

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΑΙΑ

E-bill of lading: Διαμόρφωση νέου θεσμικού πλαισίου Φωτεινή Καλαϊτζάκη

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία.

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2022

Δήλωσης αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright:

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η Δηλούσα

Φωτεινή Καλαϊτζάκη

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων καθηγητής)
- Δανιήλ Γεώργιος
- Πολέμης Διονύσιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να αποδώσω τις εγκάρδιες ευχαριστίες μου σε όσους με στήριξαν και μου παρείχαν την πολύτιμη συνδρομή και βοήθειά τους κατά την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας μου.

Ιδιαίτερα ευχαριστώ τον επιβλέποντα καθηγητή μου Γεώργιο Βλάχο, για την καθοδήγηση και την επιστημονική του αρωγή στη μελέτη και την έρευνα που χρειάστηκα για τη σύνταξη του παρόντος πονήματος. Αντίστοιχα φυσικά, επιθυμώ να ευχαριστήσω και τα έτερα μέλη της τριμελούς επιτροπής μου, Γεώργιο Δανιήλ και Διονύσιο Πολέμη, για τη συνδρομή και τις ουσιώδεις υποδείξεις τους.

Παράλληλα, ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στον επιστημονικό συνεργάτη Μιχαήλ Μποβιάτση, για το ήθος, την υπομονή και την ουσιαστική βοήθεια που μου παρείχε όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

Τέλος, για την παντοτινή τους στήριξη και αγάπη και επειδή είναι πάντα δίπλα μου, ευχαριστώ τους γονείς μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	8
Abstract	9
Κεφάλαιο 1 ^ο «Εισαγωγικά»	10
1.1. Εισαγωγή	10
1.2. Διεθνές Εμπόριο	12
1.3. Το Ναυλοσύμφωνο	13
1.4. Διεθνείς Εμπορικοί Όροι (INCO Terms)	14
1.5. Ενέγγυα Πίστωση (Documentary Credit)	16
1.6. Απόδειξη Παραλαβής (Mate's Receipt)	16
1.7. Επιστολή αποζημίωσης και φορτωτική (Letter of Indemnity and Bill of Lading)	17
Κεφάλαιο 2 ^ο «Οι λειτουργίες της φορτωτικής»	19
2.1. Λειτουργία απόδειξης παραλαβής του φορτίου	19
2.2. Λειτουργία απόδειξης κατάρτισης της σύμβασης μεταφοράς	20
2.3. Λειτουργία εγγράφου τίτλου επί του φορτίου	21
2.4. Η σχέση μεταξύ Ναυλοσυμφώνου και Φορτωτικής	23
Κεφάλαιο 3 ^ο «Επιπτώσεις και Νομοθετικό πλαίσιο της φορτωτικής»	26
3.1. Δυσχέρειες της φορτωτικής	26
3.2. Ανάγκη ύπαρξης μίας «καθαρής» φορτωτικής	27
3.3. Εσφαλμένη περιγραφή του φορτίου	28
3.4. Προβλήματα σχετικά με το βάρος του φορτίου	29
3.5. Αναγραφή εσφαλμένης ημερομηνίας επί της φορτωτικής	31
3.6. Παράλληλες και ξεχωριστές φορτωτικές (switch & split bills of lading)	32
3.7. Αλλαγές στον προορισμό	33
3.8. Αποστολή εμπορεύματος άνευ έκδοσης φορτωτικής	34
3.9. Κίνδυνοι και λύσεις	35

3.10. Νομικό πλαίσιο της φορτωτικής	37
Κεφάλαιο 4 ^ο «Η ηλεκτρονική φορτωτική»	40
4.1. Εξέλιξη	40
4.2. Συστήματα κανόνων, συμβάσεων και έκδοσης ηλεκτρονικής φορτωτικής	41
4.2.1. SEADOCS: Σύστημα κεντρικού μητρώου θαλασσιών τίτλων	41
4.2.2. Το σύστημα των κανόνων CMI (Committee Maritime International)	43
Απόδειξη παραλαβής του φορτίου από το μεταφορέα	45
Απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς	45
Αξιογραφική λειτουργία ηλεκτρονικής φορτωτικής	46
4.2.3. Το σύστημα Bolero (Bill of Lading Electronic Organization)	47
Διενέργεια paperless συναλλαγής μέσω του συστήματος Bolero	48
4.2.4. Σύστημα ESS – Databridge	50
(Electronic Shipping Solution Databridge Exchange Limited)	
4.2.5. Η προδιατυπωμένη ρήτρα της Baltic and International Maritime Council	52
(BIMCO) για ηλεκτρονική φορτωτική	
4.3. Νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο ηλεκτρονικής φορτωτικής –	55
Λειτουργίες ηλεκτρονικής φορτωτικής	
4.3.1 Νέες διεθνείς ρυθμίσεις	56
4.3.2 Έννοια, φύση και είδη της έγχαρτης θαλάσσιας φορτωτικής	58
4.3.3. Έννοια και μορφές	58
4.3.4. Νομική φύση	59
4.3.5 Ηλεκτρονική θαλάσσια φορτωτική. Ευρωπαϊκό και ελληνικό δίκαιο	59
4.3.6 Η αποδεικτική λειτουργία	60
4.3.7. Η αξιογραφική λειτουργία	60
4.3.8. Ζητήματα που ανακύπτουν	60
4.3.9. Η χρήση της ηλεκτρονικής υπογραφής	61
4.3.10. Ηλεκτρονική υπογραφή σε κάθε μορφή φορτωτικής	61
4.4. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα	64
από την υιοθέτηση της ηλεκτρονικής φορτωτικής	
4.4.1. Προβλήματα από τη χρήση της παραδοσιακής φορτωτικής	64

και λύσεις που προσφέρει η ηλεκτρονική φορτωτική	
4.4.2. Μειονεκτήματα της ηλεκτρονικής φορτωτικής	67
Προβλήματα δεσμευτικότητας ηλεκτρονικής υπογραφής	68
Περιορισμός διαπραγματευτικής δυνατότητας των συμβαλλομένων μερών	69
Ζητήματα νομικής δεσμευτικότητας	70
Προβλήματα από την παραβίαση των ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων (Hacking)	70
Γενικότεροι προβληματισμοί	72
4.4.3. Νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τη χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής	72
4.4.4. Προϋπόθεση έγγραφης – έντυπης μορφής φορτωτικής	73
4.4.5. Προϋπόθεση υπογραφής	74
4.4.6. Ειδικότερες προϋποθέσεις	75
4.4.7. Λύσεις και μελλοντικές μέθοδοι εξασφάλισης μιας ορθής φορτωτικής	77
Κεφάλαιο 5° «Συμπεράσματα»	83
Βιβλιογραφία	91

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η εξέταση του νέου θεσμικού πλαισίου, το οποίο διαμορφώνεται στις θαλάσσιες μεταφορές από τη σταδιακή υιοθέτηση του μορφώματος της ηλεκτρονικής φορτωτικής (*electronic bill of lading*).

Στο ως άνω πλαίσιο, θα γίνει προσπάθεια παρουσίασης των βασικών μερών που εμπλέκονται και συμβάλλονται σε μία τυπική σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, ενώ παράλληλα θα επιδιωχθεί ο συσχετισμός αυτών, αναφορικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από το αξιόγραφο της φορτωτικής, όχι αποκλειστικά ως αποδεικτικού εγγράφου, αλλά ενίοτε και καθεαυτής της μεταφορικής σύμβασης. Παράλληλα, θα τεθούν τα ζητήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει στο θαλάσσιο εμπόριο η συναλλακτική «εμμονή» στη χρήση της έγχαρτης φορτωτικής, με συνακόλουθη ανάλυση των πολλαπλών προτερημάτων αλλά και των τυχόν δυσχερειών που μπορούν να ανακύψουν από την αντίστοιχη υιοθέτηση της ηλεκτρονικής φορτωτικής. Ιδιαίτερη αναφορά θα γίνει στην προδιατυπωμένη ρήτρα της BIMCO για εφαρμογή στο πεδίο της ηλεκτρονικής φορτωτικής και στο πως αυτή σε σχέση με άλλα εναλλακτικά συστήματα θα πρέπει να θεωρηθεί καταλληλότερη.

Τέλος, καταλήγοντας θα πρέπει να υπερτονισθεί ότι παρά τα προφανή και αξιόλογα πλεονεκτήματα, που μπορεί να προσφέρει η ηλεκτρονική φορτωτική, το έδαφος των διεθνών μεταφορών δεν είναι ακόμα εντελώς ώριμο για την καθολική αποδοχή και υιοθέτησή της.

Λέξεις / Φράσεις κλειδιά: φορτωτική, ηλεκτρονική φορτωτική, e-bill of lading, ναυλοσύμφωνο, φορτωτής, μεταφορέας, BIMCO

ABSTRACT

This present paper is aiming to examine the new institutional framework formed in the field of maritime transport by the gradual insertion of the electronic bill of lading in it.

In the above context, an attempt will be made to present the main parties involved in a typical contract of maritime transport, while at the same time it will be attempted to achieve their correlation, regarding their rights and obligations deriving from the bill of lading not only as a proof document, but also occasionally as the transport contract itself. At the same time, there will be raised the issues as well as the possible negative effects that may occur on the maritime trade due to the transactional “obsession” in the use of a bill of lading in paper form, while consequently there will be analyzed the multiple advantages but also any difficulties that may arise from the establishment of the electronic bill of lading. There will be made a specific mention to the standard clause of BIMCO for application in the field of the electronic bill of lading and how it should be considered more appropriate in relation to other alternative systems.

Finally, it should be emphasized that despite the obvious and significant advantages that the electronic bill of lading may offer, the field of the international transport is not yet completely prepared for its universal acceptance and establishment.

Keywords / Phrases: bill of lading, e-bill of lading, charter party, shipper, carrier, BIMCO

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

«Εισαγωγικά»

1.1. Εισαγωγή

Οι συνεχείς εξελίξεις που ακολουθούν το χώρο του διεθνούς εμπορίου και της με κάθε μέσο και τρόπο μεταφοράς αγαθών, έχουν επιδράσει καθοριστικά στο πέρας το χρόνου και στη μεταφορά εμπορευμάτων δια της θαλάσσιας οδού. Καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή, διαδραμάτισε το γεγονός ότι η μεταφορά μέσω θαλάσσης, εμφανίζεται να αποτελεί όχι απλώς τον πλέον ευέλικτο αλλά τον σαφώς ταχύτερο τρόπο για τη την ασφαλή μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων αγαθών σε όλα τα μήκη και πλάτη της υδρογείου, εξασφαλίζοντάς της προφανές και αδιαμφισβήτητο προβάδισμα συγκριτικά με άλλες μεταφορικές μεθόδους, ενδεικτικά αναφερόμενων των σιδηροδρομικών ή των αεροπορικών μεταφορών. Σήμερα λοιπόν, οι θαλάσσιες μεταφορές καταλαμβάνουν ποσοστό μεγαλύτερο από το 90% του διεθνούς εμπορίου. Δίχως την Ναυτιλία, το διηπειρωτικό εμπόριο, η μαζική μεταφορά προϊόντων και αγαθών, αλλά και οι εισαγωγές – εξαγωγές όπως τις γνωρίζουμε και κατόπιν των συνεχών αλλαγών που υφίστανται στο πλαίσιο της εξέλιξης των μεταφορών, δεν θα υπήρχαν. Βάσει των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι η Ναυτιλία αποτελεί σίγουρα έναν καθοριστικό παράγοντα της σύγχρονης παγκόσμιας οικονομίας.

Προκειμένου ωστόσο να πραγματοποιηθεί η θαλάσσια μεταφορά, εμπλέκονται πολλά μέρη πριν, κατά τη διάρκεια αλλά και μετά το πέρας της. Ωστόσο, είναι σημαντικό να εντοπιστούν τρία (3) από τα κύρια μέρη που εμπλέκονται σε αυτήν :

Αυτά είναι:

- **ο φορτωτής**, ο οποίος ορίζεται ως το πρόσωπο το οποίο επιθυμεί τη μεταφορά του φορτίου του και κατά κανόνα η φόρτωση του τελευταίου στο πλοίο γίνεται με δική του επιμέλεια και ευθύνη.
- **ο μεταφορέας**, ο οποίος ορίζεται ως το πρόσωπο το οποίο πραγματοποιεί τη μεταφορά και μπορεί να ταυτίζεται με τον πλοιοκτήτη (να πραγματοποιεί δηλαδή τη μεταφορά με ίδια μέσα) ή να εκμεταλλεύεται πλοίο τρίτου προσώπου για την επίτευξη του μεταφορικού σκοπού.

- **ο παραλήπτης του φορτίου**, ο οποίος ορίζεται ως το πρόσωπο το οποίο αγόρασε το φορτίο από τον κύριο αυτού (κατά κανόνα το φορτωτή) και προς το οποίο πρόσωπο το φορτίο προορίζεται να περιέλθει κατά την επιτυχή ολοκλήρωση της μεταφορικής σύμβασης.

Δεδομένου ότι το θαλάσσιο εμπόριο συνεχίζει να επεκτείνεται, τα προαναφερθέντα εμπλεκόμενα μέρη, πρέπει να στοχεύουν στην εξυπηρέτηση του συμφέροντός τους, με τον βέλτιστο τρόπο και μάλιστα καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της συναλλαγής. Αυτός ακριβώς ο στόχος, η εξυπηρέτηση δηλαδή του συμφέροντος των εμπλεκόμενων μερών, είναι που οδήγησε στην ανάγκη κατάρτισης συμβάσεων μεταξύ τους, οι οποίες ακολουθούνται και συνοδεύονται από άλλα εξίσου σημαντικά έγγραφα, αποδεικτικά ή μη της υφιστάμενης συμβατικής σχέσης, ωστόσο στενά συνδεδεμένα με αυτήν. Επί των ως άνω εγγράφων αναφέρονται πρωτίστως τα εκατέρωθεν δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών.

Βασικό έγγραφο αλλά και ακρογωνιαίος λίθος για τη θαλάσσια μεταφορά είναι η φορτωτική (“Bill of Lading”), η οποία αναμφίβολα διαδραματίζει καθοριστικό και κυρίαρχο ρόλο στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και της ναυτιλίας γενικότερα. Στην πραγματικότητα, πρόκειται για έγγραφο που εκδίδεται όχι μόνο αποκλειστικά κατά την θαλάσσια, αλλά και κατά τη χερσαία και την εναέρια μεταφορά. Ωστόσο, ιδιαίτερα επί της θαλάσσιας μεταφοράς (που αποτελεί άλλωστε και τον υπό εξέταση τομέα) έχει ιδιαίτερη σημασία, καθότι αποτελεί ταυτόχρονα έγγραφο τίτλου επί των μεταφερόμενων αγαθών, ενίοτε την ίδια τη σύμβαση μεταφοράς αλλά και ελλείπει ναυλοσυμφώνου, λειτουργεί ως αποδεικτικό των όρων της ναύλωσης. Ωστόσο, ζητήματα που προκύπτουν από την παραδοσιακή φορτωτική σε σχέση με τους δύο βασικούς άξονες της θαλάσσιας μεταφοράς, ήτοι το χρόνο και το χρήμα, έφεραν στο προσκήνιο την ανάγκη ψηφιοποίησης αυτής, με την αντικατάστασή της από ένα πανομοιότυπο ηλεκτρονικό αποτύπωμα, ικανό να επιτελέσει το σύνολο των λειτουργιών της και να επιφέρει όλα τα επιδιωκόμενα αποτελέσματά της. Αυτή λοιπόν η μετεξέλιξη της παραδοσιακής «έγχαρτης» φορτωτικής, είναι η ηλεκτρονική φορτωτική. Η ηλεκτρονική φορτωτική τα τελευταία χρόνια εφαρμόζεται κατά κόρων στο πεδίο των container – ships, λόγω των προφανών προτερημάτων της σε σχέση με την παραδοσιακή φορτωτική και κυρίως λόγω του ότι προσφέρει σημαντική εξοικονόμηση χρόνου, με συνακόλουθη επιτάχυνση της μεταφορικής διαδικασίας, μείωση του κόστους και αύξηση του κέρδους.

Παρόλα αυτά και παρά τις προφανείς διευκολύνσεις που οφείλονται στην εφαρμογή της, η ηλεκτρονική φορτωτική μπορεί να εγείρει ορισμένες αμφιβολίες αναφορικά με την αποτελεσματικότητα και την αξιοπιστία της, με αποτέλεσμα η καθολική εφαρμογή της να παραμένει – σε αυτό τουλάχιστον το στάδιο – πρακτικά υπό αίρεση. Όλα τα ανωτέρω θέματα θα εξετάσουμε στη συνέχεια.

1.2. Διεθνές Εμπόριο

Σε μία πρώτη προσπάθεια εύρεσης ενός επαρκούς ορισμού για το Διεθνές Εμπόριο, θα μπορούσαμε να το ορίσουμε ως το εμπόριο που περιλαμβάνει τη μεταφορά αγαθών από τον πωλητή στον αγοραστή, ο καθένας εκ των οποίων ωστόσο είναι πιθανό να βρίσκεται σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου, η δε μεταξύ τους απόσταση να είναι σημαντική. Χάρης το Διεθνές Εμπόριο έχουμε την ευκαιρία να διευρύνουμε αμφοτέρως τις αγορές αγαθών και υπηρεσιών και να έχουμε πρόσβαση σε δεδομένα, τα οποία υπό άλλες συνθήκες δεν θα ήταν ούτε προσβάσιμα, αλλά ούτε και διαθέσιμα για εμάς. Μέσα από τη λειτουργία του διεθνούς εμπορίου ανέρχεται και διαμορφώνεται μία παγκόσμια οικονομία¹. Το εμπόριο αυτού του τύπου επιτυγχάνεται μέσω διαφόρων τρόπων μεταφοράς, όπως ενδεικτικά οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών, αλλά κυρίως *θαλάσσιων* μεταφορών. Η διεθνής μεταφορά μέσω της θάλασσας είναι το πιο σημαντικό μέσο μεταφοράς αγαθών σε όλο τον κόσμο, λόγω της αποτελεσματικότητάς που το χαρακτηρίζει τόσο σε χρονικό, όσο και σε οικονομικό αλλά και σε ποσοτικό επίπεδο. Προκειμένου να επιτευχθεί η πραγματοποίηση μιας τέτοιας συναλλαγής, ο πωλητής και ο αγοραστής οφείλουν να προβούν σε διαπραγματεύσεις αναφορικά με τους όρους, τις προϋποθέσεις και το περιεχόμενο της σύμβασης πώλησης, στην οποία περιλαμβάνονται κατά κύριο λόγο οι όροι και οι προϋποθέσεις που συμφωνούνται ανάμεσα στα μέρη αναφορικά με τα προς φόρτωση και μεταφορά αγαθά².

¹ *The investor's guide to Global Trade*, Investopedia. Available at: <https://www.investopedia.com/insights/what-is-international-trade/> (Date of access: 10/10/19).

² *What does the standard contract of sale cover?* Owen Hodge Lawyers. Available at: <https://www.owenhodge.com.au/mortgage-conveyancing/standard-contract-of-sale/> (Date of access 10/10/19)

1.3. Το Ναυλοσύμφωνο

Η σύμβαση που καταρτίζεται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τη διενέργεια μιας θαλάσσιας μεταφοράς ονομάζεται «Ναυλοσύμφωνο». Τα πιο συνήθη ναυλοσύμφωνα είναι το *GENCON voyage charter party* και το *NYPE time charter party*. Η σύμβαση αυτή ουσιαστικά ενσωματώνει τη συμφωνία που καταρτίζεται μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή, δυνάμει της οποίας ο πλοιοκτήτης επιτρέπει έναντι αμοιβής στο ναυλωτή να χρησιμοποιήσει το σκάφος του για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Οι όροι της σύμβασης εξαρτώνται και διαμορφώνονται από τον πλοιοκτήτη, τον ναυλωτή και την αγορά. Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν επίσης κατόπιν διαπραγμάτευσης να συντάξουν και να ενσωματώσουν τους δικούς τους συμβατικούς όρους, οι οποίοι θα παραμείνουν απαλλαγμένοι από οποιαδήποτε άλλη νομική παρέμβαση. Ωστόσο, αυτό που συμβαίνει στην πραγματικότητα, είναι τα συμβαλλόμενα μέρη να ακολουθούν τα πρότυπα και τα δεδομένα των συμβάσεων τα οποία χαίρουν γενικής εφαρμογής, αφήνοντάς έτσι επί της ουσίας περιορισμένο περιθώριο για επιμέρους διαπραγμάτευση³. Γενικά, υπάρχουν δύο βασικοί τύποι ναύλωσης και αυτοί ουσιαστικά είναι αφενός η *χρονοναύλωση* και αφετέρου η *ναύλωση ανά ταξίδι*. Ο μεν πρώτος τύπος ναύλωσης συνίσταται στην εκμετάλλευση του σκάφους από τον ναυλωτή για μακρύτερο χρονικό διάστημα, για τη μεταφορά αγαθών προς διάφορους προορισμούς και την πραγματοποίηση περισσότερων ταξιδιών. Ο δε δεύτερος τύπος συνίσταται στη μεταφορά αγαθών από μία συγκεκριμένη τοποθεσία σε μία άλλη, πρόκειται δηλαδή ουσιαστικά για ναύλωση του πλοίου για ένα μόνο ταξίδι και όχι για εκτεταμένο χρονικό διάστημα, όπως στην πρώτη περίπτωση. Ως εκ τούτου, ένα ναυλοσύμφωνο αποτελεί μία σύμβαση μεταφοράς, στην οποία μπορεί να ενσωματώνονται ορισμένες ή όλες από τις ρυθμιστικές διατάξεις της *Σύμβασης Χάγης Βίμπο* με την προσθήκη της κατάλληλης ρήτρας στο ναυλοσύμφωνο, η οποία ονομάζεται συνήθως *Πρωταρχική Ρήτρα*⁴.

³ Hughes, A. D. 1999, *Casebook on carriage of goods by sea*. 2nd ed London: Blackstone Press.

⁴ Doumeni, A., August 2016, *Clause Paramount Revised*, Defense bulletin. Available at: <http://www.standard-club.com/media/2277755/clause-paramounts-revisited.pdf> (Date of access 12/10/19)

1.4. Διεθνείς Εμπορικοί Όροι (INCO Terms)

Είναι γεγονός ότι στις διεθνείς μεταφορές περιλαμβάνεται ουσιαστικά η ανάμιξη και συνεργασία μερών από διάφορα μέρη του κόσμου, κάτι το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει σε σύγκρουση των τυχόν εφαρμοστέων ενόμων τάξεων, συναλλακτικών ηθών και εμπορικής κουλτούρας, αλλά ακόμα και σε νοηματικά άτοπα. Η αναγκαιότητα αποφυγής των εν λόγω συγκρούσεων σε συνδυασμό με την προσπάθεια δημιουργίας ενός ενιαίου θεσμικού πλαισίου, οδήγησε στην παραγωγή ενός συνόλου διεθνών ενιαίων κανόνων, που καθορίζουν το νόημα, το περιεχόμενο και τα αποτελέσματα συγκεκριμένων ρητρών μεταφοράς και όρων που χρησιμοποιούνται στις συμβάσεις πώλησης. Οι όροι αυτοί ονομάζονται στη γλώσσα του διεθνούς εμπορίου *International Commercial Terms* (INCO Terms)⁵ και ουσιαστικά αποτελούν ακρωνύμια όρων και προϋποθέσεων, υποδεικνύοντας εν παραλλήλω τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να μεταφέρονται τα αγαθά, το ποιο εμπλεκόμενο μέρος μπορεί να καθίσταται υπεύθυνο ανά πάσα στιγμή και στάδιο της μεταφοράς τους και κατά συνέπεια, ποιος θα πρέπει να φέρει το κόστος και τους κινδύνους αλλά και την ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας. Ο τελευταίος κατάλογος των **Incoterms** δημοσιεύθηκε το 2010 και πρόκειται να αναθεωρηθεί εντός του 2020⁶. Οι όροι αυτοί έχουν καταχωρηθεί με την ακόλουθη μορφή:

EXW	Ex work
FAC	Free Carrier
FAS	Free Alongside ship
FOB	Free on Board
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight
CPT	Carriage Paid to

⁵ Incoterms® rules 2010, International Chamber of Commerce. Available at: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> (Date of access 12/10/19)

⁶ IncoTerms 2020, Trade Finance Global. Available at: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/> (Date of access 12/10/19)

CIP	Carriage and Insurance Paid to
DAF	Delivery at Frontier
DES	Delivery Ex Ship
DEQ	Delivery Ex Quay (duty paid)
DDU	Delivery Duty Unpaid
DDP	Delivery Duty Paid

Οι δύο πιο διαδεδομένοι **Incoterms**, οι οποίοι απαντώνται με μεγαλύτερη συχνότητα στο πεδίο των Διεθνών Συναλλαγών είναι το **CIF** και το **FOB**. Στην πρώτη περίπτωση, ο κίνδυνος μεταφέρεται από τον πωλητή στον αγοραστή μόλις φορτωθούν τα εμπορεύματα. Επίσης, ο Πωλητής μεριμνά και πληρώνει για την ασφάλιση των εμπορευμάτων για τη μεταφορά στο λιμάνι. Αναφορικά με τη δεύτερη περίπτωση, αφού φορτωθούν τα εμπορεύματα, ο κίνδυνος μεταφέρεται στον Αγοραστή, ο οποίος εφεξής επιβαρύνεται κατόπιν αυτού με το σύνολο των εξόδων⁷.

⁷ IncoTermsExplained. Available at: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/free-board/> (Date of access 12/10/19)

1.5. Ενέγγυα Πίστωση (Documentary Credit)

Το «**Σύστημα της Ενέγγυας Πίστωσης**» στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία είναι ένα σύστημα μεταφοράς χρημάτων που χρησιμοποιείται συνήθως στο διασυνοριακό εμπόριο, προκειμένου να εξασφαλιστεί στον πωλητή η δυνατότητα προκαταβολικής πληρωμής⁸. Επιπλέον, διαμέσου αυτού του συστήματος επιδιώκεται η κατοχύρωση των συμφερόντων του αγοραστή, του πωλητή και του μεταφορέα, εξασφαλίζοντας ότι όλοι έχουν αντιμετωπισθεί και συμπεριφερθεί κατά δίκαιο και συναλλακτικό τρόπο και ότι εν τέλει λαμβάνουν ό,τι πρέπει και προβλέπεται από τη μεταξύ τους συμφωνία. Επιπλέον, αυτό το σύστημα βασίζεται πρωταρχικώς στη χρήση εγγράφων (όπως άλλωστε προδίδει και η ετυμολογία της ονομασίας του), τα οποία έγγραφα υπόκεινται στον αυστηρό και ενδελεχή έλεγχο των εμπλεκόμενων τραπεζών, πριν την πραγματοποίηση οποιασδήποτε πληρωμής. Τέτοια έγγραφα, στην αναλυτική παρουσίαση των οποίων θα προβούμε εν συνεχεία, είναι η ***Απόδειξη Παραλαβής (Mate's Receipt)***, η ***Επιστολή Αποζημίωσης (Letter of Indemnity)*** και η ***Φορτωτική (Bill of Lading)***. Η διαδικασία χορήγησης ενέγγυας πίστωσης ουσιαστικά περιλαμβάνει την έκδοση ενός τέτοιου εγγράφου από μία τράπεζα για λογαριασμό του αγοραστή και αποτελεί μία δέσμευση, ότι θα εξοφληθεί στον πωλητή η αξία του εμπορεύματος, υπό την αυστηρή αίρεση τήρησης των όρων της ενέγγυας πίστωσης. Με τη μέθοδο αυτή, η τράπεζα εξασφαλίζει τα χρήματα που πρέπει να καταβληθούν στον πωλητή από τον αγοραστή, έως ότου ο αγοραστής να λάβει τα αγαθά, όπως έχει συμφωνηθεί.

1.6. Απόδειξη Παραλαβής (Mate's Receipt)

Η Απόδειξη Παραλαβής αποτελεί ουσιαστικά μία απόδειξη, η οποία εκδίδεται από τον Πλοίαρχο, όταν το φορτίο φορτώνεται στο πλοίο και λειτουργεί ως απόδειξη της ύπαρξης των εμπορευμάτων επί του πλοίου. Είναι το πρώτο και καθοριστικό έγγραφο, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την έκδοση μιας σειράς εγγράφων, η οποία θα καταλήξει στο πέρας της διαδικασίας της ενέγγυας πίστωσης, το οποίο επέρχεται με την πληρωμή. Μετά την πληρωμή

⁸ 2019, *Mate Receipt*. How to export – import. Available at: <https://howtoexportimport.com/Mate-Receipt-4586.aspx>(Date of access 20/10/19)

όλων των λιμενικών τελών, ο εξαγωγέας ή ο αντιπρόσωπός του συλλέγει την απόδειξη παραλαβής από τις Λιμενικές Αρχές του Port Trust. Η απόδειξη παραλαβής είναι ελεύθερα μεταβιβάσιμη και πρέπει να παραδοθεί στη ναυτιλιακή εταιρεία προκειμένου να εκδοθεί η φορτωτική. Η φορτωτική ετοιμάζεται και εκδίδεται βάσει της απόδειξης παραλαβής⁹. Ωστόσο, η απόδειξη παραλαβής δεν συνιστά έγγραφο τίτλου, όπως η φορτωτική, αλλά αποκλειστικά και μόνο απόδειξη της ύπαρξης των αγαθών επί του πλοίου. Εφόσον όλα τα προϊόντα φορτωθούν και αποθηκευτούν κατάλληλα επί του πλοίου, χωρίς ζημιές ή ελαττώματα, τότε η απόδειξη παραλαβής ονομάζεται «καθαρή».

Στο έγγραφο αυτό ενσωματώνονται πληροφορίες, όπως:

- Όνομα και διεύθυνση του μεταφορέα
- Όνομα και ο αριθμός του πλοίου
- Όνομα και λιμάνι φόρτωσης
- Περιγραφή των αγαθών με όρους ποιότητας
- Υπογραφή και αρχικά του Πλοιάρχου κτλ.

1.7. Επιστολή Αποζημίωσης και Φορτωτική

(Letter of Indemnity and Bill of Lading)

Η Επιστολή Αποζημίωσης (Letter of Indemnity) είναι ένα συμβατικό έγγραφο που εγγυάται την τήρηση ορισμένων υποχρεώσεων, μεταξύ δύο συμβαλλομένων μερών. Το έγγραφο αυτό, συντάσσεται από τρίτα μέρη, τα οποία δεν συμβάλλονται στη σύμβαση μεταφοράς, όπως ενδεικτικά οι τράπεζες ή οι ασφαλιστικές εταιρείες. Αυτό το έγγραφο επιβεβαιώνει ότι ο εκδότης του τηρεί τις υποχρεώσεις του και προστατεύει οικονομικά τον μεταφορέα – πλοιοκτήτη από πιθανές επιπτώσεις, που μπορεί να επέλθουν από την κυκλοφορία των αγαθών, χωρίς εμφάνιση της αρχικής φορτωτικής. Επίσης, στερεί το έτερο μέρος από δυνατότητα πιθανής αμφισβήτησης της αξιοπιστίας του αντισυμβαλλομένου του.

⁹ 2019, *Mate Receipt*. How to export – import. Available at: <https://howtoexportimport.com/Mate-Receipt-4586.aspx>(Date of access 20/10/19)

Επομένως, ο βασικός σκοπός ενός LOI είναι να διασφαλίσει ότι ο παραλήπτης του φορτίου δεν θα υποστεί τελικά απώλειες εάν ο μεταφορέας καθυστερήσει¹⁰.

Έγγραφο ιδιάζουσας σημασίας για τη Ναυτιλία είναι η **Φορτωτική (Bill of Lading)**, η οποία άλλωστε αποτελεί έναν από τους βασικούς θεματικούς άξονες του παρόντος πονήματος. Μετά την έκδοση της απόδειξης παραλαβής και προκειμένου ο εξαγωγέας να αποκτήσει το έγγραφο τίτλου των εμπορευμάτων, εκδίδεται η φορτωτική. Η φορτωτική αποτελεί στην πραγματικότητα ένα έγγραφο, το οποίο αποδεικνύει τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο¹¹. Επομένως, στη Ναυτιλία η φορτωτική συνιστά μεταξύ άλλων και καταγραφή των εμπορευμάτων που έχουν παραληφθεί και φορτωθεί επί του σκάφους. Καθορίζει και αποδεικνύει τη συμφωνία μεταξύ αποστολέα και μεταφορέα, καθώς και το σύνολο των όρων και προϋποθέσεων που τη διέπουν, όσον αφορά την ύπαρξη και την κατάσταση του φορτίου επί του πλοίου.

Επιπλέον, είναι ένα από τα πιο σημαντικά έγγραφα στην Ναυτιλία, καθότι σε αυτό ενσωματώνεται νομική δέσμευση προς τον οδηγό και τον μεταφορέα αναφορικά με όλες τις λεπτομέρειες που απαιτούνται για τη διεκπεραίωση της μεταφοράς του φορτίου και της σωστής τιμολόγησής του¹².

Ελάχιστο περιεχόμενο πληροφοριών που οφείλουν να ενσωματώνονται σε μία φορτωτική:

- Πλήρη ονόματα και διευθύνσεις φορτωτή και παραλήπτη
- Ημερομηνία φόρτωσης.
- Αριθμό προς φόρτωση μονάδων
- Τύπο συσκευασίας, συμπεριλαμβανομένων χαρτοκιβωτίων, παλετών, ολίσθησης και βαρελιών.
- Περιγραφή των προς αποστολή αντικειμένων, στην οποία περιλαμβάνεται και το υλικό κατασκευής, η κοινή τους ονομασία κλπ¹³.

¹⁰ Bloomenthal, A., 2019, Letter of Indemnity. Investopedia. Available at:

<https://www.investopedia.com/terms/l/letterofindemnity.asp> (Date of access 22/10/19)

¹¹ 1971, *Bill of lading*. United Nations Conference of Trade and Development. Geneva. Available at:

https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl6rev1_en.pdf (Date of access 22/10/19)

¹² Robinson, A., *Bill of Lading: Importance Of, Error Consequences, and Effective Solutions*. Cerasis. Available at: <https://cerasis.com/bill-of-lading/> (Date of access 12/09/19)

¹³ Robinson, A., *Bill of Lading: Importance Of, Error Consequences, and Effective Solutions*. Muller. <https://www.mullerfreight.com/blog-4-Bill-of-Lading.php> (Date of access 28/10/19)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

«Οι λειτουργίες της φορτωτικής»

2.1. Λειτουργία απόδειξης παραλαβής του φορτίου

Όλες οι παραπάνω πληροφορίες είναι ζωτικής σημασίας για την εξήγηση και την αξιολόγηση της χρήσης φορτωτικής, του σκοπού της και κατά συνέπεια, των προβλημάτων που τυχόν προκαλούνται από αυτή στους πλοιοκτήτες. Εξίσου μεγάλης σημασίας είναι και οι λειτουργίες της φορτωτικής. Η πρώτη της λειτουργία είναι ότι ενεργεί ως *απόδειξη* των πωληθέντων αγαθών, αλλά και ως αποδεικτικό αποστολής για τελωνειακούς και ασφαλιστικούς σκοπούς¹⁴. Εκδίδεται από τον μεταφορέα μόλις τα εμπορεύματα φορτωθούν στο σκάφος και επιτελεί επίσης ρόλο αποδεικτικού της εκπλήρωσης του συνόλου των συμβατικών υποχρεώσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Αυτές οι υποχρεώσεις εκπηγάζουν από καταρτισθείσα συμφωνία μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή σύμφωνα με τους INCOTERMS, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Έτσι, η φορτωτική στην περίπτωση αυτή λειτουργεί στην πραγματικότητα ως αναγνώριση από τον μεταφορέα ή τον πράκτορά του ότι τα εμπορεύματα έχουν αποσταλεί ή έχουν παραληφθεί για αποστολή¹⁵.

