

2012



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
UNIVERSITY OF PIRAEUS

Διαχείριση Συμβάσεων Logistics



Διπλωματική Εργασία στα πλαίσια του
μεταπτυχιακού προγράμματος
“Logistics”

Φοιτητής: Μαντζιαφός Λάμπρος
Επίβλεψη: κ. Λάιος Λάμπρος
Πειραιάς, 9/10/2012

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Πολλοί άνθρωποι με υποστήριξαν άμεσα η έμμεσα κατά τη διάρκεια των σπουδών μου. Θα ήθελα να τους ευχαριστήσω όλους για την βοήθεια και την ενθάρρυνση τους.

Ένα ειλικρινές ευχαριστώ, για τον καθηγητή κύριο Λάμπρο Λάιο, για την καθοδήγηση και τις συμβουλές του, όχι μόνο κατά την εκπόνηση της εργασίας αλλά σε όλη την πορεία μου ως φοιτητής στο πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους συναδέλφους Μάνο Γαρυφαλάκη και Δήμητρα Στάικου, οι οποίοι από τις μακρινές Σουηδία και Γαλλία αντίστοιχα, μου προσέφεραν πολύτιμη βοήθεια, μια βοήθεια καταλυτική για την ολοκλήρωση της εργασίας.

Τέλος το μεγαλύτερο ευχαριστώ πηγαίνει στους γονείς μου, που μου παρείχαν όλα τα εφόδια και ήταν δίπλα μου κάθε στιγμή, σε όλη τη διάρκεια αυτής της προσπάθειας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία είναι μια πρώτη προσπάθεια για τη δημιουργία ενός μικρού οδηγού σύναψης και διαχείρισης συμβάσεων οι οποίες αφορούν τομείς των Logistics.

Συγκεκριμένα συμβάσεις που αφορούν τις παροχές ολοκληρωμένων υπηρεσιών Logistics από τρίτους (3PL) καθώς και συμβάσεις μεταφορών.

Στα πρώτα κεφάλαια γίνεται μια πρώτη εισαγωγή στις συμβάσεις. Παρουσιάζονται τα περισσότερα είδη των συμβάσεων, γίνεται ο διαχωρισμός μεταξύ σύμβασης και συμφωνητικού, παρουσιάζεται ο τρόπος διαμόρφωσης μιας σύμβασης και στη συνέχεια γίνεται λεπτομερή παρουσίαση των όρων που συναντώνται συχνότερα σε όλα τα είδη συμβάσεων (εμπορικές, προμηθειών κτλ).

Συνεχίζοντας και συγκεκριμένα στα κεφάλαια 6 & 7 παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο των συμβάσεων που αφορούν τα Logistics και γίνεται αναλυτική παρουσίαση των περιεχομένων μιας σύμβασης για την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών Logistics από τρίτους (3PL).

Τέλος, στα δύο τελευταία κεφάλαια παρουσιάζονται και αναλύονται οι συμβάσεις μεταφοράς. Αυτό γίνεται σε τρία μέρη, αρχικά με τις συμβάσεις για την οδική μεταφορά, εν συνεχεία για την θαλάσσια και τέλος για την συνδυασμένη μεταφορά αγαθών και προϊόντων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Εισαγωγή

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

1.1 Τι είναι σύμβαση

1.2 Σύμβαση εναντίον συμφωνητικού

2 ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

2.1 Εντολή αγοράς (purchase order)

2.2 Επιστολή προθέσεως (Letter of intent)

2.3 Επιστολή συμφωνίας (Letter agreement)

2.4 Επίσημη σύμβαση (Formal contract)

3 ΤΥΠΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

3.1 Σύμβαση σταθερού τιμήματος (Fixed-price Contract)

3.1.1 Σύμβαση σταθερού και οριστικού τιμήματος (Firm fixed-price)

3.1.2 Σταθερό τίμημα με προσαρμογή ή σταθερό τίμημα με κλιμάκωση (Fixed-price with adjustment or fixed-price with escalation)

3.1.3 Καθορισμένο τίμημα με επαναπροσδιορισμό (Fixed-price with redetermination)

3.2 Συμβάσεις με βάση το κόστος (Cost-based contracts)

3.2.1 Κόστος με σταθερό ποσό (Cost plus fixed-fee)

3.2.2 Κόστος με ποσοστό κόστους (Cost plus percentage of cost)

3.2.3 Συμβάσεις χρόνου και υλικών (Time and materials contracts or T&M)

3.3 Συμβάσεις με παροχή κινήτρων (Incentive contracts)

3.3.1 Συμβάσεις με παροχή κινήτρων σταθερού τιμήματος (Fixed-price incentive contracts)

3.3.2 Σύμβαση κόστους με επιπρόσθετο κίνητρο (Cost plus incentive fee contract)

4 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

- 4.1 Αναγνώριση των μερών του συμφωνητικού
- 4.2 Εισαγωγή (Recitals)
- 4.3 Ορισμοί (Definitions)
- 4.4 Πεδίο εφαρμογής του συμφωνητικού (Scope of the agreement)
- 4.5 Διάρκεια του συμφωνητικού (Duration of the agreement)
- 4.6 Τίμημα και όροι πληρωμής (Cost and payment terms)
- 4.7 Παράδοση και κίνδυνος απώλειας (Delivery and risk of loss)
- 4.8 Αποδοχή (Acceptance)
- 4.9 Παρατηρήσεις, εγγυήσεις και διορθωτικά μέτρα (Representations, warranties and remedies)

5 ΤΥΠΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΜΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

- 5.1 Εισαγωγή
- 5.2 Τυπικοί όροι Σύμβασης (Typical Contract Terms)
 - 5.2.1 Μάλλον ευνοούμενος πελάτης (Most favored customer)
 - 5.2.2 Μητρώα και Λογιστικοί Έλεγχοι (Records and Audits)
 - 5.2.3 Πνευματική Ιδιοκτησία (Ownership of Creative Work)
 - 5.2.4 Ιδιοκτησία Εργαλείων/ Εξοπλισμού (Ownership of Tools/ Equipment)
 - 5.2.5 Επιβεβαιωτικές πληροφορίες (Confidential Information)
 - 5.2.6 Αποζημίωση (Indemnification)
 - 5.2.7 Ασφάλιση (Insurance)
 - 5.2.8 Περιορισμοί δημοσιότητας (Restrictions on publicity)
 - 5.2.9 Καταγγελία της σύμβασης (Termination)
 - 5.2.10 Περιορισμοί εκχώρησης (Assignment Restrictions)

- 5.2.11 Ανωτέρα Βία (Αποδεκτές καθυστερήσεις) (Force Majeure (Excusable Delays))
- 5.2.12 Ειδοποιήσεις (Notices)
- 5.2.13 Εφαρμοστέο Δίκαιο και Δικαιοδοσία (Governing Law and Jurisdiction)
- 5.2.14 Ενσωμάτωση/Ολοκλήρωση/Ολότητα του Συμφωνητικού (Merger/Integration/Entirety of Agreement)
- 5.2.15 Έγγραφες Αλλαγές / Μη προφορικές Τροποποιήσεις (Changes in Writing/No Oral Modifications)

6 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ LOGISTICS

- 6.1 Συμβάσεις Logistics
- 6.2 Νομικό πλαίσιο των συμβάσεων logistics

7 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ LOGISTICS

- 7.1 Πεδίο εφαρμογής της σύμβασης
- 7.2 Η πλατφόρμα των logistics
- 7.3 Αποκλειστικότητα
- 7.4 Υποχρεώσεις του παρόχου 3PL: υπηρεσίες που αναλήφθηκαν
 - 7.4.1 Υπηρεσίες και απαιτήσεις
 - 7.4.2 Συμφωνητικό επιπέδου εξυπηρέτησης (Service level agreements)
 - 7.4.3 Υποχρεώσεις του πελάτη: καταβολή του τιμήματος
 - 7.4.4 Σύστημα σταθερής αμοιβής
 - 7.4.5 Τιμολόγηση συναλλαγών ή τιμολόγηση μονάδας
 - 7.4.6 Κοστολόγηση βάσει δραστηριότητας (Activity-based costing)
 - 7.4.7 Σύστημα μεταβλητής αμοιβής (Variable remuneration system)
 - 7.4.8 Τιμολόγηση σαν ποσοστό επί του κόστους (Cost-plus pricing)
- 7.5 Καταμερισμός των κερδών
- 7.6 Πληρωμή

- 7.6.1 Μη εκτέλεση της υποχρέωσης πληρωμής
- 7.6.2 Άλλες υποχρεώσεις του πελάτη
- 7.7 Ευθύνη
- 7.8 Ανωτέρα βία (Force majeure)
- 7.9 Ασφάλιση
- 7.10 Εμπιστευτικότητα
- 7.11 Επιθεώρηση και έλεγχος
- 7.12 Ιδιοκτησία του εμπορεύματος
- 7.13 Ανάθεση και υπεργολαβία
- 7.14 Προσωπικό
- 7.15 Διάρκεια
- 7.16 Καταγγελία- Τερματισμός
- 7.17 Προστασία δεδομένων
- 7.18 Πνευματική ιδιοκτησία
- 7.19 Επίλυση διαφορών
- 7.20 Εφαρμοστέο δίκαιο
- 7.21 Δικαιώματα σχετικών συναλλαγών

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

8 ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

8.1 Εισαγωγή

8.2 Οδική μεταφορά αγαθών

8.2.1 Ορισμός και νομικό καθεστώς

8.2.2 Πεδίο εφαρμογής

8.2.3 Συμβατική τεκμηρίωση

8.2.4 Ευθύνη της εταιρείας μεταφοράς

8.2.4.1 Γενικές αρχές

8.2.4.2 Απαλλαγή ευθύνης

8.2.5 Αξιώσεις και αγωγές

8.2.5.1 Μελέτη των διαφορετικών αγωγών

8.2.5.2 Όροι για την άσκηση αγωγών

8.2.5.3 Δικαιοδοσία

8.3 Θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων

8.3.1 Νομικές ρυθμίσεις

8.3.2 Ορισμός του εφαρμοστέου δικαίου: πεδίο εφαρμογής

8.3.3 Πεδίο εφαρμογής

8.3.4 Διεθνής αρμοδιότητα

8.3.5 Υποκειμενικά στοιχεία

8.3.6 Φορτωτική (The bill of lading)

8.3.7 Παρόμοια έγγραφα με τη φορτωτική

8.3.8 Υποχρεώσεις των μερών

8.3.8.1 Υποχρεώσεις του πράκτορα διαμετακόμισης ή του παραλήπτη

8.3.8.2 Υποχρεώσεις του μεταφορέα

8.3.8.3 Υποχρεώσεις του μεταφορέα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

8.3.8.4 Υποχρεώσεις του μεταφορέα μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού

8.3.9 Καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα

8.3.10 Πεδίο εφαρμογής της ευθύνης

8.3.11 Αναφορά ζημίας και προθεσμίας άσκησης απαίτησης ευθύνης

8.3.12 Αιτίες για την απαλλαγή ευθύνης

8.3.13 Ποσοτικοί περιορισμοί της αντισταθμιστικής οφειλής

9 ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ (Multimodal transport-MTO)

9.1 Ορισμός και νομικό καθεστώς

9.2 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Διεθνή Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευμάτων, 1980

9.2.1 Νομικό καθεστώς

9.2.2 Πεδίο εφαρμογής

9.2.3 Τεκμηρίωση

9.2.4 Ευθύνη

9.2.5 Χρονικό όριο

9.2.6 Δικαιοδοσία

9.2.7 Διαιτησία

9.3 Κανόνες UNCTAD/ICC για έγγραφα συνδυασμένης μεταφοράς

9.3.1 Νομικό καθεστώς

9.3.2 Πεδίο εφαρμογής

9.3.3 Τεκμηρίωση

9.3.4 Ευθύνη

9.3.5 Χρονικό όριο

9.3.6 Δικαιοδοσία και διαιτησία

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις μέρες μας οι ελληνικές εταιρίες έχουν ξεκινήσει να υιοθετούν για τις δραστηριότητες τους τη σύναψη συμβάσεων έναντι της λογικής που επικρατούσε έως τώρα για την σύναψη ιδιωτικών συμφωνητικών .

Το ερέθισμα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας το έλαβα, όταν ξεκινώντας μια γενική έρευνα πάνω στο θέμα της διαχείρισης συμβάσεων παρατήρησα, ότι στην πλειοψηφία τους οι συμβάσεις των logistics και όχι μόνο, για τις περισσότερες εταιρίες αντιμετωπίζονται σαν ένα καθαρά νομικό ,διαδικαστικό θέμα.

Η Διεθνής Ένωση για τη Σύμβαση και την Εμπορική Διαχείριση (IACCM), διεξάγει μια ετήσια μελέτη κάθε χρόνο για τους όρους των συμβάσεων οι οποίοι αποτελούν πιο συχνά αντικείμενο διαπραγμάτευσης.

Σύμφωνα με μια πρόσφατη έκθεση, παρατηρείται ότι μεγάλο μέρος των διαπραγματεύσεων φαίνεται να οδηγείται από την κλασική νομική θεωρία η οποία βασίζεται από περισσότερο στις συναλλαγές από ότι στην θέσπιση σταθερών σχέσεων.

Ορισμένοι logisticians έχουν ξεπεράσει αυτό το σημείο και κατανοούν ότι οι άνθρωποι και οι επιχειρήσεις είναι σε θέση να κατανοήσουν τα οφέλη από τη συνεργασία και την ομαδική συμπεριφορά.

Αντίθετα οι νομικοί φαίνεται να πιστεύουν ότι ο καλύτερος τρόπος για τη διαχείριση του κινδύνου είναι να τον μεταφέρεις σε κάποιον άλλο και το μεγαλύτερο κίνητρο για την εκτέλεση είναι μέσω απειλών για τιμωρία .

Ο Steve Banker νικητής του βραβείου νόμπελ στα οικονομικά για την εξωτερική ανάθεση και την εφοδιαστική αλυσίδα (Nobel prize in economics on outsourcing and supply chain), έχει τονίσει ότι οι οικονομολόγοι και οι logisticians έχουν μια πιο συγκροτημένη και επιστημονικά θεμελιωμένη προσέγγιση για την δόμηση επιχειρηματικών σχέσεων μέσα από τη σύναψη συμβάσεων από τους δικηγόρους.

Οι logisticians κατανοούν απόλυτα το περιβάλλον και τις συνθήκες , ενώ αντίθετα οι δικηγόροι πληρώνονται για να βεβαιωθούν ότι η άλλη πλευρά έχει πάντα περισσότερα να χάσει.

Με την παρούσα εργασία γίνεται μια πρώτη προσπάθεια για τα ελληνικά δεδομένα για την δημιουργία ενός «οδηγού» σύναψης και διαχείρισης συμβάσεων που αφορούν τα logistics.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

1. Τι είναι η σύμβαση

Η σύμβαση είναι μια υπόσχεση που δίνεται από ένα συμβαλλόμενο μέρος σε ένα άλλο, ή ένα σύνολο υποσχέσεων που λαμβάνουν χώρα μεταξύ δύο ή περισσότερων μερών, τις οποίες επιβάλλει ο νόμος με κάποιον τρόπο. Αν τα συμβαλλόμενα μέρη εκφράσουν τους όρους της συμφωνίας τους με λόγια, είτε προφορικά είτε εγγράφως, θεωρείται ότι έχουν συνάψει ρητή σύμβαση (express contract). Αντιθέτως, μια «σιωπηρή» σύμβαση (implied in fact contract) προκύπτει από τις καταστάσεις και εκδηλώνεται από τη συμπεριφορά των μερών και όχι από λόγια που υποδεικνύουν ότι έχει συναφθεί μια συμφωνία.

