επιπλέον μεταξύ αυτών και των ασφαλιστών, για την ποσότητα, την κατάσταση και το είδος του φορτίου²³. Συνήθως η φορτωτική εκδίδεται εις διαταγήν του φορτωτή ή του παραλήπτη ο οποίος αναφέρεται στη φορτωτική με το όνομα του. Η φορτωτική, όμως δεν γεννάται εις διαταγήν. Είναι εις διαταγήν μόνο όταν περιλαμβάνεται σ' αυτήν, δίπλα στο όνομα του δικαιούχου, η ρήτρα «εις διαταγήν» για αυτό το λόγο είναι αξιόγραφο «δυνητικό εις διαταγήν». Συνεπώς αν δεν φέρει τη ρήτρα «εις διαταγήν» είναι ονομαστική. Αν υπάρχουν σχετικές αμφιβολίες η φορτωτική είναι ονομαστική, δεδομένου ότι οι αρχές που ισχύουν επί της φορτωτικής εις διαταγήν απαιτούν ασφάλεια δικαίου. Τέλος οι διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 1 και 4 παρ. 1 των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ θεσπίζουν τη νόθο αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα με την έννοια ότι σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου κατά τη θαλάσσια μεταφορά ο τελευταίος έχει το βάρος της απόδειξης ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα. Η ευθύνη αυτή υφίσταται κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 135 του ΚΙΝΔ έναντι οποιουδήποτε προσώπου που έχει ενδιαφέρον επί του φορτίου, υπό την έννοια ότι είναι φορέας δικαιώματος που απορρέει από τη Σύμβαση και μπορεί να θεωρηθεί ότι ζημιώνεται άμεσα από την απώλεια ή βλάβη τούτου. Τέτοια δε πρόσωπα μπορεί να είναι ο φορτωτής, ο παραλήπτης που είναι και νόμιμος κομιστής της φορτωτικής, ο ασφαλιστής του φορτίου που κατάβαλε τη ζημία του ασφαλιζομένου του και υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα αυτού από το νόμο ή με εκχώρηση της σχετικής απαίτησης καθώς και ο επί του φορτίου ενεχυρούχος δανειστής ή εκδοχέας των δικαιωμάτων του παραλήπτη. Η φορτωτική διακρίνεται από το ναυλοσύμφωνο, το οποίο περιέχει μία (συναινετική) αμφοτεροβαρή σύμβαση. Οι όροι του ναυλοσύμφωνου διαφέρουν από τους όρους της φορτωτικής και δεν ενσωματώνονται αυτομάτως ούτε θεωρούνται *ex lege* ενσωματωμένοι σε αυτήν.²⁴ Το περιεχόμενο του δικαιώματος του κομιστή της θαλάσσιας φορτωτικής καθορίζεται μόνο κατ' αρχάς σύμφωνα με το κείμενο του τίτλου (της φορτωτικής), οι δε συμφωνίες των μερών ισχύουν έναντι του κομιστή μόνον όταν αναφέρονται στη σχέση με τον παραλήπτη και εμπεριέχονται σε αυτό (στον τίτλο, ήτοι την φορτωτική) ή γίνεται επί το τίτλου παραπομπή σ' αυτές. Η μεταβίβαση του τίτλου επάγεται την μεταβίβαση όλων των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων εκ του ναυλοσύμφωνου. Ο εκναυλωτής δεν

²² Bramwell in Sewell v Burdick, 1884 Payne I vamy's Carriage of Goods by Sea 20th edn, 1985

²³ Βλ. σχετ. Α. Κιάντου Παμπούκη Ναυτ. Δίκ. Εκδ. Γ σελ. 305-309 83 Βλ. σχετ. Α. Κιάντου Παμπούκη Ναυτ. Δίκ. Εκδ. Γ σελ. 305-309 84 Βλ. Ο.π. Δ. Καμβύση, Ιδιωτ. Ναυτ. Δικ. εκδ. 1982 στο άρθρο 171 σελ. 476

²⁴ Βλ. Εφ. Αθ. 5536/1972 ΕΝΔ 1975,392 86 Βλ. Ο.π. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη "Η θαλάσσια φορτωτική ως αξιόγραφο Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου Β/2000,283

δύναται πλέον να στηριχθεί στους όρους του ναυλοσύμφωνου, εφ' όσον αυτοί δεν είναι ενσωματωμένοι στην φορτωτική. Η έκδοση της φορτωτικής δημιουργεί αξιογραφικά δικαιώματα²⁵ και υποχρεώσεις αυτοτελή και ανεξάρτητα εκείνων της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς/ναυλώσεως και τούτο συμβαίνει ακόμη και αν η τελευταία δεν έχει καταρτισθεί εγκύρως, εφ' όσον το έγγραφο της φορτωτικής είναι συστατικό και η ενοχή σε αυτή αυτοτελής και αναιτιώδης. Ως προς τις σχέσεις μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή επικρατούν οι συμφωνίες οι περιεχόμενες στη σύμβαση ναυλώσεως και είναι αποδεικνυόμενες από το ναυλοσύμφωνο. Κατά το Ελληνικό δίκαιο η φορτωτική είναι το αξιόγραφο στο οποίο ο εκδότης του βεβαιώνει την παραλαβή ή και την φόρτωση ορισμένων εμπορευμάτων και υπόσχεται την μεταφορά και παράδοση του σε ορισμένο τόπο κατονομαζόμενο λήπτη ή στον νόμιμο κομιστή του εγγράφου. Η φορτωτική είναι αιτιώδης αξιόγραφο. Αιτία είναι η σύμβαση μεταφοράς και από την ύπαρξη και το κύρος της εξαρτάται και το κύρος της φορτωτικής. Είναι ενοχικό αξιόγραφο, επειδή περιέχει υπόσχεση μεταφοράς που έχει εμπράγματη ενέργεια. Είναι δυνητικό εις διαταγήν, δηλαδή εκδίδεται ως ονομαστικό αξιόγραφο και μπορεί να εκδοθεί «εις διαταγήν» με την προσθήκη σχετικής ρήτηρας. Είναι δηλωτικό αξιόγραφο²⁶, επειδή το δικαίωμα που ενσωματώνεται σε αυτό προϋπάρχει της σύνταξης του αξιόγραφου (το δικαίωμα δημιουργείται με την κατάρτιση της σύμβασης μεταφοράς)²⁷. «*Η φορτωτική είναι έγγραφο που συνδέεται με την εν γένει μεταφορά πραγμάτων (άρθρο 76 περ. ε του Ν.Δ. του 1923 «περί ειδικών διατάξεων επί ανώνυμων εταιρειών»)*, έχει όμως ιδιαίτερη σημασία για την θαλάσσια μεταφορά, στην οποία και καλείται «*θαλάσσια φορτωτική*». Η θαλάσσια φορτωτική, όπως και η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων – η διεθνής και η εθνική, διέπονται σήμερα από τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1979 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ.

1.4.1.2 Τα στοιχεία της φορτωτικής κατά το Ελληνικό Δίκαιο

(α) η εγκυρότητά της όταν έχει εκδοθεί σε έγγραφο με αξιογραφική ρήτρα, χρονολογία και ιδιόχειρη την υπογραφή του εκδότη, (β) Ο εκδότης του αξιόγραφου είναι μεταφορέας (Α.Κ. 978) χωρίς να είναι απαραίτητο να είναι έμπορος. Εκδότες μπορούν να είναι και ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας ως αντιπρόσωποι του μεταφορέα, (γ) Να υπάρχει το όνομα του δικαιούχου, (δ) Να υπάρχει υπόσχεση εκπλήρωσης σύμβασης μεταφοράς με όλο το αναγκαίο από το νόμο περιεχόμενο της και (ε) Να βεβαιώνεται η παραλαβή των πραγμάτων.²⁸

1.4.1.3 Τα είδη φορτωτικής ανάλογα με το μεταφορικό μέσο και το πρόσωπο του εκδότη

Η φορτωτική διακρίνεται σε: θαλάσσια, χερσαία και αεροπορική. Οι διακρίσεις από το πρόσωπο του εκδότη α) όταν εκδίδεται από το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το μεταφορικό μέσο (εφοπλιστή, χερσαίο μεταφορέα κ.λ.π.) β) «*Πλοίαρχου*», όταν εκδίδεται από πρόσωπο που κυβερνά το μεταφορικό μέσο (πλοίαρχο, κυβερνήτη αεροπλάνου κ.λ.π.). Η φορτωτική αυτή λέγεται και φορτωτική φορτώσεως γιατί το πρόσωπο που την εκδίδει βεβαιώνει την παραλαβή και την φόρτωση

²⁵ Carriage of Goods by Sea Act 1971, Sch, Art III, r 3

²⁶ Shepherd v Harrison 1871 LR 5 HL 116

²⁷ Βλ. Μάρκου ε.α. σελ. 254, 311, 315, 336 88 Βλ. ΝΟΜΟΣ απόφαση 944/2017 ΕΦΠΕΙΡ 89 Ως αιτιώδης αξιόγραφο θεωρούν την φορτωτική οι Δελούκας, Κιάντου - Παμππούκη (Ναυτικό δίκαιο σελ. 239) και Γεωργακόπουλος) ενώ ως αναιτιώδης την θεωρεί ο Ν. Ρόκας.

²⁸ Βλ. Παμππούκη- Κιάντου, Αλίκη, «Η θαλάσσια φορτωτική ως αξιόγραφο», Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου, αρ.2 (2005), σελ. 283-299 (<http://ejournals.lib.auth.gr/1106-5729/article/view/3802>)

των εμπορευμάτων στο πλοίο και γ) «Πράκτορα», όταν εκδίδεται από αυτόν που ενεργεί ως αντιπρόσωπος του μεταφορέα.

1.4.1.4 Διάκριση ανάλογα με το πρόσωπο που κατονομάζεται ως λήπτης

Διακρίνεται σε α) σε φορτωτική «Ναυλωτή», όταν ως λήπτης κατονομάζεται ο αντισυμβαλλόμενος στην σύμβαση μεταφοράς, β) σε φορτωτική «Φορτωτή», όταν λήπτης ορίζεται το πρόσωπο που παραδίδει τα πράγματα στον μεταφορέα και το πρόσωπο αυτό είναι διαφορετικό από τον ναυλωτή και γ) σε φορτωτική «Παραλήπτη», όταν ως λήπτης κατονομάζεται το πρόσωπο που θα παραλάβει τα πράγματα στο τόπο προορισμού. Μεταβίβαση της φορτωτικής Όταν έχει εκδοθεί ως ονομαστικό αξιόγραφο μεταβιβάζεται με εκχώρηση ενώ όταν έχει εκδοθεί εις διαταγήν μεταβιβάζεται και με οπισθογράφηση. Ο νόμιμος κομιστής έχει δικαίωμα να απαιτήσει την παράδοση των πραγμάτων σύμφωνα με το περιεχόμενο της φορτωτικής από τον εκδότη. Η οπισθογράφηση έχει νομιμοποιητικά, μεταβιβαστικά και εγγυητικά αποτελέσματα (άρθρο 80§2 ΝΔ17-7/13-8-1923). Συνεπώς οι οπισθογράφοι ευθύνονται αναγωγικά για την παράδοση των εμπορευμάτων²⁹. Η αναγωγή μπορεί να γίνει με σύνταξη διαμαρτυρικού στην κατοικία του μεταφορέα (την ημέρα της παράδοσης των εμπορευμάτων ή μέσα στις δύο επόμενες ημέρες). Γίνεται δεκτό ότι ο κομιστής δε θα αναζητήσει αυτούσια τα εμπορεύματα από τους αναγωγικά υπεύθυνους αλλά χρηματική αποκατάσταση της ζημιάς που έχει υποστεί.

1.4.1.5 Ενστάσεις στη φορτωτική

Ο οφειλέτης από φορτωτική μπορεί να προβάλει τις απαιτήσεις που έχει ο οφειλέτης της συναλλαγματικής (ΚΙΝΔ 170§3). Όταν η φορτωτική παραπέμπει (με αναφορά στο κείμενο της) στην σύμβαση μεταφοράς, οι ενστάσεις που απορρέουν από την τελευταία μπορούν να προβληθούν ως εμπράγματα ενστάσεις. Οι ενστάσεις που πηγάζουν από όρους ή αιρέσεις που έχουν αναγραφεί στην φορτωτική και δεν επηρεάζουν το κύρος της είναι και αυτές εμπράγματα ενστάσεις. Δεν μπορεί να αντιπαχθεί στο δικαιούχο της φορτωτικής η ένσταση ότι δεν είναι κύριος του φορτίου. Εμπράγματη ενέργεια Σύμφωνα με Α.Κ. 978, αν για κάποια εμπορεύματα έχει εκδοθεί φορτωτική η μετάθεση της νομής τους, γίνεται με τη μεταβίβαση της φορτωτικής. Επομένως γίνεται δεκτό ότι στο αξιόγραφο ενσωματώνεται και η νομή των εμπορευμάτων, συνεπώς η μεταβίβαση της φορτωτικής έχει ως αποτέλεσμα και τη μετάθεση της νομής των εμπορευμάτων. Η ενσωμάτωση της νομής στη φορτωτική διευκολύνει τη μεταβίβαση των μεταφερομένων πραγμάτων γιατί μπορεί να γίνει χωρίς να απαιτείται η παράδοση τους.

Για τη μεταβίβαση κινητών πραγμάτων σύμφωνα με ΑΚ 1034 απαιτείται α) κυριότητα του μεταβιβάζοντος, β) συμφωνία για τη μετάθεση της κυριότητας και γ) παράδοση της νομής των πραγμάτων, αν επομένως πληρούνται οι πρώτες δύο προϋποθέσεις με τη μεταβίβαση της φορτωτικής (με εκχώρηση ή οπισθογράφηση) εκτός από τη μεταβίβαση του δικαιώματος για την παραλαβή των πραγμάτων, μετατίθεται και η νομή των εμπορευμάτων, άρα με τη μεταβίβαση της φορτωτικής ολοκληρώνεται και η μεταβίβαση της κυριότητας των πραγμάτων. Η θαλάσσια φορτωτική είναι αξιόγραφο με ορισμένο περιεχόμενο που εκδίδεται από τον εκναυλωτή ή τον πλοίαρχο ή τον ναυτικό πράκτορα, που ενεργούν με την ιδιότητα του αντιπροσώπου του εκναυλωτή και ενσωματώνει απαίτηση για την παράδοση ορισμένων εμπορευμάτων που φορτώθηκαν για θαλάσσια μεταφορά (άρθρα 125,168 επ. ΚΙΝΔ). Η φορτωτική παριστάνει τα ίδια τα εμπορεύματα και λόγω της φύσης της μπορεί να μεταβιβασθεί η νομή των εμπορευμάτων αυτών με τη μεταβίβαση της φορτωτικής.

²⁹ Ibid Sch, Art V.

Ενσωματώνει το ενοχικό δικαίωμα του κομιστή να παραλάβει το φορτίο και να αξιώσει αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης ή απώλειάς του. Μπορεί να εκδοθεί είτε ονομαστική είτε σε διαταγή εφόσον περιέχει τη ρήτρα «εις διαταγή» ή άλλη ισοδύναμη (άρθρα 76 ΝΔ 1923,169 ΚΙΝΔ). Διακρίνεται σε φορτωτική φόρτωσης και φορτωτική παραλαβής. Με τη φορτωτική αποδεικνύεται και η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Η θαλάσσια φορτωτική ρυθμίζεται στις διατάξεις των άρθρων 168-173 του ΚΙΝΔ, σχετικές με την αποδεικτική και την αξιολογική λειτουργία της, οι οποίες δεν θίγονται από την εφαρμογή του Ν 2107/1992, με τον οποίο υιοθετήθηκαν οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων³⁰. Αλλά και σε άλλες διατάξεις του ΚΙΝΔ ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τη φορτωτική (άρθρα 108 παρ. 2,125,137,146). Στο σκεπτικό της απόφασης 1029/2010 ΑΠ αναφέρονται μεταξύ άλλων τα εξής «Από τις διατάξεις των άρθρων 1, 3, 5, 6 και 10 της Διεθνούς Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων νομικών Κανόνων σχετικώς με τις φορτωτικές, που κυρώθηκε με το Ν. 2107/1992, σε συνδυασμό με εκείνες των άρθρων 125 και 168-173 του ΚΙΝΔ συνάγεται ότι οι κανόνες Χάγης - Βίσμπυ έχουν αναγκαστικό χαρακτήρα και εφαρμόζονται αποκλειστικώς σε ναυλώσεις, οι οποίες συνιστούν συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και καλύπτονται από φορτωτική ή παρόμοιο τίτλο.

Η έκδοση φορτωτικής όχι μόνον δημιουργεί δικαιώματα, αλλά αποτελεί αποκλειστικό αποδεικτικό μέσο για το «αξιολογικό» περιεχόμενό του. Επί συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων αποδεικνύει τη σύμβαση μεταφοράς, ενώ το «ενσωματωμένο» δικαίωμα εξαρτάται από την τύχη του εγγράφου της φορτωτικής, η κατοχή της οποίας είναι απαραίτητη για την ενάσκησή του. Ο οικονομικός δεσμός της συμβάσεως πωλήσεως με τη σύμβαση μεταφοράς γίνεται ιδιαίτερος στενός και η σύμβαση ναυλώσεως μεταφοράς καθίσταται βοηθητική της πωλήσεως, την οποία συνήθως ακολουθεί η τραπεζική σύμβαση προς είσπραξη του τιμήματος ή το άνοιγμα πιστώσεως μέσω ενεχυράσεως της φορτωτικής. Το περιεχόμενο της φορτωτικής δεν αφορά μόνον τις σχέσεις του εκναυλωτή - εκδότη αυτής και μεταφορέα προς τον ναυλωτή, αλλά αφορά και τις σχέσεις του πρώτου με τον κομιστή του τίτλου, ο οποίος είναι ο παραλήπτης του φορτίου και ως εκ τούτου υπηρετεί την ασφάλεια των συναλλαγών. Ο καθορισμός του εκναυλωτή, του ναυλωτή, του παραλήπτη, του πλοίου και του πλοίαρχου γίνονται δια της αναγραφής του ονόματος ή της επωνυμίας αυτών στη φορτωτική, η οποία μετά την παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη επιστρέφεται στον εκδότη. Κατά το άρθρο 32 παρ. 1 του ν. 559/1977 «περί κυρώσεως της εν Γενεύη την 19 Μαΐου 1956 υπογραφείσης διεθνούς συμβάσεως επί του συμβολαίου περί των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων οδικώς (G.M.R) και του Πρωτοκόλλου υπογραφής», ο χρόνος παραγραφής των αξιώσεων για την έγερση αγωγών συνεπεία μεταφοράς, δυνάμει της συμβάσεως αυτής, είναι ένα έτος και επί ηθελημένης κακής διαχειρίσεως τρία έτη, εφαρμοστέα δε είναι η εν λόγω σύμβαση, κατά το άρθρο 2 παρ. 1 αυτής και όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται για μέρος του ταξιδιού δια θαλάσσης, εφόσον δεν εκφορτώνονται από το μεταφέρον αυτά όχημα.

Υπάρχει τέλος και ο τύπος φορτωτικής με την ονομασία «congenbill», με την ένδειξη «να χρησιμοποιούνται με τα ναυλοσύμφωνα» (to be used with charterparties), προκύπτει ότι οι εν λόγω φορτωτικές είναι οι γνωστές στις ναυτιλιακές συναλλαγές φορτωτικές τύπου «congenbill» που αποκαλούνται και «φορτωτικές ναυλοσύμφωνου» (charterparty bills), όχι γιατί εκδίδονται σε σχέση με κάποιο ναυλοσύμφωνο, αλλά γιατί περιέχουν οι ίδιες λίγους όρους και ενσωματώνουν, κατά τα λοιπά, όλους τους όρους του ναυλοσύμφωνου, το οποίο και προσδιορίζουν, επισημαίνοντας με την παραπάνω ένδειξη ότι ο κομιστής αυτών έχει στη διάθεση του το ναυλοσύμφωνο και μπορεί να λάβει γνώση του περιεχομένου του.

Για το λόγο αυτό έχει γίνει δεκτό από τα Αγγλικά Δικαστήρια και είναι γνωστό στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική ότι η χρησιμοποίηση φορτωτικών αυτού του τύπου δημιουργεί τεκμήριο ότι ο κομιστής αυτών είχε «πρόσβαση» στο ναυλοσύμφωνο και μπορούσε να λάβει γνώση των όρων του

³⁰ Carriage of Goods by Sea Act 1971, s 3.

όταν καταρτίζεται σύμβαση μεταφοράς με τη φορτωτική (σχετική υπόθεση: O.K. Petroleum AB v. Vitol Energy). Επειδή, από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 130, 149, 152 και 153 του ΚΙΝΔ συνάγονται τα ακόλουθα: Μετά την εκφόρτωση ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη. Αυτό ισχύει γιατί η σύμβαση της ναυλώσεως, όπως και η σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων κατά κανόνα αποτελούν σύμβαση υπέρ τρίτου και όποιος έχει ίδια και αυτοτελή αξίωση να του αποδοθούν τα πράγματα, είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι. Εάν εκδόθηκε ονομαστική³¹ φορτωτική νομιμοποιείται ο σε αυτή αναγραφόμενος, αλλά και ο καθολικός ή ο ειδικός διάδοχος (π.χ. ο εκδοχέας). Η υποχρέωση προς παράδοση υφίσταται εφ' όσον ο υπόχρεος έχει καταβάλει τον ναύλο και τα τυχόν πρόσθετα ανταλλάγματα, έξοδα κλπ. Εάν ο παραλήπτης δεν είναι ο αρχικός οφειλέτης του ναύλου, αλλά καθίσταται οφειλέτης του ναύλου από την παραλαβή και μετά, σύμφωνα με το άρθρο 153 ΚΙΝΔ, οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος από τον εκναυλωτή δεν υφίστανται, εφ' όσον η οφειλή του παραλήπτη δεν είναι ληξιπρόθεσμη³².

Αντί του δικαιώματος της επίσχεσης³³ ή της ένστασης της μη εκπλήρωσης της συμβάσης, τα οποία παρέχει το κοινό δίκαιο στον οφειλέτη παροχής και που πηγάζουν από αμφοτεροβαρή σύμβαση, παρέχεται στον εκναυλωτή ή στον θαλάσσιο μεταφορέα το δικαίωμα της μεσεγγύησης, ως μέτρο εξαναγκασμού του ναυλωτού να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, το ναύλο και τις λοιπές παροχές. Η υποχρέωση του παραλήπτη προϋποθέτει παραλαβή του φορτίου. Εάν ο παραλήπτης δεν έχει παραλάβει το φορτίο δεν έχει υποχρέωση καταβολής του ναύλου³⁴.

1.4.1.6 Η μεταβίβαση της κυριότητας κατά το Ελληνικό Δίκαιο

Η φορτωτική, όπως το αποθετήριο και το ενεχυρόγραφο, είναι ενοχικό και συγχρόνως εμπράγματο αξιόγραφο. Η μεταβίβασή της δεν επιφέρει μόνο τη μεταβίβαση της ενσωματωμένης απαίτησης αλλά και τη μεταβίβαση της νομής και της κυριότητας των μεταφερόμενων πραγμάτων (άρθρα 172 ΚΙΝΔ , 978, 1034 ΑΚ). Κατ' άλλους, μεταβιβάζεται μόνο η νομή των πραγμάτων³⁵.

1.4.1.7 Τα είδη των φορτωτικών

- *Η Φορτωτική παραλαβής προς φόρτωση (received for shipment bill of lading):* Ο τύπος αυτός δεν είναι αξιόγραφο, αλλά μια απλή απόδειξη του ναυτικού πράκτορα ότι παρέλαβε ορισμένο είδος και ποσότητα φορτίου προς φόρτωση.
- *Φορτωτική φόρτωσης³⁶ (shipped bill of lading):* Είναι η πραγματική φορτωτική που εκδίδεται μετά τη φόρτωση.
- *Καθαρά φορτωτική (clean bill of lading):* Όταν δεν περιέχει καμία παρατήρηση του Πλοιάρχου σχετικά με ελάττωμα φορτίου.
- *Μη καθαρά φορτωτική (unclean bill of lading):* Το αντίθετο της προηγούμενης.
- *Φορτωτική μεταβιβάσιμη (order bill of lading):* Είναι αυτή που εκδίδεται στο όνομα του παραλήπτη ή σε διαταγή του.
- *Φορτωτική μη μεταβιβάσιμη (straight bill of lading):* Όταν δεν είναι δυνατή η μεταβίβασή της.
- *Ονομαστική φορτωτική³⁷ (nominative):* Αυτή που μεταβιβάζεται με εκχώρηση.

³¹ Rodocanachi v. Milburn 1886 18 Q.B.D 67.

³² The Blue Wave 1982 Lloyd's Rep.151

³³ Leluc v Ward 1888 20 Q.B.D

³⁴ The Elli 1985 Lloyds Rep.107 σελ.111,2

³⁵ βλ. Ιωάννη Κοροτζή, Ναυτικό Δίκαιο, Αφοι Π, Σάκκουλα, τομ. 2ος, σελ. 177, 178, 275-278, 289.

³⁶ De Clermont v. General Steam Navigatiom Co., 1981 7 T.L.R.187

- *Φορτωτική εις διαταγή (to order b.o.l., ή assigns b.o.l.):* Αυτή που εκδίδεται «σε διαταγή» του παραλήπτη και μεταβιβάζεται με οπισθογράφιση.
- *Φορτωτική μετά ναυλοσυμφώνου, (congenbill):* Όταν αποτελεί τμήμα ναυλοσυμφώνου ή συνυπάρχει ναυλοσύμφωνο και
- *Φορτωτική άνευ ναυλοσυμφώνου³⁸(conbill):* Όταν υφίσταται μόνο φορτωτική και δεν έχει υπογραφεί ναυλοσύμφωνο, όπως συμβαίνει σε μεταφορές με πλοία γραμμής (liners).

1.5. Έναρξη και λήξη Ναύλωσης

Αναφορικά με την έναρξη και τη λήξη της ναύλωσης, αυτές τοποθετούνται σε συγκεκριμένα χρονικά σημεία στις περιπτώσεις όπου κύριο αντικείμενο της σύμβασης είναι το φορτίο, δηλαδή στη σύμβαση κατά ταξίδι και στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων. Συγκεκριμένα, πριν από την σύναψη της σύμβασης ναύλωσης κατά κανόνα προηγείται η σύμβαση αγοραπωλησίας αγαθών ανάμεσα στον αποστολέα και τον παραλήπτη. Η σύμβαση αυτή απασχολεί ελάχιστα έως καθόλου τον μεταφορέα. Λειτουργεί, όμως, ως κίνητρο για τους συμβαλλόμενους να αναζητήσουν τρόπο μεταφοράς του φορτίου κι έτσι να οδηγηθούν σε σύναψη σύμβασης ναύλωσης³⁹.

Αναφορικά με τη ναύλωση ως πρακτική διαδικασία, αυτή ξεκινά όταν ο μεταφορέας αποκτήσει στη διάθεση του το φορτίο, προκειμένου να εκτελέσει τη μεταφορά. Αυτός συνήθως γίνεται με τη φόρτωση του τελευταίου κομματιού του φορτίου επί του πλοίου, χρονικό σημείο κατά το οποίο υπογράφεται από τον μεταφορέα (ή τον νόμιμο εκπρόσωπο του) και η φορτωτική, ως απόδειξη παραλαβής των αγαθών⁴⁰.

Η ολοκλήρωση της ναύλωσης και κατ' επέκταση η λήξη της σύμβασης στις περιπτώσεις της σύμβασης μεταφοράς αγαθών και της σύμβασης ναύλωσης ανά ταξίδι⁴¹, τοποθετείται χρονικά στο σημείο όπου ο μεταφορέας - εκναυλωτής θα εκφορτώσει το σύνολο των αγαθών από το πλοίο στον λιμένα προορισμού και θα τα παραδώσει με ασφάλεια στον νόμιμο παραλήπτη τους, ο οποίος θα προσκομίσει τη φορτωτική⁴².

Τυχόν ανώμαλη εξέλιξη σε αυτή τη διαδικασία μπορεί να προκύψει στο ενδεχόμενο που με την άφιξη του πλοίου στον λιμένα προορισμού δε θα εμφανιστεί κανείς για να παραλάβει τα αγαθά. Σε αυτή την περίπτωση, ο μεταφορέας οφείλει να αποθηκεύσει σε χώρο του λιμένα (κατάλληλο προς αυτό το σκοπό) τα αγαθά και να ενημερώσει όλους τους ενδιαφερόμενους, προκειμένου στη συνέχεια να αναζητηθεί ο κύριος του φορτίου (διαδικασία στην οποία, ωστόσο, δεν εμπλέκεται ο μεταφορέας, αφού η δική του ευθύνη ολοκληρώνεται με την ασφαλή αποθήκευση του εμπορεύματος)⁴³. Αντίστοιχα, ανώμαλη εξέλιξη της σύμβασης θεωρείται και η περίπτωση κατά την οποία εμφανίζονται περισσότεροι του ενός παραλήπτες με το απαραίτητο έγγραφο της φορτωτικής⁴⁴ για την παραλαβή του φορτίου. Και πάλι, η ναύλωση για τον μεταφορέα ολοκληρώνεται όταν εκείνος εκφορτώσει και αποθηκεύσει τα αγαθά σε ασφαλή χώρο, δίχως να χρειάζεται ο ίδιος να ασχοληθεί με το ποιος είναι ο νόμιμος δικαιούχος τους τελικά⁴⁵.

Έτσι, η ναύλωση θεωρείται πως ξεκινά όταν το πλοίο φτάσει στο λιμένα όπου ορίζεται πως θα το παραλάβει ο ναυλωτής, προκειμένου να το εκμεταλλευτεί ο ίδιος. Ο λιμένας αυτός μπορεί να

³⁷ W.Tetley, *Marine Cargo Claims* (2nd edn), 1978, σελ.105-110

³⁸ *Ibid*, σελ.108

³⁹ Γκιζιάκης/Παπαδόπουλος/Πλωμαρίτου, 2011, 449.

⁴⁰ Κιάντου/Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο II*, 2005, 101επ.

⁴¹ Scrutton 1984, σελ.58-74

⁴² Γκιζιάκης/Παπαδόπουλος/Πλωμαρίτου, 2011, 528επ.

⁴³ Γκιζιάκης/Παπαδόπουλος/Πλωμαρίτου, 2011, 533.

⁴⁴ Smith L.C., 13th edn σελ.703

⁴⁵ Γκιζιάκης/Παπαδόπουλος/Πλωμαρίτου, 2011, 529.

ορίζεται ευρύτερα, ως γεωγραφική περιοχή ή ως μεγάλο λιμένα, ή με περισσότερες λεπτομέρειες, ως συγκεκριμένα προβλήτα στην οποία πρέπει να παραβάλει το πλοίο για να τεθεί στη διάθεση του ναυλωτή⁴⁶.

Η λήξη της ναύλωσης επίσης διαφοροποιείται αναλόγως, με την ολοκλήρωση της να τοποθετείται στη στιγμή που το πλοίο καταφτάνει, ελεύθερο από φορτίο κι άλλα βάρη, στο λιμένα που έχει οριστεί πως θα επανέλθει στην κατοχή του εκναυλωτή - πλοιοκτήτη. Ο λιμένας και πάλι μπορεί να ορίζεται ευρέως ή πιο συγκεκριμένα, να ονομάζεται προβλήτα, όπου πρέπει να φτάσει το πλοίο για να θεωρηθεί πως η ναύλωση ολοκληρώθηκε επιτυχώς χωρίς ανωμαλίες στην εξέλιξη της⁴⁷.

1.6. Είδη Ναυλαγορών

Η ποικιλομορφία του σύγχρονου διεθνούς εμπορίου και οι πολλές ιδιαιτερότητες που διαθέτουν τα διαφορετικά προϊόντα που μεταφέρονται παγκοσμίως, έχουν οδηγήσει στη δημιουργία επιμέρους ναυλαγορών, οι οποίες εστιάζουν σε ένα συγκεκριμένο αγαθό και προσαρμόζονται στα δικά του ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Αξίζει δε να σημειωθεί πως η διαφορετικότητα μπορεί να εντοπισθεί από τον εξειδικευμένο τύπο πλοίου⁴⁸ που απαιτείται για τη μεταφορά, με αποτέλεσμα να πρέπει αυτό να διαμορφωθεί αναλόγως, μέχρι και στην κυκλικότητα και τις αυξομειώσεις που θα παρουσιάζουν οι ναύλοι και που τελικά ενδιαφέρουν την ναυλαγορά. Όλα αυτά τα στοιχεία χρησιμοποιούνται ως κριτήρια και διαμορφώνουν τα είδη των ναυλαγορών. Πιο συγκεκριμένα, οι ναυλαγορές διακρίνονται⁴⁹, με κριτήριο:

Τον τύπο των πλοίων, οι κυριότερες αγορές είναι:

- Αγορά των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου και των πλοίων διπλών καταστρωμάτων.
- Αγορά των δεξαμενοπλοίων.
- Αγορά των πλοίων μικτού φορτίου.
- Αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων.
- Αγορά των πλοίων RO/RO (roll – on /roll- off).
- Αγορά των πλοίων ψυγείων.
-

Τον τύπο και τη φύση των μεταφερόμενων φορτίων, οι κυριότερες αγορές είναι:

- Αγορά χύδην ξηρού φορτίου.
- Αγορά χύδην υγρού φορτίου.
- Αγορά ειδικών φορτίων.
- Αγορά γενικού φορτίου.
-

Ως χύδην φορτίο νοούταν ανέκαθεν η μεταφορά «ενός φορτίου» ομογενούς, το οποίο τοποθετείται στο πλοίο χωρίς ιδιαίτερη συσκευασία, αλλά εκχυνόμενο απ' ευθείας στις δεξαμενές και τα αμπάρια του πλοίου. Προκύπτει, επομένως, η τακτική του «ενός φορτίου - ενός πλοίου», όπου ένα είδος εμπορεύματος μπορεί να καλύψει όλη τη χωρητικότητα του πλοίου σε ένα ταξίδι⁵⁰. Συνήθη παραδείγματα αυτής της περίπτωσης είναι τα σιτηρά και ο άνθρακας για το χύδην ξηρό φορτίο αλλά και το πετρέλαιο όταν πρόκειται για χύδην υγρό φορτίο⁵¹. Η αγορά χύδην φορτίου χαρακτηρίζεται

⁴⁶ Γκιζιάκης/Παπαδόπουλος/Πλωμαρίτου, 2011, 597.

⁴⁷ Smith L.C, 1793, 13th edn σελ.703.

⁴⁸ Partnership Act 1984, σελίδα 5-6.

⁴⁹ Τα κριτήρια και οι αντίστοιχες διακρίσεις παρατίθενται ακριβώς όπως περιγράφονται στους

Γκιζιάκης/Παπαδόπουλος/Πλωμαρίτου 2011, σελ. 59επ.

⁵⁰ Talley 2012, 188.

⁵¹ Talley 2012, 190.

από την προσαρμοστικότητα στις ανάγκες του εκάστοτε ναυλωτή, δεδομένου ότι τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου μπορούν να προσεγγίσουν οποιοδήποτε λιμάνι τους ζητηθεί, ενώ οι όροι της συνεργασίας εκναυλωτή και ναυλωτή σε πολλά σημεία διαμορφώνονται κατά περίπτωση, εξασφαλίζοντας μεγάλη ελευθερία στους συμβαλλόμενους⁵². Τα δεδομένα λειτουργίας της αγοράς χύδην φορτίου προσομοιάζουν, σύμφωνα με πολλούς ερευνητές, στα όρια του τέλειου ανταγωνισμού, καθώς οι κανόνες που διέπουν τις σχέσεις των συμβαλλόμενων είναι ελάχιστοι, ενώ η μεταξύ τους σχέση βασίζεται στην ελευθερία των συμβάσεων⁵³.

Η αγορά γενικού φορτίου⁵⁴, η οποία είναι σχετικά νέα, μιας και μόλις τη δεκαετία του 1960 εφευρέθηκε το εμπορευματοκιβώτιο κι άρχισε να εξελίσσεται⁵⁵, συνδέεται άμεσα με την αγορά των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, αναφορικά με το είδος των πλοίων που χρησιμοποιούνται. Στην αγορά αυτή, η οποία είναι γνωστή και ως αγορά τακτικών γραμμών, δραστηριοποιούνται κυρίως μεγάλες εταιρίες με σημαντικό αριθμό πλοίων στο στόλο τους, ώστε να μπορούν να τηρούν συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και πρόγραμμα δρομολογίων, το οποίο είναι εκ των προτέρων γνωστό στους πελάτες - αποστολείς και παραλήπτες των εμπορευμάτων και το οποίο δεν παρεκκλίνει⁵⁶.

Επίσης, στην αγορά γραμμών ισχύει ο κανόνας των «πολλών φορτίων – ενός πλοίου»⁵⁷, καθώς το φορτίο σε αυτή την περίπτωση είναι επεξεργασμένο για να τοποθετούνται σε αυτό διαφορετικά εμπορευματοκιβώτια. Έτσι, μπορούν να μεταφέρονται πολλά και διαφορετικά είδη φορτίων στο ίδιο πλοίο⁵⁸. Με κριτήριο τον τύπο της ναύλωσης, κάθε κύρια αγορά διακρίνεται περαιτέρω στην αγορά ναυλώσεων ταξιδιού, στην αγορά χρονοναυλώσεων και στην αγορά μισθώσεων γυμνού πλοίου⁵⁹.

Άλλα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη διάκριση των αγορών, αναφέρονται στον γεωγραφικό καταμερισμό των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών και στο γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων, από όπου, επίσης, προκύπτει μια σειρά από δευτερεύουσες αγορές. Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας, γίνεται προσπάθεια προσέγγισης των λεπτομερειών της διάκρισης της ναυλαγοράς μόνο όπως προκύπτουν σύμφωνα με το κριτήριο της χρονικής διάρκειας των ναυλώσεων⁶⁰.

1.7. Ελεύθερη Αγορά vs Αγορά Γραμμών: Έγγραφα⁶¹

Μια άλλη διάκριση των ναυλαγορών, η οποία αφορά άμεσα τη συγκεκριμένη έρευνα που παρουσιάζεται σε αυτή την εργασία, μπορεί να επιχειρηθεί με κριτήριο το αν το πλοίο είναι εκ των προτέρων δρομολογημένο για συγκεκριμένους προορισμούς ή αν ο ναυλωτής μπορεί ελεύθερα να

⁵² Kendall, Buckley J., The business of shipping, 2001, 4.

⁵³ Lun Y.H.V., Lai K. K. –H. and Cheng T.C.E., Shipping and Logistics Management, 2010, 33.

⁵⁴ Singh and Colinvaux 1967, Κεφάλαιο 2^ο

⁵⁵ Στοιχεία για τα ιστορικά δεδομένα σχετικά με τη δημιουργία και την εξέλιξη της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων και αντλήθηκαν από:

➤ http://www.costamare.com/flash_version/#/Industry/History

➤ http://www.containerhandbuch.de/chb_e/stra/index.html?chb_e/stra/stra_01_01_00.html

➤ <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/history-of-containerization>

⁵⁶ Stopford, Maritime Economics, 1997, 343.

⁵⁷ Carver, 11th edn , σελ.340

⁵⁸ Kendall 2001, 5.

⁵⁹ Περισσότερες λεπτομέρειες στο κεφάλαιο 1.1, 13.

⁶⁰ Βλ. Κεφάλαιο 1.1.3, 26 επ.

⁶¹ Κιάντου/Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, (2005), 15επ.:Γκιζιάκης/Παπαδόπουλος/Πλωμαρίτου, 2011, 418επ.

αποφασίσει την πορεία του. Έτσι, διακρίνεται η αγορά τακτικών γραμμών από την ελεύθερη αγορά, αντίστοιχα.