Επιπροσθέτως, μέσω της φορτωτικής, ο μεταφορέας ενημερώνει τον αγοραστή για την εμφανή κατάσταση των εμπορευμάτων, την ποσότητα, τη σήμανσή τους και άλλες σχετικές πληροφορίες που ο αγοραστής πρέπει να γνωρίζει¹⁶. Επιπλέον, σε περίπτωση που η φορτωτική επιτελεί το σχετικό αποδεικτικό ρόλο πρέπει να είναι «καθαρή», δηλαδή πρέπει να υφίσταται πλήρης ταύτιση, απόλυτη συμμόρφωση και ουδεμία ασυμφωνία μεταξύ της περιγραφής που υποβάλλεται από τον αποστολέα και της πραγματικής κατάστασης των αποστελλόμενων εμπορευμάτων. Μία καθαρή - σύμφωνα με τα προηγουμένως οριζόμενα - φορτωτική, ουσιαστικά καταδεικνύει ότι τα εμπορεύματα έχουν φορτωθεί σωστά, κατάλληλα και κυρίως σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την καταρτισθείσα σύμβαση στο πλοίο του

¹⁴ 2016, Legal principals in shipping business. Institute of chartered shipbrokers (ICS). London

¹⁵ *Types of bill of lading*, India Findings. Available at: <https://www.indiafilings.com/learn/types-of-bill-of-lading/> (Date of access 22/08/19)

¹⁶ Hague-Visby Rules, art III(3)

μεταφορέα, καθώς και ότι επίσης δεν υπήρξε ζημιά ή απώλεια εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της αποστολής¹⁷.

Όσον αφορά στο αποστολέα – φορτωτή, η ύπαρξη μια «καθαρής» φορτωτικής, του αφαιρεί τη δυνατότητα να ισχυριστεί σε μεταγενέστερη χρονική στιγμή, ότι τα εμπορεύματα υπέστησαν ζημιές κατά την αποστολή, εκτός εάν η ζημιά ήταν τέτοια που δεν θα μπορούσε να είναι εμφανής, σε περίπτωση εύλογης εξέτασης κατά το κρίσιμο χρονικό σημείο της φόρτωσης¹⁸. Πρόκειται για έναν κανόνα *estoppel*, ο οποίος αναγνωρίστηκε στην υπόθεση της *Compania Naviera Vasconzada κατά Churchill & Sim, 1906*¹⁹.

Τέλος, παρόλο που οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπι προβλέπουν ότι η φορτωτική αποτελεί μόνο εκ πρώτης όψεως αποδεικτικό παραλαβής, στην *Carriage of Goods by Sea Act 1924 s.4*, ορίζεται ότι η φορτωτική συνιστά «*τελική απόδειξη παραλαβής*»²⁰. Αυτό υποδηλώνει ότι ακόμη και μετά την παράδοση των εμπορευμάτων, σε περίπτωση που τα εμπορεύματα δεν είναι στην ίδια κατάσταση με αυτήν στην οποία βρίσκονταν κατά τη στιγμή της φόρτωσης τους, τότε η ευθύνη του μεταφορέα (πλοιοκτήτη) θα έχει εξαλειφθεί εάν η φορτωτική έχει καλόπιστα μεταβιβασθεί σε τρίτο πρόσωπο.

2.2. Λειτουργία απόδειξης κατάρτισης της σύμβασης μεταφοράς

Σε περίπτωση που ο φορτωτής έχει παραλάβει τα εμπορεύματα και κατά την παραλαβή σκοπεύει να παραδώσει τα αγαθά στον αγοραστή, η φορτωτική λειτουργεί αυτούσια ως αποδεικτικό στοιχείο της όντως κατάρτισης της σύμβασης μεταφοράς.²¹ Έτσι, σε περίπτωση που ο φορτωτής δεν φορτώσει τα εμπορεύματα καταλλήλως ή σε κάθε περίπτωση όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των μερών, τότε δεν του παραδίδεται η φορτωτική από τον αποστολέα, η οποία σε αυτή την περίπτωση λειτουργεί μεταξύ άλλων και ως απόδειξη κατάρτισης της μεταφορικής σύμβασης που έχει καταρτισθεί μεταξύ του πωλητή και του φορτωτή.

¹⁷ Clean bill of lading, Investopedia. Available from: <https://www.investopedia.com/terms/c/clean-bill-lading.asp> (Date of access 28.12.18)

¹⁸ Pejović C., 2015. Clean Bill of Lading in Contract of Carriage and Documentary Credit: When Clean May not be Clean, Volume 4, Kyushu University

¹⁹ Todd P., 2007. Bills Of Lading and Bankers Documentary Credits. 4th Edition, Informa.

²⁰ Law Commission report into "Rights of Suit in respect of Carriage of Goods by Sea", LAW COM No 196 1991

²¹ Wilson, J., F., 2010. *Carriage of goods by sea*. Seventh Edition. Pearson education Ltd.

Είναι πιθανό κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, η φορτωτική να μεταβιβασθεί σε τρίτο καλόπιστο μέρος. Αυτό συνεπάγεται ότι το τρίτο καλόπιστο μέρος θα έχει αποκλειστικά και μόνο τη φορτωτική, η οποία εν προκειμένω θα λειτουργεί ως αποδεικτικό στοιχείο της σύμβασης μεταφοράς, αλλά όχι ως κάθε αυτή η μεταφορική σύμβαση. Αυτό σημαίνει ότι θα επαρκεί αφενός για να αποδείξει την ίδια την ύπαρξη της μεταφορικής σύμβασης, αλλά όχι τους όρους και το γενικότερο περιεχόμενο αυτής. Αυτό συμβαίνει επειδή το τρίτο μέρος δεν μπορεί να εξετάσει το πραγματικό γεγονός της αποστολής, το πως αυτή εξελίσσεται και διεκπεραιώνεται, παρά μόνο το έγγραφο, δυνάμει του οποίου η κατάρτισή της αποδεικνύεται.

2.3. Λειτουργία εγγράφου τίτλου επί του φορτίου

Η φορτωτική επίσης ενεργεί και ως έγγραφο τίτλου κυριότητας για εμπορεύματα που έχουν φορτωθεί και αποσταλεί, επιτρέποντας την περαιτέρω πώληση των αγαθών, ενώ αυτά βρίσκονται υπό διαμετακόμιση και την τυχόν χορήγηση χρηματοοικονομικής πίστωσης²². Σε αντίθεση με την έκδοση της αρχικής φορτωτικής, τα εμπορεύματα θα εκφορτωθούν στο λιμάνι προορισμού. Οι φορτωτικές που συνήθως εκδίδονται είναι περισσότερες από μία και ο αριθμός των εκδοθέντων πρωτοτύπων αναγράφεται επί του αρχικού εγγράφου της φορτωτικής. Με τον τρόπο αυτό, αντιμετωπίζοντας τη φορτωτική ως έγγραφο τίτλου επί των εμπορευμάτων, ο κύριος των εμπορευμάτων, που θα μπορούσε να είναι είτε ο αγοραστής είτε ο πωλητής, μπορεί να μεταβιβάσει περαιτέρω την κυριότητά του επί των εμπορευμάτων, απλώς παραδίδοντας ή οπισθογραφώντας τη φορτωτική.

Κατά συνέπεια, μέσω της φορτωτικής μεταβιβάζεται η κατοχή των αγαθών και παρέχεται στον κομιστή αυτής δικαίωμα παραλαβής τους²³. Στην πραγματικότητα, μεταβιβάζονται στον κομιστή της φορτωτικής τα δικαιώματα που δημιουργούνται από τη σύμβαση μεταφοράς υπέρ του κατόχου της. **Στην υπόθεση *Houda το 1994***, στη σύμβαση μεταφοράς, είχε προβλεφθεί ρητά, ότι το πρόσωπο στο οποίο θα παρέδιδε ο μεταφορέας, θα ήταν ο κάτοχος της φορτωτικής²⁴. Ο κάτοχος συμφωνήθηκε ότι θα είναι το πρόσωπο που έχει την κρίσιμη

²² Raunek K., 2019, *Bill Of Lading in Shipping: Importance, Purpose, And Types*. MarineInsight. Available at: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-bill-of-lading-in-shipping/> (Date of access 12.09.19)

²³ Zhang, J., 2016 - 2017. Carriage of Goods by Sea LLM

²⁴ The *Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep 541

χρονική στιγμή στα χέρια του τη φορτωτική, στο οποίο πρόσωπο αυτή έχει παραδοθεί κατόπιν εγχείρησης ή οπισθογράφησης. Βάσει των ανωτέρω, ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την παράδοση των εμπορευμάτων σε οποιονδήποτε χωρίς προηγούμενη από μέρους του παρουσίαση της φορτωτικής. Στο *COGSA 1992 s.5 (2)* ορίζεται ως νόμιμος κάτοχος το πρόσωπο, που κατέχει σε μία δεδομένη χρονική στιγμή τη φορτωτική, ο οποίος μπορεί να είναι είτε ο παραλήπτης είτε ο υπέρ ου η οπισθογράφηση, στον οποίον η φορτωτική έχει καλόπιστα μεταβιβασθεί. Επίσης, στο σχετικό ορισμό περιλαμβάνεται και το άτομο το οποίο κατέχει εξοφληθείσα φορτωτική. (2) (c). *To Carriage of Goods by the Sea Act 1992* αποτελεί επί της ουσίας έναν νόμο, ο οποίος αντικατέστησε το *Bills of Lading Act 1855*, θεσπίζοντας νέες διατάξεις αναφορικά με τις φορτωτικές, αλλά και με άλλα μεταφορικά έγγραφα. Η συγκεκριμένη πράξη θέσπισε σημαντικές αλλαγές στο ήδη υπάρχον νομοθετικό καθεστώς, εισάγοντας νέες προβλέψεις και ρυθμίσεις σχετικά με το ποιος δικαιούται να απαιτήσει αποζημίωση από το μεταφορέα, αλλά και ποιος γενικά δικαιούται να διεκδικήσει και να αξιώσει την καταβολή ναύλων, αποζημιώσεως, σταλιών κλπ.²⁵

Το *COGSA 1992* αφενός επιτρέπει στον μεταφορέα να χρησιμοποιεί τις συμβατικές εξαιρέσεις και τους συμβατικούς περιορισμούς, οι οποίοι εκπηγάζουν από την αρχική μεταφορική σύμβαση, προκειμένου να υπερασπιστεί και να δικαιολογήσει μία ενέργειά του ασκούμενη προς το συμφέρον του φορτίου, αφετέρου και μεταφέρει τις ευθύνες που απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς προς το συμφέρον φορτίου που απαιτεί παράδοση από τον μεταφορέα ή εγείρει συμβατική αξίωση εναντίον του.

Η πρώτη νομικής φύσεως υπόθεση αναφορικά με τη λειτουργία του εγγράφου τίτλου, είναι η υπόθεση *Lickbarrow κατά Mason 1979*, όπου ο ενάγων, πληροφορούμενος ότι ο εναγόμενος είχε χρεοκοπήσει, προσπάθησε να υποκλέψει τα εμπορεύματα κατά τη διαμετακόμιση, δίνοντας εντολή στον μεταφορέα να μην τα παραδώσει στον εναγόμενο. Το Court of King's Bench έκρινε ότι ο κάτοχος της φορτωτικής έχει δικαίωμα να αξιώσει να του αποδοθεί και να του αναγνωριστεί δικαίωμα κατοχής επί των αγαθών.

Στη συνέχεια και αρκετά χρόνια μετά την υπόθεση αυτή, η φύση της φορτωτικής ως έγγραφο του τίτλου αποτυπώνεται ακριβέστερα υπό το φως της απόφασης *Sanders Bros κατά Maclean 1883*, στο αιτιολογικό της οποίας περιλαμβάνεται η εξής κρίση: «Δεν είναι δυνατή η φυσική παράδοση φορτίου ευρισκόμενου στη θάλασσα, ενόσω αυτό ευρίσκεται στα

²⁵ Carriage of Goods by Sea Act 1992 1992 CHAPTER 50

χέρια του μεταφορέα». Κατά συνέπεια, στην παράδοση και οπισθογράφιση της φορτωτικής, αποτυπώνεται επίσης η συμβολική παράδοση των εμπορευμάτων, ακόμη και αν η ίδια η φυσική παράδοσή τους δεν έχει στο χρονικό αυτό σημείο πραγματοποιηθεί. Σε αυτό το σημείο, μέσω αυτής της προτρεπτικής ρύθμισης, τα μέρη καθορίζουν και υποδεικνύουν από που θα διέλθουν τα αγαθά, όπως ακριβώς αυτό θα γινόταν κατά την πραγματική παράδοση τους.

2.4. Η σχέση μεταξύ Ναυλοσυμφώνου και Φορτωτικής

Κατά τη σύναψη μιας μεταφορικής σύμβασης, οι όροι οι οποίοι περιλαμβάνονται στη φορτωτική, είναι απαραίτητως μεταγενέστεροι της επικύρωσης της σύμβασης μεταφοράς. Αυτό δικαιολογείται, από το γεγονός ότι οι φορτωτικές εκδίδονται αποκλειστικά και μόνο **κατόπιν** της φόρτωσης των εμπορευμάτων επί του πλοίου, κατά το οποίο στάδιο η σύμβαση μεταφοράς έχει μεν συναφθεί, αλλά μόνο εν μέρει εκτελεσθεί. Έτσι, όπως έγινε δεκτό και με την υπόθεση ***Pyrene Co Ltd κατά Scindia Navigation Co Ltd 1954***²⁶, εφόσον έχει συναφθεί η σύμβαση μεταφοράς, τα μέρη δεσμεύονται από τους όρους που θα περιλαμβάνονται στη φορτωτική, ακόμα και αν αυτή δεν έχει ακόμα εκδοθεί. Επιπροσθέτως, ο μεταφορέας δεν μπορεί να επιβάλει μονομερώς νέους όρους σε μια φορτωτική μεταγενέστερα από τη φόρτωση, ακόμα και αν η φορτωτική πράγματι περιλαμβάνει δήλωση από το μεταφορέα, αναφορικά με την εξ αυτού θεώρηση των όρων φόρτωσης. Όπως άλλωστε κρίθηκε στην υπόθεση ***Heskell κατά Continental Express Ltd 1950***²⁷, όπου όλα τα αγαθά της αποστολής είχαν μείνει πίσω, σε περίπτωση μη σύναψης σύμβασης μεταφοράς, η ύπαρξη φορτωτικής, δεν μπορεί να καταστήσει μία ανύπαρκτη σύμβαση υπαρκτή²⁸.

Στις έννοιες του ναυλοσυμφώνου και της φορτωτικής, ενσωματώνονται οι βασικοί πυλώνες της *Διαιτησίας*²⁹. Σε κάθε ρήτρα και πολύ συχνά ακόμα και σε κάθε φράση που ενυπάρχει σε αυτά τα έγγραφα, αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία, η οποία έχει διαδραματίσει ζωτικό ρόλο, για δημιουργία έντονης μάλιστα δικαστικής διαμάχης, κατόπιν στοιχειοθέτησης

²⁶ *Pyrene Co Ltd v. Scindia Navigation Co Ltd* [1954] 2 Q.B. 402 (QB)

²⁷ *Heskell v. Continental Express Ltd* [1950] 1 All E.R. 1033. (QB)

²⁸ Zhang, J., 2016 - 2017. *Carriage of Goods by Sea LLM*

²⁹ Roman, T.K., 1959. *Charter Parties and Bills of Lading*, 42 Marq. L. Rev. 346. Available at:

<https://scholarship.law.marquette.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=2917&context=multl> (Date of access 30.11.18)

σχετικής αξιώσεως. Σε αντίθεση με τη φορτωτική, η οποία στη βάση της συνιστά αποκλειστικώς την *έγγραφο* απόδειξη μίας σύμβασης μεταφοράς, το ναυλοσύμφωνο συνιστά *την ίδια* τη σύμβαση μεταφοράς.

Τον 19ο αιώνα, ο οποίος ήταν επίσης γνωστός ως «η εποχή της ελευθερίας των συμβάσεων», οι φορτωτές κατάφεραν να ενσωματώσουν πληθώρα εξαιρέσεων στις μεταφορικές συμβάσεις, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό την αξία των φορτωτικών. Αναμενόμενα, αυτό άσκησε επιρροή και σε τρίτα μέρη, τα οποία δεν είχαν άμεση σχέση με τη μεταφορική σύμβαση. Ως εκ τούτου, η διεθνής κοινότητα ανέπτυξε ένα καθεστώς υπέρ των ιδιοκτητών φορτίου, όπως *οι κανόνες της Χάγης 1924*, το οποίο αργότερα τροποποιήθηκε με τους κανόνες της *Σύμβασης Χάγης και Visby*, με την τελευταία τροποποίηση να έλαβε χώρα το 1968. Αυτοί οι κανόνες προστατεύουν τον κάτοχο της φορτωτικής, ο οποίος δεν συμβάλλεται ως μέλος της αρχικής μεταφορικής σύμβασης. Σύμφωνα με τα όσα έγιναν δεκτά στην υπόθεση *Irbenskiy Proliv 2005*, σε περίπτωση απουσίας τέτοιου σύμφωνα με τα ανωτέρω προστατευτικού καθεστώτος, από το συμφέρον προστασίας του φορτίου είναι πιθανόν να μην ερείδονται δικαιώματα και αξιώσεις ενάντια στο μεταφορέα, λόγω πιθανών ζημιών ή και κάθε είδους απώλειας, που μπορεί να επήλθε επί του φορτίου εξαιτίας των εφαρμοσθέντων ευρέων αποκλεισμών.³⁰

Παρόλο που οι κανόνες της Χάγης και της Χάγης Βίσμπυ ορίζουν τους ελάχιστους όρους και προϋποθέσεις μιας σύμβασης μεταφοράς, όπως αποδεικνύεται από τη φορτωτική, αυτοί οι κανόνες δεν εφαρμόζονται στα ναυλοσύμφωνα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο σε πολλές περιπτώσεις επιπλοκές στις αξιώσεις φορτίου προκύπτουν όταν υπάρχουν διαφορές σχετικά με το ποια έννομη τάξη διέπει τη σύμβαση μεταφοράς και ποια δικαιοδοσία εφαρμόζεται³¹. Προκειμένου να διαφοροποιήσουμε ένα ναυλοσύμφωνο από μία φορτωτική, θα εξηγήσουμε ένα μέρος του τρόπου λειτουργίας τους ως εξής: Όταν εκδίδεται μία φορτωτική από τους εκπροσώπους του πλοιοκτήτη προς τον αποστολέα, θα βρίσκονται ταυτόχρονα σε ισχύ τουλάχιστον δύο συμβάσεις μεταφοράς. Αυτό συμβαίνει λόγω του γεγονότος ότι αφενός το ναυλοσύμφωνο και αφετέρου η φορτωτική είναι δύο συμβάσεις, η καθεμία εκ των οποίων αφορά διαφορετικά μέρη, επομένως ανταποκρίνεται και εξυπηρετεί

³⁰ Zhang, J., 2016 - 2017. *Carriage of Goods by Sea LLM*

³¹ Lane, L., 2014, *Incorporating charterparty terms into a bill of lading*. UK P&I CLUB. Available at: <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/incorporating-charterparty-terms-into-a-bill-of-lading-130669/> (Date of access 30.11.18)

διαφορετικά μεταξύ τους συμφέροντα. Ειδικότερα, το ναυλοσύμφωνο καταρτίζεται ανάμεσα στο ναυλωτή και στον πλοιοκτήτη, ενώ η σύμβαση της οποίας αποδεικτικό στοιχείο αποτελεί η φορτωτική υφίσταται ανάμεσα στο μεταφορέα ή τον κύριο του φορτίου και συνήθως, ωστόσο όχι δεσμευτικά, του πλοιοκτήτη.

Ως εκ τούτων, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα, ότι η χρήση φορτωτικής σε ναυλοσύμφωνο, εξαρτάται από τα μέρη που εμπλέκονται στη μεταφορά, λόγω του γεγονότος ότι επιτελείται διαφορετική λειτουργία για καθένα εξ αυτών. Για παράδειγμα, στην περίπτωση που ο ναυλωτής ταυτίζεται με τον κύριο του φορτίου, η σύμβαση μεταφοράς στο ναυλοσύμφωνο και η φορτωτική που εκδίδεται προς το ναυλωτή, επέχει σε γενικές γραμμές θέση απόδειξης. Ωστόσο, σε περίπτωση που ο ναυλωτής δεν είναι ταυτόχρονα και κύριος του φορτίου, ή η φορτωτική τίθεται υπό διαπραγμάτευση και τα αγαθά πωλούνται όντας υπό διαμετακόμιση σε τρίτο μη συμβαλλόμενο εκ πρώτους μέρος, τότε η σύμβαση μεταφοράς με το εν λόγω τρίτο μέρος αποδεικνύεται από την οπισθογράφιση που θα έχει τεθεί στην ίδια τη φορτωτική³².

Αναφορικά με τη σύγκρουση συμφερόντων, που τυχόν ήθελε προκύψει μεταξύ των μερών, ένα ερώτημα που τίθεται εν προκειμένω είναι το εάν ο πλοιοκτήτης, ο ναυλωτής ή αμφότεροι καθίσταται υπεύθυνοι απέναντι στον κύριο του φορτίου, βάσει της εκ της φορτωτικής αποδεικνυόμενης σύμβασης μεταφοράς. Τυχόν ευθύνη του πλοιοκτήτη για αξιώσεις οι οποίες εκπηγάζουν από τη φορτωτική, ενδέχεται να είναι επανορθώσιμες, μέσω αποζημίωσης, η οποία θα οφείλει να καταβληθεί από τους ναυλωτές, ανάλογα πάντοτε με τους συμφωνηθέντες όρους και προϋποθέσεις του ναυλοσυμφώνου³³. Όταν μια αξίωση προκύπτει μετά από προκληθείσα σύγκρουση συμφερόντων, οι παραλήπτες συχνά επιδιώκουν να στραφούν κατά του μεταφορέα και μάλιστα εντός της δωσιδικίας υπό το καθεστώς της οποίας παραδόθηκαν τα εμπορεύματα. Αυτή, είναι σχεδόν πάντοτε η τοπική δωσιδικία των παραληπτών, ενώ τα τοπικά αρμόδια δικαστήρια είναι καταλλήλως προετοιμασμένα για την απονομή δικαιοσύνης στις υπό κρίσιν περιπτώσεις. Τέτοια σύγκρουση είναι συχνά το αποτέλεσμα ενός ναυλοσυμφώνου και μίας φορτωτικής, τα οποία αντιπροσωπεύουν δύο διαφορετικά και αλληλοσυγκρουόμενα δεδομένα.

³² Manaadiar, H., 2018, *When does a Bill of Lading become a Contract of Carriage..??*. Shipping and Freight Resource. Available at: <https://shippingandfreightresource.com/when-does-a-bill-of-lading-become-a-contract-of-carriage/>. (Date of access 30.11.18)

³³ Davidson, S., 2001, *Charterparty Indemnities*. UK P&I CLUB. Available at: <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/charterparty-indemnities-1481/>. (Date of access 30.11.18)

Κατά συνέπεια, προκειμένου να αποφευχθούν τέτοιες αβεβαιότητες, οι κύριοι του φορτίου και οι ναυλωτές στο εμπόριο ξηρού φορτίου χύδην και δεξαμενόπλοιων, επιδιώκουν ως επί το πλείστον να ενσωματώνουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του ναυλοσυμφώνου, συμπεριλαμβανόμενης της εφαρμοζόμενης έννομης τάξης και της ρήτρας δικαιοδοσίας, στη φορτωτική. Τα ερωτήματα για το πώς και ποιοι όροι του ναύλου μπορούν να υπαχθούν σε σύμβαση μεταφοράς έχουν αποτελέσει αντικείμενο και αιτία παραγωγής σημαντικής και αξιολογής νομολογίας από τα αγγλικά δικαστήρια³⁴. Η τελευταία υπόθεση που ασχολήθηκε με το εν λόγω ζήτημα είναι το *The M / V Channel Ranger 2014*³⁵. Σύμφωνα με την απόφαση του αγγλικού Εφετείου της 21ης Οκτωβρίου, επισημαίνεται η αναγκαιότητα για περισσότερη βεβαιότητα και σαφήνεια όταν επιδιώκεται η ενσωμάτωση των όρων του ναυλοσυμφώνου σε φορτωτική.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

«Επιπτώσεις και νομοθετικό πλαίσιο της φορτωτικής»

3.1 Δυσχέρειες της φορτωτικής

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι το περιεχόμενο της φορτωτικής ανταποκρίνεται στην αλήθεια και απεικονίζει πραγματικά δεδομένα της κατάστασης. Σε περίπτωση που αυτό δεν συμβαίνει, τότε οι πλοιοκτήτες θα βρεθούν αντιμέτωποι με πληθώρα προβλημάτων, όχι μόνο στο λιμένα φόρτωσης, αλλά και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και στο λιμένα εκφόρτωσης. Προβλήματα όπως μία «μη – καθαρή» φορτωτική, εσφαλμένη περιγραφή του φορτίου, εσφαλμένη ημερομηνία της φορτωτικής, αλλαγή στις φορτωτικές, αλλαγές και σφάλματα στον προορισμό κλπ., είναι ικανά να προκαλέσουν τεράστια πίεση στους πλοιοκτήτες. Τέτοια προβλήματα μπορεί να επιφέρουν ως αποτέλεσμα την απώλεια

³⁴ Lane, L., 2014, *Incorporating charterparty terms into a bill of lading*. UK P&I CLUB. Available at: <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/incorporating-charterparty-terms-into-a-bill-of-lading-130669/>(Date of access 30.11.18)

³⁵ Caresse Navigation Ltd v Zurich Assurances MAROC & Ors [2014] EWCA Civ 1366

δύο εκ των σημαντικότερων παραγόντων της ναυτιλιακής βιομηχανίας: Χρήματος και χρόνου.

3.2. Ανάγκη ύπαρξης μίας «καθαρής» φορτωτικής

Συνήθως, η λεκτική διατύπωση αλλιώς «το γράμμα» του ναυλοσυμφώνου απαιτεί από τον πλοίαρχο να υπογράψει «καθαρές» φορτωτικές. Λαμβάνοντας υπόψιν και το σκεπτικό της υπόθεσης *Roberts v. Calmar S.S. Corporation 1945*, «ως καθαρή μπορεί να ορισθεί μία φορτωτική, όταν στα περιθώρια αυτής δεν περιλαμβάνεται οτιδήποτε θα μπορούσε να θέσει υπό αμφισβήτηση τις λέξεις που περιλαμβάνονται στο περιεχόμενο της ίδιας της φορτωτικής»³⁶. Αυτό σημαίνει ότι ο πλοίαρχος δεν μπορεί να υπογράψει φορτωτικές για φορτίο, του οποίου η προφανής σειρά και κατάσταση δεν δικαιολογεί το ίδιο το περιεχόμενο που αποδόθηκε από τον εκδότη και συντάξαντα της φορτωτικής³⁷. Με άλλα λόγια, ο πλοίαρχος θεωρητικά δεν επιτρέπεται να θέσει την υπογραφή του επί της φορτωτικής, σε περίπτωση που η εμφανής πραγματική κατάσταση των εμπορευμάτων που φορτώθηκαν διαφέρει ουσιωδώς από αυτήν που περιγράφεται στο κείμενο της φορτωτικής. Ωστόσο, στην πρακτική υφίσταται η συνήθης απαίτηση από τον φορτωτή προς τον πλοίαρχο για την έκδοση μίας «καθαρής» φορτωτικής, ακόμα και στην περίπτωση που επί της απόδειξης παραλαβής του φορτίου, απεικονίζεται μέρος αυτού ως υφιστάμενο ζημιά.

Υπάρχει επίσης το ενδεχόμενο, ο πλοίαρχος να παρουσιάσει εσφαλμένα την κατάσταση των εμπορευμάτων κατά τη στιγμή της αποστολής, δηλώνοντας ότι αυτά βρίσκονται σε καλή κατάσταση, ενώ στην πραγματικότητα αυτό δεν συμβαίνει. Σε περίπτωση που συμβεί αυτό, λαμβάνοντας υπόψιν ότι η φορτωτική μπορεί να επιτελεί παράλληλα σκοπό έγγραφο τίτλου καθώς και σύμβασης μεταφοράς, ο πλοιοκτήτης θα καταλήξει να φέρει την ευθύνη απέναντι στον ιδιοκτήτη του φορτίου, δεδομένου ότι τα εμπορεύματα υπέστησαν ζημιά, ενώ ήταν στην κατοχή του. Επιπλέον, η κοινή προσθήκη του όρου «εμφανής» σημαίνει απλώς ότι το ελάττωμα δεν είναι ανιχνεύσιμο εξωτερικά³⁸. Αυτό αφήνει περιθώρια για εσωτερική ζημιά του φορτίου που δεν είναι εύκολο να διαγνωσθεί σε περίπτωση μίας συνήθους κοινής επιθεώρησης.

³⁶ *Roberts v. Calmar S.S. Corporation* 292 Fed. 723, 730 (2d Cir. 1923), *affd*, 267 U.S. 260 (1925).

³⁷ 2016, *The issue of bills of lading*, Law Explorer. Available at: <https://lawexplores.com/the-issue-of-bills-of-lading/> (Date of access 12/09/19)

³⁸ “The Freedom” L.R. 3 P.C. 594 (1864)

Επομένως, είναι εξαιρετικά σημαντικό ο πλοιοκτήτης να δώσει στον πλοίαρχο σαφείς οδηγίες για την απόρριψη όλων των κατεστραμμένων φορτίων, ώστε ο πλοιοκτήτης να μην θεωρηθεί υπεύθυνος για τυχόν τέτοιες ζημιές. Εάν όχι, οι ναυλωτές θα λάβουν στο τέλος μία καθαρή φορτωτική για το κατεστραμμένο φορτίο που έλαβαν. Σε αυτήν την περίπτωση, οι παραλήπτες του φορτίου στο λιμάνι εκφόρτωσης, θα μπορούν να στραφούν κατά του πλοιοκτήτη για την ικανοποίηση των αξιώσεών τους που προέρχονται από το κατεστραμμένο φορτίο. Ωστόσο, οι περισσότερες έννομες τάξεις και τα δικαστήρια πληθώρας χωρών, όταν έρχονται αντιμέτωπα με ζητήματα έκδοσης καθαρής φορτωτικής για φορτίο που είναι ήδη γνωστό ότι έχει υποστεί ζημία, αντιμετωπίζουν τα πραγματικά περιστατικά εξετάζοντάς τα υπό το πρίσμα της απάτης, απέναντι στο πρόσωπο, στο οποίο αφορά η φορτωτική. Επομένως, η αποζημίωση δεν θα είναι νομικά εκτελεστή και άρα ικανή να επιφέρει τα αποτελέσματά της απέναντι στον φορτωτή ή στο πρόσωπο από το οποίο έχει εκδοθεί³⁹.

Χαρακτηριστική υπόθεση που αφορά την εμφάνιση του φορτίου και την αποτυχία καθιέρωσης μιας καθαρής φορτωτικής, είναι αυτή του *David Agmashenebeli 2003*⁴⁰. Σε αυτήν την περίπτωση ο Πλοίαρχος επέμεινε στην προσθήκη σημείωσης σε ένα φορτίο ουρίας, προκειμένου να δείξει ότι αυτό ήταν αποχρωματισμένο. Ωστόσο, ο μεταφορέας από τη μεριά του ισχυρίστηκε ότι είχε δικαίωμα χορήγησης σε αυτόν καθαρής φορτωτικής και στη συνέχεια στράφηκε νομικά κατά του Πλοιάρχου για τη ζημία που υπέστη. Εν τέλει, το δικαστήριο έκρινε ότι ο πλοίαρχος ήταν υποχρεωμένος να βασιστεί στη δική του εύλογη κρίση, αναφορικά με την εμφάνιση του φορτίου. Η τελική έκβαση των γεγονότων όμως, ήταν ότι παρά το γεγονός ότι ο πλοίαρχος παραβίασε την υποχρέωσή του, ο αποστολέας δεν κατάφερε να κατοχυρώσει το δικαίωμά του για έκδοση καθαρής φορτωτικής και απέτυχε να αποδείξει ότι η ζημία του προκλήθηκε εξαιτίας της παραβίασης του Πλοιάρχου⁴¹.

3.3. Εσφαλμένη περιγραφή του φορτίου

³⁹ http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747996&p_document_id=20747880

⁴⁰ The David Agmashenebeli [2003] 1 Lloyd's Rep 92

⁴¹ The David Agmashenebeli [2003] 1 Lloyd's Rep 92. Available at: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=150938> (Date of access 12/12/19)

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου η περιγραφή του φορτίου, όπως αυτή ενσωματώνεται στη φορτωτική είναι εσφαλμένη. Μία εσφαλμένη περιγραφή του φορτίου, μπορεί να σημαίνει λανθασμένη ποιότητα, ποσότητα ή κατάσταση. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι, κατά τη σύνταξη αλλά και ιδιαίτερα κατά την υπογραφή της φορτωτικής, η περιγραφή των εμπορευμάτων που ενσωματώνεται σε αυτήν είναι ακριβής. Εάν η φορτωτική είναι ανακριβής, με λάθη, ή εάν δεν χρησιμοποιείται καθόλου, υπάρχουν συνέπειες που μπορεί να επέλθουν σε βάρος του πλοιοκτήτη, όπως αξιώσεις που μπορεί να εγερθούν εναντίον του⁴². Σε αυτήν την περίπτωση, υποχρέωση του πλοιάρχου είναι να υπογράψει τη φορτωτική «*όπως παρουσιάζεται*» σε αυτόν από τον ναυλωτή ή τους αντιπροσώπους του. Ωστόσο, ο πλοίαρχος δεν έχει καμία υποχρέωση να υπογράψει μία φορτωτική, εάν σε αυτήν περιέχονται ανακριβείς ή μη επαληθευμένες πληροφορίες, σχετικά με την ποσότητα, την περιγραφή ή την κατάσταση του φορτίου⁴³.

Εάν στην φορτωτική ενσωματώνονται παρατηρήσεις σχετικά με την κατάσταση του φορτίου, ένας αποστολέας μπορεί να προσφέρει στον μεταφορέα **LOI**, σε αντάλλαγμα με την έκδοση μίας φορτωτικής, στην οποία δεν υπάρχουν παρατηρήσεις με τις οποίες να αμφισβητείται η εξωτερικά εμφανιζόμενη καλή κατάσταση του φορτίου. Αυτό συμβαίνει προκειμένου ο μεταφορέας να είναι καλυμμένος.

Παρόλα αυτά, μοναδική περίπτωση κατά την οποία η έκδοση LOI σε αντάλλαγμα μίας «καθαρής φορτωτικής» μπορεί να θεωρηθεί «*αποδεκτή*», είναι όταν υπάρχει πραγματική διαφωνία μεταξύ των μερών ως προς την κατάσταση ή την ποσότητα του φορτίου, το οποίο έχει φορτωθεί επί του σκάφους. Εάν, από την άλλη πλευρά, η κατάσταση του φορτίου είναι αναμφίβολα κακή, ο φορτωτής είναι υποχρεωμένος να αρνηθεί την έκδοση φορτωτικής, προκειμένου να διασφαλίσει το δικό του συμφέρον. Σε αυτήν την περίπτωση ο πλοιοκτήτης επιμένει ότι το φορτίο εκφορτώνεται (εις βάρος του αποστολέα) και ότι νέο φορτίο μεταφέρεται⁴⁴.