Μια σύμβαση μπορεί επίσης να είναι «οιονεί» (implied in law) σύμβαση. Μια οιονεί σύμβαση δεν αποτελεί στην ουσία σύμβαση, επειδή τα συμβαλλόμενα μέρη δεν έχουν εκφράσει καμία συμφωνία ούτε με λόγια, ούτε με συμπεριφορά. Αντιθέτως, η οιονεί σύμβαση είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει μια κατάσταση όπου ένα δικαστήριο επιβάλλει μια υποχρέωση σε ένα μέρος προκειμένου να αποφευχθεί ο άδικος πλουτισμός. Τα δικαστήρια επιβάλλουν το δίκαιο των συμβάσεων με δύο γενικούς τρόπους. Η επιβολή μπορεί να γίνει υπό τη μορφή μιας συγκεκριμένης εκτέλεσης που επιβάλλεται από το δικαστήριο (για παράδειγμα, το δικαστήριο διατάζει την εκτέλεση της ενέργειας για την οποία δόθηκε η υπόσχεση). Το δικαστήριο μπορεί επίσης να επιβάλλει στο μέρος που απέτυχε να εκπληρώσει μια υπόσχεση, να καταβάλλει χρηματικές αποζημιώσεις στο μέρος στο οποίο δόθηκε η υπόσχεση. Η μορφή επιστολής για την επιβολή είναι πιο συχνή σε εμπορικές συμβάσεις.

1.1 Σύμβαση εναντίον Συμφωνητικού

Στην ερώτηση «τι είναι η σύμβαση», πολλοί μπορεί να δείξουν ένα δείγμα ενός γραπτού συμφωνητικού και να εξηγήσουν ότι η σύμβαση είναι ένα έγγραφο που περιέχει πάρα πολλούς νομικούς όρους και προϋποθέσεις. Συχνά, οι όροι «σύμβαση» και «συμφωνητικό» χρησιμοποιούνται ισοδύναμα. Ωστόσο, είναι σημαντικό να κατανοήσουμε ότι αυτοί οι όροι στην πραγματικότητα έχουν διαφορετική νομική σημασία.

Δύο βασικοί διαχωρισμοί μπορούν να γίνουν μεταξύ των όρων «συμφωνητικό» και «σύμβαση»:

Ο πρώτος αφορά στην έννοια της εκλεκτικότητας, όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Έχουμε αναφέρει ότι η σύμβαση αποτελεί μια συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων μερών, την οποία θα επιβάλλουν τα δικαστήρια, εάν πληροί τις προϋποθέσεις της αμοιβαίας συγκατάθεσης, μεταξύ των αρμόδιων μερών, η οποία θα εξετάζεται διεξοδικά, και θα αφορά ένα νομικό ζήτημα. Επομένως, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, δεν αποτελούν όλα τα συμφωνητικά εκτελεστές συμβάσεις.

Ο δεύτερος διαχωρισμός μεταξύ «συμφωνητικού» και «σύμβασης» είναι η έννοια ότι η σύμβαση είναι κάτι παραπάνω από το συμφωνητικό, εφόσον περιλαμβάνει τις συνολικές νομικές υποχρεώσεις που απορρέουν από το συμφωνητικό.

1.2 Προϋποθέσεις για την επιλογή της μορφής και του τύπου της σύμβασης

Οι αγοραστές και οι προμηθευτές θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τους κάτωθι παράγοντες για τον καθορισμό της μορφής και του τύπου της σύμβασης που θα επιλέξουν:

- Διάρκεια του όρου της σύμβασης
- Αξία και πολυπλοκότητα
- Εάν το προϊόν βρίσκεται σε πρώιμο ή προχωρημένο στάδιο της τεχνολογικής εξέλιξης
- Προσδιορισμός και σαφήνεια των απαιτήσεων του αγοραστή
- Έκταση του ανταγωνισμού
- Εμπειρία του προμηθευτή στην παραγωγή του προϊόντος ή την παροχή της υπηρεσίας
- Φύση του προϊόντος, της υπηρεσίας ή της βιομηχανίας
- Διαθεσιμότητα συγκριτικών δεδομένων τιμής

2. ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

2.1 Εντολή αγοράς (*Purchase order*)

Η εντολή αγοράς είναι μια από τις πιο συνηθισμένες μορφές σύμβασης που χρησιμοποιείται για προμήθειες. Μια εντολή αγοράς μπορεί να αποτελέσει τη βάση της σύμβασης μεταξύ του αγοραστή και του πωλητή με τρεις γενικούς τρόπους:

α) Η Εντολή αγοράς μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως προσφορά αγοράς που γίνεται από τον αγοραστή στον προμηθευτή. Η αποδοχή από τον προμηθευτή είτε μέσω εκτέλεσης είτε με την έκδοση απόδειξης έχει ως αποτέλεσμα την κατάρτιση της σύμβασης μεταξύ του αγοραστή και του προμηθευτή.

β) Ο αγοραστής μπορεί να εκδώσει μια εντολή αγοράς ως αποδοχή μιας προσφοράς που έγινε από τον προμηθευτή. Σε αυτή την περίπτωση, η έκδοση της εντολής αγοράς αποτελεί την αποδοχή που οδηγεί στην κατάρτιση της σύμβασης.

γ) Μια εντολή αγοράς μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως έγγραφη επιβεβαίωση μιας προφορικής συμφωνίας μεταξύ του προμηθευτή και του αγοραστή. Στην περίπτωση αυτή, έχει ήδη υπάρξει μια προσφορά και αποδοχή που είχε ως αποτέλεσμα την κατάρτιση σύμβασης μεταξύ των μερών και η εντολή αγοράς χρησιμοποιείται ως έγγραφη τεκμηρίωση αυτής της συμφωνίας.

Οι εντολές αγοράς χρησιμοποιούνται συχνά ως εργαλείο εκχώρησης αγαθών για μεταφορά υπό μια διαπραγματευόμενη συμφωνία με τον προμηθευτή. Τέτοιου είδους συμφωνίες, συχνά επονομαζόμενες «συμφωνητικό-πλαίσιο» (master agreement) ή συμφωνητικό προτεραιότητας (override agreement), παρέχουν μια διάταξη που αναφέρει ότι σε περίπτωση συγκρούσεων μεταξύ των όρων και των προϋποθέσεων που περιέχονται στο συμφωνητικό-πλαίσιο και των προτυπωμένων όρων και προϋποθέσεων στη φόρμα της εντολής αγοράς, οι όροι του συμφωνητικού-πλαισίου θα υπερισχύσουν.

Οι εντολές αγοράς έχουν τυπικά τους όρους και τις προϋποθέσεις τυπωμένες στην πίσω πλευρά του εγγράφου. Η εντολή αγοράς θα πρέπει να περιλαμβάνει μια δήλωση στη μπροστινή πλευρά, η οποία θα αναφέρεται στους όρους και τις προϋποθέσεις της πίσω πλευράς και θα ενημερώνει τον προμηθευτή ότι η σύμβαση που προκύπτει περιλαμβάνει τις παρούσες διατάξεις. Η δήλωση αυτή από μόνη της, ωστόσο, δε διασφαλίζει ότι οι παρόντες όροι θα διέπουν τη συναλλαγή.

2.2 Επιστολή προθέσεως (*Letter of intent*)

Η επιστολή προθέσεως είναι μια επιστολή από τον αγοραστή σε έναν προμηθευτή, η οποία δηλώνει ότι ο αγοραστής προτίθεται να αναθέσει μια σύμβαση στον προμηθευτή. Οι επιστολές προθέσεως τυπικά εκδίδονται όταν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ του αγοραστή και του πωλητή βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη και συχνά περιλαμβάνουν μια σύνοψη των

γενικών όρων που έχουν ήδη συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Συχνά ο προμηθευτής ζητά μια επιστολή προθέσεως από τον αγοραστή, προκειμένου να παράσχει την εξουσιοδότηση στον προμηθευτή να ξεκινήσει την εκτέλεση ή να διαθέσει ένα μέρος του χρονοδιαγράμματος παραγωγής του στις απαιτήσεις του αγοραστή.

Υπάρχουν δύο βασικά μειονεκτήματα για τον αγοραστή σχετικά με την έκδοση μιας επιστολής προθέσεως. Το πρώτο μειονέκτημα είναι ότι από τη στιγμή που θα γνωστοποιηθεί στον προμηθευτή ότι του έχει κατακυρωθεί η σύμβαση, ο αγοραστής θα υποστεί απώλεια ενός διαπραγματευτικού πλεονεκτήματος και ίσως είναι δύσκολο να διαπραγματευτεί τους όρους της σύμβασης. Η επιστολή προθέσεως θα πρέπει να περιλαμβάνει μια δήλωση ότι η τελική συμφωνία θα υπόκειται στην ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων και την εκτέλεση της επίσημης σύμβασης. Ακόμα και με μία τέτοιου είδους δήλωση, ωστόσο, η έκδοση της επιστολής προθέσεως αρχίζει να παγώνει την σχέση που θα προκύψει μεταξύ των μερών, καθιστώντας δύσκολη τη μεταφορά της επιχειρηματικής δραστηριότητας σε άλλον προμηθευτή. Αυτό ισχύει κυρίως εάν τα συμβαλλόμενα μέρη ξεκινήσουν την εκτέλεση αμέσως μετά την έκδοση της επιστολής προθέσεως.

Δεύτερον, παρόλο που ο αγοραστής γενικά δεν προτίθεται να δεσμευθεί μέχρι να εκτελεστεί η επίσημη σύμβαση, οι επιστολές προθέσεως συχνά ερμηνεύονται ως ένδειξη πρόθεσης από τα μέρη να δεσμευθούν από την επιστολή προθέσεως. Το δικαστήριο μπορεί να θεωρήσει ότι το έγγραφο δηλώνει ότι τα μέρη είχαν την πρόθεση να δεσμευθούν χωρίς την επίσημη σύμβαση, η οποία επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί αμιγώς ως υπόμνηση της συμφωνίας. Εφόσον η εκτέλεση μπορεί να ξεκινήσει βάσει της επιστολής προθέσεως, τα μέρη ορισμένες φορές προσπαθούν να αποφύγουν το πρόβλημα της εκτέλεσης αφηρημένων συμβατικών προφυλάξεων, περιλαμβάνοντας πολλές διατάξεις, οι οποίες θα βρίσκονται στην επικείμενη σύμβαση. Το μειονέκτημα σε αυτή την περίπτωση είναι ότι όσο περισσότερο η επιστολή προθέσεως μοιάζει με σύμβαση, τόσο μεγαλύτερη είναι και η πιθανότητα να ερμηνευθεί ως τέτοια. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος, για ακόμα μία φορά, η επιστολή προθέσεως θα πρέπει να διατυπώνει με σαφή και ξεκάθαρη γλώσσα ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δεν προτίθενται να δεσμευθούν μέχρι να εκτελεστεί η επίσημη σύμβαση.

Λόγω του κινδύνου οι επιστολές προθέσεως να μετατραπούν σε δεσμευτικά συμφωνητικά, η χρήση τους πρέπει να περιορίζεται σε περιπτώσεις όπου είναι απολύτως απαραίτητες λόγω των απαιτήσεων του αγοραστή.

2.3 Επιστολή συμφωνίας (Letter agreement)

Η επιστολή συμφωνίας είναι μια επιστολή από το ένα μέρος στο άλλο, η οποία περιγράφει τη συμφωνία μεταξύ των μερών. Περιλαμβάνει μια γραμμή υπογραφής, προκειμένου ο προμηθευτής να αναγνωρίσει την αποδοχή του στους όρους της επιστολής συμφωνίας. Σε αντίθεση με την επιστολή προθέσεως, η οποία συνεπάγεται ένα επακόλουθο πιο επίσημο συμφωνητικό, η επιστολή συμφωνίας προορίζεται ώστε να αποτελέσει από μόνη της το έγγραφο της σύμβασης. Το πλεονέκτημα της επιστολής συμφωνίας είναι ότι μοιάζει με μια

απλή επαγγελματική επιστολή χωρίς τα χαρακτηριστικά ενός εκτενούς, επίσημου νομικού κειμένου. Χρησιμοποιώντας μια επιστολή συμφωνίας, ωστόσο, ο αγοραστής πρέπει να δώσει προσοχή ώστε να συμπεριλάβει όλους τους όρους, οι οποίοι είναι σημαντικοί για τον αγοραστή. Αν η συγκεκριμένη συναλλαγή παρουσιάσει τυχόν πολυπλοκότητες, ο αγοραστής μπορεί να διακινδυνεύσει να παραλείψει ορισμένες σημαντικές διατάξεις χρησιμοποιώντας αυτή τη λιγότερο επίσημη μορφή σύμβασης ή η επιστολή συμφωνίας μπορεί να γίνει μακροσκελής, με αποτέλεσμα να χάσει τα πλεονεκτήματα της απλότητας και της συντομίας.

Οι επιστολές συμφωνίας συχνά χρησιμοποιούνται για σχετικά μικρές συμβουλευτικές δεσμεύσεις μικρής διάρκειας και περιορισμένης δαπάνης.

2.4 Επίσημη σύμβαση (Formal contract)

Οι επίσημες συμβάσεις είναι οι μορφές σύμβασης που σκεφτόμαστε πρώτες όταν αναφερόμαστε σε συμβάσεις. Υπάρχουν πολλά είδη και φυσικά καμία δε μοιάζει με την άλλη. Οι επίσημες συμβάσεις περιέχουν πολλούς όρους και προϋποθέσεις, κατάλληλες για την επικείμενη συναλλαγή. Εάν μια συγκεκριμένη συναλλαγή αφορά μεγάλες ποσότητες, είναι πολύπλοκη με οποιονδήποτε τρόπο, καλύπτει μεγάλη χρονική περίοδο ή μεγάλη γκάμα προϊόντων και υπηρεσιών, τότε η πιο επίσημη σύμβαση είναι η πιο κατάλληλη μορφή που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε.

3. ΤΥΠΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

3.1 Σύμβαση σταθερού τιμήματος (Fixed-price Contract)

Οι συμβάσεις σταθερού τιμήματος είναι συμβάσεις στις οποίες το τίμημα που θα καταβάλλει ο αγοραστής για το προϊόν ή την υπηρεσία είναι προκαθορισμένο από τη στιγμή που η σύμβαση τίθεται σε ισχύ. Ο προμηθευτής συμφωνεί να παραδώσει το προϊόν ή την υπηρεσία στο τίμημα που έχει οριστεί στο συμφωνητικό. Ορισμένες συμβάσεις σταθερού τιμήματος μπορεί να περιλαμβάνουν έναν μηχανισμό για μελλοντικές προσαρμογές του τιμήματος υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Υπάρχουν τρεις γενικοί τύποι συμβάσεων σταθερού τιμήματος.

α) Σύμβαση σταθερού και οριστικού τιμήματος (Firm fixed-price)

Η σύμβαση σταθερού και οριστικού τιμήματος αποτελεί έναν από τους πιο συχνούς τύπους σύμβασης που χρησιμοποιούνται από τους αγοραστές. Σε αυτόν τον τύπο σύμβασης, ο αγοραστής θα καταβάλλει ένα συγκεκριμένο τίμημα για το προϊόν ή την υπηρεσία μετά την αποδοχή της παράδοσης. Οι τιμές έχουν οριστεί στα αρχικά ποσοστά για τη διάρκεια του συμφωνητικού.

Μια σύμβαση σταθερού και οριστικού τιμήματος συχνά θεωρείται ο τύπος με το μικρότερο ρίσκο για τον αγοραστή και, όταν χρησιμοποιηθεί σωστά, αυτό συνήθως ισχύει. Ωστόσο, δύο κίνδυνοι ελλοχεύουν:

1. Πρώτον, ο αγοραστής θα πρέπει να γνωρίζει ότι παρόλο που η διάταξη σταθερού και οριστικού τιμήματος προστατεύει τον αγοραστή σε μια αγορά όπου οι τιμές βρίσκονται σε πτωτική τάση. Εάν αυτό συμβεί, ο αγοραστής μπορεί να καταλήξει με μια συμβατική δέσμευση να αγοράσει σε τιμή υψηλότερη από αυτή που είναι διαθέσιμη στην ανοιχτή αγορά.