Αρχικά, όπως περιγράφηκε, στην αγορά γραμμών, το βασικό έγγραφο είναι η φορτωτική (ή υποσχετική – πριν φορτωθεί το εμπόρευμα), ενώ δεν υπάρχει⁶² καν ναυλοσύμφωνο⁶³⁶⁴. Για να συνταχθεί και να υπογραφεί η φορτωτική, έχει προηγηθεί το στάδιο της σύμβασης πώλησης αγαθών και το στάδιο της διερεύνησης (όπως συμβαίνει στην ελεύθερη αγορά, αν και η διερεύνηση διαφέρει). Η συμφωνία προκύπτει έπειτα από ένα απλό booking note (σημείωμα κράτησης), όπου ο μεταφορέας υπόσχεται στον πελάτη ότι θα κρατήσει χώρο⁶⁵ για τα προϊόντα του στο συγκεκριμένο χρόνο. Η φορτωτική έπεται και είναι κατόπιν το νόμιμο έγγραφο⁶⁶ που διέπει τις σχέσεις μεταφορέα και φορτωτή, ενώ συνήθως εμπεριέχει όρους incoterms, οι οποίοι αναλύονται ως εξής:

1.8 Διεθνείς εμπορικοί όροι (incoterms) 2010⁶⁷

Πριν προγραμματιστεί η μεταφορά εμπορευμάτων στο εξωτερικό, πρέπει να απαντήσουμε στην εξής πολύ σημαντική ερώτηση: πότε ακριβώς θα μεταφερθούν οι κίνδυνοι και τα έξοδα από τον πωλητή στον αγοραστή; Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (CCI), που βρίσκεται στο Παρίσι, δημοσίευσε για πρώτη φορά το 1936 μια **σειρά από διεθνείς κανόνες** με την ονομασία Incoterms⁶⁸ 1936 (INternational Commercial Terms) προκειμένου να ρυθμιστεί ακριβώς, πώς θα μεταφερθούν οι κίνδυνοι και τα έξοδα από τον πωλητή στον αγοραστή, όταν η μεταφορά εμπορευμάτων είναι προγραμματισμένη για το εξωτερικό.

Τα incoterms 2000 που καταργήθηκαν	Τα νέα incoterms 2010
DEQ : Παραδοτέο εκ της προκυμαίας	DAT : Παραδοτέο στο τερματικό
DAF : Παραδοτέο στα σύνορα	DAP : Παραδοτέο στον τόπο προορισμού
DES : Παραδοτέο εκ του πλοίου	
DDU : Παραδοτέο, δασμός απλήρωτος	

Οι διεθνείς εμπορικοί όροι Incoterms

Αγγλική διατύπωση		Ελληνική διατύπωση	
Κωδικός	Περιγραφή	Περιγραφή	Κωδικός
EXW	EX Works...named place	Εκ του εργοστασίου... κατονομαζόμενος τόπος	EXW
FCA	Free CArrier...named place	Ελεύθερο στον μεταφορέα... κατονομαζόμενος τόπος	FCA

⁶² Merchant Shipping (Liner Conferences) Act 1982 , σελ.9

⁶³ Scrutton 1984 σελ.59

⁶⁴ Δηλαδή η ύπαρξη φορτωτικής είναι ενδεικτική πως τα μέρη κινούνται στην αγορά γραμμών. (Plomaritou P., Lecture Notes in Chartering 2012, σελ. 2επ.

⁶⁵ Carver 1982, σελ.98

⁶⁶ Mogul Steamship Company v.Mc Ggegor

⁶⁷ Leluc v.Ward ,1888 Q.B.D. σελ.475

⁶⁸ The Blue Wave 1982 , Lloyd's Rep.151

Αγγλική διατύπωση		Ελληνική διατύπωση	
FAS	Free AlongSide ship...named port of shipment	Ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου ... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης	FAS
FOB	Free On Board...named port of shipment	Ελεύθερο επί του πλοίου κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης	FOB
CFR	Cost and Freight ...named port of destination	Αξία και ναύλο... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CFR
CPT	Carriage Paid To...named port of destination	Μεταφορά πληρωμένη μέχρι ... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CPT
CIF	Cost, Insurance, Freight...named port of destination	Αξία, ασφάλεια και ναύλος... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CIF
CIP	Carriage and Insurance Paid to...named port of destination	Μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CIP
DAT	Delivered At Terminal... named port of destination	Παραδοτέο στο τερματικό... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	DAT
DAP	Delivered at Place ...named port of destination	Παραδοτέο στον... κατονομαζόμενο τόπο προορισμού	DAP
DDP	Delivered Duty Paid...named port of destination	Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού	DDP

Όπως έχει ήδη περιγραφεί, σημαντικό είναι να υπογραμμισθεί το γεγονός ότι φορτωτική υπάρχει σε κάθε περίπτωση, δηλαδή και στην ελεύθερη αγορά κι όχι μόνο στην αγορά γραμμών. Ακόμα και στην ελεύθερη αγορά, η φορτωτική λειτουργεί και πάλι ως τίτλος ιδιοκτησίας (με περιγραφή της ποιότητας και της ποσότητας του φορτίου) αλλά και ως απόδειξη για το ότι παραδόθηκε και παραλήφθηκε το προς μεταφορά φορτίο.

Ωστόσο, η σημασία της φορτωτικής στην αγορά γραμμών είναι βαρύνουσα, καθώς τα μέρη δεσμεύονται μόνο από αυτή. Στην ελεύθερη αγορά, τα μέρη δεσμεύονται τόσο από το ναυλοσύμφωνο όσο και από τη φορτωτική. Σε διαφωνία μεταξύ φορτωτικής και ναυλοσυμφώνου, υπερισχύει το ναυλοσύμφωνο, εκτός κι αν η φορτωτική μεταβιβαστεί σε τρίτο πρόσωπο. Σε αυτή την περίπτωση, το τρίτο πρόσωπο δε γνωρίζει τι περιεχόταν και τι είχε συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο. Από την ημερομηνία, λοιπόν, της οπισθογράφησης της φορτωτικής, παύει αυτό να ισχύει και ενεργοποιείται ως μόνο έγγραφο η φορτωτική, η οποία σε κάθε περίπτωση διατηρεί όλες τις λειτουργίες της και τις νομικές της ιδιότητες. Στη φορτωτική μπορούν να γίνουν αναφορές για διάφορα θέματα του ναυλοσυμφώνου.

Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται στις δύο αγορές είναι κύριο σημείο διάκρισης αυτών. Ωστόσο, μπορεί κανείς να εντοπίσει κι άλλα σημεία διαφοροποίησης. Συγκεκριμένα, αναφορικά με τη δομή των εγγράφων, το ναυλοσύμφωνο είναι κατά βάση μια ατομική σύμβαση, σε αντίθεση με τη φορτωτική που συνήθως θυμίζει σύμβαση προσχώρησης. Αντίστοιχα, το δίκαιο που διέπει τις σχέσεις που πηγάζουν από αυτές τις συμφωνίες και αυτά τα έγγραφα είναι ενδοτικό στην περίπτωση των ναυλοσυμφώνων και της ελεύθερης αγοράς, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν διεθνείς συνθήκες, ενώ όλοι οι όροι που περιέχονται είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμοι. Αντίθετα, η φορτωτική και η αγορά γραμμών βασίζονται σε κανόνες αναγκαστικού δικαίου, οι οποίοι, όπως θα εξετασθεί στη

συνέχεια, εξασφαλίζουν τις ελάχιστες ευθύνες των εμπλεκόμενων (και κυρίως του μεταφορέα, ο οποίος θεωρείται ο ισχυρός σε αυτή τη διμερή σχέση), οι οποίες δεν μπορούν να μειωθούν περαιτέρω.

Επιπλέον, η ναύλωση με τη στενή έννοια έχει ως κύριο αντικείμενο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο, ενώ η μεταφορά πραγμάτων επικεντρώνεται στο φορτίο, στο εμπόρευμα δηλαδή που είναι προς μεταφορά κι όχι στο ίδιο το μεταφορικό μέσο. Έτσι, στη ναύλωση με τη στενή έννοια, δηλαδή στην ελεύθερη αγορά, 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, και κατ'επέκταση στην αγορά γραμμών, η παροχή και η κύρια υποχρέωση του μεταφορέα συγκεντρώνονται στην παραλαβή, τη μεταφορά και την παράδοση του φορτίου από τον λιμένα προέλευσης στον τόπο προορισμού του.

Καταληκτικά, προκύπτει πως σε κάθε περίπτωση και σε κάθε είδος ναυλαγοράς, όποιο κριτήριο και να χρησιμοποιείται για την οριοθέτησή της, το ενδιαφέρον εστιάζεται σαφώς στον ναύλο. Στη συνέχεια, επιχειρείται να προσεγγισθεί η έννοια του ναύλου, πριν τελικά εξετασθεί το διεθνές νομικό πλαίσιο που περιβάλλει τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ CODE DE COMMERCE, ΤΟΝ ΚΙΝΔ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ - ΒΙΣΜΠΥ

Ο μεταφορέας κατά το δίκαιο που εισήχθη στην Ελλάδα στην Ελλάδα με το Β.Δ της 19.4.1835 «περί του Εμπορικού Νόμου», δηλαδή αυτούσιο και μεταφρασμένο το γαλλικό «Code de Commerce»⁶⁹, ευθύνεται για τις βλάβες, τις απώλειες και την αργοπορία. Συγκεκριμένα το 6^ο τμήμα του Ε.Ν, καταδεικνύει την ως άνω ευθύνη ως αντικειμενική, δηλαδή, ο μεταφορέας ευθύνεται και για τα τυχερά, απαλλάσσεται μόνο για την ανωτέρα βία. Το βάρος απόδειξης βαρύνει τον μεταφορέα, αναγκάζοντας τον, να υπαγάγει το περιστατικό στις περιπτώσεις ανωτέρας βίας, όπου ως ανωτέρα βία, ορίζουμε όλα εκείνα τα περιστατικά που είναι αδύνατον να αποτραπούν με ανθρώπινες δυνάμεις.

Ωστόσο, το ανεύθυνο του μεταφορέα με αναλογική εφαρμογή του αρ.104 εδ. 2 του Ε.Ν., μπορεί να επέλθει και από το ελάττωμα του ίδιου φορτίου. Ως ελάττωμα τεκμαίρεται η έλλειψη εμπορεύματος, η χειροτέρευση του εμπορεύματος λόγω της φύσης του ή ακόμη και το ππαίσμα του φορτωτή, ως ππαίσμα τρίτου προσώπου που επέφερε το ανεύθυνο για τον μεταφορέα.

2.1. Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

Η αδυναμία του Ελληνικού κράτους να υιοθετήσει τις καινοτόμες διεθνείς νομοθετικές ρυθμίσεις τον περασμένο αιώνα και να συμβαδίσει με την αυξανόμενη αντίδραση και πίεση που ασκούσε η τάξη των φορτωτών, η οποία ακριβώς αντιπποιοούνταν το συμφέρον των πλοιοκτητών, με στόχο την ανακατανομή των κινδύνων στη μεταφορά πραγμάτων, άφησε τη χώρα μας αμέτοχη στην διαμόρφωση των ρηξικέλευθων για την εποχή αρχών. Ο λόγος για τους κανόνες Harter Act του 1893 και Promerene Act του 1916, αρχές που έγιναν δεκτές στους Κανόνες της Χάγης, από τον πρόδρομο

⁶⁹ Ο γαλλικός εμπορικός νόμος, είχε εισαχθεί και ίσχυε στην επαναστατημένη Ελλάδα από τις 15.11.1821 και στη συνέχεια διατηρήθηκε η ισχύς του με το αριθμ.38 ψήφισμα του Καποδίστρια.

της IMO τότε, ήτοι την Comite Maritime International και εν συνεχεία στη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 «περί ενοποιήσεως κανόνων πινωναφορώντων την φορτωτική». Στόχος αυτών των κανόνων ήταν η προσπάθεια συγκερασμού των απόψεων τόσο των φορτωτών όσο και των μεταφορέων, ειδικότερα ως προς την κατάργηση των συμβατικών ελευθεριών των τελευταίων, κάνοντας χρήση των απαλλακτικών ρητρών.

Η Ελλάδα, κράτος, με ναυτιλιακή παράδοση παγκοσμίου βεληνεκούς, κατόρθωσε να προσαρμοστεί στις αρχές που από δεκαετίες είχαν υιοθετήσει άλλες αξιοσημείωτες ναυτικές χώρες, μόλις τριάντα έξη ολόκληρα χρόνια μετά, ήτοι εν έτει 1958. Τότε, ήταν που η Ελληνική νομοθεσία με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, προσάρμοσε στην ελληνική πραγματικότητα το δίκαιο των κανόνων της Χάγης. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις του κεφαλαίου Γ' του έκτου τίτλου του ΚΙΝΔ που ρυθμίζουν την ευθύνη του εκναυλωτή, τυγχάνουν εφαρμογής και για τον θαλάσσιο μεταφορέα πραγμάτων⁷⁰.

2.2. Το είδος ευθύνης που καθιερώνει ο ΚΙΝΔ

Σύμφωνα με το άρθρο 134 παρ.1 και 2, ο μεταφορέας υποχρεούται σε κάθε επιμέλεια, ενώ το θεσπιζόμενο σύστημα ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα βασίζεται στο τεκμαιρόμενο πταίσμα, δηλαδή στη νόθο αντικειμενική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Ειδικότερα, η ευθύνη του υφίσταται για τη φόρτωση, τη στοιβασία, την καλή διατήρηση, τη φύλαξη, μεταφορά και εκφόρτωση των πραγμάτων που μεταφέρονται με βάση τη σύμβαση της ναύλωσης⁷¹. Η επιμέλεια του μεταφορέα είναι ίδια με την έννοια της επιμέλειας, όπως αυτή καθορίζεται από το αστικό δίκαιο στα αρ.330, 333 και 334 ΑΚ. Συγκεκριμένα, ο μεταφορέας ευθύνεται για δόλο, βαρεία αμέλεια, ελαφρή συγκεκριμένη και ελαφρή αφηρημένη αμέλεια⁷². Ακόμη, η επιμέλεια καταγιγνώσκεται αφηρημένα και αντικειμενικά και έχει ως επίμετρο την επιμέλεια που τηρείται από το μέσο συνετό άνθρωπο στις συναλλαγές των σχέσεων του είδους που τον ενδιαφέρει, ή των κύκλων προσώπων που ενδιαφέρει. Η μεταφορά των πραγμάτων συνιστά την κύρια υποχρέωση του και η καταβολή της επιμέλειας του τελευταίου συνίσταται:

- Στην υποχρέωση να τηρήσει την πορεία του πλοίου που καθορίζεται στη σύμβαση ή που υπαγορεύεται από τις συνθήκες⁷³.
- Στην υποχρέωση του να μεταφέρει το φορτίο, με εκείνο το πλοίο που συμφωνήθηκε, όπερ και σημαίνει ότι ο μεταφορέας δεν μπορεί να αλλάξει πλοίο από την αρχή του ταξιδιού ή να το μεταφορτώνει σε άλλο πλοίο κατά τη διάρκεια του⁷⁴.
- Στην εμπρόθεσμη ενέργεια της μεταφοράς, δηλαδή την ενέργεια της μέσα στο χρόνο που συμφωνήθηκε, προκειμένου να μην υπάρχουν αυθαίρετες αναβολές του απόπλου από τον μεταφορέα⁷⁵.
- Τέλος, στην εκφόρτωση του φορτίου που αποτελεί το τελευταίο στάδιο των ενεργειών του μεταφορέα για τις οποίες πρέπει να δείξει αυτός επιμέλεια. Αφού φέρει το πλοίο στο λιμάνι της εκφόρτωσης και ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες στην ενδεδειγμένη θέση για την εκφόρτωση, να ενεργήσει με δικά του έξοδα την απόθεση του φορτίου στην προκυμαία ή στη

⁷⁰ Η λεκτική διαφορά μεταφορέα και εκναυλωτή, δεν έχει ουσιαστική σημασία, Κοροτζής Χ. Ιωάννης, Η ευθύνη του εκναυλωτή, 1990.

⁷¹ Readon Smith Line Ltd v Ministry of Agriculture, Fisheries and Food 1963 AC691 All ER 545 , HL

⁷² Ναυτικόν Δίκαιο,Κιάντου-Παμπούκη, Κοροτζής Χ.Ιωάννης.

⁷³ Στο ελληνικό δίκαιο μόνο παρέκκλιση επιτρέπεται και όχι αλλαγή πορείας, εφόσον υπαγορεύεται από εύλογη αιτία, Δελούκας, 287.

⁷⁴ ΚΙΝΔ, 113

⁷⁵ Η ευθύνη του εκναυλωτή, Βιτάλης, 181.

φορτηγίδα⁷⁶. Επομένως, ρήτρα, με την οποία η έναρξη της φόρτωσης, ή η λήξη της εκφόρτωσης μετατίθεται σε χρονικά σημεία, μετά τη συντέλεση της επαφής, με το ανυψωτικό μηχάνημα, ή πριν τη διακοπή της επαφής με το ανυψωτικό μηχάνημα είναι άκυρη⁷⁷. Οπωσδήποτε, η απόθεση του φορτίου⁷⁸ πρέπει να γίνει με τέτοια επιμέλεια ώστε το φορτίο, να διατηρηθεί στην κατάσταση που βρισκόταν.

Δηλαδή, ο εναγόμενος θαλάσσιος μεταφορέας βαρύνεται να αποδείξει την αμφισβητούμενη αιτία της ζημίας, ήτοι, τα πραγματικά περιστατικά, στα οποία οφείλεται η απώλεια ή βλάβη του φορτίου και ότι η αιτία αυτή δεν θα μπορούσε να αποτραπεί με την επιμέλεια του μέσου συνετού ανθρώπου.

2.3. Η έκταση της ευθύνης του μεταφορέα

Η έκταση ευθύνης του εκναυλωτή οριοθετείται από τα άρθρα 134 εδ.3 και 4 και 135 ΚΙΝΔ, από τα οποία καθιερώνεται η αρχή της ευθύνης του για κάθε ζημία από την απώλεια ή βλάβη πραγμάτων και την υπαίτια χρονοτριβή, αναφορικά με τις υποχρεώσεις του που προαναφέρθηκαν, δηλαδή τη φόρτωση, τη στοιβασία, την καλή διατήρηση, τη φύλαξη, τη μεταφορά, την εκφόρτωση των πραγμάτων καθώς και τη διάθεση κατάλληλου για πλου και διατήρηση φορτίου.

Η ευθύνη του μεταφορέα εκτείνεται στην απώλεια των πραγμάτων ή στην βλάβη αυτών⁷⁹. Η μορφή αυτής της ζημίας είναι η συνηθέστερη και αρκετές φορές δύσκολο να διακριθεί από την απώλεια, ενώ ο χρόνος από την παραλαβή των πραγμάτων για μεταφορά μέχρι και την παράδοση είναι η περίοδος για την οποία ευθύνεται ο εκναυλωτής⁸⁰.

2.4. Πως διαγράφεται η ευθύνη

Η ευθύνη του μεταφορέα όπως διαγράφεται στα άρθρα 134-148 του ΚΙΝΔ υφίσταται απέναντι σε διάφορα πρόσωπα που έχουν ενδιαφέρον επί του φορτίου υπό την έννοια ότι είναι φορείς του δικαιώματος που απορρέει από την σύμβαση. Ο μεταφορέας ευθύνεται απέναντι στον ναυλωτή, στον φορτωτή, στον παραλήπτη, στον κομιστή της φορτωτικής, στον ασφαλιστή του φορτίου που αποζημίωσε τη ζημία του ασφαλισμένου και υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα του, στον εκδοχέα, στον ενεχυρούχο δανειστή του φορτίου ή τον εκδοχέα των δικαιωμάτων του παραλήπτη, για κάθε ζημία.⁸¹

Η ζημία που αποκαθίσταται σύμφωνα με το άρθρο 135 του ΚΙΝΔ είναι αυτή που προέρχεται από ελάττωμα αναφορικά με την καταλληλότητα του πλοίου για ταξίδι και για την διατήρηση του φορτίου και εμφανίζεται συνήθως με την απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων, ή από υπαίτια χρονοτριβή. Ο ενδιαφερόμενος στο φορτίο οφείλει να αποδείξει την νομιμοποίηση του⁸², την

⁷⁶ ΚΙΝΔ, 127.

⁷⁷ Ibid, σελ.302

⁷⁸ Allen v Coltart 1883 11 QBD 782

⁷⁹ Βλάβη είναι η κακή κατάσταση των πραγμάτων κατά την παράδοση αυτών έναντι της καλής, που ήταν κατά το στάδιο της παραλαβής. Η διαφορά της κατάστασης, αντικατοπτρίζεται στην αξία, *Δελούκας*, Ναυτικόν Δίκαιον, 1979.

⁸⁰ Η φόρτωση συντελείται στην προκυμαία από τη στιγμή κατά την οποία το πράγμα έρχεται σε επαφή με τη λαβή, ή τα σχοινιά του ανυψωτικού μηχανήματος του πλοίου, της προκυμαίας, της φορτηγίδας, *Καμβύσης*, Ναυτικόν Δίκαιον, 413.

⁸¹ ΕφΠειρ 201/2005,ΕΝΔ 2005/1999

⁸² Bradley V Goddard 1863 3 F&F 638

παραλαβή των πραγμάτων από τον μεταφορέα στην κατάσταση που ισχυρίζεται ότι βρίσκονταν όταν παραλήφθηκαν, την βλάβη ή την απώλεια του φορτίου και την ζημία⁸³.

Κρίνεται σκόπιμο να επισημάνουμε ότι μόνη η ιδιότητα του αγοραστή δεν αρκεί για να νομιμοποιήσει αυτόν σε πιθανή έγερση αγωγής, αλλά απαιτείται επιπλέον όπως με τη μεταβίβαση σε αυτόν της κυριότητας του φορτίου, μεταβιβασθεί ταυτόχρονα και η ενοχική σχέση από τη σύμβαση μεταφοράς, μεταβίβαση που επιτυγχάνεται με την έκδοση ονομαστικής φορτωτικής ή την οπισθογράφηση της φορτωτικής εις διαταγήν του παραλήπτη του φορτίου⁸⁴.

2.5. Η ευθύνη από πρόστηση κατά τον ΚΙΝΔ

Η έννοια πρόστηση στον ΚΙΝΔ δεν έχει την έννοια του άρθρου 922 του ΑΚ, κατά το οποίο πρέπει να υπάρχει σχέση εξάρτησης μεταξύ του προστήσαντος σε τρόπο ώστε να είναι στενότερη και από την έννοια του άρθρου 334 του ΑΚ που μιλάει για τον βοηθό εκπλήρωσης. Στην ορθή αυτή άποψη, συνάδει και το γεγονός ότι στους προστηθέντες (servants or agents) περιλαμβάνονται και οι στοιβαδότες, και έτσι η κλοπή μέρους του φορτίου από αυτούς καθώς ενεργούσαν κατά την διάρκεια της απασχόλησής τους στην στοιβάση θεωρήθηκε ότι ήταν ενέργεια για την οποία ο μεταφορέας υπείχε ευθύνη⁸⁵. Ως τέτοια πρόσωπα πριν αυτών νοούνται τόσο, ο πλοίαρχος, το πλήρωμα, ο πλοηγός, ο πράκτορας, ο ναυλομεσίτης και άλλοι ελεύθεροι συμβεβλημένοι με αυτών προς παροχή υπηρεσιών⁸⁶.

2.6. Εξαιρούμενοι κίνδυνοι-Λόγοι απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη

Καθιερώνονται ανεύθυνα για τον μεταφορέα για κάθε ζημία ή απώλεια του φορτίου που οφείλεται σε ακαταλληλότητα του πλοίου πριν από τον απόπλου, σε προσωπικό του ππαιίσμα του αναφορικά με την διακυβέρνηση του πλοίου μετά τον απόπλου, καθώς και για κάθε ππαιίσμα των προστηθέντων από αυτών, που ανάγεται στην διαχείριση του φορτίου⁸⁷. Καθιερώνονται όμως και ανεύθυνα αυτού και συγκεκριμένα:

- Ανεύθυνο διότι υπήρχε άγνοια του ελαττώματος του πλοίου⁸⁸. Συγκεκριμένα ο θαλάσσιος μεταφορέας υποχρεούται να έχει το πλοίο κατάλληλο προς πλου και προς διατήρηση του φορτίου σε όλο το χρονικό διάστημα από την έναρξη της φόρτωσης μέχρι το πέρας του ταξιδιού⁸⁹.
- Ανεύθυνο διότι υπήρξε πράξη παράλειψης των προστηθέντων στην διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου. Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για ναυτικό ππαιίσμα αλλά για μόνο διοικητικό ή εμπορικό. Εφόσον ο μεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί συμβατικά από τις ευθύνες του δεν χωρεί συμβατική απαλλαγή πέρα από το άρθρο 138 ΚΙΝΔ⁹⁰.

⁸³ ΑΠ214/1968 Ε.ΕΜΠ.Δ,429.

⁸⁴ ΕΝΔ 32/2017.

⁸⁵ Carriage of Goods by Sea, 20^η έκδοση, Payne and Ivory's, 1985

⁸⁶ Κιάντου/Παμπούκη, 2005, 251· ΠΠΠ849/1984, ΕΝΔ,12, 355.

⁸⁷ Οι υπάλληλοι φορτοεκφόρτωσης του Οργανισμού Λιμένων Πειραιώς δεν μπορούν να χαρακτηριστούν πράκτορες, εκπρόσωποι ή προστηθέντες του μεταφορέα οι υπάλληλοι του.Τούτο δε, διότι, ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος από το νόμο να δεχθεί τις υπηρεσίες του αρ.334 ΑΚ να θεωρηθεί ότι φέρει και τον κίνδυνο από τη ζημία του προσωπικού-τρίτου, που παρεμβαίνει αναγκαστικώς στο χειρισμό και στη φύλαξη του φορτίου. Επομένως η απώλεια ή βλάβη του φορτίου κατά τη διάρκεια της εκφορτώσεως ή μετά από αυτήν, από ευθύνη των εργατών ή των υπαλλήλων του ΟΛΠ, αποτελεί τυχηρό γεγονός για τον μεταφορέα και δεν γεννά ευθύνη του προς αποζημίωση του παραλήπτη, ΕΝΔ 26/100, ΑΠ 781/1996-ΕλλΔ/νη 38,619.

⁸⁸ Carriage of Goods by Sea 20th edn, Payne and Ivory's 1985, σελ.311

⁸⁹ ΠΠΠ636/1969Ε.ΕΜΠ, 565.

⁹⁰ ΕΝΔ 2005/199.

- Ανεύθυνο για ζημία από πυρκαγιά. Ο μεταφορέας αν η ζημία προήλθε από πυρκαγιά ευθύνεται μόνο για δικό του πταίσμα εισάγοντας έτσι το ανεύθυνο του μεταφορέα για τις πράξεις των προστηθέντων του.
Το ανεύθυνο του μεταφορέα για ζημίες προέρχεται επίσης:
 - a. Από θαλάσσια συμβάντα⁹¹
 - b. Από πράξεις οι οποίες αποτελούν συνέπεια πολέμου ή εχθροπραξιών
 - c. Από παρεμπόδιση από ξένη δύναμη
 - d. Από υγειονομικά μέτρα
 - e. Από απεργία ή παρεμπόδιση της εργασίας γενικά
 - f. Από την ειδική φύση του φορτίου
 - g. Από λαϊκές εξεγέρσεις
 - h. Από πράξεις ή παραλείψεις του φορτωτή ή του κυρίου του φορτίου

Στο σημείο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να τονίσουμε ότι η ναύλωση ρυθμίζεται στον ΚΙΝΔ ως μορφή αμφοτεροβαρούς σύμβασης και εφαρμογή έχουν συμπληρωματικά οι διατάξεις του ΑΚ. Το ζήτημα που γεννάται στην προκείμενη περίπτωση είναι αν η περιοριστική αυτή απαρίθμηση⁹² σημαίνει πραγματικά απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη ή μόνη συνέπεια έχει την αντιστροφή του βάρους της απόδειξης.

Ο μεταφορέας για να απαλλαγεί από την ευθύνη⁹³, πρέπει σε κάθε περίπτωση να αποδείξει ότι οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι δεν προήλθαν από δικό του πταίσμα, ούτως ώστε το μαχητό τεκμήριο που εισάγει ο νόμος να μην ανατραπεί από τον αντίδικο του⁹⁴.

2.7. Η Σύμπλευση του ΚΙΝΔ με τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ

Τη σημαντικότερη ρύθμιση στον τομέα της ενοποίησης του συστήματος των διεθνών μεταφορών, αναμφισβήτητα αποτέλεσε η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών της 25ης Αυγούστου 1924 «Περί ενοποίησης κανόνων τινών αφορούντων τη φορτωτική». Ο Ν. 2107/29.12.1992 κύρωσε την ως άνω Σύμβαση και τα τροποποιητικά της Πρωτόκολλα του 1968 και 1979 (Κανόνες Βίσμπυ) και ως ισχύον δίκαιο σήμερα αποτελεί πλέον ένα περιληπτικό κώδικα που ρυθμίζει τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων⁹⁵. Η ως άνω Σύμβαση όπως μεταγενέστερα συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε μαζί με τα δύο ως άνω Πρωτόκολλα, είναι πλέον γνωστή ως «Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ» και συνεπώς αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του Ελληνικού δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος μας και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη του νόμου.

Οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται στην Ελλάδα από την 26.6.1993 α) για όλες τις θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με φορτωτική και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης ανήκουν σε διαφορετικά κράτη και β) στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμανιών είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι (άρθρα 1 παρ. Β', 2 παρ.1 και 3 παρ.1,5 παρ.2 και 10 παρ. 2 και 3 του Ν. 2107/1992. Μάλιστα κατά τη ρητή επιταγή του Νόμου αυτού από την εφαρμογή των κυρούμενων με το νόμο αυτό κειμένων δε θίγονται οι διατάξεις του Ν.3816/1958 που δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα και συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρθρων 168 έως 173. Πρωταρχικός στόχος των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ ήταν η ενοποίηση των επιμέρους διατάξεων και κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και κυριότερη μεταρρύθμιση τους αποτέλεσε η θέσπιση ενός ελάχιστου πλέγματος υποχρεώσεων του μεταφορέα με την αντίστοιχη αναγνώριση ενός μάλλον μεγάλου αριθμού λόγων

⁹¹ Harter Act 1893 (United States) Carriage of Goods by Sea Act 1936

⁹² The Golden Lake, 1982, Lloyd's Rep 632, Singapore High Court.

⁹³ Ibid, Judgement of Chua, σελ.636

⁹⁴ ΕφΠειρ 835/2010.

⁹⁵ Shipping Law, 8th edn Nij Gaskell, C Debattista and R J Swatton, Pitman, 1993, σελ.308

απαλλαγής όπως επίσης και η καθιέρωση του συστήματος του περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα⁹⁶.

Οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ εισήχθησαν στην ελληνική έννομη τάξη με τον νόμο 2107 του 1992 όπου υιοθέτησαν κανόνες που έμελλε να χαράξουν σημαντική πορεία στον χώρο της ναυτιλίας. Ο ΚΙΝΔ όπως αναφέραμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, στον 6^ο τίτλο του περί ναυλώσεως στα άρθρα 107-173, ρύθμιζε την ναύλωση με την ευρεία έννοια καθώς και την σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Έτσι η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα ρυθμιζόταν από τα άρθρα 134 επόμενα του ΚΙΝΔ. Μετά την πρωτοβουλία του Έλληνα νομοθέτη να κυρώσει με τον νόμο 2107/1992 την διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές καθώς και τα πρωτόκολλα του 1868 και του 1969 που το τροποποίησαν⁹⁷. Έτσι από τις 23/6/1993 που άρχισε να ισχύει ο νόμος η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων αποσχίσθηκε από τον ΚΙΝΔ και πλέον ρυθμίζεται εξ ολοκλήρου κατά αρχήν από τους κανόνες Χάγης - Βίσμπυ στους οποίους και θα αναζητήσουμε την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.⁹⁸

Σύμφωνα με την παράγραφο του άρθρου αυτού οι κανόνες Χάγης - Βίσμπυ εφαρμόζονται σε δύο κατηγορίες μεταφοράς, στις διεθνείς μεταφορές υπό φορτωτική και στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές. Παρά το γεγονός ότι η διάταξη του άρθρου 10 είναι αυξημένης θετικής ισχύος, η διάταξη του Έλληνα νομοθέτη είναι πιο ευρεία καθώς υπερκαλύπτει τις περιπτώσεις του άρθρου 10 και ταυτόχρονα κάνει χρήση της παραγράφου 3 του ίδιου άρθρου. Κατά άλλη άποψη η διατύπωση του εθνικού νομοθέτη είναι κάπως αόριστη, σύμφωνα με την άποψη αυτή η ρύθμιση αποτελεί ουσιαστικό κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, κανόνα δηλαδή αμέσου εφαρμογής χωρίς να χρειάζεται η διαδικασία εξευρέσεως του εφαρμοστέου δικαίου μέσω του κανόνα συνδέσεως⁹⁹. Κατά μια άποψη οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ εφαρμόζονται στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές μόνο όταν έχει εκδοθεί φορτωτική¹⁰⁰, ενώ αν δεν υπάρχει φορτωτική θα εφαρμοστεί ο ΚΙΝΔ.

Η παράγραφος 2 του άρθρου 2 του νόμου 2107/1992 η οποία μας πληροφορεί για την τύχη των διατάξεων του ΚΙΝΔ μετά την κύρωση των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ. Συγκεκριμένα μας προβληματίζει το αν η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα είναι δυνατόν να ρυθμιστεί εν μέρη από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ. Με μια εμπειριστατωμένη ματιά, στις νέες ρυθμίσεις οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ δεν ρυθμίζουν καθ' ολοκληρία την σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων¹⁰¹, αλλά ρυθμίζουν αποσπασματικά ορισμένα μόνο θέματα αυτής¹⁰². Το κενό αυτό πρέπει να αναπληρωθεί και αυτό θα γίνει με την συμπληρωματική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΙΝΔ. Όσες διατάξεις του νόμου 3816/1958 δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα¹⁰³ θα εφαρμόζονται κανονικά για να καλύψουν τα κενά ενώ όσες έχουν σχέση ή έρχονται σε αντίθεση με τις νέες ρυθμίσεις παραμερίζονται.¹⁰⁴ Πάντως, σε περίπτωση που οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που παραμερίζονται από τους κανόνες Χάγης –

⁹⁶ Βλ. Γ. Αρχανιωτάκη, Η παραγραφή σε επιδικία, ΝοΒ 2001/1961· Δ. Ι. Καλυντά, Η παραγραφή εν επιδικία διακόπτεται μόνο με νέα δικαστική πράξη, ΑρχΝ 38.373· Α. Κωσταρά, Η επίδραση της κυρίας παρεμβάσεως επί της εν επιδικία παραγραφής, ΕΕΝ 25.750· Α. Φρέρη, Παραγραφή εν επιδικία, 2001· Π. Ψαράκη, Η εν επιδικία παραγραφή εν σχέσει προς την ΑΚ 1448, ΕΛΔ 1972, 125· Γ. Ράμμο-Αλ. Λιτζερόπουλο, ΝοΒ 32.673· Ν. Μαυρίκα, Παραγραφή αξίωσης μετά την έκδοση οριστικής απόφασης, ΝοΒ 33.215· Φιλ. Τσετσέκο, Η παραγραφή και η αποσβεστική προθεσμία, σ. 116· Ι. Καράκωστα, Αστικός Κώδικας, τ. Β', σ. 731· Ν. Τριάντο, Αιρέσεις προθεσμίες παραγραφή, σ. 266· Β. Βαθρακοκόιλη, ΕΡΝΟΜΑΚ, σ. 1075.

⁹⁷ Carriage of Goods by Sea, Payne and Ivory's, 1985, 20th edn, σελ.77-79

⁹⁸ ΠΠΠειρ 200/2000, ΕΝΔ, Σ.105.

⁹⁹ The Happy Ranger, 2006, Lloyd's Rep 649

¹⁰⁰ ΑΠ 170/84 ενδ 1985, 15· ΕφΠειρ 1023/97 ΕΝΔ 26.13· α. Κιάντου/Παμπούκη, Κύρωση Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και δίκαιο ναυλώσεως, ΕΝΔ 21, 287.

¹⁰¹ The Teutonia 1872 LR 4 PC 171.

¹⁰² ΕφΑθ 446/78 ΕΕμπΔ 1979, 498 ΝοΒ 1979, 227.

¹⁰³ Merchant Shipping Act 1894, σελ.502

¹⁰⁴ ΕφΠειρ 273/99 ΕΕμπΔ 2000, 117.

Βίσμπυ είναι πανομοιότυπες, παρόλο που δεν μπορούν να εφαρμοστούν, εντούτοις η επιστημονική και νομολογιακή ερμηνεία τους μπορεί να αποτελέσει αρωγός για την ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων.

Περαιτέρω αναφορικά με το το σύστημα ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, αξίζει να αναφερθεί ότι είναι όμοιο με αυτό των άρθρων 134 επ.ΚΙΝΔ και βασίζεται στο τεκμαιρόμενο πταίσμα του οφειλέτη, δηλαδή στη νόθο αντικειμενική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Ειδικότερα σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου, ο τελευταίος έχει το βάρος της απόδειξης ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα. Ο μόνος περιορισμός που εισάγεται στο άρθρο 4 της ΔΣ, είναι ότι η απώλεια ή βλάβη πρέπει να συνδέεται με τη στοιβασία, φόρτωση, μεταχείριση, μεταφορά, φύλαξη και φροντίδα των πραγμάτων. Επιπρόσθετα σύμφωνα με το αρ.1 περ.ε΄ της άνω ΔΣ, η μεταφορά πραγμάτων καλύπτει το στάδιο της θαλάσσιας αποστολής, που αρχίζει από την φόρτωση των εμπορευμάτων και τελειώνει με την εκφόρτωση τους. Έτσι, οι ως άνω κανόνες δεν καλύπτουν την ευθύνη του μεταφορέα για τα ακραία στάδια της μεταφοράς, δηλαδή απ την παράδοση των πραγμάτων μέχρι την παραλαβή τους, για τα οποία αυτός έγκυρα μπορεί να συμφωνήσει τη μείωση της ευθύνης ή την απαλλαγή του για απώλειες ή βλάβες που επέρχονται κατά αυτό το στάδιο της μεταφοράς, το δε βάρος της απόδειξης για την ύπαρξη απαλλακτικής ρήτηρας το έχει ο μεταφορέας¹⁰⁵, με βάση την αρχή της νόθου αντικειμενικής ευθύνης¹⁰⁶.

Ευθύνη Μεταφορέα – Ευθύνη Εκναυλωτή

	<u>ΣΥΜΒΑΣΗ ΧΑΓΗΣ – ΒΙΣΜΠΥ</u>	<u>ΚΙΝΔ</u>
Επιμέλεια – στάδια	Άρθρο 3	Άρθρο 134
Ευθύνη	Άρθρο 4	Άρθρα 135, 138
Πρόστηση	Άρθρο 4 παρ. 2	Άρθρο 138
Ψευδείς δηλώσεις	Άρθρο 4 παρ. 5	Άρθρο 137
Ανακριβείς δηλώσεις	Άρθρο 3 παρ. 4	Άρθρο 141
Αποζημίωση	Άρθρο 4 παρ. 5	Άρθρο 141

2.8. Οι Κανόνες της Χάγης

Στο άρθρο 2 ορίζεται το πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Χάγης, για κάθε συμβόλαιο μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης, το οποίο καλύπτει όχι μόνο την ίδια τη μεταφορά, αλλά και τις διαδικασίες φόρτωσης, χειρισμού, στοιβασίας, επιτήρησης, φροντίδας κι εκφόρτωσης των αγαθών.