3.4. Προβλήματα σχετικά με το βάρος του φορτίου

⁴² Robinson, A., *Bill of Lading: Importance Of, Error Consequences, and Effective Solutions*. Cerasis. Available at: <https://cerasis.com/bill-of-lading/> (Date of access 12/09/19)

⁴³ *Mangels Vs Dixon* 3 H.L. Cas.702 (1852)

⁴⁴ *Barker Vs Mc Andrew* QB 358 (1856)

Ένα από τα βασικά στοιχεία μιας φορτωτικής, είναι η αναγραφή του ακριβούς βάρους του φορτίου που φορτώνεται στο πλοίο. Αυτό είναι ένα στοιχείο ιδιαίτερης σημασίας για τον πωλητή, τον αγοραστή, αλλά και τον φορτωτή. Αρχικά, υπάρχουν ορισμένα εμπορεύματα που τιμολογούνται και πωλούνται κατά βάρος, οπότε είναι σημαντικό για τον αποστολέα να αποδεικνύει τη φόρτωση του σωστού συμφωνημένου βάρους, ώστε πληρωθεί από τον παραλήπτη. Επιπλέον, για τον αποστολέα και τον πλοιοκτήτη (που μπορεί να ταυτίζονται), το βάρος είναι σημαντικό για να γνωρίζει πόσο μέρος από το όλο φορτίο έχει φορτωθεί στο πλοίο, ώστε το τελευταίο να μπορεί να λειτουργεί με ασφάλεια και εντός της επιτρεπόμενης φορτωτικής του ικανότητας (DWCC)⁴⁵.

Προκειμένου να παρουσιάσουμε την εν λόγω περίπτωση περισσότερο αναλυτικά, θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ένα πλοίο ναυλωμένο με χρονοναύλωση για χρονικό διάστημα έξι μηνών και, στη συνέχεια, ναυλωμένο για τη διενέργεια ενός συγκεκριμένου ταξιδιού. Η συμφωνία μεταξύ του παραγωγού και του φορτωτή, μπορεί ενδεικτικά να αναφέρεται σε μία συγκεκριμένη ποσότητα κόκκων που αποστέλλονται και ως εκ τούτου η τιμή που καταβάλλεται, θα καθοριστεί αναλογικά από το βάρος των κόκκων που πρόκειται να αποφασιστεί με αναφορά στα στοιχεία της κλίμακας ακτής. Ας υποθέσουμε επί παραδείγματι ότι ένας πλοίαρχος διεξάγει έρευνα, από την οποία προκύπτει το πόρισμα ότι έχει φορτώσει μόνο 19750 mt, ενώ αντίθετα από τις μετρήσεις που προκύπτουν από τις κλίμακες ακτής φαίνεται να έχουν φορτωθεί 20000 mt. Το ερώτημα που ανακύπτει εν προκειμένω είναι το εξής :

• *Θα μπορούσε ο πλοιοκτήτης να βασιστεί στη φράση «άγνωστο βάρος» που θα μπορούσε να αναφέρεται στη φορτωτική και να τον απαλλάξει από την ευθύνη έκδοσης φορτωτικής που φαίνεται ότι υπερεκτιμά το ποσό φορτίου επί του πλοίου;*

Ακόμα κι αν λάβουμε υπόψη ότι η ακρίβεια έκαστης μέτρησης είναι πιθανόν να αμφισβητηθεί ή να παρουσιάσει απόκλιση, η οποία ωστόσο δεν μπορεί να ξεπερνά το 0,5% ή σε αυτήν την περίπτωση 100 mt, η απάντηση στην παραπάνω ερώτηση είναι μάλλον όχι. Όταν ο πλοίαρχος δηλώνει ότι έχουν φορτωθεί επί παραδείγματι 20000 mt στο πλοίο του, οφείλει να έχει βάσιμους λόγους να θεωρεί ότι αυτή είναι η ποσότητα που πραγματικά έχει

⁴⁵ Manaadiar, H., 2014, *Which weight should be declared in a container bill of lading?*. Shipping and Freight

φορτωθεί και όχι το ποσό των 19750 mt που μπορεί να αποτελέσει το αποτέλεσμα της μέτρησης⁴⁶.

Κατά συνέπεια, η τυχόν αναγραφή λανθασμένης ποσότητας φορτίου, ή έστω ποσότητας φορτίου μη ανταποκρινόμενης στην πραγματικότητα επί της φορτωτικής ή η προσθήκη της ένδειξης «*άγνωστο βάρος*», θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για προβολή πληθώρας αξιώσεων εγειρόμενων σε βάρος του φορτωτή.

3.5. Αναγραφή εσφαλμένης ημερομηνίας επί της φορτωτικής

Η αναγραφή της σωστής και ακριβούς ημερομηνίας επί της φορτωτικής, άλλως η σωστή και ακριβής χρονολόγηση αυτής είναι εξαιρετικά σημαντική. Μάλιστα, διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στην εύρυθμη εξέλιξη της σύμβασης μεταφοράς, στη μετέπειτα σύμβαση πώλησης, καθώς και στη μεταφορά εγχειρόγραφης πίστωσης, σε περίπτωση που η πληρωμή έχει συμφωνηθεί όπως λάβει χώρα μέσω πιστωτικής επιστολής.

Στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς, εάν επί της φορτωτικής έχει τεθεί εσφαλμένη ημερομηνία από τον πλοίαρχο, ο μεταφορέας ως αντιπρόσωπός του καθίσταται υπεύθυνος για τυχόν ζημιές που ενδέχεται να υποστεί ο αποστολέας ως αποτέλεσμα μιας τέτοιας παραδρομής. Ωστόσο, επειδή πάντοτε υφίσταται η πιθανότητα λανθασμένης χρονολόγησης της φορτωτικής λόγω ανθρωπίνου σφάλματος (human error), συνιστάται ανελλιπώς και αδιαλείπτως ιδιαίτερη συνέπεια και επιμέλεια, κατά τη χρονολόγηση της φορτωτικής. Επιπροσθέτως, η εσφαλμένη χρονολόγηση της φορτωτικής είναι πιθανό να επεκτείνει τις συνέπειές της και επί της σύμβασης πώλησης. Πράγματι, όπως έχει καθιερωθεί και στη γενική πρακτική της πλειάδας των συμβάσεων διεθνών πωλήσεων, η λανθασμένη χρονολόγηση της φορτωτικής συνιστά σαφή παραβίαση συμβατικού όρου, η οποία εξασφαλίζει στον αγοραστή το δικαίωμα να απορρίψει τη φορτωτική και συνακόλουθα να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση πώλησης.

Ωστόσο, προκειμένου να υφίσταται η δυνατότητα λανθασμένης χρονολόγησης της φορτωτικής, οφειλόμενη σε ανθρώπινο σφάλμα, με το σύνολο των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων που αυτή επιφέρει, πρέπει ως προελέχθη να καταστεί σαφές, ότι κατά τη θέση

⁴⁶ LAO Red Gustav Erikson Vs Ismail Lloyds rep. 281 (1986)

της ημερομηνίας επί της φορτωτικής θα πρέπει να δίδεται η δέουσα επιμέλεια και προσοχή. Στην υπόθεση *Standard Chartered Bank Vs National Shipping Corporation κ.ά. 1998* και συνακόλουθα στην απόφαση του κ. Justice Creswell, αναφέρθηκε ότι «*Η εσφαλμένη χρονολόγηση και η ενσωμάτωση λαθών επί της φορτωτικής είναι καρκίνος (sic) για το διεθνές εμπόριο*». Η αναγκαιότητα της ακρίβειας και της αυθεντικότητας της φορτωτικής επισημάνθηκε και αποσαφηνίστηκε σε αυτή την υπόθεση, όπως επίσης και ο σκοπός που εξυπηρετεί μία φορτωτική, ο οποίος είναι μεταξύ άλλων «*να περιέλθει και να αξιοποιηθεί στα χέρια αυτών, για τους οποίους προορίζεται*». Επομένως, αποτελεί επιτακτική ανάγκη τα γεγονότα και οι πληροφορίες που ενσωματώνονται σε αυτή να είναι σαφή, ορθά και αληθή⁴⁷.

3.6. Παράλληλες και ξεχωριστές φορτωτικές (switch & split bills of lading)

Μία **παράλληλη φορτωτική**, αναφέρεται σε ένα δεύτερο σύνολο φορτωτικών, που εκδίδεται από τον μεταφορέα ή τον υποκατάστατό του, προκειμένου να υποκαταστήσει την αρχική φορτωτική, η οποία εκδόθηκε κατά την αποστολή. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας του γεγονότος ότι η Ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το στοιχείο του απροσδόκητου. Επομένως κατ' αυτόν τον τρόπο, υπάρχει πιθανότητα κάτι αναφορικά με την αποστολή να ανατραπεί, ακόμα και την τελευταία στιγμή. Παρά το γεγονός ότι αφορά στο ίδιο φορτίο, οι πληροφορίες της παράλληλης φορτωτικής δεν είναι πανομοιότυπες με την αρχική που στην πραγματικότητα αντικαθίσταται. Ορισμένοι από τους βασικούς λόγους εκ των οποίων απαιτείται η έκδοση παράλληλης φορτωτικής είναι οι εξής:

- Ο πωλητής (ο οποίος μπορεί να είναι και εμπορικός πράκτορας) μπορεί να επιθυμεί να αποκρύψει το όνομα του πραγματικού εξαγωγέα από τον αντισυμβαλλόμενο του, προκειμένου να τον εμποδίσει από το να συνάψει απευθείας σύμβαση με αυτόν, με αποτέλεσμα ο ίδιος να παρακαμφθεί από τη συμφωνία.
- Το πρώτο σετ φορτωτικών, μπορεί να παραμείνει στη χώρα αποστολής ή το πλοίο μπορεί να φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης, πριν από τις φορτωτικές. Επομένως, ένα δεύτερο σετ μπορεί να εκδοθεί προκειμένου να επιταχυνθεί η πληρωμή ή να διασφαλιστεί ότι η παράδοση μπορεί να πραγματοποιηθεί βάσει της αρχικής φορτωτικής.

⁴⁷ The Berkshire 1 Lloyds Rep 185 (1974)

- Τα εμπορεύματα ενδέχεται να έχουν μεταπωληθεί εν πλω ως *high seas sale*, με αποτέλεσμα να πρέπει πλέον να ορισθεί νέο λιμάνι εκφόρτωσης κλπ⁴⁸.
- Τέλος, όπως συμβαίνει και με την αρχική φορτωτική, η παράλληλη φορτωτική πρέπει να απεικονίζει πραγματικά γεγονότα. Ωστόσο, είναι πιο πιθανό στις παράλληλες φορτωτικές να περιέχονται ψευδείς παραστάσεις ή λανθασμένη απεικόνιση των γεγονότων. Εάν ο παραλήπτης υποστεί απώλεια εξαιτίας αυτού, τότε ο μεταφορέας (πλοιοκτήτης) όσο και ο πράκτοράς του ενδέχεται να θεωρηθούν υπεύθυνοι.

Στη μεταφορά χύδην φορτίου, ενδέχεται να υπάρχει ανάγκη δημιουργίας και έκδοσης **ξεχωριστών φορτωτικών**. Καθ' όλη διάρκεια μιας αποστολής, μία και μοναδική πρωτότυπη φορτωτική, καλύπτει αποκλειστικά και μόνο το συγκεκριμένο μεταφερόμενο φορτίο. Ωστόσο, τα εμπλεκόμενα στη μεταφορά του φορτίου μέρη, μπορεί να έχουν την πρόθεση να διαχωρίσουν ένα φορτίο, το οποίο καλύπτεται μόνο από αυτή τη μοναδική φορτωτική, υπό την οποία η παράδοση μπορεί να γίνει προς ένα μόνο μέρος. Έτσι, εκδίδοντας περισσότερες κατά βάση ξεχωριστές φορτωτικές και εφόσον υπάρχουν περισσότεροι από ένας παραλήπτες, ουσιαστικά το δικαίωμα παραλαβής του φορτίου κατανέμεται μεταξύ αυτών, βάσει των ξεχωριστών φορτωτικών. Παρόλα αυτά, όλες οι αρχικές φορτωτικές, οι οποίες είχαν εκδοθεί βάσει του πρώτου αρχικού σετ, το οποίο άλλωστε υπέστη διαχωρισμό σε περισσότερες, θα πρέπει να παραδοθούν και να αντικατασταθούν, από τις νέες ξεχωριστές φορτωτικές⁴⁹.

3.7. Αλλαγές στον προορισμό

Κατά τη διάρκεια μιας αποστολής, υπάρχει η περίπτωση, το λιμάνι που είχε αρχικώς συμφωνηθεί ως λιμάνι προορισμού να μεταβληθεί για διάφορους λόγους. Κατά συνέπεια, ενδέχεται να δοθεί εντολή στο πλοίο να προχωρήσει σε λιμάνι διαφορετικό από το αναφερόμενο στη φορτωτική. Σαφέστατα, μία τέτοιου είδους αλλαγή δημιουργεί απόκλιση

⁴⁸ As Philip Parry said to Bimco Bulletin volume 95 No.2 2000

⁴⁹ *Split bills of lading and delivery orders*. Gard. Available at:

http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=6131&p_document_id=6138&fbclid=IwAR1X11br1bJDjxkavwSLXezKT1u-FtVx9sE03i8RYUJyIWqqMORTmIFfiYA (Date of access 22/10/19)

τόσο από τους όρους του ναυλοσυμφώνου, όσο και από τους όρους της ίδιας της φορτωτικής⁵⁰.

Σε κάθε περίπτωση, η ανάγκη μεταβολής του λιμένα εκφόρτωσης είναι εξαιρετικά συνήθης. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που τα Clubs για καθαρά εμπορικούς λόγους, αναγνωρίζουν ότι οι κύριοι μπορεί να θέλουν να συμμορφωθούν με τις οδηγίες των Ναυλωτών και τους παρέχουν τη δυνατότητα προσκόμισης ενός LOI, επί της οποίας αναφέρουν και γνωστοποιούν την αλλαγή στο λιμένα εκφόρτωσης. Η επιστολή αυτή, στην οποία όπως προελέχθη περιλαμβάνονται οδηγίες αναφορικά με την αλλαγή του λιμένα εκφόρτωσης, παραλαμβάνεται από τον κύριο, τους ναυλωτές και συνήθως, τους παραλήπτες και μία τράπεζα⁵¹.

3.8. Αποστολή εμπορεύματος άνευ έκδοσης φορτωτικής

Υπό κανονικές συνθήκες, προκειμένου να παραδοθεί το εμπόρευμα, είναι απαραίτητο να εκδοθεί και να προσκομιστεί μία αρχική φορτωτική. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες το φορτίο μπορεί να παραδοθεί χωρίς την έκδοση τέτοιου εγγράφου. Καίτοι γενικά δεν συνίσταται, αποτελεί ένα πραγματικό φαινόμενο που παρατηρείται στο πλαίσιο των διεθνών συναλλαγών και είναι αποδεκτό, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Αυτή αποτελεί μία εκ των περιπτώσεων, κατά τις οποίες η νομοθεσία και οι νομοθετικές προβλέψεις έρχονται σε αντίθεση με την καθημερινή πρακτική, όπως αυτή συναντάται στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Για παράδειγμα, οι καθυστερήσεις που μπορεί να προκύψουν στην αλυσίδα των εγγράφων, καθώς και οι περαιτέρω πωλήσεις του φορτίου, ενώ αυτό βρίσκεται σε διαμετακόμιση, συχνά μπορεί να επιφέρουν ως αποτέλεσμα οι αρχικές φορτωτικές να ελλείπουν ή να μην είναι με οποιοδήποτε τρόπο διαθέσιμες, όταν το πλοίο φτάσει στο λιμένα εκφόρτωσης. Έτσι, προκειμένου να μην υπάρξει απώλεια πολύτιμου χρόνου για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, ο μεταφορέας συνήθως συμφωνεί να παραδώσει το φορτίο, αφού προηγουμένως λάβει μία αποστολή αποζημίωσης (*letter of indemnity LOI*) από τον ναυλωτή/παραλήπτη⁵². Στο σημείο αυτό, χρήσιμο θα ήταν να λάβει κανείς υπόψη ότι η φορτωτική συνιστά επί της ουσίας μία τρόπον τινά

⁵⁰ Brown Jenkinson Vs Percy Dalton” 2 Q.B. 621 (1957)

⁵¹ Kastor p Vs Louis Dreyfus Negoce of Paris (2001)

⁵² 2017, *Marine Insurance P&I Club News - Delivery of cargo without original bills of lading*. Hellenic Shipping News. Available at: <https://www.hellenicshippingnews.com/delivery-of-cargo-without-original-bills-of-lading/> (Date of access 23/11/19)

«επιστολή αποζημίωσης», αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος για τον οποίο υπάρχει εξ' αρχής η δυνατότητα να αντικατασταθεί από αυτή. Στην πλειάδα των περιπτώσεων, η παράδοση του φορτίου με αυτόν τον τρόπο, δηλαδή άνευ εκδόσεως φορτωτικής, είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί χωρίς να προκύψουν προβλήματα. Ωστόσο, ακόμα και αν η πρακτική αυτή είναι συνήθης και διαδεδομένη, η επιλογή αυτής της λύσης, ακόμα σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μίας αίσθησης ασφάλειας, η οποία όμως στην πραγματικότητα είναι αναληθής. Για αυτούς τους λόγους, σε τέτοιες περιπτώσεις θα πρέπει να λειτουργούμε και να δράμε προσεκτικά, περιορίζοντας τους κινδύνους στους ελάχιστους δυνατούς.

Το 2001, η υπόθεση *China Shipping Development Co Ltd vs State Bank of Saurashtra*⁵³, ήταν μια υπόθεση στην οποία, ελλείψει φορτωτικών, οι ιδιοκτήτες παρέδωσαν εντέλει το φορτίο έναντι LOI, οι οποίες υποτίθεται επίσης ότι είχαν υπογραφεί και για λογαριασμό της τράπεζας. Μετά την παράδοση, οι κάτοχοι των φορτωτικών προέβαλαν αξιώσεις, αναφορικά με το φορτίο. Η τράπεζα ωστόσο αντέταξε, ότι δεν φέρει ευθύνη έναντι των πλοιοκτητών βάσει του LOI, ισχυριζόμενη ότι οι υπογραφές που είχαν τεθεί επ' αυτού δήθεν για λογαριασμό της, ήταν πλαστές. Στη συνέχεια, το δικαστήριο έκρινε την πλαστότητα των ως άνω υπογραφών και οι προβαλλόμενες αξιώσεις απορρίφθηκαν. Το περιεχόμενο της απόφασης αυτής, τονίζει για άλλη μία φορά την αναγκαιότητα για ιδιαίτερη επιμέλεια και εγρήγορση, κατά την αποδοχή αποζημιώσεων τέτοιας φύσης⁵⁴.

3.9. Κίνδυνοι και λύσεις

Ένας από τους βασικούς κινδύνους, που σχετίζονται με την παράδοση του φορτίου χωρίς επίδειξη και παρουσίαση της αρχικής φορτωτικής, είναι ο κίνδυνος εσφαλμένης παράδοσης του φορτίου. Είναι γνωστό, ότι κατόπιν της επίδειξης της φορτωτικής, το φορτίο παραδίδεται στον «κομιστή» της. Σε περίπτωση παρουσίας ενός LOI αντί για Bill of Lading, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη εάν το φορτίο παραδοθεί σε λάθος συμβαλλόμενο μέρος. Αυτή η αξίωση είναι γνωστή ως «αξίωση εσφαλμένης παράδοσης» και κατά πάσα πιθανότητα πρέπει να αντιμετωπιστεί και να αναληφθεί από τον πλοιοκτήτη αυτοτελώς, άνευ ανάμειξης και υποστήριξης από P & I Club. Προκειμένου να εξασφαλίσει

⁵³ China Shipping Development Co Ltd Vs State Bank of Saurashtra [2001] EWHC 546

⁵⁴ China Shipping Development Co Ltd Vs State Bank of Saurashtra [2001] EWHC 546. Available at: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff8d160d03e7f57ecdc8f>(Date of access 23/11/19)

τη θέση του τελευταίου, ένας πλοίαρχος θα πρέπει να φροντίσει να επαληθεύσει την ταυτότητα του ατόμου (που καταγράφει το όνομα και την ταυτότητά του) που παρευρίσκεται στο πλοίο για να παραλάβει και να επιβεβαιώσει προσεκτικά ότι το άτομο αντιστοιχεί στο πρόσωπο που αναφέρεται στο LOI.

Ο δεύτερος κίνδυνος σχετίζεται με την ασφαλιστική κάλυψη. Γίνεται δεκτόν, ότι οι ευθύνες που ανακύπτουν ως συνέπεια μίας εσφαλμένης παράδοσης δεν καλύπτονται από του κανόνες του P&I Club, εκτός εάν συμφωνηθεί κάποια διαφορετική λύση από τους Διευθυντές του συγκεκριμένου P&I Club⁵⁵. Έτσι, ένα LOI αντικαθιστά αποτελεσματικά την κάλυψη P&I ενός πλοιοκτήτη για αξιώσεις που ανακύπτουν από ζητήματα εσφαλμένης παράδοσης. Σημειωτέον, το UK Club παρέχει εκτεταμένη ασφαλιστική κάλυψη για το φορτίο⁵⁶.

Ο τρίτος κίνδυνος έγκειται στη δυνατότητα επιβεβαίωσης ότι το συγκεκριμένο LOI όντως ανταποκρίνεται και ενσωματώνει το συγκεκριμένο γεγονός της εσφαλμένης παράδοσης. Κατά συνέπεια, η λεκτική διατύπωση ενός LOI θα πρέπει να καταρτίζεται με ιδιαίτερη συνέπεια και επιμέλεια και πάντα προκειμένου να εξασφαλίζει ότι οι πλοιοκτήτες δεν επωμίζονται υπερβολικό βάρος ευθύνης. Συγκεκριμένα, το 2009 στην υπόθεση *Farenco Shipping κατά Daebo Shipping («Bremen Max»)*⁵⁷ υπερτονίστηκε η σημασία της λεκτικής διατύπωσης του LOI. Σε αυτήν την περίπτωση, με βάση το υπό κρίση LOI, ο δικαστής απεφάνθη ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να προδικάσει το δικαίωμά του να απαιτήσει και να λάβει εξασφάλιση βάσει του LOI, εφόσον παρέχει αντίστοιχη ασφάλεια προς εκείνον που προβάλλει αξίωση απορρέουσα από το φορτίο, πριν προβεί στη προβολή της δικής του απαίτησης για ασφάλεια βάσει του LOI. Από την άλλη μεριά, οι ναυλωτές προέβαλαν το επιχείρημα ότι η αποζημίωση εξαρτάται από την παράδοση του φορτίου στο συμβαλλόμενο μέρος που κατονομάζεται ως παραλήπτης στο LOI⁵⁸. Έτσι, καταλήγουμε στο πόσο σημαντικό είναι να δηλωθεί με σαφήνεια ο τρόπος με τον οποίο θα παραδοθεί το φορτίο με παρουσίαση LOI αντί φορτωτικής.

Συχνά προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι η παράδοση φορτίου χωρίς παράλληλη σύνταξη και ύπαρξη αποδεικτικού εγγράφου, συνιστά έθιμο που απαντάται συχνά στο εμπόριο πετρελαίου

⁵⁵ Rule 2.17(c)(ii) of the UK P&I Club Rules

⁵⁶ UK P&I Club

⁵⁷ *Farenco Shipping v. Daebo Shipping (The "Bremen Max")* [2009] 1 Lloyd's Rep. 81; [2009] 1 All ER (Comm) 423

⁵⁸ *Farenco Shipping v. Daebo Shipping (The "Bremen Max")* [2009] 1 Lloyd's Rep. 81; [2009] 1 All ER (Comm)

423. Available at: <https://7kbw.co.uk/bremen-max-farenco-shipping-co-ltd-v-daebo-shipping-co-ltd/> (Date of access 10/12/19)

και επομένως δύναται να ενσωματωθεί ως όρος στη σύμβαση μεταφοράς. Ωστόσο, οι επιταγές του αγγλικού δικαίου απαιτούν το φερόμενο ως έθιμο το οποίο διεκδικεί εφαρμογή επί της εκάστοτε περίπτωσης να είναι λογικό και εύλογο, γενικώς αποδεδεγμένο σε διεθνές επίπεδο και σε κάθε περίπτωση συμβατό με το ισχύον ναυλοσύμφωνο.

Επομένως, παρόλο που η παράδοση φορτίου χωρίς σύνταξη σχετικού εγγράφου συνιστά κοινή πρακτική, επί της ουσίας είναι δύσκολο να θεωρηθεί ότι στοιχειοθετεί έθιμο. Ολοένα και περισσότερο συνηθίζεται στα ναυλοσύμφωνα να συμπεριλαμβάνεται ο όρος οι ιδιοκτήτες να παραδίδουν το φορτίο χωρίς την έκδοση φορτωτικής έναντι συμφωνηθείσας αποζημίωσης⁵⁹. Οι ιδιοκτήτες θα πρέπει να έχουν υπόψιν ότι ο εν λόγω όρος δεν θα μπορούσε να αποτελέσει επαρκή θέση άμυνας έναντι προβολής αξίωσης αποζημίωσης για εσφαλμένη παράδοση και σε κάθε περίπτωση είναι απαραίτητο να διασφαλίσουν ότι έχουν στη διάθεσή τους επαρκείς εγγυήσεις, προκειμένου να είναι σε θέση να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα προστασίας, σε περίπτωση που βρεθούν υπόλογοι.

3.10. Νομικό πλαίσιο της φορτωτικής

Υπάρχει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο λειτουργίας της φορτωτικής σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο. Ένα τέτοιο πλαίσιο περιγράφεται σε κάθε ναυλοσύμφωνο, κατά την ενσωμάτωση σε αυτό των κανόνων της Χάγης και των κανόνων Χάγης Visby. Αρχικά, οι κανόνες της Χάγης εισήχθησαν στην αγγλική νομοθεσία με το *Carriage of Goods by Sea Act 1924* και στη συνέχεια ενημερώθηκαν με το *Carriage of Goods by Sea Act 1971*, που θέτει σε ισχύ τον κανόνα της Χάγης Visby⁶⁰. Οι κανόνες της Χάγης ορίζουν τις ελάχιστες υποχρεώσεις του μεταφορέα μέσω της φορτωτικής. Ο μεταφορέας στη συνέχεια, έχει τη δυνατότητα να αυξήσει την ευθύνη του πέραν του ελαχίστου ορίου, ενώ εάν επιδιώξει τον περιορισμό αυτής μέσω της φορτωτικής, το δικαστήριο θα παραβλέψει το σχετικό όρο περιορισμού, εφαρμόζοντας εν τέλει τη νόμιμη ελάχιστη υποχρέωσή του, παρά την ύπαρξη αντίθετης συμφωνίας.

Ως συνέπεια των αλλαγών στη σύγχρονη ναυτιλιακή πρακτική και των οικονομικών περιορισμών, οι κανόνες της Χάγης τροποποιήθηκαν με το *Πρωτόκολλο των Βρυξελλών*

⁵⁹ Heaven Vs Wilson (1879) 4 C.P.D. 329

⁶⁰ June 2018, *Contracts of carriage and bills of lading: The Hague Visby Rules*, Standard Club. Available at: <https://www.standard-club.com/media/2767683/contracts-of-carriage-and-bills-of-lading-the-hague-visby-rules.pdf> (Date of access 15/08/19)

1968 και ορίζονται πλέον ως *Κανόνες Χάγης Visby*. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το *Carriage of Goods by Sea Act του 1971*, προσέδωσε σε αυτούς νομική εφαρμογή και ισχύ⁶¹.

Η αρχική επίσημη ονομασία των κανόνων της Χάγης ήταν η «*Διεθνής Σύμβαση για την ενοποίηση ενός συνόλου κανόνων δικαίου που αφορούν τη φορτωτική*»⁶². Έτσι, καταλήγουμε ότι εκτός από ένα δεσμευτικό πλαίσιο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που ισχύουν για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν επίσης οδηγίες για τον τρόπο λειτουργίας της φορτωτικής. Για παράδειγμα, το άρθρο III παράγραφος 4 των κανόνων Χάγης Visby, ορίζει ότι η φορτωτική αποτελεί απλή «*εκ πρώτης όψεως απόδειξη της παραλαβής των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα*». Ωστόσο, εκτός αυτού του βασικού πλαισίου, τα συμβαλλόμενα μέρη της μεταφοράς είναι ελεύθερα να διαπραγματευτούν πρόσθετους όρους και συμφωνίες, όπως αυτά επιθυμούν βάσει της συμβατικής βούλησής τους⁶³.

Αναφορικά με τις δηλώσεις της κατάστασης των εμπορευμάτων, και το νομικό πλαίσιο που επικρατεί, καθίσταται σαφές ότι, σύμφωνα με την αγγλική νομοθεσία, έχει αποδειχθεί ότι τέτοιες δηλώσεις αντιπροσωπεύουν *πραγματικές παραστάσεις και γεγονότα*, περισσότερο από συμβατικές δηλώσεις, επομένως μια αντίστοιχη αξίωση δεν θα αποτελούσε αυτόματα αιτία έγερσης αγωγής εναντίον του μεταφορέα. Ωστόσο, ένα *estoppel* μπορεί να ενεργοποιηθεί βάσει του κοινού δικαίου. Παρατηρώντας την υπόθεση *Compania Naviera Vasconzada κατά Churchill & Sim 1906*⁶⁴, ένα τέτοιο *estoppel* αποθάρρυνε τον μεταφορέα από την παρουσίαση αποδεικτικών στοιχείων ότι το φορτίο δεν ήταν στην πραγματικότητα στην κατάσταση ή την ποσότητα που περιγράφεται στη φορτωτική.

Ωστόσο, σε αυτήν την περίπτωση, δεν είναι πάντοτε σαφές ποιες είναι αυτές οι δηλώσεις ακριβώς επειδή ορισμένες από αυτές (π.χ. η ημερομηνία αποστολής, εάν τα εμπορεύματα φορτώνονται πάνω ή κάτω από το κατάστρωμα) ενδέχεται να προέρχονται από τον μεταφορέα⁶⁵.

Επιπλέον, η ρύθμιση των κανόνων Χάγης - Visby συμπληρώνεται από το άρθρο III παράγραφος 5, στο οποίο προβλέπεται αποζημίωση από τον αποστολέα στον μεταφορέα σε

⁶¹ Bill of Lading Law W E Astle p.30

⁶² The Jackson Parton Miscellany, 2nd ed. 202

⁶³ Subject to Art III Rule 8 which provides that any attempt to dilute the liability set out in the Rules will be null and void.

⁶⁴ *Compania Naviera Vasconzada v Churchill & Sim* [1906] 1 KB 237

⁶⁵ Zhang, J., 2016 - 2017. *Carriage of Goods by Sea LLM*

περιπτώσεις όπου οποιαδήποτε φορτωτική όσον αφορά τον αριθμό, την ποσότητα και το βάρος κλπ. είναι εσφαλμένη. Ενίοτε, ο πλοίαρχος μπορεί επίσης να πεισθεί να εκδώσει καθαρή φορτωτική επί ελαττωματικών προϊόντων, εφόσον λάβει την προαπαιτούμενη υπόσχεση αποζημίωσης. Εάν πραγματοποιηθεί τέτοια ενέργεια, όπως συνέβη στην υπόθεση **Brown Jenkinson κατά Percy Dalton 1957**⁶⁶, όπου η αποζημίωση κρίθηκε ότι δεν είναι εκτελεστή λόγω δόλιας παραποίησης, ο υπεύθυνος μεταφορέας δεν έχει δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση.

Ωστόσο, μία αποζημίωση μπορεί να επανακτηθεί, εφόσον υφίσταται γνήσια αμφιβολία για την κατάσταση των εμπορευμάτων και ο αποστολέας υπόσχεται παροχή αποζημίωσης, σε περίπτωση λάθους εκ μέρους του πλοίαρχου⁶⁷.

Τέλος, όπως ήδη γνωρίζουμε, οι φορτωτικές σχεδιάζονται γενικά για να παρέχουν οφέλη σε τρίτους, όπως οι μεταφορείς. Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος, για τον οποίο οι μεταφορείς συμπεριλαμβάνουν στις φορτωτικές τυπικές εξαιρέσεις και ρήτρες αποζημίωσης. Αυτές οι ρήτρες που ενσωματώνονται είτε στις φορτωτικές είτε στο ναυλοσύμφωνο, επεκτείνουν τις εξαιρέσεις της ευθύνης του μεταφορέα σε τρίτα μέρη και η αναφορά σε αυτές γίνεται με τον όρο **Himalaya clauses («Ρήτρες των Ιμαλαίων»)**⁶⁸. Το όνομα της ρήτρας προέρχεται από μια αγγλική υπόθεση που αφορούσε ένα πλοίο με το όνομα **«Himalaya»**. Ο σκοπός εφαρμογής της ρήτρας είναι να παρέχει στον μεταφορέα τα πλεονεκτήματα μιας ρήτρας επιλογής δικαιοδοτικού forum, ενώ ταυτόχρονα να τον προστατεύει από την έγερση εναντίον του αξιώσεων από διάφορες δικαιοδοσίες, διαχωρίζοντας τη θέση του στη συμφωνία μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή του αποστελλόμενου εμπορεύματος. Κατά συνέπεια, είναι μια ρήτρα που παρέχει υψηλού επιπέδου προστασία στον πλοιοκτήτη, όταν είναι και μεταφορέας.