2. Δεύτερον, εάν οι απαιτήσεις του αγοραστή είναι διφορούμενες, αλλά θέλει μια διάταξη σταθερού και οριστικού τιμήματος, η τιμή του πωλητή μπορεί πράγματι να περιλαμβάνει κινδύνους για την προστασία του προμηθευτή σε περίπτωση απρόβλεπτων δαπανών που θα προκύψουν κατά την παροχή του προϊόντος ή της υπηρεσίας.

β) Σταθερό τίμημα με προσαρμογή ή σταθερό τίμημα με κλιμάκωση (Fixed-price with adjustment or fixed-price with escalation)

Όπως και με τη σύμβαση σταθερού και οριστικού τιμήματος, η σύμβαση σταθερού τιμήματος με προσαρμογή παρέχει μια συγκεκριμένη τιμή για το προϊόν που αγοράζεται, αλλά παράλληλα περιλαμβάνει ένα μηχανισμό για την προσαρμογή των τιμών για κινδύνους, οι οποίοι βρίσκονται εκτός του ελέγχου του προμηθευτή, όπως διακυμάνσεις σε συγκεκριμένες εργασίες ή του κόστους των πρώτων υλών. Αυτού του είδους η διάταξη είναι κοινή σε μακροπρόθεσμες συμφωνίες. Εάν απουσιάζει τέτοιου είδους διάταξη, οι προμηθευτές μπορεί να αναγκαστούν να συμπεριλάβουν τους κινδύνους στην τιμολόγησή

τους, προκειμένου να προστατευθούν από το άγνωστο, έχοντας ως αποτέλεσμα δυνητικά μεγαλύτερο κόστος για τον αγοραστή.

γ) Καθορισμένο τίμημα με επαναπροσδιορισμό (Fixed-price with redetermination)

Στον τρίτο γενικό τύπο των συμβάσεων καθορισμένου τιμήματος, το καθορισμένο τίμημα με επαναπροσδιορισμό, οι τιμές καθορίζονται για μια αρχική χρονική περίοδο, αλλά υπόκεινται σε προσαρμογή (επαναπροσδιορισμό). Τα μέρη συμφωνούν να επανεξετάσουν την τιμολόγηση μετά από ένα ποσοστό ολοκλήρωσης μια χρονικής περιόδου, και στη συνέχεια οι προσαρμοσμένες τιμές γίνονται σταθερές για την υπόλοιπη διάρκεια της σύμβασης. Αυτός ο τύπος σύμβασης χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις όπου τα ποσά για το εργατικό δυναμικό ή τις πρώτες ύλες δεν είναι γνωστές από την αρχή, όπως όταν ο προμηθευτής έχει λίγη ή καθόλου εμπειρία στην παραγωγή ενός συγκεκριμένου προϊόντος.

Μια σύμβαση καθορισμένου τιμήματος με επαναπροσδιορισμό διαφέρει από μια σύμβαση καθορισμένου τιμήματος με προσαρμογή. Στη σύμβαση καθορισμένου τιμήματος με προσαρμογή, τα ποσά πρώτων υλών ή των ωρών εργασίας που απαιτούνται για την παραγωγή του προϊόντος είναι γνωστές, αλλά το κόστος μονάδας ποικίλλει για τον προσδιορισμό της νέας τιμής.

3.2 Συμβάσεις με βάση το κόστος (Cost-based contracts)

Ο δεύτερος τύπος σύμβασης που βασίζεται στο σύστημα τιμολόγησης είναι οι συμβάσεις με βάση το κόστος, όπου ο αγοραστής συμφωνεί να πληρώσει για όλες τις επιτρεπόμενες δαπάνες του προμηθευτή, οι οποίες προκύπτουν κατά την παραγωγή του προϊόντος ή εκτέλεσης της υπηρεσίας σύμφωνα με το συμφωνητικό. Οι συμβάσεις με βάση το κόστος περιλαμβάνουν επίσης ένα μηχανισμό προκειμένου να αποδοθεί στον προμηθευτή ένα λογικό κέρδος. Ο αγοραστής πρέπει να διασφαλίσει ότι η σύμβαση με βάση το κόστος περιλαμβάνει έναν σαφή ορισμό σχετικά με το ποιες δαπάνες θεωρούνται «επιτρεπόμενες», προκειμένου να αποφευχθούν διαμάχες αργότερα σχετικά με τα ποσά που θα επιστραφούν. Το συμφωνητικό θα πρέπει επίσης να αναγνωρίζει στον αγοραστή δικαιώματα λογιστικού ελέγχου, προκειμένου ο αγοραστής να διασφαλίσει ότι οι δαπάνες που χρεώθηκαν από τον προμηθευτή είναι λογικές και επιτρεπόμενες σύμφωνα με το συμφωνητικό.

Οι πιο συχνοί τύποι συμβάσεων με βάση το κόστος είναι οι ακόλουθοι:

α) Κόστος με σταθερό ποσό (Cost plus fixed-fee)

Σε μια διάταξη κόστους με σταθερό ποσό, ο αγοραστής συμφωνεί να καταβάλλει στον προμηθευτή ένα σταθερό ποσό μαζί με τις επιτρεπόμενες δαπάνες. Γενικά, οι προμηθευτές εκτιμούν τις δαπάνες τους καθορίζοντας το μέγεθος του ποσού, αλλά το ποσό δεν αλλάζει, ακόμα και αν οι πραγματικές δαπάνες διαφέρουν από τις εκτιμήσεις.

Οι συμβάσεις κόστους με σταθερό ποσό ορισμένες φορές χρησιμοποιούνται όταν ο προμηθευτής μπορεί να εκτιμήσει τις δαπάνες, αλλά υπάρχει αρκετή αβεβαιότητα σχετικά με τις απαιτήσεις του αγοραστή ότι ο προμηθευτής δεν είναι πρόθυμος να επωμιστεί το οικονομικό ρίσκο που ενυπάρχει σε μια διάταξη καθορισμένου τιμήματος.

β) Κόστος με ποσοστό κόστους (Cost plus percentage of cost)

Όπως ακριβώς υποδηλώνει και το όνομα, σε μια διάταξη κόστους με ποσοστό κόστους, ο προμηθευτής πληρώνεται για επιτρεπόμενες δαπάνες ένα ποσό το οποίο υπολογίζεται ως ποσοστό επί αυτών των δαπανών. Αντίθετα με τη σύμβαση κόστους με σταθερό ποσό, η σύμβαση κόστους με ποσοστό κόστους προσφέρει στον προμηθευτή μεγαλύτερη αποδοτικότητα καθώς οι δαπάνες αυξάνονται.

γ) Συμβάσεις χρόνου και υλικών (Time and materials contracts or T&M)

Οι συμβάσεις χρόνου και υλικών συχνά χρησιμοποιούνται για συμφωνίες επιδιόρθωσης όπου οι ακριβείς εργασίες που πρέπει να πραγματοποιηθούν δεν είναι γνωστές μέχρι την άφιξη και εκτίμηση της κατάστασης από τον εργάτη. Ο αγοραστής συμφωνεί να καταβάλλει στον προμηθευτή ένα σταθερό ποσό για κάθε εργατοώρα συν το κόστος όλων των υλικών που θα χρησιμοποιηθούν. Το ποσοστό της εργασίας συνήθως περιλαμβάνει το κόστος του προμηθευτή για την εργασία συν τις έμμεσες δαπάνες και το κέρδος. Τα υλικά συνήθως χρεώνονται στον αγοραστή με κόστος του προμηθευτή χωρίς αναπροσαρμογή.

Όπως συμβαίνει με όλες τις συμβάσεις με βάση το κόστος, ο αγοραστής θα πρέπει να διατηρεί το δικαίωμα να ασκήσει λογιστικό έλεγχο στις δαπάνες του προμηθευτή. Σύμφωνα με μια διάταξη χρόνου και υλικών, ο προμηθευτής μπορεί να χρεώσει τον αγοραστή για όλες τις ώρες που δαπανήθηκαν, επομένως να υπάρξουν λίγες για την εκτέλεση της εργασίας με αποδοτικό τρόπο. Σε μια προσπάθεια να τεθεί κάποιος έλεγχος στις δαπάνες, ο αγοραστής ίσως θελήσει να θέσει ένα όριο που δεν πρέπει να ξεπεραστεί σε ξεχωριστές επιδιορθώσεις.

3.3 Συμβάσεις με παροχή κινήτρων (Incentive contracts)

Οι συμβάσεις με παροχή κινήτρων επιτρέπουν στον αγοραστή και τον προμηθευτή να μοιραστούν τις μειώσεις στις δαπάνες του προμηθευτή. Οι δύο γενικοί τύποι συμβάσεων με παροχή κινήτρων είναι οι ακόλουθοι:

α. Συμβάσεις με παροχή κινήτρων σταθερού τιμήματος (Fixed-price incentive contracts)

Μια σύμβαση με παροχή κινήτρων σταθερού τιμήματος παρέχει μια ανώτατη τιμή, μια τιμή – στόχο και έναν τύπο επιμερισμού του κόστους. Η ανώτατη τιμή είναι η μέγιστη τιμή που θα πληρώσει ο αγοραστής και η τιμή – στόχος είναι η ελάχιστη τιμή που θα πληρώσει ο

αγοραστής. Αν οι δαπάνες του προμηθευτή υπερβούν το στόχο, επιμερίζονται ισομερώς μεταξύ του αγοραστή και του προμηθευτή, μέχρι τη μέγιστη τιμή. Αν ο προμηθευτής μειώσει τις δαπάνες του κάτω από το στόχο, ο προμηθευτής επωφελείται από το επιπλέον κέρδος.

β. Σύμβαση κόστους με επιπρόσθετο κίνητρο (Cost plus incentive fee contract)

Η σύμβαση κόστους με επιπρόσθετο κίνητρο προσφέρει ένα κόστος – στόχο και ένα ενδεικτικό ποσό. Αν οι δαπάνες του προμηθευτή υπερβούν το στόχο, θα ανακτήσεις όλες του τις δαπάνες, αλλά θα χάσει το ενδεικτικό ποσό. Αν οι δαπάνες είναι κάτω από το στόχο, ο προμηθευτής λαμβάνει το ποσό και τα δύο μέρη μοιράζονται την εξοικονόμηση της δαπάνης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

4. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

4.1 Αναγνώριση των μερών του συμφωνητικού

Κάθε συμφωνητικό πρέπει να αναγνωρίζει τα μέρη του συμφωνητικού. Αυτό συχνά επιτυγχάνεται με μια σύντομη αρχική παράγραφο στο συμφωνητικό, η οποία αναφέρεται ορισμένες φορές και ως «υπόμνημα». Πέρα από την αναγνώριση των μερών, είναι χρήσιμο να συμπεριληφθούν στο υπόμνημα η διεύθυνση και ο τύπος της οντότητας κάθε μέρους – όπως αν είναι εταιρεία, επιχείρηση ή φυσικό πρόσωπο – επειδή αυτές οι πληροφορίες μπορεί να είναι απαραίτητο να συμπεριληφθούν σε τυχόν νομική αξίωση που μπορεί να προκύψει σε περίπτωση διαφωνίας. Είναι πρακτικό, αλλά όχι απαραίτητο, να συμπεριληφθούν αυτές οι πληροφορίες και σε άλλο μέρος της σύμβασης, όπως στη σελίδα των υπογραφών. Η τοποθέτηση αυτών των πληροφοριών στο επάνω μπροστινό μέρος διευκολύνει τους αναγνώστες, ώστε να μη χρειάζεται να τις αναζητήσουν όταν τις χρειαστούν.

4.2 Εισαγωγή (Recitals)

Η εισαγωγή είναι οι ρήτρες που ξεκινούν με τη λέξη «εκτιμώντας» που βρίσκονται συχνά στις συμφωνίες. Ορισμένες φορές αναφέρονται και ως «προοίμια», αυτές οι εισαγωγές χρησιμοποιούνται παραδοσιακά για να εξυπηρετήσουν δύο γενικούς σκοπούς:

- Ως γλώσσα που υποδεικνύει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν συνάψει συμφωνητικό και
- Ως ένδειξη των γενικών προθέσεων των συμβαλλόμενων μερών για τη σύναψη του συμφωνητικού.

Η εισαγωγή δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομέρειες για τη συμφωνία. Αυτές οι λεπτομέρειες είναι καταλληλότερο να αναφερθούν στις διατάξεις που ακολουθούν την εισαγωγή.

4.3 Ορισμοί (Definitions)

Οι όροι που έχουν ένα συγκεκριμένο νόημα για τους σκοπούς του συμφωνητικού συχνά εξηγούνται λεπτομερώς την πρώτη φορά που χρησιμοποιείται ο όρος. Αυτό επιτυγχάνεται βάζοντας τον γραμμένο με κεφαλαία γράμματα όρο να ακολουθεί τον ορισμό και τοποθετώντας τον όρο σε παρενθέσεις και εισαγωγικά. Ο όρος θα πρέπει να γράφεται με κεφαλαία γράμματα σε ολόκληρη τη συμφωνία, υπενθυμίζοντας στον αναγνώστη ότι πρόκειται για καθορισμένο όρο.

Βάσει της πολυπλοκότητας του συμφωνητικού, ίσως είναι χρήσιμο να συμπεριληφθεί ένα ξεχωριστό τμήμα των καθορισμένων όρων. Αν χρησιμοποιηθεί ένα τέτοιο τμήμα, θα πρέπει να τοποθετηθεί στο μπροστινό μέρος της συμφωνίας.

4.4 Πεδίο εφαρμογής του συμφωνητικού (Scope of the agreement)

Στο πεδίο εφαρμογής του συμφωνητικού, αναφέρουμε τι είναι αυτό που αγοράζουμε. Ποια είναι όλα τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που πρόκειται να παρασχεθούν από τον προμηθευτή βάσει της συμφωνίας;

Αν ορίσουμε επαρκώς τις απαιτήσεις μας εξ αρχής στην πρόταση σύναψης σύμβασης, έχουμε το πλεονέκτημα να πράξουμε παρομοίως στο συμφωνητικό.

Είναι σημαντικό να κατανοήσουμε ότι τυχόν προσαρτήματα αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του συμφωνητικού και πρέπει να είμαστε προσεκτικοί ώστε να διασφαλίσουμε ότι ορίζουν σαφώς τις απαιτήσεις και πρέπει επίσης να διασφαλίσουμε ότι δεν περιέχουν διατάξεις που ανήκουν σε άλλο μέρος της σύμβασης, επειδή αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα αντικρουόμενες διατάξεις, οι οποίες οδηγούν σε μελλοντικές διενέξεις σχετικά με τις προθέσεις των μερών.

Καθορίζοντας το πεδίο εφαρμογής, λάβετε υπόψη σας οτιδήποτε πρέπει να προβλεφθεί από τη συμφωνία, συμπεριλαμβανομένων όλων των προϊόντων, όλων των υπηρεσιών και όλων των βοηθητικών όρων.

4.5 Διάρκεια της σύμβασης (Duration of the agreement)

Η διάρκεια της σύμβασης αναφέρει τη χρονική περίοδο κατά την οποία η σύμβαση βρίσκεται σε ισχύ (πότε ξεκινά και πότε λήγει η σύμβαση). Εάν το συμφωνητικό δεν αφορά μια εφάπαξ αγορά, θα πρέπει να καθορίζει τη διάρκειά της. Η διάρκεια του αρχικού όρου της σύμβασης πιθανόν να καθορίζεται από τον τύπο της συμφωνίας και τις συνεχείς απαιτήσεις του αγοραστή για τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που περιλαμβάνονται, καθώς και από τις πολιτικές και πρακτικές του οργανισμού.

Μερικοί οργανισμοί συνάπτουν ετήσια συμφωνητικά, κυρίως για άμεσα διαθέσιμα εμπορεύματα και είτε υποβάλλουν εκ νέου προσφορά, είτε επαναδιαπραγματεύονται μια νέα συμφωνία για περίοδο ενός έτους.