Οι υποχρεώσεις των μερών απαριθμούνται στο άρθρο 3. Συγκεκριμένα, ο μεταφορέας οφείλει με τη δέουσα επιμέλεια να παράσχει το πλοίο αξιόπλοο¹⁰⁷ και ορθά επανδρωμένο κι εξοπλισμένο. Η υποχρέωση αυτή επιβαρύνει σε κάθε περίπτωση το μεταφορέα, καθώς στη ναυτιλία γραμμών, οι φορτωτές επί ενός πλοίου είναι πολλοί και έτσι καθίσταται αδύνατο να ελέγξουν όλοι το πλοίο και να ασχοληθούν ενδελεχώς με αυτό, τη φροντίδα του οποίου τελικά αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου ο πλοιοκτήτης – μεταφορέας¹⁰⁸. Η έννοια της δέουσας επιμέλειας¹⁰⁹ δεν αναλύεται στους κανόνες, είχε απασχολήσει ήδη από νωρίτερα¹¹⁰, ωστόσο, αρκετά τη διεθνή νομολογία, η οποία τελικά την έχει οριοθετήσει.

¹⁰⁵ Supra, 105

¹⁰⁶ ΕφΠειρ 142/2012

¹⁰⁷ The Assunzione, 1956, Lloyd's Rep.468

¹⁰⁸ The Good Friend 1984 , Lloyd's Rep 586.

¹⁰⁹ The Macedonia(1962) LLloyd's Rep316.

¹¹⁰ Carriage of Goods by Sea, 20th edn Payne and Ivamy's , 1985, Σελ.141

Συγκεκριμένα, στην υπόθεση του 1918 «*Grain Growers Export Co. v. Canada Steam ship Lines Ltd.*», ορίζεται πως η δέουσα επιμέλεια¹¹¹ δεν είναι απλώς μια αξιόπαινη ή ειλικρινής, αν και ανεπιτυχής, προσπάθεια φροντίδας¹¹², αλλά μια έξυπνη και αποτελεσματική προσπάθεια¹¹³, που αποδεικνύει πως το πλοίο είναι τόσο αξιόπλοο όσο απαιτεί η μέση, καλόπιστη επιμέλεια¹¹⁴ για να τελεστεί η μεταφορά¹¹⁵. Στην υπόθεση του 1961 "*Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co.*", μια από τις πιο δημοφιλείς υποθέσεις σχετικά με τον όρο της δέουσας επιμέλειας, θεωρήθηκε πως αυτή είναι μη – εξουσιοδοτήσιμη και πως ο μεταφορέας έχει μια δοτή ευθύνη για την προεπιλογή του κάθε υπαλλήλου ή πράκτορά του, ώστε να θέσει αξιόπλοο το πλοίο.

Στο ίδιο άρθρο, ορίζεται επιπλέον, πως ο μεταφορέας οφείλει, επίσης, να επιβλέπει την υποδοχή του φορτίου κατά τη φόρτωση, άσχετα από το αν πληρώνει ο ίδιος για τη διαδικασία¹¹⁶, αν δηλαδή το έχει ενσωματώσει στον ναύλο. Σε κάθε περίπτωση, οφείλει να επιβλέπει. Επιπλέον, ο μεταφορέας εκδίδει και τη φορτωτική, μόλις παραλάβει όλα τα αγαθά. Στη φορτωτική πρέπει να αναφέρονται συγκεκριμένα στοιχεία, όπως τα απαραίτητα χαρακτηριστικά για την ταυτοποίηση του φορτίου ποιοτικά αλλά και ποσοτικά, ενώ πρέπει να περιγράφεται και η προφανής τάξη και συνθήκη των αγαθών¹¹⁷. Τη φορτωτική μπορεί να εκδώσει, για λογαριασμό του μεταφορέα, και ο καπετάνιος. Σε κάθε περίπτωση, ο εκδότης μπορεί να γράψει και παρατηρήσεις, να συμπεριλάβει δηλαδή στο έγγραφο της φορτωτικής σημειώσεις του σχετικά με την κατάσταση των αγαθών, αν για παράδειγμα προσέξει κάποιο ελάττωμα, ή κάτι που αξίζει να αναφερθεί. Ωστόσο, δεν μπορεί να γράψει παρατηρήσεις για τις οποίες δεν είναι σίγουρος ή τις οποίες δεν μπορεί να ελέγξει¹¹⁸. Εφόσον η φορτωτική εκδίδεται σύμφωνα με αυτές τις προδιαγραφές, τότε είναι εν πρώτοις απόδειξη πως τα αγαθά είναι όντως όπως περιγράφονται.

Στις επόμενες παραγράφους του άρθρου 3, καταγράφονται οι υποχρεώσεις του φορτωτή. Βασική υποχρέωσή του είναι να εγγυηθεί για την ακρίβεια όλων των χαρακτηριστικών που ο ίδιος δίνει για το φορτίο, όπως η ποσότητα, το βάρος, ο αριθμός των τεμαχίων κι άλλα αντίστοιχα στοιχεία. Μάλιστα, ο φορτωτής οφείλει να αποζημιώσει τον μεταφορέα για οποιαδήποτε ζημία προκληθεί από ανακρίβειες που εσφαλμένα δήλωσε ο ίδιος σχετικά με το φορτίο. Αντίστοιχα, και ο φορτωτής οφείλει να επιστημόνει αμέσως και γραπτώς οποιαδήποτε ζημία ή απώλεια παρατηρήσει στο φορτίο¹¹⁹, κατ' ευθείαν με τη λήψη αυτού¹²⁰. Με βάση τους κανόνες της Χάγης, αναγνωρίζεται ένα περιθώριο τριών ημερών για να δηλωθούν ζημιές κι απώλειες που δεν είναι προφανείς¹²¹. Επομένως, προκύπτει πως η πάροδος των τριών ημερών από την παραλαβή των αγαθών δίχως τη

¹¹¹ The Eurasian Dream , 2002, Lloyd's Rep 719

¹¹² Minister of Food v. Reardon Smith Line , 1951, Lloyd's Rep 265

¹¹³ Carriage of Goods by Sea, 15^η έκδοση παρ.4-7,1982.

¹¹⁴ Scrutton on charter-parties, 19^η έκδοση, 1984.

¹¹⁵ Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων, ΕεμπΔ, 2002,σελ.264

¹¹⁶ Carriage of Goods by Sea , 2^η έκδοση, John Wilson, σελ.107

¹¹⁷ Πρέπει να σημειωθεί ότι η σύμβαση της φορτωτικής (αρ.130,171 ΚΙΝΔ) συνάπτεται μεταξύ φορτωτή και θαλάσσιου μεταφορέα.Ο πλοίαρχος του μεταφέροντος τα εμπορεύματα πλοίου εκδίδοντας τη φορτωτική συμβάλλεται ως αντιπρόσωπος του μεταφορέα δια παραδόσεως του εγγράφου της φορτωτικής από τον δεύτερο στον πρώτο, είναι δηλαδή σύμβαση υπέρ τρίτου κατά τις διατάξεις των άρθρων 410 επ.ΑΚ. Τρίτος εν προκειμένω είναι ο παραλήπτης των εμπορευμάτων δηλαδή ο τρίτος κομιστής της εις διαταγήν ή ονομαστικής φορτωτικής στον τόπο εκφορτώσεως του και τούτο επειδή ο παραλήπτης έχει αυτοτελές δικαίωμα ανεξάρτητο του δικαιώματος του φορτωτή(ΕφΠειρ186/2006 ΕΝΔ 2006,275

¹¹⁸ Notara V Henderson 1871-1872 LR 7 QB 225.

¹¹⁹ The Hellenic Dolphin , 1978, Lloyd's Rep 336.

¹²⁰ Αν ο παραλήπτης του φορτίου δεν κάνει δήλωση ή όταν η έγγραφη δήλωση είναι εκπρόθεσμη, ή ακόμη και όταν η γενόμενη επιφύλαξη διατυπώθηκε με γενικότητες ,χωρίς να περιγράφεται με σαφήνεια η συγκεκριμένη ζημία, τεκμαίρεται ότι παρέλαβε τα πράγματα χωρίς ζημία , όπως αυτά περιγράφονται στη φορτωτική και ότι ο μεταφορέας μετέφερε προσηκόντως το εμπόρευμα και παρέδωσε τα πράγματα χωρίς βλάβη ή μερική απώλεια, Ε.Γκολογκίνα-Οικονόμου ΕΛΔ 1997,748επ.

¹²¹ The Northumbria 1906 P 292

δήλωση παρατηρήσεων, τεκμηριώνει την ορθή παραλαβή αυτών, σύμφωνα με την περιγραφή της φορτωτικής¹²², αλλά και τις δηλώσεις του μεταφορέα¹²³. Ωστόσο, δεν μπορεί ο παραλήπτης των αγαθών να δηλώσει πως επαναλαμβάνει ρητώς την πρόβλεψη για την πάροδο των τριών ημερών¹²⁴, προκειμένου να αποδείξει αν στο φορτίο υπήρχε ζημία ή απώλεια, εφόσον κατά την παραλαβή έκανε έρευνα από κοινού με τον μεταφορέα στο φορτίο.

Αναφορικά με τις ημέρες και τις προθεσμίες, νομολογιακά έχει καλυφθεί το κενό των κανόνων και προκύπτει πως πάντα γίνεται λόγος για εργάσιμες μέρες, ενώ Κυριακές ή αργίες δεν προσμετρούνται. Σε κάθε περίπτωση, δίνεται το περιθώριο του ενός έτους για την άσκηση της αγωγής από τον φορτωτή ή τον παραλήπτη κατά του μεταφορέα, με το πέρας του οποίου ο μεταφορέας απαλλάσσεται πλήρως από κάθε ευθύνη. Το διάστημα του ενός έτους μετρά από τη στιγμή που παραδόθηκαν τα αγαθά ή που έπρεπε αυτά να παραδοθούν.

Στην όγδοη παράγραφο του ίδιου άρθρου, ορίζεται σαφώς πως κάθε όρος στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, ο οποίος θα εξαλείφει ή θα περιορίζει περαιτέρω την ευθύνη του μεταφορέα¹²⁵, πέραν των προβλεπόμενων σε αυτή τη συνθήκη, θα είναι άκυρος και δίχως καμία ισχύ. Στο επόμενο άρθρο, άρθρο 4, καταγράφονται οι εξαιρέσεις της ευθύνης του μεταφορέα, οι περιπτώσεις δηλαδή κατά τις οποίες ο μεταφορέας απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης, ακόμα κι αν προκληθούν τελικά απώλειες ή ζημιές στα αγαθά.

Συγκεκριμένα, αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο πως ο μεταφορέας απαλλάσσεται, ακόμα κι αν το πλοίο δεν ήταν αξιόπλοο, ο ίδιος όμως είχε δώσει την απαραίτητη προσοχή, την δέουσα επιμέλεια, στην προετοιμασία, τον εξοπλισμό και την επάνδρωσή του. Αξίζει να υπογραμμισθεί πως το βάρος της απόδειξης της υπαγωγής στην εξαίρεση φέρει ο μεταφορέας, ή όποιος επικαλείται την ενεργοποίηση της εξαίρεσης. Ο μεταφορέας δηλαδή θα πρέπει να αποδείξει πως ο ίδιος είχε παράσχει αξιόπλοο πλοίο στο μέτρο του δυνατού και του αναμενόμενου, καθώς δικονομικά η ευθύνη του χαρακτηρίζεται ως νόθος αντικειμενική. Αυτή η πρόβλεψη αποτυπώνει γραπτώς μια αντίληψη που είχε παγιωθεί νομολογιακά ήδη από το 1905 με την υπόθεση «*McFadden & Co. v. Blue Star Line*», στην οποία οι βαλβίδες εκροής και τα θυροφράγματα είχαν ανοίξει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και στη συνέχεια δεν είχαν κλείσει σωστά με αποτέλεσμα το φορτίο να υποστεί βλάβη. Στους αναθεωρημένους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, αυτή η επανάληψη δεν υπάρχει και η πρόταση έχει αφαιρεθεί.

Επιπρόσθετα, ο μεταφορέας ρητά απαλλάσσεται και από ζημιές ή απώλειες που προκαλούνται από πράξεις ή παραλείψεις προσώπων άλλων¹²⁶, όπως του καπετάνιου ή του πιλότου (περίπτωση α'). Τότε ο φορτωτής στρέφεται απ' ευθείας εναντίον αυτών των προσώπων κι όχι κατά του μεταφορέα. Παράλληλα, εξαιρείται και η ευθύνη του μεταφορέα για απώλειες ή ζημιές που προέρχονται από την ανεπαρκή συσκευασία του φορτίου, για την οποία οφείλει να φροντίσει έτσι κι αλλιώς ο ίδιος ο φορτωτής (περίπτωση ιδ').

Μια ακόμα ενδιαφέρουσα περίπτωση είναι η εξαίρεση της ευθύνης του μεταφορέα λόγω αναγκαίας παράκαμψης από τη συμφωνημένη πορεία του πλοίου, προκειμένου να σωθεί ζωή ή περιουσία που βρίσκεται στη θάλασσα. Η παρέκκλιση αυτή, ακόμα κι αν προκαλέσει καθυστερήσεις, ζημία ή απώλεια του φορτίου, και πάλι, δεν επιφέρει ευθύνη του μεταφορέα και δε θεωρείται αθέτηση της συμφωνίας.

Χαρακτηριστική είναι η υπόθεση «*Leduc v. Ward*» του 1888, την απόφαση της οποίας στην ουσία κωδικοποιεί η συνθήκη της Χάγης, σχετικά με τις παρεκκλίσεις. Συγκεκριμένα, σε αυτή την

¹²² *Lindsay v. Klein* 1911 AC 194,197.

¹²³ *Ibid*, Sch, Art III

¹²⁴ *The Apostolis*, 1966, *Lloyd's Rep.*475

¹²⁵ *Carriage of Goods by Sea*, 2^η έκδοση, John Wilson, σελ.217

¹²⁶ *Smth Hogg@ Co v. Black Sea & Baltic Ins.Co*

υπόθεση, ο μεταφορέας παρέκκλινε της συμφωνημένης πορείας για προσωπικούς του λόγους¹²⁷. Το δικαστήριο αποφάσισε πως ήταν υπεύθυνος για την καθυστέρηση παράδοσης του φορτίου εφόσον η παρέκκλιση δε δικαιολογήθηκε ούτε για διάσωση περιουσίας, ούτε για διάσωση ζωής.

Τέλος, στο ίδιο άρθρο εμπεριέχεται πρόβλεψη στην τελευταία παράγραφό του (άρθρο 4, παράγραφος 6) για τα λεγόμενα επικίνδυνα αγαθά, δηλαδή φορτία εύφλεκτα, ή επικίνδυνα για πρόκληση έκρηξης, ή γενικότερα επικίνδυνης φύσης. Αυτά τα φορτία μπορούν να καταστραφούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού της μεταφοράς αν μεταφέρονται εν αγνοία και χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του μεταφορέα. Μάλιστα, για τα έξοδα της καταστροφής ευθύνεται ο φορτωτής. Και πάλι οι κανόνες της Χάγης κωδικοποιούν παγιωμένη νομολογιακά αντίληψη, η οποία είχε εκφραστεί με την υπόθεση «*Brass v. Maitland*» το 1856. Σε αυτή την περίπτωση, ο φορτωτής δεν είχε ειδοποιήσει τον μεταφορέα για την επικινδυνότητα του μεταφερόμενου φορτίου (το χλωριούχο ασβέστιο είχε περιγραφεί ως απλή λευκαντική σκόνη), με αποτέλεσμα ο μεταφορέας να μην λάβει τα απαραίτητα μέτρα, ώστε να προστατευθούν και τα άλλα αγαθά που μεταφέρονταν¹²⁸. Το χλωριούχο ασβέστιο προκάλεσε ζημία στα υπόλοιπα αγαθά που είχαν φορτωθεί στο πλοίο κι ο ενάγων – μεταφορέας αποζημιώθηκε για τη ζημία που προκλήθηκε στο πλοίο και στα άλλα αγαθά που μετέφερε¹²⁹.

Πρέπει να υπογραμμισθεί πως όλες οι προβλέψεις που περιγράφονται μέχρι στιγμής σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα, το μέγεθος και τον περιορισμό αυτής, αναφέρονται στο διάστημα από τη φόρτωση μέχρι την εκφόρτωση των αγαθών, δηλαδή πρακτικά κατά τη μεταφορά του φορτίου στη θάλασσα. Στο άρθρο 7, προβλέπεται πως πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση, μπορεί να αναγνωρισθεί λιγότερη ευθύνη στον μεταφορέα, καθώς επισημαίνεται πως πέραν αυτού του διαστήματος της μεταφοράς, οι διαδικασίες δε δεσμεύονται από τους κανόνες αυτούς.

Όστόσο, αυτή η συμφωνία πρέπει να εμπεριέχεται γραπτώς και ρητά στο συμβόλαιο μεταφοράς πραγμάτων. Προς αυτή την κατεύθυνση είχε εκδοθεί ήδη η υπόθεση του 1929 «*Goodwin Ferreira & Co. Ltd. v. Lamport and Holt Ltd*». Κατά την οποία ορίστηκε πως η αποστολή ολοκληρώνεται μόνο όταν το σύνολο της αποστολής έχει ολοκληρωθεί, αποτυπώνοντας έτσι τη θεωρία σύμφωνα με την οποία η φόρτωση ξεκινά με τη φόρτωση του πρώτου τεμαχίου ή μέρους του φορτίου κι ολοκληρώνεται με την εκφόρτωση του τελευταίου τμήματος των αγαθών. Αντίστοιχα και η απόφαση στην υπόθεση του 1954 «*Pyrene Co. v. Scindia Steam Navigation Co.*» όρισε πως η εφαρμογή των κανόνων της Χάγης καλύπτει όλη τη διαδικασία της φόρτωσης και της εκφόρτωσης.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, στα τελευταία άρθρα της Συνθήκης ρυθμίζονται διαδικαστικά ζητήματα για τις φορτωτικές και τη μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης, σχετικά με το νόμισμα και την πληρωμή των αποζημιώσεων. Υπάρχουν επίσης προβλέψεις για την ίδια τη συνθήκη, ως προς την υπογραφή της, τη δυνατότητα συμμετοχής επιπλέον χωρών στη συνέχεια κι άλλα παρόμοια ζητήματα.

Τέλος, οι κανόνες της Χάγης 1924 ολοκληρώνονται με το άρθρο 16, όπου προβλέπεται η δυνατότητα στα αρχικώς συμβαλλόμενα κράτη να προσκαλέσουν τα άλλα κράτη – μέλη σε νέο συνέδριο ώστε να αναθεωρηθεί η συνθήκη, ενώ ορίζεται ως θεματοφύλακας το κράτος του Βελγίου, το οποίο θα είναι υπεύθυνο και για τη σύγκληση του νέου συνεδρίου, που θα οδηγήσει στην αναθεώρηση της συνθήκης.

Οι κανόνες της Χάγης ανανεώθηκαν με δύο πρόσθετα πρωτόκολλα (1968 και 1979), τα οποία ωστόσο δεν επηρέασαν τις βασικές προβλέψεις σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα. Ήδη με την προσθήκη του πρώτου πρωτοκόλλου, οι κανόνες έγιναν πλέον γνωστοί ως «*κανόνες Χάγης – Βίσμπυ*». Αξίζει να σημειωθεί πως οι κανόνες της Χάγης ήδη από το 1924 αποτέλεσαν τη βάση για τη διαμόρφωση εθνικής νομοθεσίας σε πολλές περιπτώσεις κρατών, όπως στη Μεγάλη Βρετανία, όπου

¹²⁷ *Cochin Refineries v. Triton Shipping* 1978 A.M.C 444.

¹²⁸ *Supra* σελ.34

¹²⁹ *Judgement of Sydney Smith*, 1954, *Lloyd's Rep* σελ.43.

το 1924 διατυπώθηκε η «πράξη για τη μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης» (“*Carriage of Goods by Sea Act, 1924*”), με αυτούσιο το περιεχόμενο των κανόνων της Χάγης.

2.9. Πρωτόκολλο Βίσμπυ (1968)

Αναφορικά με τους αναθεωρημένους κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ, προκύπτει πως λειτουργούν αυξητικά ως προς την ευθύνη του μεταφορέα, αφού διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής τους αλλά και τα σχετικά με την αποζημίωση εις βάρος του μεταφορέα, με πιο αυστηρές προβλέψεις. Το κείμενο παραμένει ίδιο στο μεγαλύτερο μέρος του, με ορισμένες προσθήκες στα υπάρχοντα άρθρα, ενώ προστίθενται μόλις δύο εντελώς καινούρια άρθρα (άρθρο 4 δις και άρθρο 9). Θεματοφύλακας της αναθεωρημένης συνθήκης παραμένει η κυβέρνηση του Βελγίου. Λεπτομερέστερα, με το πρωτόκολλο του 1968, παραμένουν ίδιοι οι ορισμοί του άρθρου 1 αλλά και το πεδίο εφαρμογής που οριοθετεί το άρθρο 2. Ωστόσο, στο άρθρο 3, διαφοροποιούνται ελαφρώς οι υποχρεώσεις των μερών, κυρίως σε ό,τι σχετίζεται με το βάρος απόδειξης και την παραγραφή της ευθύνης. Πιο συγκεκριμένα, αυξάνει η προστασία τρίτων μερών, στα οποία μεταβιβάζονται κατά τη μεταφορά τα αγαθά και οι φορτωτικές, εφόσον αυτά λειτουργούν καλόπιστα.

Ακόμα, δίνεται η δυνατότητα στα μέρη να συμφωνήσουν από κοινού σε παράταση της παραγραφής. Στο ίδιο σημείο, προστέθηκε επιπλέον παράγραφος κατά την οποία αναγνωρίζεται επιπλέον περιθώριο τουλάχιστον τριών μηνών, αν κάποιος εκ των μερών θέλει να κινηθεί κατά τρίτου προσώπου για την απαίτηση αποζημίωσης.

Στη συνέχεια, διαφοροποιείται ελαφρώς το επόμενο άρθρο (άρθρο 4) στο σημείο που αναφέρεται στο ποσό αποζημίωσης και στον τρόπο υπολογισμού της¹³⁰. Πλέον χρησιμοποιείται ως μονάδα μέτρησης η αξία του ίδιου του μεταφερόμενου του φορτίου, όπως αυτή προσαρμόζεται στην ελεύθερη αγορά. Αποδεδειγμένη η διαδικασία πλέον από την αξία ενός νομίσματος (της λίρας Αγγλίας για το 1924), και μεταφέρεται στην αξία του ίδιου του φορτίου. Με το πρωτόκολλο του 1968 προστίθεται σε αυτό το σημείο ένα ακόμη άρθρο, το άρθρο 4 δις, το οποίο είναι εντελώς καινούριο κι αναφέρεται στον καπετάνιο ή τους υπαλλήλους του μεταφορέα, οι οποίοι πιθανώς ευθύνονται για τη ζημία ή την απώλεια του φορτίου (όταν δεν ευθύνεται ο ίδιος ο μεταφορέας). Στην ουσία, το καινούριο αυτό άρθρο δίνει την ευκαιρία σε αυτά τα πρόσωπα να εκμεταλλευτούν όλες τις ευεργετικές ρυθμίσεις της συνθήκης¹³¹, κυρίως ως προς τα ύψιστα ποσά αποζημίωσης που προβλέπονται από αυτή. Μόνη περίπτωση όπου τέτοια επίκληση της συνθήκης δεν είναι εφικτή, είναι όταν οι πράξεις ή οι παραλείψεις αυτών των προσώπων ήταν δόλιες με πρόθεση τη ζημία ή την απώλεια του φορτίου¹³².

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης του όταν έχει καταβάλλει την απαιτούμενη επιμέλεια του μέσου συνετού μεταφορέα. Η αρχή της παροχής προστασίας, στους περιορισμούς τόσο της συμβατικής όσο και της εξωσυμβατικής ευθύνης, επεκτείνονται και στους προστηθέντες του και νομιμοποιούνται να προβάλλουν προς απαλλαγή τους τις ενστάσεις του μεταφορέα, χωρίς όμως να υποκαθίστανται στα δικαιώματα του¹³³. Όταν η παρέκκλιση από την πορεία είναι δικαιολογημένη ή

¹³⁰ *Siordet v. Hall*, 1828 4 Bing.607

¹³¹ Όμως τόσο οι πράκτορες όσο και οι βοηθοί εκπληρώσεως του μεταφορέα δεν μπορούν να επωφεληθούν των πλεονεκτημάτων του θαλάσσιου μεταφορέα, εάν είναι τρίτοι συμβαλλόμενοι, ελεύθεροι επαγγελματίες. Έτσι ως υπάλληλος και πράκτορας κατά την πιο πάνω έννοια θεωρούνται ο πλοίαρχος, το πλήρωμα, ο διευθυντής της ναυτιλιακής επιχείρησης και ο αρχιπλοίαρχος. Όμως δεν μπορούν να θεωρηθούν δεν θεωρούνται ως υπάλληλοι ή αντιπρόσωποι και επομένως δεν μπορούν να επωφεληθούν των δικαιωμάτων του θαλάσσιου μεταφορέα, ο πράκτορας του πλοίου, ο φορτοεκφορωτής, ο στοιβαδός, εφόσον τα πρόσωπα αυτά δεν έχουν προσληφθεί με σύμβαση εργασίας από το μεταφορέα ή τον πλοίαρχο. Ι.Κοροτζής, ό.π.,σελ.454-457.

¹³² *Carver, Carriage by Sea*,σελ.89

¹³³ Πχ ένσταση παραγραφής του άρ.3 παρ.6 εδ.4 της ΚΧΒ, την αμελή διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου, αν και η ζημία οφείλεται σε προσωπικό του ππαισμά ή την πυρκαγιά.

όταν η ζημία οφείλεται σε ψευδείς δηλώσεις του φορτωτή. Ακολούθως απαλλάσσεται για ζημίες πάνω από το καθορισμένο ανώτατο όριο ή την δηλωθείσα αξία των εμπορευμάτων¹³⁴. Τέλος για εύφλεκτα υλικά ή επικίνδυνα εμπορεύματα χωρίς την ύπαρξη σχετικής συμφωνίας. Επιπροσθέτως όταν δεν προκύπτει για τον μεταφορέα ίδιο πταίσμα απαλλάσσεται και από τους εξαιρούμενους κινδύνους που έχουμε αναφέρει στο κεφάλαιο ευθύνης από το ΚΙΝΔ¹³⁵.

Περαιτέρω, κατά την εκτέλεση της σύμβασης είναι δυνατόν να ανακύψει αδικοππραξία έναντι των αντισυμβαλλομένων έναντι αλλήλων, εφόσον η πράξη ή η παράλειψη είναι υπαίτια και παράνομη χωρίς τη συμβατική σχέση¹³⁶. Υπαίτια ζημιογόνος πράξη ή παράλειψη, με την οποία παραβιάζεται κάποια σύμβαση, μπορεί πέραν της αξίωσης από την σύμβαση να θεμελιώσει και αξίωση από αδικοππραξία, όταν και χωρίς τη συμβατική σχέση διαπραττόμενη, θα ήταν παράνομη¹³⁷. Στην περίπτωση αυτή υπάρχει συρροή αδικοππρακτικής και εξωσυμβατικής ευθύνης, ο δε φορτωτής/παραλήπτης/ασφαλιστής, έχει δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση, στηρίζοντας την αξίωση του είτε στη μία είτε στην άλλη βάση, άλλως επικουρικά και στις δύο¹³⁸. Κατά την κρατούσα στη θεωρία και τη νομολογία άποψη η μη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την προφύλαξη του φορτίου αποτελεί απλή συμβατική παράλειψη του θαλάσσιου μεταφορέα και των προστηθέντων αυτού προσώπων. Ως εκ τούτου η συμπεριφορά αυτή δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως πράξη παράνομη και υπαίτια, χωρίς την ύπαρξη θαλάσσιας μεταφοράς και συνεπώς, δεν υπάρχει εν προκειμένω αδικοππραξία¹³⁹.

Επέρχεται απαλλαγή ευθύνης ή μείωση της ευθύνης του μεταφορέα όπως ορίζεται στα άρθρα 3,6,7 των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ στα ακραία στάδια της μεταφοράς¹⁴⁰, στις φορτώσεις του εμπορεύματος πάνω στο κατάστρωμα, στην μεταφορά ζώντων ζώων, όταν επίσης το φορτίο παρουσιάζει ιδιαίτερο χαρακτήρα¹⁴¹ καθώς και όταν οι συνθήκες μεταφοράς ή επικίνδυνο χαρακτήρα. Ο μεταφορέας έχει την ευχέρεια¹⁴² να παραιτηθεί ολικά ή μερικά από τα δικαιώματα ή και τις ενστάσεις του καθώς και να αυξήσει τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις του πάντοτε υπό την προϋπόθεση της ενσωμάτωσης του στην φορτωτική που εκδίδεται στον φορτωτή.

Στη συγκριτική επισκόπηση των κανόνων της Χάγης 1924 και του αναθεωρητικού πρωτοκόλλου 1968, εντοπίζεται μια ακόμα διαφορά στο άρθρο 9, το περιεχόμενο του οποίου αντικαθίσταται πλήρως. Έτσι, με το πρωτόκολλο 1968, το άρθρο 9 αλλάζει εντελώς (οι ρυθμίσεις του αρχικού άρθρου 9 του 1924 έχουν ήδη συμπεριληφθεί στο άρθρο 4 με το πρωτόκολλο του 1968) και αφοσιώνεται πλήρως στην ανωτερότητα που αναγνωρίζεται υπέρ συνθηκών ή εθνικών νόμων σχετικών με τις πυρηνικές καταστροφές¹⁴³, εις βάρος των προβλέψεων αυτών των ίδιων των κανόνων. Αυτή η ρύθμιση δικαιολογείται από τη γενικότερη, έντονη ευαισθητοποίηση όλων εκείνη την

¹³⁴ *Porteus vs Watney*(1878) 3 QBD, σελ.534.

¹³⁵ Το πταίσμα, διακρίνεται σε ναυτικό και εμπορικό. Ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν ευθύνεται για το ναυτικό πταίσμα, για το πταίσμα περί της διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου από τους προστηθέντες του, δηλαδή για πράξεις που ανάγονται στις ειδικές τεχνικές γνώσεις και ικανότητές προς διακυβέρνηση και χειρισμό του πλοίου κατά τους κανόνες της ναυτικής τεχνικής, οι οποίες ενεργούνται προς το συμφέρον του πλοίου. Ευθύνη φέρει ο εκναυλωτής σε περίπτωση μόνον όταν υφίσταται ιδίον αυτού πταίσμα, καθώς επίσης και σε περίπτωση διαχειριστικού ή διοικητικού εμπορικού πταίσματος του πλοιάρχου, δηλαδή για πράξεις που βλάπτεται μόνο το συμφέρον του ενδιαφερόμενου επί του φορτίου, το οποίο καλύπτει ο μεταφορέας δια της ευθύνης του, Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο* 2003.

¹³⁶ ΑΠ 19/1993 ΝοΒ 41, 1969, ΕφΠειρ 631/2007 ΤΠΝ Ισοκράτης.

¹³⁷ ΑΠ 555/1999 ΕλλΔνη 2000,87

¹³⁸ *Shipping Law*, Chorley&Gile's , 8^η έκδοση 1993, σελ.354.

¹³⁹ ΕφΠειρ 76/2006 ΕΝΔ 2006,278, Η αδικοππρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα 2000,σελ.128.

¹⁴⁰ Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα στα ακραία στάδια της μεταφοράς, δηλαδή πριν την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση,στάδια τα οποία δεν αποτελούν πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης.

¹⁴¹ *Stag Line v.Foscolo, Mango & Co, Carriage of Goods by Sea* , John Wilson , σελ.356

¹⁴² *Κοροτζή*, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ, 1994, 32.

¹⁴³ *Carriage of Goods by Sea* , 20^η έκδοση, 1985, Payne and Ivamy's , σελ. 308.

περίοδο ενάντια στην κακόβουλη χρήση της πυρηνικής ενέργειας, ως αποτέλεσμα των καταστροφών κατά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Διαφορές παρουσιάζονται και στον υπολογισμό του ανώτατου ορίου ευθύνης.

Το 1924 το ανώτατο όριο ευθύνης ήταν 100 αγγλικές λίρες, από το 1968 ανέρχεται στις 10.000 φράγκα Πουανκαρέ κατά δέμα/μονάδα ή 30 φράγκα ανά μονάδα βάρους¹⁴⁴. Το φράγκο Πουανκαρέ αντικαταστάθηκε από τα ειδικά τραβηχτικά δικαιώματα (666,67 μονάδες ανά δέμα ή μονάδα). Αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 2 σε περίπτωση που η φύση και η αξία των εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί στην φορτωτική, ο μεταφορέας θα ευθύνεται για το ποσό της δήλωσης ενώ σε αντίθετη περίπτωση ο μεταφορέας θα ευθύνεται μέχρι του ανώτατου ορίου των 10.000 φράγκων Πουανκαρέ.

Το συνολικό ποσό της αποζημίωσης θα υπολογίζεται σε σχέση με την αξία αυτών των εμπορευμάτων στο τόπο και χρόνο που εκφορτώνονται από το πλοίο ή που θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί σύμφωνα με την σύμβαση μεταφοράς ενώ η αξία των εμπορευμάτων υπολογίζεται βάσει της χρηματιστηριακής του τιμής ή της τρέχουσας τιμής τους στην αγορά¹⁴⁵.

Τέλος, στο άρθρο 10 των αναθεωρημένων κανόνων διευρύνονται οι περιπτώσεις εφαρμογής και υπαγωγής φορτωτικών σε αυτούς¹⁴⁶. Έτσι, οι κανόνες πλέον εφαρμόζονται όχι μόνο αν η φορτωτική έχει εκδοθεί από κάποιο κράτος – μέλος, αλλά και αν η μεταφορά ξεκινά από λιμάνι κράτους – μέλους, καθώς και αν τα ίδια τα μέρη, μεταφορέας και φορτωτής, συμφωνήσουν στην εφαρμογή των κανόνων, άσχετα από την εθνικότητά τους¹⁴⁷. Τα άρθρα 11 έως 16 συνειδητά δεν επαναλαμβάνονται καθώς συνεχίζουν να ισχύουν ακριβώς όπως είχαν αρχικά γραφεί το 1924.

Από τη συνολική θεώρηση των κανόνων της Χάγης και των αναθεωρημένων κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ, καταλήγει κανείς πως ο μεταφορέας επιβαρύνεται με σειρά υποχρεώσεων, τις οποίες οφείλει, ωστόσο, να τηρήσει στο πλαίσιο της μέσης αναμενόμενης και καλόπιστης φροντίδας που θα έπρεπε να επιδείξει ως επαγγελματίας του χώρου, ενώ η διαβάθμιση του ενδεχόμενου πταίσματος είναι όμοια με αυτή του αστικού κώδικα στη συμβατική ευθύνη (ΑΚ 330,334), δηλαδή ο μεταφορέας ευθύνεται για δόλο, βαριά και ελαφριά αφηρημένα αμέλεια. Επιπρόσθετα, οι υποχρεώσεις του φορτωτή είναι ποσοτικά λιγότερες¹⁴⁸, και περιορίζονται στην πληρωμή του ναύλου, στη σωστή κι επαρκή συσκευασία των αγαθών για την πραγματοποίηση του συγκεκριμένου ταξιδιού, στην ακριβή και ειλικρινή περιγραφή των αγαθών, και στη μη προσθήκη επικίνδυνων αγαθών στο φορτίο¹⁴⁹. Πρόκειται τελικά για υποχρεώσεις που προκύπτουν εξ αντιδιαστολής, κυρίως από τις εξαιρέσεις που περιλαμβάνονται στους κανόνες για την ευθύνη του μεταφορέα.

Αναφορικά με την πρακτική εφαρμογή τους, το αναθεωρητικό πρωτόκολλο Βίσμπυ δεν υπογράφηκε από όλα τα κράτη που υπέγραψαν τον Αύγουστο του 1924 τους κανόνες της Χάγης, με αποτέλεσμα να ισχύουν και να εφαρμόζονται τόσο οι κανόνες της Χάγης όσο και οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ. Οι Κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ δεν έγιναν δεκτοί από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, για παράδειγμα.

Οι κανόνες Χάγης και Χάγης - Βίσμπυ δεν αποτελούν έναν πλήρη κώδικα που καθορίζει όλα τα θέματα σχετικά με τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης. Δεν αναφέρονται για παράδειγμα σε θέματα όπως είναι η πληρωμή «*freight*»¹⁵⁰ ή «*demurrage*»¹⁵¹ που αναφέρονται στη φορτωτική¹⁵²,

¹⁴⁴ The Nogar Marin , 1988, lloyd;s Rep 412.

¹⁴⁵ Μπαλή, Ενοχ. Δίκ. 1969, σελ. 186, ΑΠ 214/1968 ΕεμπΔ ΙΘ, σελ. 249, ΕφΠειρ 557/1997

¹⁴⁶ The Raphael Lloyd's Rep.42

¹⁴⁷ Ibid , Judgement of Bingham, σελ. 312

¹⁴⁸ The Almak, 1985, Lloyd;s FRep 557.

¹⁴⁹ Grant v. Norway 1851 10 CB 665.

¹⁵⁰ Cargo ex Argos 1873 L.R 5 C.P 134

¹⁵¹ ICC Rules 13 and Combidoc II

¹⁵² Carriage of Goods by Sea, 2^η έκδοση, John Wilson , 1993, σελ. 218

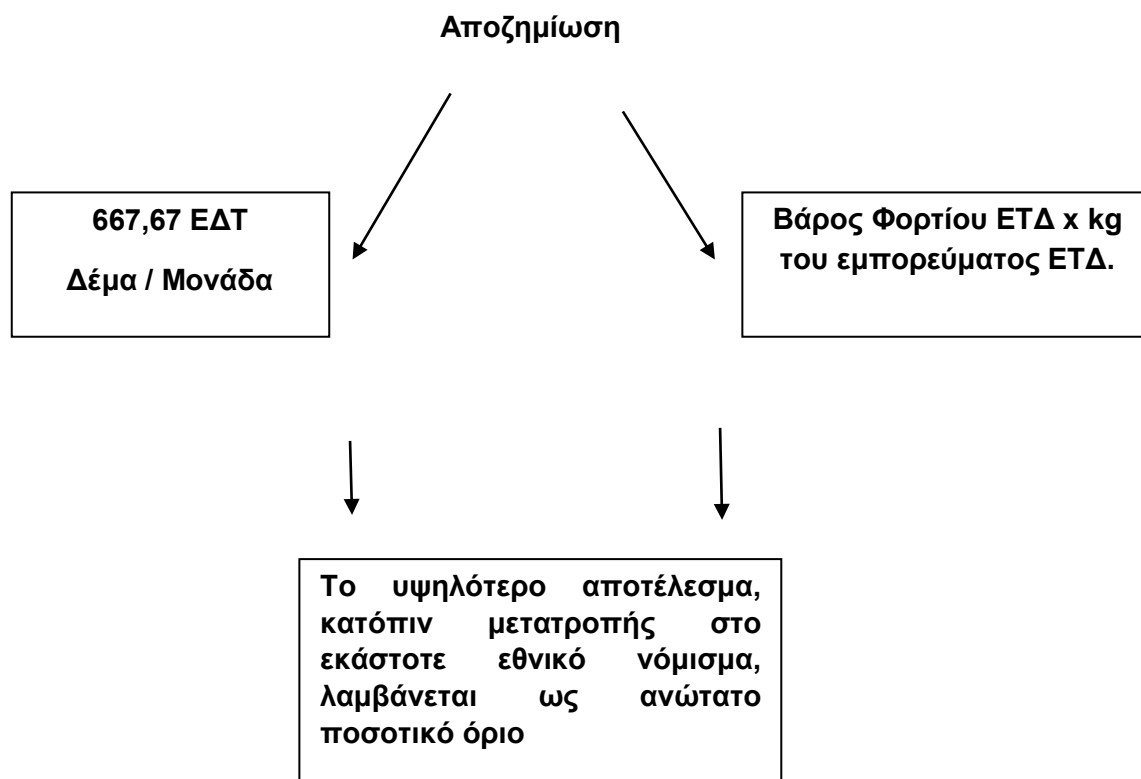
ούτε και στα πολύ σημαντικά ζητήματα της δικαιοδοσίας, της διαιτησίας και του εφαρμοστέου δικαίου, τα οποία είναι συνήθως σημεία διαφωνίας μεταξύ των μερών¹⁵³. Επιπλέον οι κανόνες δεν υπογράφηκαν από όλα τα κράτη και δεν εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη.