Τα προβλήματα εφαρμογής της ρήτρας των Ιμαλαίων έχουν επιλυθεί σε μεγάλο βαθμό από το **Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999**, αν και το συγκεκριμένο νομοθέτημα δεν παρέχει δικαιώματα σε τρίτους στην περίπτωση σύμβασης για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων *«εκτός εάν το τρίτο μέρος μπορεί να βασιζόμενο σε αυτό το τμήμα να αποκλείσει ή να περιορίσει την ευθύνη από μία τέτοια σύμβαση»*⁶⁹. Επίσης, με βάση την

⁶⁶ Brown Jenkinson v Percy Dalton [1957] 2 QB 621

⁶⁷ Zhang, J., 2016 - 2017. *Carriage of Goods by Sea LLM*

⁶⁸ *Himalaya Clause*, US Legal. Available at: <https://definitions.uslegal.com/h/himalaya-clause/> (Date of access 12/12/19)

⁶⁹ The Starsin [2004] 1 AC 715

υπόθεση *The Mahkutai 1996*⁷⁰, οι ρήτρες δικαιοδοσίας ή διαιτησίας δεν λειτουργούν ως «ρήτρες αποκλεισμού ή περιορισμού της ευθύνης» και μπορεί να υπάρχουν αμφιβολίες αναφορικά με την κάλυψη των χρονικών ορίων. Σε τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι απαραίτητο να βασιστεί κανείς στον κοινό δίκαιο για την επιβολή της ρήτρας των Ιμαλαΐων⁷¹.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

«Η ηλεκτρονική φορτωτική»

4.1. Εξέλιξη

Η παραδοσιακή – έγχαρτη φορτωτική, με το πέρασμα του χρόνου και προκειμένου να ανταπεξέλθει στις ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις της ναυτιλίας, έχει πλέον εξελιχθεί σε έγγραφο το οποίο αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα που επικρατεί στον τομέα των μεταφορών σε πρακτικό επίπεδο. Επομένως, η μεταστροφή προς την ψηφιακή εποχή και η μετεξέλιξη του παραδοσιακού εγγράφου της φορτωτικής σε ηλεκτρονική μορφή (ηλεκτρονική φορτωτική – e bill of lading) είναι βάσει των ανωτέρω καθόλα φυσιολογική και αναμενόμενη⁷². Πράγματι, ο κλάδος της ναυτιλίας υιοθετεί ολοένα και περισσότερο την πρωτοβουλία της ηλεκτρονικής φορτωτικής στην προσπάθεια σύνδεσης της με την ψηφιακή εποχή, αντικαθιστώντας την παραδοσιακή μορφή της και τα στοιχεία που εμπεριέχει με ηλεκτρονικά δεδομένα⁷³. Ένας από τους παράγοντες που βοήθησαν στη διάδοση της συγκεκριμένης τεχνολογίας ήταν η ανάπτυξη των εμπορευματοκιβωτίων και η ανάγκη για μεγαλύτερη ταχύτητα στην καταχώρηση και την επεξεργασία των στοιχείων συνοδεύουν τα containers. Η ανταλλαγή ηλεκτρονικών δεδομένων (**Electronic Data Exchange**) διευκόλυνε τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων, μέσω της δημιουργίας ενός συστήματος ηλεκτρονικής καταχώρησης εγγράφων, το σύστημα EDI, μειώνοντας τον όγκο των απαραίτητων εγγράφων αλλά και τον απαιτούμενο χρόνο για την επεξεργασία, μεταφορά και καταχώρηση τους.⁷⁴

⁷⁰ The Mahkutai [1996] 2 Lloyd's Rep. 1 (PC)

⁷¹ Zhang, J., 2016 - 2017. *Carriage of Goods by Sea LLM*

⁷² Mollmann, A., *Delivery of goods under bills of lading*. Routledge, 2016, σελ. 147

⁷³ Ε. Κωνσταντινίδης, *Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς*, 2001, σελ. 33

⁷⁴ Ε. Κωνσταντινίδης, *Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς*, 2001, σελ. 34

Η συμμόρφωση των συμβαλλομένων μερών, τα οποία χρησιμοποιούν την ηλεκτρονική φορτωτική με τους κανόνες του συστήματος δηλώνεται κατά την εγγραφή στο σύστημα. Διασφαλίζει ότι όλοι οι χρήστες εναρμονίζονται με ένα κοινό σύνολο νομικά δεσμευτικών κανόνων, προκειμένου κατά τη χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής να επιτευχθεί ενιαίο και ως εκ τούτου αποτελεσματικό ρυθμιστικό πλαίσιο. Στην ηλεκτρονική πλατφόρμα διατίθεται ένα προδιατυπωμένο (standard) προσχέδιο, το οποίο χρησιμοποιείται και μεταφέρεται από συμβαλλόμενο σε αντισυμβαλλόμενο μέρος, με τη διαφορά ότι εν προκειμένω σε κάθε περαιτέρω συμφωνία μεταξύ των μερών επισυνάπτεται παρά πόδας του ως άνω προσχεδίου επιπλέον ένα αρχείο εγγραφής μητρώου, επί του οποίου αναγράφεται ο νόμιμος κάτοχος της ηλεκτρονικής φορτωτικής, διασφαλίζοντας και αποδεικνύοντας με αυτόν τον τρόπο τη μοναδικότητα και την αυθεντικότητά του. Σε περίπτωση που το ως άνω αντίγραφο δεν συνοδευτεί από την απαραίτητη και συνακόλουθη ως άνω εγγραφή του μητρώου, τότε το ηλεκτρονικό αρχείο παύει να έχει ισχύ και να επιτελεί οποιαδήποτε λειτουργία ηλεκτρονικής φορτωτικής, καθιστάμενο ως εκ τούτου ένας απλός φορέας ενσωμάτωσης δεδομένων.

Δεδομένης της προσπάθειας υποκατάστασης της παραδοσιακής φορτωτικής, η ηλεκτρονική φορτωτική επιτελεί όλες τις λειτουργίες της παραδοσιακής φορτωτικής, ενσωματώνοντας ενδεικτικά πληροφορίες αναφορικά με την περιγραφή του φορτίου, τους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, την προκαθορισμένη ημερομηνία αποστολής. Οι ανωτέρω πληροφορίες ενσωματώνονται στη φορτωτική, αφού προηγουμένως έχουν συμφωνηθεί με τη σύμβαση μεταφοράς. Επομένως, βάσει των ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι ο κάτοχος της ηλεκτρονικής φορτωτικής έχει αυτομάτως τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις με αυτόν της έγγραφης φορτωτικής. Πράγματι, οι κανόνες του συστήματος διασφαλίζουν τα δικαιώματα του κατόχου της φορτωτικής, καθώς και ότι αποτελεί το μοναδικό μέρος που δικαιούται να δώσει εντολές στο μεταφορέα. Έτσι, η ηλεκτρονική φορτωτική μπορεί μεταξύ άλλων να αξιοποιηθεί ως μέσο ενέγγυας πιστώσεως (letter of credit), καθιστώντας έτσι τον κάτοχό της το μοναδικό μέρος δικαιούμενο να αξιώσει την παράδοση σε αυτό των προϊόντων από το μεταφορέα.

4.2. Συστήματα κανόνων, συμβάσεων και έκδοσης ηλεκτρονικής φορτωτικής

4.2.1. SEADOCS: Σύστημα κεντρικού μητρώου θαλασσίων τίτλων

Θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι το σύστημα SeaDocs αποτέλεσε την πρώτη εμπειριστατωμένη και αξιόλογη προσπάθεια διαμόρφωσης και τελικά εισαγωγής μίας βάσης ηλεκτρονικής καταχώρησης, διαχείρισης και διακίνησης εγγράφων για τις φορτωτικές. Η σύλληψη της ιδέας και η προσπάθεια έμπρακτης εφαρμογής του συστήματος αυτού, βασίστηκε στην πρωτοβουλία της *Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (INTERTANKO)*. Η βασική λειτουργία του συστήματος SeaDocs βασίστηκε στην ανάγκη στη δημιουργία μιας κεντρικής βάσης δεδομένων που θα περιλάμβανε Μητρώα θαλασσίων τίτλων των πλοίων στο Λονδίνο (*SeaDocs Registry Limited*). Σε συνέχεια των ως άνω, είναι απαραίτητο να γίνει κατανοητό και να καταστεί σαφές ότι ο τρόπος κυκλοφορίας της ηλεκτρονικής φορτωτικής διαφέρει ουσιαστικά από την αντίστοιχη της παραδοσιακής έγχαρτης. Η τελευταία ξεκινούσε από τον πλοίαρχο και στη συνέχεια «κυκλοφορούσε» προς τους υπόλοιπους ενδιαφερόμενους, όπως ενδεικτικά τον αγοραστή και τον πωλητή του φορτίου, την εμπλεκόμενη πιστώτρια τράπεζα κ.ο.κ. Αντιθέτως, με την εισαγωγή και υιοθέτηση της ηλεκτρονικής πλατφόρμας Seadocs, η αυθεντική – αρχική φορτωτική, αποστέλλοταν αρχικώς στην SeaDocs, η οποία διαδραμάτιζε ρόλο μεσάζοντος, προκειμένου να επιτευχθεί η αποστολή και κυκλοφορία αυτής, λειτουργώντας ως διαμεσολαβητής, ο οποίος όμως εκπροσωπούσε και στόχευε στην ικανοποίηση των συμφερόντων όλων των εμπλεκόμενων μερών. Εν συνεχεία, η περαιτέρω προώθηση του εγγράφου πραγματοποιούνταν μέσω της ανταλλαγής ηλεκτρονικών μηνυμάτων τα οποία ανταλλάσσονται μεταξύ των σχετικών (με το φορτίο) μερών⁷⁵.

Προκειμένου να επιτευχθεί η ασφάλεια που απαιτείτο για τη λειτουργία του συστήματος, υιοθετήθηκε η λύση της χρήσης ενός διπλού «ηλεκτρονικού κλειδιού», το οποίο αποστέλλοταν αφενός στον φορτωτή – αποστολέα και αφετέρου στον παραλήπτη του φορτίου. Μέσω της χρήσης του κλειδαριθμού, το σύστημα SeaDocs προέβaine σε επαλήθευση των δύο μηνυμάτων βασιζόμενη στο διπλό ηλεκτρονικό κλειδί και εν συνεχεία, ακολουθώντας το περιεχόμενο και τα δεδομένα των αιτήσεων, μεταβίβαζε τη φορτωτική από τον αρχικό στον τελικό κάτοχό της. Ο δε φορτωτής προέβaine σε αποστολή της φορτωτικής στο μητρώο της SeaDocs, προκειμένου να επιτευχθεί η φύλαξή της. Ωστόσο, σε περίπτωση που ο φορτωτής επιθυμούσε την μεταβίβαση της φορτωτικής, η ενημέρωση του φορέα SeaDocs ήταν υποχρεωτική μέσω της ηλεκτρονικής αιτήσεως, παρέχοντας στον παραλήπτη ένα μέρος του ηλεκτρονικού κλειδιού. Ο παραλήπτης με

⁷⁵ (Folsom, R., Gordon, M., Van Alstine, M., & Ramsey, M., Principles of International Business Transactions, 2017, σελ. 17).

τη σειρά του πραγματοποιούσε αίτημα για την ολοκλήρωση της μεταβίβασης, μέσα στο οποίο δεχόταν τη μεταβίβαση.

Όταν λοιπόν το φορτίο κατέφθανε στο συμφωνηθέντα μεταξύ των συμβαλλομένων μερών προορισμό, ο οποίος φυσικά είχε ήδη καταχωρισθεί επί της φορτωτικής, η Seadocs είχε στη διάθεσή της τις εξής επιλογές : Πρώτον να προβεί στην έκδοση ενός αναγνωριστικού κωδικού στον μεταφορέα, με τον οποίο εξουσιοδοτούσε αφενός τον κάτοχο της εν λόγω φορτωτικής να παραλάβει το φορτίο και αφετέρου τον μεταφορέα να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη, του οποίου το όνομα αναγραφόταν στην φορτωτική ή δεύτερον να αποστείλει την αυθεντική φορτωτική στο νόμιμο κάτοχό της.

Η εφαρμογή του συστήματος SeaDocs δεν διήρκησε περισσότερο του ενός έτους, καθότι κατέστη σαφές σε θεωρητικό αλλά και σε πρακτικό επίπεδο, ότι εξαιτίας της εφαρμογής του ανέκυπταν σημαντικά και δυσεπίλυτα ζητήματα. Συνοπτικά, ως λόγοι αποτυχίας του συστήματος Seadocs θα μπορούσαν να αναφερθούν οι ακόλουθοι⁷⁶ :

1. Στους αρμόδιους commodity traders (αρμόδιους για τη διενέργεια συναλλαγών επί των εμπορευμάτων) δεν φαινόταν ελκυστική η ιδέα της καταχώρησης των συναλλαγών τους σε μία κεντρική βάση δεδομένων.
2. Οι τελικοί αγοραστές του φορτίου δεν επιθυμούσαν να λαμβάνουν τις φορτωτικές μέσω ενός μητρώου, το οποίο συντονιζόταν από μεσάζοντες αλλά εξυπηρετούσε και αυτούς.
3. Η τράπεζα Chase Manhattan Bank, υπό την αιγίδα της οποίας λειτούργησε και προκρίθηκε η σχετική ιδέα της INTERTANCO, δεν θεωρείτο ως αξιόπιστο τρίτο εμπλεκόμενο μέρος, ενώ παράλληλα έκδηλη ήταν η δυσαρέσκεια των λοιπών τραπεζών, οι οποίες επουδενί ικανοποιούνταν από το γεγονός ότι μία ισχυρή ανταγωνίστριά τους θα καταλάμβανε το μονοπώλιο της σχετικής βάσης δεδομένων, με αποτέλεσμα να διαθέτει τον απόλυτο διαχειριστικό έλεγχο του κλάδου των Μητρώων.
4. Σημαντικός παράγοντας, ο οποίος έδρασε ανασταλτικά για την εν τέλει καθιέρωση του συστήματος SeaDocs, ήταν ότι ο καταμερισμός ευθύνης και κινδύνου στο ίδιο το σύστημα δεν ήταν καθορισμένος, όπως θα έπρεπε. Επομένως, αυτό είχε ως επακόλουθο αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους των ασφαλιστήριων συμβολαίων και των ανασφαλειών εκ μέρους των ασφαλιστικών εταιρειών.

⁷⁶ (Folsom, Gordon, Van Alstine & Ramsey, Principles of International Business Transactions, 2017, σελ. 18)

4.2.2. Το σύστημα των κανόνων CMI (Committee Maritime International)

Η Επιτροπή Διεθνούς Ναυτιλίας (Committee Maritime International - CMI) θέσπισε το 1990 τους Κανόνες CMI, που είναι ουσιαστικά οι Κανονισμοί σχετικά με τις Ηλεκτρονικές Φορτωτικές. Ο λόγος της προσπάθειας αυτής για τη θεσμοθέτηση ενός σαφούς και ευδιάκριτου νομοθετικού πλαισίου, ήταν η ανάγκη διευθέτησης των ζητημάτων που αναμενόμενα ανέκυπταν από την ηλεκτρονική φορτωτική. Προκειμένου ωστόσο οι εν λόγω κανόνες να τύχουν εφαρμογής, έπρεπε να συμπεριληφθούν στη σύμβαση μεταφοράς και αρχικά τουλάχιστον δεν αποσκοπούσαν στην αντικατάσταση του νομοθετικού πλαισίου σχετικά με τις ηλεκτρονικές φορτωτικές, που μπορεί να προβλεπόταν από την εκάστοτε εσωτερική κρατική νομοθεσία⁷⁷.

Το σύστημα των CMI Rules στηρίζει την εφαρμογή του στην έκδοση «ιδιωτικών κλειδιών» (Private Keys), η έκδοση και η χρήση των οποίων επιφέρει με τη σειρά της την αντικατάσταση της φορτωτικής από άποψη πρακτικής εφαρμογής. Τα ιδιωτικά κλειδιά δίδονται στους μεταφορείς οι οποίοι με την σειρά τους με το πέρας του ταξιδιού, κατά την παράδοση του φορτίου δέχονται αίτημα για την έκδοση ενός νέου ιδιωτικού κλειδιού από τον αποστολέα, η έκδοση του οποίου ακυρώνει το πρωταρχικό κλειδί. Στη συνέχεια, το νέο και τελικό ιδιωτικό κλειδί, παραδίδεται στον παραλήπτη του φορτίου, ο οποίος έτσι κατοχυρώνει δικαιώματα όμοια με αυτά ενός κατόχου (έγγραφης) φορτωτικής⁷⁸.

Ωστόσο, η αλήθεια είναι πως υφίστανται αρκετές αμφιβολίες αναφορικά με τη δυνατότητα αντικατάστασης της έγγραφης φορτωτικής από τα private keys αυτού του τύπου, οι οποίες ερείδονται τόσο στη δυνατότητα αποτελεσματικής αντικατάστασης των λειτουργιών και της νομικής υπόστασης της ίδιας της φορτωτικής ως εγγράφου, όσο και στις ιδιότητες που συρρέουν από την κατοχή ενός τέτοιου κλειδιού. Βασικός άξονας του ως άνω προσανατολισμού είναι η αποτελεσματικότητα της σύνδεσης των private keys με το νομοθετικό πλαίσιο της κάθε χώρας, ειδικότερα στο ρυθμιστικό πεδίο της διευθέτησης των ζητημάτων σχετικών με τις μεταφορές αγαθών.

Η ειδοποιός διαφορά του συστήματος των cmi Rules από αυτό της παραδοσιακής φορτωτικής, είναι ότι η τελευταία (ως αξιόγραφο και λόγω αυτής της κυκλοφορικής ιδιότητάς της), *εγχειρίζεται* μεταξύ των traders, παραδίδεται και κυκλοφορεί δηλαδή μεταξύ αυτών «*χέρι με χέρι*», παραμένοντας μοναδική και μη επιστρεφόμενη στον μεταφορέα παρά μόνο κατόπιν της

⁷⁷ Wang, Y., & Pettit, S., E-logistics. Kogan Page Publishers, 2016, σελ. 23

⁷⁸ Wang, Y., & Pettit, S., E-logistics., Kogan Page Publishers, 2016, σελ.24

εκφόρτωσης του φορτίου. Εν αντιθέσει όμως με την παραδοσιακή φορτωτική, κατά την εφαρμογή του συστήματος των CMI Rules, η ηλεκτρονική φορτωτική επιστρέφεται στον μεταφορέα με αποτέλεσμα την έκδοση νέων εγγράφων – κλειδιών κάθε φορά από το πλοίο σε κάθε νέο εμπλεκόμενο στη μεταφορική σύμβαση.

Απόδειξη παραλαβής του φορτίου από το μεταφορέα

Στο άρθρο υπ' αριθμόν 4 των CMI Rules, προβλέπεται ρητά ότι ο μεταφορέας έχει υποχρέωση να εκδίδει ειδοποίηση σχετικά με το φορτίο που παρέλαβε και φόρτωσε επί του πλοίου, Στην ειδοποίηση εμπεριέχεται οπωσδήποτε περιγραφή των αγαθών, τα οποία παρελήφθησαν για μεταφορά από το μεταφορέα. Η περιγραφή αυτή θα πρέπει να είναι όμοια ή έστω να προσομοιάζει, με την περιγραφή η οποία θα υφίστατο σε μία παραδοσιακή φορτωτική, ήτοι σε το ελάχιστο περιεχόμενο αυτής θα περιλαμβάνει: τα στοιχεία του φορτωτή – αποστολέα, το λιμάνι και την ημερομηνία φορτώσεως του φορτίου, καθώς και ρητή μνεία των όρων που θα διέπουν την εν λόγω μεταφορική σύμβαση, ενώ παράλληλα με αυτά εκδίδεται και το ιδιωτικό κλειδί. Περαιτέρω, στην παράγραφο d του ίδιου άρθρου, προβλέπεται ότι η ως άνω περιγραφή, η οποία επιτελεί εν προκειμένω λειτουργία «δήλωσης» θα πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών που θα ενσωματώνονταν αντίστοιχα επί μίας παραδοσιακής φορτωτικής. Με αυτόν τον τρόπο, εξασφαλίζεται μέσω της εφαρμογής του συστήματος των CMI Rules, πως οι ηλεκτρονικές φορτωτικές θα λειτουργούν ως απόδειξη παραλαβής του φορτίου από το μεταφορέα⁷⁹.

Το τελευταίο διάστημα, έχει καθιερωθεί στην κοινή πρακτική, οι φορτωτές να αποστέλλουν πληροφορίες αναφορικά με το φορτίο στον μεταφορέα μέσω (Electronic Data Interchange), δίνοντας έτσι στον τελευταίο τη δυνατότητα να εκδώσει ηλεκτρονικές φορτωτικές. Δεδομένου ότι η ηλεκτρονική φορτωτική πληροί το ως άνω αναφερόμενο ελάχιστο περιεχόμενο (περιγραφή του φορτίου, ποσότητα και κατάσταση αυτού), τότε δημιουργείται τεκμήριο ότι αυτή πληροί την αποδεικτική λειτουργία της, όπως ακριβές συμβαίνει και με το αξιόγραφο της παραδοσιακής φορτωτικής και ως εκ τούτου θεωρείται έγκυρη και νόμιμη⁸⁰.

⁷⁹ Laryea, E. , Paperless Trade: Opportunities, Challenges and Solutions, 2003, σελ. 35

⁸⁰ Ε. Κωνσταντινίδης, Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς, 2001. σελ. 35

Απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς

Όσον αφορά με τη λειτουργία της φορτωτικής ως μέσου απόδειξης της σύμβασης μεταφοράς, θα πρέπει να εξετασθούν οι παράγραφοι a, b και c των CMI Rules. Ειδικότερα, η πρώτη παράγραφος προβλέπει ρητά υποχρέωση του μεταφορέα προς ενημέρωση των λοιπών εμπλεκόμενων στη μεταφορική σύμβαση μερών, ότι παρέλαβε το φορτίο. Στη δε δεύτερη παράγραφο, απαιτείται η μνεία των όρων και των συμφωνιών που διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς.

Αξιογραφική λειτουργία ηλεκτρονικής φορτωτικής

Σε περίπτωση που ανακύψει το ερώτημα κατά πόσο το σύστημα των CMI Rules είναι ικανό να απεικονίσει και να μεταφέρει πλήρως το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που ενσωματώνονται στην παραδοσιακή φορτωτική και στην αντίστοιχη ηλεκτρονική, θα πρέπει να ληφθεί υπόψιν η συστημική διάρθρωση και λειτουργία των εν λόγω κανόνων. Κατόπιν παραλαβής του φορτίου, ο μεταφορέας, προβαίνει σε διακίνηση εγγράφων μέσω του συστήματος EDI, αποστέλλοντας ενημέρωση στη δηλωθείσα ηλεκτρονική διεύθυνση του αποστολέα – φορτωτή, στο οποίο θα εμπεριέχεται ένα σύνολο πληροφοριών σε σχέση με το φορτίο, τα στοιχεία του αποστολέα, ημερομηνία και λιμένα παραλαβής του φορτίου από το μεταφορέα και βεβαίως το private key, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί στη μετέπειτα επικοινωνία των συμβαλλομένων μερών. Στη συνέχεια, όταν ο αποστολέας από την πλευρά του λάβει την απόφαση να προβεί σε μεταβίβαση της κυριότητας του επί του φορτίου, οφείλει να ειδοποιήσει το μεταφορέα σχετικά με τις προθέσεις του, γνωστοποιώντας σε αυτών τα στοιχεία του νέου κυρίου, προκειμένου να τελεσθεί η μεταβίβαση. Ύστερα από την ανωτέρω ενημέρωση, εκδίδεται ένα νέο private key, το οποίο παραδίδεται στο νέο κύριο του φορτίου, αφού προηγουμένως ο τελευταίος προβεί σε ρητή αποδοχή των ευθυνών που δημιουργούνται για αυτόν από την τελούμενη μεταβίβαση και συνακόλουθα από μέρους του απόκτηση της κυριότητας. Το νέο κλειδί παραλαμβάνει ο νέος κύριος μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος, το οποίο αποστέλλει⁸¹.

Μολονότι έχει πολλάκις κριθεί ότι το πνεύμα των CMI Rules είναι τέτοιο, ώστε να αποδίδεται ιδιαίτερα μεγάλο μέρος της ευθύνης στον μεταφορέα, παράλληλα ωστόσο εξασφαλίζουν μία

⁸¹ E. Κωνσταντινίδης, Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς, 2001, σελ. 37

λειτουργική μέθοδο μεταφοράς των δικαιωμάτων επί του φορτίου, μέσω των *private keys* και της αποστολής ηλεκτρονικών μηνυμάτων, μέθοδος η οποία ολοένα τείνει να επικρατήσει ως η πλέον εύχρηστη και πρακτικά εφαρμόσιμη στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης, χάρις σε αυτούς δημιουργείται ένα ασφαλές ρυθμιστικό και λειτουργικό πλαίσιο, εντός του οποίου οι ηλεκτρονικές φορτωτικές θα μπορούν να εκδίδονται και να μεταβιβάζονται περαιτέρω με το σύστημα της χρήσης των *private keys*.

4.2.3. Το σύστημα Bolero (Bill of Lading Electronic Organization)

Η σύλληψη και η δημιουργία του συστήματος Bolero, αποτελεί πρωτοβουλία της ΕΕ και συγκεκριμένα πρόκειται για προϊόν κοινής συνεργασίας και δραστηριότητας μεταξύ της SWIFT (Society for World Interbank Financial Transactions) και του TT Club (Through Transport Mutual Insurance Association Ltd.). Το μεν πρώτο αποτελεί παράγοντα, ο βασικός τομέας δραστηριοποίησης του οποίου είναι οι διεθνείς τραπεζικές συναλλαγές, ενώ το δεύτερο είναι ασφαλιστικός όμιλος. Η κοινή αυτή ιδέα, αποσκοπούσε πρωτίστως στην καθιέρωση ενός συστήματος εκδόσεως ηλεκτρονικών φορτωτικών. Το Bolero βασίστηκε σε ένα κλειστό σύστημα EDI, στο οποίο προκειμένου να αποκτηθεί πρόσβαση απαιτείται προηγουμένως η εγγραφή μέλους – χρήστη στην ένωση BOLERO (BOLERO Association) για τη διάδραση μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας της. Ως εγγεγραμμένο στην ηλεκτρονική πλατφόρμα μέρος μπορούσε να λειτουργήσει οποιοσδήποτε, όπως φορτωτής, μεταφορέας, τράπεζα κλπ, συνυπογράφοντας μία σύμβαση (contract) Bolero. Άπαξ και κάποιο μέλος προσχωρούσε με την εγγραφή του αυτή στην ένωση, όφειλε εφεξής να υπακούει στις ρυθμιστικές διατάξεις, όπως αυτές αναλυτικά προβλέπονταν στο BOLERO Rule Book. Επιπροσθέτως, εντός του rule book εμπεριέχεται ειδικό χωρίο με τον τίτλο “*Bolero Operating Procedures*”, στο οποίο οριοθετείται εκτενώς ο τρόπος ορθής λειτουργίας της ηλεκτρονικής πλατφόρμας, σύμφωνα πάντοτε με τις ρυθμιστικές προβλέψεις της ένωσης. Ακόμα, είναι σημαντικό αν αναφερθεί, ότι υφίστανται περισσότεροι τύπου συμβάσεων Bolero, ανάλογα με τις συμβατικές ανάγκες και απαιτήσεις των εγγεγραμμένων μερών (*Basic, Corporate, Enterprise or Premier Founder*), ενώ τα συμβόλαια παραμένουν ατομικά για κάθε μέρος και όχι συλλογικά.

Στο BOLERO Rule Book προβλέπεται και ορίζεται το σύνολο των συμβατικών σχέσεων μεταξύ χρηστών – μελών και της εταιρείας, η οποία διαχειρίζεται την ηλεκτρονική πλατφόρμα

συναλλαγών *BOLERO.net*. Στο Rule Book εμπεριέχονται μεταξύ άλλων κανόνες ανάλογοι με τους συμβατικούς, οι οποίοι αφορούν στην ανταλλαγή πληροφοριών, καθώς και τις ηλεκτρονικές συναλλαγές και το εμπόριο μεταξύ δύο μερών. Ακόμα, σε αυτό προβλέπεται πλήρης η διαδικασία που πρέπει να τηρηθεί όσον αφορά στην ηλεκτρονική και άνευ «εγγράφου» καταχώρηση των εγγράφων που σχετίζονται με τη μεταφορά. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η διαδικασία αυτή προσομοιάζει αρκετά με την αντίστοιχη διαδικασία που εφαρμόζεται στην παραδοσιακή μεταφορά και διανομή εγγράφων σε έγχαρτη (έντυπη) μορφή. Από την εφαρμογή της διαδικασίας αυτής προκύπτει η φορτωτική Bolero, η οποία αποτελεί πρωτίστως ένα ηλεκτρονικό έγγραφο, το οποίο κατοχυρώνει δέσμευση μεταξύ των χρηστών αυτού, εξαιτίας των πολυεπίπεδων συσχετισμών του νομοθετικού πλαισίου με τις αντίστοιχες έννοιες της νομοθεσίας σχετικά με τις παραδοσιακές φορτωτικές⁸².

Διενέργεια paperless συναλλαγής μέσω του συστήματος Bolero

Ανεξαρτήτως εάν είναι απλή ή σύνθετη, η διενέργεια μιας συναλλαγής άνευ εγγράφων μέσω του συστήματος Bolero, έχει τρία βασικά ερείσματα :

- Την πλατφόρμα Core Messaging (Core Messaging Platform).
- Το Μητρώο Τίτλων (Title Registry).
- Τη Βάση Δεδομένων Χρηστών (User Database).

Το Core Messaging Platform είναι ένας εξειδικευμένος server ηλεκτρονικών μηνυμάτων, ο οποίος αξιοποιείται από τους χρήστες της πλατφόρμας στο πλαίσιο της μεταξύ τους επικοινωνίας. Αποτελεί μία ανεξάρτητη πλατφόρμα πιστοποίησης και βασίζεται στα πρότυπα MIME, σχετικά με τις τεχνικές κρυπτογράφησης και χρησιμοποίησης ψηφιακών υπογραφών. Επιπλέον, κάθε ηλεκτρονικό μήνυμα το οποίο αποστέλλεται μέσω του συστήματος, αναγνωρίζεται αμέσως και συμπεριλαμβάνεται εντός του πρωτοκόλλου αποστολής ηλεκτρονικών μηνυμάτων της πλατφόρμας⁸³. Η καθιέρωση των «κρυπτογραφικών» τεχνικών, σε συνδυασμό με την εφαρμογή της ψηφιακής υπογραφής, εξασφαλίζουν ότι οι ηλεκτρονικές φορτωτικές Bolero επιτελούν μεταξύ

⁸² Mollmann, A., Delivery of goods under bills of lading. Routledge, 2016, σελ. 158

⁸³ Andersen, K. (2012). EDI and Data Networking in the Public Sector, 2012, σελ. 238

άλλων τις βασικές λειτουργίες αυτών, ήτοι τόσο τη λειτουργία απόδειξης και παραλαβής του φορτίου, όσο και αυτή της απόδειξης της σύμβασης μεταφοράς.

Το Μητρώο Τίτλων (Title Registry) αποτελεί και αυτό με τη σειρά του μία ηλεκτρονική βάση δεδομένων, η οποία σχετίζεται την ύπαρξη και τη λειτουργία της με το σύστημα Bolero. Οι πληροφορίες καταχωρούνται δια της ηλεκτρονικής οδού στο μητρώο και αποθηκεύονται σε αυτό, ενώ ο σκοπός του είναι να επιτελούν την αξιολογική λειτουργία της παραδοσιακής έγχαρτης φορτωτικής σχετικά με τα μεταφερόμενα αγαθά.

Η δυνατότητα διαπραγμάτευσης της ηλεκτρονικής φορτωτικής BOLERO ρυθμίζεται από τις οικείες διατάξεις του αγγλικού δικαίου, στα σχετικά άρθρα, όπου προβλέπεται το δικαίωμα της δικηγορικής εκπροσώπησης (attornment), καθώς και αυτό της ανανέωσης της σύμβασης (novation). Μέσω του attornment ο μεταφορέας αναγνωρίζει τη μεταφορά του φορτίου και των δικαιωμάτων που απορρέουν από αυτή στο νόμιμο εκπρόσωπο του⁸⁴. Στα συμβόλαια BOLERO, όπου – όπως προελέχθη – ο μεταφορέας έχει αυξημένη ευθύνη άρα αναμενόμενα επιβαρύνεται και με τον ουσιαστικό έλεγχο του φορτίου κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, δεσμεύεται να ακολουθήσει τις οδηγίες του αποστολέα σε ό,τι αφορά τη διαχείριση του φορτίου στην περίπτωση της κατά τα ανωτέρω διαπραγμάτευσης της φορτωτικής. Με το novation εξασφαλίζεται ότι η μεταφορά των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των μερών μπορεί να πραγματοποιηθεί σε τρίτο μέρος, το οποίο με τον τρόπο αυτό εμπλέκεται πλέον στη μεταφορική σύμβαση και καθίσταται μέρος αυτής, αποκτώντας την ιδιότητα του «παραλήπτη»⁸⁵. Στην περίπτωση κατά την οποία ο νέος παραλήπτης δεν είναι μέλος της Ένωσης BOLERO, παρέχεται στο άρθρο 3.7 του Rule Book, η δυνατότητα για αλλαγή των φορτωτικών BOLERO σε φορτωτικές παραδοσιακού τύπου, οι οποίες θα εκδοθούν από τον μεταφορέα ύστερα από αίτημα του νέου παραλήπτη.

Ωστόσο, παρά τις αυξημένες απαιτήσεις του το σύστημα Bolero προσφέρει ευχέρεια στην επιλογή των χρηστών σχετικά με την έννομη τάξη, από την οποία διέπεται το συμβόλαιο μεταφοράς. Ειδικότερα, παρέχεται στους χρήστες του συστήματος η δυνατότητα επιλογής μεταξύ της έννομης τάξης του κράτους στο οποίο βρίσκεται το πλοίο προκειμένου να εκφορτώσει και στην έννομη τάξη του κράτους προς το οποίο το πλοίο κατευθύνεται. Καθίσταται σαφές ότι αυτή η δυνατότητα επιλογής, ακόμα και αν αποτελεί αδιαμφισβήτητα ένα χρήσιμο εργαλείο για τη διαμόρφωση του νομικού πλαισίου μέσα στο οποίο αναπτύσσεται η εκάστοτε σύμβαση, είναι

⁸⁴ Mollmann, A., *Delivery of goods under bills of lading*. Routledge, 2016, σελ. 170

⁸⁵ Bolero.net, 2017, p. 01

παράλληλα υπαίτια για τη δημιουργία νομικής αβεβαιότητας, λόγω της εμπλοκής και ως εκ τούτου της σύγκρουσης διαφορετικών εθνικών εννόμων τάξεων.

Σύμφωνα με τον Mallon, επικεφαλής του νομικού και ρυθμιστικού τμήματος της BOLERO, δεν έχει ακόμα τεθεί το ζήτημα υπαγωγής των διαφορών που προκύπτουν από τα συμβόλαια Bolero για επίλυση σε μία ενιαία αρμόδια αρχή. Επομένως, σε περίπτωση που προκύψει κάποια διένεξη, τα claims που θα προκύψουν θα είναι συμβατικής φύσεως⁸⁶. Το σύστημα BOLERO δεν εξομοιώνει νομικά τις παραδοσιακές φορτωτικές με τις φορτωτικές BOLERO, ούτε επικυρώνει τον συσχετισμό του Rule book με τα διάφορα μέρη που εμπλέκονται στο συγκεκριμένο συμβόλαιο. Άλλωστε, αναφέρθηκε προηγουμένως ότι η παραδοσιακή φορτωτική εξακολουθεί να είναι διαφορετική από τη φορτωτική Bolero.

Γεγονός παραμένει ότι η αποτελεσματικότητα του συστήματος Bolero δεν είναι η επιθυμητή, δεδομένου ότι προκειμένου να εφαρμοστεί ως σύστημα, απαιτεί την υποχρεωτική δέσμευση και εγγραφή του χρήστη σε αυτό, με συνακόλουθη αποδοχή πληθώρας κανόνων και δεσμεύσεων.

4.2.4. Σύστημα ESS – Databridge (Electronic Shipping Solution Databridge Exchange Limited)

Το σύστημα ESS-Databridge αποτελεί μία ιδέα η οποία ετέθη για πρώτη φορά σε εφαρμογή το έτος 2003 από την εταιρεία Electronic Shipping Solution Databridge Exchange Limited (ESS), της οποίας άλλωστε φέρει τα αρχικά. Βασικός στόχος της σύλληψης και της υιοθέτησης του συστήματος αυτού ήταν η μετάβαση στο στάδιο της διακίνησης εγγράφων, η οποία θα γινόταν άυλα, δηλαδή χωρίς την απαραίτητη φυσική προσκόμιση αυτών. Δοκιμαστικά το σύστημα αυτό πρωτοξεκίνησε το 2005, ενώ έμελλε να μεσολαβήσει μία ολόκληρη δεκαετία, έως ότου να τεθεί σε πλήρη ισχύ και εφαρμογή, πράγμα το οποίο συνέβη στις αρχές του έτους 2015 (<https://www.essdocs.com/about>). Θα μπορούσε κανείς συνοπτικά να ισχυριστεί, ότι το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος ESS συνοψίζεται στους όρους χρήσης ESS-Databridge/ ESSDatabridge Services and Users Agreement (DSUA), μέσω του οποίου οι χρήστες προσχωρούν και αποδέχονται τους συμβατικούς όρους για τη χρησιμοποίηση της πλατφόρμας. Μία εκ των υπηρεσιών που παρέχονται από το σύστημα είναι η λειτουργία των CargoDocs, η οποία εξασφαλίζει στο χρήστη τη δυνατότητα έκδοσης, μεταβίβασης, αλλά και εν γένει διακίνησης

⁸⁶ Bolero.net, 2017

ηλεκτρονικών φορτωτικών. Βασική διαφορά του υπό εξέταση συστήματος σε σχέση με το σύστημα Bolero, το οποίο αναλύσαμε προηγουμένως, είναι ότι το εν λόγω σύστημα δεν παρέχει τη δυνατότητα δημιουργίας και χρησιμοποίησης μίας ενιαίας βάσης δεδομένων θαλασσιών τίτλων για τους χρήστες (Title Registry).