Πολλοί οργανισμοί συνάπτουν συμφωνητικά για δύο, τρία ή περισσότερα έτη τουλάχιστον, προκειμένου να δημιουργούν σταθερές σχέσεις με τους προμηθευτές, ιδίως όταν έχει χρησιμοποιηθεί μια δύσκολη, ανταγωνιστική διαδικασία για την επιλογή του προμηθευτή και όταν απαιτηθεί κάποιο επίπεδο επένδυσης είτε από το ένα, είτε και από τα δύο μέρη, όπως επενδύσεις σε κεφαλαιουχικά αγαθά, συστήματα, επιπλέον προσωπικό ή εκπαίδευση.

Το συμφωνητικό μπορεί επίσης να προβλέπει επεκτάσεις πέραν του αρχικού όρου. Υπάρχουν δύο γενικοί τύποι διατάξεων επέκτασης. Ο πρώτος είναι όπου η συμφωνία ανανεώνεται αυτόματα εκτός και αν το ένα ή και τα δύο μέρη δηλώσουν την πρόθεσή τους να μην ανανεωθεί. Αυτές συνήθως ονομάζονται «αιθαλείς» συμβάσεις.

4.6 Τίμημα και όροι πληρωμής (Cost and payment terms)

Αν υπάρχει μόνο ένας μικρός αριθμός αντικειμένων βάσει του συμφωνητικού, ίσως υπάρχει η δυνατότητα να απαριθμήσετε απλά τα αντικείμενα και τις τιμές τους σε αυτή τη διάταξη. Όπου υπάρχουν μεγάλοι αριθμοί αντικειμένων, η τιμολόγηση μπορεί να καταχωρηθεί σε ένα προσάρτημα, για το οποίο γίνεται παραπομπή στη διάταξη της τιμής. Όπως ήταν σημαντικό να καθορίσουμε στη διάταξη του πεδίου εφαρμογής όλα τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τους βοηθητικούς όρους που θα παρασχεθούν από τον προμηθευτή, είναι ζωτικής σημασίας η τιμολόγηση για όλα αυτά να αναφέρεται λεπτομερώς στη διάταξη της τιμής. Αν η τιμολόγηση είναι σταθερή, καθορίστε τη χρονική περίοδο όπου η τιμολόγηση δε θα υποστεί αλλαγές. Αν η τιμολόγηση γίνεται βάσει του κόστους, διασφαλίστε ότι ορίζετε ποιες δαπάνες του προμηθευτή υπολογίζονται στην εξίσωση.

Είναι συχνό φαινόμενο η τιμολόγηση ορισμένων τύπων προϊόντων να υφίσταται προσαρμογή κατά τη διάρκεια του συμφωνητικού, κυρίως σε συμφωνητικά των οποίων η διάρκεια υπερβαίνει το ένα έτος. Σε τέτοιες περιπτώσεις, θα πρέπει να συμπεριλάβετε στη διάταξη της τιμής έναν τύπο προσαρμογής της τιμής, ο οποίος θα χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των προσαρμογών. Διασφαλίστε ότι αυτές οι προσαρμογές εφαρμόζονται για μειώσεις, καθώς και για αυξήσεις. Οι παράγοντες κόστους που υπόκεινται σε προσαρμογή, θα πρέπει επίσης να αναλυθούν.

Οι όροι πληρωμής μπορεί να συμπεριλαμβάνονται στη διάταξη τιμής ή μπορεί να αναφέρονται σε ξεχωριστή διάταξη του συμφωνητικού. Σε κάθε περίπτωση, είναι σημαντικό να αναφέρετε πότε πρέπει να καταβληθούν οι πληρωμές. Σε συμφωνητικά παροχής υπηρεσιών είναι ωφέλιμο να συνδέεται η πληρωμή με σημαντικά σημεία του έργου, όποτε αυτό μπορεί να εφαρμοστεί. Τυχόν απαιτήσεις ή διαδικασίες έκδοσης τιμολογίων θα πρέπει να ορίζονται ρητά.

Ορίστε πότε ξεκινά η περίοδος πληρωμής, τυπικά από την ημερομηνία έκδοσης του τιμολογίου ή κατά τη λήψη του τιμολογίου ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, με την επιτυχή ολοκλήρωση του ελέγχου αποδοχής.

Ορισμένες φορές οι προμηθευτές προσπαθούν να διαπραγματευθούν για καθυστερημένες οφειλές. Αυτές θα πρέπει να αποφεύγονται έντονα από τον αγοραστή. Παρόλο που αποτελεί ευθύνη του αγοραστή να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσει ότι ο προμηθευτής θα πληρωθεί στην προκαθορισμένη στιγμή, τα τιμολόγια ορισμένες φορές τίθενται υπό αμφισβήτηση ή μπορεί να χαθούν και αυτές οι αποζημιώσεις λόγω καθυστέρησης πληρωμής μπορεί να αποβούν ιδιαίτερα δαπανηρές.

Τέλος, αν εμπορεύεστε σε διεθνές επίπεδο, εξασφαλίστε ότι η συμφωνία καθορίζει το νόμισμα που θα χρησιμοποιηθεί για την πληρωμή.

4.7 Παράδοση και κίνδυνος απώλειας (Delivery and risk of loss)

Υπάρχουν δύο έννοιες του όρου «παράδοση». Η πρώτη έννοια της παράδοσης είναι η διάταξη σχετικά με το πώς τα προϊόντα θα μεταβούν από τον προμηθευτή στον αγοραστή, που περιλαμβάνει τις συμπεφωνημένες προθεσμίες καθώς και οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των αγαθών. Ο όρος «παράδοση» έχει επίσης και άλλο νόημα: υποδεικνύει τον τόπο και την ώρα της εκτέλεσης από τον προμηθευτή βάσει της σύμβασης.

Για την πώληση αγαθών χρησιμοποιούμε τον όρο «Ελεύθερο Επί του Πλοίου» (Free On Board), σαν μια απλή μέθοδο καθορισμού της ώρας και του τόπου της παράδοσης.

Οι αγοραστές που εμπλέκονται σε διεθνείς συναλλαγές θα πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τους Διεθνείς Εμπορικούς Όρους που έχουν δημοσιοποιηθεί από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ΔΕΕ). Οι Διεθνείς Εμπορικοί Όροι είναι εμπορικοί όροι για διεθνείς συμφωνίες που προβλέπουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών με σεβασμό στην παράδοση των αγαθών πέρα από τα εθνικά σύνορα.

4.8 Αποδοχή (Acceptance)

Εδώ χρησιμοποιούμε τον όρο «Αποδοχή» για να αναφερθούμε στην αποδοχή των αγαθών και όχι στην αποδοχή μιας προσφοράς κατά τη διάρκεια σύναψης της σύμβασης. Η αποδοχή των αγαθών, όπως διαχωρίζεται από την παραλαβή των αγαθών, είναι ένα γεγονός που αντιπροσωπεύει μια αλλαγή στα δικαιώματα και τα διορθωτικά μέτρα του αγοραστή όσον αφορά στα μη συμμορφούμενα αγαθά.

Από τη στιγμή που θα λάβει χώρα η αποδοχή των αγαθών, ο αγοραστής δεν έχει πλέον το δικαίωμα να απορρίψει τα αγαθά, ο αγοραστής θα είναι υποχρεωμένος να πληρώσει για τα αγαθά και η προσφυγή του αγοραστή θα περιοριστεί σε απαίτηση για ρήξη της σύμβασης. Τυχόν ειδικές απαιτήσεις πρέπει να αναλυθούν λεπτομερώς, διαφορετικά ο αγοραστής μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει αποδεχθεί τα αγαθά επειδή τα χρησιμοποιεί, απλά λόγω της παρόδου ενός εύλογου χρονικού διαστήματος, κατά το οποίο δεν κοινοποιήθηκε στον προμηθευτή καμία ειδοποίηση απόρριψης.

4.9 Παρατηρήσεις, εγγυήσεις και διορθωτικά μέτρα (Representations, warranties and remedies)

Η «παρατήρηση» είναι μια δήλωση ή ένα γεγονός. Η «εγγύηση» είναι μια διασφάλιση της ύπαρξης ενός γεγονότος που δίνεται από το ένα συμβαλλόμενο μέρος στο άλλο. Μπορεί να είναι μια παρατήρηση σχετικά με ένα υπάρχον γεγονός ή μια υπόσχεση ότι ένα γεγονός θα συμβεί στο μέλλον. Όταν ένα μέρος δίνει εγγύηση, το άλλο μέρος μπορεί να βασισθεί στην εν λόγω εγγύηση και να εισπράξει αποζημίωση εάν το γεγονός αποδειχθεί αναληθές.

Οι εγγυήσεις είναι από τις πιο σημαντικές διατάξεις σε ένα συμφωνητικό αγοράς. Είναι η διάταξη αυτή που θα καθορίσει το βαθμό κατά τον οποίο ο προμηθευτής είναι υποχρεωμένος να υποστηρίξει τα προϊόντα ή την εκτέλεση. Ενώ ο αγοραστής επιθυμεί να συμπεριλάβει στη συμφωνία μια πολύ ευρεία διάταξη εγγύησης, δεν θα πρέπει να αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι οι προμηθευτές προσπαθούν να περιορίσουν τις εγγυήσεις και να ορίσουν την εγγύηση όσο το δυνατόν λιγότερο. Αυτό αποτελεί θεμελιώδη διαπραγματεύση αναφορικά με την κατανομή του κινδύνου. Οι εγγυήσεις που δίνονται από έναν προμηθευτή αντιπροσωπεύουν έναν επιχειρηματικό κίνδυνο, ο οποίος μπορεί να επιφέρει δαπάνες στον προμηθευτή κάποια στιγμή στο μέλλον, όντας υποχρεωμένος να επισκευάσει ή να αντικαταστήσει ένα προϊόν, να διορθώσει μια εκτέλεση ή να αποζημιώσει τον αγοραστή για τυχόν ζημιές που υπέστη ο αγοραστής. Από την οπτική γωνία του αγοραστή, η συνολική αξία της αγοράς εξαρτάται από μια κατάλληλη διάταξη εγγύησης, χωρίς την οποία ο αγοραστής θα επωμισθεί το κόστος του προϊόντος ή προβλημάτων επισκευής.

Υπάρχουν δύο τύποι εγγυήσεων:

α) Express warranties Ρητές εγγυήσεις

Οι ρητές εγγυήσεις προκύπτουν από: μια υπόσχεση επιβεβαίωσης του γεγονότος και μια περιγραφή των αγαθών ή ένα δείγμα. Ο προμηθευτής δε χρειάζεται να χρησιμοποιήσει τις λέξεις «πιστοποιητικό» ή «τριτεγγύηση» προκειμένου να κάνει μια ρητή εγγύηση, αλλά οι δηλώσεις που θα γίνουν πρέπει να αφορούν γεγονότα και όχι απλά γνώμες.

β) Implied warranties Σιωπηρές εγγυήσεις

Οι σιωπηρές εγγυήσεις δεν προκύπτουν από δηλώσεις που γίνονται από τα μέρη, αλλά αντιθέτως προκύπτουν αυτόματα δια της λειτουργίας του νόμου.

- Εγγύηση τίτλου
- Εγγύηση απαλλαγής από επιβαρύνσεις
- Εγγύηση κατά παράβασης
- Εμπορευσιμότητα σιωπηρής εγγύησης
- Σιωπηρή εγγύηση καταλληλότητας για ένα συγκεκριμένο σκοπό

Η διάταξη εγγύησης πρέπει επίσης να καθορίζει τα διορθωτικά μέτρα τα οποία δικαιούται ο αγοραστής βάσει της εγγύησης. Περιλαμβάνουν:

- Τη διαφορά μεταξύ της αξίας των αγαθών κατά την παράδοση και την αξία τους αν είχαν παραδοθεί με εγγύηση
- Θετικές και αποθετικές ζημιές

Οι θετικές ζημιές περιλαμβάνουν τις δαπάνες που σχετίζονται με την παραλαβή, τον έλεγχο, την αποθήκευση και τη μεταφορά των αγαθών. Οι αποθετικές ζημιές περιλαμβάνουν τις ζημιές που προκύπτουν ως αποτέλεσμα της ρήξης, την οποία ο αγοραστής είχε λόγους να γνωρίζει τη στιγμή σύναψης της σύμβασης, που περιλαμβάνει οικονομικές απώλειες, όπως απολεσθέντα κέρδη και τυχόν υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες που απορρέουν από τη ρήξη. Το ποσό αυτών των ζημιών θα μπορούσε να είναι

κλιμακούμενο, συχνά ξεπερνώντας την αξία της αγοράς. Για το λόγο αυτό, οι προμηθευτές συχνά προσπαθούν να περιορίσουν τα διορθωτικά μέτρα του αγοραστή για τη ρήξη της σύμβασης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

5. ΤΥΠΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΜΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

5.1 Εισαγωγή

Σε προηγούμενα κεφάλαια εξετάσαμε το βασικό πλαίσιο ενός συμφωνητικού αγοράς και μελετήσαμε ορισμένες διατάξεις οι οποίες γενικά ορίζουν τα βασικά επιχειρηματικά σημεία του συμφωνητικού, που περιλαμβάνουν την αναγνώριση των μερών, το πεδίο εφαρμογής και διάρκειας του συμφωνητικού, το κόστος και τους όρους πληρωμής, την παράδοση, τον κίνδυνο ζημίας και τις εγγυήσεις.

Στο παρόν κεφάλαιο θα εξετάσουμε ορισμένες άλλες διατάξεις, οι οποίες βρίσκονται τυπικά σε πολλά συμφωνητικά αγοράς, ώστε ο αναγνώστης να κατανοήσει καλύτερα εάν και πότε πρέπει να τις συμπεριλάβει, πώς να τις διαπραγματευθεί και τι επίπτωση θα έχουν στην τελική συμβατική σχέση.

Δεν πρόκειται για μια λίστα διατάξεων που περιλαμβάνει τα πάντα, επειδή δε θα ήταν δυνατό να συζητήσουμε κάθε πιθανή περίπτωση που μπορεί να προκύψει σε μια διαπραγμάτευση σύμβασης.

5.2 Τυπικοί όροι Σύμβασης (*Typical Contract Terms*)

5.2.1 Μάλλον ευνοούμενος πελάτης (*Most favored customer*)

Η διάταξη του μάλλον ευνοούμενου πελάτη προστατεύει τον αγοραστή σε περίπτωση που ο προμηθευτής προσφέρει πιο ευνοϊκούς όρους σε κάποιον από τους άλλους πελάτες του απαιτώντας ο προμηθευτής να προσφέρει αυτούς τους πιο ευνοϊκούς όρους στον αγοραστή. Ορισμένες ρήτρες του μάλλον ευνοούμενου πελάτη εφαρμόζονται μόνο στην τιμολόγηση, ενώ άλλες μπορεί επίσης να εφαρμοστούν και σε άλλους όρους, όπως στις εγγυήσεις ή την παράδοση.

Σημειώστε ότι δεν αναφέρεται σε ποσότητες, όγκους ή άλλες περιπτώσεις που αφορούν τη συναλλαγή. Έτσι, εάν ο προμηθευτής προσφέρει καλύτερη τιμολόγηση σε άλλον πελάτη βάσει της αγοράς από εκείνον τον πελάτη που έχει μεγαλύτερες ποσότητες, μια διάταξη ενός μάλλον ευνοούμενου πελάτη θα απαιτούσε επίσης πιο ευνοϊκές τιμές για τον αγοραστή.