Ο λόγος δημιουργίας των κανόνων ως εξισορροπιστή στην ανισορροπία που προκάλεσε η φιλοσοφία του «*laissezfaire*»¹⁵⁴ είχε επικριθεί σε μεγάλο βαθμό στα τέλη του 1960 από την εμπορική κοινότητα και ειδικά από τα αναπτυσσόμενα κράτη¹⁵⁵.

Τρόπος λειτουργίας της ρύθμισης

Κατά το αρ.4 παρ.5 (α) ΚΧΒ, αν τα μέρη συμφωνήσουν ορισμένη αξία για το φορτίο στη φορτωτική, αυτό είναι το ανώτατο όριο αποζημίωσης. Ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, το βάρος φέρει ο ζημιωθείς¹⁵⁶, ο οποίος σύμφωνα με την παρ. β΄ της ρύθμισης, οφείλει να αποδείξει την έκταση της ζημίας κατά ποσό, με τιμή αναφοράς την τιμή που έχει το φορτίο στον τόπο εκφόρτωσης. Αν το ποσό αυτό υπερβαίνει το ανώτατο όριο της παρ. α΄, τότε ο μεταφορέας, μπορεί να επικαλεστεί αυτό το όριο¹⁵⁷ εφόσον δεν έχει επιδείξει συμπεριφορά που να οδηγεί στον παραμερισμό του περιορισμού¹⁵⁸ όπως υποστηρίζεται και στην 4.παρ.ε΄ της ρύθμισης¹⁵⁹.

Υπολογισμός Αποζημίωσης



¹⁵³ Cox, Patterson&Co v.Bruce&Co 1886, 18 QBD 147.

¹⁵⁴ Kish v. Taylor 1912 A.C , σελ.604

¹⁵⁵ Carriage of Goods by Sea, Payne and Ivamy's, 20 η έκδοση, σελ.89

¹⁵⁶ Scrutton on Charter-parties, 19^η έκδοση 1984, Art .110, σελ.227

¹⁵⁷ Merchant Shipping Act 1894, σελ.448.

¹⁵⁸ Renton v. Palmyra Trading Corp.1957 A.C 149

¹⁵⁹ ΕφΠειρ 447/2005 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

Ειδικά για τα εμπορευματοκιβώτια¹⁶⁰, λόγω του ότι η μεταφορά κατ' αυτόν τον τρόπο δεν ήταν διαδεδομένη ούτε και όταν εισήχθη το δεύτερο Πρωτόκολλο των Βρυξελλών το 1979, δεν γίνεται ξεκάθαρη μνεία. Παρά ταύτα, οι ΚΧΒ επεκτείνονται και σε αυτά για τον ποσοτικό περιορισμό ευθύνης πέραν των δεμάτων και των μονάδων. Η απαρίθμηση αφορά σε αριθμούς στο σώμα της φορτωτικής, έτσι εάν ένα εμπορευματοκιβώτιο περιέχει 300 εμπορεύματα¹⁶¹, υποδεικνύει την ύπαρξη 300 δεμάτων, που αποτελεί και την βάση για τον υπολογισμό του ποσοτικού ορίου, ενώ αν δεν είναι συσκευασμένα τότε το εμπορευματοκιβώτιο τεκμαίρεται ως δέμα / μονάδα, εκτός παρόλο που είναι ασυσκευαστα έχουν απαριθμηθεί στη φορτωτική.

Ο ποσοτικός περιορισμός ευθύνης δεν ισχύει εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε σαν αποτέλεσμα πράξης ή παράλειψης του μεταφορέα που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί ζημία ή από αμέλεια με γνώση ότι πιθανόν να προξενηθεί ζημία. Ακόμη ο ποσοτικός περιορισμός ευθύνης δεν ισχύει όταν στη συμφωνία των συμβαλλομένων έχουν συμφωνηθεί ανώτερα όρια. Εάν η συμφωνία ορίζει ανώτατο όριο ευθύνης κατά δέμα ή μονάδα και κατώτερο όριο κατά κιλό ή αντιστρόφως, είναι άκυρη, κατά το όριο¹⁶² που συμφωνείται και είναι κατώτερο από το νόμιμο.

Η φόρτωση επικίνδυνου φορτίου

Το ανεύθυνο του μεταφορέα, επέρχεται και με την φόρτωση επικίνδυνου φορτίου, όπου παρέχεται στον μεταφορέα το εκλεκτικό δικαίωμα με βάση το αρ.4 παρ. 6 ΚΧΒ, να το καταστρέψει ή να το εκφορτώσει ή να το καταστήσει αβλαβές, εφόσον το εμπόρευμα φορτώθηκε χωρίς την συναίνεση του. Κατάλογος αυτών των επικίνδυνων υλών καταρτίζεται σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε διεθνές, με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (I.M.D.G Code). Για την εφαρμογή της διάταξης δεν απαιτείται υπαιτιότητα του φορτωτή, ενώ η άμυνα καταρρέει, σε περίπτωση παραβίασης των αποθηκευτικών υποχρεώσεων του μεταφορέα¹⁶³, είτε όταν ο ίδιος επέδειξε αμέλεια στη μεταχείριση του φορτίου.

2.10. Η Αδικοπρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα

Έχοντας προεκθέσει την συμβατική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, τους περιορισμούς και τα ανεύθυνα που τη συνοδεύουν ερχόμαστε να εξετάσουμε τη θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης. Ουσιαστικά, οι λόγοι που επιστηρίζουν την αδικοπρακτική νομική βάση είναι : η έλλειψη ή η ύπαρξη ανεπαρκούς συμβατικού δεσμού¹⁶⁴, όταν υπάρχει περίπτωση να μην είναι εμφανές στη φορτωτική εάν εκδόθηκε από πλοιοκτήτη ή τρίτο εκναυλωτή, αιτία που δυσχεραίνει την εύρεση του πραγματικού εναγομένου, ή όταν ο φορτωτής διαπιστώνει συμπεριφορά του μεταφορέα με επίμεμπτο χαρακτήρα. Τέλος, επειδή μπορεί να επιθυμεί την παράκαμψη της νόμιμης άμυνας και των περιορισμών ευθύνης που εισάγουν οι ΚΧΒ.

Καταρχήν, η αδικοπρακτική ευθύνη στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων ρυθμίζεται με βάση το εθνικό δίκαιο κάθε κράτους¹⁶⁵. Εν προκειμένω, ο λόγος για τη διάταξη 914 ΑΚ. Για την πλήρωση της αδικοπρακτικής ευθύνης απαιτούνται σωρευτικά υπαίτια και παράνομη ευρεία πράξη του μεταφορέα η οποία με αιτιώδη συνάφεια επέφερε ζημία στα πλαίσια προηγούμενης συμβατικής ανάληψης υποχρέωσης, στην υλική υπόσταση του φορτίου και στην περιουσία του δικαιούχου αυτού.

¹⁶⁰ El Greco Ltd v. Mediteranean Shipping Co SA 2004, Lloyd's Rep 537.

¹⁶¹ Carriage of Goods by Sea, John Wilson, σελ.215-217

¹⁶² Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act 1958.

¹⁶³ Carriage of Goods by Sea Act 1971, αρθ.3

¹⁶⁴ European Enterprises 1989 Lloyd's Rep.185

¹⁶⁵ ΠπρΠειρ 375/1991,ΕΝΔ 20,485.

Σύμφωνα με το αρ.298 ΑΚ η αποζημίωση περιλαμβάνει τόσο την θετική όσο και την αποθετική ζημία εφόσον προηγουμένως καταφαθεί η συνδρομή ανάμεσα στη ζημία και στο νόμιμο λόγο ευθύνης.

Αρχικά, γίνεται λόγος, για τις μορφές συμπεριφοράς του μεταφορέα που συνιστούν παρέκκλιση σε ευρεία έννοια. Ως τέτοιες μπορούμε να ορίσουμε την αδικαιολόγητη παρέκκλιση πορείας, τη μη εξουσιοδοτημένη μεταφορά φορτίου στο κατάστρωμα, την εμπρόθετη χρονοτριβή παράδοσης του φορτίου, την πλημμελή παράδοση του, την αναγραφή ψευδών δηλώσεων κ.α166. Όλες αυτές οι συμβατικές πλημμέλειες μπορούν να αποτελέσουν και βάση αδικοπρακτικής ευθύνης¹⁶⁷ υπό την εξής διεργασία: οι θετικές πράξεις των παρεκκλίσεων εν ευρεία έννοια παραβιάζουν την γενική υποχρέωση για πρόνοια στις συναλλαγές και την τήρηση κανόνων επιμελείας.

Επιπροσθέτως, παραβιάζονται οι ειδικές υποχρεώσεις αρ.3(1), 2 4(4) ΚΧΒ, προσβάλλοντας τη γενική νόμιμη υποχρέωση σεβασμού των απολύτων δικαιωμάτων, τέλος το παράνομο της συμπεριφοράς αποδίδεται στην πρόκληση επικίνδυνης κατάστασης με την παράλειψη λήψης μέτρων ασφαλείας που αιτιωδώς προκαλούν τη ζημία στο φορτίο¹⁶⁸. Το βάρος απόδειξης επωμίζεται ο ζημιωθείς. Η ζημία αφορά τόσο στην άμεση προσβολή του εννόμου αγαθού όσο και στην αποτροπή επαύξησης της περιουσίας του ζημιωθέντος¹⁶⁹. Για την κατάφαση αδικοπρακτικής ευθύνης απαιτείται κατάφαση αιτιώδους συνάφειας ανάμεσα στις παρεκκλίσεις εν ευρεία έννοια και το ζημιόγONO αποτέλεσμα¹⁷⁰.

2.11. Ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς

Από τον συνδυασμό των άρθρων 95 έως 107 του Εμπ. Νόμου και 481 του ΑΚ συνάγεται ότι σε κάθε μεταφορά, ενυπάρχουν τρία βασικά πρόσωπα, αυτό του μεταφορέα (ή αγωγιάτη), του αποστολέα ή φορτωτή και του παραλήπτη. Πλείστες των φορών όμως, στη μεταφορά παρεμβάλλεται και ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς, ο οποίος λαμβάνει τη μέριμνα απέναντι στον φορτωτή ή στον παραλήπτη να εξεύρει τον μεταφορέα, με τον οποίο ο ίδιος προσωπικά συνάπτει τη σύμβαση μεταφοράς. Επί συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς είτε αυτή διέπεται από τον ΚΙΝΔ είτε από τους κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ, έχουν αναλογικώς εφαρμογή οι διατάξεις του ΕμπΝ περί παραγγελιοδόχου μεταφοράς¹⁷¹. Τούτο διότι, τα μεν πιο πάνω ειδικά νομοθετικά κείμενα για τη θαλάσσια μεταφορά δεν περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για το θέμα αυτό, ενώ ο δε ΕμπΝ δεν έχει ως προς το κεφάλαιο αυτό συμπληρωματική εφαρμογή, αφού ναι μεν οι διατάξεις του, αφορούν στους παραγγελιοδόχους που αναδέχονται μεταξύ άλλων την δια των εσωτερικών υδάτων μετακόμιση, πλην όμως δεν περιλαμβάνονται σε αυτή οι θαλάσσιες μετακομίσεις, οι οποίες διέπονται από τον ΚΙΝΔ. Η απουσία ρύθμισης όσον αφορά στην ειδική αυτή βιοτική δραστηριότητα του θαλάσσιου παραγγελιοδόχου, η κάλυψη της οποίας επιχειρείται με τη χρήση της μεθόδου της αναλογίας. Να σημειωθεί ότι πρόκειται για αναλογική εφαρμογή νόμου και όχι δικαίου, προσφεύγοντας στις γενικές αρχές δικαίου.

Ο παραγγελιοδόχος συμβάλλεται με τον μεταφορέα στο όνομα και για λογαριασμό του παραγγελέα του. Ευθύνεται για τους ίδιους λόγους που ευθύνεται ο μεταφορέας¹⁷², ως εγγυητής των πράξεων του κατ' αρθ. 95-98 ΕμπΝ. Σε περίπτωση ικανοποίησης του ζημιωθέντα η του υποκατασταθέντος στα δικαιώματα ασφαλιστή, είτε εξωδίκως είτε μετά την άσκηση της αγωγής, ο

¹⁶⁶ The New York Star 1980 2 Lloyd's Rep.317

¹⁶⁷ Carriage of Goods by Sea Act 1971, Σch , αρθ.4 παρ.2

¹⁶⁸ The Himmerland,1965,2Lloyd's Rep 353.

¹⁶⁹ Lord Wilberforce 1975, A.C 167-9

¹⁷⁰ ΠπρΠειρ 375/1991,ΕΝΔ 20,485

¹⁷¹ Δελούκα , Ναυτικό Δίκαιο ,1979,475

¹⁷² The Captain Gregos 1990 1 , Lloyd's Rep.310

παραγγελιοδόχος μεταφοράς έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του συνοφειλέτη του θαλάσσιου μεταφορέα κατ' άρθ. 487 και αρθ. 488 ΑΚ που έχει ως θεμέλιο την ικανοποιηθείσα απαίτηση του δικαιούχου των εμπορευμάτων από τον αναγωγικά εναγόμενο θαλάσσιο μεταφορέα. Σε περίπτωση που ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς¹⁷³ έχει εναχθεί από έναν από τους προαναφερθέντες, έχει δικαίωμα και πριν από την ικανοποίησή τους, να εναγάγει αναγωγικά κατ' άρθ. 69 περ. ε' ΚΠολΔ, το συνοφειλέτη του θαλάσσιου μεταφορέα, με αγωγή που έχει ως θεμέλιο τη δικαστική διάγνωση της κύριας υποχρέωσης του έναντι ζημιωθέντα παραλήπτη ή ασφαλιστή¹⁷⁴ του που τον ικανοποίησε.¹⁷⁵

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Οι κανόνες του Αμβούργου αποτελούνται από 34 άρθρα, τα οποία συγκροτούνται σε διαφορετική δομή από αυτή των κανόνων της Χάγης και της Χάγης - Βίσμπυ¹⁷⁶. Προσπαθώντας κανείς να εντοπίσει ενδελεχώς τις ομοιότητες και διαφορές με τους κανόνες ΚΧΒ, συνάντα στους κανόνες Αμβούργου, την οριοθέτηση εννοιών όπως του μεταφορέα, του φορτωτή, του παραλήπτη, της φορτωτικής, υπό το πρίσμα ότι όλοι οι ορισμοί είναι πιο αναλυτικοί και ευρείς, ώστε να μπορούν να υπαχθούν περισσότερες περιπτώσεις και υποθέσεις, όπως για παράδειγμα η υπαγωγή των ζώντων ζώων και του φορτίου επί του καταστρώματος στη συνθήκη.

Σημαντικό σημείο αποτελεί και αναθεωρημένος ορισμός του συμβολαίου μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης δίνει την κατεύθυνση εφαρμογής της συνθήκης και στις συνδυασμένες μεταφορές, ως προς το κομμάτι της θαλάσσιας μεταφοράς, επομένως, σημασία έχει αν υπάρχει μεταφορά δια θαλάσσης, ενώ ο προσδιορισμός δε γίνεται απαραίτητα μόνο με την ύπαρξη φορτωτικής.

Ως προς το πεδίο εφαρμογής, από το άρθρο 2, απορρέει το συμπέρασμα, πως οι κανόνες μπορούν να εφαρμοστούν σε κάθε συμβόλαιο στο οποίο το λιμάνι της φόρτωσης ή εκφόρτωσης είναι σε κράτος - μέλος της συνθήκης όταν η φορτωτική εκδίδεται σε κράτος - μέλος, ή εφόσον ρητά αναφέρεται στη φορτωτική¹⁷⁷, πως το συμβόλαιο θα υπάγεται στους κανόνες του Αμβούργου. Ωστόσο, παρόλο που οι κανόνες δεν εφαρμόζονται στα ναυλοσύμφωνα, η προσθήκη της ρήτρας «*paramount*», μπορεί να ενεργοποιήσει τους κανόνες, ώστε να ισχύσουν και σε ναυλοσύμφωνο.

Σημαντική καινοτομία ορίζεται και στο άρθρο 4¹⁷⁸, όπου οι χρόνοι φόρτωσης και εκφόρτωσης ορίζονται διαφορετικά και ποικίλουν στην εμπορία κάθε ξεχωριστού αγαθού. Εξίσου καινοτόμο είναι και το σημείο των κανόνων όπου η επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς επεκτείνεται ακόμη και όταν τα αγαθά μεταφέρονται με άλλο μεταφορικό μέσο.

Βάσει των ανωτέρω δεδομένων στο άρθρο 5 ορίζεται η βάση της ευθύνης του μεταφορέα. Όπως και στους κανόνες της Χάγης, ο μεταφορέας, αλλά και οι υπάλληλοι του, και όσοι πράττουν για λογαριασμό του, καλούνται να ενεργούν με τη δέουσα επιμέλεια που επιβάλλουν οι περιστάσεις,

¹⁷³ The SLS Everest 1981 2 Lloyd's Rep.389

¹⁷⁴ The Xantho 1887 12 App Cas 503, Hamilton, Fraser & Co v Pandorf & Co 1887 Chorley and Tucker's Leading Cases 4^η έκδοση 1962, σελ.298.

¹⁷⁵ ΑΠ 928/2011 , ΑΠ 89/2005

¹⁷⁶ The Hamburg Rules – A Commentary(1979) L.M.C.Q , 1.

¹⁷⁷ A.Herman, Shipping Conferences, Lloyd's of London Press, 1983, 56.

¹⁷⁸ Carriage of Goods by Sea , 20^η έκδοση, 1985, Payne and Ivory's , σελ. 205.

καθώς και να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εμποδίζεται κάθε απώλεια ή ζημία στο φορτίο. Το βάρος ευθύνης, φέρουν εκείνοι, να αποδείξουν πως όντως κινήθηκαν σωστά και επαρκώς, στο πλαίσιο της καλόπιστης, αναμενόμενης φροντίδας που όφειλαν να δείξουν για να αποτρέψουν οποιαδήποτε ζημία ή απώλεια. Αναφορικά με τον περιορισμό της ευθύνης, αξίζει να σημειωθεί πως δε γίνεται καταγραφή περιπτώσεων περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, όπως γινόταν αναλυτικά στους κανόνες της Χάγης και Χάγης - Βίσμπυ¹⁷⁹.

3.1. Η ευθύνη του μεταφορέα

Σχετικά με τις παρεκκλίσεις της συνηθισμένης ή συμφωνημένης πορείας, με στόχο τη διάσωση ανθρώπου ή περιουσίας στη θάλασσα, η ρύθμιση του Αμβούργου δε διαφέρει από αυτό της Χάγης, απαλλάσσοντας τον μεταφορέα από την ευθύνη για καθυστέρηση, απώλεια ή ζημία, εφόσον αυτός, αποδείξει πως στόχος ήταν όντως η διάσωση ανθρώπου ή περιουσίας που ήταν σε κίνδυνο στη θάλασσα¹⁸⁰.

Αναφορικά με την οριοθέτηση ποσοτικά της ευθύνης του μεταφορέα, θεσπίζεται ελάχιστη αποζημίωση που θα πρέπει να καταβληθεί από τον μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του φορτίου, ενώ πρωτοπορεί δεσμεύοντας σε καταβολή αποζημίωσης και για την περίπτωση καθυστέρησης στην παράδοση φορτίου¹⁸¹. Παρά ταύτα μπορεί να συμφωνηθεί ποσό αποζημίωσης μεγαλύτερο του προβλεπόμενου στη συνθήκη, ώστε να προστατεύεται ακόμη καλύτερα ο φορτωτής, αρκεί να αναφέρεται ρητά στη φορτωτική.

Στο άρθρο 8, καταγράφεται η επαναφορά στον κανόνα της ευθύνης, αναγνωρίζεται δηλαδή πως ο μεταφορέας θα ευθύνεται σε κάθε περίπτωση, αν αποδειχθεί πως οι πράξεις του υποκινούνταν από δόλο, κι έτσι προκλήθηκε απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση του φορτίου. Το βάρος σε αυτήν την περίπτωση, φέρει ο ενάγων φορτωτής, ο οποίος θα πρέπει να αποδείξει πως ο εναγόμενος - μεταφορέας κινήθηκε με δόλο¹⁸².

Το κεφάλαιο με τις υποχρεώσεις του μεταφορέα ολοκληρώνεται με δύο ακόμη άρθρα τα οποία εστιάζουν στη διαφορά μεταξύ μεταφορέα και πραγματικού μεταφορέα, με καινούργιες προβλέψεις, αφού πρώτη φορά στο Αμβούργο γίνεται η σχετική διάκριση. Αρχικά στο άρθρο 10¹⁸³ διευκρινίζεται πως ο συμβατικός μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για τη μεταφορά¹⁸⁴, ακόμα κι αν αυτή τελικά την εκτελεί κάποιος άλλος (πραγματικός μεταφορέας). Ο πραγματικός μεταφορέας ευθύνεται, μόνο για ότι έχει συμφωνήσει, για ό,τι περιέχεται γραπτώς στην φορτωτική και ότι του έχει γνωστοποιηθεί εκ των προτέρων και όχι για τυχόν επιπλέον ευθύνες που έχει αναλάβει ο μεταφορέας. Η ευθύνη του μεταφορέα είναι από κοινού και εις ολόκληρον απέναντι στον φορτωτή¹⁸⁵. Παρόλο αυτά στο άρθρο 11 δίνεται το περιθώριο απαλλαγής από την ευθύνη στον συμβατικό μεταφορέα, όταν τα αγαθά είναι στον πλήρη έλεγχο του πραγματικού μεταφορέα, κι εφόσον αφενός ο πραγματικός μεταφορέας ορίζεται ρητώς στο συμβόλαιο μεταφοράς και αφετέρου η απαλλαγή του μεταφορέα επίσης διευκρινίζεται στο συμβόλαιο¹⁸⁶.

¹⁷⁹ *Berlingieri Fr.*, The period of responsibility and the basis of the liability of the carrier, (1994), 99.

¹⁸⁰ John C. Moore, The Hamburg Rules, 10 Journal of Maritime Law and Commerce, 1979.

¹⁸¹ Carriage of Goods by Sea, 20th έκδοση, 1985, Payne and Ivory's, σελ. 274-76.

¹⁸² *Γκιζιάκης Κ./Παπαδόπουλος Α./Πλωμαρίτου Π.*, (2010), 408.

¹⁸³ *Johnson A.*, The Hamburg Rules, (1995), σελ. 184.

¹⁸⁴ *Ibid*, Sch, Art I (a).

¹⁸⁵ *Μάρκου*, το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, 2004, 25.

¹⁸⁶ *Murray D.*, The Hamburg rules: a comparative analysis, 1980, 72.

3.2. Τα έγγραφα που συνοδεύουν το φορτίο

Εξετάζοντας τώρα το κομμάτι των κανόνων που αναφέρονται στα έγγραφα που συνοδεύουν το φορτίο κατά τη μεταφορά, στα άρθρα 14-18¹⁸⁷, ορίζονται τα εξής: Βασικό έγγραφο στη μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης είναι η φορτωτική. Σύμφωνα με το άρθρο 14 των κανόνων του Αμβούργου¹⁸⁸, ο μεταφορέας οφείλει να παραχωρήσει φορτωτική στον φορτωτή, μόλις λάβει υπό την φροντίδα του τα αγαθά, ενώ αντίστοιχα και ο φορτωτής οφείλει να ζητήσει την έκδοση της φορτωτικής από τον μεταφορέα¹⁸⁹.

Στο άρθρο 15 καταδεικνύονται τα ελάχιστα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει μια φορτωτική για να είναι έγκυρη, χωρίς η παραπάνω απαρίθμηση να είναι αποκλειστική¹⁹⁰. Σύμφωνα με το άρθρο 15 των κανόνων του Αμβούργου, σε μια έγκυρη φορτωτική αναφέρονται η περιγραφή της φύσης των αγαθών και τα στοιχεία που τα αντιπροσωπεύουν, ποιοτικά και ποσοτικά, την εμφανή κατάσταση του φορτίου, το όνομα και τη διεύθυνση του μεταφορέα όνομα του φορτωτή όνομα του παραλήπτη, τον λιμένα φόρτωσης και τον λιμένα εκφόρτωσης, τον αριθμό των πρωτότυπων φορτωτικών που θα εκδοθούν, το τόπο έκδοσης της φορτωτικής¹⁹¹, την υπογραφή του μεταφορέα, τον ναύλο που έχει συμφωνηθεί να πληρωθεί, την ημερομηνία ή την περίοδο που αναμένεται να παραδοθούν τα αγαθά, ρήτρες που αυξάνουν τη μεταφορά καθώς και προβλέψεις για το εάν τα αγαθά μπορούν να τοποθετηθούν στο κατάστρωμα για τη μεταφορά τους. Αν ο καπετάνιος δεν συμπεριέλαβε καμία παρατήρηση, τότε και αυτό πρέπει να καταγραφεί ρητά στο έγγραφο, ενώ θα πρόκειται για καθαρή φορτωτική.¹⁹² Συγκριτικά, με τους κανόνες της Χάγης, το Αμβούργο περιέχει μακρύτερο κατάλογο των ελάχιστων απαραίτητων στοιχείων για το περιεχόμενο της φορτωτικής.

Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία φόρτωσης, ο μεταφορέας οφείλει να εκδώσει νέα φορτωτική, τη λεγόμενη φορτωτική φόρτωσης. Αυτή θα περιέχει τα ίδια στοιχεία με τα προαναφερθέντα, ενώ θα πρέπει να προστεθούν στοιχεία για το πλοίο ή τα πλοία μεταφοράς, καθώς και η ακριβής ημερομηνία φόρτωσης. Η φορτωτική φόρτωσης, είναι πλέον σημαντική φορτωτική, και αντικαθιστά με την έκδοσή της, την απλή φορτωτική που είχε προηγηθεί, όπως περιγράφεται στη δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου.

Σε κάθε περίπτωση με ή χωρίς παρατηρήσεις, η φορτωτική αποτελεί απόδειξη για το ότι τα αγαθά έχουν παραληφθεί από τον μεταφορέα ακριβώς όπως περιγράφονται. Μάλιστα, ο μεταφορέας δεν μπορεί να αντιστρέψει τα όσα έχουν καταγραφεί στη φορτωτική σχετικά με τις παρατηρήσεις, όταν αυτή έχει μεταβιβαστεί σε τρίτο πρόσωπο. Αντίστοιχα στο άρθρο 17¹⁹³, καταγράφονται και οι υποχρεώσεις για τον φορτωτή στην διαδικασία έκδοσης της φορτωτικής, ακολουθώντας τις ίδιες ρυθμίσεις όπως και οι κανόνες Χάγης - Βίσμπυ, ο φορτωτής οφείλει να εγγυηθεί για την ακρίβεια των στοιχείων που έχει δώσει σχετικά με το φορτίο, ενώ αν προκύψει πως είχε παραλείψει κάποια σημαντική παράμετρο, ευθύνεται απέναντι στον μεταφορέα με αποζημίωση για οποιαδήποτε ζημία ή απώλεια τυχόν προκλήθηκε.

Το κεφάλαιο των κανόνων για τα μεταφορικά έγγραφα ολοκληρώνεται με το άρθρο 18, το οποίο αναγνωρίζει τη δυνατότητα ύπαρξης και άλλων εγγράφων πέραν της φορτωτικής, αν δεν υπάρχει αυτή, τα οποία δύνανται, *prima facie*, να αποδείξουν την ύπαρξη του συμβολαίου μεταφοράς αγαθών. Σε τέτοιες περιπτώσεις, αυτά τα έγγραφα, υπέχουν τη θέση της φορτωτικής¹⁹⁴. Η ρύθμιση

¹⁸⁷ Hansard, H.L., παρ.316, σελ.1042

¹⁸⁸ P.Wood, *Law and Practice of International Finance*, 1980, 242.

¹⁸⁹ *Ibid*, Sch, Art VI

¹⁹⁰ Chorley & Giles', *Shipping Law*, 8^η έκδοση, σελ.89

¹⁹¹ D.C Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, Lloyd's of London Press 1985.

¹⁹² Κοροτζής Ι., *Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής*, 1996, 33επ.

¹⁹³ D.C Jackson, *Enforcement of Maritime Claims*, Lloyd's of London Press 1985

¹⁹⁴ *The Touraine* (1928) P, Hill J., σελ.58

αυτή, ωστόσο έχει μικρή σημασία στην εφαρμογή της, μιας και ο ορισμός της έννοιας της φορτωτικής είναι τόσο ευρύς, ώστε να μπορεί να συμπεριλάβει εξ αρχής πληθώρα ανάλογων τύπων και εγγράφων¹⁹⁵.

3.3. Έγερση αξιώσεων

Στο επόμενο κεφάλαιο ρυθμίζονται ζητήματα αναφορικά με τις αγωγές και τις ενέργειες που μπορούν να κάνουν οι συμβαλλόμενοι, όταν η σύμβαση δεν εξελίσσεται ομαλά¹⁹⁶. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση διαπίστωσης ζημίας ή απώλειας, ο παραλήπτης του φορτίου, οφείλει να ενημερώσει γραπτώς τον μεταφορέα σε διάστημα μιας εργάσιμης μέρας, διαφορετικά, αν αυτή η μέρα παρέλθει, τότε θεωρείται, πώς τα αγαθά παρελήφθησαν καλώς όπως περιγράφονται στην φορτωτική. Στην περίπτωση που η ζημία ή απώλεια δεν ήταν προφανείς, εκ της φύσεως του αγαθού, με αποτέλεσμα να μην εντοπισθεί αμέσως η ζημία¹⁹⁷, παρέχεται η δυνατότητα των 15 ημερών στον παραλήπτη να κινηθεί ενάντια στον μεταφορέα, με το πέρας των οποίων θεωρείται ότι το φορτίο παραδόθηκε ως είχε περιγραφεί στη φορτωτική. Ωστόσο υπάρχει το ενδεχόμενο, κατά την παραλαβή των αγαθών, παραλήπτης και μεταφορέας να διενεργήσουν κοινή έρευνα για την κατάσταση του φορτίου. Τότε, όταν η έρευνα διεξάγεται από κοινού, δεν χρειάζεται γραπτή ειδοποίηση από τον παραλήπτη. Σχετικά με την καθυστέρηση στην παράδοση των αγαθών, ορίζεται πως ο μεταφορέας δεν οφείλει αποζημίωση αν δεν έχει ειδοποιηθεί γραπτώς μέσα σε 60 ημέρες από τη μέρα που έπρεπε να τα παραδώσει.

Από την άλλη αξίζει να αναφερθεί πως και ο μεταφορέας μπορεί να κινηθεί ενάντια στον φορτωτή, μέσα στο διάστημα των 90 ημερών, αν προκλήθηκε στο φορτίο ζημία ή απώλεια, η οποία οφείλεται στον φορτωτή. Η προθεσμία των 90 ημερών ξεκινά από τη μέρα που σημειώθηκε η ζημία ή απώλεια, ή από τη μέρα παράδοσης των αγαθών, ενώ η παρέλευση της αποδεικνύει *prima facie* πως δεν υπήρξε κανένα πρόβλημα με το φορτίο. Συγκριτικά με τους κανόνες της Χάγης και της Χάγης - Βίσμπυ, παρατηρείται ότι δίνεται μεγαλύτερο περιθώριο στον παραλήπτη να κινηθεί. Η καινοτομία του Αμβούργου έγκειται στο γεγονός ότι αναφέρεται εξ ίσου και στην καθυστέρηση στην παράδοση αγαθών, ρυθμίζοντας και αντίστοιχα τα προβλήματα που δημιουργούνται.

Το άρθρο 20 κάνει λόγο για την παραγραφή των αξιώσεων που εγείρονται από ζημία, καθυστέρηση ή απώλεια στην παράδοση του φορτίου¹⁹⁸. Έτσι ορίζεται πώς κάθε αξίωση ενάντια στον μεταφορέα παραγράφεται οριστικά δύο χρόνια μετά από την έγερση της, ενώ δίνονται και οι απαραίτητες κατευθύνσεις για τον υπολογισμό αυτής της περιόδου. Το διάστημα ξεκινά από τη μέρα που παραλήφθηκαν εάν πρόκειται για ζημία ή απώλεια, ενώ αν πρόκειται για καθυστέρηση από την τελευταία μέρα κατά την οποία το φορτίο αναμενόταν να παραδοθεί στο λιμένα προορισμού. Και πάλι οι κανόνες Αμβούργου επιφυλάσσουν ευνοϊκότερες ρυθμίσεις για τον ενάγοντα παραλήπτη ή φορτωτή, καθώς το προηγούμενο διάστημα παραγραφής με τους ΚΧΒ ήταν στον ένα χρόνο.

Στο άρθρο 21 ρυθμίζονται τα ζητήματα δικαιοδοσίας, για πρώτη φορά, δεδομένου ότι στους ΚΧΒ, δεν υπήρχε καμία σχετική αναφορά. Με τους κανόνες του Αμβούργου, αφήνεται στον ενάγοντα η απόφαση επιλογής του τόπου όπου θα καταθέσει την αγωγή, ενώ οι τέσσερις επιλογές του είναι ο τόπος κατοικίας ή επιχειρηματικής δράσης του εναγομένου, ο τόπος όπου καταρτίστηκε το συμβόλαιο, ο τόπος λιμένας της φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή, τέλος, κάθε άλλος τόπος ο οποίος έχει οριστεί εκ των προτέρων ρητά και σαφώς στο συμβόλαιο μεταφοράς των πραγμάτων. Για πολλούς

¹⁹⁵ Luddeke C., Johnson A., The Hamburg Rules, (1995), 33.

¹⁹⁶ John Eilson, Carriage of Goods by Sea, 1993, σελ.217

¹⁹⁷ Davis A. Glass & Chris Cashmore, Introduction to the Law of Carriage of Goods, 1989, σελ.75.

¹⁹⁸ Davis A. Glass & Chris Cashmore, Introduction to the Law of Carriage of Goods, 1989, σελ.90.

αυτός είναι ο αποτρεπτικός λόγος για τα κράτη με μεγάλο tonnage στις θαλάσσιες μεταφορές, να μην υπογράψουν τη Συνθήκη, μιας και η πρόβλεψη είναι δυσμενής για τους μεταφορείς του¹⁹⁹.

Στο άρθρο 22 κατοχυρώνεται η δυνατότητα των μερών να καταφύγουν στη διαιτησία, ενώ ο διαιτητής θα πρέπει να εφαρμόσει τους κανόνες αυτής της Συνθήκης, δηλαδή των κανόνων του Αμβούργου. Η δυνατότητα των μερών να καταφύγουν στη διαιτησία πρέπει να αποδεικνύεται γραπτώς²⁰⁰. Ο ενάγων και πάλι μπορεί να επιλέξει που θα διεξαχθεί η διαδικασία της διαιτησίας, ενώ οι εναλλακτικές είναι ο τόπος είναι ο τόπος κατοικίας ή επιχειρηματικής δράσης του εναγομένου, ο τόπος όπου καταρτίστηκε το συμβόλαιο, ο τόπος λιμένας της φόρτωσης ή εκφόρτωσης ή, τέλος, κάθε άλλος τόπος ο οποίος έχει οριστεί εκ των προτέρων ρητά και σαφώς στο συμβόλαιο μεταφοράς των πραγμάτων.

3.4. Η πρακτική εφαρμογή των κανόνων

Στις συμπληρωματικές διατάξεις των κανόνων του Αμβούργου (άρθρα 23-26), ρυθμίζονται πρακτικά ζητήματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων, όπως το άκυρο κάθε ρήτρας η οποία αντιβαίνει στο πνεύμα και τη λειτουργία των κανόνων, κυρίως αν σχετίζεται με περιορισμό της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, δίχως να ακυρώνεται ωστόσο, το συμβόλαιο στο σύνολο του. Αντιθέτως, επιβεβαιώνεται εκ νέου πως αύξηση της ευθύνης του μεταφορέα²⁰¹, στο πλαίσιο κοινής, εκ των προτέρων συμφωνίας των μερών, είναι έγκυρη και εφαρμόσιμη. Επιπλέον, ορίζεται πως τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει ρητά και γραπτώς να αναφέρουν την εφαρμογή αυτών των κανόνων στην φορτωτική²⁰².

Αναφορικά με την παράλληλη εφαρμογή άλλων συνθηκών και την δέσμευση των μερών από άλλους κανόνες, το άρθρο 25 ορίζει πως οι κανόνες του Αμβούργου δεν εφαρμόζονται όταν ανακύπτουν ζητήματα με πυρηνικά ατυχήματα, με επιβάτες και τις αποσκευές τους, ή με τη μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης, αλλά με άλλα μέσα, οριοθετώντας ακόμα πληρέστερα το πεδίο εφαρμογής της ίδιας της Συνθήκης.

Οι κανόνες του Αμβούργου ολοκληρώνονται με τα άρθρα 27-34, στα οποία ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με το κείμενο της Συνθήκης. Ως θεματοφύλακας ορίζεται ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, ενώ στη συνέχεια καταγράφονται οι πληροφορίες σχετικά με την υπογραφή και την κύρωση της Συνθήκης.

Κατόπιν της λεπτομερούς επισκόπησης που προηγήθηκε, προκύπτουν διάφορα συμπεράσματα στον αναγνώστη συγκριτικά με την υιοθέτηση των κανόνων για την σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς. Μετά τους κανόνες Χάγης - Βίσμπυ το 1968, η διεθνής κοινότητα μόλις 10 χρόνια μετά θέλησε, να αναθεωρήσει τους κανόνες και να τους υποβάλλει κάτω από το κοινό πλαίσιο και την αιγίδα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών αλλά και επιχειρώντας να προλάβει τις διαρκώς ραγδαίες εξελίξεις.

Οι Κανόνες του Αμβούργου διαμορφώθηκαν με στόχο την ομοιομορφία και την ομοιογένεια της διεθνούς κοινότητας στο ζήτημα της μεταφοράς πραγμάτων δια θαλάσσης. Ωστόσο αμφισβητείται κατά πόσο πέτυχαν αυτό το σκοπό, κι αυτό αποδεικνύεται κυρίως από τα αριθμητικά δεδομένα και τη μικρή ανταπόκριση της οποίας έτυχαν τελικά. Μάλιστα μέχρι το 1996, θεωρούνταν πως καμία από τις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις, δεν υπογράψει, κυρώσει, ενσωματώσει στο εθνικό της δίκαιο τους

¹⁹⁹ *Remond-Gouillod M.*, Jurisdiction-Arbitration articlew 21 and 22 of the Hambourg Rules, 1994, 20.

²⁰⁰ John Eilson, *Carriage of Goods by Sea*, 1993, σελ.220.

²⁰¹ Carver, T.G.-Colinviaux, R. *Carver's carriage by sea* vol. 1, σελ.265

²⁰² John Eilson, *Carriage of Goods by Sea*, 1993, σελ.221.

κανόνες του Αμβούργου²⁰³. Επιπλέον τα πρώτα κράτη που έσπευσαν να κυρώσουν την Συνθήκη, ήταν αναπτυσσόμενα κράτη της Αφρικής²⁰⁴.