Ωστόσο, επουδενί θα μπορούσαμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι υφίστανται σημαντικές ομοιότητες του ESS και του BOLERO. Μία από αυτές είναι πως για να μπορέσει ένα μέλος να εκμεταλλευτεί και να χρησιμοποιήσει πλήρως τις παρεχόμενες από την ηλεκτρονική πλατφόρμα υπηρεσίες, θα πρέπει να δεχθεί τους όρους χρήσης DSUA. Επιπλέον, η δυνατότητα διαπραγμάτευσης για την ηλεκτρονική φορτωτική επιτυγχάνεται με όμοιο τρόπο με αυτόν του BOLERO, δηλαδή μέσω της νομικής εκπροσώπησης και του δικαιώματος ανανεώσεως της σύμβασης. Η ισχύουσα νομοθεσία του DSUA είναι αυτή του Αγγλικού Δικαίου, ενώ στην περίπτωση που το συμβόλαιο μεταφοράς περιλαμβάνει την επιβολή του Αμερικάνικου Δικαίου, τότε η μεταφορά κυριότητας του φορτίου θα νομοθετείται μέσω της ισχύουσας νομοθεσίας την Νέας Υόρκης συμπεριλαμβανομένου του Κώδικα Εμπορικού Δικαίου της Νέας Υόρκης (New York Uniform Commercial Code - UCC) καθώς και της Συνθήκης για τις Ηλεκτρονικές Συναλλαγές του 1999 (Uniform Electronic Transactions Act 1999 - UETA).

Υπάρχουν πολλές επιλογές σχετικά με την διαχείριση του εγγράφου της ηλεκτρονικής φορτωτικής μέσα στην πλατφόρμα του ESS, με τις επιλογές να περιλαμβάνουν τη δυνατότητα "sign", "issue", "amend" και "endorse". Ο αποκλειστικός έλεγχος του εγγράφου επιτυγχάνεται μέσω του περιορισμού πρόσβασης στο συγκεκριμένο έγγραφο μονάχα σε ένα άτομο την φορά. Έτσι, με την οπισθογράφιση (endorse) μίας ηλεκτρονικής φορτωτικής, χάνει το δικαίωμα πρόσβασης ο οπισθογράφος στο αυθεντικό αρχικό ηλεκτρονικό έγγραφο και διατηρεί την δυνατότητα να εισέλθει μόνο σε ηλεκτρονικό αντίγραφο που χρησιμοποιείται ως αποδεικτικό.

Ο τρόπος σχεδίασης της ηλεκτρονικής φορτωτικής της ESSDatabridge είναι με τέτοιο τρόπο δομημένος, ώστε να παρέχεται στον χρήστη ένα πρότυπο φορτωτικής το οποίο είναι παρόμοιο με αυτό της παραδοσιακής φορτωτικής. Με αυτό τον τρόπο οι χρήστες εξοικειώνονται με την πλατφόρμα και αποδέχονται τη δημιουργία εγγράφων μέσω της υπηρεσίας CargoDocs. Το μοντέλο της ESS είναι μία προσπάθεια βελτίωσης των ήδη υπάρχοντων πρακτικών και συστημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τις ίδιες υπηρεσίες. Η ηλεκτρονική φορτωτική που δημιουργείται μέσα από την ηλεκτρονική αυτή πλατφόρμα παρέχει τη δυνατότητα μετατροπής της εκ νέου σε παραδοσιακή φορτωτική, εάν αυτό θεωρηθεί απαραίτητο από τις αρμόδιες αρχές.

4.2.5. Η προδιατυπωμένη ρήτρα της **Baltic and International Maritime Council (BIMCO)** για ηλεκτρονική φορτωτική

Από άποψη νομικού πλαισίου, οι κανόνες Χάγης Visby δεν είναι τόσο σαφείς όσον αφορά στην ηλεκτρονική φορτωτική. Ωστόσο, η **BIMCO** βοήθησε στη χρήση ηλεκτρονικών φορτωτικών, με την εκπόνηση προδιατυπωμένης σχετικής ρήτρας, η οποία μπορεί να ενσωματωθεί σε ναυλοσύμφωνο, κατόπιν επιλογής του ναυλωτή ή του πλοιοκτήτη. Η ρήτρα αυτή, καθορίζει τους όρους, υπό του οποίους προβλέπεται η έκδοση ηλεκτρονικής φορτωτικής από τους πλοιοκτήτες, δηλαδή:

(Α) «Κατόπιν σχετικής επιλογής και συμφωνίας των συμβαλλόμενων στο παρόν ναυλοσύμφωνο, φορτωτικές και διαταγές παράδοσης που αναφέρονται στο παρόν, θα εκδίδονται, θα υπογράφονται και θα διαβιβάζονται σε ηλεκτρονική μορφή, η οποία θα έχει το ίδιο αποτέλεσμα με το αντίστοιχο έγγραφο⁸⁷».

Προκειμένου η ηλεκτρονική φορτωτική να είναι αποτελεσματική και ικανή να παράγει τα αποτελέσματά της, πέραν από το ότι αυτό πρέπει να συμφωνηθεί ρητά στο ναυλοσύμφωνο από τον πλοιοκτήτη και τα συμβαλλόμενα μέρη, όλα τα μέρη της αλυσίδας μεταφορών θα πρέπει να εγγραφούν σε ένα ηλεκτρονικό σύστημα συναλλαγών, όπως τα προαναφερόμενα, ήτοι το **Bolero** ή το **essDOCS**. Ωστόσο, ένας εκ των λόγων για τους οποίους τα μέρη αποφεύγουν την υιοθέτηση και χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, είναι διότι σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η νομοθεσία που διέπει τη μεταβίβαση δικαιωμάτων αξίωσης σε τρίτους νόμιμους κατόχους της φορτωτικής (COGSA 1992⁸⁸), ισχύει μόνο για έγγραφο τύπο. Επίσης, βάσει των ρυθμίσεων του κοινοδικαίου και του κανόνα ότι ο πλοίαρχος υποχρεούται να παραδώσει αγαθά μόνο με την ταυτόχρονη την παράδοση μίας πρωτότυπης φορτωτικής, καταλήγει κανείς στο ότι η ηλεκτρονική φορτωτική δεν μπορεί να διαδραματίσει ενεργό ρόλο έγγραφου τίτλου.

Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη ότι η εφοπλιστική κοινότητα ήταν πολύ πιο προσεκτική, φοβούμενη ότι η αντικατάσταση των έντυπων φορτωτικών θα μπορούσε να οδηγήσει σε απρόβλεπτη αύξηση των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών, το εδάφιο (γ) της BIMCO σκοπεύει να ενθαρρύνει τους πλοιοκτήτες να υιοθετήσουν την εφαρμογή της ηλεκτρονικής

⁸⁷ BIMCO Official Website - BIMCO Electronic Bills of Lading Clause 2014

⁸⁸ Carriage of goods by sea act 1992

φορτωτικής⁸⁹. Αυτή η ρήτρα υποχρεώνει τους συμβαλλόμενους να αποκλείουν τους πλοιοκτήτες, από οποιαδήποτε τυχόν υποχρέωση δεν θα προέκυπτε σε βάρος τους από τη χρήση έντυπης φορτωτικής.

Ένα σημαντικό μέρος του δύσκολου και καινοτόμου έργου το οποίο έχει αναληφθεί και εκτελείται από την BIMCO, είναι η προώθηση και εφαρμογή της ηλεκτρονική φορτωτικής σε επίπεδο κοινής πρακτικής. Στο πλαίσιο αυτό, η BIMCO διατύπωσε και εφάρμοσε μία νομικά δεσμευτική ρήτρα, προκειμένου να ενσωματώνεται αυτούσια στις συμβάσεις μεταφοράς, η οποία στοχεύει στην αποτελεσματική και έγκυρη ενσωμάτωση των όρων και προϋποθέσεων, αλλά και των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων των συμβαλλομένων μερών, τα οποία όμως στην πραγματικότητα προέρχονται από το νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας και κυκλοφορίας της παραδοσιακής φορτωτικής. Χάρης σε αυτήν τη ρήτρα (*Bimco Electronic Bill of Lading Clause*), οι ηλεκτρονικές φορτωτικές ακολουθούν νομοθετική πορεία και ρύθμιση αντίστοιχη με αυτή των παραδοσιακών φορτωτικών. Η πρωτότυπη διατύπωση της ρήτρας (προφανώς στα αγγλικά) έχει ως εξής :

"(a) At the Charterers' option, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper equivalent.

(b) For the purpose of Sub-clause (a) the Owners shall subscribe to and use Electronic (Paperless) Trading Systems as directed by the Charterers, provided such systems are approved by the International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems shall be for the Charterers' account.

(c) The Charterers agree to hold the Owners harmless in respect of any additional liability arising from the use of the systems referred to in Sub-clause (b), to the extent that such liability does not arise from Owners' negligence".

Η σημασία του λεκτικού της ρήτρας της BIMCO στην ελληνική, θα μπορούσε να αποδοθεί ως εξής:

⁸⁹ 2014, *BIMCO's new charterparty clause for electronic bills of lading*. Library sector insights. Available at: <https://www.incegd.com/en/knowledge-bank/bimcos-new-charterparty-clause-for-electronic-bills-of-lading>(Date of access 10/12/19)

«α) Κατά επιλογή των Ναυλωτών, οι φορτωτικές, τα δελτία μεταφοράς και οι διατακτικές παράδοσης, οι οποίες αναφέρονται στο παρόν ναυλοσύμφωνο, θα εκδίδονται, θα υπογράφονται και μεταφέρονται σε ηλεκτρονική μορφή, η οποία θα επιφέρει τα ίδια αποτελέσματα με την αντίστοιχη έγχαρτη μορφή.

β) Για την εκπλήρωση του σκοπού της υπό – ρήτρας (α) οι Πλοιοκτήτες θα εγγραφούν ως μέλη και θα χρησιμοποιούν (Μη έγχαρτα) Συστήματα Εμπορίου, όπως θα υποδεικνύεται από τους Ναυλωτές, δεδομένου ότι τέτοια συστήματα θα εγκρίνονται από το International Group των P&I Clubs. Τυχόν έξοδα που θα προκύψουν από την εγγραφή στα συστήματα ή από τη χρήση των συστημάτων, θα βαρύνουν τους Ναυλωτές.

γ) Οι Ναυλωτές συμφωνούν ότι οι Πλοιοκτήτες δεν θα υποστούν ζημία αναφορικά με τυχόν επιπλέον ευθύνες που τυχόν θα ανακύψουν από τα συστήματα που αναφέρονται στην υπό – ρήτρα (β), δεδομένου ότι τέτοια ευθύνη δεν προέκυψε από αμέλεια των Πλοιοκτητών».

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο (α), θεσπίζεται μία δυνατότητα, η οποία ευρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια των ναυλωτών και σύμφωνα με το λεκτικό της οποίας, τα συμβόλαια μεταφοράς, αλλά και οι φορτωτικές, θα μπορούν να εκδίδονται, να υπογράφονται και να κυκλοφορούν βρισκόμενα σε ηλεκτρονική μορφή, η οποία θα είναι φυσικά ταυτόσημης αξίας με αυτή της παραδοσιακής – έγχαρτης φορτωτικής. Στην πραγματικότητα, αυτό που θα πρέπει να συγκερατηθεί στο σημείο αυτό, είναι ότι στη συγκεκριμένη παράγραφο, πραγματοποιείται εντέλει η σύνδεση μεταξύ παραδοσιακής και ηλεκτρονικής φορτωτικής.

Στη συνέχεια, στην παράγραφο (β) της αναφέρεται πως για τον σκοπό εκπλήρωσης της παραγράφου (α), θα πρέπει να γίνεται εγγραφή σε συστήματα ηλεκτρονικών συναλλαγών και χρήση αυτών, η οποία θα πρέπει πρώτα να έχει εγκριθεί από τον Διεθνή Οργανισμό των P&I Clubs. Ρητώς δε αναφέρεται, ότι τυχόν έξοδα που θα προκύψουν από την εγγραφή και τη χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος που τελικά θα επιλεγεί, θα καταλογίζονται στους Ναυλωτές και θα βαρύνουν αυτούς. Στην υπό κρίση παράγραφο, θεσπίζεται ουσιαστικά υποχρέωση των συναλλασσόμενων μερών για προσχώρηση και χρήση σε εγκεκριμένες ηλεκτρονικές πλατφόρμες συναλλαγών, προστατεύοντάς τα αποτελεσματικά. Έτσι, η έκδοση, διαχείριση και διακίνηση των ηλεκτρονικών φορτωτικών θα πραγματοποιείται σε ασφαλές περιβάλλον, ενώ μειώνεται παράλληλα ο κίνδυνος της αυξημένης προσβολής claims.

Στην παράγραφο (c) της ρήτρας BIMCO θεσμοθετείται δέσμευση των ναυλωτών για απαλλαγή των πλοιοκτητών από τυχόν πρόσθετες ευθύνες που μπορεί να προκύψουν, αναφορικά με την πλήρωση των προϋποθέσεων και απαιτήσεων της αμέσως προηγούμενης παραγράφου. Ταυτόχρονα ωστόσο, αποκλείει τις περιπτώσεις που τυχόν ζημίες επήλθαν από αμέλεια των πλοιοκτητών. Έτσι, εκτός εάν έχουν επιδείξει αμέλεια από πλευράς τους, οι πλοιοκτήτες προστατεύονται από την έγερση claims εναντίον τους.

Τέλος, η BIMCO αναφέρει ρητά πως το απαραίτητο τεχνικό, νομικό και οικονομικό πλαίσιο παρέχεται μέσω της υιοθέτησης της πρακτικής των ηλεκτρονικών φορτωτικών καθώς είναι ανεπτυγμένο αρκετά ώστε να μπορεί να υποδεχθεί τη μετάβαση σε μία νέα εποχή, αυτή της ηλεκτρονικής κυκλοφορίας εγγράφων σε ευρεία κλίμακα⁹⁰.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να αναφερθεί ότι παρά το προηγμένο σύστημα έκδοσης και αξιοποίησής των ηλεκτρονικών φορτωτικών σε συνδυασμό με τη γενικευμένη προσπάθεια που γίνεται για την υιοθέτησή τους, ειδικά στις μεταφορές με container – ships, οι ηλεκτρονικές φορτωτικές δεν θεωρούνται ενδεικτικές και ως εκ τούτου εφαρμόσιμες σε κάθε τύπο συναλλαγής. Προκειμένου να συμβεί αυτό, θα πρέπει τα συμβαλλόμενα μέρη να είναι εξοικειωμένα με την ιδέα της υιοθέτησης ενός συστήματος εμπορίου και συναλλαγών χωρίς τη χρήση εγγράφων. Επιπλέον, παραμένει πάντοτε ζωτικής συναλλακτικής σημασίας η διασάφηση της θέσης των μερών αναφορικά με το ασφαλιστικό καθεστώς στο οποίο υπάγονται, δεδομένου ότι δεν αναλαμβάνουν όλες οι ασφαλιστικές την κάλυψη κινδύνων και την ικανοποίηση αξιώσεων και απαιτήσεων που προκύπτουν από ηλεκτρονικές φορτωτικές.

4.3. Νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο ηλεκτρονικής φορτωτικής – Λειτουργίες ηλεκτρονικής φορτωτικής

Το ηλεκτρονικό έγγραφο (η ηλεκτρονική φορτωτική) στο θαλάσσιο διακομετακομιστικό εμπόριο έχει σημαντικά πλεονεκτήματα σε σχέση με την έγγραφη φορτωτική και τείνει να επικρατήσει διεθνώς. Αυτό συμβαίνει, επειδή χάρις τα σύγχρονα ηλεκτρονικά μέσα, εξασφαλίζεται η δυνατότητα ελαχιστοποίησης του χρόνου που απαιτείται για την ανταλλαγή των κοινών εγγράφων και των δηλώσεων, για τις οποίες απαιτείται ή απλά ενδείκνυται η τήρηση τύπου. Επιπλέον, στη θαλάσσια διακίνηση εμπορευμάτων διευκολύνουν τη διαβίβαση της

⁹⁰ BIMCO, 2017.

φορτωτικής ή άλλου εγγράφου στον παραλήπτη και γενικότερα στον κομιστή, εφόσον κατά το εν τω μεταξύ διάστημα το φορτίο έχει πωληθεί σε τρίτο, παραλλήλως δε επιταχύνουν την παράδοση της φορτωτικής, η οποία συχνά παρακρατείται από την πιστώτρια τράπεζα προς εξασφάλιση της δανειακής απαίτησής της. Τελικά, η ηλεκτρονική φορτωτική συναλλαγή συνεπάγεται μείωση του κόστους της συναλλαγής και μείωση του κινδύνου πλαστογραφησών της⁹¹.

Παρά την ψήφιση δύο Διεθνών Συμβάσεων που ρυθμίζουν τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, των Κανόνων του Αμβούργου (1978) και των Κανόνων του Ρότερνταμ (2009), η ισχύς της Σύμβασης των Βρυξελλών 1924/1968/1979 (Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ) εξακολουθεί να παραμένει σε ισχύ στην πλειονότητα των κρατών και να ρυθμίζει το πλείστον των διεθνών μεταφορών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα – μεταξύ άλλων – και την έλλειψη διεθνών κανόνων γενικής εφαρμογής, ρυθμιστικών της εγκυρότητας και της λειτουργίας της ηλεκτρονικής καταγραφής των στοιχείων της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και ιδιαιτέρως της θαλάσσιας φορτωτικής, η οποία εξακολουθεί να αποτελεί θεμελιώδη λίθο της κατάρτισης της σύμβασης και της εν συνεχεία μεταβίβασης του φορτίου σε τρίτο, που επιτυγχάνεται με την αξιογραφική λειτουργία της φορτωτικής εις διαταγήν. Στην ελληνική έννομη τάξη, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς και ειδικότερα ως προς το υπό πραγμάτευση πεδίο η έκδοση και η λειτουργία της φορτωτικής εξακολουθεί να διέπεται από τον ΚΙΝΔ (άρθρα 108, 125 και 168 – 173), που συντάχθηκε στις βάσεις των Κανόνων της Χάγης 1924, οι οποίοι ίσχυαν διεθνώς κατά την κατάρτιση του και από τη Σύμβαση των Βρυξελλών 1924/1968/1979 (άρθρο 3§§3, 4 και 8). Διατάξεις για την ηλεκτρονική απόδειξη και γενικότερα για τις μηχανικές απεικονίσεις, που θεωρούνται πλέον ιδιωτικά έγγραφα πρόσφορα προς απόδειξη γεγονότων, τα οποία έχουν έννομη σημασία, περιέχουν τα άρθρα 444, 445 και 448§§2 και 3 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, μετά την πρόσφατη τροποποίηση τους από το Ν. 3994/2011, καθώς και το Π.Δ. 150/2001 για την προσαρμογή στην Οδηγία 99/93 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο για τις ηλεκτρονικές υπογραφές.

4.3.1 Νέες διεθνείς ρυθμίσεις

⁹¹ Κιάντου – Παμπούκη, *Ναυ. Δικ. ΙΙ*, 2007, 446 επομ, Κόντης, 757, Νικάκη 704, 705, Hill, *Maritime Law*, 281, Berlingieri, *A comparative analysis of the Hague – Visby Rules and the Rotterfam Rules*, [http : //www.comitemaritime.org/draft/pdf/comparativeanalysis.pdf](http://www.comitemaritime.org/draft/pdf/comparativeanalysis.pdf),57.

Οι Κανόνες του Αμβούργου περιέχουν μόνο αναφορά της δυνατότητας ηλεκτρονικής υπογραφής της φορτωτικής στο άρθρο 14 § 3, στον δε καθορισμό της εννοίας του όρου «εγγράφως» ("writing") διευκρινίζεται ότι στον όρο αυτό περιλαμβάνονται τα τηλεγραφήματα και τα τηλετυπήματα (άρθρο 117), εφόσον τα ηλεκτρονικά αυτά μέσα έκδοσης δεν είναι ασύμβατα με το δίκαιο της χώρας στην οποία εκδίδεται η φορτωτική (άρθρο 14 παρ. 3). Οι Κανόνες του Ρότερνταμ περιλαμβάνουν στο άρθρο 1 παρ. 18 ευρύτατο ορισμό του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, με χρήσιμες διακρίσεις. Ο όρος αυτός περιέχει και την πιο πάνω έννοια του ηλεκτρονικού εγγράφου, καθώς και την ηλεκτρονική φορτωτική, υπό τις μορφές που η τελευταία παρουσιάζεται στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική. Η Ελλάδα δεν έχει κυρώσει καμιά από τις πιο πάνω Διεθνείς Συμβάσεις. Η Σύμβαση του Ρότερνταμ δεν έχει τεθεί σε ισχύ διεθνώς, η δε Σύμβαση του Αμβούργου έχει μεν κυρωθεί από 35 κράτη, δεν έχει όμως κυρωθεί από κράτη με μεγάλη ναυτιλιακή δραστηριότητα, ούτε και από την Ελλάδα.

Πέρα από τις πιο πάνω Διεθνείς Συμβάσεις, αρκετές εκδόσεις Κανόνων Προαιρετικής Εφαρμογής κυκλοφορούν διεθνώς και παρέχουν στα ενδιαφερόμενα σε σχέση με τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς μέρη τη δυνατότητα να προβαίνουν στην έκδοση ηλεκτρονικής φορτωτικής ποικίλης μορφής. Ειδικότερα, το 1986 η **INTERTANKO** με τη διεθνούς εμβέλειας τράπεζα **Chase Manhattan Bank**, εισήγαγαν στην πρακτική το σύστημα κεντρικής κατάθεσης ηλεκτρονικών φορτωτικών Seadocs, το οποίο όμως τελικά δεν επικράτησε, λόγω των προβλημάτων πρακτικής φύσεως που ανέκυψαν από την εφαρμογή του. Το 1990 η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή (**Committee Maritime International**) εξέδωσε αναλυτικούς ρυθμιστικούς Κανόνες (**Rules for Electronic Bills of Lading**), με συμπληρωματική εφαρμογή των **Uniform Rules of Conduct for Interchange for Trade Data by Teletransmission 1987**. Ήδη, έχει καταρτισθεί από ομάδα εργασίας της Σχέδιο για Διεθνή Σύμβαση. Οι αμέσως πιο πάνω Κανόνες, παρουσίασαν επίσης προβλήματα στην εφαρμογή τους, αλλά απέδειξαν ότι η παραδοσιακή φορτωτική ήταν δυνατό να αντικατασταθεί με το ηλεκτρονικό της υποκατάστατο. Το 1998 εισήχθη στην πρακτική το σύστημα **Bolero (BBL)**, που όμως και αυτό δημιούργησε αβεβαιότητα, κυρίως ως προς τη δυνατότητα μεταβίβασης της ηλεκτρονικής φορτωτικής που περιείχε το ηλεκτρονικό έγγραφο Bolero. Πράγματι, εάν λάβει κανείς υπόψιν την αξιογραφική φύση και την κυκλοφορική αξία της φορτωτικής, η τυχόν υιοθέτηση και εφαρμογή κανόνων που θα περιόριζαν τη δυνατότητα κυκλοφορίας της, θα επέφεραν εξαιρετικά αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία της. Άλλο ηλεκτρονικό έγγραφο προαιρετικής εφαρμογής είναι αυτό του Global Trade System, που εισήγαγε

ένα ηλεκτρονικό "waybill", μη μεταβιβάσιμο, αλλά που περιέχει ειδικούς όρους, οι οποίοι λειτουργικά αντικαθιστούν τη μεταβιβάσιμη φορτωτική. Τέλος, η Ένωση των Παγκόσμιων Κέντρων Εμπορίου (World Trade Center Association) καθιέρωσε αρχικά (1994) το σύστημα των Trade Cards, σύστημα ηλεκτρονικής βάσης εμπορίου, που ρυθμίζει λεπτομερώς τις ηλεκτρονικές πωλήσεις. Το σύστημα αυτό, σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων βρίσκει εφαρμογή τόσο στην κατάρτιση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, όσο και στην ασφάλιση του φορτίου.

4.3.2 Έννοια, φύση και είδη της έγχαρτης θαλάσσιας φορτωτικής

Σαφής και επαρκής ορισμός της έννοιας της φορτωτικής, δεν περιλαμβάνεται ούτε στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ούτε στους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ. Θα μπορούσε πιθανότατα κανείς να υποθέσει, ότι ο ορισμός της φορτωτικής και η έννοια αυτής, έχουν καθιερωθεί σε καθοριστικό βαθμό εθιμοτυπικά, από τη χρήση και την υιοθέτησή της στην ναυτιλιακή πρακτική. Επιπλέον, βασική αιτιολογία της ανυπαρξίας ενιαίου ορισμού, είναι το γεγονός ότι υπό αυτόν τον όρο περιλαμβάνονται ποικίλες μορφές υπομνημάτων και αξιολογίων.

4.3.3 Έννοια και μορφές.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη θεωρία, η φορτωτική είναι το υπόμνημα με το οποίο ο θαλάσσιος μεταφορέας δηλώνει ότι ορισμένα πράγματα ή ποσότητες χύδην φορτίου φορτώθηκαν σε συγκεκριμένο πλοίο, με σκοπό να μεταφερθούν και να παραδοθούν στον παραλήπτη κατά την άφιξη του πλοίου, με την ταυτόχρονη παράδοση τους στον πλοίαρχο, εμπεριέχει δε δικαίωμα νομής του κομιστή στα πράγματα που αναφέρονται σ' αυτό και εφόσον είναι δεκτικό μεταβίβασης, με τη μεταβίβαση του μεταβιβάζεται επί πλέον και η νομή των πραγμάτων ή και εμπράγματα δικαιώματα σ' αυτά. Η φορτωτική επιτελεί τρεις λειτουργίες. Αποδεικνύει τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, την παραλαβή και τη φόρτωση των μεταφερόμενων πραγμάτων και παραλλήλως αποτελεί αξιόγραφο που ενσωματώνει δικαίωμα παράδοσης ή διάθεσης του φορτίου. Περαιτέρω, κατά τα δεδομένα της ναυτιλιακής πρακτικής, η φορτωτική μπορεί να εκδοθεί ονομαστική ή εις διαταγήν, μπορεί να συνίσταται σε φορτωτική φόρτωσης ή σε φορτωτική παραλαβής του φορτίου, ενώ συναφείς συναλλακτικές μορφές είναι αυτές του δελτίου θαλάσσιας μεταφοράς και της διαταγής παράδοσης. Διαδεδομένη μορφή φορτωτικής σε σχέση με

τη διαμεταφορά και τη συνδυασμένη μεταφορά πραγμάτων είναι η διαφορτωτική (ocean and multimodal bill of lading).

4.3.4. Νομική φύση.

Αναφορικά με τη φύση της φορτωτικής, το έγγραφο της κλασσικής της μορφής αποτελεί πράξη παραγωγής περισσότερων του ενός έννομων αποτελεσμάτων. Κατά πρώτο λόγο επιτελεί **αποδεικτική λειτουργία**, αφού περιέχει τους όρους της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς. Κατά δεύτερο λόγο αποτελεί **απόδειξη της παράδοσης και της φόρτωσης του φορτίου**. Η απόδειξη τούτων ρυθμίζεται συμπληρωματικά από τις διατάξεις του εφαρμοστέου εκάστοτε δικαίου δικονομικού χαρακτήρα. Κατά τρίτο λόγο, ενόψει του ότι, τόσο κατά τον ΚΙΝΔ, όσο και κατά τους Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ αποτελεί αξιόγραφο, εφόσον συμπληρωματικά εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο, επιτελεί **αξιογραφική λειτουργία**. Συνεπώς, εάν η φορτωτική εκδοθεί εις διαταγή του παραλήπτη, είναι δε μεταβιβάσιμη από το φορτωτή σε τρίτο ή και σε άλλο περαιτέρω πρόσωπο (κομιστή από οπισθογράφηση), που νομιμοποιείται να παραλάβει το φορτίο, η αξιογραφική αυτή λειτουργία της καθιστά ερευνητέο το ζήτημα, αν η ηλεκτρονική μεταβίβασή της κατά τις διατάξεις του εκάστοτε εφαρμοστέου δικαίου, διασφαλίζει την αποκλειστικότητα της άσκησης του ενσωματωμένου σε αυτήν δικαιώματος.

4.3.5 Ηλεκτρονική θαλάσσια φορτωτική. Ευρωπαϊκό και ελληνικό δίκαιο.

Η ελληνική νομοθεσία, προκειμένου να προσαρμοστεί στις νεότερες τεχνολογικές εξελίξεις, κατά πρώτο λόγο προσαρμόστηκε στην Οδηγία 99/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με το Π.Δ. 150/2001 για τις ηλεκτρονικές υπογραφές, κατά δεύτερο δε λόγο προσάρμοσε και το δικονομικό της δίκαιο με το Ν. 3994/2011 μεταξύ άλλων και στις εξελίξεις αυτές σε σχέση με την ενδο - δικαστική και την εξώδικη διακίνηση εγγράφων. Συνεπεία τούτου προσήκει εκ νέου εξέταση, του αν η σημερινή ηλεκτρονική έκδοση εξυπηρετεί όλες τις λειτουργίες της κλασσικής μορφής του αποδεικτικού και του συστατικού εγγράφου και αν ναι, υπό ποιες προϋποθέσεις. Στα ηλεκτρονικά έγγραφα περιλαμβάνεται και η ηλεκτρονική φορτωτική, που όμως σε διεθνές επίπεδο, όπως εκτέθηκε, δεν ρυθμίζεται από τη Σύμβαση των Βρυξελλών 1924/1968/1979 ρητώς, αλλ' όμως ούτε και αποκλείεται η ηλεκτρονική κατάρτιση της. Η

εγκυρότητα και η δεσμευτικότητά της για τα μέρη εξαρτάται από το εσωτερικό δίκαιο, το οποίο εφαρμόζεται συμπληρωματικά στην εκάστοτε καταρτιζόμενη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, στις σχέσεις που δε ρυθμίζονται από την πιο πάνω Διεθνή Σύμβαση.

4.3.6 Η αποδεικτική λειτουργία.

Η απόδειξη και η ανταπόδειξη αφορούν κατά πρώτο λόγο την προέλευση της ενσωματωμένης σ' αυτήν δήλωσης βούλησης (συμβατικής επιθυμίας) του εκδότη, τη γνησιότητα και ακρίβεια του περιεχομένου της, παραλλήλως δε και τα πραγματικά περιστατικά που στοιχειοθετούν τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, όπως το είδος, την ποσότητα, την κατάσταση και τη φόρτωση του φορτίου. Κατά δεύτερο λόγο, ως εκ της φύσης του αποδεικτικού μέσου, οι λειτουργίες αυτές ανάγονται στην απόδειξη του ότι τα μεταβιβαζόμενα στον παραλήπτη στοιχεία σε αναγνώσιμη μορφή συνιστούν ή δεν συνιστούν (αντιστοίχως στην ανταπόδειξη) γνήσια και ακριβή αντιγραφή της καταχωρημένης στη μνήμη του ηλεκτρονικού υπολογιστή του εκδότη μαγνητικής εγγραφής.

4.3.7. Η αξιολογική λειτουργία.

Η αξιολογική λειτουργία της θαλάσσιας φορτωτικής, επέρχεται εξαιτίας του ότι σ' αυτήν ενσωματώνεται εκτός άλλων και το δικαίωμα νομής επί των μεταφερόμενων πραγμάτων και του ότι συχνά αυτά πωλούνται κατά τη διάρκεια του συμφωνημένου πλου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το ότι για την άσκηση του δικαιώματος παράδοσης τους είναι απαραίτητη η κατοχή του εγγράφου της φορτωτικής, παραλλήλως δε, για τη μεταβίβαση της κυριότητας ή τη σύσταση άλλου εμπράγματος δικαιώματος επ' αυτών, είναι απαραίτητη κατά κανόνα η παράδοση του εγγράφου αυτής. Στο σημείο αυτό, όπως προελέχθη, είναι αναγκαίο να υπενθυμιστεί και να τονιστεί η ιδιαίτερη αξία της φορτωτικής υπό της ιδιότητας της ως αξιολογικού υψηλής κυκλοφορικής λειτουργικότητας.

4.3.8. Ζητήματα που ανακύπτουν

Η κατοχή του ηλεκτρονικού εγγράφου της φορτωτικής από τον παραλήπτη του φορτίου ή από τον κομιστή αυτής, ενόψει της έλλειψης της μόνιμης υλικής ενσωμάτωσης δεν αποξενώνει κατ' αρχή

τον δότη που τη μετεβίβασε από την κατοχή του πρωτοτύπου της, ούτε και παρεμποδίζει τον τελευταίο από του να την μεταβιβάσει και περαιτέρω σε άλλο κομιστή. Επί πλέον, η ηλεκτρονική φορτωτική δεν αποκλείεται ενόψει της πιο πάνω έλλειψης μόνιμης υλικής ενσωμάτωσης, είτε λόγω βλάβης του προγράμματος, είτε κατόπιν εντολής του χρήστη, να παραποιηθεί ή και να διαγραφεί ολοσχερώς, ενίοτε μάλιστα χωρίς δυνατότητα εξακρίβωσης της αιτίας της διαγραφής ή της αλλοίωσης. Τέλος, η μοναδικότητα του υπογεγραμμένου εγγράφου που διακρίνει την έγχαρτη φορτωτική (χωρίς βεβαίως και στην περίπτωση αυτή να αποκλείεται η έκδοση νέας, πλαστογραφημένης) δεν υφίσταται στην ηλεκτρονική φορτωτική, ελλείψει της κλασικής ιδιόγραφης υπογραφής. Επί του παρόντος έχουν ληφθεί νομοθετικά μέτρα γενικά για την αποδεικτική ισχύ των ηλεκτρονικών εγγράφων και την αποϋλοποίηση χωρίς ειδική ρύθμιση της τυχόν αξιολογικής τους λειτουργίας.

4.3.9. Η χρήση της ηλεκτρονικής υπογραφής

Η ηλεκτρονική υπογραφή αποτελεί κρίσιμο στοιχείο, όχι μόνο για τη θεμελίωση της αποδεικτικής λειτουργίας της φορτωτικής, αλλά και για αυτήν της αξιολογικής της λειτουργίας, αφού η μεταβίβαση της από το φορτωτή στον παραλήπτη ή από τον παραλήπτη σε τρίτο πρόσωπο συντελείται με την οπισθογράφιση και την παράδοση του τίτλου, εφόσον βέβαια η φορτωτική είναι στην τελευταία περίπτωση εις διαταγήν . Η ηλεκτρονική υπογραφή αποτελεί μέθοδο τεκμηρίωσης με ηλεκτρονικά μέσα και θεμελιώνει τα δεδομένα σε μαγνητικά μέσα ηλεκτρονικού υπολογιστή, καθώς και την ηλεκτρονική αλληλογραφία.