5.2.2 Μητρώα και Λογιστικοί Έλεγχοι (Records and Audits)

Ορισμένες διατάξεις του συμφωνητικού, όπως προσαρμογές τιμής ή ρήτρες μάλλον ευνοούμενου πελάτη, απαιτούν πρόσβαση στα μητρώα του προμηθευτή από τον αγοραστή προκειμένου ο αγοραστής να επαληθεύσει τη συμμόρφωση με τη διάταξη. Για το λόγο αυτό, τα συμφωνητικά αγοράς περιλαμβάνουν τυπικά μια διάταξη, η οποία απαιτεί ο αγοραστής να διατηρήσει τα μητρώα που σχετίζονται με την εκτέλεσή του βάσει του συμφωνητικού για ένα ορισμένο ελάχιστο χρονικό διάστημα, όπως τέσσερα με πέντε έτη μετά τη λήξη του συμφωνητικού και να επιτρέπει στον αγοραστή ή τους αντιπροσώπους να έχουν πρόσβαση σε αυτά τα μητρώα. Αυτές οι διατάξεις συνήθως απαιτούν τη διεξαγωγή λογιστικών ελέγχων με την επιβάρυνση του αγοραστή και κατά τη διάρκεια κανονικών εργάσιμων ωρών.

5.2.3 Πνευματική Ιδιοκτησία (Ownership of Creative Work)

Ας υποθέσουμε ότι αναλαμβάνετε να εργασθείτε ως σύμβουλος για την ανάπτυξη ενός εκπαιδευτικού εγχειρίδιο για εσάς, ή προσλαμβάνετε έναν προγραμματιστή υπολογιστών για την ανάπτυξη ενός προγράμματος λογισμικού για εσάς. Ποιος είναι ο ιδιοκτήτης αυτών των έργων; Η απάντηση σε αυτή την ερώτηση απαιτεί μια βασική κατανόηση του νόμου περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Η πνευματική ιδιοκτησία αποτελεί ένα νομικό δικαίωμα που αποδίδεται σε δημιουργούς πρωτότυπων έργων, η οποία παρέχει στο δημιουργό του «πρωτότυπου έργου πατρότητας» ορισμένα αποκλειστικά δικαιώματα.

Είναι σημαντικό να γίνει ο διαχωρισμός μεταξύ του δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας και του αντίγραφου. Όταν ο σύμβουλος που αναφέρθηκε παραπάνω παραδώσει το εγχειρίδιο στον αγοραστή, κατέχει το αντίγραφο, όπως κι εσείς κατέχετε το μυθιστόρημα που αγοράσατε από το βιβλιοπωλείο. Ωστόσο, ο δημιουργός του πρωτοτύπου κατέχει τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και τα αποκλειστικά δικαιώματα που απορρέουν από αυτά. Θα παραβιάζατε τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας του συμβούλου του συγγραφέα του μυθιστορήματος αν δημιουργούσατε αντίγραφα αυτού. Ένα συμφωνητικό, το οποίο αναφέρει ότι ο αγοραστής κατέχει τον «τίτλο» του έργου, παρέχει ιδιοκτησία μόνο για το αντίγραφο και δεν επαρκεί σε περιπτώσεις όπου ο αγοραστής σκοπεύει να εκχωρήσει τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας στον οργανισμό του αγοραστή, ιδίως σε συμβουλευτικά ή άλλα συμφωνητικά, όπου μέρος των υποχρεώσεων του αγοραστή απαιτεί τη δημιουργία πρωτότυπων έργων με σκοπό να περιέλθουν στην κατοχή του αγοραστή.

5.2.4 Ιδιοκτησία Εργαλείων/ Εξοπλισμού (Ownership of Tools/Equipment)

Η παραγωγή ορισμένων προϊόντων μπορεί να απαιτεί κατά παραγγελία εκμαγεία ή εξοπλισμό που πληρώνεται από τον αγοραστή. Η συγκεκριμένη κατάσταση μπορεί να προκύψει όταν τα προϊόντα παράγονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του αγοραστή. Ο αγοραστής θα πρέπει να τα έχει στην κατοχή του προκειμένου να αποφύγει την ανάγκη να επενδύσει εκ νέου σε περίπτωση αντικατάστασής τους ή σε περίπτωση που ο αγοραστής

αλλάξει την πηγή προμήθειας για τα προϊόντα αυτά. Εάν μια συναλλαγή περιλαμβάνει επένδυση από τον αγοραστή σε εργαλεία και εξοπλισμό, τότε το συμφωνητικό αγοράς θα πρέπει να περιλαμβάνει μια διάταξη εκχώρησης της ιδιοκτησίας στον αγοραστή, προκειμένου να αποφευχθούν διενέξεις αργότερα σχετικά με το ποιος κατέχει τον εξοπλισμό.

Η διάταξη θα πρέπει επίσης να απαιτεί από τον προμηθευτή να διασφαλίσει τον εξοπλισμό και να τον διατηρήσει σε καλή κατάσταση λειτουργίας. Μπορεί επίσης να θελήσετε να λάβετε υπόψη και μια απαγόρευση εναντίον της χρήσης του εξοπλισμού για την παραγωγή προϊόντων για άλλα μέρη. Τελικά, ας υποθέσουμε ότι ένας υπάλληλος του προμηθευτή τραυματίζεται κατά τη διάρκεια εργασίας με τον εν λόγω εξοπλισμό. Για να αποφευχθεί η ευθύνη του αγοραστή για αυτή ή παρόμοια περίπτωση, θα πρέπει να συμπεριληφθεί αποζημίωση από τον προμηθευτή.

5.2.5 Εμπιστευτικές πληροφορίες (Confidential Information)

Κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης σύμφωνα με ένα συμφωνητικό αγοράς, είναι πιθανό ο προμηθευτής να μάθει πληροφορίες που ανήκουν στον αγοραστή. Τέτοιου είδους πληροφορίες μπορεί να περιλαμβάνουν προδιαγραφές ή σχέδια του αγοραστή, καθώς και πληροφορίες που αφορούν πελάτες του αγοραστή, εσωτερικές λειτουργίες ή επιχειρηματικά σχέδια και στρατηγικές. Σε ένα συμφωνητικό παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών, ο σύμβουλος μπορεί να αφιερώσει ουσιαστικό χρόνο στις εγκαταστάσεις του αγοραστή προκειμένου να μιλήσει με τους υπαλλήλους του αγοραστή, να ελέγξει τα επαγγελματικά έγγραφα και να αποκτήσει πρόσβαση στα συστήματά του.

Πολλοί αγοραστές πιστεύουν λανθασμένα ότι απλά ονομάζοντας τις πληροφορίες ως «ιδιόκτητες» ή «εμπιστευτικές» επιβάλλουν στο άλλο μέρος την υποχρέωση να μην τις αποκαλύψει. Ωστόσο, σε περίπτωση απουσίας ενός συμφωνητικού για τη διατήρηση της εμπιστευτικότητας των πληροφοριών, το άλλο μέρος δεν έχει υποχρέωση να διατηρήσει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που του αποκαλύπτονται. Προκειμένου να επιβληθεί τέτοιου είδους υποχρέωση στον προμηθευτή, το συμφωνητικό αγοράς πρέπει να περιλαμβάνει μια διάταξη που θα απαιτεί από τον προμηθευτή να διατηρήσει την εμπιστευτικότητα όλων των πληροφοριών που αποκτά.

5.2.6 Αποζημίωση (Indemnification)

Η διάταξη αποζημίωσης σε μία σύμβαση έχει ως σκοπό να μεταθέσει τον κίνδυνο της οικονομικής ζημίας που μπορεί να προκληθεί από το μέρος που εισπράττει την αποζημίωση στο μέρος που είναι υπεύθυνο για τις εν λόγω ζημίες. Υποχρεώνει το μέρος που θα καταβάλει την αποζημίωση να επιστρέψει στο άλλο μέρος τα χρήματα για αυτές τις απώλειες. Η αποζημίωση είναι μια βασική διάταξη επειδή απαιτεί από τον προμηθευτή να στηρίξει το προϊόν και την επίδοσή του.

5.2.7 Ασφάλιση (Insurance)

Η διάταξη ασφάλισης συνοδεύει τη διάταξη αποζημίωσης, με τρόπο που διασφαλίζει ότι υπάρχουν αρκετοί πόροι προκειμένου να καλυφθούν οι αποζημιώσεις του προμηθευτή. Οι περισσότεροι οργανισμοί έχουν πολιτικές που διατυπώνουν τα απαραίτητα ποσά για την ασφάλιση και τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλισης που πρέπει να διατηρηθούν από τον προμηθευτή. Οι προμηθευτές θα πρέπει να συμβουλευθούν τους συμβούλους διαχείρισης κινδύνου ή τους νομικούς συμβούλους για την κατάλληλη ασφαλιστική κάλυψη που πρέπει να συμπεριληφθεί σε ένα συγκεκριμένο συμφωνητικό.

Ορισμένοι τύποι ασφαλιστικής κάλυψης που συνήθως απαιτείται να έχει ο αγοραστής, περιλαμβάνουν:

- α) Εργατική αποζημίωση: παρέχει κάλυψη για την πληρωμή επιδομάτων σε τραυματισμένους εργάτες, όπως απαιτείται από τους νόμους σχετικά με την εργατική αποζημίωση.
- β) Ευθύνη εργοδότη: παρέχει κάλυψη για την ευθύνη απέναντι σε υπαλλήλους που δεν καλύπτονται από εργατική αποζημίωση.
- γ) Εμπορική γενική ευθύνη: παρέχει κάλυψη για ζημιές ή σωματική βλάβη ή υλικές ζημιές.
- δ) Συνολική ευθύνη οχήματος: παρέχει κάλυψη για ζημιές που υφίστανται ή θα προκληθούν ενώ ένας υπάλληλος χειρίζεται ένα όχημα κατά τη διάρκεια απασχόλησης από τον εργοδότη.
- ε) Επαγγελματικά λάθη και παραλείψεις: παρέχει κάλυψη για ευθύνη που απορρέει από λάθη ή παραλείψεις του προμηθευτή κατά την εκτέλεση επαγγελματικών καθηκόντων.

Θα πρέπει να απαιτηθεί από τον προμηθευτή να παράσχει ένα πιστοποιητικό ασφάλισης στον αγοραστή, το οποίο θα πρέπει να κατονομάζει τον αγοραστή ως επιπλέον ασφαλισμένο. Αυτό το πιστοποιητικό αποτελεί απόδειξη ότι η ασφαλιστική κάλυψη είναι τρέχουσα και ο ορισμός του αγοραστή ως επιπλέον ασφαλισμένο του δίνει τη δυνατότητα να ασκήσει άμεσα αγωγή στην ασφαλιστική εταιρεία. Επιπλέον, το πιστοποιητικό θα πρέπει να αναφέρει ότι ο αγοραστής δε θα ειδοποιηθεί εκ των προτέρων σχετικά με τυχόν τροποποιήσεις ή ακυρώσεις της κάλυψης.

5.2.8 Περιορισμοί δημοσιότητας (Restrictions on publicity)

Συχνά ο προμηθευτής θέλει να δημοσιοποιήσει το γεγονός ότι συνεργάζεται με τον οργανισμό σας. Αυτό μπορεί να ποικίλλει από την έκδοση ενός δελτίου τύπου που ανακοινώνει ότι ανατέθηκε στον προμηθευτή μια σημαντική σύμβαση από τον αγοραστή, μέχρι την απλή καταχώρηση του αγοραστή σε μια λίστα πελατών σε διάφορες μορφές έντυπου υλικού. Ως αγοραστής, μπορεί να μην επιθυμείτε να θεωρηθεί ότι υποστηρίζετε ένα συγκεκριμένο προμηθευτή ή κάποια από τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες του. Επιπλέον, ακόμα και αν ο οργανισμός σας δεν αντιτίθεται στη χρήση του ονόματός του από τον

προμηθευτή, ίσως θέλετε να εγκρίνετε εκ των προτέρων τον τρόπο ή τη γλώσσα που θα χρησιμοποιηθεί. Για την επίτευξη αυτών των στόχων, πολλά συμφωνητικά αγοράς απαγορεύουν στον προμηθευτή τη χρήση του ονόματος ή του σήματος κατατεθέντος του αγοραστή ή του γεγονότος ότι συνεργάζονται με τον αγοραστή με κανέναν είδους δημοσιότητα ή δημοσιοποίηση του προμηθευτή χωρίς την πρότερη έγγραφη συναίνεση του αγοραστή.

5.2.9 Καταγγελία της σύμβασης (Termination)

Η καταγγελία προϋποθέτει την ακύρωση του συμφωνητικού από κάποιο από τα μέρη. Θυμηθείτε ότι η σύμβαση είναι μία εκτελεστή υπόσχεση. Το συμβαλλόμενο μέρος δεν έχουν το δικαίωμα να αποφύγουν την εκπλήρωση των υποσχέσεών τους καταγγέλλοντας τη σύμβαση, εκτός και αν η σύμβαση αναφέρει ρητά αυτά το δικαίωμα ή κάποιο από τα μέρη προκαλέσει ρήξη της σύμβασης.

Επομένως, υπάρχουν δύο τρόποι καταγγελίας μιας σύμβασης πριν από τη λήξη της:

α. Ακύρωση, η οποία συχνά αναφέρεται ως «καταγγελία για σπουδαίο λόγο» ή «καταγγελία λόγω αθέτησης συμβατικών υποχρεώσεων»

Η διάταξη καταγγελίας για σπουδαίο λόγο συχνά περιλαμβάνεται στο συμφωνητικό, προκειμένου να ορισθούν οι μηχανισμοί σχετικά με το πώς μπορεί να γίνει η ακύρωση. Γενικά περιλαμβάνει την απαίτηση ότι το μέρος που δεν προκαλεί τη ρήξη της σύμβασης πρέπει να αποστείλει μια έγγραφη ειδοποίηση στο μέρος που προκαλεί τη ρήξη σχετικά με την αθέτηση της υποχρέωσής του και να παράσχει μια περίοδο «επανόρθωσης» (μια χρονική περίοδο κατά την οποία το μέρος που προκαλεί τη ρήξη μπορεί να οδηγήσει την επίδοσή του στα πρότυπα της σύμβασης και να αποφευχθεί η καταγγελία). Η διάρκεια της περιόδου «επανόρθωσης» είναι βασικό στοιχείο της διάταξης «καταγγελίας για σπουδαίο λόγο»

β. Καταγγελία που συχνά αναφέρεται ως «καταγγελία χωρίς λόγο» ή «τακτική καταγγελία».

Μια ρήτρα τακτικής καταγγελίας επιτρέπει στο ένα μέρος να ακυρώσει ένα συμφωνητικό για οποιονδήποτε ή κανέναν λόγο, ακόμα και αν το άλλο μέρος δεν ευθύνεται με κανέναν τρόπο. Οι αγοραστές θέλουν τυπικά να διατηρούν αυτό το δικαίωμα προκειμένου να έχουν την ευελιξία να μην υπόκεινται στο συμφωνητικό, σε περίπτωση που οι περιστάσεις αλλάξουν και δεν απαιτούν πλέον τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που καλύπτονται από το συμφωνητικό.

5.2.10 Περιορισμοί εκχώρησης (Assignment Restrictions)

Συχνά αναφερόμαστε στην εκχώρηση της σύμβασης. Η εκχώρηση είναι μια μεταφορά δικαιωμάτων από το ένα μέρος (εκχωρητής) σε ένα άλλο μέρος (εκδοχέας), όπως η μεταφορά από έναν προμηθευτή σε ένα τρίτο μέρος του δικαιώματος του προμηθευτή να λάβει την πληρωμή για αγαθά ή υπηρεσίες που θα προσφερθούν βάσει του συμφωνητικού. Οι συμβάσεις επίσης περιλαμβάνουν υποχρεώσεις, όπως η υποχρέωση του προμηθευτή να παρέχει προϊόντα ή υπηρεσίες σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τους όρους του συμφωνητικού ή την υποχρέωση του αγοραστή να πληρώνει για τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που δέχεται. Η μεταφορά αυτών των υποχρεώσεων από το ένα μέρος (εξουσιοδοτών) σε ένα άλλο μέρος (εξουσιοδοτούμενος) είναι γνωστή ως «ανάθεση καθηκόντων». Ο εξουσιοδοτών παραμένει υπεύθυνος για τα καθήκοντα που έχει αναθέσει.