Κατά τον R.Herber, ο οποίος είχε τελέσει επικεφαλής της Διπλωματικής Συνδιάσκεψης του Αμβούργου, ένας λόγος που οι κανόνες δεν έγιναν ευρέως αποδεκτοί ήταν η υψηλή ευθύνη που αναγνώριζαν ως ελάχιστη στον μεταφορέα με αποτέλεσμα, να μην καθίστανται δημοφιλείς οι κανόνες ανάμεσα τους, σε αντίθεση με τους φορτωτές που τους δέχθηκαν με μεγαλύτερη εύνουια²⁰⁵. Επιπλέον με τους κανόνες της Χάγης και έπειτα με την θέσπιση και ενσωμάτωση του Πρωτοκόλλου Βίσμπι, παγιώθηκε για πολλά χρόνια ένας τρόπος δράσης και εφαρμογής των κανόνων, λόγω της απλότητας, των ελάχιστων ασαφειών, ενώ από το 1924 έως σήμερα όλα τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν μάθει να τους χρησιμοποιούν με ακρίβεια και σωστά. Αξιοσημείωτη είναι και η στάση των P&I Clubs που στήριξαν την απροθυμία των κρατών-μεταφορέων να επικυρώσουν τη Συνθήκη, δεδομένου ότι η υιοθέτηση των νέων κανόνων αύξανε κατά πολύ τα έξοδα που επιβαρύνουν τις χρηματοδοτήσεις²⁰⁶ από τη μεριά.

3.5 Οι Κανόνες του Ρότερνταμ

Η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησε στις 11 Δεκεμβρίου του 2008 σε μία λαμπρή τελετή που έλαβε χώρα στο Ρότερνταμ την σύμβαση, Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea, γνωστής ως «Κανόνες του Ρότερνταμ».

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ ετοιμάζονταν για παραπάνω από δέκα χρόνια στο πλαίσιο διακυβερνητικών διαπραγματεύσεων και μετά από εντολή της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCITRAL) στην Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή (CMI) με σκοπό την προετοιμασία ενός προσχεδίου του κειμένου των Κανόνων. Συγκεκριμένα, η CMI μελέτησε το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο που κάλυπτε ζητήματα που αφορούσαν μόνο το θαλάσσιο σκέλος της μεταφορικής διαδικασίας και έθεσε νέες προτάσεις που ενσωμάτωναν την ανάγκη για εκσυγχρονισμό του θαλάσσιου εμπορίου μέσα από την ευρεία χρήση των συνδυασμένων μεταφορών. Με την πρόταση αυτή το νέο καθεστώς εκφεύγει από την παράδοση των εμπορευμάτων στο λιμάνι προορισμού, προσθέτοντας ως τελικό προορισμό τον τόπο προορισμού²⁰⁷. Η ανάγκη για ένα παγκόσμιο και ολοκληρωμένο ρυθμιστικό πλαίσιο που ανταποκρίνεται στον εκσυγχρονισμό του εμπορίου οδήγησε στην διαμόρφωση του κειμένου των Κανόνων του Ρότερνταμ.

Σκοπός της νέας αυτής σύμβασης, η οποία υπογράφηκε από 24 χώρες μεταξύ των οποίων η Ελλάδα, οι ΗΠΑ και η Γαλλία, είναι η αντικατάσταση των υπαρχόντων Κανόνων της Χάγης, της Χάγης - Βίσμπι και του Αμβούργου με ένα πληρέστερο και σαφέστατο κείμενο που θα διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές²⁰⁸. Πιο συγκεκριμένα, η επίτευξη ομοιομορφίας ως προς την ευθύνη για το φορτίο, οι τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις που κατακλύζουν τον χώρο της ναυτιλίας, η αυξανόμενη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων για μεταφορά φορτίου, η χρήση των συνδυασμένων μεταφορών για την παράδοση των εμπορευμάτων στον τελικό προορισμό τους²⁰⁹, η επικείμενη επέκταση του γεωγραφικού πεδίου των μεταφορών από λιμάνια σε τόπους παραλαβής ή παράδοσης, η διευκόλυνση του εμπορίου με έκδοση ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς αποτελούν

²⁰³ Κοροτζής Ι., Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, (1996), 23.

²⁰⁴ Herber R., The Hamburg Rules: origin and need for the new liability system, (1994), 35.

²⁰⁵ Herber R., The Hamburg Rules: origin and need for the new liability system, (1994), 44.

²⁰⁶ Carver, T.G.-Colinvaux, R. Carver's carriage by sea vol. 1, σελ.238.

²⁰⁷ Alexander von Ziegleur, The Rotterdam Rules, 2008, sel.25-30

²⁰⁸ Ioanna Maglasi, The Rotterdam Rules and International Trade Law, 2018, σελ. 25-25.

²⁰⁹ C Besong Towards a modern role for liability in multimodal transport law (PhD dissertation, University of London, 2007)

αλληλενδετα ζητήματα που προβλέπονται στο νέο ρυθμιστικό καθεστώς²¹⁰. Τέλος, μία ουσιώδης τομή που προστίθεται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ είναι η διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού με σκοπό την επέκταση ευθύνης και την πρόληψη δυσάρεστων εξελίξεων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Έτσι, οι νέοι Κανόνες του Ρότερνταμ παρουσιάστηκαν και υπογράφηκαν από εικοσιένα κράτη στις 23 Σεπτεμβρίου 2009 στο Ρότερνταμ. Διεθνείς οργανισμοί όπως το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce-ICC), η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (International Maritime Committee-CMI), η Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (The European Community Shipowners' Associations-ECSA) και η BIMCO (Baltic and International Maritime Council) ²¹¹ χαιρέτησαν την προσφορά των Κανόνων αυτών στην ανάπτυξη ενός διεθνούς ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου, παροτρύνοντας την ενσωμάτωσή τους στο εθνικό δίκαιο.

3.6 Η χρονική περίοδος ευθύνης του μεταφορέα

Οι δύο υπάρχουσες Συμβάσεις περιέχουν διατάξεις που ρυθμίζουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, καταδεικνύοντας μέσα από την συγκριτική τους ανάλυση την ουσιώδη διαφορά που παρουσιάζουν ως προς το πεδίο εφαρμογής τους.

Οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ ορίζουν ως περίοδο ευθύνης του μεταφορέα στο Άρθρο 1, παράγραφο (ε) την περίοδο από τη στιγμή φόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο έως τη στιγμή εκφόρτωσης τους απ' αυτό²¹². Ο προσδιορισμός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα του Άρθρου 1(ε), των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ αφήνει κενά ως προς την περίοδο εφαρμογής του καθεστώτος αυτού. Ωστόσο, οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ δεν ρυθμίζουν περιόδους που τα εμπορεύματα φυλάσσονται σε αποθήκη από τον μεταφορέα, δημιουργώντας συνθήκες αβεβαιότητας, καθώς οι κανόνες που εφαρμόζονται διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι²¹³. Μία ακόμη ασάφεια του ρυθμιστικού πεδίου των Κανόνων είναι η αδυναμία καθορισμού του χρονικού σημείου έναρξης και ολοκλήρωσης της φορτοεκφόρτωσης, αλλά και η έλλειψη πρόβλεψης για μεταφόρτωση των φορτίων από πλοίο σε πλοίο²¹⁴.

Από την άλλη πλευρά, οι Κανόνες του Ρότερνταμ στο Άρθρο 12, παράγραφος 1, επεκτείνουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα για μεταφορά του φορτίου, από τη στιγμή που ο μεταφορέας ή άλλα εκτελούντα την μεταφορά συμβαλλόμενα μέρη παραλαμβάνουν τα εμπορεύματα έως ότου γίνει η παράδοση ή διανομή αυτών. Σ' αυτό το σημείο, φαίνεται ότι το νομικό πλαίσιο ρύθμισης των Κανόνων του Ρότερνταμ καλύπτει όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, σε οποιοδήποτε σημείο έχει συμφωνηθεί η φορτοεκφόρτωση (σύστημα door-to-door, σύστημα port-to-port, σύστημα door-to-port/depot), περιλαμβάνοντας την λήψη, φόρτωση, εκφόρτωση, φύλαξη, μεταφορά και αποστολή των εμπορευμάτων. Μία ακόμα καινοτομία των Κανόνων του Ρότερνταμ είναι η εξαίρεση του μεταφορέα από την περίοδο ευθύνης του, σε περίπτωση που έχει συμφωνηθεί άλλο αρμόδιο συμβαλλόμενο μέρος ν' αναλάβει την ευθύνη της φορτοεκφόρτωσης στο μέρος παράδοσης ή παραλαβής, αντίστοιχα. Βέβαια, η εξαίρεση αυτή θα μπορούσε να ανταποκριθεί μόνο σε συμφωνίες που ισχύουν για μεταφορές που λαμβάνουν χώρα από λιμάνι σε λιμάνι.

3.6.1 Οι υποχρεώσεις του μεταφορέα

²¹⁰ Η παραπάνω περιγραφή μεταφορά του φορτίου είναι γνωστή ως door-to-door

²¹¹ *Prof.D.Rhidian Thomas*, *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, 2010, σελ.43.

²¹² Η μεταφορά από το λιμάνι φόρτωσης των εμπορευμάτων μέχρι το λιμάνι εκφόρτωσης, ονομάζεται port-to-port μεταφορά.

²¹³ *Livermore J.*, *Deviation, Deck Cargo and Fundamental Breach*, JCL 1990, 241.

²¹⁴ *Ioanna Maglasi*, *The Rotterdam Rules and International Trade Law*, 2018, σελ.100-104.

Ένα άλλο υπό εξέταση πεδίο διαφοροποίησης, αντικείμενο ρύθμισης αλλά και συγκριτικής ανάλυσης μεταξύ των δύο Συμβάσεων αποτελούν οι υποχρεώσεις και η ευθύνη του μεταφορέα.

Οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ αναφέρονται στο άρθρο II στις ευθύνες και υποχρεώσεις, καθώς και στα δικαιώματα και ασυλίες²¹⁵ που υπόκειται ο μεταφορέας κατά την φόρτωση, τον χειρισμό, την αποθήκευση, την μεταφορά, την φύλαξη, την προστασία και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Όσον αφορά τα έγγραφα μεταφοράς, οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ αποτελούν ρυθμιστικό καθεστώς αποκλειστικά για την μεταφορά δια θαλάσσης²¹⁶, με απαραίτητη προϋπόθεση την παράδοση φορτωτικής. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπουν στην παράγραφο 7 του άρθρου III ότι ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα θα πρέπει να εκδώσουν φορτωτική στον ναυλωτή, αφού τα εμπορεύματα φορτωθούν. Μία φορτωτική που δε περιλαμβάνει παρατηρήσεις ως προς την ποσότητα, ποιότητα και σήμανση των μεταφερομένων εμπορευμάτων θα είναι *prima facie* απόδειξη της παραλαβής των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα. Ωστόσο, παραλείπουν ν' αναφερθούν ρητά στην βασική υποχρέωση του μεταφορέα να παραδώσει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη. Οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ περιέχουν προβλέψεις στο Άρθρο III όσον αφορά την υποχρέωση του μεταφορέα να δείξει δέουσα επιμέλεια²¹⁷ για την διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού, την επάνδρωση, προμήθεια και εξοπλισμό του πλοίου και την διατήρηση των αμπαριών ή μερών του πλοίου κατάλληλων για την μεταφορά φορτίου. Αυτό συνεπάγεται ότι ο μεταφορέας πρέπει να συντηρεί αξιόπλοο το πλοίο κατά την ώρα της φόρτωσης των εμπορευμάτων και κατά την ώρα του απόπλου του πλοίου.

Σε αντίθεση με το προαναφερθέν καθεστώς των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, στο Άρθρο 11 των Κανόνων του Ρότερνταμ, υπάρχει πρόβλεψη για παράδοση του φορτίου από τον τόπο προορισμού στον παραλήπτη²¹⁸. Οι δε καθιερωμένες υποχρεώσεις του μεταφορέα για δέουσα επιμέλεια με στόχο την διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου και τη φροντίδα των εμπορευμάτων διατηρούνται και στους Κανόνες του Ρότερνταμ²¹⁹ όπως προβλέπεται στο Άρθρο 14, ενώ η πρώτη απ' αυτές τις υποχρεώσεις εξελίσσεται στο συγκεκριμένο καθεστώς. Πιο συγκεκριμένα, στο Άρθρο 14 των Κανόνων του Ρότερνταμ παρατίθενται οι ειδικές υποχρεώσεις του μεταφορέα που ισχύουν για το ταξίδι διά θαλάσσης, ενώ η επίδειξη δέουσας επιμέλειας για την διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου επεκτείνεται σε σχέση μ' αυτή των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ πριν, κατά την έναρξη και κατά την διάρκεια του ταξιδιού²²⁰. Έτσι, η χρονική επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού συνεπάγεται την διατήρηση αξιοπλοΐας του πλοίου από τεχνικής σκοπιάς (*technical seaworthiness*), την καταλληλότητα του πλοίου σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο (*cargoworthiness*) και την αξιοπλοΐα καθ' όλη την διάρκεια του προγραμματισμένου ταξιδιού (*seaworthiness for the intended voyages*). Οι προϋποθέσεις αυτές που προβλέπονται θα πρέπει να πληρούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ISM Code²²¹. Όσον αφορά την έκδοση εγγράφων μεταφοράς, οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν στο Άρθρο 35²²² ότι ο μεταφορέας μπορεί να εκδώσει με την συναίνεση και κατά την κρίση του ναυλωτή, ένα διαπραγματεύσιμο ή μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς εκτός αν αποτελεί έθιμο, χρήση ή πρακτική του εμπορίου να

²¹⁵ *Alexander von Ziegleur*, *The Rotterdam Rules*, 2008, 88-89.

²¹⁶ *Encyclopedia Britannica v. Hong Kong Producer*, 422.

²¹⁷ *Alexander von Ziegleur*, *The Rotterdam Rules*, 2008, σελ.104-106

²¹⁸ *The Nour 1999*, *Lloyd's Rep* 1.

²¹⁹ *J D Kimball 'Shipowners' liability and the proposed revision of the Hague Rules' (1975) 7 (1) Journal of Maritime Law and Commerce* 223

²²⁰ *Alexander von Ziegleur*, *The Rotterdam Rules*, 2008, σελ.52-55.

²²¹ *P Gillies and G Moens International Trade and Business: Law, Policy and Ethics (1998) at 175*

²²² *Ibid* 3. In other words, the carrier is legally responsible for any loss and/or damage to the goods throughout the entire transportation process even though there are multiple modes of transport and various sub-carriers involved

μην εκδίδεται μόνο κάτι τέτοιο. Ωστόσο, οι συνδυασμένες μεταφορές²²³ επιτρέπουν την χρήση και εφαρμογή ευέλικτων μεθόδων όπως η έκδοση τέτοιων εγγράφων μεταφοράς με την απαραίτητη συμφωνία του ναυλωτή, σε σύγκριση με την απαίτηση παράδοσης φορτωτικής από τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ.

²²³ Γκιζιάκης κ.α., 2006.

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

3.6.2 Ευθύνη του μεταφορέα-Εξαιρέσεις

Η σύγκριση των δύο συμβάσεων για την ευθύνη του μεταφορέα κατά την εκτέλεση του ταξιδιού αποκαλύπτει τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των δύο ρυθμιστικών πλαισίων.

Έτσι, στο άρθρο IV (1) για την ευθύνη του μεταφορέα αναφέρεται ότι αυτός είναι υπεύθυνος για την πρόκληση ζημιάς ή απώλειας των μεταφερομένων εμπορευμάτων σε περίπτωση που προκαλείται από αναξιοπλοΐα του πλοίου και έλλειψη των κατάλληλων και απαραίτητων μέτρων για να καταστήσει το πλοίο κατάλληλα επανδρωμένο²²⁴, εξοπλισμένο και εφοδιασμένο για αντέξει το σχεδιασμένο ταξίδι και να μεταφέρει με ασφάλεια το φορτίο στον τελικό προορισμό του (Άρθρο III (1)). Επίσης, ο μεταφορέας φέρει το βάρος της απόδειξης της αθωότητας του με προσκόμιση στοιχείων ότι αυτός είχε λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα και την φροντίδα και δεν είναι υπαίτιος για την πρόκληση δυσάρεστων εξελίξεων που οφείλονταν στην αναξιοπλοΐα του πλοίου²²⁵.

Σε συνέχεια των παραπάνω, ο μεταφορέας εξαιρείται από την υπαιτιότητα για απώλεια ή ζημιά που προκλήθηκε από πράξεις, όσον αφορά την σωστή πλοήγηση και διαχείριση του πλοίου²²⁶, των υπαλλήλων ή αντιπροσώπων του, για πυρκαγιά που ήταν αποτέλεσμα βλάβης ή απόκρυψης στοιχείων, από κινδύνους σε άλλα ύδατα, θεομηνίες, εχθροπραξίες, τρομοκρατικές ενέργειες, κατάληψη, κατάσχεση, συλλήψεις, για εμπορικούς αποκλεισμούς, πράξη ή παράλειψη του ναυλωτή ή του ιδιοκτήτη του φορτίου, του πράκτορα του ή του εκπροσώπου του, απεργίες, κοινωνικές επαναστάσεις, θυσία γενικής αβαρίας, για οποιαδήποτε ανεπάρκεια στο βάρος και τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου ή σε ενσώματο ελάττωμα του, ακαταλληλότητα της συσκευασίας, ανεπάρκεια ή φθορά στις ετικέτες των αντικειμένων, ελαττώματα μη εμφανή και τέλος για οποιαδήποτε πράξη του μεταφορέα που προκάλεσε ζημιά ή απώλεια και δεν συνέβη σκόπιμα²²⁷.

Παραθέτοντας το περιεχόμενο των άρθρων των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ για την βάση ευθύνης του μεταφορέα και τις εξαιρέσεις απ' αυτή, μπορούμε να διακρίνουμε εμφανείς διαφορές με την βάση ευθύνης του μεταφορέα όπως αυτή διαμορφώνεται το άρθρο 17. Η πρώτη διαφορά παρουσιάζεται στην παράγραφο 1 όπου ο μεταφορέας, εκτός από την απώλεια και ζημιά των μεταφερομένων εμπορευμάτων, είναι υπεύθυνος και για την καθυστέρηση την παράδοσης τους. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 17 αναφέρονται εξίσου οι εξαιρέσεις της ευθύνης του μεταφορέα, όπως θεομηνίες, κίνδυνοι και ατυχήματα στη θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα ύδατα, πόλεμο, εχθροπραξίες, ένοπλες επιθέσεις, πειρατεία, τρομοκρατία, επαναστάσεις και κοινωνικές αναταραχές, εμπορικοί αποκλεισμούς, παρεμβάσεις ή εμπόδια από κυβερνήσεις, δημόσιες αρχές, κυβερνήτες ή από ανθρώπους, συμπεριλαμβανομένης της κράτησης, σύλληψης ή του περιορισμού, που δεν μπορούν να αποδοθούν στον μεταφορέα ή σε οποιοδήποτε πρόσωπο, απεργίες, ανταπεργίες, διακοπές ή περιορισμούς της εργασίας, πυρκαγιά στο καράβι,

²²⁴ *Siordet v. Hall* (1828) 4 Bing.607.

²²⁵ *Prof. D. Rhidian Thomas*, *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, 2010, σελ.72-74

²²⁶ *Alexander von Ziegleur*, *The Rotterdam Rules*, 2008, σελ.45-48

²²⁷ *Prof. D. Rhidian Thomas*, *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, 2010, σελ.72-74

λανθάνουσες ατέλειες των εμπορευμάτων. Οι προαναφερθείσες εξαιρέσεις που προσιδιάζουν στην ομάδα εξαιρέσεων των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, διαφέρουν όσον αφορά την πρόβλεψη για στάσεις και απεργίες που προκαλούνται από εργαζομένους. Πιο συγκεκριμένα, ενώ ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για καταβολή αποζημίωσης²²⁸ στον παραλήπτη του εμπορεύματος για απεργίες ή στάσεις των εργαζομένων για οποιοδήποτε λόγο, στους Κανόνες του Ρότερνταμ αφαιρείται η γενική έκφραση για οποιοδήποτε λόγο για την αποφυγή ύπαρξης μελλοντικών ασαφειών. Ένα ακόμη σημαντικό σημείο διαφοροποίησης είναι η ύπαρξη ενσώματων ατελειών του πλοίου που δεν είναι εμφανή στον μεταφορέα. Η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ καλύπτει μόνο την περίοδο του ταξιδιού στην θάλασσα, καθώς οι συγκεκριμένοι Κανόνες περιλαμβάνουν διατάξεις μόνο για την μεταφορά δια θαλάσσης, οπότε αυτή περιορίζεται σημαντικά. Αντίθετα, οι Κανόνες του Ρότερνταμ ανταποκρινόμενοι στην νέα εποχή των συνδυασμένων μεταφορών και της αυξημένης ανάγκης μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, επεκτείνουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα και κατά την μεταβίβαση των εμπορευμάτων από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο, καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού.

Ή σε άλλα πλεύσιμα ύδατα, πόλεμο, εχθροπραξίες, ένοπλες επιθέσεις, πειρατεία, τρομοκρατία, επαναστάσεις και κοινωνικές αναταραχές, εμπορικοί αποκλεισμούς, παρεμβάσεις ή εμπόδια από κυβερνήσεις, δημόσιες αρχές, κυβερνήτες ή από ανθρώπους, συμπεριλαμβανομένης της κράτησης, σύλληψης ή του περιορισμού, που δεν μπορούν να αποδοθούν στον μεταφορέα²²⁹ ή σε οποιοδήποτε πρόσωπο, απεργίες, ανταπεργίες, διακοπές ή περιορισμούς της εργασίας, πυρκαγιά στο καράβι, λανθάνουσες ατέλειες των εμπορευμάτων. Οι προαναφερθείσες εξαιρέσεις που προσιδιάζουν στην ομάδα εξαιρέσεων των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, διαφέρουν όσον αφορά την πρόβλεψη για στάσεις και απεργίες που προκαλούνται από εργαζομένους. Πιο συγκεκριμένα, ενώ ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για καταβολή αποζημίωσης στον παραλήπτη του εμπορεύματος για απεργίες ή στάσεις των εργαζομένων για οποιοδήποτε λόγο, στους Κανόνες του Ρότερνταμ αφαιρείται η γενική έκφραση για οποιοδήποτε λόγο για την αποφυγή ύπαρξης μελλοντικών ασαφειών. Ένα ακόμη σημαντικό σημείο διαφοροποίησης είναι η ύπαρξη ενσώματων ατελειών του πλοίου που δεν είναι εμφανή στον μεταφορέα. Η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ καλύπτει μόνο την περίοδο του ταξιδιού στην θάλασσα, καθώς οι συγκεκριμένοι Κανόνες περιλαμβάνουν διατάξεις μόνο για την μεταφορά διαθαλάσσης, οπότε αυτή περιορίζεται σημαντικά.

Αντίθετα, οι Κανόνες του Ρότερνταμ ανταποκρινόμενοι στην νέα εποχή των συνδυασμένων μεταφορών και της αυξημένης ανάγκης μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, επεκτείνουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα και κατά την μεταβίβαση των εμπορευμάτων από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο, καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού²³⁰.

Τέλος, η διαφορά των δύο Κανονισμών έγκειται και την διάσωση περιουσίας στην θάλασσα, καθώς οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ δίνουν το δικαίωμα στον μεταφορέα να προχωρήσει σ' αυτό το διάβημα χωρίς κανένα περιορισμό. Οι Κανόνες

²²⁸ Michiel Spanjart, *Multimodal Transport Law*, 2017,53-55.

²²⁹ Michiel Spanjart, *Multimodal Transport Law*, 2017,67-69.

²³⁰ Prof.D.Rhidian Thomas, *The Carriage of Goods by Sea*,2010, σελ.44-48.

του Ρότερνταμ θέτουν ως βασικό προαπαιτούμενο την αξιολόγηση των συνθηκών και της κατάστασης πριν προχωρήσει σ' αυτή την ενέργεια, πράγμα που θα μπορούσε να δημιουργήσει μεγαλύτερα προβλήματα στην προστασία του περιβάλλοντος με την εφαρμογή κριτηρίων βάσει των συμφερόντων των πλοιοκτητών.²³¹ Σημαντική είναι και η πρόβλεψη των Κανόνων του Ρότερνταμ σε περίπτωση που ξεσπάσει πυρκαγιά στο πλοίο, όπου ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος για τους υπαλλήλους, αντιπροσώπους του, αλλά και ανεξάρτητα συμβαλλόμενα μέρη, που αναλύονται παρακάτω στο πλαίσιο ευθύνης του μεταφορέα για άλλα πρόσωπα. Αντίθετα, σε αντίστοιχη περίπτωση οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ δεν καθιστούν υπεύθυνο τον μεταφορέα για πράξη, αμέλεια ή παράβλεψη άλλων προσώπων, όπως το πλήρωμα ή ο καπετάνιος, που είναι αντιπρόσωποι του ή υπάλληλοι του και προκάλεσαν ζημιά ή απώλεια²³².

Παρατηρούμε λοιπόν, ότι ενώ το περιεχόμενο των δύο συμβάσεων μοιάζει, σημαντικές διαφορές εντοπίζονται όχι στην διατύπωση αλλά στις προβλέψεις του ρυθμιστικού πεδίου του κάθε Κανονισμού ξεχωριστά.

3.6.3 Η ευθύνη του μεταφορέα για άλλα πρόσωπα

Το άρθρο 4 των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ αναφέρεται στα δικαιώματα και τις ασυλίες. Στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου αναφέρεται ότι «ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο θα είναι υπεύθυνοι για την απώλεια ή ζημιά που προκύπτει ή προκαλείται από

- a. πράξη, αμέλεια ή παράλειψη του πλοιάρχου, πλοηγού ή των υπαλλήλων του μεταφορέα στην πλοήγηση ή την διαχείριση του πλοίου,
- b. πυρκαγιά, εκτός αν προκλήθηκε από πραγματική υπαιτιότητα ή εσκεμμένη πράξη του μεταφορέα,
- c. ρίσκο, κινδύνους και ατυχήματα στη θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα ύδατα,
- d. Θεομηνίες,
- e. εχθροπραξίες,
- f. τρομοκρατία ή οποιοδήποτε πρόσωπο ενεργεί με κάποιο πολιτικό κίνητρο,
- g. κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, περιορισμό ή κατακράτηση,
- h. εμπορικούς αποκλεισμούς,
- i. πράξη ή παράλειψη του ναυλωτή ή του κατόχου του φορτίου, των πρακτόρων του ή εκπροσώπου του,
- j. απεργίες, ανταπεργίες ή παύση ή περιορισμό της εργασίας για οποιοδήποτε λόγο, είτε μερικό είτε γενικό,
- k. στάσεις και κοινωνικές αναταραχές,
- l. θυσία γενικής αβαρίας,
- m. ανεπάρκεια στον όγκο ή το βάρος ή οποιαδήποτε άλλη απώλεια ή ζημιά που προκύπτει από την φύση του αντικειμένου, ακαταλληλότητά του ή ίδιο ελάττωμα,
- n. ακαταλληλότητα της συσκευασίας,

²³¹<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf

²³² *Michiel Spanjart*, *Multinational Transport Law*, 2017, σελ.89-92.

- ο. ανεπάρκεια ή φθορά των ετικετών,
- ρ. λανθάνοντα ελαττώματα που προκύπτουν από μη ύπαρξη δέουσας επιμέλειας,
- q. οποιαδήποτε άλλη πράξη που δεν προκαλείται από κακόβουλη ή ηθελημένη ενέργεια του μεταφορέα, ή χωρίς λανθασμένη ενέργεια ή αμέλεια των πρακτόρων ή υπαλλήλων του μεταφορέα, αλλά το καθήκον απόδειξης ενοχής θα φέρει το πρόσωπο που επικαλείται το ευεργέτημα της εξαίρεσης αυτής για να δείξει ότι ούτε το πραγματικό ελάττωμα ή κακόβουλη ενέργεια του μεταφορέα ούτε η λανθασμένη ενέργεια ή αμέλεια των πρακτόρων ή υπαλλήλων του μεταφορέα συνέβαλαν στην απώλεια ή ζημιά.

Το Άρθρο 18 του κεφαλαίου 5 (ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση) των Κανόνων του Ρότερνταμ πραγματεύεται την ευθύνη του μεταφορέα για άλλα πρόσωπα. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρει ότι «ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την παραβίαση των υποχρεώσεων του, βάσει αυτής της Σύμβασης, που προκαλείται από πράξεις ή παραλείψεις:

- a. Οποιοδήποτε συμβαλλομένου μέρους,
- b. Του πλοιάρχου ή του πληρώματος,
- c. Υπαλλήλων του μεταφορέα ή ενός συμβαλλομένου μέρους εκτελούντος θαλάσσια μεταφορά,
- d. Οποιοδήποτε άλλου προσώπου που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, στο πλαίσιο αυτής της σύμβασης μεταφοράς, στον βαθμό που αυτό το πρόσωπο δρα, είτε άμεσα είτε έμμεσα, μετά από απαίτηση, ή υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο του μεταφορέα²³³.

Οι κατηγορίες προσώπων, για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας, αυξάνονται βαθμιαία από τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ έως τους Κανόνες του Ρότερνταμ. Στο πλαίσιο των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, εκτός από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4(1) (a) και (b), ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για υπαιτιότητα των υπαλλήλων του ή των αντιπροσώπων του, μία υποχρέωση που προκύπτει εμμέσως από το άρθρο 4(2)(q). Η κατηγορία των αντιπροσώπων φαίνεται να είναι μάλλον περιορισμένη, διότι το άρθρο 4bis(2) προβλέπει ότι δεν περιλαμβάνονται ανεξάρτητοι συμβαλλόμενοι και επειδή το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ είναι περιορισμένο στην περίοδο μεταξύ της έναρξης της φόρτωσης και της ολοκλήρωσης²³⁴ της εκφόρτωσης από το πλοίο. Ως εκ τούτου, οι πράξεις που διενεργούνται στην ξηρά, στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης δεν υπόκεινται στους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ. Αλλά στους αντιπρόσωπους ενδεχομένως περιλαμβάνονται ο καπετάνιος και το πλήρωμα του πλοίου αν δεν είναι υπό την απασχόληση του μεταφορέα, όπως στην περίπτωση που ο μεταφορέας απασχολεί το πλοίο με χρονοναύλωση²³⁵. Οι κατηγορίες των προσώπων, για τους οποίους ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, αυξάνονται στο πλαίσιο των Κανόνων του Ρότερνταμ. Στην πραγματικότητα περιλαμβάνονται, σύμφωνα με το άρθρο 18, εκτελούντα μεταφορά ναυτιλιακά μέρη, τόσο θαλάσσια μεταφορά (π.χ. υπομεταφορείς που εκτελούν εν όλω ή εν μέρει την μεταφορά σε σχέση με το θαλάσσιο σκέλος και όλους τους ανεξάρτητους συμβαλλομένους που εκτελούν

²³³ *Michiel Spanjart*, *Multimodal Transport Law*, 2017,42-46.

²³⁴ *The Frances Salman*, 1975, *Lloyd's Rep* 335

²³⁵ ΕφΠειρ 217/2003, ΕεμπΔ 54,676.

υπηρεσίες στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού), όσο και τη μη θαλάσσια μεταφορά (π.χ. υπομεταφορείς που εκτελούν μεταφορά στην ξηρά), καθώς επίσης ο καπετάνιος και το πλήρωμα του πλοίου και οι υπάλληλοι του μεταφορέα και κάθε συμβαλλόμενο μέρος εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος²³⁶.

3.6.4 Ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας, ζημίας ή καθυστέρησης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων

Σύμφωνα με το Άρθρο III των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, σε περίπτωση απώλειας, ζημίας ή καταστροφής του μεταφερόμενου φορτίου, ο μεταφορέας θα πρέπει να δώσει γραπτή ειδοποίηση²³⁷. Πιο συγκεκριμένα, η γνωστοποίηση αυτή θα πρέπει να γίνει πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης και, εάν η απώλεια ή βλάβη δεν είναι προφανής, εντός τριών ημερών από την παράδοση²³⁸. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ελλείψει παράδοσης τέτοιας γραπτής ειδοποίησης εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών αυτό θα έχει αντίκτυπο στην φορτωτική, που αποτελεί *prima facie* απόδειξη της μεταφοράς ή στο ναυλοσύμφωνο και κατ' επέκταση θα αναγράφονται στοιχεία που δεν συνάδουν με την περιγραφή των μεταφερόμενων αγαθών. Από την άλλη πλευρά, οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ότι η γραπτή ειδοποίηση πρέπει να γίνει πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης και, εάν η απώλεια ή βλάβη δεν είναι προφανής, εντός επτά ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων. Προβλέπουν δε ότι σε περίπτωση παράλειψης να δοθεί τέτοια γραπτή ειδοποίηση, η παράλειψη αυτή δεν θίγει το δικαίωμα απαίτησης για καταβολή αποζημίωσης και την απονομή δικαιοσύνης και απόδειξης υπαιτιότητας ή αθωότητας²³⁹, που αναφέρονται στο άρθρο 17. Στόχος της διάταξης των Κανόνων του Ρότερνταμ στο άρθρο 23 είναι η διεκδίκηση αποζημίωσης και διεξαγωγής δαιτησίας με την αποφυγή χρονικών περιορισμών. Παρακάτω, παρατίθενται αναλυτικά το περιεχόμενο των άρθρων III και 23 των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ και των Κανόνων του Ρότερνταμ, αντίστοιχα.

Το Άρθρο III των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ αναφέρει στην παράγραφο 6 ότι *«Εκτός εάν γραπτή ειδοποίηση απώλειας ή ζημίας και ο γενικός χαρακτήρας των εν λόγω απωλειών ή ζημιών πρέπει να δοθεί εγγράφως στον μεταφορέα ή τον πράκτορά του στο λιμάνι εκφόρτωσης πριν ή κατά τη στιγμή της μεταβίβαση των εμπορευμάτων στην επιμέλεια του προσώπου που δικαιούται να τα παραλάβει σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ή, εάν η απώλεια ή φθορά δεν είναι εμφανής, εντός τριών ημερών, η μεταβίβαση αυτή είναι εκ πρώτης όψεως / prima facie απόδειξη της παράδοσης από τον μεταφορέα των εμπορευμάτων, όπως περιγράφεται στη φορτωτική. Έγγραφη ειδοποίηση δεν χρειάζεται να γίνει αν η κατάσταση των εμπορευμάτων πρέπει, κατά τη στιγμή της παραλαβής τους, ν' αποτελέσει αντικείμενο κοινής έρευνας ή επιθεώρησης»*.

²³⁶ The Elbe Maru 1978, Lloyd's Rep 206
85608_Ebook

²³⁷(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR

²³⁸ Hamb_HVR.pdf http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook

²³⁹ Hamb_HVR.pdf http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook

Το Άρθρο 23 των Κανόνων του Ρότερνταμ αναφέρεται στην γραπτή ειδοποίηση, σε περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης. Πιο συγκεκριμένα, στην παράγραφο:

1. «Ο μεταφορέας τεκμαίρεται, ελλείψει αποδείξεως του εναντίου, ότι η παράδοση των εμπορευμάτων σύμφωνα με την περιγραφή τους στα στοιχεία της σύμβασης, εκτός αν η ειδοποίηση απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων, που δείχνει τη γενική φύση μιας τέτοιας απώλειας ή ζημιάς, έχει δοθεί στον μεταφορέα ή το εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης, ή, εάν η απώλεια ή βλάβη δεν είναι προφανής, εντός επτά εργάσιμων ημερών στον τόπο της παράδοσης μετά την παράδοση των εμπορευμάτων²⁴⁰.
2. Η παράλειψη έγγραφης ειδοποίησης που αναφέρεται σε αυτό το άρθρο στον μεταφορέα ή το εκτελών μέρος δεν θίγει το δικαίωμα απαίτησης αποζημίωσης για απώλεια ή ζημιά των εμπορευμάτων βάσει της παρούσας σύμβασης, ούτε θίγει την κατανομή του βάρους της απόδειξης που αναφέρεται στο άρθρο 17.
3. Η ειδοποίηση που αναφέρεται στο παρόν άρθρο δεν απαιτείται για απώλεια ή ζημιά που έχει διαπιστωθεί σε μια από κοινού επιθεώρηση των εμπορευμάτων από το πρόσωπο στο οποίο έχουν παραδοθεί και τον μεταφορέα ή το εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος κατά του οποίου εγείρεται ευθύνη²⁴¹.
4. Όταν η ειδοποίηση που προβλέπεται στο παρόν άρθρο δίνεται στο εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα, έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως αν η ειδοποίηση είχε δοθεί στον μεταφορέα, και η ειδοποίηση που δόθηκε στον μεταφορέα έχει το ίδιο αποτέλεσμα με μια ειδοποίηση που δόθηκε σε ένα εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος.
5. Όταν η ειδοποίηση που προβλέπεται στο παρόν άρθρο δίνεται στο εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα, έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως αν η ειδοποίηση είχε δοθεί στον μεταφορέα, και η ειδοποίηση που δόθηκε στον μεταφορέα έχει το ίδιο αποτέλεσμα με μια ειδοποίηση που δόθηκε σε ένα εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος²⁴².

3.7 Οι υποχρεώσεις και ευθύνες του ναυλωτή

Ο ναυλωτής που αποτελεί ένα από τα βασικά συμβαλλόμενα μέρη σε μία σύμβαση μεταφοράς υπόκειται σε μία σειρά υποχρεώσεων και ευθυνών που ρυθμίζονται και στις δύο Συμβάσεις. Ωστόσο, η ευθύνη του ναυλωτή στους Κανόνες του Ρότερνταμ ορίζεται με εναργέστερο τρόπο και με την παράθεση περισσότερων

²⁴⁰ (http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook

²⁴¹ (http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook

²⁴² (http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook

λεπτομερειών σε σχέση με το προγενέστερο καθεστώς των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, όπου το πεδίο ευθύνης του ναυλωτή είναι συνάρτηση της σύμβασης μεταφοράς, που περιέχει τους διεθνείς όρους του εμπορίου INCOTERMS για τον καταμερισμό ευθύνης μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή αλλά και του διεθνούς καθεστώτος που ρυθμίζει την συγκεκριμένη σύμβαση μεταφοράς. Για τον σκοπό αυτό, θα παρατεθούν οι διαφορές των δύο καθεστώτων σχετικά με την ευθύνη του ναυλωτή²⁴³.

3.7.1 Η υποχρέωση της παράδοσης του φορτίου προς μεταφορά

Το άρθρο IV στην παράγραφο 3 των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ αναφέρεται στα δικαιώματα και τις ασυλίες του ναυλωτή. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την παράδοση των εμπορευμάτων προς μεταφορά δε γίνεται ρητή αναφορά, αλλά προβλέπεται ότι ο ναυλωτής δεν καθίσταται υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη που υπέστη ο μεταφορέας ή το πλοίο που προκαλείται από οποιαδήποτε αιτία χωρίς υπαιτιότητα ή με αμέλεια του ναυλωτή, των πρακτόρων του ή των υπαλλήλων του. Κατ' αυτόν τον τρόπο, συνάγεται ως συμπέρασμα απ' τα συμφραζόμενα του άρθρου ότι ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη που υπέστη ο μεταφορέας μετά από πράξη, υπαιτιότητα ή αμέλεια του ναυλωτή²⁴⁴.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ εξελίσσουν ακόμη περισσότερο την συγκεκριμένη ευθύνη του ναυλωτή στο άρθρο 27, που έχει ως βάση την υπαιτιότητα του. Στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου (Κεφάλαιο 7 υποχρεώσεις του ναυλωτή) περιλαμβάνονται λεπτομέρειες για την παράδοση των εμπορευμάτων προς μεταφορά σε προσήκουσα κατάσταση που θα αντέχουν κατά την διάρκεια της προβλεπόμενης μεταφοράς, συμπεριλαμβανόμενης της διαχείρισης, φόρτωσης, διακίνησης, στοιβασίας, πρόσδεσης, της ασφαλούς μεταφοράς και εκφόρτωσης, και ότι δεν θα προκαλέσουν ζημιά σε πρόσωπα ή πράγματα. Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, προβλέπεται ότι ο ναυλωτής θα πρέπει να εκπληρώσει οποιαδήποτε υποχρέωση με σωστό και προσεκτικό τρόπο στο πλαίσιο συμφωνίας σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2.

Στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου υπάρχει πρόβλεψη για την περίπτωση που στο πλοίο έχει φορτωθεί συσκευασμένο εμπορευματοκιβώτιο ή όχημα φορτωμένο από τον ναυλωτή και την υποχρέωση του για σωστή και προσεκτική στοιβασία, πρόσδεση και προστασία των περιεχομένων με τέτοιο τρόπο ώστε να μην προκαλείται βλάβη σε άτομα ή περιουσία.

Διαφαίνεται ξεκάθαρα, λοιπόν, η διαφορά μεταξύ της πρόβλεψης των Κανόνων του Ρότερνταμ και εκείνων της Χάγης - Βίσμπυ, οι οποίες δεν αποσαφηνίζουν την φύση των υποχρεώσεων του ναυλωτή σχετικά με τα στάδια προετοιμασίας για τα υπό μεταφορά εμπορεύματα.

Έτσι, αν και οι υποχρεώσεις αυτές του ναυλωτή υφίστανται και στις δύο Συμβάσεις, ωστόσο δεν εξειδικεύονται στο πλαίσιο των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ²⁴⁵, αλλά υπάρχει μία έμμεση πρόβλεψη για υποχρέωση του ναυλωτή σε περίπτωση ακατάλληλης συσκευασίας των εμπορευμάτων (στοιχείο η, παράγραφο 2, άρθρο IV), εφόσον αποκλείεται η ευθύνη του μεταφορέα και του πλοίου απ' τα συμφραζόμενα. Όσον αφορά το βάρος απόδειξης της ευθύνης, δεν υπάρχει

²⁴³ (Γκιζιάκης κ.α., 2006)

²⁴⁴ *Michiel Spanjart*, *Multimodal Transport Law*, 2017, σελ.70-72

²⁴⁵ *John Eilson*, *Carriage of Goods by Sea*, 1993, σελ.220

πρόβλεψη απ' την πλευρά των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, αλλά συνάγεται από τα συμφραζόμενα ότι υπεύθυνος είναι ο μεταφορέας. Αντίθετα, στο άρθρο 30, παράγραφος 1 των Κανόνων του Ρότερνταμ προβλέπεται ρητά ότι ο ναυλωτής καθίσταται υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη που υπέστη²⁴⁶ ο μεταφορέας μετά από απόδειξη του μεταφορέα ότι η εν λόγω απώλεια ή ζημία προκλήθηκε από παραβίαση των υποχρεώσεων του ναυλωτή.

3.7.2 Τα επικίνδυνα εμπορεύματα

Όσον αφορά τον ορισμό των υπό μεταφορά εμπορευμάτων ως επικίνδυνων και οι δύο συμβάσεις δεν παρέχουν ακριβή ορισμό. Έτσι, στην παράγραφο 6 του άρθρου 4 αναφέρεται ότι εμπορεύματα εύφλεκτα, εκρηκτικής ή επικίνδυνης φύσης που έχουν φορτωθεί από τον ναυλωτή χωρίς την συναίνεση και με γνώση της φύσης τους αυτής από τον μεταφορέα, τον πλοίαρχο ή τον αντιπρόσωπο του, μπορούν πριν την εκφόρτωση τους να αποβιβαστούν σε οποιοδήποτε μέρος, να καταστραφούν ή να καταστούν αβλαβή από τον μεταφορέα χωρίς αποζημίωση και ευθύνη από την πλευρά του εκτός από την περίπτωση γενικής ευθύνης, ενώ ο ναυλωτής θα φέρει ουσιαστική ευθύνη αποζημίωσης για την αποκατάσταση της ζημιάς ή της απώλειας που προήλθε από την φόρτωση των εμπορευμάτων αυτών. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ καθορίζουν την επικινδυνότητα των εμπορευμάτων ως προς την φύση και των χαρακτήρα τους, ενώ η ευθύνη του ναυλωτή υφίσταται όταν ο μεταφορέας δεν συναίνεσε στην μεταφορά αυτών και ενώ δεν γνώριζε τον χαρακτήρα των εμπορευμάτων αυτών²⁴⁷.

Από την άλλη πλευρά, στο Άρθρο 32 των Κανόνων του Ρότερνταμ ορίζονται ως επικίνδυνα, τα εμπορεύματα με βάση την φύση και τον χαρακτήρα τους, αλλά και την επικινδυνότητα τους ως προς τα πρόσωπα, την περιουσία ή το περιβάλλον. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οριοθετούνται αποτελεσματικότερα οι καταστάσεις, κατά τις οποίες ένα εμπόρευμα μπορεί να καταστεί επικίνδυνο σε σχέση με τον ορισμό των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ. Επίσης, στο άρθρο 32 αναφέρεται ότι υποχρέωση του ναυλωτή είναι να ενημερώσει τον μεταφορέα για τον επικίνδυνο χαρακτήρα ή φύση των εμπορευμάτων εγκαίρως πριν από την παράδοσή τους σ' αυτόν και μόνο εφόσον δε προχωρήσει σ' αυτή την πληροφόρηση καθίσταται υπεύθυνος. Ως προς αυτή την υποχρέωση του ναυλωτή, παρατηρούμε ότι και οι δύο συμβάσεις παρέχουν την ίδια πρόβλεψη. Ωστόσο, η δεύτερη υποχρέωση του ναυλωτή στην παράγραφο 2 του άρθρου 32, είναι να μαρκάρει με ετικέτες τα επικίνδυνα εμπορεύματα σύμφωνα με τον νόμο, τους κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις των δημόσιων αρχών που ισχύουν κατά τη διάρκεια της προβλεπόμενης μεταφοράς των εμπορευμάτων σε οποιοδήποτε στάδιο. Η υποχρέωση αυτή καταγράφεται στους Κανόνες του Ρότερνταμ, σε αντίθεση με τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ που δεν αναφέρουν ρητά την συμμόρφωση του ναυλωτή σχετικά με τις ισχύουσες διατάξεις του νόμου ή άλλες απαιτήσεις από τις δημόσιες αρχές, καθώς αυτή θεωρείται αυτονόητη υποχρέωση.²⁴⁸ Η ρητή αυτή αναφορά και περίληψη της σε διάταξη των Κανόνων

²⁴⁶ Michiel Spanjart, *Multinational Transport Law*, 2017, σελ.57-60

²⁴⁷ Michiel Spanjart, *Multinational Transport Law*, 2017, σελ.70-72

²⁴⁸ Γκιζιάκης, κ.α., 2006.
http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

του Ρότερνταμ εξυπηρετεί τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών, που προβλέπει η παρούσα σύμβαση, και ταυτόχρονα οριοθετεί την υποχρέωση του ναυλωτή για συμμόρφωση στους εγχώριους δημόσιους κανόνες του κράτους, ως προς την διέλευση εμπορευματοκιβωτίων από το έδαφος αυτού.

3.8. Η ευθύνη του μεταφορέα για τρίτα πρόσωπα

Οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ δεν περιέχουν διατάξεις για την ευθύνη των υπαλλήλων ή αντιπροσώπων του μεταφορέα, αλλά απλώς προβλέπουν στην παράγραφο 2 του άρθρου IV bis ότι, εάν ασκηθεί αγωγή εναντίον τους, καθώς ο συγκεκριμένος υπάλληλος ή αντιπρόσωπος δεν είναι ανεξάρτητο συμβαλλόμενο μέρος, υπόκειται στα δικαιώματα και τα όρια ευθύνης του μεταφορέα. Αντίστοιχη πρόβλεψη των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ υπάρχει στο άρθρο 7 (2), όπου προβλέπεται ότι ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα και ο ναυλωτής είναι ελεύθεροι σε σχέση με οποιαδήποτε συγκεκριμένα εμπορεύματα να συνάψουν συμφωνία με οποιουδήποτε όρους ως προς τον καθορισμό της ευθύνης και των υποχρεώσεων τους για τα εν λόγω εμπορεύματα, και ως προς τα δικαιώματα τους, εφόσον αυτή η συμφωνία ενσωματώνεται σε μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς και δεν αντιβαίνει προς την δημόσια πολιτική αλλά και τα συμφέροντα των υπαλλήλων ή αντιπροσώπων του μεταφορέα.

Αντίθετα, το άρθρο 19 των Κανόνων του Ρότερνταμ προχωρά σε μία σημαντική τομή σε σχέση με τους εμπλεκόμενους στην μεταφορική διαδικασία αλλά και τις ευθύνες και τα δικαιώματα που τους αντιστοιχούν. Ειδικότερα, αναφέρεται για πρώτη φορά ο όρος εκτελούντα μεταφορά ναυτιλιακά μέρη (maritime performing party)²⁴⁹, ο ορισμός των οποίων δίνεται στο άρθρο 1, παράγραφος 7 και αναφέρει ότι πρόκειται για εκτελών μεταφορά μέρος στο βαθμό που εκτελεί ή αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης του πλοίου και την αναχώρησή τους από το λιμάνι τους από το πλοίο, ενώ ένας μεταφορέας στην ξηρά θεωρείται εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος, μόνο αν εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει τις υπηρεσίες του αποκλειστικά εντός της ζώνης του λιμανιού. Επιπλέον, το άρθρο 19 αναφέρεται ρητά στις υποχρεώσεις αυτών των μερών χωρίς να απαιτείται η προϋπόθεση άσκησης αγωγής όπως στο καθεστώς της Χάγης - Βίσμπυ. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ένα εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος υπόκειται στις υποχρεώσεις και ευθύνες που επιβάλλονται στον

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr

²⁴⁹ Πιο συγκεκριμένα το άρθρο 1 (7) ορίζει «'Εκτελών μεταφορά μέρος' σημαίνει ένα πρόσωπο διαφορετικό από τον μεταφορέα που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα βάσει της σύμβασης μεταφοράς όσον αφορά την παραλαβή, τη φόρτωση, τον χειρισμό, την αποθήκευση, τη μεταφορά, τη φροντίδα, την εκφόρτωση ή την παράδοση των αγαθών, στο βαθμό που το πρόσωπο αυτό δρα είτε άμεσα είτε έμμεσα, κατόπιν αιτήσεως του μεταφορέα ή υπό την εποπτεία ή τον έλεγχο του μεταφορέα.

(b) Το 'Εκτελών την μεταφορά μέρος' δεν περιλαμβάνει οποιοδήποτε πρόσωπο που πληρώνεται, άμεσα ή έμμεσα, από τον ναυλωτή, από τον ναυλωτή που αποδεικνύεται από τα έγγραφα, από το κυρίαρχο μέρος ή από τον παραλήπτη αντί του μεταφορέα»

μεταφορέα και είναι επιφορτισμένο με τα δικαιώματα του μεταφορέα και τα όρια ευθύνης του που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, εάν αυτό παρέλαβε, παρέδωσε ή εκπλήρωσε τις δραστηριότητες του σε ένα συμβαλλόμενο κράτος, ή όσον αφορά τα εμπορεύματα σε λιμένα ενός συμβαλλόμενου κράτους.

Όσον αφορά την ευθύνη των εκτελούντων μεταφορά ναυτιλιακών μερών, τα γεγονότα που προκάλεσαν απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση θα πρέπει να έχουν πραγματοποιηθεί κατά την περίοδο μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης του πλοίου και της αναχώρησής τους από το λιμάνι της εκφόρτωσης από το πλοίο, και ενώ το εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος είχε την επιμέλεια των εμπορευμάτων, ή σε οποιαδήποτε άλλη στιγμή, στο βαθμό που μετείχε στην εκτέλεση οποιασδήποτε από τις δραστηριότητες που προβλέπονται από τη σύμβαση μεταφοράς.

Επίσης, στην παράγραφο 2 του άρθρου 19 προβλέπονται τα όρια που δέχεται να αναλάβει ένα εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος σε περίπτωση που ο μεταφορέας συμφωνεί να αναλάβει τις υποχρεώσεις εκτός εκείνων που επιβλήθηκαν σ' αυτόν σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ή συμφωνεί ότι τα όρια της ευθύνης του είναι υψηλότερα από τα όρια που καθορίζονται βάσει της παρούσας σύμβασης, αλλά και η ευθύνη του για οποιοδήποτε πρόσωπο εκτελεί υποχρεώσεις του μεταφορέα.

Μετά από την παράθεση των άρθρων των δύο συμβάσεων που καθορίζουν την έκταση των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων των υπαλλήλων, των αντιπροσώπων και των ανεξάρτητων συμβαλλομένων μερών διαφαίνονται οι διαφορές τους. Έτσι, ενώ οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ προβλέπουν ότι το πεδίο ευθυνών και δικαιωμάτων των εμπλεκόμενων στην μεταφορική διαδικασία μερών βρίσκεται στην διακριτική τους ευχέρεια και κατόπιν συμφωνίας μεταξύ τους, οι Κανόνες του Ρότερνταμ αναδεικνύουν ένα εμπειριστατωμένο κείμενο διατάξεων. Μάλιστα, προχωρούν στον ορισμό της νέας έννοιας των εκτελούντων μεταφορά ναυτιλιακών μερών, οριοθετώντας κατά αυτόν τον τρόπο την ευθύνη μεταξύ συγκεκριμένων προσώπων που δραστηριοποιούνται για τις ανάγκες της εκπλήρωσης της πολύπλοκης μεταφορικής διαδικασίας εντός του λιμανιού και με τις προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν. Έτσι, οι Κανόνες του Ρότερνταμ ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες των συνδυασμένων μεταφορών, καθορίζοντας την ευθύνη συμβαλλομένων μερών εκτός του μεταφορέα, πλοιαρχού και ναυλωτή που παρέχουν βοηθητικές υπηρεσίες για την δια θαλάσσης μεταφορά στους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς και τις συνθήκες, υπό τις οποίες την φέρουν.²⁵⁰

²⁵⁰ (Γκιζιάκης κ.α. , 2006,
http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf
<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/tran sport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

3.9 Τα πεδία διαφοροποίησης των Κανόνων Ρότερνταμ με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ

Οι συνδυασμένες μεταφορές

Η περίοδος της ευθύνης του μεταφορέα επεκτείνεται διαχρονικά, όχι μόνο στο εμπόριο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας, αλλά και στο εμπόριο τακτικών γραμμών μέσα από τα διάφορα ρυθμιστικά πλαίσια, όπως αυτό της Χάγης και της Χάγης - Βίσμπυ που ανταποκρίνονταν στις αυξανόμενες υποχρεώσεις του μεταφορέα για παράδοση των εμπορευμάτων²⁵¹. Έτσι, αρχικά οι υποχρεώσεις του μεταφορέα περιορίζονταν σε συγκεκριμένα στάδια της μεταφορικής διαδικασίας, όπως η παράδοση των εμπορευμάτων, η φόρτωση, η εκφόρτωση και η παραλαβή αυτών παραπλεύρως του πλοίου ή σε αποθήκες που βρίσκονταν στο λιμάνι. Ωστόσο, η αύξηση του όγκου των μεταφορών με περισσότερα του ενός μεταφορικά μέσα μέχρι την ολοκλήρωση της μεταφοράς δια θαλάσσης, δηλαδή η αύξηση της μεταφοράς door-to-door οδήγησε και στην ταυτόχρονη ανάγκη για ρύθμιση της περιόδου ευθύνης από την πλευρά του μεταφορέα υπό το νέο αυτό καθεστώς²⁵². Έτσι, προς αυτή την κατεύθυνση έχουμε τις πρώτες προσπάθειες της BIMCO²⁵³ για δημιουργία εγγράφων ή φορτωτικών συνδυασμένης μεταφοράς, όπου ρυθμίζεται η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα ή περιορισμού αυτής, αλλά και άλλων διεθνών οργανισμών όπως της UNCTAD και του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC). Η δραματική αύξηση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με την χρήση συνδυασμένων μεταφορών στο εμπόριο τακτικών γραμμών αποτελεί αιτία αλλά και πρωτοπορία για την περίληψη της στο ρυθμιστικό καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ. Ωστόσο, οι Κανόνες του Ρότερνταμ δεν έχουν σχεδιαστεί με σκοπό τη ρύθμιση κατ' εξοχήν των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά με σκοπό τη ρύθμιση των συμβάσεων μεταφοράς δια θαλάσσης, στις οποίες ο μεταφορέας συμφωνεί να επεκτείνει τις υπηρεσίες του και στις συνδυασμένες μεταφορές που προηγούνται ή έπονται του θαλάσσιου σκέλους της μεταφοράς. Επομένως, παρατηρούμε ότι οι Κανόνες του Ρότερνταμ συμπληρώνουν την θαλάσσια μεταφορά, με προβλέψεις που ρυθμίζουν και την επέκτασή τους στις συνδυασμένες μεταφορές και τις ανάλογες υποχρεώσεις και δικαιώματα που επισείουν αυτές, περιλαμβάνοντας όχι μόνο τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης, αλλά και τους τόπους παράδοσης και παραλαβής. Απαραίτητη προϋπόθεση, βέβαια, για την εφαρμογή αυτών των διατάξεων είναι τα συγκεκριμένα γεωγραφικά σημεία να βρίσκονται σε ή από έδαφος συμβαλλόμενου μέρους, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ο διεθνής χαρακτήρας της σύμβασης μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, οι διατάξεις που ρυθμίζουν το νομικό καθεστώς που ισχύει για τις door-to-door συμβάσεις μεταφοράς είναι τα άρθρα 26 και 82.

Το Άρθρο 26 των Κανόνων του Ρότερνταμ αναφέρεται στην μεταφορά που προηγείται ή έπεται του θαλάσσιου σκέλους της μεταφοράς και επομένως στην σχέση που διέπει τους Κανόνες με διεθνείς συμβάσεις που ρυθμίζουν την μεταφορά με άλλα μεταφορικά μέσα²⁵⁴. Στην Ευρώπη εφαρμόζονται οι διεθνείς συμβάσεις

²⁵¹ Ioanna Maglasi, *The Rotterdam Rules and International Trade Law*, 2018,σελ.45

²⁵² Prof.D.Rhidian Thomas, *The Carriage of Goods by Sea*,2010,σελ.67-69

²⁵³ BIMCO (BAL TIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL), http://en.wikipedia.org/wiki/Baltic_and_International_Maritime_Council

²⁵⁴ Ibid 706; Margetson

μεταφοράς οδικώς, CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) και σιδηροδρομικώς, COTIF (Convention Relative aux Transports International aux Ferroviaires), αντίστοιχα. Δεδομένου ότι αμφότερες οι πράξεις αυτές ισχύουν μόνο για τις διεθνείς μεταφορές, οι Κανόνες του Ρότερνταμ ισχύουν πλήρως και για τις μεταφορές οδικώς ή σιδηροδρομικώς εντός της λιμενικής ζώνης και στις εθνικές μεταφορές από την περιοχή του λιμανιού με τελικό προορισμό εκτός της εν λόγω λιμενικής περιοχής²⁵⁵. Ωστόσο, όρια τίθενται μεταξύ των δύο νομοθετικών καθεστώτων με σκοπό να μην υπάρχουν συγκρούσεις ως προς τις υποχρεώσεις των μερών σε κάθε στάδιο της μεταφορικής διαδικασίας. Έτσι, αναφέρεται ότι οι διατάξεις των Κανόνων του Ρότερνταμ δεν υπερισχύουν των διατάξεων διεθνούς σύμβασης του δεύτερου μεταφορικού μέσου που ρυθμίζουν την ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια, ζημιά σε εμπορεύματα, ή καθυστέρηση στην παράδοσή τους, περιλαμβάνοντας μία σειρά προϋποθέσεων για την εφαρμογή της πρόβλεψης αυτής του άρθρου 26²⁵⁶. Απαραίτητη προϋπόθεση, λοιπόν, τίθεται το γεγονός της απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης να έχει συμβεί πριν από τη φόρτωση τους στο πλοίο ή μόνο μετά την εκφόρτωση τους από το πλοίο²⁵⁷. Μία ακόμη σημαντική προϋπόθεση είναι η ξεχωριστή και άμεση συμφωνία μεταξύ ναυλωτή και μεταφορέα, ο οποίος υπόκειται στις διατάξεις της εν λόγω διεθνούς σύμβασης, για το συγκεκριμένο στάδιο της μεταφοράς, όπου συνέβη η απώλεια, ζημιά, ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων²⁵⁸. Επίσης, προβλέπεται ρητά για την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης μεταφοράς με άλλο μεταφορικό μέσο εκτός του πλοίου, ότι οι διατάξεις της για την ευθύνη του μεταφορέα, τον περιορισμό της ευθύνης του ή τον χρόνο προσφυγής σε ένδικο μέσα, καθώς και τη μη δυνατότητα παρέκκλισης του είτε γενικά είτε εις βάρος του ναυλωτή είναι υποχρεωτικές.

3.9.1 Οι καινοτομίες των Κανόνων του Ρότερνταμ

Η συνθήκη περιλαμβάνει διεθνείς κανόνες οι οποίοι αναθεωρούν το νομικό και πολιτικό πλαίσιο για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Η σύμβαση προβλέπει ένα σύγχρονο, ενιαίο, ολοκληρωμένο νομικό καθεστώς²⁵⁹²⁶⁰ που διέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ναυλωτών, των μεταφορέων και των παραληπτών στο πλαίσιο ενός συμβολαίου, με ιδιαίτερη έμφαση στις συνδυασμένες μεταφορές «*door-to-door*» (μεταφορές-αποστολές από «*πόρτα-σε-πόρτα*»). Ο στόχος της συνθήκης είναι να επεκταθεί η εφαρμογή της ευρύτερα των προηγούμενων κανόνων και ακριβώς να εκσυγχρονιστούν οι διεθνείς κανόνες που ήδη υπάρχουν ώστε να επιτευχθεί η αναζητούμενη ομοιομορφία του διεθνούς ναυτικού δικαίου στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.²⁶¹ Και ο κύριος τρόπος για

²⁵⁵ Ioanna Maglasi, *The Rotterdam Rules and International Trade Law*, 2018,σελ.39

²⁵⁶ Ioanna Maglasi, *The Rotterdam Rules and International Trade Law*, 2018, σελ.70-22.

²⁵⁷ The carrier's duties under the Rotterdam Rules: Better the devil you know?' (2010) 35 (1) *Tulane Maritime Law Journal* 1 9 Ibid

²⁵⁸ The carrier's duties under the Rotterdam Rules: Better the devil you know?' (2010) 35 (1) *Tulane Maritime Law Journal*

²⁵⁹ I C Conrado *Multimodal aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO* (unpublished LLM thesis, Lund University, 2011

²⁶⁰ Ioanna Maglasi, *The Rotterdam Rules and International Trade Law*, 2018, σελ.30-34.

²⁶¹ The carrier's duties under the Rotterdam Rules: Better the devil you know?' (2010) 35 (1) *Tulane Maritime Law Journal* 1 9 Ibid 2

να επιτευχθεί αυτός ο στόχος των κανόνων του Ρότερνταμ είναι η ενημέρωση ή / και η αντικατάσταση πολλών διατάξεων της Χάγης, της Χάγης - Βίσμπυ και του Αμβούργου. Πιο συγκεκριμένα, η επίτευξη ομοιομορφίας ως προς την ευθύνη για το φορτίο, οι τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις που κατακλύζουν τον χώρο της ναυτιλίας, η αυξανόμενη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων για μεταφορά φορτίων, η χρήση των συνδυασμένων μεταφορών για την παράδοση εμπορευμάτων στον τελικό προορισμό τους, η επικείμενη επέκταση του γεωγραφικού πεδίου των μεταφορών από λιμάνια σε τόπους παραλαβής ή παράδοσης, η διευκόλυνση του εμπορίου με έκδοση ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς αποτελούν αλληλένδετα ζητήματα που προβλέπονται στο νέο νομοθετικό καθεστώς.

Το τελικό σχέδιο των κανόνων του Ρότερνταμ, το οποίο συγκροτήθηκε από την επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Εμπορικό Δίκαιο, υιοθετήθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη στις 11 Δεκεμβρίου 2008 και η τελετή υπογραφής ξεκίνησε στο Ρότερνταμ, στην Ολλανδία στις 23 Σεπτεμβρίου 2009. Ανάμεσα στους πρώτους υπογράφοντες ήταν τόσο οι Ηνωμένες Πολιτείες, όσο και η Ελλάδα, ενώ λέγεται πως οι υπογραφές που συγκεντρώθηκαν ήδη από την πρώτη μέρα, κάλυπταν το 25% του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο. Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ναυτιλίας υποστηρίζει θερμά τους κανόνες του Ρότερνταμ, ενώ και το 2010, από το American Bar Association εγκρίθηκε ψήφισμα που προτρέπει τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής να προχωρήσουν και στη κύρωση των κανόνων²⁶².

Σε γενικές γραμμές μπορεί να σημειωθεί ότι οι περισσότερες από τις σημαντικές αλλαγές των κανόνων του 2009 σε σχέση με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ είναι προς όφελος των ιδιοκτητών του φορτίου. Ανάμεσα στις πιο σημαντικές διατάξεις και τις αναθεωρήσεις που επέφεραν οι κανόνες του Ρότερνταμ είναι και τα εξής σημεία. Αρχικά, επεκτείνεται το χρονικό διάστημα κατά το οποίο οι μεταφορείς είναι υπεύθυνοι για τα προς μεταφορά αγαθά ώστε να καλυφθεί το χρονικό διάστημα μεταξύ του σημείου όπου τα αγαθά γίνονται αποδεκτά από τον μεταφορέα μέχρι το σημείο όπου παραδίδονται τελικά στον παραλήπτη. Επιπλέον, εγκρίνονται περισσότερες μορφές ηλεκτρονικών εγγράφων, ώστε να προωθείται καλύτερα το ηλεκτρονικό εμπόριο («*e-commerce*»)²⁶³. Οι μεταφορείς υποχρεώνονται να διαθέτουν αξιόπλοα πλοία, κατάλληλα επανδρωμένα σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ενώ το επίπεδο της φροντίδας και της δέουσας επιμέλειας παραμένει ίδιο, όπως ορίζεται από τους κανόνες της Χάγης.

Αναφορικά με την αναζήτηση αξιώσεων²⁶⁴, επεκτείνεται ο χρόνος για τις νομικές απαιτήσεις, οι οποίες πλέον μπορούν να κατατεθούν μέσα σε δύο έτη μετά την ημερομηνία που τα εμπορεύματα παραδόθηκαν ή έπρεπε να παραδοθούν.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός πως κατά την έναρξη ισχύος των κανόνων του Ρότερνταμ για μια χώρα, θα πρέπει να καταγγείλει τις συμβάσεις που διέπουν τους κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ, καθώς και τους κανόνες του Αμβούργου, μιας και η Σύμβαση του 2009 δεν τίθεται σε ισχύ δίχως αυτές τις καταγγελίες.

Όπως και οι περισσότερες διεθνείς συμβάσεις, έτσι και οι κανόνες του Ρότερνταμ αντιπροσωπεύουν στην πραγματικότητα μια συμβιβαστική λύση των μερών που συνέβαλαν στη δημιουργία τους. Για την ορθή ερμηνεία τους, απαραίτητη είναι η έρευνα των προπαρασκευαστικών εργασιών αλλά και οι αντίστοιχες

²⁶²http://www.joc.com/maritime-news/bar-association-endorses-rotterdam-rules_20100209.html

²⁶³<http://www.unis.unvienna.org/unis/pressrels/2011/unis1149.html>

²⁶⁴ *Foley v Tabor* (1861) 2 F & F σελ.663 ,671

σημειώσεις, κυρίως δε όταν πρόκειται για την ορθή εφαρμογή των κανόνων στην πράξη. Οι κανόνες του Ρότερνταμ αποτελούνται από 96 άρθρα, τα οποία χωρίζονται σε 18 κεφάλαια. Ήδη με αυτό το δεδομένο, καθώς και από τους τίτλους των κεφαλαίων, αποδεικνύεται πόσο πιο εξειδικευμένη και λεπτομερείς είναι οι νέοι κανόνες. Για αυτό το λόγο, κρίνεται κρίσιμο για την παρούσα έρευνα, να εξετασθούν οι κανόνες κατά κεφάλαια, δηλαδή ομάδες εννοιών και υποθέσεων, και όχι κατ'άρθρο όπως έγινε με τους κανόνες της Χάγης, της Χάγης - Βίσμπυ και του Αμβούργου, ώστε να αποδοθεί κατά το δυνατό πληρέστερα η συγκριτική επισκόπηση όλων των συνθηκών και των ρυθμίσεων που εισάγουν, με την αποφυγή ωστόσο της υπερανάλυσης και της αναπόφευκτης επανάληψης των στοιχείων.

3.9.2 Η έννοια της παράδοσης

Διακρίνεται αφενός από την πραγματική έκφανση της, που ανάγεται στην μεταβίβαση της φυσικής κατοχής των εμπορευμάτων και αφετέρου στην συμβατική υποχρέωση, όπως καθιερώνεται στο άρθρο 12 της συνθήκης για την μεταβίβαση της ευθύνης των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα στον δικαιούχο²⁶⁵. Αν μεν ο δικαιούχος παραλάβει τα εμπορεύματα στον προκαθορισμένο χρόνο και τόπο, τότε η μεταβίβαση της κατοχής και της ευθύνης συμπίπτουν. Στην περίπτωση όμως που ο παραλήπτης δεν εμφανίζεται προς παράδοση, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την συμβατική του ευθύνη, εξακολουθεί παρόλα αυτά να κατέχει τα εμπορεύματα και να παραμένει υπεύθυνος για αυτά, αν και με ηπιότερο μέτρο ευθύνης ως προς την διατήρησή τους, ώστε να εξασφαλισθεί η δυνατότητα περαιτέρω καθορισμού της τύχης τους στα πλαίσια της συνθήκης. Μετά την ολοκλήρωση της συμβατικής παράδοσης, αν τα εμπορεύματα παραμείνουν στην κατοχή του μεταφορέα ή εκτελεστικού μέρους, τότε ο μεταφορέας ενεργεί πράκτορας του δικαιούχου. Αν τα εμπορεύματα βρίσκονται στην κατοχή τρίτου πράκτορα πριν ακόμα ολοκληρωθεί η συμβατική παράδοση, τότε ο τελευταίος θεωρείται, ότι ενεργεί εκ μέρους του μεταφορέα.

3.9.3 Υποχρέωση της παράδοσης και βεβαίωσης παραλαβής

Όταν τα εμπορεύματα φθάσουν στον τελικό προορισμό τους δημιουργείται για τον παραλήπτη υποχρέωση αποδοχής της παράδοσης. Συνήθως ο μεταφορέας αποστέλλει πριν την άφιξη του φορτίου στον παραλήπτη ή σε άλλο πρόσωπο, που υποδεικνύεται στα έγγραφα μεταφοράς, ειδοποίηση αναφορικά με την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού τους. Δεν προβλέπεται συγκεκριμένος τύπος για την σχετική ειδοποίηση. Αυτή δύναται να πραγματοποιηθεί με οποιοδήποτε από τα μέσα σύγχρονης επικοινωνίας εφόσον εξυπηρετεί τα εκατέρωθεν συμφέροντα. Η υποχρέωση αποδοχής της παράδοσης πρέπει, να εκπληρωθεί κατά τον χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου, που έχουν συμφωνηθεί στην σύμβαση μεταφοράς.

Το σύνηθες είναι να περιλαμβάνεται ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης στο έγγραφο ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, που έχει μεταβιβασθεί στον παραλήπτη ή να προβλέπεται δυνατότητα αποθήκευσης των εμπορευμάτων στον

²⁶⁵ I C Conrado Multimodal aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO (unpublished LLM thesis, Lund University, 2011)

τόπο προορισμού πριν από την παράδοσή τους. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβατική πρόβλεψη για τον τόπο και το χρόνο παράδοσης, καθορίζονται οι εύλογα αναμενόμενοι σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, τα έθιμα, τις εμπορικές πρακτικές ή συνήθειες και τις περιστάσεις της μεταφοράς. Η άρνηση του παραλήπτη, να αποδεχθεί την παράδοση, την οποία ο ίδιος απαίτησε επισύρει τις συνέπειες του άρθρου 48,55 σχετικά με την τύχη των εμπορευμάτων, των οποίων η παράδοση δεν συντελέστηκε. Για λόγους κατοχύρωσης του μεταφορέα ή του κατά περίπτωση εκτελεστικού μέρους ως προς την εκπλήρωση από μέρους τους της υποχρέωσής για παράδοση των εμπορευμάτων καθιερώνεται από την συνθήκη στο άρθρο 44 υποχρέωση του παραλήπτη, να βεβαιώσει ότι παρέλαβε τα πράγματα από τον μεταφορέα ή από το εκτελεστικό μέρος. Βεβαίωση υπόκειται στις διατυπώσεις του άρθρου 3 της συνθήκης.

Συμβατικός καθορισμός τόπου και χρόνου , υποκειμενικός στα ακόλουθα :
Ανάληψη= όχι πριν την αρχή της φόρτωσης (beginning of the initial loading)
Παράδοση= όχι μετά το τέλος της εκφόρτωσης (completion of final unloading)

3.9.4 Συμβόλαιο Μεταφοράς-Ορισμός

Η σύναψη σύμβασης μεταφοράς, που ακολουθεί τη συναλλαγή για την αγοραπωλησία ενός φορτίου, δημιουργείται στην βάση των υποχρεώσεων και ευθυνών των συμβαλλομένων μερών. Ωστόσο, η μη ύπαρξη ομοιομορφίας σχετικά με την εφαρμογή ενιαίας και ομόφωνης νομοθεσίας που θα διέπει μια σύμβαση μεταφοράς επιτρέπει στα μέρη να αποφασίσουν τα ίδια για το νομοθετικό καθεστώς της σύμβασης μεταφοράς. Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν προσδιορίζουν τι είναι σύμβαση μεταφοράς, αλλά θεωρείται ότι έχουν υιοθετήσει έναν ορισμό της σύμβασης μεταφοράς βάσει της φορτωτικής²⁶⁶. Πιο συγκεκριμένα, στο Άρθρο I (b) των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ φαίνεται ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή τους είναι η μεταφορά δια θαλάσσης, και κατ' επέκταση συνδέονται με τα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς και με το βασικό έγγραφο τους που είναι η φορτωτική ή ανάλογος τίτλος ιδιοκτησίας, τα οποία εκδίδονται στο πλαίσιο ή βάσει ναυλοσυμφώνου, και κατά τη στιγμή την οποία η υποβολή της φορτωτικής ή παρόμοιου τίτλου ιδιοκτησίας ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ του μεταφορέα και του κατόχου αυτού.

Αντίθετα, οι Κανόνες του Ρότερνταμ ορίζουν ρητά, στην παράγραφο 1 του Άρθρου 1, την σύμβαση μεταφοράς ως σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας, έναντι της πληρωμής ναύλου, αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει εμπορεύματα από το ένα μέρος στο άλλο. Σ' αυτό το σημείο, φαίνεται η διαφορά με την πρότερη σύμβαση της Χάγης - Βίσμπυ, καθώς η υποχρέωση του μεταφορέα δεν περιορίζεται μόνο στην μεταφορά διά θαλάσσης, αλλά επεκτείνεται και στις συνδυασμένες μεταφορές, διευρύνοντας έτσι το πεδίο ευθύνης και στην χρήση άλλων μεταφορικών μέσων εκτός της θαλάσσιας μεταφοράς.

²⁶⁶

(Γκιζιάκης κ.α. , 2006.
http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf
<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

3.10 Εξαιρέσεις

Οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ σύμφωνα με το άρθρο I (b) εφαρμόζονται σε συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς που καλύπτονται μόνο από φορτωτική ή ανάλογο τίτλο ιδιοκτησίας, η έκδοση των οποίων ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ του μεταφορέα και του κατόχου αυτού. Ως εκ τούτου, εξαιρούνται τα ναυλοσύμφωνα από το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, εκτός αν αυτή έχει εκδοθεί στο όνομα του ναυλωτή - φορτωτή και υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο ναυλοσύμφωνο για εφαρμογή αυτού του καθεστώτος, καθώς και οι φορτωτικές που δεν είναι μεταβιβάσιμες σε τρίτα πρόσωπα. Το άρθρο III (3) δημιουργεί αβεβαιότητα, γιατί προβλέπει ότι ο μεταφορέας πρέπει να εκδώσει φορτωτική μετά από απαίτηση του ναυλωτή. Ωστόσο, γνωρίζοντας ότι η φορτωτική αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς στην αγορά τακτικών γραμμών και απλή απόδειξη παραλαβής μεταξύ μεταφορέα και ναυλωτή, στην ελεύθερη αγορά, όταν αυτή μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση σε τρίτο πρόσωπο αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς.

Το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ οριοθετείται στο άρθρο 6 και 7, που περιλαμβάνονται οι ειδικές εξαιρέσεις και η εφαρμογή τους σε συγκεκριμένα συμβαλλόμενα μέρη, αντίστοιχα. Πιο συγκεκριμένα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6, οι Κανόνες του Ρότερνταμ δεν εφαρμόζονται σε ναυλοσύμφωνα και άλλες συμβάσεις για τη χρήση του πλοίου ή μέρος αυτού όσον αφορά την αγορά γραμμών, ενώ δεν έχουν ισχύ για συμβάσεις μεταφοράς στην ελεύθερη αγορά, εκτός από τις περιπτώσεις που δεν υπάρχει ναυλοσύμφωνο ή άλλη σύμβαση μεταξύ των μερών για τη χρήση του πλοίου ή μέρους αυτού και εκδίδεται έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς²⁶⁷. Σε συνέχεια της εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ, στο άρθρο 7 προβλέπεται ότι η Σύμβαση αυτή ισχύει μεταξύ του μεταφορέα και του παραλήπτη, του κυρίαρχου συμβαλλόμενου μέρους ή του κατόχου, που δεν αποτελούν αρχικά συμβαλλόμενα μέρη ναυλοσυμφώνου ή άλλης σύμβασης μεταφοράς που εμπίπτει στο πεδίο εξαιρέσεων αυτού του νομοθετικού πλαισίου.

Μετά την παρουσίαση των εξαιρέσεων και των δύο συμβάσεων μεταφοράς παρατηρούμε ότι οι Κανόνες του Ρότερνταμ έχουν ένα ευρύτερο φάσμα εφαρμογής διαφορετικό από αυτό των Χάγης - Βίσμπυ. Ανεξάρτητα από την ύπαρξη διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς, όπως η φορτωτική ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, καθώς και οποιοδήποτε έγγραφο, οι Κανόνες του Ρότερνταμ εφαρμόζονται²⁶⁸ σε μία σύμβαση μεταφοράς, απλά με τη πρόβλεψη εφαρμογής τους στο εσωτερικό αυτής της σύμβασης μεταφοράς, χωρίς την απαίτηση επιπλέον εγγράφων πέραν του αρχικού, όπως συμβαίνει με την φορτωτική στους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ. Το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό των διατάξεων τους σχετικά με το πεδίο εφαρμογής τους είναι ότι ισχύουν για τις μεταφορές τακτικών γραμμών, στις οποίες η σύμβαση περιέχεται ή αποδεικνύεται από ένα έγγραφο μεταφοράς, και δεν ισχύουν για τη μεταφορά μη τακτικών γραμμών, σύμφωνα με τις οποίες κανονικά η σύμβαση μεταφοράς αποδεικνύεται από το ναυλοσύμφωνο²⁶⁹. Έτσι, η ελευθερία και ευελιξία επιλογής εγγράφου των Κανόνων του Ρότερνταμ διευκολύνει την ήδη περίπλοκη διαδικασία των συνδυασμένων μεταφορών, σε

²⁶⁷ *Michiel Spanjart*, *Multimodal Transport Law*, 2017, 150-153

²⁶⁸ *Esmeralda*, 1988, *Lloyd's Rep.* 206

²⁶⁹ *Ibis*, sel. 669

αντίθεση με τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ που προϋποθέτουν η φορτωτική να αποδεικνύει την σύμβαση μεταφοράς²⁷⁰.