Προκειμένου η προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή να αποκτήσει την όμοια με αυτήν της έγχαρτης φορτωτικής απαιτούμενη αυξημένη αξιοπιστία και νομική ισχύ, που απαιτείται στο πεδίο της συναλλαγής, πολύ δε μάλλον στο πεδίο της αξιολογικής λειτουργίας, η οποία, χαρακτηρίζει πολλές μορφές της θαλάσσιας φορτωτικής, απαιτούνται και περαιτέρω μέτρα ασφαλείας.

4.3.10. Ηλεκτρονική υπογραφή σε κάθε μορφή φορτωτικής

Η φορτωτική μπορεί να εκδοθεί ονομαστική ή σε διαταγή, μπορεί να συνίσταται σε φορτωτική φόρτωσης (shipped bill of lading) ή σε φορτωτική παραλαβής του φορτίου (received for shipment

bill of lading) Συναφής παραλλαγή υπομνήματος θαλάσσιας μεταφοράς είναι αυτή του δελτίου θαλάσσιας μεταφοράς καθώς και αυτή της διαταγής παράδοσης (delivery order). Αρκετά διαδεδομένη μορφή φορτωτικής σε σχέση με τη διαμεταφορά και τη συνδυασμένη μεταφορά πραγμάτων είναι η διαφορτωτική (ocean and multimodal bill of lading). Η μεγάλη ποικιλία μορφών των συναλλακτικών αυτών υπομνημάτων, παραλλήλως δε και των συναλλακτικών τους λειτουργιών συνεπάγεται τη χρήση της προσήκουσας ειδικής μορφής ηλεκτρονικής υπογραφής.

Η ονομαστική ηλεκτρονική φορτωτική, εφόσον παραλήπτης είναι ο φορτωτής, δεν έχει αξιογραφική λειτουργία και ως αποδεικτικό έγγραφο είναι ταυτόσημο με το αντίστοιχο έγγραφο της κλασσικής φορτωτικής, εφόσον φέρει την απλή ηλεκτρονική υπογραφή, δεν έχει όμως νομοθετική εξομοίωση ως προς την εγκυρότητα του. Εάν φέρει την προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, πληροί και τις προϋποθέσεις του συστατικού τύπου και εξομοιώνεται με την αντίστοιχη έγχαρτη. Η τελευταία συνέπεια (η ιδιότητα του συστατικού τύπου) επέρχεται και στην ονομαστική ηλεκτρονική φορτωτική με παραλήπτη τρίτο πρόσωπο, εφόσον βέβαια υπάρχει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή.

Η ηλεκτρονική φορτωτική εις διαταγήν αποτελεί έγγραφο διάθεσης. Ο λειτουργικός της προορισμός ως αιτιώδους και λειτουργικού αξιόγραφου συνίσταται πρωταρχικά στη διασφάλιση της αποκλειστικότητας της άσκησης του ενσωματωμένου σ' αυτήν δικαιώματος υπέρ του εκάστοτε κατόχου αυτής. Ως εκ τούτου, εφόσον φέρει την προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, υπό τις προδιαγραφές που αμέσως πιο πάνω εκτέθηκαν, είναι έγκυρη κατά το δικονομικό και το ουσιαστικό δίκαιο. Εάν όμως φέρει απλή ηλεκτρονική υπογραφή, δεν πληροί τις προϋποθέσεις του ουσιαστικού δικαίου και η δικαιοπρακτική δήλωση βούλησης του θαλάσσιου μεταφορέα ή του πλοιάρχου πάσχει ακυρότητα. Παραμένει πάντως η τυπική αποδεικτική της δύναμη ως απλού υπομνήματος σε σχέση με την ταυτότητα του εκδότη και την ακρίβεια του περιεχομένου του.

Η διαφορτωτική αποτελεί υπόμνημα μορφώματος της πρακτικής, της διαδοχικής θαλάσσιας μεταφοράς (**Through bill of lading**), το οποίο δεν προβλέπεται μεν από τον ΚΙΝΔ ούτε και από τη Σύμβαση των Βρυξελλών 1924/1968/1979, είναι ωστόσο έγκυρο και έχει γίνει αποδεκτό από την ελληνική έννομη τάξη, ακόμη και αν τα ονόματα των πλοίων με τα οποία πρόκειται να εκτελεστούν οι μεταφορές που συνήθως ακολουθούν την πρώτη δεν αναφέρονται σ' αυτό. Όσα εκτέθηκαν για την ονομαστική και την εις διαταγήν ηλεκτρονική φορτωτική, ισχύουν και για την ηλεκτρονική διαφορτωτική, η οποία εκδόθηκε κατά την πρώτη φόρτωση στο πλοίο, στο μέτρο της ανάληψης εκτέλεσης του συνόλου της θαλάσσιας διαμεταφοράς από τον εκδότη της ηλεκτρονικής

φορτωτικής, συνήθως πρώτο θαλάσσιο μεταφορέα ή μόνο του τμήματος αυτής, το οποίο ανέλαβε να εκτελέσει ο ίδιος. Η ίδια θέση αρμόζει και στην ηλεκτρονική συνδυασμένη διαφορτωτική που εκδίδεται στην εκτέλεση της διαμεταφοράς, όχι μόνο με πλοία αλλά και με την πρόσθετη συμμετοχή διαφορετικών μεταφορικών μέσων (*συνδυασμένη μεταφορά – multimodal or combined Bill of Lading*).

Το δελτίο Θαλάσσιας μεταφοράς ή θαλάσσιο αγωγιαστήριο, μόρφωμα υπομνήματος της διεθνούς ναυτιλιακής πρακτικής ("*sea waybill*"), εκδίδεται για επιταχυμένους ή σύντομους πλόες, όταν ο φορτωτής δεν έχει χρόνο να πωλήσει το φορτίο in transitu (συνήθως συσκευασμένο σε εμπορευματοκιβώτια) ή και όταν το μεταφέρει για αποκλειστικά δικό του λογαριασμό. Ρύθμιση του δελτίου θαλάσσιας μεταφοράς, δεν περιέχει ο ΚΙΝΔ. Το δελτίο μεταφοράς δεν έχει αξιογραφική λειτουργία. Τούτο έχει ως συνέπεια το ότι η ηλεκτρονική του αποϋλοποίηση δεν παρουσιάζει προβλήματα και εφόσον συνοδεύεται από απλή ηλεκτρονική υπογραφή, έχει πλήρη ισχύ, το δε παραδεκτό της ως αποδεικτικού στοιχείου δεν αποκλείεται επειδή δεν πληροί τους όρους της προηγμένης ηλεκτρονικής φορτωτικής. Η πληρότητα της απόδειξης αφορά, τόσο την προέλευση του ηλεκτρονικού δελτίου από τον εκδότη, όσο και το περιεχόμενο των (δικαιοπρακτικών) δηλώσεων που περιλαμβάνονται σε αυτό.

Η διαταγή παράδοσης ("delivery order") αποτελεί υπόμνημα, με το οποίο επέρχεται διαχωρισμός σε τμήματα του υπομνήματος της φορτωτικής και αντιστοίχως του συνολικού φορτίου για το οποίο έχει εκδοθεί αυτή, προκειμένου το κάθε τμήμα τούτου να παραδοθεί σε διαφορετικό αγοραστή - παραλήπτη ή και απλά να παραληφθεί από το φορτωτή κατά τμήματα με την προσαγωγή της αντίστοιχης διαταγής. Η διαταγή παράδοσης, η οποία περιέχει τα αντίστοιχα στοιχεία της φορτωτικής, επιτελεί δε παραλλήλως και αξιογραφική λειτουργία, εφόσον εκδοθεί ηλεκτρονικά, χρήζει προηγμένης ηλεκτρονικής υπογραφής, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν για την ηλεκτρονική φορτωτική που έχει την ίδια λειτουργία.

Οι φορτωτικές παραλαβής και προσωρινής παραλαβής, σε αντίθεση με την φορτωτική φόρτωσης (που έχει αποδεικτική, συνήθως δε και αξιογραφική λειτουργία), όταν εκδοθούν σε ηλεκτρονικό τύπο, αποτελούν απλό αποδεικτικό έγγραφο, που συνήθως εκδίδεται από το ναυτικό πράκτορα του θαλάσσιου μεταφορέα ("*received for shipment bills of lading*") και δεν πληρούν το συστατικό τύπο του ουσιαστικού δικαίου. Επομένως, στα ηλεκτρονικά αυτά έγγραφα αρκεί η απλή ηλεκτρονική υπογραφή .

Εάν η φορτωτική έχει εκδοθεί σε ηλεκτρονικό υπόμνημα, το οποίο δεν φέρει ούτε απλή ούτε προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, κατά την άποψη της ελληνικής θεωρίας, η μορφή αυτή του περιεχομένου δυνατόν να συνιστά μηχανική απεικόνιση. Αξίζει να σημειωθεί ότι η απόδειξη αυτή περιορίζεται μόνο σε γεγονότα ή πράγματα που απεικονίζονται ή περιγράφονται με αποδεικτική βασιμότητα (όπως είναι η φόρτωση, η κατάσταση των πραγμάτων), δεν εκτείνεται όμως και σε συμβατικές δεσμεύσεις.

4.4. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από την υιοθέτηση της ηλεκτρονικής φορτωτικής

4.4.1. Προβλήματα από τη χρήση της παραδοσιακής φορτωτικής και λύσεις που προσφέρει η ηλεκτρονική φορτωτική

Το γεγονός ότι πρέπει να παρουσιαστούν οι πρωτότυπες φορτωτικές, προκειμένου το πλοίο να φορτώσει και να εκφορτώσει φορτίο, μπορεί να προκαλέσει τεράστιες καθυστερήσεις σε όλες τις διαδικασίες και τα στάδια της θαλάσσιας μεταφοράς. Ειδικότερα, η άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού προηγείται της άφιξης του εγγράφου της φορτωτικής, καθώς το έγγραφο αυτό πρέπει να ανταλλαχθεί μεταξύ διαφόρων μερών μέσω υπηρεσίας ταχυμεταφορών προκειμένου να είναι εφικτό να προσκομισθεί στην επίσημη μορφή του. Κατά συνέπεια, η μη διαθεσιμότητα του εντύπου χαρτιού της φορτωτικής στη θύρα εκφόρτωσης, σημαίνει ότι το φορτίο δεν μπορεί να παραδοθεί, διότι η παράδοση φορτίου εκτός από την παρουσίαση μιας πρωτότυπης φορτωτικής, μπορεί να προκαλέσει ζημία στην κάλυψη του P&I του μεταφορέα⁹². Ιδιαίτερα στην περίπτωση φόρτωσης και εκφόρτωσης με εμπορευματοκιβώτια, δεν υπάρχει περιθώριο καθυστέρησης και ο μεταφορέας υποχρεούται συχνά να παραδώσει τα αγαθά σε κάποιον, παρά το γεγονός ότι δεν είναι σε θέση να επιδείξει το έγγραφο της φορτωτικής⁹³. Αυτό ελλοχεύει τεράστιο κίνδυνο για τον πλοιοκτήτη. Έτσι, οι καθυστερήσεις παράδοσης της φορτωτικής μπορούν να βλάψουν τα μέρη με συνακόλουθη έγερση αξιώσεων αποζημίωσης εναντίον τους, αλλά και μερικές φορές με την απώλεια

⁹² Miller, T., May 2017, Legal Briefing. UK P&I CLUB. Available at: https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/2017/Legal_Briefing_e_bill_of_Lading_WEB.pdf?fbclid=IwAR0FpacAXG17XaUdcRacX0pWsXJau6wo7B4FFqcwPz6e05mKX3VC_20Ezs (Date of access 28/11/19)

⁹³ SA SUCRE EXPORT v. NORTHERN RIVER SHIPPING LTD. (THE “SORMOVSKIY 3068”) [1994] 2 Lloyd's Rep. 266

ολόκληρου του φορτίου, λόγω των προκαλούμενων καθυστερήσεων. Επιπλέον, υπάρχουν διάφοροι κίνδυνοι ασφαλείας που ενδέχεται να αντιμετωπιστούν. Μία έγχαρτη φορτωτική είναι πιθανό αλλά και εύκολα εφαρμόσιμο το να πλαστογραφηθεί και το σώμα της να υποστεί «αλλοιώσεις» αναφορικά με την περιγραφή ή την ποσότητα των αγαθών, για παράδειγμα, κάτι που έχει γίνει πολύ πιο εύκολο με νέες ψηφιακές εκδόσεις και τεχνικές εκτύπωσης⁹⁴. Η αναγκαιότητα μίας έγκυρης και γνήσιας κατά την ανωτέρω έννοια φορτωτικής, καταδεικνύεται έτι μία φορά στην υπόθεση *MSC Amsterdam 2007*⁹⁵. Στην ως άνω υπόθεση, ο μεταφορέας παραδίδει καλόπιστα μια φορτωτική, που πιστεύει εύλογα αλλά *εσφαλμένα* ότι είναι αυθεντική, ενώ είναι στην πραγματικότητα πλαστογραφημένη και εξακολουθεί ωστόσο, παρά την εύλογη πεποίθησή του, να ευθύνεται για *κακή* παράδοση⁹⁶ ή για γενικότερα σφάλματα που μπορούν να προκύψουν από την παράδοση, με αποτέλεσμα αυτή να είναι διαφορετική από τη συμφωνημένη.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι επίσης το ζήτημα που ανακύπτει από την πιθανότητα απώλειας ή ακόμα και κλοπής μίας έγχαρτης φορτωτικής. Όταν μία έγγραφη φορτωτική για κάποιο λόγο ελλείπει, ο μεταφορέας συμφωνεί συχνά να παραδώσει το φορτίο έναντι ενός LOI ή μιας τραπεζικής εγγύησης. Ωστόσο, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για αξιώσεις εσφαλμένης παράδοσης βάσει πλαστής ή κλεμμένης φορτωτικής. Με άλλα λόγια δεν απαλλάσσεται, παρά εξακολουθεί να φέρει την ευθύνη, καίτοι δεν ευθύνεται για την απώλεια ή την κλοπή του εγγράφου. Ένας τέτοιος κίνδυνος μπορεί να αποτελέσει εφελτήριο έγερσης σοβαρών αξιώσεων εναντίον του πλοιοκτήτη, στην περίπτωση που ο τελευταίος τυγχάνει και μεταφορέας.

Επιπλέον, δεδομένου ότι ένας εκ των βασικών πυλώνων διενέργειας των θαλάσσιων μεταφορών είναι και παραμένει η κατά το δυνατόν μείωση του κόστους, αξίζει να ληφθεί υπόψιν ότι το κόστος μίας έγχαρτης φορτωτικής είναι αξιόλογο. Μάλιστα, το κόστος έκδοσης και διαχείρισής της, εκτιμάται ότι αυξάνει το κόστος της μεταφοράς των αγαθών έως και 15%.

Βάσει των ανωτέρω και αποσκοπώντας πάντοτε στην επίλυση των ζητημάτων που ανακύπτουν από τη χρήση της έγχαρτης φορτωτικής, προέκυψε το ζήτημα της υιοθέτησης και

⁹⁴ L. D'Arcy, C. Murray, and B. Cleave (2000) Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade, 10th Edition, London: Sweet & Maxwell, at p. 277.][FROM: Issanee Kamlang 2008 thesis

⁹⁵ The MSC Amsterdam [2007] 2 Lloyd's Rep. 622.

⁹⁶ Zhang, J., 2016 - 2017. *Carriage of Goods by Sea LLM*

χρήσης της ηλεκτρονικής φορτωτικής. Κύριος λόγος, στον οποίο και διεκδίκησε έρεισμα η εφαρμογή της τελευταίας, ήταν οι καθυστερήσεις που προκαλούνται κατά κόρον, στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης από τη χρήση έγγραφης φορτωτικής. Με το συνολικό εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η φορτωτική εκσυγχρονίζεται επίσης, προκειμένου να εξασφαλιστεί καλύτερα το συμφέρον του πλοιοκτήτη, αλλά και των υπολοίπων μερών⁹⁷. Η έννοια και ο όρος της ηλεκτρονικής φορτωτικής, έχει ιστορία μίας περίπου τριακονταετίας, αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει εφαρμοστεί ευρέως στην πράξη. Ο βασικός λόγος, για τον οποίο καθίσταται δύσκολη η ολοκληρωτική εφαρμογή και αποδοχή της ηλεκτρονικής φορτωτικής, είναι η εύρεση ενός πλαισίου λειτουργίας της και μιας εφαρμόσιμης λύσης, ικανής να εξασφαλίζει και να ικανοποιεί τα συμφέροντα όλων των μερών, εξυπηρετώντας και διασφαλίζοντας παράλληλα όλες τις λειτουργίες της έγγραφης φορτωτικής. Επίσης, από την υιοθέτηση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, ανακύπτουν και πολλές νομικές δυσκολίες, οι οποίες είναι δυσχερές να ξεπεραστούν. Το *Committee Maritime International (CMI)* δημιούργησε και εφάρμοσε ένα πλαίσιο κανόνων για τις ηλεκτρονικές φορτωτικές (*οι «Κανόνες» 1990*) προκειμένου ξεπεράσει τα προβλήματα που προξενούσε στις ναυτιλιακές συναλλαγές η χρήση της έγγραφης φορτωτικής. Εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνήσουν να συναλλαχθούν βάσει αυτών των κανόνων, προβαίνουν επί της ουσίας σε αντικατάσταση της παραδοσιακής φορτωτικής με την ηλεκτρονική. Ωστόσο, με αυτόν τον τρόπο, δεν υποκαθιστούν τις εκάστοτε νομοθετικές διατάξεις σχετικά με τις φορτωτικές. Η διακίνηση των παραδοσιακών φορτωτικών είναι ιδιαίτερα δαπανηρή, λόγω των πόρων που πρέπει να διατεθούν, προκειμένου αυτή να φτάσει στα χέρια των παραληπτών της μέσω courier, γεγονός το οποίο είναι εξίσου υπαίτιο για την απώλεια σημαντικού χρόνου. Επιπλέον, μέσα στο πλαίσιο των δαπανών διακίνησής τους, οφείλει να συνυπολογισθεί και το κόστος που μπορεί να προκύψει σε περίπτωση απώλειάς τους, αλλά και ανάκτησης αυτών, μέσω της εκ νέου έκδοσής τους. Εν αντιθέσει με τις παραδοσιακές, οι ηλεκτρονικές φορτωτικές εξασφαλίζουν στους χρήστες τους τη δυνατότητα ακώλυτης πρόσβασης σε αυτές, ανεξαρτήτως γεωγραφικού τους στίγματος, προϋποθέτοντας φυσικά ότι υπάρχει από το έκαστο εμπλεκόμενο μέρος πρόσβαση στο διαδίκτυο. Με τον τρόπο αυτό, ανά πάσα ώρα και στιγμή και σε οποιοδήποτε μέρος της υδρογείου, η πρόσβαση στην ηλεκτρονική φορτωτική

⁹⁷ Raunek K., 2019, *Bill Of Lading in Shipping: Importance, Purpose, And Types*. MarineInsight. Available at: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-bill-of-lading-in-shipping/> (Date of access 12.09.19)

είναι εγγυημένη για το ενδιαφερόμενο μέρος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της ευκολίας που παρέχεται μέσω της ηλεκτρονικής φορτωτικής, είναι το ότι οι πιστώτριες τράπεζες, οι οποίες σαν τρίτα μέρη τυχόν συμβάλλονται στη σύμβαση μεταφοράς, μπορούν να προβούν σε έλεγχο και στη συνέχεια σε έγκριση των προς έκδοση ηλεκτρονικών φορτωτικών, πριν την πραγματοποίηση αυτής⁹⁸.

Όπως έχει καταστεί έως τώρα σαφές, καθοριστικής σημασίας στις θαλάσσιες μεταφορές δεν είναι μόνο το χρήμα που δαπανάται και απαιτείται στο πλαίσιο της διενέργειάς τους, αλλά και ο χρόνος. Προαναφέρθηκε, ότι το κόστος της παραδοσιακής φορτωτικής είναι εκ των πραγμάτων αυξημένο, καθότι σε αυτό συνυπολογίζεται μεταξύ άλλων και η αποστολή τους μέσω εταιρειών ταχυμεταφορών ανά τον κόσμο (courier) στους εκπροσώπους στα διάφορα λιμάνια που κατευθύνεται το πλοίο για να εκφορτώσει το φορτίο του. Πέραν αυτού όμως, του απαιτούμενου δηλαδή κόστους, η μεταφορά της παραδοσιακής φορτωτικής απαιτεί και σημαντική ποσότητα χρόνου, ειδικά στην περίπτωση που το φορτίο φορτώνεται και εκφορτώνεται ενδιάμεσα περισσότερες φορές, ενώ το πλοίο βρίσκεται εν πλω, μέχρι τελικά να καταλήξει στον προγραμματισμένο προορισμό του. Η συνθήκη αυτή, αποτέλεσε την αιτία για την ιδιαίτερα συχνή έγερση αξιώσεων – των λεγόμενων claims - , τα οποία με τη σειρά τους, λόγω της δικαστικής ή έστω διαιτητικής φύσης και διαδικασίας τους, εκτοξεύουν κατακόρυφα το κόστος της παραδοσιακής φορτωτικής, ενώ επιμηκύνουν το χρόνο που απαιτείται για την κυκλοφορία και ως εκ τούτου για την επιτυχή εκπλήρωση της λειτουργίας αυτής. Στο πλαίσιο αυτό, ανέκυψε και η θεσμοθέτηση των LOI, τα οποία αναφέραμε προηγουμένως, προκειμένου να επισπεύδεται η διαδικασία εκφόρτωσης, με συνακόλουθη έκδοση υποκατάστατων της αρχικής παραδοσιακής φορτωτικής εγγράφων.

4.4.2. Μειονεκτήματα της ηλεκτρονικής φορτωτικής

Τα μειονεκτήματα που κατά γενική ομολογία χαρακτηρίζουν την ολοένα αυξανόμενη χρήση και υιοθέτηση των ηλεκτρονικών φορτωτικών δεν σχετίζονται αποκλειστικά με την προσομοίωση του νομοθετικού και θεσμικού πλαισίου τους με αυτό που ισχύει και εφαρμόζεται στις παραδοσιακές φορτωτικές. Αντιθέτως, τα μειονεκτήματα των ηλεκτρονικών φορτωτικών ερείδονται στην προσπάθεια ολικής αντικατάστασης των παραδοσιακών φορτωτικών από αυτές.

⁹⁸ I. Μάρκου, Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, 2004, σελ. 154

Προβλήματα δεσμευτικότητας ηλεκτρονικής υπογραφής

Ένα από τα κυριότερα προβλήματα της χρήσης των ηλεκτρονικών φορτωτικών είναι η λειτουργία του αξιόγραφου, καθώς από όλα τα νομοθετικά πλαίσια θεωρείται απαραίτητη η υπογραφή των συμβολαίων και των εγγράφων για να μπορούν να θεωρηθούν ως αξιόγραφα⁹⁹. Αξίζει να αναφερθεί έτι μία φορά, ότι οι ηλεκτρονικές φορτωτικές, ακόμα και στο παρόν στάδιο αποδοχής και υιοθέτησής τους σε μεγάλο μέρος των συναλλαγών της θαλάσσιας μεταφοράς, δεν έχουν γίνει ακόμα πλήρως αποδεκτές από τα δικαστήρια, ως μία εφαρμοσμένη και πλήρως υιοθετημένη πρακτική, η οποία είναι πλήρως ασφαλής και μπορεί να αναγνωρισθεί ως ολικό και αποτελεσματικό υποκατάστατο της παραδοσιακής μεθόδου των εγγράφων φορτωτικών. Το άρθρο 6 της UNCITRAL σχετικά με τη διεξαγωγή του ηλεκτρονικού εμπορίου, ορίζει πως η νομική απαίτηση για χειρόγραφο υπογραφή μπορεί να ικανοποιηθεί εφόσον παρέχονται στοιχεία μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος τα οποία είναι προσπελάσιμα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μελλοντικές αναφορές¹⁰⁰. Προβαίνοντας σε ερμηνεία του ως άνω άρθρου, καταλήγουμε ότι, η ψηφιακή υπογραφή μπορεί να θεωρηθεί και να αξιολογηθεί ως πλήρης υποκατάστατο της χειρόγραφης, μόνο εφόσον πληρούνται η εξής προϋπόθεση : Εφόσον είναι ικανή να λογισθεί και να καταστεί αποδεκτή, ως αποδοχή των περιεχομένων που υπογράφονται. Επιπροσθέτως, ένας από τους πλέον βασικούς εάν όχι ο βασικότερος ρόλος που διαδραματίζει η υπογραφή, είναι ότι επικυρώνει την αυθεντικότητα του εγγράφου και δεσμεύει τα μέρη να τηρήσουν τις υποχρεώσεις τους, με συνακόλουθη ικανοποίηση των δικαιωμάτων των αντισυμβαλλομένων τους. Ακόμη δεν είναι πλήρως αναγνωρισμένη η πλήρης ταύτιση της ψηφιακής υπογραφής με την χειρόγραφο. Επιπλέον, η εξασφάλιση της ασφάλειας και του γνησίου της υπογραφής μπορεί να επιτευχθεί μέσω κλειδιών κρυπτογράφησης και αποκρυπτογράφησης, τα οποία θα χρησιμοποιούνται αντιστοίχως για την κωδικοποίηση και αποκωδικοποίηση των μηνυμάτων μεταξύ των συναλλασσόμενων μερών. Η χρήση των κλειδιών μειώνει τη πιθανότητα της απάτης καθώς τα κλειδιά θα έχουν δοθεί μόνο στα συναλλασσόμενα μέρη.

Στο Αγγλικό Δίκαιο έχει ήδη θεσμοθετηθεί η χρήση της ηλεκτρονικής υπογραφής μέσω της Συνθήκης σχετικά με τις Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες του 2000 (Electronic Communications Act

⁹⁹ Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, 2007,σελ. σελ.475

¹⁰⁰ UNCITRAL, model law on electronic signatures with guide to enactment, 2001, σελ.55

2000). Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 (2) της Συνθήκης, η ψηφιακή υπογραφή ισχύει στην περίπτωση που τα ηλεκτρονικά δεδομένα και οι συνομιλίες επαληθεύουν την ορθότητα και την εγκυρότητα της συμφωνίας. Κοινώς, συνδέει την ψηφιακή υπογραφή και τη χρησιμοποίηση της στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές¹⁰¹.

Περιορισμός διαπραγματευτικής δυνατότητας των συμβαλλομένων μερών

Σε αντίθεση με τις παραδοσιακές φορτωτικές, οι όροι και οι συμφωνίες που ενσωματώνονται επί των οποίων αποτελούν μεταξύ άλλων αντικείμενο διαπραγμάτευσης των συναλλασσόμενων μερών, οι ηλεκτρονικές φορτωτικές αποτελούν προϊόν μίας βάσης δεδομένων, στη οποία θα πρέπει να έχουν καταχωρισθεί και προσχωρήσει σαν εγγεγραμμένα μέλη, οι συμβαλλόμενοι. Στη δε βάση δεδομένων αυτή, τα συναλλασσόμενα μέρη, οφείλουν να είναι εγγεγραμμένα εκ προοιμίου και η αποκλειστική δυνατότητα που έχουν για διαπραγμάτευση και συναλλαγή, παρέχεται μέσω του ηλεκτρονικού αυτού συστήματος, το οποίο όμως παρέχει μόνο προδιατυπωμένους γενικούς όρους συναλλαγών. Το ηλεκτρονικό σύστημα συναλλαγών καθώς και οι ηλεκτρονικές φορτωτικές έχουν ως σκοπό να αναπαράγουν και να προσαρμόσουν το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει για τις φορτωτικές μέσω συμβατικών δεσμεύσεων. Στις περιπτώσεις όπου τα μέρη αποφασίζουν να συναλλαχθούν μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών εγγράφων και φορτωτικών, υποχρεώνονται να υπογράψουν ένα συμβόλαιο Όρων Χρήσης, μέσα στο οποίο αποτυπώνονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συναλλασσόμενων μερών σχετικά με την φορτωτική, όπως αυτά υπάρχουν στην νομοθεσία των παραδοσιακών φορτωτικών¹⁰². Ως εκ τούτου, καθίσταται σαφές ότι τα διαπραγματευτικά περιθώρια που απομένουν μεταξύ των συμβαλλομένων μερών είναι ιδιαίτερα περιορισμένα. Η πρακτική αυτή, όπως έχει πλέον διαμορφωθεί στο πλαίσιο προσπάθειας υιοθέτησης της ηλεκτρονικής φορτωτικής συνεπάγεται περιορισμό της έννοιας του ελεύθερου εμπορίου και της ελεύθερης συναλλακτικής διαπραγματευτικής δυνατότητας, που είχε εξασφαλιστεί στους συμβαλλόμενους στις θαλάσσιες μεταφορές δια της χρήσης της παραδοσιακής έγχαρτης φορτωτικής¹⁰³.

Ζητήματα νομικής δεσμευτικότητας

¹⁰¹ Smith, G., & Boardman, R., Internet law and regulation, 2007, σελ. 379

¹⁰² I. Μάρκου, Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, 2004, σελ. 159

¹⁰³ I. Μάρκου, Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, 2004, σελ. 162

Αν και το εκάστοτε ηλεκτρονικό σύστημα συναλλαγών, το οποίο υιοθετείται ανάλογα με τη βούληση των συμβαλλομένων μερών, προκειμένου να προβούν στην κατάρτιση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, στόχο έχει στη δέσμευση των μερών, μέσω των αντίστοιχων όρων, υποχρεώσεων και δεσμεύσεων, οι οποίοι χρησιμοποιούνται και στο πλαίσιο της παραδοσιακής έγχαρτης φορτωτικής, ενίοτε τα συμβόλαια που χρησιμοποιούνται για την ενσωμάτωση των εν λόγω συμβατικών όρων και προϋποθέσεων, αλλά και για την επικύρωση των εκατέρωθεν ανειλημμένων δεσμεύσεων και υποχρεώσεων, ενδεχομένως να μη χαιρούν πάντοτε αποδοχής και τρόπον τινά έγκρισης από ορισμένες αρμόδιες αρχές. Σημειωτέον βέβαια στο σημείο αυτό, ότι παρά την επισταμένη και στοχευμένη προσπάθεια των τελευταίων δεκαετιών για ολική αντικατάσταση της παραδοσιακής φορτωτικής με την ηλεκτρονική, αξιόλογη μερίδα του συναλλακτικού κοινού των θαλασσιών μεταφορών εξακολουθεί να αντιμετωπίζει τις καινοτομίες που επιφέρει η ηλεκτρονική φορτωτική με δυσπιστία, εμμένοντας σχεδόν ευλαβικά προσηλωμένη στην «ασφάλεια» και στον τύπο της έγγραφης φορτωτικής. Επαναρχόμενοι πάντως στο ζήτημα της αμφισβήτησης του κύρους των ηλεκτρονικών συμβολαίων από ορισμένες αρμόδιες αρχές, να διευκρινίσουμε ότι υφίσταται η πιθανότητα, η υπό εξέταση ηλεκτρονική φορτωτική να μην αντιμετωπισθεί σαν δεσμευτικό συμβόλαιο, ικανό να παράγει τα έννομα αποτελέσματα αυτού και να δεσμεύσει αποτελεσματικά τα μέρη, με οποιαδήποτε τυχόν δικαιώματα και υποχρεώσεις συνεπάγονται σε αυτά. Ευτυχές γεγονός πάντως παραμένει, ότι τέτοιου ζητήματα και δυσκολίες έως τώρα δεν φαίνεται να έχουν αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης και εκφοράς δικαστικής κρίσης, καθώς τα έως τώρα συναλλασσόμενα μέρη, έχουν κατορθώσει να περιλαμβάνουν μόνο αξιόπιστα νομικά πρόσωπα ως εταίρους στις συμφωνίες τους, σχεδόν εξαλείφοντας την έγερση αξιώσεων μέσω των claims, τα οποία εξ ορισμού απαιτούν αυξημένες νομικές δράσεις και πρωτοβουλίες.

Προβλήματα από την παραβίαση των ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων (Hacking)

Ένα άλλο αρκετά σημαντικό ζήτημα, το οποίο μπορεί να προκύψει από τη χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, αλλά και γενικότερα από την ηλεκτρονική χρήση εγγράφων μέσω ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων είναι η ηλεκτρονική παραβίαση βάσεων δεδομένων, η οποία είναι πλέον αναγνωρίσιμη μέσω του διεθνούς όρου hacking. Ως γνωστόν, πρόκειται για την

παραβίαση βάσεων δεδομένων ηλεκτρονικά και μέσω του διαδικτύου, με σκοπό την κλοπή και συλλογή ηλεκτρονικών στοιχείων και πληροφοριών. Ο κίνδυνος του hacking, είναι αρκετά σοβαρός και θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να εξετάζεται επισταμένως και λαμβάνεται υπόψιν, ιδιαίτερα σε μία τάξη πραγμάτων όπου ουσιαστικά κινείται, εξελίσσεται και συναλλάσσεται μέσω των ηλεκτρονικών και υπολογιστικών συστημάτων και τηλεπικοινωνιών. Ωστόσο, δεν μπορεί ακόμα να καταστεί εκ προοιμίου σαφές ή ακόμα και υπολογιστικά μετρήσιμο, κατά πόσο η κλοπή των σημαντικών πληροφοριών που σχετίζονται με την φορτωτική θα επηρεάσει τα μέρη, πόσο μάλλον όταν χρησιμοποιείται για την έκδοσή της ένα ηλεκτρονικό σύστημα, το στερείται εξ ορισμού και λόγω της φύσης του της απόλυτης ασφάλειας και αξιοπιστίας¹⁰⁴.

Οι ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων, τα ηλεκτρονικά μέσα και τα εν γένει ηλεκτρονικά συστήματα κάθε είδους, τα οποία χρησιμοποιούνται σήμερα, κινδυνεύουν ανά πάσα στιγμή να παρουσιάσουν κάποια βλάβη, η οποία ανάλογα με το μέγεθος και την έκτασή της, είναι ικανή να επηρεάσει αρνητικά ή ακόμα και να αποβεί μοιραία για τη λειτουργία τους. Αν και είναι σχετικά σπάνια η ολική αποτυχία της λειτουργίας των μέσων τηλεπικοινωνίας, στην περίπτωση που κάτι τέτοιο λάβει χώρα, θα πρέπει να διερωτηθούμε ποιο μέρος αναλαμβάνει τη νομική ευθύνη για την επανόρθωση της κατάστασης και την αποκατάσταση της ζημίας. Σε πολλές περιπτώσεις, τα μηνύματα θα υποδεικνύουν από μόνα τους τα περιεχόμενα τους και την ισχύ τους. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις, όπως επί παραδείγματι όσον αφορά στους όρους και τις συμφωνίες που περιλαμβάνονται σε ένα συμβόλαιο μεταφοράς, όπου λόγω ενός χαμένου ή κατεστραμμένου μηνύματος, του οποίου η αποκατάσταση είναι πιθανόν να μην είναι επιτεύξιμη, οι όροι και οι δεσμεύσεις να παραμένουν αίολοι και αδιευκρίνιστοι, κατάσταση η οποία θα μπορούσε να αποβεί επικίνδυνη για το σύνολο των συμβαλλομένων μερών.

Ο συμβατικός, ιδανικός αλλά και παράλληλα νόμιμος τρόπος για την αντιμετώπιση ενός τέτοιου φαινομένου, θα ήταν η ηλεκτρονική φορτωτική να περιλαμβάνει ρητά τον καταμερισμό των ευθυνών και των κινήσεων που πρέπει να ακολουθήσουν λόγω της παραλαβής ενός κατεστραμμένου ή μη αναγνωρίσιμου ηλεκτρονικού μηνύματος¹⁰⁵.