5.2.11 Ανωτέρα Βία (Αποδεκτές καθυστερήσεις) (Force Majeure (Excusable Delays))

Ας υποθέσουμε ότι ένας προμηθευτής δεν καταφέρει να προβεί σε έγκαιρη παράδοση σύμφωνα με το συμφωνητικό εξαιτίας καθυστερήσεων στην παραγωγή που προκλήθηκαν από φωτιά ή πλημμύρα στο εργοστάσιό του ή εξαιτίας εργατικής απεργίας. Ή από την οπτική γωνία του αγοραστή, ας υποθέσουμε ότι ο αγοραστής δε θέλει να λάβει πρώτες ύλες σύμφωνα με το συμφωνητικό εξαιτίας μιας απεργίας στο εργοστάσιό του. Θεωρείται ότι το ένα μέρος προκαλεί ρήξη της σύμβασης αν η απόδοσή του εμποδίζεται εξαιτίας τέτοιων γεγονότων; Η διάταξη ανωτέρας βίας επιτρέπει στα μέρη ενός συμφωνητικού να αποφύγουν τον κίνδυνο ευθύνης σε περίπτωση τέτοιου είδους απρόβλεπτες καταστάσεις, οι οποίες βρίσκονται πέρα από τον έλεγχό τους. Δηλαδή, το μέρος δεν προκαλεί ρήξη του συμφωνητικού εξαιτίας της αδυναμίας ή της αποτυχίας να εκπληρώσει έγκαιρα τις υποχρεώσεις του, όταν η καθυστέρηση ή η αδυναμία προκαλούνται από ανωτέρα βία. Τέτοιου είδους γεγονότα μπορεί να περιλαμβάνουν πυρκαγιές, πλημμύρες, καιρικά φαινόμενα όπως αστραπές, τυφώνες και άλλα ακραία φαινόμενα, πολέμους, αλλαγές σε κυβερνητικούς κανονισμούς ή εμπορικούς αποκλεισμούς.

5.2.12 Ειδοποιήσεις (Notices)

Υπάρχουν πολλές απαιτήσεις σε ένα τυπικό συμφωνητικό όπου το ένα μέρος πρέπει να ειδοποιήσει το άλλο μέρος. Αυτές οι ειδοποιήσεις αποτελούν συνήθως προϋποθέσεις για ορισμένα δικαιώματα, υποχρεώσεις ή διορθωτικά μέτρα ενός από τα μέρη. Η διάταξη ειδοποίησης ορίζει τις παραμέτρους σχετικά με το τι αποτελεί μια έγκυρη ειδοποίηση. Εάν ένα μέρος δεν υποβάλει την ειδοποίηση σύμφωνα με τον καθορισμένο τρόπο, τότε είναι άκυρη.

Ο λόγος για τον οποίο καθορίζουμε τις απαιτήσεις υποβολής των ειδοποιήσεων είναι ότι θέλουμε να διασφαλίσουμε ότι η ειδοποίηση απευθύνεται στο κατάλληλο πρόσωπο, κάποιον που ξέρει τι να κάνει όταν ληφθεί μια τέτοιου είδους ειδοποίηση. Θέλουμε επίσης

να δούμε ότι το εν λόγω πρόσωπο λαμβάνει την ειδοποίηση εγκαίρως, καθώς πολλοί τύποι ειδοποιήσεων απαιτούν απάντηση εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος. Η διάταξη των ειδοποιήσεων θα πρέπει να καθορίζει:

1. Το πρόσωπο στο οποίο θα πρέπει να απευθύνονται οι ειδοποιήσεις για το κάθε μέρος.
2. Τη μέθοδο υποβολής των ειδοποιήσεως, ο οποίος θα πρέπει να είναι μέσω συστημένης επιστολής, υπηρεσίας ταχυμεταφορών ή φαξ.
3. Εάν οι ειδοποιήσεις τίθενται σε ισχύ από τη στιγμή της λήψης ή της αποστολής τους. Η δεύτερη περίπτωση θέτει όλο το βάρος των ταχυδρομικών καθυστερήσεων της ειδοποίησης στον παραλήπτη, πράγμα που σημαίνει ότι η χρονική περίοδος απόκρισης στην ειδοποίηση ξεκινά να μετρά από τη στιγμή που αποστέλλεται από τον αποστολέα και πριν ληφθεί από τον παραλήπτη.

5.2.13 Εφαρμοστέο Δίκαιο και Δικαιοδοσία (Governing Law and Jurisdiction)

Το εφαρμοστέο δίκαιο, που συχνά αναφέρεται και ως «επιλογή δικαίου», αναφέρεται στο ερώτημα σχετικά με το ποιο δίκαιο εφαρμόζεται στο συμφωνητικό. Το γραπτό δίκαιο και η νομολογία μπορεί να ποικίλλουν από κράτος σε κράτος και μπορεί να υπάρχουν διαφορές στη νομική ερμηνεία των καταστατικών σε διαφορετικά κράτη. Η επιλογή δικαίου είναι ένα περίπλοκο ζήτημα και για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας αρκεί να αναφέρουμε ότι σε περίπτωση διαφωνίας, εάν τα μέρη δεν έχουν ορίσει το εφαρμοστέο δίκαιο, τότε το δικαστήριο θα ορίσει το κράτος το δίκαιο του οποίου θα εφαρμοστεί. Το αποτέλεσμα του μη καθορισμού του εφαρμοστέου δικαίου είναι ότι τα μέρη δεν θα είναι βέβαια σχετικά με το πώς θα ερμηνευθούν και θα εφαρμοστούν οι διατάξεις του συμφωνητικού από ένα δικαστήριο. Προκειμένου να αποφευχθεί αυτό, τα συμφωνητικά θα πρέπει να περιλαμβάνουν μια διάταξη που ορίζει το εφαρμοστέο δίκαιο και θα πρέπει να συμβουλευθείτε την πολιτική του οργανισμού σας ή έναν νομικό σύμβουλο για καθοδήγηση σε αυτό το ζήτημα. Πριν συμφωνηθεί να γίνει οποιαδήποτε αλλαγή στο εφαρμοστέο δίκαιο, οι αγοραστές θα πρέπει να απευθυνθούν στο νομικό τους σύμβουλο, ώστε να ερευνήσει τους νόμους για την προτεινόμενη επιλογή δικαίου προκειμένου να κατανοήσουν τις συνέπειες μιας τέτοιας επιλογής.

Η δικαιοδοσία αναφέρεται στην τοποθεσία του δικαστηρίου που θα επιληφθεί των διαφορών που θα προκύψουν από το συμφωνητικό. Η διάταξη ονομάζεται εναλλακτικά «επιλογή φόρουμ». Εάν ο προμηθευτής βρίσκεται σε διαφορετικό κράτος από τον αγοραστή, μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις που θα επιτρέψουν στον προμηθευτή να υποβάλει αγωγή εναντίον του αγοραστή, στο κράτος του προμηθευτή. Αυτό απαιτεί από τον αγοραστή να υπερασπισθεί την υπόθεση σε εκείνο το κράτος. Ο αγοραστής μπορεί να έχει τοπικό σύμβουλο ή τοπικό εξωτερικό σύμβουλο για την υπεράσπισή του σε τοπικά δικαστήρια, αλλά θα αναστατωθεί και θα επιβαρυνθεί με επιπλέον έξοδα αν πρέπει να κάνει το ίδιο σε μια πιο μακρινή τοποθεσία. Με τον καθορισμό του κράτους εγκατάστασης

του αγοραστή, απαιτείται από τον προμηθευτή να προβεί στην περιοχή του αγοραστή εάν επιθυμεί να μηνύσει τον αγοραστή.

5.2.14 Ενσωμάτωση/Ολοκλήρωση/ (Merger/Integration/Entirety of Agreement)

Κατά τη διάρκεια των συμβατικών διαπραγματεύσεων, τα μέρη μπορεί να έχουν ορισμένες προφορικές συζητήσεις και να ανταλλάξουν πολλά έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων επιστολών που θα επιβεβαιώνουν την πρόοδο των διαπραγματεύσεων, καθώς και προσχέδια του συμφωνητικού. Τελικά, τα μέρη συντάσσουν ένα έγγραφο που σκοπεύει να αποτελέσει την τελική έκφραση του συμφωνητικού. Αυτή η τελική έκφραση του συμφωνητικού των μερών, αναφέρεται ως ολοκλήρωση του συμφωνητικού.

Ένα έγγραφο μπορεί να αποτελεί μερική ολοκλήρωση, δηλαδή να μην περιλαμβάνει όλες τις λεπτομέρειες του συμφωνητικού ή μπορεί να αποτελεί ολική ολοκλήρωση, που σημαίνει ότι το έγγραφο αποτελεί το ολοκληρωμένο συμφωνητικό των μερών. Υπό το δόγμα που ονομάζεται κανόνας «parole evidence» αν ένα έγγραφο συμφωνητικό αποτελεί μερική ολοκλήρωση, τότε κανένα στοιχείο προγενέστερο του συμφωνητικού δε μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να το αντικρούσει, αλλά μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να το συμπληρώσει. Εάν το έγγραφο συμφωνητικό αποτελεί ολική ολοκλήρωση, τότε κανένα στοιχείο προγενέστερου συμφωνητικού δε μπορεί να χρησιμοποιηθεί ούτε για να το συμπληρώσει, ούτε για να το αντικρούσει.

Για να επισημανθεί ότι το έγγραφο συμφωνητικό σκοπεύει να αποτελέσει ολική ολοκλήρωση, οι συντάκτες συχνά περιλαμβάνουν μια ρήτρα ενσωμάτωσης ή ολοκλήρωσης. Αυτού του είδους η διάταξη είναι συνήθως ωφέλιμη, διότι αποτρέπει τυχόν εκπλήξεις ή διαμάχες αργότερα, όταν το μέρος θα προσπαθήσει να παράσχει στοιχεία προκειμένου να συμπληρώσει ή να αντικρούσει τους όρους του εγγράφου συμφωνητικού. Ωστόσο, θα πρέπει να υπάρχει μια προειδοποίηση. Οι αγοραστές πρέπει να διασφαλίσουν ότι οποιαδήποτε και όλα τα υλικά που θα εισαχθούν στο συμφωνητικό είναι ενσωματωμένα στο έγγραφο συμφωνητικό, αλλιώς δε θα μπορείτε να τα χρησιμοποιήσετε ως στοιχεία αργότερα. Τα παραδείγματα περιλαμβάνουν οποιαδήποτε υλικά που περιλαμβάνονται στην πρόταση του προμηθευτή ή τυχόν δημοσιευμένες προδιαγραφές. Να θυμάστε ότι αυτού τους είδους οι δηλώσεις του προμηθευτή μπορούν να αποτελέσουν ρητές εγγυήσεις. Ωστόσο, η παρουσία μιας ρήτρας ενσωμάτωσης απαιτεί να γίνεται αναφορά στο έγγραφο συμφωνητικό αν πρόκειται να αποτελέσουν μέρος του συμφωνητικού.

5.2.15 Έγγραφες Αλλαγές / Μη προφορικές Τροποποιήσεις (Changes in Writing/No Oral Modifications)

Σημειώστε ότι ο κανόνας «parole evidence» που αναφέρθηκε παραπάνω, εφαρμόζεται μόνο σε προγενέστερα συμφωνητικά. Προκειμένου να μην υπάρξουν ισχυρισμοί από ένα μέρος ότι ένα έγγραφο συμφωνητικό τροποποιήθηκε μεταγενέστερα από προφορική συμφωνία μεταξύ των μερών, τα περισσότερα συμφωνητικά αγοράς περιλαμβάνουν μια διάταξη που

αναφέρει ότι καμία τροποποίηση του συμφωνητικού δεν τίθεται σε ισχύ αν δε συνταχθεί εγγράφως και δεν υπογραφεί από τα μέρη. Η διάταξη μπορεί να βρίσκεται σε μια ξεχωριστή μη προφορική ρήτρα τροποποιήσεων ή μπορεί να ενσωματωθεί στη ρήτρα ενσωμάτωσης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

6. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ LOGISTICS

Ο ορισμός και η ανάπτυξη των logistics σαν όρος, ο οποίος συχνά χρησιμοποιείται αδιακρίτως, έχει γίνει σχεδόν κοινός τόπος στη γλώσσα μέχρι το τέλος του εικοστού αιώνα. Ο όρος χρησιμοποιούταν για να αναφερθεί σε υπηρεσίες πέρα από την απλή παροχή μεταφοράς και αποθήκευσης και καλύπτει όλα τα βήματα που συντελούν στη διαδικασία παραγωγής και διανομής.

Σήμερα, τα logistics αναφέρονται ως «η διαδικασία στρατηγικής διαχείρισης της προμήθειας, κίνησης και αποθήκευσης των υλικών, των μερών και της ολοκληρωμένης απογραφής (και της σχετικής ροής πληροφοριών) μέσω του οργανισμού και των καναλιών εμπορίας με τέτοιο τρόπο ώστε η τρέχουσα και μελλοντική αποδοτικότητα να μεγιστοποιηθούν μέσω της οικονομικά αποδοτικής πραγματοποίησης των παραγγελιών» (Christopher, 1998).

Το Συμβούλιο Διαχείρισης Logistics, από τη μεριά του, όρισε τα logistics ως: «το μέρος της διαδικασίας της διαχείρισης της αλυσίδας προμηθειών που προσβλέπει σε αποδοτικό και αποτελεσματικό σχεδιασμό, υλοποίηση και έλεγχο της αποθήκευσης και την άμεση και αντίστροφη ροή αγαθών, υπηρεσιών και όλων των πληροφοριών που σχετίζονται με αυτές, μεταξύ του σημείου παραγωγής και του σημείου κατανάλωσης, με σκοπό την εκπλήρωση των προσδοκιών των καταναλωτών». Με μια ευρύτερη έννοια του όρου logistics, το Ινστιτούτο logistics έδωσε τον εξής ορισμό «ο χρόνος που σχετίζεται με την τοποθέτηση των πόρων» ή απλά «η αποδοτική διαχείριση της αλυσίδας προμηθειών». Ωστόσο, μπορούμε να συνάγουμε ότι, καθώς τα logistics είναι μια συνεχώς αναπτυσσόμενη δραστηριότητα, είναι δύσκολο να καθιερωθεί ένας σαφής ορισμός του όρου, καθώς γρήγορα θεωρείται ξεπερασμένος και απαρχαιωμένος.