3.11 Γεωγραφικοί προσανατολισμοί και γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής και των δύο Συμβάσεων θέτει ως προαπαιτούμενο τον διεθνή χαρακτήρα της μεταφοράς, αλλά και την απαραίτητη σύνδεση αυτής με ένα συμβαλλόμενο²⁷¹, είτε στους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ είτε στους Κανόνες του Ρότερνταμ, κράτος.

Έτσι, το Άρθρο 10 των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ προβλέπει ότι η εφαρμογή των κανόνων γίνεται σε κάθε φορτωτική για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων σε δύο διαφορετικά κράτη, εφόσον πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι τρεις και αφορούν στην έκδοση φορτωτικής σε συμβαλλόμενο κράτος, στην διενέργεια μεταφοράς από λιμάνι συμβαλλομένου κράτους και την ενσωμάτωση και ισχύ τους στο εσωτερικό των εθνικών νομοθεσιών και στη φορτωτική.

Αντίθετα, σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ στην παράγραφο 1 του Άρθρου 5, προβλέπεται ότι το πεδίο εφαρμογής τους ανταποκρίνεται σε συμβάσεις μεταφοράς, στις οποίες ο τόπος παραλαβής και παράδοσης, το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης της ίδιας διά θαλάσσης μεταφοράς βρίσκονται σε διαφορετικά συμβαλλόμενα κράτη. Ωστόσο, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί ο τόπος παραλαβής, ο λιμένας φόρτωσης, ο τόπος παράδοσης ή ο λιμένας εκφόρτωσης να βρίσκονται σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος.

Εδώ, αποκαλύπτεται η εμφανής διαφορά των δύο νομοθετικών πλαισίων, καθώς το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ δεν περιορίζεται μόνο στην μεταφορά δια θαλάσσης και κατ' αυτόν τον τρόπο στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων όπως οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ, αλλά επεκτείνεται στους τόπους παραλαβής και παράδοσης τους²⁷². Έτσι, οι Κανόνες του Ρότερνταμ εφαρμόζονται σε συμβάσεις για door-to-door μεταφορά, στο πλαίσιο των οποίων η παραλαβή και παράδοση ενδέχεται να πραγματοποιείται στο εσωτερικό της χώρας και ανταποκρίνονται στον εκσυγχρονισμό και ενίσχυση της εφοδιαστικής αλυσίδας με συνδυασμένες μεταφορές. Μία ακόμη ουσιώδης διαφορά σε σχέση με το καθεστώς της Χάγης - Βίσμπυ είναι ότι δε γίνεται καμιά αναφορά για τον τόπο έκδοσης της φορτωτικής ή άλλου εγγράφου μεταφοράς και την ενσωμάτωση των Κανόνων σε έγγραφα μεταφοράς, καθώς η ενσωμάτωση αυτή θα μπορούσε να προκαλέσει σωρεία προβλημάτων. Πιο συγκριμένα, η πολύπλοκη μεταφορική διαδικασία σε συνδυασμό με την απαίτηση ενσωμάτωσης των Κανόνων του Ρότερνταμ σε έγγραφα μεταφοράς, όπως η φορτωτική αλλά και στις διάφορες εθνικές νομοθεσίες θα περιόριζε σημαντικά την ελευθερία της σύμβασης μεταφοράς

²⁷⁰

(Γκιζιάκης κ.α., 2006., http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

²⁷¹<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html><http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>)

²⁷² (http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html> http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

και την ευελιξία της και θα προκαλούσε ανομοιομορφία και αβεβαιότητα για την εφαρμογή της.

3.12 Τα έγγραφα της σύμβασης

Το Άρθρο 3 των Κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ αναφέρει στην παράγραφο 3, μετά την παραλαβή των εμπορευμάτων στην διάθεση του, ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα πρέπει να εκδώσει στον ναυλωτή φορτωτική, κατόπιν απαίτησης του, στην οποία αναγράφονται συγκεκριμένα στοιχεία για την κατάσταση των εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα, στην φορτωτική θα πρέπει να περιέχονται ετικέτες που είναι απαραίτητες για την ταυτοποίηση των εμπορευμάτων, όπως έχουν προσκομισθεί εγγράφως από τον ναυλωτή πριν ξεκινήσει η φόρτωση των εν λόγω εμπορευμάτων και οι οποίες έχουν κολληθεί ή διαφορετικά αναγράφονται καθαρά στα εμπορεύματα, τα οποία περιέχονται σε κιβώτια, μέχρι το τέλος του ταξιδιού²⁷³. Δύο επιπλέον στοιχεία που πρέπει να περιέχονται στην φορτωτική είναι ο αριθμός των συσκευασιών ή κομματιών, η ποσότητα, το βάρος ή, ανάλογα με το κιβώτιο, καθώς και η φαινομενική τάξη και κατάσταση των εμπορευμάτων. Επίσης, προβλέπεται ότι μετά την φόρτωση των εμπορευμάτων ο μεταφορέας δεν φέρει καμία ευθύνη για εμπορεύματα που έχει παραλάβει και των οποίων η κατάσταση δεν είναι σύμφωνη με την περιγραφή τους. Με λίγα λόγια, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για πληροφορίες που δεν έχουν δοθεί με καλή πίστη και που δεν έχει κανένα εύλογο μέσο ελέγχου γι' αυτά, αλλά αν έχει βάσιμη υποψία ότι δεν αντιπροσωπεύουν με ακρίβεια τα εμπορεύματα μπορεί να αναφέρει τις παρατηρήσεις του στην φορτωτική²⁷⁴. Το άρθρο 3 (4) αναφέρει ότι η φορτωτική αποτελεί *prima facie* απόδειξη παραλαβής από τον μεταφορέα των εμπορευμάτων και ότι απόδειξη του εναντίου από την περιγραφή των εμπορευμάτων, δεν είναι αποδεκτή όταν η φορτωτική έχει μεταβιβαστεί σε τρίτους που ενεργούν με καλή πίστη. Σύμφωνα με το άρθρο 3 (7) μετά τη φόρτωση των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας πρέπει να εκδώσει φορτωτική στον ναυλωτή, ότι τα εμπορεύματα έχουν αποσταλεί.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ περιέχουν διατάξεις για τα αναγκαία έγγραφα μεταφοράς στο κεφάλαιο 8 και πιο συγκεκριμένα στα άρθρα 35-42 . Οι Κανόνες του Ρότερνταμ κάνουν ένα σημαντικό βήμα ως προς την παράδοση των εγγράφων μεταφοράς, καθώς δεν θεωρούν απαραίτητο προαπαιτούμενο την έκδοση φορτωτικής αλλά οποιοδήποτε έγγραφο μεταφοράς, υπό την προϋπόθεση να είναι διαπραγματεύσιμο ή μη διαπραγματεύσιμο. Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 41 ένα έγγραφο μεταφοράς ή ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς αποτελεί *prima facie* απόδειξη παραλαβής από τον μεταφορέα των εμπορευμάτων, ενώ απόδειξη του αντίθετου από τον μεταφορέα όσον αφορά τα στοιχεία της σύμβασης για την παραλαβή των εμπορευμάτων δεν είναι αποδεκτή, εφόσον τα στοιχεία αυτά της σύμβασης περιλαμβάνονται σε διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς που έχει μεταφερθεί σε τρίτους

²⁷³ *Michiel Spanjart*, *Multinational Transport Law*, 2017,σελ.102-105.

²⁷⁴ Ο πλοίαρχος μπορεί να αναφέρει τις παρατηρήσεις και τις επιφυλάξεις του στην φορτωτική σχετικά με την ποσότητα ή ποιότητα των εμπορευμάτων που έχει συμφωνηθεί να μεταφερθούν και παρουσιάζουν διαφορές. Περιπτώσεις *clean bill of lading*, *foul bill of lading*, κ.α. στο Γκιζιάκης κ.α., 2006.

που ενεργούν χωρίς δόλο ή σε μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς προκειμένου να γίνει παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη που ενεργεί με καλή πίστη. Παρατηρούμε, λοιπόν την ευκαμψία αλλά και τον προαιρετικό χαρακτήρα των εγγράφων που υφίσταται σε σχέση με το προγενέστερο καθεστώς των κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ, όπου απαραίτητη προϋπόθεση είναι η φορτωτική²⁷⁵. Αντίθετα, για την εφαρμογή των Κανόνων του Ρότερνταμ αρκεί η απλή αναφορά των εγγράφων αυτών, χωρίς να υπάρχει απαίτηση έκδοσης φορτωτικής. Ο χαρακτήρας των διαπραγματεύσιμων η μη εγγράφων μεταφοράς, καθώς και η ηλεκτρονική μορφή αυτών αποτελούν πρωτοπόρα πεδία που απαντώνται μόνο στους Κανόνες του Ρότερνταμ (Άρθρο 35). Επιπλέον, στο άρθρο 38, προβλέπεται ότι ένα έγγραφο μεταφοράς υπογράφεται από τον μεταφορέα, ενώ το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς περιλαμβάνει την ηλεκτρονική υπογραφή του μεταφορέα, προσδιορίζοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, τον υπογράφοντα σε σχέση με το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Ωστόσο, εύλογο θα ήταν να τονίσουμε ότι παρά την αμεσότητα της αποστολής των εγγράφων σε σχέση με την έκδοση φορτωτικής ελλοχεύει ο κίνδυνος εξαπάτησης των συμβαλλομένων μερών.

Όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στα έγγραφα μεταφοράς, προβλέπεται στο άρθρο 36 ότι πρέπει να παρέχονται από τον ναυλωτή η περιγραφή των εμπορευμάτων ως κατάλληλα για μεταφορά, οι ετικέτες για την αναγνώριση των εμπορευμάτων, ο αριθμός των δεμάτων ή τεμαχίων, η ποσότητα των εμπορευμάτων, και το βάρος των εμπορευμάτων, καθώς και το ονοματεπώνυμο και η διεύθυνση του παραλήπτη, αλλά και στοιχεία που παρέχονται από τον μεταφορέα²⁷⁶. Πιο συγκεκριμένα, δήλωση της κατάστασης των εμπορευμάτων κατά τη στιγμή που ο μεταφορέας τα παραλαμβάνει για μεταφορά, το όνομα και την διεύθυνση του μεταφορέα, καθώς και η ημερομηνία παραλαβής των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα, φόρτωσης τους στο πλοίο και έκδοσης εγγράφου μεταφοράς ή ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς. Επίσης, ο μεταφορέας καθίσταται υπεύθυνος για την προσκόμιση πληροφοριών, όπως το όνομα του πλοίου, οι χώροι παραλαβής και παράδοσης, τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Σ' αυτό το σημείο, βλέπουμε μία ακόμη πρωτοπορία όσον αφορά την εγκυρότητα των πληροφοριών για τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, αφού τόσο ο ναυλωτής όσο και ο μεταφορέας μπορούν να επιθεωρήσουν την εξωτερική κατάσταση των εμπορευμάτων κατά τη στιγμή που ο ναυλωτής τα παραδίδει στον μεταφορέα και πριν από την έκδοση του εγγράφου μεταφοράς ή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς από τον μεταφορέα, αντίστοιχα. Έτσι, αναδεικνύεται γλαφυρά η εμφανής διαφορετική προσέγγιση μεταξύ των δύο καθεστώτων, καθώς προβλέπεται ότι μετά από επιθεώρηση ο μεταφορέας μπορεί να προχωρήσει στην διασταύρωση των πληροφοριών, όταν έχει βάσιμη υπόνοια να πιστεύει ότι είναι ψευδείς ή παραπλανητικές και θεσμοθετείται πρώτη φορά στους Κανόνες του Ρότερνταμ η επιθεώρηση του περιεχομένου του εμπορευματοκιβωτίου από τον μεταφορέα για την αξιολόγηση της ποιότητας και της ποσότητας του. Σημαντική τομή, αλλά και ενδεικτική της εισαγωγής της έννοιας του εμπορευματοκιβωτίου στο νέο ρυθμιστικό καθεστώς των μεταφορών, είναι η διάκριση των χύδην φορτίων σε σχέση με τα μοναδοποιημένα φορτία που περιέχονται σε εμπορευματοκιβώτια και η ευθύνη που φέρει ο μεταφορέας σε σχέση

²⁷⁵ *John Wilson, Carriage of Goods by Sea, 1993,σελ.130-132.*

²⁷⁶ *Resolution%20adpoted%20by%20GA%20 of%20CMI.pdf*
[http://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009.](http://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009)

με το περιεχόμενο τους (διαφορετικός καταμερισμός ευθύνης μεταξύ επιθεωρημένων και κλειστών εμπορευματοκιβωπίων) (άρθρο 40). Σε περίπτωση παροχής ανακριβών στοιχείων ή απουσίας πληροφοριών, προβλέπεται στο άρθρο 39 ότι η ισχύς του εγγράφου μεταφοράς δεν πλήγεται, ενώ παρέχονται χρήσιμες πληροφορίες²⁷⁷ για την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι τα εμπορεύματα παραλήφθηκαν από τον μεταφορέα σε προσήκουσα κατάσταση.

Μια ακόμη καινοτομία που προσφέρεται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ είναι ο ρητός προσδιορισμός της ταυτότητας του μεταφορέα, γεγονός που σε περίπτωση δικαστικής διαμάχης διευκολύνει σημαντικά τους ενάγοντες, αποτρέποντας τυχόν καθυστερήσεις στη επίλυση της διαφοράς²⁷⁸. Κατ' αυτόν τον τρόπο, προβλέπεται ότι μεταφορέας θεωρείται αυτός που αναγνωρίζεται από το όνομα στα στοιχεία της σύμβασης, οποιαδήποτε άλλη πληροφορία στο έγγραφο της σύμβασης δεν θα έχει καμία επίδραση, ενώ αν κανένα άτομο δεν ταυτοποιείται ως μεταφορέας²⁷⁹ και το έγγραφο μεταφοράς αναφέρει το όνομα του πλοίου, ο εγγεγραμμένος πλοιοκτήτης θα πρέπει να θεωρείται ότι είναι ο μεταφορέας²⁸⁰. Ωστόσο, στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται υπό ναύλωση γυμνού πλοίου κατά τον χρόνο της μεταφοράς, προσδιορίζεται ως μεταφορέας ο ναυλωτής γυμνού πλοίου από την αναγραφόμενη διεύθυνσή του στο έγγραφο μεταφοράς. Εναλλακτικά, ο εγγεγραμμένος πλοιοκτήτης μπορεί να προσδιορίσει τον μεταφορέα παρέχοντας ως στοιχείο την διεύθυνσή του, ενώ και ο ναυλωτής γυμνού πλοίου μπορεί να κινηθεί με αντίστοιχο τρόπο.

Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι οι Κανόνες του Ρότερνταμ περιλαμβάνουν ενδεδειγμένες και ολοκληρωμένες διατάξεις ρύθμισης σχετικά με τα έγγραφα μεταφοράς, την αποδεικτική ισχύ τους και την έκταση εφαρμογής τους σε σύγκριση με τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ.

3.13 Όρια της ευθύνης

Η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας των υπό μεταφορά εμπορευμάτων οριοθετείται στους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ και σ' αυτούς του Ρότερνταμ. Η εφαρμογή του ρυθμιστικού πεδίου των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ όσον αφορά την ευθύνη του μεταφορέα και την καταβολή αποζημίωσης στις περιπτώσεις που προαναφέρθηκαν προσδιορίζεται στο άρθρο 4 στην παράγραφο 5. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος, εκτός εάν η φύση και η αξία των εν λόγω εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί από τον ναυλωτή πριν την φόρτωση και την περίληψη τους στη φορτωτική, για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά σε ή σε σχέση με τα εμπορεύματα σε ποσό που ανέρχεται άνω των 666,67 λογιστικών μονάδων ανά συσκευασία ή μονάδα ή 2 λογιστικές μονάδες ανά κιλό μεικτού βάρους των εμπορευμάτων που έχουν χαθεί ή καταστραφεί. Το συνολικό ποσό, που πρέπει να καταβληθεί, υπολογίζεται με βάση την αξία των εμπορευμάτων, που καθορίζεται σύμφωνα με τη συναλλαγματική τιμή τους, ή

²⁷⁷ *Prof.D.Rhidian Thomas, The Carriage of Goods by Sea,2010*

²⁷⁸(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html> <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/>

²⁷⁹ *Resolution%20adpoted%20by%20GA%20 of%20CMI.pdf*
http://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009.

²⁸⁰

σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή της αγοράς, ή σε σχέση με την αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας, στον συμφωνημένο τόπο και χρόνο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων. Η λογιστική μονάδα είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, όπως ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Τα ποσά μετατρέπονται σε εθνικό νόμισμα με βάση την αξία του νομίσματος αυτού, σε ημερομηνία που θα καθοριστεί από τη νομολογία του Δικαστηρίου που έχει επιληφθεί της υπόθεσης. Ο μεταφορέας δεν δικαιούται το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, αν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από σκόπιμη πράξη ή παράλειψη του να προκαλέσει βλάβη είτε από αμέλεια και με τη γνώση ότι η ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί. Η δήλωση, εάν ενσωματώνεται σε φορτωτική, αποτελεί *prima facie* απόδειξη, αλλά δεν είναι δεσμευτική ή οριστική για τον μεταφορέα.

Παρατηρούμε κάποιες βασικές διαφορές μεταξύ του καθεστώτος των Κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ, το οποίο εφαρμόζεται μέχρι σήμερα στην ρύθμιση των ορίων ευθύνης του μεταφορέα και των Κανόνων του Ρότερνταμ. Πιο συγκεκριμένα, οι Κανόνες του Ρότερνταμ στο άρθρο 59 (1) διευρύνουν τα όρια ευθύνης του μεταφορέα από 666,67 SDR ανά συσκευασία ή μονάδα και 2 SDR ανά κιλό σε 875 λογιστικές μονάδες ανά δέμα ή άλλη μονάδα φόρτωσης, ή 3 λογιστικές μονάδες ανά κιλό μεικτού βάρους των εμπορευμάτων, που αποτελούν αντικείμενο της αξίωσης ή διαφοράς, εκτός από την περίπτωση που η αξία των εμπορευμάτων αυτών έχει οριστεί από τον ναυλωτή και περιλαμβάνεται στα στοιχεία της σύμβασης, ή όταν ένα υψηλότερο ποσό από το ποσό του περιορισμού της ευθύνης έχει συμφωνηθεί μεταξύ του μεταφορέα και του ναυλωτή. Εδώ, φαίνεται η διεύρυνση των ορίων ευθύνης του μεταφορέα, αλλά και ορίζεται καθαρά ότι τα ποσά αποζημίωσης δίνονται για τα εμπορεύματα που αποτελούν αντικείμενο απαίτησης ή διαφοράς. Κατ' αυτόν τον τρόπο, σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ, καλύπτεται η απώλεια ή ζημία σε ή σε σχέση με τα αγαθά, ενώ στο άρθρο 59 των Κανόνων του Ρότερνταμ διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής, το οποίο καλύπτει γενικά παραβιάσεις των υποχρεώσεων του μεταφορέα, όπως υποχρεώσεις που αφορούν την έγκαιρη παράδοση των εμπορευμάτων στην ίδια ποσότητα και κατάσταση κατά τη στιγμή της παραλαβής, την έκδοση ενός εγγράφου μεταφοράς με τα στοιχεία που απαιτούνται από το άρθρο 36, την αξιολόγηση των πληροφοριών σχετικά με τα εμπορεύματα ως ψευδών ή παραπλανητικών, την παράδοση των εμπορευμάτων και, αυτές που προβλέπονται με σκοπό την εκτέλεση των οδηγιών του κυρίαρχου μέρους. Αντίθετα, με το προϋπάρχον καθεστώς των Κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ, όπου η ευθύνη του μεταφορέα νομοθετείται σε σχέση με την απώλεια ή ζημία των υπό μεταφορά εμπορευμάτων, στο άρθρο 60 των Κανόνων του Ρότερνταμ προστίθεται και η καθυστέρηση στην παράδοση τους. Η συγκεκριμένη διάταξη περιλαμβάνει, για πρώτη φορά, πρόβλεψη για αποζημίωση από ζημία, που προκλήθηκε από καθυστέρηση στην παράδοση εμπορευμάτων, σε ποσό που αντιστοιχεί δύο μισή φορές το ναύλο που καταβάλλεται για τα εμπορεύματα που έχουν καθυστερήσει ²⁸¹.

Όσον αφορά την απώλεια του προνομίου περιορισμού της ευθύνης, το Άρθρο 61 των Κανόνων του Ρότερνταμ αναφέρει ότι ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα του προνομίου περιορισμού της ευθύνης, εάν ο ενάγων αποδείξει ότι η ζημία που προκύπτει από παραβίαση της υποχρέωσης του μεταφορέα ή καθυστέρηση στην

²⁸¹ Τα κριτήρια βάσει των οποίων το όριο θα πρέπει να εκτιμηθεί μπορεί να είναι πολλά και περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την μέση αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης και το κόστος της ασφάλισης της ευθύνης του μεταφορέα και τον αντίκτυπό της στον ναύλο.

παράδοση, προήλθε από προσωπική πράξη ή παράλειψη του και έγινε με πρόθεση να προκαλέσει τέτοια ζημιά, ή από αμέλεια και με γνώση ότι τέτοια ζημιά πιθανώς θα προκύψει. Σ' αυτό το σημείο, φαίνεται ότι και οι δύο συμβάσεις περιέχουν παρόμοια πρόβλεψη, με την διαφορά ότι το πρόσωπο, το οποίο έχει θιγεί από την απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση των εμπορευμάτων έχει προκληθεί από προσωπική παράλειψη, σκόπιμη πράξη ή αμέλεια προσώπου που διεκδικεί μείωση της ευθύνης του για αποζημίωση και όχι από πράξεις του μεταφορέα, όπως αναφέρεται στους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ. Ένα επιπλέον διαφορετικό στοιχείο που προκύπτει από την συγκριτική ανάλυση των δύο συμβάσεων, είναι ότι ο ενάγων, που έχει θιγεί προσωπικά, πρέπει να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία ότι το πρόσωπο αυτό είχε επίγνωση της οικονομικής ζημιάς που θα προκαλούσε σ' αυτόν με την αμέλεια, απώλεια ή καθυστέρηση του στην παράδοση των εμπορευμάτων και όχι απλή πιθανότητα πρόκλησης αυτής της βλάβης, όπως στους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ²⁸². Έτσι, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι Κανόνες του Ρότερνταμ παρέχουν την δυνατότητα για μεγαλύτερες αποζημιώσεις, ανταποκρινόμενοι στην ανάγκη για μεταφορά καταμετρημένων μοναδοποιημένων φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια, με μονάδα μέτρησης ανά πακέτο ή άλλη ναυτιλιακή μονάδα, αλλά και για μη μοναδοποιημένων φορτίων (άρθρο 59 (3) σε αντίθεση με τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΙΝΔ, ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ - ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

4.1 Η προσπάθεια του IMO για την ενοποίηση κανόνων ναυτικού δικαίου

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization-IMO) είναι εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ και συνιστά την αρχή που καθορίζει τα παγκόσμια πρότυπα σχετικά τη διεθνή ναυτιλία²⁸³.

Ο IMO ιδρύθηκε στη Γενεύη, το 1948, ως Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλιακής συνεργασίας (IMCO - International Maritime Cooperation Organization) και μετονομάστηκε σε IMO το 1982. Η Σύμβαση του IMO τέθηκε σε ισχύ το 1958 και ο νέος Οργανισμός συνεδρίασε για πρώτη φορά το επόμενο έτος. Η Ελλάδα είναι μέλος του Οργανισμού από της συστάσεώς του, ήτοι το 1958. Ο Οργανισμός αποτελεί έναν πολυμερή, διακυβερνητικό, διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό που εδρεύει στο Λονδίνο και έχει 170 κράτη – μέλη (Κ-Μ) και 3 συνδεδεμένα μέλη. Επιπλέον, 64 Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με τον IMO και μετέχουν στον Οργανισμό ως παρατηρητές, ενώ σε 78 ΜΚΟ έχει παραχωρηθεί

²⁸²(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_papecomparing_RR_Hamb_HVR.pdf <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html> http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdfhttp://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009.pdf)

²⁸³ I C Conrado Multimodal aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO (unpublished LLM thesis, Lund University, 2011)

συμβουλευτικό καθεστώς.²⁸⁴ Ο κύριος ρόλος του εν λόγω Οργανισμού είναι η δημιουργία ενός δίκαιου και αποτελεσματικού κανονιστικού πλαισίου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία που θα μπορεί να υιοθετείται και να τίθεται σε εφαρμογή, από όλες τις χώρες του κόσμου. Ο IMO ασχολείται με θέματα που αφορούν στη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την υλοποίηση των ανωτέρω στόχων, ο IMO προβαίνει στην υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων και στη συνέχεια παρακινεί και ενθαρρύνει τα Κ-Μ αυτού να προβούν στην επικύρωση - ενσωμάτωσή τους στην έννομη τάξη τους και στη συνακόλουθη εφαρμογή τους. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και τις υποδείξεις των νηογυμνώνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές. Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπόψη του και διάφορους τομείς ναυτιλιακής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία.

Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, που έχουν υιοθετηθεί από τα Κ-Μ στο πλαίσιο του IMO, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας SOLAS (Safety Of Life At Sea) του 1974 (N. 1045/1980 ΦΕΚ 95, τ. Α'), καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία (MARPOL, Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973.

4.2 Προθεσμίες εκδίκασης των διαφορών

Η έλλειψη συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα συμβαλλόμενα μέρη μιας σύμβασης μεταφοράς και η μη εκπλήρωση της μεταφορικής διαδικασίας των εμπορευμάτων σε κατάλληλη κατάσταση οδηγεί σε ακύρωση της συμφωνίας, αλλά και προσφυγή σε δικαστικά και διαιτητικά μέσα για επίλυση της διαφοράς. Και τα δύο καθεστώτα της Χάγης - Βίσμπυ και του Ρότερνταμ περιέχουν μία σειρά διατάξεων που ρυθμίζουν την υποβολή άσκησης αγωγής για αποζημίωση και τις προθεσμίες προσφυγής σε ένδικα μέσα.

Πιο συγκεκριμένα, στο Άρθρο III (6) των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ προβλέπεται ότι οι διάδικοι που έχουν θιγεί από δόλο, παράλειψη, ή αμέλεια από την πλευρά του μεταφορέα, μπορούν να ασκήσουν αγωγή εναντίον του για πρόκληση ζημιάς εντός ενός έτους από την παράδοσή των εμπορευμάτων, ή την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να παραδοθούν. Ωστόσο, η προθεσμία άσκησης αγωγής²⁸⁵ μπορεί να διευρυνθεί κατόπιν συμφωνίας των διαδίκων μερών και αφού έχει αποδειχθεί η γενεσιουργός αιτία της αγωγής. Όσον αφορά την αγωγή για αποζημίωση μπορεί να ασκηθεί ακόμη και μετά την λήξη του ενός έτους, εάν ασκηθεί εντός του διαστήματος σύμφωνα με την συναίνεση του Δικαστηρίου που έχει

²⁸⁴S Almobideen 'A shipowners duty to provide a seaworthy ship under the charterparty' 2012 available at <http://www.tamimi.com/en/magazine/law-update/section-6/september-2/ashipowners-duty-to-provide-a-seaworthy-ship-under-the-charterparty.html> accessed 29 May 201

²⁸⁵ Prof.D.Rhidian Thomas, *The Carriage of Goods by Sea*, 2010, 62-65

επιληφθεί της υπόθεσης. Ωστόσο, ο επιτρεπόμενος χρόνος, που δεν μπορεί να είναι μικρότερος των τριών μηνών, αρχίζει από την ημέρα κατά την οποία το πρόσωπο που ασκήσει αγωγή για αποζημίωση, έχει θέσει την απαίτηση του ή έχει επιδοθεί στη διαδικασία προσφυγής.

Αντίθετα, στους Κανόνες του Ρότερνταμ παρατηρούμε ότι η προθεσμία της άσκησης αγωγής για απαιτήσεις ή διαφορές που έχουν προκύψει όσον αφορά τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, παρατείνεται στο Άρθρο 62 στον διπλάσιο χρόνο σε σχέση με το προϋπάρχον καθεστώς, στα δύο χρόνια. Μία ακόμη ουσιαστική διαφορά μεταξύ των δύο ρυθμιστικών πλαισίων και του χρονικού περιθωρίου που παρέχουν για την άσκηση αγωγής και αποζημίωσης, είναι ο καθορισμός συγκεκριμένων ημερομηνιών από τους Κανόνες του Ρότερνταμ γι' αυτή την άσκηση, σε αντίθεση με τη έλλειψη σαφούς πρόβλεψης από την πλευρά των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ. Πιο συγκεκριμένα, η προθεσμία των δύο ετών ορίζεται από την ημέρα παράδοσης των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα ή, σε περιπτώσεις μη παράδοσης των εμπορευμάτων ή μέρους αυτών²⁸⁶, την τελευταία ημέρα εκφόρτωσης τους. Μία ακόμη σημαντική εξέλιξη, είναι η δυνατότητα συμψηφισμού της υπαιτιότητας²⁸⁷ ενός μέρους σε μελλοντική συνεργασία με το μέρος που είχε θιγεί απ' αυτό κατά το παρελθόν, πρόβλεψη που οδηγεί σε μη παραγραφή του αδικήματος, σε συνέχεια απρόσκοπτης συνεργασίας μεταξύ των μερών υπό το προστατευτικό ρυθμιστικό πλαίσιο του Ρότερνταμ. Αντίθετα, οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ δεν παρέχουν τις ίδιες διαβεβαιώσεις και δεν επιτρέπουν την παράταση της προθεσμίας, αλλά ουσιαστικά ευνοούν την παραγραφή του αδικήματος (άρθρο III(8)), πράγμα που ρητώς απαγορεύεται στο άρθρο 63 των Κανόνων του Ρότερνταμ. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι η αναστολή ή διακοπή της προβλεπόμενης προθεσμίας των 2 χρόνων απαγορεύεται, αλλά το χρονικό περιθώριο μπορεί να παραταθεί. Τέλος, στο άρθρο 65 ορίζεται η προσφυγή κατά του ατόμου που μπορεί να προσδιοριστεί ως μεταφορέας για παροχή αποζημιώσεων στον ενάγοντα. Στο άρθρο 37 (2) δίνονται τα απαραίτητα στοιχεία που προσδιορίζουν την ταυτότητα του μεταφορέα σε περίπτωση που δε δίνονται όνομα και διεύθυνση αυτού (άρθρο 36 (2)), όπως η εγγραφή του πλοιοκτήτη σε νηολόγιο, αλλά και σε περίπτωση ναύλωσης γυμνού πλοίου ο ορισμός ως μεταφορέα του ναυλωτή (bareboat charterer). Έτσι, οι Κανόνες του Ρότερνταμ ανταποκρίνονται σε ενδεχόμενη καθυστέρηση προσδιορισμού της ταυτότητας του μεταφορέα για άσκηση αγωγής για αποζημίωση²⁸⁸, παρέχοντας ευελιξία, παρατείνοντας το διάστημα μετά την λήξη της προθεσμίας δύο χρόνων, και εφόσον η ανάληψη αυτής της πρωτοβουλίας έχει γίνει το αργότερο εντός του χρόνου σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της χώρας όπου έχουν κινηθεί διαδικασίες, και σε ενενήντα ημέρες μετά από προσδιορισμό της ταυτότητας του μεταφορέα.

²⁸⁶ Ioanna Maglasi, *The Rotterdam Rules and International Trade Law*, 2018,σελ.28

²⁸⁷ Prof.D.Rhidian Thomas, *The Carriage of Goods by Sea*,2010,σελ.101-102

²⁸⁸ http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>
http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rule
<http://davismarine.com/articles/Rotterdam%20Rules%20-%20Changes%20from%20COGSA.pdf>

4.3 Φύση των Κανόνων

Οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ και οι Κανόνες του Ρότερνταμ θεσπίζουν υποχρεωτικούς κανόνες εφαρμογής στο εσωτερικό της σύμβασης μεταφοράς. Ωστόσο, οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ παρέχουν ένα πιο αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο υποχρεώσεων²⁸⁹, που η ισχύς τους και τα έννομα αποτελέσματα που παράγονται από την εφαρμογή τους είναι ανώτερα από αυτά μίας σύμβασης μεταφοράς που συνάπτουν τα μέρη. Πιο συγκεκριμένα, στο Άρθρο 3 στην παράγραφο 8 αναφέρεται ότι όταν ο μεταφορέας διευκολύνεται, ή απαλλάσσεται από μέρος των υποχρεώσεων του σε σχέση με εμπορεύματα, ή δεν καθίσταται υπεύθυνος για πράξεις του που έγιναν με δόλο ή αμέλεια, ή παραλείψεις του, όπως προβλέπονται σε ρήτρα, συμβόλαιο, ή συμφωνία που περιέχεται σε σύμβαση μεταφοράς, ή περιορίζεται αυτή του η ευθύνη, τότε οι όροι και η συμφωνία που αυτοί περιέχονται θα καθίστανται άκυροι και θα θεωρείται ότι αντιβαίνουν στους Κανόνες αυτούς. Βέβαια, στο άρθρο 6 των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ προβλέπεται ότι ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα και ο ναυλωτής στην περίπτωση που δεν υπάρχει έκδοση φορτωτικής και που το φορτίο που μεταφέρεται απαιτεί ειδική συμφωνία μεταξύ αυτών λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα του, τότε τα συμβαλλόμενα αυτά μέρη ορίζουν²⁹⁰, υπό αυτές τις περιστάσεις, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους²⁹¹.

Αντίθετα, οι Κανόνες του Ρότερνταμ καινοτομούν παρέχοντας ελευθερία της σύμβασης με την εισαγωγή του νέου όρου «*volume contracts*»²⁹². Πιο συγκεκριμένα, τα νέα αυτά συμβόλαια μεταφοράς, «*volume contracts*»²⁹³ υπερισχύουν έναντι των υποχρεώσεων που προβλέπονται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ, καθώς αφορούν μεταφορά συγκεκριμένης ποσότητας εμπορευμάτων που περιλαμβάνει ένα ελάχιστο ή μέγιστο μιας κλίμακας (Άρθρο 1 (2)) σε μια σειρά αποστολών, κατά την διάρκεια μιας συμφωνημένης περιόδου. Η εισαγωγή αυτής της νέας έννοιας στους Κανόνες του Ρότερνταμ, η οποία παρέχει ελευθερία καθορισμού των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων μεταξύ των μερών σε σχέση με τις προβλεπόμενες υποχρεώσεις της Σύμβασης²⁹⁴, έγινε με σκοπό την αύξηση της διαπραγματευτικής δύναμης των οικονομικά πιο αδύναμων (Άρθρο 79), αλλά και σε ανταπόκριση στις απαιτήσεις της νέας τάξης πραγμάτων, που προοιωνίζεται την αυξανόμενη μεταφορά με αυτή την νέα μορφή συμβολαίων. Στο άρθρο 80 προβλέπεται ότι ο μεταφορέας και ο ναυλωτής μπορούν να προχωρήσουν στον προσδιορισμό των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων τους σε μία ατομικής διαπραγμάτευσης «*volume contract*» κατά παρέκκλιση των Κανόνων του Ρότερνταμ, καθώς και τον προσδιορισμό των τμημάτων της συμφωνίας που τα μέρη παρεκκλίνουν. Απαραίτητες προϋποθέσεις θεωρούνται η παρέκκλιση αυτή να μην ενσωματώνεται μέσω παραπομπής σε άλλο

²⁸⁹ Ibid 706; Margetson

²⁹⁰

²⁹¹ Michiel Spanjart, *Multimodal Transport Law*, 2017, σελ.70-72

Prof.D.Rhidian Thomas, The Carriage of Goods by Sea,2010

²⁹²<http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroup>

²⁹³ Οι ΗΠΑ μετά από πρόταση τους υιοθέτησαν το ειδικό καθεστώς ελευθερίας της σύμβασης για μια κατηγορία φορτίων που μεταφέρονται υπό τις συμβάσεις μεταφοράς, που ονομάζονται «*service contracts*» και πιο ευρέως γνωστές ως «*volume contracts*» ή «*tonnage contracts*».

²⁹⁴ *Prof.D.Rhidian Thomas, The Carriage of Goods by Sea*,2010,σελ.46

έγγραφο, το οποίο δεν αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης, να μη λογίζεται ως «*volume contract*» το δημόσιο «*schedule*» τιμών και υπηρεσιών του μεταφορέα, έγγραφο μεταφοράς, ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς ή αντίστοιχο έγγραφο, αλλά ένα «*volume contract*» να μπορεί να ενσωματωθεί στα εν λόγω έγγραφα, με παραπομπή στους όρους της σύμβασης. Μία ακόμη ουσιαστική προϋπόθεση αποτελεί η απαραίτητη συναίνεση όλων των συμβαλλόμενων μερών ως προς τους όρους της «*volume contract*», καθώς σκοπός αυτών των συμβάσεων είναι η ενίσχυση της θέσης των οικονομικά αδύναμων ναυλωτών σε σχέση με τους προνομιακούς όρους που μπορούν να εξασφαλίσουν για τους ίδιους ο ναυλωτής και ο μεταφορέας. Για αποφυγή της δημιουργίας άνισης διαπραγματευτικής θέσης μεταξύ των μερών η «*volume contract*» δύναται να παρεκκλίνει από τους Κανόνες του Ρότερνταμ, αρκεί οι παρεκκλίσεις αυτές να μην αντίκεινται στον σκοπό αυτών. Έτσι, αρκεί ο προσδιορισμός των υποχρεώσεων σε μια «*volume contract*» να μην αντιβαίνει σε βασικές υποχρεώσεις, όπως αυτή της τήρησης αξιοπλοΐας του πλοίου καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού και της μεταφοράς εμπορευμάτων επικίνδυνης φύσης και χαρακτήρα²⁹⁵. Τέλος, τα μέρη μπορούν να ορίσουν με πρωτοβουλία τους και με ειδική συμφωνία τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα τους όσον αφορά την μεταφορά ζωντανών ζώων και ορισμένων άλλων εμπορευμάτων, που ο χαρακτήρας τους και οι περιστάσεις απαιτούν ειδική συμφωνία

4.4 Η αναστολή της παραγραφής

Γίνεται δεκτό ότι στην παραγραφή των Κανόνων Χάγης–Βίσμπυ εφαρμόζονται ανάλογα όλες οι διατάξεις των άρθρων 247-278 ΑΚ, υπό τον όρο ότι δεν αντίκειται σε ρητή διάταξη των Κανόνων, επομένως και αυτές που αφορούν την αναστολή και τη διακοπή της παραγραφής. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 255 εδ.α' ΑΚ η οποία²⁹⁶ αναφέρεται στην αναστολή συμπλήρωσης, η παραγραφή αναστέλλεται για όσο χρόνο ο δικαιούχος εμποδίσθηκε από δικαιοστάσιο ή από άλλο λόγο ανωτέρας βίας να ασκήσει την αξίωσή του μέσα στο τελευταίο εξάμηνο του χρόνου παραγραφής. Έχει, μάλιστα κριθεί από τη νομολογία και την επιστήμη ότι ανωτέρα βία αποτελεί κάθε γεγονός απρόβλεπτο, το οποίο στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν μπορεί να αποτραπεί ούτε με μέτρα άκρας σύνεσης και επιμέλειας, εξαιτίας του οποίου ο δικαιούχος αδυνατεί να προβεί ο ίδιος ή με άλλο πρόσωπο στην επιβαλλόμενη σε αυτόν ενέργεια. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 257 ΑΚ, το χρονικό διάστημα της αναστολής δεν υπολογίζεται στον χρόνο παραγραφής. Όταν παύσει η αναστολή, η παραγραφή συνεχίζεται, σε καμία όμως περίπτωση δεν συμπληρώνεται πριν περάσουν έξι μήνες.