Γενικότεροι προβληματισμοί

¹⁰⁴ Smith, G., & Boardman, R., Internet law and regulation, 2007, σελ. 379

¹⁰⁵ Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, 2007, σελ. 475

Παρά τις διεθνείς προσπάθειες αντικατάστασης των παραδοσιακών φορτωτικών με κάποιο ψηφιακό διάδοχο τους, η πρωτοβουλία δε χαίρει αντιμετώπισης ως κοινή πρακτική από τους επαγγελματίες. Παρόλο που υπάρχουν πολλά σχέδια και κανόνες τα οποία διέπουν τη χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, όταν ανακύπτει το ζήτημα πλήρους έμπρακτης εφαρμογής και υιοθέτησής του, υπάρχει έλλειμα όσον αφορά στην εμπιστοσύνη που απαιτείται για να συμβεί αυτό σε διεθνές επίπεδο.

Με βάση τα επιλεγμένα δείγματα προσπαθειών των παραπάνω ενοτήτων, αυτά τα έργα έχουν σε κάποιο βαθμό επιτυχώς αντιγράψει τις λειτουργίες της παραδοσιακής φορτωτικής. Το κρίσιμο ζήτημα που πρέπει να σημειωθεί είναι, όπως απέδειξαν με επιτυχία οι κανόνες CMI και το σύστημα BOLERO, ότι, όπως στην παραδοσιακή φορτωτική, έτσι υπάρχει η δυνατότητα διαπραγματευτικής ιδιότητας και με τη χρήση ψηφιακών μέσων. Αυτό υποδηλώνει ότι το εναπομείναν καθήκον είναι να αλλάξει η νοοτροπία των επαγγελματιών για τη χρήση της ηλεκτρονικής μορφής φορτωτικής και να τονιστεί πως η ηλεκτρονική φορτωτική αποτελεί απλώς ένα μέσο μεταφοράς που είναι επίσης ικανό να εκτελέσει τις λειτουργίες της παραδοσιακής φορτωτικής. Υπό αυτό το σκεπτικό, κάθε μέσο συμπεριλαμβανομένου του EDI ή των μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μεταβίβαση του τίτλου κυριότητας των αγαθών, εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν και έχουν εμπιστοσύνη σε αυτό.

4.4.3. Νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τη χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής

Ήδη έχουμε προβεί σε μία γενικότερη θεώρηση των πλεονεκτημάτων αλλά και συνακόλουθα των μειονεκτημάτων – ή έστω των τυχόν προβληματισμών – που μπορεί να ανακύψουν από τη γενικότερη προσπάθεια αντικατάστασης της παραδοσιακής φορτωτικής από την ηλεκτρονική, με σκοπό να εξασφαλισθούν διαδικασίες περισσότερο αποτελεσματικές, αλλά και λιγότερο κοστοβόρες και χρονοβόρες, στις θαλάσσιες μεταφορές. Ωστόσο, πρέπει να λάβουμε υπόψιν ότι ο μοναδικός τρόπος επίτευξης επιτυχούς και αποτελεσματικής μετάβασης από το ένα σύστημα στο άλλο, είναι η καθιέρωση ενός σαφούς θεσμικού νομοθετικού πλαισίου ύπαρξης και λειτουργίας για την ηλεκτρονική φορτωτική, εντός του οποίου αυτή θα μπορεί επιτυχώς να αναπτύσσει και να επιφέρει τα αποτελέσματά της σε όλα τα επιθυμητά πεδία της σύμβασης μεταφοράς. Συλλήβδην, πρέπει να διερευνηθεί το θέμα του κατά πόσον η ηλεκτρονική φορτωτική, ως ψηφιακό αντίγραφο, είναι ικανή και κατάλληλη να έχει την ίδια νομική υπόσταση με την παραδοσιακή φορτωτική

έντυπης μορφής.¹⁰⁶ Προκειμένου να υπάρξει νομική αντιστοίχιση της ηλεκτρονικής φορτωτικής με την έγγραφη, θα πρέπει να πληρούνται (σωρευτικά) οι κάτωθι αναφερόμενες προϋποθέσεις :

4.4.4. Προϋπόθεση έγγραφης – έντυπης μορφής φορτωτικής

Πρόκειται για μία γενική προϋπόθεση, την οποία πρέπει να πληροί κάθε έγγραφο, το οποίο θα μπορούσε να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της αποδεικτικής διαδικασίας κατά την εκδίκαση μίας διαφοράς, η οποία θα μπορούσε (μεταξύ άλλων) να ανακύψει και από αυτό. Ειδικότερα, ένα έγγραφο, προκειμένου να είναι νομικά ισχυρό, πρέπει να εμφανίζεται σε έντυπη - έγγραφη μορφή, η οποία μπορεί να είναι χειρόγραφη ή να αποτελεί προϊόν μηχανικής αναπαραγωγής και αποτύπωσης. Η διευκρίνιση αυτή είναι σε κάθε περίπτωση απαραίτητη, ειδικά εάν αναλογιστεί κανείς ότι στη σύγχρονη εποχή τα έγγραφα μπορούν να συνταχθούν, να παραχθούν και να διαβιβαστούν, ήτοι μπορούν να επιτελέσουν πολλές εκ των λειτουργιών, για τις οποίες είναι προορισμένα, χωρίς να είναι χειρόγραφα.

Το ζήτημα που μας απασχολεί λοιπόν και προκύπτει, εφόσον έχουν προηγουμένως ληφθεί υπόψιν όλα τα ανωτέρω, είναι το κατά πόσον έγγραφα υφιστάμενα αποκλειστικώς σε ηλεκτρονική μορφή – συμπεριλαμβανομένης και της ηλεκτρονικής φορτωτικής – μπορούν να γίνουν νομικώς αποδεκτά, επιτελώντας έτσι το σύνολο των λειτουργιών, για τις οποίες είναι προορισμένα εξ αρχής.¹⁰⁷ Επιπλέον, στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί, ότι το εν λόγω ζήτημα έχει απασχολήσει για μεγάλο χρονικό διάστημα τους συναλλασσόμενους αλλά και εν γένει τους εμπειρογνώμονες επαγγελματίες, δεδομένου ότι η απόφαση αναφορικά με το κατά πόσο μπορεί να γίνει αποδεκτή ή όχι η ηλεκτρονική φορτωτική, έγκειται στο ρυθμιστικό πλαίσιο, που έχει διαμορφωθεί από το εκάστοτε εθνικό δίκαιο¹⁰⁸. Πράγματι, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις ρυθμίσεις ορισμένων εννόμων τάξεων, προκειμένου να αποδοθεί σε κάτι η ιδιότητα του «εγγράφου» από νομικής απόψεως, θα πρέπει αυτό να βρίσκεται σε έντυπη μορφή. Επιπλέον, σε ορισμένες έννομες τάξεις, απαιτείται η φορτωτική να είναι έγγραφη και συνακόλουθα υπογεγραμμένη. Ωστόσο, θα μπορούσε παρά τις ανωτέρω αναφερόμενες παραμέτρους κάποιος να ισχυριστεί, ότι η ηλεκτρονική φορτωτική μπορεί να καταστεί νομικά αποδεκτή, βασίζοντας τον ισχυρισμό του στις διατάξεις των *Hague-Visby Rules* και των *Hamburg Rules*, αλλά και σε

¹⁰⁶ Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, 2007, σελ.458

¹⁰⁷ Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, 2007, σελ.458

¹⁰⁸ Ε. Κωνσταντινίδης, Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς, 2001, σελ. 39

ορισμένες έννομες τάξεις, οι οποίες δεν θέτουν σαν προαπαιτούμενο ισχύος και υπόστασης της φορτωτικής την έντυπη μορφή της.

Δεδομένου ότι το εν λόγω ζήτημα - το ζήτημα δηλαδή της πιθανής σύγκρουσης των εκάστοτε νομοθετικών τάξεων, οι οποίες μπορεί να τύγχαναν εφαρμογής, θα μπορούσαν να αφορίσουν ή να αποδεχθούν την ηλεκτρονική φορτωτική, χωρίς ωστόσο να εγγυώνται την εξασφάλιση ενός σαφούς και ενιαίου νομοθετικού πλαισίου για αυτήν – αποτελούσε ουσιώδες κώλυμα για την επιτυχή εφαρμογή και την αποτελεσματική υιοθέτηση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, πραγματοποιήθηκε πληθώρα νομοθετικών αλλαγών σε διεθνές πλαίσιο, οι οποίες κατέτειναν στην καθιέρωση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, μέσω πάντοτε της ανάδειξης αυτής σε έγγραφο με νομική ισχύ ισάξια με αυτή της παραδοσιακής «έγχαρτης» φορτωτικής. Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκαν και όλες οι προσπάθειες σύνταξης και θεσμοθέτησης ενιαίου πλαισίου, μέσω της καθιέρωσης ενός λειτουργικού συνόλου κανονισμών, όπως οι Κανόνες CMI και οι Κανόνες που θεσπίζονται και προβλέπονται από το σύστημα BOLERO, κατηγορίες κανόνων για τις οποίες έχει γίνει ήδη λόγος και παρουσίαση προηγουμένως.

4.4.5. Προϋπόθεση υπογραφής

Πέραν της ως άνω προϋπόθεσης για έντυπη μορφή, η φορτωτική προκειμένου να φέρει νομική δεσμευτικότητα και να είναι αποδεκτή, πρέπει να φέρει υπογραφή. Η υπογραφή, επιτελεί δύο βασικές λειτουργίες, οι οποίες είναι οι εξής : Αφενός, αντικατοπτρίζει την πρόθεση νομικής δέσμευσης του υπογραφόμενου προσώπου, σημαίνει δηλαδή η θέση και ύπαρξή της, ότι αυτός που τη θέτει, έχει την επιθυμία και τη συμβατική βούληση να δεσμευθεί νομικά. Αφετέρου, καθιστά το έγγραφο επί του οποίου τίθεται αυθεντικό, επιβεβαιώνει – με άλλα λόγια – ότι το εν λόγω έγγραφο προέρχεται από αυτόν, ο οποίος έχει θέσει την υπογραφή του επί αυτού και αποτελεί προϊόν της πνευματικής του διανόησης. Βάσει των ανωτέρω δεδομένων, πρέπει να υπερτονίσουμε στο σημείο αυτό, ότι η φορτωτική, πρέπει να φέρει υπογραφή του μεταφορέα, προκειμένου να διασφαλίζεται με τον τρόπο αυτό, η εγκυρότητα και η ταυτότητα των περιγραφών που ενσωματώνονται στη φορτωτική, αναφορικά με τα αγαθά που φορτώθηκαν και πρόκειται να μεταφερθούν ή που ήδη πράγματι μεταφέρθηκαν. Επιπλέον, υπογραφή του μεταφορέα πρέπει να τίθεται και λόγω του ότι η φορτωτική επιτελεί και ρόλο εγγράφου τίτλου κυριότητας επί των αγαθών.

Ομοίως λοιπόν, η ηλεκτρονική φορτωτική οφείλει να είναι κατά τα ανωτέρω υπογεγραμμένη, ενώ οι υπογραφές που τίθενται επ' αυτής επιτελούν ρόλο ταυτόσημο, με αυτό των υπογραφών που θα ετίθεντο σε μία αντίστοιχη παραδοσιακή φορτωτική, η οποία θα επιτελούσε αντίστοιχες λειτουργίες. Στο πλαίσιο της γενικότερης ανάπτυξης νέων τεχνολογικών και καινοτόμων μεθόδων, έχουν καθιερωθεί ποικίλες τεχνικές, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παραγωγή διαφορετικών μορφών ηλεκτρονικών υπογραφών, οι οποίες επιτελούν λειτουργία και σκοπό ταυτόσημο, με εκείνο των χειρόγραφων. Ωστόσο και σε αντίλογο των όσων αναπτύξαμε προηγουμένως αναφορικά με την ηλεκτρονική υπογραφή, εξακολουθεί να παραμένει κρίσιμο το ερώτημα του κατά πόσο θα μπορούσε να αποδοθεί στην ψηφιακή υπογραφή νομική ισχύ πανομοιότυπη με εκείνη των παραδοσιακών φορτωτικών. Το ζήτημα αυτό, αποτέλεσε για μεγάλο χρονικό διάστημα ουσιώδες νομικό πρόσκομμα στην επιτυχή αντικατάσταση των παραδοσιακών φορτωτικών με τις ηλεκτρονικές, δεδομένου ότι, σε περίπτωση που ανέκυπτε κάποια διαφορά, η οποία ερχόταν προς επίλυση ενώπιον δικαστικής αρχής, υπήρξαν φορές που το κρίνον δικαστήριο περιόρισε την έννοια της υπογραφής αποκλειστικά και μόνο στη χειρόγραφο, αποκλείοντας με τον τρόπο αυτό την αποδοχή και εφαρμογή της ψηφιακής υπογραφής και περιορίζοντας – μοιραία – την εφαρμογή της ηλεκτρονικής φορτωτικής. Τα τελευταία χρόνια το «κενό» αυτό, έχει ληφθεί εξεταστεί ενδελεχώς από διεθνείς νομικούς θεσμούς, όπως ενδεικτικά την UNCITRAL (*United Nations Commission On International Trade Law*).¹⁰⁹

4.4.6. Ειδικότερες προϋποθέσεις

Πέραν των όσων αναφέρθηκαν, υφίστανται τρεις βασικές προϋποθέσεις, οι οποίες εφαρμόζονται σε κάθε επιμέρους μεταβίβαση εγγράφων, συμπεριλαμβανομένης και της μεταβίβασης της ηλεκτρονικής φορτωτικής, προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνέχεια της νομικής ισχύς αυτών. Οι προϋποθέσεις αυτές, ερείδονται κυρίως στο πως οι τρεις βασικές λειτουργίες της φορτωτικής – τις οποίες αναπτύξαμε και προηγουμένως – , ήτοι η αποδεικτική, η εμπράγματα και η αξιογραφική, μπορούν να εξακολουθήσουν να πληρούνται και να είναι νομικά ισχυρές, στην περίπτωση μετάβασης από την παραδοσιακή στην ηλεκτρονική φορτωτική.

Η λειτουργία που επιτελεί η παραδοσιακή φορτωτική, ως διαπραγματεύσιμο έγγραφο τίτλου,

¹⁰⁹ G. Van der Ziel, *The Legal Underpinning of E-Commerce in Maritime Transport by the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea*, 2003, σελ. 266

είναι αυτή με τη σπουδαιότερη σημασία, δεδομένου αφενός ότι με τον τρόπο αυτό η φορτωτική, επιτελεί ρόλο τίτλου κυριότητας επί των αγαθών, αφετέρου είναι και η περισσότερο πολύπλοκη να αποδοθεί και να επιτελεσθεί στο πλαίσιο μετάβασης στην ηλεκτρονική φορτωτική. Ο λόγος για τον οποίον συμβαίνει αυτή η ανακολουθία, είναι επειδή κάθε (διαπραγματεύσιμο) έγγραφο τίτλου – όπως η παραδοσιακή άλλωστε φορτωτική – πρέπει να έχει μία μοναδικότητα και αυθεντικότητα, προκειμένου να μπορεί να αποτυπώνει ένα αντικείμενο επιδεκτικό κυριότητας, το οποίο έχει μία ορισμένη αξία. Σε πληθώρα ηλεκτρονικών – ψηφιακών εγγράφων, μεταξύ των οποίων και οι ηλεκτρονικές φορτωτικές, η λειτουργία αυτή της μοναδικότητας δεν μπορεί να επιτελεσθεί, λόγω της άυλης φύσης τους και η συνέπεια αυτού είναι να μην μπορούν αποτελέσουν τίτλο – αντικείμενο αντιπροσωπευτικό αξίας¹¹⁰.

Επιπροσθέτως, πρέπει κανείς να λάβει υπόψιν ότι η ηλεκτρονική φορτωτική, ακριβώς εξαιτίας της ψηφιακής και άυλης ως εκ τούτου φύσης της, μπορεί να αντιγραφεί και να αναπαραχθεί σχετικά εύκολα, γεγονός που θέτει σε σοβαρό κίνδυνο τη διαπίστωση και πιστοποίηση της αυθεντικότητας αυτής. Βάσει αυτών, δεδομένου ότι η ηλεκτρονική φορτωτική δεν μπορεί να αποτελέσει *prima facie* απόδειξη ή τίτλο και να πιστοποιήσει ένα συγκεκριμένο ποσό ή αξία, μάλλον δεν μπορεί να κριθεί ικανή να αποκαταστήσει ολοσχερώς ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο τίτλου, γεγονός που μας κάνει να αμφισβητούμε σημαντικά την πρακτικότητά της.

Ωστόσο, ειδικά τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές απόπειρες υπερνίκησης του εν λόγω εμποδίου, όπως ενδεικτικά μέσω των συστημάτων που αναφέραμε νωρίτερα, δηλαδή της SeaDocs, CMI, BOLERO και UNCITRAL. Παρόλα αυτά, η ηλεκτρονική φορτωτική δεν εμφανίζει καμία δυσχέρεια όσον αφορά στην εκπλήρωση των δύο έτερων βασικών λειτουργιών της φορτωτικής, ήτοι της απόδειξης παραλαβής των αγαθών, αλλά και της απόδειξης των όρων που διέπουν την υπό εξέταση μεταφορική σύμβαση. Ο λόγος που οι ως άνω λειτουργίες επιτελούνται απρόσκοπτες, είναι το ότι η ηλεκτρονική φορτωτική βασίζεται στο σύστημα EDI, το οποίο μπορεί και αυτό να μεταφέρει πληροφορίες. Επομένως, εφόσον υφίσταται ένα μήνυμα, το οποίο περιλαμβάνει αναγνώριση παραλαβής των αγαθών αλλά και πληροφορίες, αναφορικά με τους όρους του συμβολαίου μεταφοράς που ενσωματώνονται στη φορτωτική, η ηλεκτρονική φορτωτική αυτή εξυπηρετεί επιτυχώς έστω τις λοιπές δύο λειτουργίες της παραδοσιακής φορτωτικής. Στον ισχυρισμό αυτό κατέληξε η UNCITRAL, από την οποία κυκλοφόρησε η θεώρηση ότι μέσω του συστήματος EDI, είναι δυνατή η μεταφορά οποιασδήποτε απαραίτητης

¹¹⁰ Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, 2007, σελ. 457

συναλλακτικής πληροφορίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών¹¹¹.

4.4.6. Λύσεις και μελλοντικές μέθοδοι εξασφάλισης μιας ορθής φορτωτικής

Όλα τα προβλήματα που σχετίζονται με τη φορτωτική είναι συνήθως κοινά μεταξύ των μερών και η επίλυσή τους παραμένει δύσκολο ζήτημα, ειδικά δε εάν αναλογιστεί κανείς ότι κάθε περίπτωση είναι ιδιαίτερη και διαφορετική, ως εκ τούτου χρήζει ιδιαίτερης μεταχείρισης. Τα πάντα τελούν σε συνάρτηση της συμφωνίας και των περιστάσεων, επομένως, οι λύσεις που πρέπει να εξευρεθούν και να εφαρμοσθούν από τον πλοιοκτήτη εξαρτώνται από το εκάστοτε συγκεκριμένο συμβάν.

Η πρώτη και πιο προφανής λύση για να αποφευχθούν όλα αυτά τα προβλήματα (που σχετίζονται με την ποιότητα του φορτίου όταν το σκάφος βρίσκεται στη θύρα φόρτωσης) είναι ο πλοιοκτήτης να συμβουλεύει πάντοτε τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα να υπογράψει τη φορτωτική, σύμφωνα με το mate's receipt. Εάν ο πλοίαρχος έχει οποιαδήποτε αμφιβολία ως προς την κατάσταση ή την ποσότητα του φορτίου, θα πρέπει να επικοινωνήσει με τον πλοιοκτήτη, ώστε να κανονίσει να παρασχεθεί σε αυτόν βοήθεια από έναν καταρτισμένο και έμπειρο επιθεωρητή, καθώς είναι υποχρεωμένος να περιγράψει σωστά την προφανή σειρά και κατάσταση του φορτίου στη φορτωτική. Επιπλέον, οποιαδήποτε σκόπιμη ενέργεια από τον πλοίαρχο ενός πλοίου για τη μείωση της ποσότητας που εκφορτώθηκε είναι πολύ πιθανό να έχει ως αποτέλεσμα την ανάληψη ορισμένης δράσης ή την πραγματοποίηση κάποιας ενέργειας από τους παραλήπτες του φορτίου. Έτσι, είναι αναμφισβήτητο ότι ο πλοίαρχος οφείλει πάντοτε να συμμορφώνεται με τη φορτωτική και ποτέ να μην δημιουργεί εσκεμμένα έλλειψη.

Ένα άλλο ζήτημα στο οποίο ο πλοιοκτήτης οφείλει να επιδεικνύει ιδιαίτερη σύνεση και επιμέλεια, είναι η αλλαγή της φορτωτικής. Αποκλειστικά και μόνο ο πράκτορας του μεταφορέα ή ο πράκτορας των ναύλων επιτρέπεται να υπογράψει μία φορτωτική, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος από αυτούς. Μόλις εγκριθεί προς έκδοση το νέο σετ φορτωτικών, ο μεταφορέας ή/και ο μεταφορέας πρέπει να βεβαιωθεί ότι το αρχικό σετ φορτωτικών έχει πλέον τεθεί οριστικώς εκτός λειτουργίας, αναγράφοντας την επισήμανση “null and void” επί του σώματος του αρχικού εγγράφου. Αυτό που πρέπει να καταστεί σαφές και κατανοητό στο σημείο αυτό, είναι ότι η νέα φορτωτική που εξεδόθη προς αντικατάσταση της προηγούμενης θα μπορεί

¹¹¹ Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, 2007, σελ. 469

να απελευθερωθεί και να ξεκινήσει την κυκλοφορία της, μόνο μετά την ακύρωση και με τον τρόπο αυτό απόσυρση από την κυκλοφορία της αρχική – πρωτότυπη φορτωτική, την οποία και αντικαθιστά. Η ενέργεια αυτή, διασφαλίζει ότι υπάρχει μόνο ένα σύνολο φορτωτικών σε ισχύ, προκειμένου να αποφευχθούν οποιαδήποτε τυχόν προβλήματα και προσκόμματα θα μπορούσαν αδιαμφισβήτητα να προκύψουν από την παράλληλη κυκλοφορία δύο διαφορετικών σετ φορτωτικών¹¹².

Πρέπει να αναφέρουμε ότι σε περίπτωση που ένας ναυλωτής παρέχει σε ένα μεταφορέα την εξουσιοδότηση να εκδώσει νέα εναλλακτική φορτωτική για λογαριασμό του μεταφορέα, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει προηγουμένως να έχει παραχωρήσει ως προς αυτό τη νόμιμη εξουσιοδότησή του. Σε περίπτωση που αυτό δεν συμβαίνει, ο πλοιοκτήτης θα έχει δικαίωμα έγερσης νόμιμης αξίωσης απέναντι στον πράκτορα για ζημία που τυχόν θα υποστεί από την έκδοση του δεύτερου σετ χωρίς εξουσιοδότηση.

Αναφορικά με τις ξεχωριστές φορτωτικές (*Split bills of lading*), υπάρχουν δύο συγκεκριμένα σημεία, κατά τα οποία ο πλοιοκτήτης εκτίθεται σε κίνδυνο, όταν τέτοια έγγραφα πρέπει να εκδοθούν. Το πρώτο σημείο στο οποίο συμβαίνει αυτό, είναι οι πληροφορίες που περιέχονται στη νέα ξεχωριστή φορτωτική. Πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι συνολικές ποσότητες φορτίου που αναγράφονται σε εκάστη εκ των ξεχωριστών φορτωτικών ισούται κατόπιν της άθροισης με την ποσότητα που αναγράφεται επί της αρχικής φορτωτικής, ενώ παράλληλα πανομοιότυπες θα πρέπει να είναι και οι πληροφορίες που ενσωματώνονται επ' αυτής, όπως ενδεικτικά αλλά όχι περιοριστικά η περιγραφή του φορτίου και της ημερομηνίας, που πρέπει οπωσδήποτε να παραμείνει ίδια. Η πλημμελής εκτέλεση ή η αποτυχία ορθής αναπαραγωγής και ενσωμάτωσης των ανωτέρω στη νέα ξεχωριστή φορτωτική, ενδέχεται να καταστήσει τον μεταφορέα/πλοιοκτήτη υπεύθυνο για την αποκατάσταση ζημιών.

Το δεύτερο σημείο, επί του οποίου απαιτείται ιδιαίτερη μέριμνα και επιμέλεια, αφορά αναμενόμενα στην ακύρωση των αρχικών φορτωτικών. Σε περίπτωση που ζητηθεί από έναν πλοιοκτήτη να εκδώσει ξεχωριστές φορτωτικές, αυτός πρέπει πριν προβεί στην αιτούμενη έκδοση να βεβαιωθεί ότι το αρχικό σύνολο φορτωτικών παραδίδεται και ακυρώνεται. Παραδίδοντας το αρχικό σύνολο των φορτωτικών, αυτή η πράξη από μόνη της μπορεί να θεωρηθεί ως αμετάκλητη επιβεβαίωση από τον κάτοχο της φορτωτικής, ότι συμφωνεί για την έκδοση νέων ξεχωριστών

¹¹² *Switch Bill of Lading: A complete manual and word of advice*. Icontainers. Available at: <https://www.icontainers.com/us/2018/11/01/switch-bill-of-lading-complete-manual/> (Date of access 02/10/19)

φορτωτικών. Εάν η ακύρωση των αρχικών φορτωτικών δεν λάβει χώρα με το δέοντα τρόπο και καταλήξουν να κυκλοφορούν ταυτόχρονα περισσότερες από μία φορτωτικές, τότε οι πλοιοκτήτες μπορεί να εκτεθούν σε κίνδυνο έγερσης εναντίον τους αξιώσεων για εσφαλμένη παράδοση. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειώσουμε, ότι σε περίπτωση που συμβεί αυτό, ο πλοιοκτήτης θα μπορούσε να βρεθεί εκτός κάλυψης και προστασίας από το club. Επομένως, είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τον πλοιοκτήτη να διασφαλίσει ότι ανά πάσα χρονική στιγμή βρίσκεται ενεργό και σε κυκλοφορία αποκλειστικά και μόνο ένα σετ φορτωτικών, προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος απώλειας της κάλυψης¹¹³.

Επιπλέον, όσον αφορά την παράδοση του φορτίου άνευ φορτωτικής με μόνη την επίδειξη LOI, το shipowner ενδέχεται να αντιμετωπίσει διάφορα προβλήματα. Το έντυπο του LOI ζητείται από το P & I Club του πλοιοκτήτη. Ο τελευταίος, θα πρέπει πάντοτε να επιδεικνύει ιδιαίτερη προσοχή, απέναντι στην Τράπεζα που έχει προσφέρει εγγύηση και η οποία ρητώς αναφέρεται επί του LOI. Η δε τράπεζα αυτή, θα πρέπει να είναι τράπεζα πρώτης κατηγορίας. Επιπλέον, θα πρέπει πάντοτε να αξιολογεί την τάξη και τη φήμη των ναυλωτών, δεδομένου ότι εφόσον έχει αναπτυχθεί μεταξύ τους μία σταθερή, συχνή και αγαστή συνεργασία και εφόσον γνωρίζει ότι πρόκειται για ναυλωτές πρώτης τάξης, θα είναι εκ των λόγων αυτών εύκολο να διαπιστώσει, ότι το LOI που προέρχεται από αυτούς θα είναι εξίσου αξιόπιστο.

Μία ακόμη λύση για τον μεταφορέα/πλοιοκτήτη προκειμένου να αποφευχθούν όλα τα προβλήματα που μπορούν να προκληθούν από τη φορτωτική, είναι ο ναυλωτής να εμφανίζεται σαν μεταφορέας στη συγκεκριμένη συναλλαγή. Με αυτόν τον τρόπο, όλη η ευθύνη που θα επιβαρύνει τον πλοιοκτήτη θα μεταβιβάζεται στον ναυλωτή. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί ενσωματώνοντας απλά μια ειδική διατύπωση στο ναυλοσύμφωνο, η οποία ενδεικτικά θα μπορούσε να έχει ως εξής :

«... Συμφωνείται ότι για όσο χρόνο το παρόν ναυλοσύμφωνο βρίσκεται σε ισχύ, οι ναυλωτές θα εμφανίζονται ως μεταφορείς...».

Ωστόσο, ο λόγος για αυτήν την ενέργεια δεν είναι να επιβαρύνεται ο ναυλωτής με την ανάληψη υποχρεώσεων για την εκπλήρωση των οποίων δεν είναι υπεύθυνος. Αντίστοιχα, ούτε είναι ο

¹¹³ 2018, *Split bills of lading and ship's delivery orders*. Marine Insurance P&I Club News. Available at: <https://www.hellenicshippingnews.com/split-bills-of-lading-and-ships-delivery-orders/> (Date of access 02/10/19)

πραγματικός λόγος της δυνατότητας εισαγωγής αυτής της ρύθμισης να επιβαρύνεται ο πλοιοκτήτης με ευθύνες, τις οποίες δεν θα έπρεπε στην πραγματικότητα να επωμίζεται. Υπό το πρίσμα αυτό, συμπεραίνουμε ότι για να ακολουθήσουμε μία δίκαιη λύση εξασφαλίζοντας παράλληλα το συμφέρον του ναυλωτή, θα πρέπει να υιοθετήσουμε την ακόλουθη διατύπωση

«... Συμφωνείται ότι για όσο χρόνο το παρόν ναυλοσύμφωνο βρίσκεται σε ισχύ, οι ναυλωτές θα εμφανίζονται ως μεταφορείς...Εκτός από περίπτωση αμέλειας εκ μέρους του πληρώματος ή παράλειψης του πλοίου, στην οποία περίπτωση αυτή θα εφαρμόζεται η συμφωνία *Interclub...*».

Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση αμέλειας του πληρώματος ή αθέτησης του πλοίου, ο ναυλωτής δεν θα εμφανίζεται ως μεταφορέας και θα είναι σφάλμα του εφοπλιστή.

Επιπλέον, όσον αφορά στις ηλεκτρονικές φορτωτικές, έχει καταβληθεί αξιόλογη προσπάθεια τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα στον τομέα των ξηρών φορτίων χύδην, προκειμένου να ενσωματωθούν πλήρως στις κάθε είδους συναλλαγές, που λαμβάνουν χώρα στο χώρο της ναυτιλίας και των μεταφορών και να αντικαταστήσουν τη μορφή της παραδοσιακής – έγχαρτη φορτωτικής. Παρόλα αυτά, η πλήρης υιοθέτηση των ηλεκτρονικών συναλλαγών στη μεταφορά LNG έχει έως σήμερα αποδεχθεί ιδιαίτερα αργή και αναποτελεσματική. Ενδεικτικό παράδειγμα προς αυτό αποτελεί η ESS, η οποία ανέφερε την πρώτη χρήση των Cargo Docs ηλεκτρονικών φορτωτικών για εμπορία LNG σχετικά πρόσφατα, δηλαδή τον Σεπτέμβριο του 2016¹¹⁴.

Μέχρι σήμερα λοιπόν εξακολουθεί να υφίσταται σημαντικός αριθμός εμποδίων, όσον αφορά στην απόλυτη έγκριση και ενσωμάτωση των ηλεκτρονικών φορτωτικών στις θαλάσσιες μεταφορές, τα οποία εμπόδια θα πρέπει σταδιακά να ξεπεραστούν. Αυτά τα εμπόδια αφορούν κυρίως δύο πτυχές. Η πρώτη πτυχή σχετίζεται με την ασφάλεια, ενώ η δεύτερη με τη νομοθεσία. Σχετικά με την ασφάλεια, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, δεν είναι όλες οι ηλεκτρονικές φορτωτικές εξίσου «ασφαλείς», όσο μία παραδοσιακή φορτωτική έγγραφου τύπου. Πιο συγκεκριμένα, η ασφάλεια μιας ηλεκτρονικής φορτωτικής, σχετίζεται

¹¹⁴ 2018, *E- Bills of lading*. Norton Rose Fulbright. Available at: <https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/b20094b6/e-bills-of-lading> (Date of access 02/10/19)

με τη γνησιότητα της υπογραφής που αυτή φέρει. Ωστόσο, ένα τέτοιο εμπόδιο θα μπορούσε να ξεπεραστεί με τη σωστή επίβλεψη, την ασφάλεια του δικτύου, καθώς και την αποτελεσματικότητα και την καταλληλότητα ενός τεχνολογικού προγράμματος που παράγει ηλεκτρονικές φορτωτικές. Ένα τέτοιο πρόγραμμα θα πρέπει να είναι ικανό να εξασφαλίζει πρόσβαση σε όλα τα μέρη (αποστολείς, μεταφορείς, αγοραστές, τράπεζες, ασφαλιστές κ.λπ.) και μάλιστα οπουδήποτε στον κόσμο, ανά πάσα χρονική στιγμή. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι ηλεκτρονικές υπογραφές ρυθμίστηκαν αρχικά από το ECA Act 2000, αλλά τέθηκε σε ισχύ ένας νέος κανονισμός, και έτσι αναγνωρίστηκε στην ΕΕ το 2016 σε ολόκληρη την ΕΕ βάσει του κανονισμού eIDAS (Ηλεκτρονική Ταυτοποίηση και Υπηρεσίες Εμπιστοσύνης)¹¹⁵.

Επιπλέον, τα συστήματα στο Διαδίκτυο, όπως εν προκειμένω οι ηλεκτρονικές φορτωτικές, λειτουργούν συνήθως ως αλυσίδα, μέσω μιας κεντρικής βάσης δεδομένων. Αυτό το γεγονός τα καθιστά – όπως αναλύσαμε και προηγουμένως – περισσότερο ευάλωτα στη διαφθορά ή την απάτη. Έτσι, στην περίπτωση των ηλεκτρονικών φορτωτικών, όπου εμπλέκονται τρίτα μέρη, υπάρχει πάντα ο κίνδυνος διαρροής ή κλοπής δεδομένων. Για να ξεπεραστεί τελικά αυτό το πρόβλημα, εφευρέθηκε ένα νέο πρωτόκολλο, που ονομάζεται **block chain**, το 2008. Χρησιμοποιώντας μια αλυσίδα peer-to-peer αυτό το σύστημα, αντί για μια κεντρική λειτουργία βάσης δεδομένων ως αλυσίδα, αφαιρεί στην πραγματικότητα το τρίτο μέρος από το συναλλαγή. Σε αντίθεση με άλλα συναλλάγματα, τα οποία πρέπει προηγουμένως να ρυθμιστούν και να διέλθουν επί της ουσίας από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, όπως τράπεζες και εταιρείες πιστωτικών καρτών, προκειμένου να ελεγχθούν και να υποβληθούν σε επεξεργασία με ασφάλεια, ώστε να χρησιμοποιηθούν όντας ασφαλή και λειτουργικά¹¹⁶.

Επί του παρόντος, θα πρέπει να αναφερθεί, ότι παρά τις διευρυμένες προσπάθειες για την υιοθέτησή της σε μεγάλο μέρος της ναυτιλίας, η νομοθεσία, η οποία διέπει το πλαίσιο και τη λειτουργία της ηλεκτρονικής φορτωτικής, παραμένει έως και σήμερα περιορισμένη. Ομολογουμένως, υφίσταται από αξιολογη μερίδα της διεθνούς ναυτιλίας δυσπιστία, όσον αφορά στο θεσμικό καθεστώς των ηλεκτρονικών φορτωτικών, σε σύγκριση πάντοτε με τις παραδοσιακές έγχαρτες φορτωτικές, ενώ αυτό είναι μία πραγματικότητα, η οποία διαπιστώνεται στο σύνολο των δικαιοδοσιών, σε διεθνές δηλαδή επίπεδο. Οι έντυπες

¹¹⁵ EU Regulation 910/2014

¹¹⁶ Nakamoto, S., 2008. *Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System*. Available at: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf> (Date of access 07/01/20)

φορτωτικές διέπονται από ένα σαφές και διακριτό πλαίσιο καθιερωμένων κανόνων, συμβάσεων και νόμων, εξυπηρετούν το θαλάσσιο εμπόριο και οι οποίοι διέπουν το σύνολο αυτών, από την έκδοση έως και τη χρήση και την κυκλοφορία τους.