Η διαχείριση της αλυσίδας προμηθειών είναι μια έννοια που κέρδισε αρκετούς υποστηρικτές, καθώς τα στελέχη διαχείρισης αναγνωρίζουν ολοένα και περισσότερο τη σημασία των logistics ως το τελευταίο σημείο μείωσης του κόστους. Σημαντικές αλλαγές, όπως η παγκοσμιοποίηση, έχουν οδηγήσει την ελάττωση του χρόνου, τον προσανατολισμό με γνώμονα τις ανάγκες των πελατών και την εξωτερική ανάθεση να έχουν, μεταξύ άλλων, συντελέσει στο ενδιαφέρον για τα logistics. Η αλυσίδα προμηθειών αντανακλά το δίκτυο των οργανισμών που εμπλέκονται, μέσω πρότερων και μεταγενέστερων συνδέσεων, στις διάφορες διαδικασίες και δραστηριότητες που παράγουν αξία υπό τη μορφή προϊόντων και υπηρεσιών στα χέρια του τελικού πελάτη. Η ενσωμάτωση της αλυσίδας προμηθειών αποτελεί βασικό μέσο για διαφορετικές βιομηχανίες προκειμένου να κερδίσουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

6.1 Συμβάσεις Logistics

Μια σύμβαση παροχής υπηρεσιών logistics αποτελεί εμπορική σύμβαση. Είναι επαχθής, διμερής και αμοιβαία, με διαδοχική και πολύπλοκη εξόφληση. Δε χρειάζεται να είναι σε

έγγραφο μορφή, παρόλο που υπάρχουν πολλά οφέλη αν είναι επισημοποιημένη. Ενωσιολογικά, μπορεί να οριστεί ως μια σύμβαση βάσει της οποίας το ένα μέρος, που ονομάζεται πάροχος 3PL, αναλαμβάνει ενώπιον ενός να παράσχει αυτές τις υπηρεσίες που χρειάζεται ο τελευταίος, με οικονομικό αντάλλαγμα. Είναι σημαντικό να διατηρήσουμε έναν τέτοιο ευρύ ορισμό, λόγω των πολλαπλών λειτουργιών που μπορεί να συμπεριληφθούν, του εύρους των εμπορευμάτων για τα οποία απαιτείται η υπηρεσία και την ευρεία έννοια του ίδιου του όρου «logistics». Παρά την πολυπλοκότητά τους, οι συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών logistics μπορούν να ενταχθούν στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Contract of transport of merchandise-Σύμβαση μεταφοράς εμπορεύματος
- Contract of deposit storage (warehousing)-Σύμβαση αποθήκευσης
- Other accessory contractual forms- Άλλες συμπληρωματικές συμβατικές μορφές

6.2 Νομικό πλαίσιο των συμβάσεων logistics

Μια σύμβαση logistics μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση εξωτερικής ανάθεσης, και επειδή υπάρχουν πολλές δραστηριότητες που εκτελούνται στην εξωτερική ανάθεση, σε μια σύμβαση logistics μπορούν να προκύψουν παρόμοια προβλήματα με αυτά των συμβάσεων εξωτερικής ανάθεσης. Η έλλειψη συγκεκριμένων ρυθμίσεων σχετικά με τις συμβάσεις logistics σημαίνει ότι τα μέρη πρέπει να εφαρμόσουν τις ρυθμίσεις (εθνικές ή διεθνείς) που διέπουν τις δραστηριότητες που πρόκειται να διεξαχθούν από τον πάροχο 3PL (ή παρόμοιες δραστηριότητες) κατ' αναλογία. Σε αυτή τη βάση, η αρχή της συμβατικής ελευθερίας εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών, προκειμένου τα μέρη να είναι ελεύθερα να καθορίσουν δικαιώματα και υποχρεώσεις, καθώς και τη νομοθεσία που θα ρυθμίζει τις σχέσεις τους. Ωστόσο, καθώς αυτή η κατάσταση δεν είναι επιθυμητή, τα μέρη συνήθως συμφωνούν ως προς το ποιο δίκαιο θα εφαρμόζεται στις σχέσεις τους, ανεξάρτητα με το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης (π.χ. εθνικό, διεθνές ή πολλαπλής δικαιοδοσίας), σεβόμενα το αναγκαστικό δίκαιο σε κάθε περίπτωση. Τυπικά παραδείγματα θα περιελάμβαναν συμβατικές διατάξεις σχετικά με τη ρύθμιση φορολογικών και εργασιακών ζητημάτων.

Υπό αυτές τις συνθήκες, θεωρώντας ότι υπάρχει μια σχέση πολλαπλής δικαιοδοσίας, πιστεύουμε ότι η ιδανική δομή θα ήταν να συμφωνούσαν τα μέρη σε ένα συμβατικό πλαίσιο που καθορίζει τους βασικούς κανόνες και την κατευθυντήρια γραμμή, η οποία μεταγενέστερα θα αναπτυχθεί ή θα τροποποιηθεί από τοπικές συμβάσεις σε κάθε μία από τις χώρες, όπου πρόκειται να διεξαχθούν οι υπηρεσίες. Αυτή η προσέγγιση θα πρέπει να υιοθετηθεί, εκτός και αν οι καθορισμένες προϋποθέσεις της παρούσας κατάστασης την καθιστούν μη ενδεδειγμένη. Επιπλέον, η προτεινόμενη δομή (συμφωνητικό πλαίσιο και τοπικές συμβάσεις) ενθαρρύνει και διευκολύνει την άσκηση ελέγχου.

7. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ LOGISTICS

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η κάθε σύμβαση συντάσσεται ανάλογα με την περίπτωση, καθιστώντας δύσκολη την καθιέρωση μιας πρότυπης συμβατικής μορφής. Ωστόσο, όλες οι συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών logistics πρέπει να έχουν ένα ελάχιστο περιεχόμενο, το οποίο θα υπόκειται, βεβαίως, σε πολλαπλές παραλλαγές, ανάλογα με τις συμφωνίες που θα γίνουν από τα μέρη, και τις υπηρεσίες ή τις δραστηριότητες που θα απαιτηθούν από τον πελάτη και θα προσφερθούν από τον πάροχο 3PL.

Για το λόγο αυτό και παρά την εκτίμησή μας ότι δεν υπάρχει μια γενική και πρότυπη συμβατική μορφή, θα γίνει μια προσπάθεια να ορισθεί και να αναλυθεί παρακάτω το περιεχόμενο της σύμβασης το οποίο, θα πρέπει πάντοτε να εμφανίζεται σε μια σύμβαση logistics.

7.1 Πεδίο εφαρμογής της σύμβασης

Κατά τον καθορισμό του πεδίου εφαρμογής μια σύμβασης υπηρεσιών 3PL, είναι σημαντικό να καθορίσουμε τυχόν υποθέσεις, εγγυήσεις ή περιορισμούς που σχετίζονται με την παροχή αυτών των υπηρεσιών. Το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα απάντησης σε ερωτήσεις σχετικά με το τι είδους υπηρεσίες πρόκειται να προσφέρει ο πάροχος 3PL και πού, πότε και πως θα παράσχει αυτές τις υπηρεσίες. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας να καθορίσουμε, με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια:

(α) Τα προϊόντα του πελάτη, τα οποία διαχειρίζεται η δραστηριότητα των logistics που προσφέρεται από τον πάροχο 3pl.

(β) Τα σημεία συλλογής και παράδοσης των προϊόντων και τη γεωγραφική τους θέση (π.χ. αναφορά στην περιφέρεια, περιοχή και αν πρόκειται για εθνικές ή διεθνείς παραδόσεις).

7.2 Η πλατφόρμα των logistics

Η δραστηριότητα των logistics, όπως την κατανοούμε, περιστρέφεται γύρω από μια πλατφόρμα, είτε είναι αποθήκη, ανοιχτό σημείο, τερματικός σταθμός κλπ, στην οποία ο πάροχος 3PL έχει πρόσβαση, με οποιαδήποτε από τις μορφές που αναγνωρίζονται από το νόμο (ιδιοκτησία, μίσθωση, άδεια κλπ)

Το πρόσωπο ή η οντότητα που παρέχει αυτή την πλατφόρμα πρέπει επίσης να αναφέρεται στη σύμβαση, με διαχωρισμό μεταξύ της εξωτερικής παροχής υπηρεσιών logistics, όπου ο πάροχος 3PL παρέχει την πλατφόρμα και της εσωτερικής παροχής, όπου οι υπηρεσίες logistics διεξάγονται σε εγκαταστάσεις που παρέχονται από τον πελάτη. Ωστόσο, τα συμφωνητικά για την πλατφόρμα μπορεί να έχουν πολλές διαστάσεις:

(α) Η πλατφόρμα από την οποία διεξάγεται η δραστηριότητα των logistics μπορεί να είναι ιδιοκτησία του πελάτη. Σε αυτή την περίπτωση, ο πάροχος 3PL βάσει των συμφωνηθέντων μπορεί, για παράδειγμα, να τη μισθώσει από τον πελάτη, να τη χρησιμοποιήσει με την ιδιότητα του επισφαλούς μισθωτή, να αποκτήσει την πλατφόρμα μέσω πώλησης ή απλά να εξουσιοδοτηθεί να διεξάγει τη δραστηριότητα σε αυτήν.

(β) Μπορεί να ανήκει στον πάροχο 3PL είτε ως ιδιοκτήτης, είτε επειδή την κατέχει λόγω μίσθωσης, άδειας, επικαρπίας ή άλλου δικαιώματος που του επιτρέπει τη χρησιμοποίησή της.

(γ) Η πλατφόρμα ίσως χρειαστεί να κατασκευαστεί ή να αγοραστεί, ανάλογα με τις ανάγκες του πελάτη. Σε αυτή την περίπτωση, καθώς αποτελεί σημαντική επένδυση, θα πρέπει να καθοριστεί ποιος πρέπει να την κατασκευάσει και υπό ποιους όρους, προϋποθέσεις κλπ., καθώς και ποιος θα θεωρείται ιδιοκτήτης.

Σε κάθε περίπτωση, η πλατφόρμα πρέπει να είναι κατάλληλη και να πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την αποθήκευση και τη διαχείριση των προϊόντων που προσφέρονται από τον πάροχο 3PL. Για το λόγο αυτό, δεν είναι όλες οι πλατφόρμες ίδιες, υπό την έννοια ότι δε διαθέτουν όλες ένα μεγάλο κτήριο ή αποθήκη, ούτε διαθέτουν τον ίδιο εξοπλισμό: για παράδειγμα, εγκαταστάσεις με ράφια θα ήταν απαραίτητες για τη δραστηριότητα των logistics για ορισμένα προϊόντα, αλλά όχι για άλλα. Για παράδειγμα, διαφορετικές συνθήκες και μέσα απαιτούνται για παλέτες, εμπορευματοκιβώτια, οχήματα, χύδην φορτία, αέρια ή υγρά προϊόντα. Ομοίως, μαζί με τη διοικητική εξουσιοδότηση που απαιτείται για τη διεξαγωγή μιας τέτοιας δραστηριότητας, ανάλογα με τα προϊόντα για τα οποία γίνεται η διαχείριση (φαρμακευτικά προϊόντα, επικίνδυνα αγαθά, αγαθά που προορίζονται για κατανάλωση, μπορεί να κριθεί απαραίτητο να αποκτηθεί ένας άλλος τύπος εξουσιοδότησης ή να πρέπει να εκπληρωθούν ορισμένες απαιτήσεις. Βεβαίως, όλο αυτό συνεπάγεται όχι μόνο σημαντική τεχνική δραστηριότητα, αλλά επίσης δραστηριότητα νομικής φύσης. Αλλά η αλήθεια είναι ότι η πλατφόρμα αποτελεί το κέντρο οποιασδήποτε δραστηριότητας logistics.

7.3 Αποκλειστικότητα

Στη σύμβαση, τα μέρη μπορούν να ορίσουν την αποκλειστικότητα είτε του παρόχου 3PL, είτε του πελάτη, είτε και των δύο μερών, περιορίζοντάς τη στα προϊόντα που αναφέρονται στη σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών logistics και το εδαφικό πεδίο εφαρμογής στο οποίο πρέπει να παρασχεθούν αυτές οι υπηρεσίες. Είναι σημαντικό να διευκρινίσουμε ότι το συμφωνητικό αποκλειστικότητας μπορεί να ενέχει διπλό «κίνδυνο» για τα μέρη. Για τους παρόχους 3PL, ενώ από τη μια μεριά, υπάρχει εγγύηση ότι τα προϊόντα που ορίζονται από τη σύμβαση, εντός του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής, θα παρέχονται αποκλειστικά από τους ίδιους χωρίς να έχουν να κάνουν με ανταγωνιστές και αποκτώντας, κυρίως, αμοιβή η οποία, παρότι μπορεί να ποικίλλει, μπορεί να οριστεί ως σταθερή, περιορίζουν ταυτόχρονα τις πιθανότητές τους για προσέλκυση νέων πελατών με το ίδιο προϊόν – κατανοώντας ότι

αυτό είναι η ειδικότητά τους – εντός της ίδιας γενικής περιοχής στην οποία βρίσκονται. Συνεπώς, οι πιθανότητες επέκτασης και εισοδήματος μειώνονται δραστικά, αναγκάζοντάς τους να βρουν άλλους τομείς ανάπτυξης.

Οι πελάτες, από την πλευρά τους, έχουν το πλεονέκτημα ότι έχουν τη δυνατότητα να βασισθούν σε έναν πάροχο 3PL, τον οποίον έχουν επιλέξει για την αξία των προσφερόμενων χρημάτων, το οποίο, θεωρητικά, τους δίνει ένα πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους. Ωστόσο, θα έχουν δεσμευτεί αποκλειστικά σε αυτόν τον πάροχο 3PL, με όλα τα μειονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν από την έλλειψη ανταγωνισμού σε μια υψηλά ανταγωνιστική αγορά. Όπως προαναφέρθηκε, το συμφωνητικό αποκλειστικότητας μπορεί να περιοριστεί σε ορισμένα προϊόντα, περιοχές, ονοματισμένες οντότητες, συγκεκριμένες δραστηριότητες για τις οποίες έχει συναφθεί σύμβαση, κλπ. Υπό αυτή την έννοια, φαίνεται καλή ιδέα σε όλες τις περιπτώσεις, να περιοριστεί η αποκλειστικότητα σε όσες υποχρεώσεις θεωρούνται απαραίτητες. Σε περίπτωση μεταφοράς, για παράδειγμα, θα φαινόταν λογικό να μην υπάρχει αυτή η αποκλειστικότητα, ώστε τα οχήματα να γεμίζουν με φορτία τρίτων μερών, και να εκμεταλλεύονται τα ταξίδια επιστροφής, μειώνοντας έτσι το κόστος της δραστηριότητας. Σε κάθε περίπτωση, είτε η αποκλειστικότητα υπάρχει, είτε όχι, είναι γεγονός ότι τα μέρη πρέπει να συμμορφώνονται με το συμφωνητικό αποκλειστικότητας, στο οποίο θα αναφερθούμε αργότερα, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι ανταγωνιστές τους, στους αντίστοιχους τομείς της επιχειρηματικής δραστηριότητας, δεν θα έχουν πρόσβαση σε τεχνικές, διαδικασίες, τεχνολογία κλπ. που αναπτύσσονται από το κάθε μέρος.

7.4 Υποχρεώσεις του παρόχου 3PL: υπηρεσίες που αναλήφθηκαν

7.4.1 Υπηρεσίες και απαιτήσεις

Η πολυπλοκότητα και η ποικιλομορφία των δραστηριοτήτων logistics αντανakλώνται κυρίως στην ποικιλία των λειτουργιών που μπορεί να αναλάβει ο πάροχος 3PL για την παροχή υπηρεσιών logistics. Έχουμε ήδη αναφέρει ορισμένες – μόνο ορισμένες – από αυτές, όταν γράψαμε ότι ο πάροχος 3PL διεξάγει δραστηριότητες μεταφοράς και διανομής εμπορευμάτων, αποθήκευσης, λειτουργίες καταμερισμού φορτίου, διαχείρισης, διοίκησης, ελέγχου αποθεμάτων (του αριθμού των αγαθών, της τάξης, αναφοράς κλπ και της κατάστασής, διάρκειας ζωής, λήξης κλπ), προετοιμασία παραγγελιών και αποθεμάτων κλπ. Στην πραγματικότητα, η παροχή υπηρεσιών logistics συνήθως σημαίνει ότι ο πάροχος 3PL αναλαμβάνει τις ακόλουθες εργασίες και υπηρεσίες, οι οποίες συνδυαστικά ορίζουν την δραστηριότητα των logistics.

(α) Παραλαβή των προϊόντων ή του εμπορεύματος στο εργοστάσιο ή την αποθήκη του πελάτη, είτε σε «αποβάθρα φόρτωσης» - σε αυτή την περίπτωση η φόρτωση του οχήματος δεν αποτελεί ευθύνη του παρόχου 3PL – ή «στο όχημα» - σε αυτή την περίπτωση η φόρτωση αποτελεί ευθύνη του πελάτη.