Ό,τι ειπώθηκε για την αναστολή της παραγραφής, ισχύει και για τη διακοπή αυτής, δηλαδή η διάταξη του άρθρου 260 ΑΚ ορίζει ότι η παραγραφή διακόπτεται όταν ο υπόχρεος αναγνωρίσει την αξίωση με οποιονδήποτε τρόπο. Διακοπή της

²⁹⁵ http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf <http://davismarine.com/articles/Rotterdam%20Rules%20-%20Changes%20from%20COGSA.pdf> <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html> <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>)

²⁹⁶ Βλ. ΑΠ 630/1963 13/1972 ΝοΒ 20.499 ΑΠ 1036/1974 ΝοΒ 23.6 ΑΠ 930/1975 ΝοΒ 381/1980 ΝοΒ 28.1752 ΑΠ 1126/1994 ΕΛΔ 37.90 ΑΠ 1178/1994 ΕΛΔ 38.799

παραγραφής σημαίνει ότι ο χρόνος παραγραφής που έχει παρέλθει μέχρι τώρα, όσον και αν είναι αυτός, δεν λαμβάνεται υπόψη και αρχίζει να τρέχει από το τέλος της διακοπής νέα παραγραφή.

Η παραγραφή «εν επιδικία» έχει μεγάλη εφαρμογή στην καθημερινή πρακτική των διεθνώς μεταφερομένων εμπορευμάτων, ενόψει μάλιστα του συντόμου και βραχύχρονου χρόνου της ενιαυσίας παραγραφής που προβλέπουν οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ.

Και ως προς το ζήτημα αυτό, ενόψει της σιγής των ως άνω Κανόνων θα εφαρμοστούν αναλογικά οι γενικές διατάξεις του δικαίου μας. Από τη γενική θεωρία γίνεται παγίως δεκτό ότι η αξίωση από τη στιγμή κατά την οποία ασκήθηκε με την αγωγή, καθίσταται επίδικη. Η επιδικία αυτή τερματίζεται με την έκδοση τελεσίδικης απόφασης, η οποία είτε βεβαιώνει την αξίωση, οπότε εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 268 ΑΚ, είτε την θεωρεί ανύπαρκτη, οπότε δεν γεννάται ζήτημα παραγραφής. Κατά συνέπεια από τη στιγμή που η αξίωση κατέστη «επίδικη», η παραγραφή²⁹⁷ στην οποία υπόκειται, μπορεί να συμπληρωθεί και στη διάρκεια της επιδικίας αν απρακτούν οι διάδικοι και δεν διακόπτεται ούτε αναστέλλεται από τη λήξη της επιδικίας, δηλαδή από τη δημοσίευση της οριστικής απόφασης και μέχρι την άσκηση ενδίκου μέσου και τούτο διότι η διάταξη του άρθρου 261 ΑΚ δεν θέτει ως προϋπόθεση την ύπαρξη επιδικίας.

Μετά την άσκηση της αγωγής η παραγραφή διακόπτεται με κάθε διαδικαστική πράξη των διαδίκων ή του Δικαστηρίου οπότε και αρχίζει νέα, ισόχρονη προς αυτή που διακόπηκε, από την επιχείρηση της νέας διαδικαστικής πράξης. Κατά συνέπεια σε αξιώσεις θαλασσίων μεταφορών εμπορευμάτων, στην περίπτωση κατά την οποία μεταξύ της άσκησης της αγωγής και της νέας διαδικαστικής πράξης ή μεταξύ δύο διαδικαστικών πράξεων, μεσολαβήσει άπρακτο χρονικό διάστημα ίσο προς τον χρόνο της παραγραφής (δηλαδή ένα έτος), η αξίωση παραγράφεται κατά την επιδικία της.

4.5 Παράταση του χρόνου της παραγραφής

Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν, σύμφωνα με την τελευταία περίοδο του άρθρου 3 παρ. 6 εδ. δ' των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ, να παρατείνουν το χρόνο της παραγραφής. Σε καμία, όμως περίπτωση δεν μπορούν να συντάμουν το χρόνο αυτό. Η διάταξη αυτή προέρχεται από νεώτερο διεθνή νόμο και κατά συνέπεια υπερτερεί του εσωτερικού παλαιότερου που απαγόρευε οποιαδήποτε παράταση του χρόνου παραγραφής. Δικαιολογητικός λόγος της παραπάνω παράτασης με συμφωνία των μερών είναι ότι με τον τρόπο αυτό παρέχεται και μάλιστα συμβατικά, ικανοποιητικός κατά τη βούληση των μερών χρόνος για συμβιβαστική επίλυση των διεθνών εμπορικών διαφορών. Η παράταση είναι απεριόριστη αφού δεν προβλέπεται από τους Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ ανώτατο χρονικό όριο. Η παράταση της παραγραφής, όπως γίνεται αντιληπτό, ενεργεί υπέρ του φορτωτή ή του ενδιαφερόμενου για το

²⁹⁷ Βλ. Μπέη, ΠολΔ, ΙΙα', άρθρο 221, Απαλαγάκη, Το δικαίωμα, σ. 18, 19 υποσημ. 31, Πίψου, ο.π., Νίκα, ο.π. σ. 116, Γέσιου-Φαλτσή, ΠολΔ, ΙΙ 2, σ. 123 επ.ΑΠ 1029/1973 ΕΛΔ 1974 που έκρινε ότι ως αγωγή κατά την έννοια της διάταξης του άρθρου 261 ΑΚ, θεωρείται όχι μόνο η άσκηση της αγωγής, καταψηφιστικής ή αναγνωριστικής, αλλά η άσκηση κάθε επιθετικού ενδίκου μέσου που χορηγείται από το νόμο στο δικαιούχο για τη δικαστική επιδίωξη ή αναγνώριση της αξίωσής του το οποίο διακόπτει την αδράνειά του

φορτίο, ή του ασφαλιστή που υποκαθίσταται στη θέση του ασφαλισμένου σύμφωνα με το άρθρο 210 ΕΝ. Δεν μπορεί, όμως, να ωφεληθεί από την παράταση ο ενδιαφερόμενος για το φορτίο, εάν η παράταση συμφωνήθηκε μεταξύ του ασφαλιστή και του μεταφορέα. Σε κάθε περίπτωση η παράταση της παραγραφής δεσμεύει το μεταφορέα με τον οποίο συμφωνήθηκε. Δεν δεσμεύει όμως τον τρίτο (στοιβαδόρο ή πράκτορα μεταφοράς), ακόμη και εάν ο τελευταίος επωφελείται των πλεονεκτημάτων του μεταφορέα με η γνωστή «*Himalayaclause*». Ακόμη, δεν έχει επίδραση στην αξίωση του μεταφορέα κατά του στοιβαδόρου.

4.6 Η αναγωγή για αποζημίωση κατά τρίτου

Σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ, ο θαλάσσιος μεταφορέας έχει το δικαίωμα να στραφεί κατά των υπαιτίων τρίτων ασκώντας τα αναγωγικά του δικαιώματα και μετά τη λήξη του χρόνου της παραγραφής. Τρίτος μπορεί να είναι οποιοδήποτε πρόσωπο που βοηθάει το μεταφορέα κατά την εκτέλεση της μεταφοράς ή ο μεταφορέας που ανέλαβε να εκτελέσει τμήμα της μεταφοράς, προγενέστερος ή μεταγενέστερος του συμβατικού μεταφορέα. Πράγματι, στη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 6β των Κανόνων, προβλέπεται ότι αναγωγή κατά τρίτων προσώπων μπορεί να ασκηθεί και μετά την εκπνοή της ετήσιας προθεσμίας, μέσα στο χρονικό διάστημα, που προβλέπεται από τη νομοθεσία του Κράτους του Δικαστηρίου, το οποίο έχει επιληφθεί της υπόθεσης. Πάντως, το χρονικό αυτό διάστημα δεν μπορεί να είναι μικρότερο από τους τρεις (3) μήνες από την ημέρα που το πρόσωπο που εγείρει αναγωγή έχει καταβάλει την απαίτηση ή έχει παραλάβει κοινοποίηση της εναντίον του αγωγής. Από το συνδυασμό όλων των προαναφερομένων, προκύπτει ότι η αυτοτελής τρίμηνη προθεσμία άσκησης του δικαιώματος αναγωγής που καθιερώνεται με την ως άνω διάταξη του άρθρου 3 παρ.6β' των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ αφορά μόνο τις αξιώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα κατά του τρίτου υπαιτίου προσώπου²⁹⁸ (όπως π.χ. ο πραγματικός μεταφορέας τμήματος της θαλάσσιας μεταφοράς ή άλλο βοηθητικό πρόσωπο στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς).

Το δικαίωμα αναγωγής, ειδικότερα, του παραγγελιοδόχου θαλάσσιας μεταφοράς κατά του θαλάσσιου μεταφορέα, είτε μετά την ικανοποίηση του ζημιωθέντος δικαιούχου των μεταφερομένων εμπορευμάτων εκ μέρους του

²⁹⁸Από την πλούσια νομολογία και θεωρία βλ. Α. Γεωργιάδη-Μ. Σταθόπουλο, άρθρο 261 σ. 464, Δ. Γιαννόπουλο, ο.π. παρ. 261, Κ. Σημαντήρας, ο.π. αρ. 1073, Ν. Θηβαίο, ΝοΒ 3.581 ΟΛΑΠ 1143/1983 ΝοΒ 32.673 ΑΠ Ολ. 1327/1986 ΝοΒ 35.16 ΑΠ 331/1960 ΕΛΔ 1.650· ΑΠ 559/1966 Αρμ 25.19 ΑΠ 299/1971 ΕΕΝ 38.498· ΑΠ 683/1973 ΝοΒ 22.174 ΑΠ 412/1974 ΝοΒ 22.1387 ΑΠ 611/1974 ΝοΒ 23.167 ΑΠ 754/1974 ΝοΒ 23.317 ΑΠ 1160/1975 ΝοΒ 24.426 ΑΠ 1683/1984 ΕΛΔ 26.426 ΑΠ 1683/1984 ΕΛΔ 26.650, που έκρινε ότι τέτοιες διαδικαστικές πράξεις που διακόπτουν την παραγραφή είναι η κατάθεση της κλήση στη γραμματεία του δικαστηρίου, όπως και η εγγραφή της κλήσης στο πινάκιο χωρίς να απαιτείται και η επίδοσή της προς συζήτηση, η απλή εκφώνηση της υπόθεσης και η διαγραφή της από το πινάκιο, η αίτηση για ορισμό δικασίμου προς έναρξη μαρτυρικών αποδείξεων και η αίτηση για παράταση της προθεσμίας προς εξέταση μαρτύρων ΑΠ 1558/1990, 390/1992 ΕΕΝ 1993.305 που έκρινε ότι διαδικαστική πράξη είναι κάθε διαδικαστική πράξη των διαδίκων ή των νόμιμων αντιπροσώπων και πληρεξουσίων της ή της δικαστικής αρχής, που περιέχει τα στοιχεία της αναγκαίας δικαστικής ενέργειας για την έναρξη, συνέχιση και αποπεράτωση της δίκης, ανεξάρτητα ποιος από τους διαδίκους επιχείρησε τη διαδικαστική αυτή πράξη ή προκάλεσε την πράξη του δικαστηρίου για την περαιτέρω πρόοδο της δίκης, ΑΠ 1036/2000 ΕΕμπΔ 2000.72 1359/2001 ΕΛΔ 2003.782 ΑΠ 949/2002 ΕΛΔ 2003, 1350.

παραγγελιοδόχου ή του υποκατασταθέντα ασφαλιστή, είτε μετά την κύρια εναγωγή του παραγγελιοδόχου εκ μέρους των ιδίων προσώπων, υπόκειται, ελλείψει αντίθετης ρύθμισης στο εσωτερικό δίκαιο, στην ενιαύσια παραγραφή του άρθρου 3 παρ.6 εδ.δ' των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ. Αφετηρία δε της προαναφερθείσας ενιαύσιας παραγραφής είναι ως προς μεν την προηγηθείσα ικανοποίηση του ζημιωθέντος δικαιούχου των εμπορευμάτων ή την άσκηση της εις βάρος του παραγγελιοδόχου κύριας αγωγής η παράδοση των εμπορευμάτων, και ως προς την εν συνεχεία άσκησή της αναγωγικής μέρους του παραγγελιοδόχου του ζημιωθέντος δικαιούχου των εμπορευμάτων, ή του ασφαλιστή του που τον ικανοποίησε, ή η άσκηση της κύριας αγωγής τους κατά του παραγγελιοδόχου, και εφόσον από την ικανοποίηση ή την άσκηση της κύριας αγωγής (από τις οποίες λαμβάνονται υπόψη η προηγηθείσα χρονικά), και μέχρι την άσκηση της αναγωγικής αξίωσης²⁹⁹ εκ μέρους του παραγγελιοδόχου κατά του θαλάσσιου μεταφορέα, δεν παρήλθε το χρονικό διάστημα του ενός έτους.

Οι διατάξεις αυτές του ΚΙΝΔ³⁰⁰ απηχούσαν στην πραγματικότητα τις ρυθμίσεις της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών 1924 (Κανόνες Χάγης), τις οποίες η Ελλάδα δεν είχε μεν κυρώσει, πλην όμως προσάρμοσε τις διατάξεις του στους ως άνω Κανόνες της Χάγης επεκτείνοντας την εφαρμογή τους στις διατάξεις της ναύλωσης. Ο ΚΙΝΔ³⁰¹ περιέλαβε ιδιαίτερο κεφάλαιο περί παραγραφών των αξιώσεων του ναυτικού δικαίου στον τελευταίο δέκατο πέμπτο τίτλο, που περιέχει τα άρθρα 289-292 ΚΙΝΔ. Σύμφωνα με τη Εισηγητική Έκθεση της Συντακτικής Επιτροπής στο δίκαιο που εισήγαγε ο ΚΙΝΔ δεν γινόταν πλέον λόγος περί απαράδεκτων, όπως στο προϊσχύσαν, αλλά μετά τη ρύθμιση της ναύλωσης και της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς (άρθρα 107-189), η διάταξη του άρθρου 507 ΕΝ κρίθηκε τότε περιττή, διότι στη θέση του απαράδεκτου του άρθρου 507 ΕΝ, το (τότε νέο) άρθρο 148 ΚΙΝΔ μιμούμενο το άρθρο 3 παρ. 6 της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών της 25 Αυγούστου 1924 «περί ενοποίησης κανόνων τινών αφορούντων τη φορτωτική» δημιούργησε απλό μαχητό τεκμήριο από την ανεπιφύλακτη παραλαβή των εμπορευμάτων.

Θα σημειώσουμε ότι η διάταξη του άρθρου 291 εδ. 1 ΚΙΝΔ η οποία υιοθέτησε την αρχή που καθιερώνει η διάταξη του άρθρου 253 ΑΚ, σύμφωνα με την οποία η παραγραφή γενικά αρχίζει από τη λήξη του έτους που συμπίπτει η αφετηρία αυτής, ενοποιούσε στην εσωτερική έννομη τάξη το δίκαιο των παραγραφών και έθετε τέλος στην αδικαιολόγητη σύγχυση που δημιουργείτο υπό το προϊσχύσαν δίκαιο, σύμφωνα με την οποία για κάθε διαφορετική σχεδόν περίπτωση παραγραφής ίσχυε διάφορη αφετηρία έναρξης αυτής.

²⁹⁹ ΕφΘεσ 3239/1992 Αρμ 47.143 ΕφΠατρ 55/1992 ΑχΝομ 1993.56 ΕφΑθ 358/1994, ΝοΒ 43.704 ΕφΠειρ 545/1994 Αρμ. 49.11 ΠΠρΠειρ 369/1988 ΕΝΔ 17.315 ΠΠρΘεσ 1541/1990 ΕΛΔ 32.1379 ΠΠρΠειρ 150/1991 ΕΝΔ 20.72

³⁰⁰ ΑΠ 738/2003 ΧριδΔ 2003.551 ΕφΑθ 90/1957 20.920 ΕφΑθ 2626/1972 ΝοΒ 21.63 ΕφΑθ 1210/1973 ΝοΒ 21.790 ΕφΑθ10209/1982 ΕΛΔ 24.291

³⁰¹ ΕφΠειρ 835/2019,ΕΝΔ 39,181

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η ανάλυση των προηγούμενων κεφαλαίων οδήγησε στην επισκόπηση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων με ιδιαίτερη έμφαση στο νομικό πλαίσιο που τη διέπει, και συγκεκριμένα στις διεθνείς συμβάσεις της Χάγης, της Χάγης – Βίσμπυ, του Αμβούργου και του Ρότερνταμ. Αναφορικά, με την ίδια τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων συμπεραίνει κανείς πως αυτή συνιστά αναπόσπαστο κομμάτι της διεθνούς ναυτιλίας και του παγκόσμιου εμπορίου συνολικά. Είναι η δίοδος των μικρών εμπόρων και αποστολέων να συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο και να συναλλάσσονται καθημερινά μεταξύ τους με τη βοήθεια των μεταφορέων, οι οποίοι αναλαμβάνουν να μεταφέρουν τα αγαθά από τον ένα τόπο στον άλλο. Η σύμβαση της μεταφοράς πραγμάτων υπάγεται στη γενικότερη έννοια της ναύλωσης, ενώ αποτελεί εξειδίκευση αυτής, στο μέτρο που εξυπηρετεί τη συγκεκριμένη αγορά του «ενός πλοίου – πολλά φορτία».

Από όλα τα στοιχεία της σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων, αξίζει να σταθεί κανείς στην ανάγκη εμπλοκής και συνεργασίας πολλών προσώπων όχι τόσο κατά την κατάρτισή της, όπου τυπικά φαίνεται να γίνεται ανάμεσα στον μεταφορέα και τον φορτωτή, όσο κατά την ουσιαστική πραγμάτωσή της. Εκεί πρέπει να συντονιστούν πολλά, διαφορετικά μέρη, τα οποία συνήθως εκπροσωπούν διαφορετικά, κι ενίοτε συγκρουόμενα συμφέροντα. Με αυτά τα δεδομένα, σε συνδυασμό και με την παράγωγο ζήτηση από την οποία εξαρτάται η ναυτιλία, δικαιολογείται η μεγάλη αυξομείωση των ναύλων και γενικά της ζήτησης και της προσφοράς για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, στοιχεία που τελικά διαμορφώνουν τους ναυτιλιακούς κύκλους.

Η αγορά γραμμών, στην οποία εντοπίζεται συνηθέστερα η σύναψη συμβάσεων μεταφοράς πραγμάτων δια θαλάσσης, είναι αναμφίβολα πιο οργανωμένη από την ελεύθερη αγορά, ενώ όλοι οι συμβαλλόμενοι έχουν αναπτύξει τις κατάλληλες δομές για την καλύτερη και πιο αποτελεσματική λειτουργία της. Σε αυτό το πλαίσιο, ήδη από τις αρχές του 20ου αιώνα θεσμοθετήθηκε και το συγκεκριμένο νομικό υπόβαθρο των αναθεωρητικό πρωτόκολλο της Χάγης – Βίσμπυ, οι κανόνες του Αμβούργου και οι κανόνες του Ρότερνταμ. Ένα πρώτο συμπέρασμα ως προς αυτές τις διεθνείς νομοθετικές πρωτοβουλίες είναι ήδη η λήψη τους. Και αυτό γιατί στην ελεύθερη αγορά της tramp ναυτιλίας, δεν υπάρχουν αντίστοιχα σύνολα κανόνων που να την οριοθετούν, ενώ δεν παρατηρείται καν ενδιαφέρον για τη δημιουργία τους.

Ωστόσο, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, γρήγορα διαπιστώθηκε η ανάγκη για διασφάλιση και προστασία των μερών μέσα από την ανάπτυξη συγκεκριμένων δόμων που θα τύγχαναν διεθνούς εφαρμογής, όπως ακριβώς γίνεται από το 1924 μέχρι σήμερα. Αυτές οι συνθήκες καθόρισαν και την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Αναφορικά με τους κανόνες αυτούς κάθε αυτούς, θα μπορούσε κανείς να παρατηρήσει πως από τη Χάγη προς το Ρότερνταμ, οι κανόνες γίνονται πλέον πιο πλήρεις. Δεν είναι απαραίτητα πιο αυστηροί ή πιο ελαστικοί στο σύνολό τους, αλλά γενικά είναι λεπτομερείς, προσεγγίζοντας ακόμα περισσότερο την πρακτική και την αγορά στην καθημερινότητά τους. Αναμφίβολα, οι κανόνες της Χάγης με την αναθεώρηση του 1968, απολαμβάνουν ακόμα μέχρι σήμερα ευρύτατης εφαρμογής κι επιδοκίμασias, κάτι που λείπει από το Αμβούργο και το Ρότερνταμ.

Οι κανόνες της Χάγης προστατεύουν τον φορτωτή, ο οποίος παραδοσιακά θεωρείται το αδύναμο μέρος αυτής της συμβατικής σχέσης, δίχως ωστόσο να θίγουν υπέρμετρα τον μεταφορέα και τη γενικότερη συμβατική ελευθερία. Αυτό εξηγείται καθώς οι κανόνες της Χάγης δημιουργήθηκαν από ομάδα κρατών που εκπροσωπούσαν κατά βάση τους μεταφορείς, κι όχι από κάποιο διεθνή οργανισμό, ο οποίος οφείλει να δρα αντικειμενικά. Μάλιστα, οι μεταφορείς ήδη με το Αμβούργο είδαν τις υποχρεώσεις τους να αυξάνονται, ενώ το ίδιο έγινε και με τα όρια της ευθύνης τους, κάτι που εξηγεί γιατί οι κανόνες δεν είναι τόσο δημοφιλείς. Επίσης, ως προς το Ρότερνταμ, θα μπορούσε κανείς να συγκαταλέξει στα θετικά πως σε ορισμένες περιπτώσεις φαίνεται να κωδικοποιεί πασιφανείς, μέχρι πρότινος, ρυθμίσεις, πιθανότατα για να κατοχυρώσει γραπτώς αυτές τις πρακτικές και να προστατεύσει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Ωστόσο, και πάλι ως προς τους μεταφορείς, οι ρυθμίσεις είναι ελαφρώς πιο αυστηρές, με αποτέλεσμα πολλά μεγάλα μεταφορικά κράτη να τους υπέγραψαν ήδη με τη δημιουργία του κειμένου, αλλά μόνο τρία να έχουν προχωρήσει στην απαραίτητη κύρωση της συνθήκης. Καταληκτικά, και στη συνολική θεώρηση των τριών βασικών συνθηκών της Χάγης, του Αμβούργου και του Ρότερνταμ θα προέκυπταν και τα επιπλέον εξής συμπεράσματα.

Αρχικά, εξ αιτίας του γεγονότος ότι οι παραπάνω κανόνες δεν έχουν υιοθετηθεί από όλα τα κράτη και επειδή δεν εφαρμόζονται στον ίδιο βαθμό από αυτά, δεν είναι δυνατόν να γίνει λεπτομερής περιγραφή του επιπέδου ευθύνης του μεταφορέα που ορίζεται σε αυτούς. Ωστόσο, μία γενική αναφορά στα κυριότερα σημεία των ευθυνών του μεταφορέα είναι πάντα δυνατή, καθώς σε κάθε περίπτωση, ο μεταφορέας δεν έχει τη δυνατότητα να εξαιρεθεί της ευθύνης που καθορίζουν οι παραπάνω συμβάσεις.

Επίσης, είναι πάντα δεδομένη η κύρια και πρωτεύουσα υποχρέωση του μεταφορέα να δείχνει τη δέουσα επιμέλεια σε κάθε κίνησή του σχετικά με τη μεταφορά του φορτίου. Έτσι, και οι τρεις συνθήκες ορίζουν πως οφείλει να παρέχει το πλοίο αξιόπλοο (seaworthy), πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού. Αν αργότερα αποδείξει ότι έδειξε την κατάλληλη επιμέλεια, τότε απαλλάσσεται από την ευθύνη για ζημία ή απώλεια του φορτίου, ως συνέπεια της αναξιοπλοΐας του πλοίου. Επιπλέον, και οι τρεις συνθήκες τον υποχρεώνουν να επανδρώσει, να προμηθεύσει και να εξοπλίσει σωστά και επαρκώς το πλοίο, ενώ πρέπει να διατηρεί τα μέρη που αποθηκεύονται τα εμπορεύματα (αμπάρια) ασφαλή και κατάλληλα για τη διατήρησή τους.

Σε γενικές γραμμές, η βασική ιδέα του συστήματος ευθύνης του μεταφορέα είναι, ότι αυτός θα είναι υπεύθυνος για κάθε απώλεια ή ζημία που προκύπτει από λάθος ή ιδιοτελή ενέργεια του ίδιου, των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του, με δυνατότητα εξαίρεσης αν αποδείξει πως ο ίδιος έδρασε όντως καλόπιστα και έχοντας λάβει τις απαραίτητες φροντίδες για τη μεταφορά. Ολοκληρώνοντας τη σύντομη ανάλυση της σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων δια θαλάσσης και των διεθνών συνθηκών που τη διέπουν, καταλήγει κανείς πως στόχος πάντα παραμένει η εξασφάλιση ομοιόμορφων και ενιαίων ρυθμίσεων που θα προσεγγίζουν κάθε ζήτημα που ανακύπτει στη σύμβαση με τρόπο δραστικό, κοινό και ολιστικό. Αν και όλοι οι κανόνες έχουν συνδράμει καταλυτικά στην προάσπιση της σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων ανά τα χρόνια, πιθανότατα, η καινούρια συνθήκη του Ρότερνταμ, παρά την καχυποψία με την οποία πολλοί την αντιμετωπίζουν, να είναι αυτή που θα επιτύχει αυτό το σκοπό, ώστε η μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης, να ενδυναμωθεί περαιτέρω και να εξελίσσεται με μεγαλύτερη ταχύτητα και καλύτερα

αποτελέσματα, και παράλληλα με λιγότερα προβλήματα και μικρότερες καθυστερήσεις για τα συμβαλλόμενα μέρη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Βλάχος, Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2011
- Βλάχος, Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική, Αθήνα 2007
- Βλάχος, Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης, Εκδόσεις Τζέϊ και Τζέϊ Ελλάς, Πειραιάς 1999
- Γκιζιάκης, Ναυλώσεις – Πανεπιστημιακές σημειώσεις, Πειραιάς 2012
- Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος, Πλωμαρίτου, Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2010
- Θεοτοκάς, Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Εκδόσεις Αλεξάδρεια, 2011
- Καμβύσης, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1982
- Κιάντος, Ιδιωτικό Δίκαιο του Διεθνούς Εμπορίου, Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλα, 2005
- Κιάντου-Παμπούκη, Α. Στοιχεία του Δικαίου της χερσαίας μεταφοράς, Θεσσαλονίκη: Σάκκουλα, 1989
- Κιάντου-Παμπούκη, Α. Ναυτικό Δίκαιο τ. ΙΙ. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλα, 2007
- Κοροτζής, Η ευθύνη του εκναυλωτή, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1990
- Λιακόπουλος, Γενικό Εμπορικό Δίκαιο, Αθήνα: Π.Ν. Σάκκουλα, 1998
- Ποταμιανός, Η σύμβασις θαλασσίας μεταφοράς. Αθήναι, 1962
- Ρόκας, Αστική ευθύνη στην οδική μεταφορά πραγμάτων, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1984
- Βιτάλη, (1970). Βασικά αρχαί της ευθύνης του εκναυλωτού εν τη μεταφορά πραγμάτων, ΕΕμπΔ 1970, 169-220
- Γεωργακόπουλος, (1961). Η νομολογία του εμπορικού δικαίου κατά το έτος 1961, ΕΕμπΔ 1962, 402-419
- Γκολογκίνα-Οικονόμου, (1993). Παρατηρήσεις στην ΕφΠειρ 117/1993, ΕπισκΕΔ 1993, 107-112
- Γκολογκίνα-Οικονόμου, (1995). Παρατηρήσεις στην ΕφΘεσ 438/1996, ΕπισκΕΔ 1996, 945-948
- Γκολογκίνα-Οικονόμου, (1996). Ελληνική ναυτιλιακή νομική υποδομή- Ανάγκη ανανέωσης του Ελληνικού Ναυτικού Δικαίου, Αρμ 1996, 1441-1449

- Θεοχαρίδης*, (2004). Σκέψεις για τη νομική φύση της διάταξης 3§6 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ΕΝΔ 2004, 337-339
- Καραγκουνίδης*, (1995). «Ηθελημένη κακή διαχείριση» και «ισοδύναμο πταίσμα» στο δίκαιο της διεθνούς οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων- Συμβολή στην ερμηνεία των άρθρων 29 και 32 παρ. 1 εδ. β CMR, ΕπισκεΔ 1995, 285-304
- Καραγκουνίδης*, (1998). Η έννοια του όρου «ηθελημένη κακή διαχείριση» (willful misconduct) στο δίκαιο της CMR, ΕπισκεΔ 1998, 397-401
- Κιάντος*, (1996). Παρατηρήσεις στην ΕφΘεσ 3018/1995, ΕπισκεΔ 1996, 387-390
- Κιάντου-Παμπούκη*, (1991). Ο περιορισμός της ευθύνης του εκναυλωτή κατά δέμα ή κατά μονάδα, ΠειρΝομ 1991, 5-52
- Κιάντου-Παμπούκη*, (1993). Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και το δίκαιο της ναυλώσεως, ΕΝΔ 1993, 287-290
- Κιάντου-Παμπούκη*, (1996). Παρατηρήσεις στην ΠολΠρΘεσ 2062/1996, ΕπισκεΔ 1996, 425-428
- Κιάντου-Παμπούκη*, (1997). Παρατηρήσεις στην ΕφΑθ 7646/1996, ΕπισκεΔ 1997, 699-707
- Λιακόπουλος*, (1990). Η σύμβαση πρακτορείας, ΕΕμπΔ 1990, 561-578
- Μάρκου*, (1994). Παρατηρήσεις στην ΜονΠρΠειρ 3387/1993, ΕΕμπΔ 1994, 94-96
- Παμπούκης*, (1998). Διάκριση της παραγγελίας μεταφοράς από τη μεταφορά (Παρατηρήσεις στην ΕφΠειρ 481/1997), ΕπισκεΔ 1998, 171-171
- Ρόκας*, Παρατηρήσεις στην ΟΛΑΠ 33/1998, ΕΕμπΔ 1998, 547-548
- Ρόκας*, (1994). Παρατηρήσεις στην ΑΠ 1529/1991, ΕΕμπΔ 1994, 228-229
- Ρούσσος*, (1991). Η σύμβαση της παραγγελίας, ΕΕμπΔ 1991, 574-609
- Σωτηρόπουλος*, (1994). Οι Κανόνες του Βίσμπυ, ΕΕμπΔ 1994, 300-316
- Τζίβα*, (1995). Παρατηρήσεις στην ΜονΠρΘεσ 16902/1994, ΕπισκεΔ 1995, 632-639.
- Ψυχομάνης*, (1987). Ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς, ΕΕΝ 1987, 325-334
- Bauer*, (1993). Conflicting liability regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules - A case by case analysis, JMLC 1993, 53-74
- Berlingieri*, (1987). Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions, JMLC 1987, 317-650
- Frederick*, (1991). Political Participation and legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules, JMLC 1991, 81-117
- Sturley*, (1995). Uniformity in the Law governing the Carriage of Goods by Sea, JMLC 1995, 553-579

Ξενόγλωσση

Bauer, (1993). Conflicting liability regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules - A case by case analysis, JMLC 1993, 53-74

Berlingieri, (1987). Uniformity in Maritime Law and Implementation of International Conventions, JMLC 1987, 317-650

Carver, T.G.-Colinvaux, R. Carver's carriage by sea vol. 1, London: Stevens & Sons, 1982

Chorley, R. - Giles, O.C. Chorley & Giles' Shipping Law, London: Pitman Publishing, 1988

Clarke, M. International carriage of goods by road: CMR. London: Stevens and Sons, 1982

De Wit, R. Multimodal transport, London: Lloyd's of London Press Ltd, 1995

Frederick, (1991). Political Participation and legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules, JMLC 1991, 81-117

Glass, D.-Cashmore, C. Introduction to the law of carriage of goods, London: Sweet & Maxwell, 1989

Hill- Messent, A.-Glass, D. CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, London: Lloyd's of London Press Ltd, 1995

Maglas Ioanna. The Rotterdam Rules and International Trade Law, 2018

Michiel Spanjart. Multimodal Transport Law, 2017

Peyrefitte, L. Les transports mixtes rail-route, Paris: Librairies techniques, 1962

Prof.D.Rhidian Thomas. The Carriage of Goods by Sea, 2010

Rodière, R. Du Pontavice, E. Droit maritime, Paris: Dalloz, 1991

Rodière, R. Transports terrestres et aériens, Paris: Sirey, 1977

Rodière, R.-Mercadal, B. Droit des transports terrestres et aériens, Paris: Dalloz 1990

Scrutton, T.E. Scrutton on charterparties and bills of lading, London: Sweet & Maxwell, 1996

Sturley, (1995). Uniformity in the Law governing the Carriage of Goods by Sea, JMLC 1995, 553-579

Vialard, A. Droit maritime, Paris: Presses Universitaires de France, 1997

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ - ΣΥΜΒΟΛΕΣ ΣΕ ΝΟΜΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Βιτάλη, (1970). Βασικαί αρχαί της ευθύνης του εκναυλωτού εν τη μεταφορά πραγμάτων, ΕΕμπΔ 1970, 169-220

Γεωργακόπουλος, (1961). Η νομολογία του εμπορικού δικαίου κατά το έτος 1961, ΕΕμπΔ 1962, 402-419

Γκολογκίνα-Οικονόμου, (1993). Παρατηρήσεις στην ΕφΠειρ 117/1993, ΕπισκεΔ 1993, 107-112

Γκολογκίνα-Οικονόμου, (1995). Παρατηρήσεις στην ΕφΘεσ 438/1996, ΕπισκεΔ 1996, 945-948

Γκολογκίνα-Οικονόμου, (1996). Ελληνική ναυτιλιακή νομική υποδομή- Ανάγκη ανανέωσης του Ελληνικού Ναυτικού Δικαίου, Αρμ 1996, 1441-1449

Θεοχαρίδης, (2004). Σκέψεις για τη νομική φύση της διάταξης 3§6 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ΕΝΔ 2004, 337-339

Καραγκουνίδης, (1995). «Ηθελημένη κακή διαχείριση» και «ισοδύναμο πταίσμα» στο δίκαιο της διεθνούς οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων- Συμβολή στην ερμηνεία των άρθρων 29 και 32 παρ. 1 εδ. β CMR, ΕπισκεΔ 1995, 285-304

Καραγκουνίδης, (1998). Η έννοια του όρου «ηθελημένη κακή διαχείριση» (willful misconduct) στο δίκαιο της CMR, ΕπισκεΔ 1998, 397-401

Κιάντος, (1996). Παρατηρήσεις στην ΕφΘεσ 3018/1995, ΕπισκεΔ 1996, 387-390

Κιάντου-Παμπούκη, (1991). Ο περιορισμός της ευθύνης του εκναυλωτή κατά δέμα ή κατά μονάδα, ΠειρΝομ 1991, 5-52

Κιάντου-Παμπούκη, (1993). Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και το δίκαιο της ναυλώσεως, ΕΝΔ 1993, 287-290

Κιάντου-Παμπούκη, (1996). Παρατηρήσεις στην ΠολΠρΘεσ 2062/1996, ΕπισκεΔ 1996, 425-428

Κιάντου-Παμπούκη, (1997). Παρατηρήσεις στην ΕφΑθ 7646/1996, ΕπισκεΔ 1997, 699-707

Λιακόπουλος, (1990). Η σύμβαση πρακτορείας, ΕΕμπΔ 1990, 561-578

Μάρκου, (1994). Παρατηρήσεις στην ΜονΠρΠειρ 3387/1993, ΕΕμπΔ 1994, 94-96

Παμπούκης, (1998). Διάκριση της παραγγελίας μεταφοράς από τη μεταφορά (Παρατηρήσεις στην ΕφΠειρ 481/1997), ΕπισκεΔ 1998, 171-171

Ρόκας, Παρατηρήσεις στην ΟΛΑΠ 33/1998, ΕΕμπΔ 1998, 547-548

Ρόκας, (1994). Παρατηρήσεις στην ΑΠ 1529/1991, ΕΕμπΔ 1994, 228-229

Ρούσσο, (1991). Η σύμβαση της παραγγελίας, ΕΕμπΔ 1991, 574-609

Σωτηρόπουλος, (1994). Οι Κανόνες του Βίσμπυ, ΕΕμπΔ 1994, 300-316

Τζίβα, (1995). Παρατηρήσεις στην ΜονΠρΘεσ 16902/1994, ΕπισκεΔ 1995, 632-639.

Ψυχομάνης, (1987). Ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς, ΕΕΝ 1987, 325-334

ΛΗΜΜΑΤΙΚΟ ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

Αγορά	9, 10, 11, 25, 18, 19,20, 24, 35, 38, 39, 40, 41, 42, 56, 64	ΙΜΟ	26, 28, 32, 65
Αγωγή	10, 24, 32, 47, 54, 63, 72, 78, 83	Ζημία	17, 22, 23, 24, 27, 28, 34, 36, 45, 52, 65, 71
Αδικοπραξία	9, 10, 12, 14, 18, 27, 30, 32, 38, 45, 52, 56, 59, 62, 68	Κανόνες Χάγης Βίσμπι	30, 31, 38, 39, 44, 45, 46, 47
Αποζημίωση	8, 9, 10, 24, 26, 29, 30, 42, 45, 50, 52	Κανόνες Αμβούργου	38, 40,44,48,52
Απώλεια	9, 10, 16, 18, 22, 28, 34, 40, 45, 56, 67, 68	Κανόνες Ρότερνταμ	69, 72, 76, 84
Ασφάλιση	20, 24	ΚΙΝΔ	29, 35, 42, 44, 49, 50, 51
Ασφαλιστής	19, 22, 33, 41, 57, 58, 60, 64, 68, 72, 74	Λιμένας Φόρτωσης	44, 51, 54, 62, 73
Δικαίωμα	8, 9, 10, 11, 14, 18, 27, 36, 44, 52, 64, 71	Λιμένας Εκφόρτωσης	12, 17, 19, 22, 28, 29, 34, 48, 53
Δικαιοπραξία	11, 19, 21, 30, 43, 56, 63, 71	Μεταφορά	6, 7, 9, 11, 17, 22, 35, 44, 52, 66, 70
Διεθνές εμπόριο	18, 22, 34, 37, 44, 52, 64, 78	Μεσίτης	8, 17, 18, 19, 42
Δέουσα Επιμέλεια	12, 14, 16, 18, 22, 25, 28, 32, 45, 68	Ναύλος	24, 26, 30, 79
Διεθνής ναυτιλία	23, 43, 56, 78	Ναυλοσύμφωνο	16, 19, 23, 27, 28,30
Έγγραφα	7, 8, 9, 12, 21, 32, 44, 57, 62	Ναυλωτής	8, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 24, 65, 72
Εκναυλωτής	16, 17, 20, 22, 24, 26, 41, 54	Πράκτορας	17, 22, 34, 55, 67, 69
Εμπόρευμα	7, 8, 9, 17, 22, 34, 47, 54, 56, 57, 65	Παραλαβή	27, 8, 9, 22, 45, 65
Εμπορευματοκιβώτια	7, 8, 9, 12, 18, 22, 28, 33, 36, 47	Παραγγελιοδόχος	60, 61, 97
Επιμέλεια	9, 11, 12, 17, 19, 24, 36, 38, 52	Παραγραφή	44, 52, 66, 72, 73
Εκφόρτωση	6, 7, 15, 19, 37, 42, 58	Παράδοση	6, 7, 12, 18, 19, 22, 34, 45, 58
Θαλάσσιος Μεταφορέας	40, 42, 54, 89	Πλοίο	15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 65
		Πλοιοκτήτης	16, 17, 18, 19, 21, 25, 26, 44, 52, 69
		Σύμβαση	6, 7, 12, 15, 19, 23, 35, 47, 58, 79
		Φορτωτική	6, 7, 8, 9, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 35, 41, 44, 45, 77
		Φορτίο	6, 7, 8, 15, 18, 22, 34, 67, 80
		Φόρτωση	7, 9, 12, 24, 28, 32