Επομένως, αποτελεί ίσως αναγκαιότητα, προκειμένου να προωθηθεί η πλήρης και ασφαλής μετάβαση στο φάσμα της ηλεκτρονικής φορτωτικής, για την θεσμοθέτηση ενός ενιαίου, σαφούς και με ακριβές λεκτικό νομοθετικού πλαισίου για τη λειτουργία της ηλεκτρονικής φορτωτικής, το οποίο είχε ως σκοπό αλλά και ως εν τέλει αποτέλεσμα την προώθηση και εξασφάλιση των συμφερόντων όλων των εμπλεκόμενων μερών, τα οποία δραστηριοποιούμενα συναλλακτικά εντός αυτής της ασφάλειας θα επέλεγαν τη διεκπεραίωση των συναλλαγών τους δια της ηλεκτρονικής φορτωτικής, αντικαθιστώντας πλήρως πλέον την παραδοσιακή.

Επιπροσθέτως, προκειμένου να αποφευχθεί η θεσμοθέτηση αλληλοσυγκρουόμενων νόμων, οι ηλεκτρονικές φορτωτικές θα πρέπει να λογίζονται ως έγκυρες και νόμιμες, ανεξαρτήτως της νομοθεσίας εντός της οποίας εκδόθηκαν, άλλως ανεξαρτήτως της χώρας στην οποία εκδόθηκαν. Σε αυτό το σημείο θα υπερτονιστεί εκ νέου, η ανάγκη ύπαρξης ενός σαφούς και πρωτίστως ενιαίου νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας της ηλεκτρονικής φορτωτικής, προκειμένου να υπάρχει ένα σαφές και ορισμένο ελάχιστο και πρότυπο περιεχόμενο, το οποίο να πληρείται εκατέρωθεν από φορτωτές και μεταφορείς, ενώ κρίσιμη είναι η επίδειξη της δέουσας προσοχής και επιμέλειας, προκειμένου να περιλαμβάνονται στην ηλεκτρονική φορτωτική οι απαραίτητες πληροφορίες, αλλά να και να απεικονίζονται οι σχετικές ανειλημμένες ευθύνες των συμβαλλομένων μερών.

Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψιν όλα τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα σημαντικά οφέλη των διαπραγματεύσεων χωρίς έγγραφο τύπο, η ολική διαμόρφωση της τάσης, θα πρέπει να γίνει προς ένα συναλλακτικό χώρο, στον οποίο η ηλεκτρονική φορτωτική θα αποτελεί τον κανόνα στο σύνολο των τομέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Τέλος, ένας θεωρητικά προφανής, αλλά επί της ουσίας ιδιαίτερα σημαντικός και καθοριστικός τρόπος, ικανός να διασφαλίσει ότι από τη χρήση της φορτωτικής δεν θα προκληθεί κανένα πρόβλημα σε βάρος του πλοιοκτήτη, είναι ο τελευταίος να διαβάσει αυτήν εξονυχιστικά και με ιδιαίτερη επιμέλεια προτού την υπογράψει ή προτού προβεί σε τροποποίηση της προγενέστερης διατύπωσης αυτής στο ναυλοσύμφωνο, ώστε ο πλοιοκτήτης να παραμένει σε κάθε περίπτωση ασφαλής. Επιπλέον, προκειμένου ο πλοιοκτήτης να μην

εκτεθεί σε έγερση αξιώσεων, σε απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της τυχόν ευθύνης του, απώλεια από την κάλυψη του P & I , απώλεια του δικαιώματος αποζημίωσης από τον ναυλωτή και την ποινική δίωξη κ.λπ., θα πρέπει σε κάθε περίπτωση και ανά πάσα ώρα και στιγμή, να βρίσκεται υπό την αιγίδα έμπειρων και καταρτισμένων ατόμων, τα οποία διαθέτουν την τεχνική γνώση και επιστημονική ή εμπειρική κατάρτιση, προκειμένου να αξιολογήσουν την υπό κρίση φορτωτική, προτού ο πλοιοκτήτης προβεί σε αποδοχή αυτής. Επομένως, ειδικότερα ένας πλοιοκτήτης οφείλει προηγουμένως να έχει εξασφαλίσει και επιβεβαιώσει την αξιοπιστία και αποδοτικότητα του αντισυμβαλλομένου μέρους του, λαμβάνοντας ακόμα ει δυνατόν εγγύηση απόδοσης. Παράλληλα, αξίζει να επαναληφθεί ότι ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα σοβαρά υπόψιν του τη λεκτική διατύπωση του ναυλοσυμφώνου πριν αποφασίσει να συμβληθεί αυτό, γνωρίζοντας ότι ενίοτε ακόμα και η διατύπωση και εκφορά μίας λέξης ή ενός όρου, είναι ικανές να επιφέρουν μετατροπή στον εννοιολογικό προσδιορισμό και την ερμηνεία των όρων και του περιεχομένου της σύμβασης. Μερικές φορές ακόμη και μια λέξη μπορεί να κάνει τη διαφορά και να επιφέρει φέρει υπεύθυνη για αθέμιτες απώλειες, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να είχαν υπολογισθεί εκ των προτέρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, όπως αναφέραμε προηγουμένως, η φορτωτική έχει αποδειχθεί να είναι ένα από τα πιο σημαντικά και καθοριστικής σημασίας έγγραφα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτό συμβαίνει επειδή στην πραγματικότητα αποτελεί αφενός απόδειξη ολόκληρης της αποστολής αλλά και αφετέρου κατά συνέπεια, μιας νομικά δεσμευτικής συμφωνίας. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι τόσο η ίδια όσο και η χρήση της είναι ικανή να επιφέρει ορισμένα σημαντικά προβλήματα αλλά και κινδύνους για τους συμβαλλόμενους, εφόσον ο πλοιοκτήτης την εκμεταλλευτεί καταλλήλως, μπορεί να εξασφαλίσει πλήρη προστασία. Το γεγονός ότι λειτουργεί όχι μόνο ως απόδειξη της αποστολής, αλλά και ως απόδειξη της ίδιας της σύμβασης μεταφοράς και ταυτόχρονα ως έγγραφο τίτλου, την καθιστά ικανή να προστατεύσει τον ιδιοκτήτη από διάφορες διαφορετικές εναλλακτικές λύσεις. Όσον αφορά τη σύνδεση της φορτωτικής με το ναυλοσύμφωνο, μπορεί να παρατηρηθεί ότι η χρήση της

φορτωτικής εξαρτάται από τα μέρη που συμμετέχουν στην αποστολή, λόγω του γεγονότος ότι λειτουργεί διαφορετικά για καθένα από αυτά. Επιπλέον, η ενσωμάτωση των κανόνων Χάγης - Visby από το ναυλοσύμφωνο στη φορτωτική, προστατεύει τον φορτωτή από την πρόκληση αβεβαιοτήτων και προβλημάτων με τρίτα μέρη. Για παράδειγμα, ένα τρίτο μέρος μπορεί να ισχυριστεί ότι αυτοί οι Κανόνες δεν ισχύουν στη συμφωνία τους, καθώς αποτελούν μέρος διαφορετικής σύμβασης.

Βασικό συμπέρασμα στο οποίο καταλήγουμε βάσει των ανωτέρω, είναι ότι μία φορτωτική θα πρέπει να είναι αληθής και να παρουσιάζει την πραγματική κατάσταση του φορτίου. Επομένως, υπάρχει ανάγκη για μία καθαρή φορτωτική. Αυτό σημαίνει ότι ο πλοίαρχος δεν μπορεί να υπογράψει τέτοιες φορτωτικές για φορτίο του οποίου η προφανής σειρά και κατάσταση δεν ταυτίζεται με το περιεχόμενο που έχει αποδοθεί στη φορτωτική από τον εκδότη της. Σε περίπτωση μη εφαρμογής των ανωτέρω, ο πλοιοκτήτης θα φέρει ευθύνη απέναντι στον κύριο του φορτίου, σε περίπτωση που τα εμπορεύματα υπέστησαν ζημιά ενώ ήταν στην κατοχή του, και εφόσον η ζημία αυτή οφείλεται σε σφάλμα του. Για να αποφευχθεί αυτός ο κίνδυνος, ο πλοιοκτήτης πρέπει να δώσει στον πλοίαρχο σαφείς οδηγίες για την απόρριψη όλων των κατεστραμμένων φορτίων. Επιπλέον, υπάρχουν περιπτώσεις όπου η περιγραφή του φορτίου που αναγράφεται στη φορτωτική είναι λανθασμένη. Μία λανθασμένη περιγραφή του φορτίου, μπορεί να σημαίνει λανθασμένη ποιότητα, ποσότητα ή κατάσταση του φορτίου. Η αποτελεσματική λύση για την αντιμετώπιση ενός τέτοιου σχετικά κοινού προβλήματος, είναι να διασφαλιστεί ότι, κατά την υπογραφή της φορτωτικής, η περιγραφή των εμπορευμάτων στο φορτωτικό είναι ακριβής και ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Υπάρχουν ορισμένα εμπορεύματα που τιμολογούνται και πωλούνται σε βάρος, επομένως είναι σημαντικό για τον φορτωτή να αποδεικνύει το σωστό συμφωνημένο βάρος, προκειμένου να εξασφαλίσει την πληρωμή του από τον παραλήπτη. Εάν προκύψει πρόβλημα σε αυτό το στάδιο, ο μεταφορέας θα μπορούσε να θεωρηθεί υπεύθυνος για τη μη μεταφορά του συνόλου του συμφωνηθέντος φορτίου και ως εκ τούτου να υπάρξουν σε βάρος του αξιώσεις για καταβολή αποζημίωσης. Επιπλέον, καθοριστικής σημασίας είναι η ορθή χρονολόγηση της φορτωτικής, η οποία διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στη σύμβαση μεταφοράς, τη σύμβαση πώλησης και στα ζητήματα πίστωσης, σε περίπτωση που η πληρωμή του φορτίου ρυθμίζεται μέσω πιστωτικής επιστολής.

Περαιτέρω, όπως προαναφέρθηκε, υπάρχει η δυνατότητα έκδοσης ξεχωριστών φορτωτικών, λόγω του γεγονότος ότι στη ναυτιλιακή βιομηχανία, υπάρχει πάντα το στοιχείο του απροσδόκητου. Με την έκδοση χωριστών φορτωτικών, εάν υπάρχουν περισσότεροι από ένας παραλήπτες, το δικαίωμα παραλαβής του φορτίου κατανέμεται μεταξύ των παραληπτών. Το σημαντικό μέρος σε αυτό το σημείο, καθώς και η λύση για την αποφυγή των κινδύνων που μπορεί να προκληθούν, είναι ότι η ξεχωριστή φορτωτική θα πρέπει να απελευθερωθεί και ως εκ τούτου να κυκλοφορήσει αποκλειστικά και μόνο μετά την ακύρωση της αρχικής φορτωτικής. Με τον τρόπο αυτό, διασφαλίζεται ότι δεν θα υπάρχει παράλληλη ισχύς περισσότερων εγγράφων, η οποία θα προκαλούσε οπωσδήποτε σοβαρά ζητήματα και πιθανότητα δυσλειτουργίες στην εύρυθμη και ομαλή εξέλιξη της μεταφοράς.

Όσον αφορά τη χωριστή φορτωτική, πρέπει να ληφθεί μέριμνα για να διασφαλιστεί ότι οι συνολικές ποσότητες φορτίου που αναγράφονται στη χωριστή φορτωτική ισούνται εν τέλει με το σύνολο του φορτίου που απεικονίζεται στην αρχική φορτωτική. Σε περίπτωση που αυτό δεν συμβαίνει σύμφωνα με τα προβλεπόμενα, ο μεταφορέας μπορεί να καταστεί υπεύθυνος για αποκατάσταση ζημιών. Σε περίπτωση που ζητηθεί από τον πλοιοκτήτη να χωρίσει τις φορτωτικές, προβαίνοντας δηλαδή στην έκδοση χωριστών φορτωτικών, ο τελευταίος θα πρέπει να βεβαιωθεί ότι το αρχικό σύνολο φορτωτικών παραδίδεται και ακυρώνεται, προκειμένου να διασφαλίσει το συμφέρον του. Το τελευταίο πρόβλημα που χρειάζεται παρακολούθηση, είναι η πιθανή αλλαγή στον προορισμό, που αναφέρεται επί της φορτωτικής ως λιμένας εκφόρτωσης. Εάν δοθεί εντολή στο πλοίο να προχωρήσει σε λιμένα που δεν αναφέρεται στο φορτωτικό, αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί απόκλιση από τους όρους της σύμβασης μεταφοράς, εκτός εάν παράλληλα με την αλλαγή του προορισμού εκδοθεί αποστολή αποζημίωσης, στην οποία να αναφέρεται και να αιτιολογείται η αλλαγή στο λιμένα προορισμού.

Επιπλέον, υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο νόμος και οι νομικές διατάξεις έρχονται σε σύγκρουση με την καθημερινή πρακτική της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι καθυστερήσεις στην αλυσίδα κυκλοφορίας των εγγράφων, συχνά σημαίνει ότι οι αρχικές φορτωτικές δεν είναι διαθέσιμες όταν το πλοίο φτάσει στο λιμάνι εκφόρτωσης. Έτσι, ο μεταφορέας συμφωνεί συνήθως να παραδώσει το φορτίο λαμβάνοντας επιστολή αποζημίωσης από τον ναυλωτή – παραλήπτη και έτσι, να παραδώσει το φορτίο χωρίς παρουσίαση των αρχικών φορτωτικών. Αυτό συμβαίνει πολύ συχνά στην ναυτιλιακή πρακτική με αποτέλεσμα τα συμβαλλόμενα

μέρη να είναι αρκετά εξοικειωμένα με αυτό. Ωστόσο, η εξοικείωση μπορεί μερικές φορές να προκαλέσει μια εσφαλμένη αίσθηση ασφάλειας. Ο πλοιοκτήτης πρέπει πάντα να δίνει προσοχή στην τράπεζα εγγύησης που αναφέρεται στο LOI, η οποία πρέπει φυσικά να είναι τράπεζα πρώτης κατηγορίας. Θα πρέπει επίσης να αξιολογεί πάντα την τάξη και τη φήμη των ναυλωτών, λόγω του γεγονότος ότι εάν έχουν συχνή και καλή συνεργασία και γνωρίζει ότι είναι ναυλωτές πρώτης κατηγορίας, τότε η φόρμα LOI τους θα είναι αναμενόμενα αξιόπιστη.

Ο πρώτος κίνδυνος παράδοσης αγαθών χωρίς πρωτότυπες φορτωτικές, είναι η πιθανότητα εσφαλμένης παράδοσης φορτίου. Αυτό σημαίνει ότι το φορτίο παραδίδεται σε λάθος συμβαλλόμενο μέρος. Προκειμένου να εξασφαλίσει τη θέση του πλοιοκτήτη, ένας πλοίαρχος θα πρέπει να φροντίσει να επαληθεύσει την ταυτότητα του ατόμου που παρευρίσκεται στο πλοίο για να παραλάβει και να επιβεβαιώσει προσεκτικά, ότι το άτομο αντιστοιχεί στο πρόσωπο που προσδιορίζεται στο LOI. Ο δεύτερος κίνδυνος αφορά την ασφαλιστική κάλυψη. Οι υποχρεώσεις που προκύπτουν ως συνέπεια της παράδοσης δεν καλύπτονται από όλα τα P&I Clubs. Το LOI αντικαθιστά αποτελεσματικά την κάλυψη P&I ενός κατόχου για αξιώσεις εσφαλμένης παράδοσης. Τέλος, ο τρίτος κίνδυνος είναι να βεβαιωθεί ότι το LOI ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα σε περίπτωση αξίωσης εσφαλμένης παράδοσης. Κατά συνέπεια, η διατύπωση τέτοιων LOI πρέπει να γίνεται με προσοχή και πάντα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πλοιοκτήτες δεν αντιμετωπίζουν υπερβολικό κίνδυνο. Έτσι, καθίσταται σαφές το πόσο σημαντικό είναι να δηλωθεί με απόλυτη ακρίβεια και σαφήνεια ο τρόπος παράδοσης του φορτίου, σε περίπτωση που αυτή πραγματοποιηθεί με παρουσίαση LOI αντί για φορτωτική.

Το νομικό πλαίσιο μιας φορτωτικής περιγράφεται και ενσωματώνεται σε κάθε ναυλοσύμφωνο, όταν πραγματοποιείται σε αυτό η ενσωμάτωση των Κανόνων Χάγης/ Χάγης – Βίσμπυ. Εκτός από ένα δεσμευτικό πλαίσιο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που ισχύουν για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, αυτοί οι κανόνες περιλαμβάνουν επίσης οδηγίες για τον τρόπο λειτουργίας της φορτωτικής. Ωστόσο, το σημαντικό γεγονός ότι εκτός αυτού του βασικού πλαισίου, τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης μεταφοράς είναι ελεύθερα να διαπραγματευτούν πρόσθετους όρους, όπως αυτά επιθυμούν. Αυτό δίνει την ευελιξία στον πλοιοκτήτη να διαχειρίζεται πλήρως τη θέση του και τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά του. Επιπλέον, υπάρχει η ρήτρα Himalaya που παρέχει στον μεταφορέα τα πλεονεκτήματα μιας ρήτρας επιλογής φόρουμ, ενώ ταυτόχρονα τους προστατεύει από έγερση αξιώσεων από

διάφορες δικαιοδοσίες, διαχωρίζοντας τη θέση του στη συμφωνία μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή των εμπορευμάτων που αποστέλλονται. Κατά συνέπεια, αυτή η ρήτρα παρέχει στον πλοιοκτήτη προστασία υψηλού επιπέδου.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να επαναλάβουμε συνοπτικά τα σημαντικά μειονεκτήματα της παραδοσιακής έγχαρτης φορτωτικής. Ένα από αυτά είναι οι καθυστερήσεις που προκαλούνται. Τα πλοία φτάνουν στα λιμάνια πριν από τη φορτωτική, καθώς το έγγραφο αυτό πρέπει να ανταλλαχθεί με διάφορα μέρη μέσω υπηρεσίας ταχυμεταφορών προκειμένου να είναι στην επίσημη μορφή του. Κατά συνέπεια, το φορτίο δεν μπορεί να παραδοθεί. Έτσι, υπάρχει η πιθανότητα έγερσης αξιώσεων αποζημίωσης, ενώ μερικές φορές οι εν λόγω καθυστερήσεις μπορεί αν επιφέρουν ως αποτέλεσμα ακόμα και ολική απώλεια του φορτίου. Επιπλέον, σημαντικό μειονέκτημα της έντυπης φορτωτικής αφορά στην ασφάλεια που παρέχεται μέσω αυτής. Γεγονός παραμένει ότι μια «κλασσική» φορτωτική μπορεί να υποστεί επεμβάσεις με τέτοιο τρόπο, ώστε αν επέλθουν επί αυτής αλλοιώσεις ως προς την ποσότητα του φορτίου, ενέργεια η οποία ειδικά σήμερα, δεδομένων και των νέων ψηφιακών μεθόδων και τεχνικών εκτύπωσης είναι εξαιρετικά εύκολο να επιτευχθεί. Ωστόσο, σε αυτήν την περίπτωση, ο μεταφορέας καθίσταται υπεύθυνος για αξιώσεις εσφαλμένης παράδοσης εξαιτίας πλαστών ή κλεμμένων φορτωτικών. Τέλος, τίθεται το ζήτημα του κόστους έκδοσης αλλά και διαχείρισης της έντυπης φορτωτικής. Αυτό το κόστος εκτιμάται ότι αυξάνει τη φυσική μεταφορά των αγαθών έως και 15 %.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω μειονεκτήματα, οι ηλεκτρονικές φορτωτικές εμφανίστηκαν στο προσκήνιο, προκειμένου να προσφέρουν μια αποτελεσματική λύση. Το πλαίσιο αλλά και η ίδια η φύση και ο σκοπός της ηλεκτρονικής φορτωτικής, αποβλέπουν στη δημιουργία μιας σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας, προσανατολισμένης στο σύνολό της προς την εξυπηρέτηση του συμφέροντος του πλοιοκτήτη. Πράγματι, καθοριστικοί παράγοντες για την πρόοδο και την εξέλιξη σε οποιονδήποτε κλάδο – και όχι αποκλειστικά σε αυτόν της ναυτιλιακής βιομηχανίας – είναι η ταχύτητα, η ασφάλεια και η ικανότητα ολοκλήρωσης μιας διαδικασίας, με το συντομότερο χρονικά και τον περισσότερο συμφέροντα οικονομικά τρόπο. Αυτά ακριβώς είναι και τα πλεονεκτήματα, που μας εξασφαλίζονται μέσω της υιοθέτησης της ηλεκτρονικής φορτωτικής.

Αδιαμφισβήτητα η παραδοσιακή φορτωτική, διέπεται από πληθώρα κανόνων και νομοθετικών ρυθμίσεων, τόσο ως προς την αξιογραφική φύση και την κυκλοφορική της

ικανότητα, όσο και ως προς το περιεχόμενο και το ρόλο που είναι προορισμένη να επιτελέσει. Επομένως, η αντικατάσταση αυτής, έστω και σταδιακά από τη διάδοχο της ηλεκτρονική φορτωτική, είναι αναμενόμενο να καθίσταται ένα εγχείρημα ιδιαίτερης σημασίας, αλλά και πολυπλοκότητας.

Μέσα από την πολύχρονη χρήση της για ικανό χρονικό διάστημα, η παραδοσιακή έγχαρτη φορτωτική, έχει καταστεί σημαντικό και καθοριστικό εφόδιο για τους επαγγελματίες της ναυτιλίας, παρέχοντας σε αυτούς αφενός τον απαραίτητο και ζητούμενο χρόνο προσαρμογής σε αυτήν, αλλά και παράλληλα όλο το περιθώριο εντοπισμού και αντιμετώπισης των θεωρητικών και πρακτικών εμποδίων που τυχόν προκύπτουν από τη χρήση και εφαρμογή της.

Βάσει των ανωτέρω, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η πλήρης αντικατάσταση της παραδοσιακής φορτωτικής με την ηλεκτρονική, αλλά και η πλήρης ενσωμάτωση της τελευταίας στις θαλάσσιες μεταφορές αλλά και στην εν γένει ναυτιλιακή βιομηχανία δεν θα είναι εύκολη.

Ειδικά αν λάβει κανείς υπόψιν το γεγονός ότι οι διαφορετικές έννομες τάξεις έχουν και διαφορετικές νομοθετικές προβλέψεις και αντιμετώπιση αναφορικά με την ηλεκτρονική φορτωτική και δεδομένης της έλλειψης ενός διακριτού, ενιαίου θεσμικού πλαισίου, αντιλαμβάνεται τις συγκρούσεις και τις δυσχέρειες, που προκύπτουν από αυτό το εγχείρημα. Επομένως, στο πλαίσιο του εγχειρήματος της ολικής αντικατάστασης της παραδοσιακής φορτωτικής από την ηλεκτρονική, θα πρέπει να παρασχεθεί στην τελευταία – βάσει και των όσων ανωτέρω αναπτύχθηκαν – ένα σαφές και ενιαίο νομοθετικό πλαίσιο και παράλληλα η δέουσα νομοθετική πρόβλεψη και υποστήριξη, προκειμένου να αντιμετωπισθούν καταλλήλως τα ζητήματα που δεδομένο ότι θα προκύψουν από την πρακτική εφαρμογή και υιοθέτησή της, αλλά και να βρεθούν εφαρμόσιμες και αποτελεσματικές λύσεις για αυτά.

Πράγματι, ακόμα και σήμερα και παρά τις σοβαρές προσπάθειες που έχουν γίνει από την καθιέρωση και υιοθέτηση των ενιαίων κανόνων των συστημάτων όπως CMI, Bolero, BIMCO κ.ο.κ., υπάρχουν σημαντικές αντιφάσεις και διαφορές ανάμεσα στα θεσμικά πλαίσια της παραδοσιακής και της ηλεκτρονικής φορτωτικής, με αποτέλεσμα η απόλυτη και αποτελεσματική μετάβαση σε αυτήν να είναι ίσως εκκρεμής. Ωστόσο, οι ολοένα σημειούμενες εξελίξεις, οι οποίες λαμβάνουν χώρα τόσο στον τομέα της τεχνολογίας, όσο και σε αυτόν τον οικονομικών εξελίξεων και δη στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των

θαλάσσιων μεταφορών, μας βοηθούν να καλωσορίζουμε με αισιοδοξία αλλά και με σχεδόν βεβαιότητα την ολοσχερή αντικατάσταση της παραδοσιακής – έγχαρτης φορτωτικής από την ηλεκτρονική, η οποία θα είναι πλέον ικανή να μας εξασφαλίσει την απαραίτητη ευελιξία και πρακτικότητα, ώστε οι μεταφορές να καταστούν αποτελεσματικότερες, περισσότερο οικονομικές και ταχύτερες.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, τόμος II, 6η έκδοση, 2007
- Ε. Κωνσταντινίδης, Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς, 2001
- 2016, *Legal principals in shipping business*. Institute of chartered shipbrokers (ICS). London
- Ι. Μάρκου, Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, 2004. 7 Boston, MA: Springer US
- BIMCO. (2017). BIMCO ELECTRONIC BILL OF LADING CLAUSE. Bimco.org. Retrieved 15 September 2017, from <https://www.bimco.org/search-result?term=Bills%20of%20lading>
- 2018, *E- Bills of lading*. Norton Rose Fulbright. Available at: <https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/b20094b6/e-bills-of-lading> (Date of access 02/10/19)
- Bolero.net. The Bolero Electronic Bill of Lading (eBL) Overview, 2017. Retrieved from <http://www.bolero.net/files/downloads/eBLOverview.pdf>
- Bimco Bulletin volume 95 No.2 2000
- UNCITRAL model law on electronic signatures with guide to enactment, New York: United Nations Commission on International Trade Law, 2017
- Hughes, A. D. 1999, *Casebook on carriage of goods by sea*. 2nd ed London: Blackstone Press.
- L. D' Arcy, C. Murray, and B. Cleave (2000) Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade, 10th Edition, London: Sweet & Maxwell, at p. 277.][FROM: Issanee Kamlang 2008 thesis
- Mayer, Ray August; with revisions by Don; Bixby, Michael (2013). International business law: text, cases, and readings (6th ed., international Ed.).
- Pagonis, T., & Pentheroudakis, N., 2019. *Chartering Manual by Practitioners*, Practitioners' book avenue, LLP
- *Split bills of lading and delivery*. Gard. Available at: http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=6131&p_document_id

[=6138&fbclid=IwAR1X11br1bJDjxkavwSLXezKT1u-](#)

[FtVx9sE03i8RYUJyIWqgM0RTmIFfiYA](#)(Date of access 22/09/19)

- The Jackson Parton Miscellany, 2nd ed. 202
- Wilson, J., F., 2010. *Carriage of goods by sea*. Seventh Edition. Pearson education Ltd.
- Zhang, J., 2016 - 2017. *Carriage of Goods by Sea LLM*
- Barker Vs Mc Andrew QB 358 (1856)
- Brown Jenkinson Vs Percy Dalton” 2 Q.B. 621 (1957)
- Caresse Navigation Ltd v Zurich Assurances MAROC & Ors [2014] EWCA Civ 1366
- China Shipping Development Co Ltd Vs State Bank of Saurashtra [2001] EWHC 546
- Farenco Shipping v. Daebo Shipping (The "Bremen Max") [2009] 1 Lloyd’s Rep. 81; [2009] 1 All ER (Comm) 423
- Grant v Norway 1851 10 CB 665
- Kastor p Vs Louis Dreyfus Negoce of Paris (2001)
- Heaven Vs Wilson (1879) 4 C.P.D. 329
- Heskell v. Continental Express Ltd [1950] 1 All E.R. 1033. (QB)
- Lickbarrow vs Mason [1794] 5 TR 685
- LAO Red Gustav Erikson Vs Ismail Lloyds rep. 281 (1986)
- Mangels Vs Dixon 3 H.L. Cas.702 (1852)
- Pyrene Co Ltd v. Scindia Navigation Co Ltd [1954] 2 Q.B. 402 (QB)
- *Roberts v. Calmar S.S. Corporation* 292 Fed. 723, 730 (2d Cir. 1923), affd, 267 U.S. 260 (1925)
- Sanders bros. v Maclean (1883) 11 Q.B.D 327
- SA SUCRE EXPORT v. NORTHERN RIVER SHIPPING LTD. (THE “SORMOVSKIY 3068”) [1994] 2 Lloyd's Rep. 266
- The Berkshire 1 Lloyd's Rep 185 (1974)
- The Berge Sisar [2002] 2 AC 205
- The David Agmashenebeli [2003] 1 Lloyd’s Rep 92
- The Houda [1994] 2 Lloyd’s Rep 541
- The Mahkutai [1996] 2 Lloyd’s Rep. 1 (PC)
- The MSC Amsterdam [2007] 2 Lloyd’s Rep. 622.

- The Starsin [2004] 1 AC 715
- “The Freedom” L.R. 3 P.C. 594 (1864)
- The Irbenskiy Proliv [2005] 1 Lloyd’s Rep 383
- The Ythan [2006] 1 Lloyd’s Rep. 457
- 2018, *Split bills of lading and ship’s delivery orders*. Marine Insurance P&I Club News. Available at: <https://www.hellenicshippingnews.com/split-bills-of-lading-and-ships-delivery-orders/>(Date of access 02/10/19)
- 2019, *Mate Receipt*. How to export – import. Available at: <https://howtoexportimport.com/Mate-Receipt-4586.aspx>(Date of access 20/10/19)
- 2014, *BIMCO’s new charterparty clause for electronic bills of lading*. Library sector insights. Available at: <https://www.incegd.com/en/knowledge-bank/bimcos-new-charterparty-clause-for-electronic-bills-of-lading>(Date of access 02/10/19)
- Bolero and essDOCS. UK P&I CLUB. Available at: <https://www.ukpandi.com/> (Date of access 23/11/19)
- *Clean bill of lading*, Investopedia. Available from: <https://www.investopedia.com/terms/c/clean-bill-lading.asp> (Date of access 28.08.19)
- *Himalaya Clause*, US Legal. Available at: <https://definitions.uslegal.com/h/himalaya-clause/>(Date of access 12/12/19)
- June 2018, *Contracts of carriage and bills of lading: The Hague Visby Rules*, Standard Club. Available at: <https://www.standard-club.com/media/2767683/contracts-of-carriage-and-bills-of-lading-the-hague-visby-rules.pdf> (Date of access 15/08/19)
- Incoterms® rules 2010, International Chamber of Commerce. Available at: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>(Date of access 12/10/19)
- IncoTerms 2020, Trade Finance Global. Available at: <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/> (Date of access 12/10/19)
- IncoTermsExplained. Available at: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/free-board/>(Date of access 12/10/19)
- *Split bills of lading and delivery orders*. Gard. Available at: http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=6131&p_document_id

[=6138&fbclid=IwAR1X11br1bJDjxkavwSLXezKT1u-](#)

[FtVx9sE03i8RYUJyIWqqM0RTmIFfiYA](#)(Date of access 22/10/19)

- *Switch Bill of Lading: A complete manual and word of advice.* Icontainers. Available at: <https://www.icontainers.com/us/2018/11/01/switch-bill-of-lading-complete-manual/> (Date of access 02/10/19)
- *The investor's guide to Global Trade,* Investopedia. Available at: <https://www.investopedia.com/insights/what-is-international-trade/> (Date of access: 10/10/19)
- *Types of bill of ladings,* India Findings. Available at: <https://www.indiafilings.com/learn/types-of-bill-of-lading/>(Date of access 22/08/19)
- *What does the standard contract o sale cover?* Owen Hodge Lawyers. Available at: <https://www.owenhodge.com.au/mortgage-conveyancing/standard-contract-of-sale/> (Date of access 10/10/19)
- Carriage of Goods by Sea Act 1971
- EU Regulation 910/2014
- The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968
- UK P & I Club, Legal Briefing May 2017
- International Chamber of Shipping (ICS), *Shipping and world trade.* Available at: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade> (Date of access 15/08/19)
- International Maritime organization (IMO) - *UN-Business Action.* Available at: <https://business.un.org/en/entities/13> (Date of access 10/08/19)
- 2015, *The Yale Law journal,* The Yale Law Journal Company, Inc. Vol. 125. Available at: https://www.jstor.org/stable/781543?seq=1#metadata_info_tab_contents (Date of access 28.08.19)
- 2016, *The issue of bills of lading,* Law Explorer. Available at: <https://lawexplores.com/the-issue-of-bills-of-lading/> (Date of access 12/09/19)
- 2016, *Money transfer procedure in sea transport -The documentary credit system.* General Cargo Ship. Available at: <http://generalcargoship.com/documentary-credit-system.html> (Date of access 20/10/19)

- 1971, *Bill of lading*. United Nations Conference of Trade and Development. Geneva. Available at: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl6rev1_en.pdf(Date of access 22/10/19)
- Davidson, S., 2001, *Charterparty Indemnities*. UK P&I CLUB. Available at: <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/charterparty-indemnities-1481/> (Date of access 30.11.18)
- Doumeni , A., August 2016, *Clause Paramount Revised*, Defense bulletin. Available at: <http://www.standard-club.com/media/2277755/clause-paramounts-revisited.pdf> (Date of access 12/10/19)
- Law Commission report into "Rights of Suit in respect of Carriage of Goods by Sea", LAW COM No 196 1991
- Lane, L., 2014, *Incorporating charterparty terms into a bill of lading*. UK P&I CLUB. Available at: <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/article/incorporating-charterparty-terms-into-a-bill-of-lading-130669/>(Date of access 30.11.18)
- March 2019, *Insights and Opinion*, Atlas Knowledge. Available at: <https://www.atlasknowledge.com/insights/90-world-trade-shipped-sea> (Date of access 10/08/19)
- Manaadiar, H., 2018, *When does a Bill of Lading become a Contract of Carriage..??*. Shipping and Freight Resource. Available at:<https://shippingandfreightresource.com/when-does-a-bill-of-lading-become-a-contract-of-carriage/> (Date of access 30.11.18)
- Nakamoto, S., 2008. *Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System*. Available at: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf> (Date of access 07/01/20)
- Raunek K., 2019, *Bill Of Lading in Shipping: Importance, Purpose, And Types*. MarineInsight. Available at: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-bill-of-lading-in-shipping/>(Date of access 12.09.19)
- Robinson, A., *Bill of Lading: Importance Of, Error Consequences, and Effective Solutions*. Cerasis. Available at: <https://cerasis.com/bill-of-lading/> (Date of access 12/09/19)
- Roman, T.K., 1959. *Charter Parties and Bills of Lading*, 42 Marq. L. Rev. 346. Available at: <https://scholarship.law.marquette.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=2917&context=mulr/> (Date of access 30.11.18)

- Sept 1998, *The date of the bill of lading*. Gard. Available at: <http://www.gard.no/web/updates/content/51869/the-date-of-the-bill-of-lading>(Date of access 22/09/19)
- G. Van der Ziel, 'The Legal Underpinning of E-Commerce in Maritime Transport by the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea', CMI Yearbook, 2003
- Laryea, E., *Paperless Trade: Opportunities, Challenges and Solutions*. London [u.a.]: Kluwer Law International, 2003
- Folsom, R., Gordon, M., Van Alstine, M., & Ramsey, M. *Principles of International Business Transactions*. West Academic, 2017