(β) Μεταφορά από το εργοστάσιο στην πλατφόρμα του παρόχου 3PL, ή παραλαβή του προϊόντος που παραδόθηκε από τον πελάτη στις αποθήκες του παρόχου 3PL, είτε «στο όχημα» - σε αυτή την περίπτωση ο πάροχος 3PL πραγματοποιεί την εκφόρτωση - ή, λιγότερο συχνά «στην αποβάθρα φόρτωσης» - σε αυτή την περίπτωση ο πελάτης πραγματοποιεί την εκφόρτωση μετά την παραλαβή του εμπορεύματος από τον πάροχο 3PL. Είναι σημαντικό η σύμβαση να περιλαμβάνει τη σωστή οριοθέτηση τη στιγμή της παραλαβής (στις εγκαταστάσεις του πελάτη, στις εγκαταστάσεις του παρόχου 3PL, στο όχημα ή στην αποβάθρα φόρτωσης κλπ), καθώς αυτή θα είναι η στιγμή όπου ο πάροχος 3PL θα αναλάβει τη διαφύλαξη του εμπορεύματος και, συνεπώς, θα σημάνει την έναρξη της ευθύνης του παρόχου 3PL. Υπό αυτή την έννοια, υπάρχουν πολλά σημεία που πρέπει να αναφερθούν σωστά στη σύμβαση, μεταξύ των οποίων:

(i) Χρόνοι παράδοσης στην πλατφόρμα, και αν είναι κριθεί κατάλληλο, ειδοποίηση αποστολής για αποθήκευση.

(ii) Μονάδες φορτίου στις οποίες παραλαμβάνεται το προϊόν (π.χ. παλέτες, εμπορευματοκιβώτια, κιβώτια).

(iii) Εργασίες διαχωρισμού των φορτίων ή των μονάδων φορτίων που παραλήφθηκαν.

(iv) Έλεγχος, τη στιγμή της παραλαβής, της κατάστασης, ποσότητας, ποιότητας κλπ των προϊόντων που παραλαμβάνονται για αποθήκευση, και αν κριθεί κατάλληλο, καταγραφή των λεπτομερειών στα δελτία παράδοσης και ειδοποίηση του πελάτη.

(v) Αποθήκευση ή απόθεση των εμπορευμάτων που παραλήφθηκαν στην αποθήκη, εννοώντας τη θέση του εμπορεύματος στην πλατφόρμα, για την οποία μπορεί να έχει συναφθεί σύμβαση για ορισμένες συγκεκριμένες περιοχές, χώρο στα ράφια κλπ. Σε κάθε περίπτωση, ο πάροχος 3PL πρέπει να προσπαθήσει να βελτιστοποιήσει το διαθέσιμο χώρο στην πλατφόρμα, όπου αυτό θα μπορούσε να έχει θετική οικονομική επίπτωση και για τα δύο μέρη. Ανάλογα με τη φύση του προϊόντος, πρέπει να τηρούνται ορισμένοι κανόνες και πρακτικές αποθήκευσης. Για παράδειγμα, η αποθήκευση σε θαλάμους ψύξης, που απαιτεί συνεχή έλεγχο της θερμοκρασίας, δεν είναι ίδια με την αποθήκευση γενικών εμπορευμάτων.

Επίσης, πρέπει να υπάρχει επιπλέον χώρος για την απόθεση προϊόντων που απορρίφθηκαν στο σημείο προορισμού ή έχουν λήξει, είναι ελαττωματικά κλπ.

(δ) Έλεγχος αποθεμάτων, που σημαίνει όχι μόνο απογραφή στα διαστήματα που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των μερών, αλλά και άλλες σειρές δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το αποθηκευμένο εμπόρευμα, που θα μπορούσε να περιλαμβάνει επιβεβαίωση της λήψης των προϊόντων, έκδοση ειδοποίησης του γεγονότος, επαλήθευση της κατάστασης των προϊόντων, έλεγχο των προϊόντων που εισέρχονται και εξέρχονται κλπ, ώστε οποιαδήποτε στιγμή, ο πάροχος 3PL να μπορεί να προσδιορίζει το διαθέσιμο εμπόρευμα, την ανάγκη αντικαταστάσεων, την κατάσταση του εμπορεύματος κλπ.

(ε) Η προετοιμασία παραγγελιών ή «συλλογή» είναι μια από τις βασικότερες δραστηριότητες των logistics που διεξάγονται από τον πάροχο 3PL. Η σύμβαση πρέπει να καθορίζει το σύστημα περιστροφής των προϊόντων (LIFO, FIFO, etc.), το οποίο εξαρτάται

κυρίως από τη φύση τους (π.χ. αν είναι προϊόντα υψηλής ή χαμηλής περιστροφής). Επίσης, η προετοιμασία των προϊόντων γενικά περιλαμβάνει την προσθήκη ετικετών στα πακέτα, ή ακόμα και στο προϊόν, έκδοση του αντίστοιχου τιμολογίου ή δελτίου παράδοσης κλπ.

(ζ) Διανομή των παραγγελιών στα σημεία παράδοσης (συνήθως στους πελάτες των logistics, στον οργανισμό του πελάτη, ή σε περίπτωση προμηθειών, στο εργοστάσιο παραγωγής). Αυτό απαιτεί αρχικά τον εντοπισμό των παραγγελιών και τη φόρτωσή τους στα μέσα μεταφοράς. Είναι απαραίτητο να καθορισθούν οι περίοδοι παράδοσης, οι χρόνοι παράδοσης σε κάθε σημείο (προκειμένου να αποφευχθούν οι αναμονές στα σημεία προορισμού), ο τρόπος και το χρονικό πλαίσιο στο οποίο οι αποδέκτες μπορούν να ασκήσουν τυχόν αγωγές, οι διαδικασίες που θα ακολουθηθούν σε περίπτωση απόρριψη του εμπορεύματος από τον αποδέκτη κλπ.

Υπάρχουν αμέτρητες δυνατότητες παροχής υπηρεσιών logistics. Για παράδειγμα, ο πάροχος 3PL μπορεί να παράσχει, για λογαριασμό του πελάτη, άλλες υπηρεσίες, όπως:

- (i) Αποθεματοποίηση σε ράφια ή εμπορευματοποίηση
- (ii) Προετοιμασία της κατάλληλης τεκμηρίωσης, ανάλογα με τον τύπο του εμπορεύματος.
- (iii) Προσθήκη ετικετών και συσκευασία των προϊόντων προς πώληση.
- (iv) Τακτοποίηση του εκτελωνισμού των προϊόντων
- (v) Επεξεργασία τυχόν αγωγών
- (vi) Αντίστροφα logistics (reverse)
- (vii) Επιδιόρθωση εμπορευμάτων που έχουν υποστεί βλάβη
- (viii) Συμμετοχή στη διαδικασία κατασκευής του προϊόντος.
- (ix) Άλλες υπηρεσίες.

Δεδομένου του μεγάλου εύρους των ζητημάτων που πρέπει να ρυθμιστούν μεταξύ των μερών, συχνά πολλά από αυτά που αφορούν την παροχή υπηρεσιών ρυθμίζονται με την προσθήκη ενός παραρτήματος που αναφέρεται σε ένα εγχειρίδιο λειτουργιών ή διαδικασιών.

Κάθε δραστηριότητα που πρόκειται να διεξαχθεί απαιτεί στενή συνεργασία και, αναμφίβολα, μια συνεχή ροή πληροφοριών μεταξύ του παρόχου 3PL και του πελάτη των υπηρεσιών, ανεξάρτητα από τις διαδικασίες και τα συστήματα logistics που χρησιμοποιούνται. Δεν πρέπει να ξεχάσουμε να τονίσουμε τη ζωτική σημασία που έχει η τεχνολογία των πληροφοριών, όχι μόνο ως μέσο διαχείρισης της ίδιας της αποθήκης, αλλά επιτρέποντας τη συνεχή ροή πληροφοριών που πρέπει να υφίσταται μεταξύ των μερών προκειμένου η σύμβαση παροχής υπηρεσιών logistics να τεθεί στη σωστή και βέλτιστη εφαρμογή – ειδοποιήσεις για την παραλαβή του εμπορεύματος, αιτήματα για την προετοιμασία παραγγελιών, ειδοποίηση συμβάντων κλπ.

7.4.2 Συμφωνητικό επιπέδου εξυπηρέτησης (Service level agreements)

Η υποχρέωση του παρόχου 3PL είναι να προσφέρει τις υπηρεσίες logistics στον πελάτη όπως περιγράφηκαν προηγουμένως όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, την πλατφόρμα και τις λειτουργικές απαιτήσεις, προκειμένου να επιτευχθεί ένα συγκεκριμένο επίπεδο εξυπηρέτησης. Επομένως, σε συνδυασμό με τη σύμβαση, μέσω ενός παραρτήματος ή μιας συγκεκριμένης ρήτρας, ο πελάτης συχνά επιλέγει να εισαγάγει ένα μηχανισμό για τη διαχείριση των προσδοκιών και τον έλεγχο και την επισκόπηση σχετικά με την εκπλήρωση των απαιτήσεων που έχουν αναληφθεί από τον πάροχο 3PL. Πρόκειται για το Συμφωνητικό Επιπέδου Εξυπηρέτησης (SLA). Τα SLA συμφωνούνται αμοιβαία μεταξύ των μερών και συχνά αναφέρονται σε ποιοτικές προδιαγραφές υπηρεσιών logistics σύμφωνα με τον τύπο της υπηρεσίας. Επομένως, και τα δύο μέρη συνάπτουν το συμφωνητικό για μια λίστα Βασικών Δεικτών Απόδοσης (KPI), δηλαδή μεταβλητές υπηρεσιών logistics, μαζί με τους αντίστοιχους στόχους και όρια. Βάσει της εκτέλεσης ενός SLA, ο πελάτης επιθυμεί πρωτίστως να δημιουργήσει μια κοινή κατανόηση σχετικά με τις υπηρεσίες, τις προτεραιότητες και τις ευθύνες του παρόχου 3PL, με σκοπό να προστατευθεί από το σενάριο της χειρότερης περίπτωσης. Ένας ερευνητής σημείωσε ότι το SLA δεν είναι τίποτα παραπάνω από ένα ασφαλιστήριο και επομένως δεν εγγυάται επίπεδα εξυπηρέτησης, αλλά προσφέρει αποζημίωση σε περίπτωση που κάτι δεν έχει την κατάληξη που αναμένεται. Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις τα μέρη δε δίνουν μεγάλη προσοχή στις λεπτομέρειες. Έτσι, είναι πολύ συχνό το φαινόμενο κάθε ένα από τα μέρη να προσπαθήσει να επιβάλλει τα πρότυπα συμφωνητικά του στο άλλο. Αυτή η κοινή πρακτική θα πρέπει να αποφεύγεται και τα μέρη θα πρέπει να αξιοποιούν όλο το χρόνο και την προσπάθεια που χρειάζεται για να αναπτυχθεί το SLA που ταιριάζει στην εκάστοτε επιχειρηματική δραστηριότητα ή υπηρεσία που θα εκτελεστεί. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένα βασικά στοιχεία που μπορούν πάντοτε να βρίσκονται σε ένα SLA προκειμένου να είναι αποδοτικό, συγκεκριμένα, πρέπει να περιλαμβάνει δύο σύνολα βασικών στοιχείων που αναφέρονται σε υπηρεσίες και διαχείριση. Τα στοιχεία των υπηρεσιών διασαφηνίζουν τις υπηρεσίες αναφέροντας πληροφορίες, όπως:

- (α) Υπηρεσίες που παρέχονται (και ίσως ορισμένες υπηρεσίες που δεν παρέχονται)
- (β) Συνθήκες διαθεσιμότητας της υπηρεσίας
- (γ) Πρότυπα της υπηρεσίας, όπως τα χρονικά πλαίσια για την παροχή των υπηρεσιών
- (δ) Ευθύνες και των δύο μερών
- (ε) Στάθμιση κόστους/υπηρεσίας
- (ζ) Διαδικασίες κλιμάκωσης
- (η) Προστασίες και διορθωτικά μέτρα που θα πρέπει να υλοποιηθούν μετά από συνεχείς βλάβες

Τα στοιχεία διαχείρισης επικεντρώνονται σε ζητήματα όπως:

- (α) Εντοπισμός αποδοτικότητας της υπηρεσίας

(β) Αναφορά και επίδοση πληροφοριών σχετικά με την αποδοτικότητα της υπηρεσίας

(γ) Επίλυση τυχόν διαφωνιών που σχετίζονται με την υπηρεσία

(δ) Επισκόπηση και αναθεώρηση του συμφωνητικού

Πέρα από την κάλυψη των παραπάνω στοιχείων και σύμφωνα με τη θεώρηση του SLA ως ασφαλιστήριο, το οποίο παρέχει αποζημίωση σε περίπτωση που κάτι δεν έχει την κατάληξη που αναμένεται, το συμφωνητικό θα πρέπει να προβλέπει τις επιπτώσεις της αδυναμίας του παρόχου 3PL να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των καθορισμένων SLA.

Κυρώσεις μπορούν να εφαρμόζονται κάθε φορά που δεν εκπληρώνεται ένα SLA, δηλαδή όταν δεν επιτυγχάνεται το κατώτατο αποδεκτό όριο ενός Βασικού Δείκτη Απόδοσης. Ανάλογα με τους βασικούς στόχους του συμφωνητικού, οι κυρώσεις μπορούν να σχετίζονται με τους Βασικούς Δείκτες Απόδοσης σε ποιότητα, παράδοση, προμήθεια υλικών, έλεγχο αποθεμάτων κοκ. Οι κυρώσεις συχνά υπολογίζονται ποσοστιαία επί των εσόδων. Αυτό το ποσοστό έχει μεταβλητή αξία ανάλογα με το πόσο μακριά βρίσκεται ο Βασικός Δείκτης Απόδοσης συγκριτικά με το κατώτατο αποδεκτό όριο. Όσον αφορά τη συχνότητα, οι κυρώσεις μπορούν να υπολογίζονται εντός κάθε συμφωνημένης περιόδου, με πιο συχνές το μήνα ή το τρίμηνο. Όσο μεγαλύτερη είναι η περίοδος υπολογισμού, τόσο λιγότερο έντονη είναι η επίπτωση στο ποσό της κύρωσης, επειδή η μέση αξία μπορεί να απορροφήσει τη βραχυπρόθεσμη κακή απόδοση. Πέρα από τις κυρώσεις, άλλα συμφωνητικά μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν ανταμοιβές ή επιβραβεύσεις. Οι ανταμοιβές έχουν συνήθως την ίδια αρχή με τις κυρώσεις με τη μόνη διαφορά ότι επωφελείται ο πάροχος 3PL εάν ένα ορισμένο SLA έχει υπερβεί το μέγιστο συμφωνημένο στόχο για ένα δεδομένο Βασικό Δείκτη Απόδοσης. Μια σύμβαση που περιλαμβάνει κυρώσεις αλλά και ανταμοιβές ονομάζεται σύμβαση bonus/malus.

7.4.3 Υποχρεώσεις του πελάτη: καταβολή του τιμήματος

Ο πελάτης, πληρώνοντας τον πάροχο 3PL, προσφέρει την αμοιβή για την παροχή των υπηρεσιών που ανέλαβε και, επομένως, αυτή είναι η πιο σημαντική υποχρέωση του πελάτη.

Όπως συμβαίνει με τις περισσότερες συμβάσεις, τα μέρη μπορούν να καθορίσουν ελεύθερα την τιμή. Ωστόσο, η συνολική πολυπλοκότητα των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών logistics – που ορισμένες φορές αποτρέπει τον καθορισμό ενός αρχικού τιμήματος – έχει δημιουργήσει ορισμένα συστήματα πληρωμής, τα οποία, παρόλο που δεν υφίστανται αποκλειστικά σε συμβάσεις logistics, ταιριάζουν στην παροχή υπηρεσιών logistics. Υπάρχουν δύο βασικά συστήματα αμοιβής για εξωτερικές συμβάσεις logistics, το σύστημα σταθερών αμοιβών ή το σύστημα μεταβλητών αμοιβών. Κάθε σύστημα αμοιβών βασίζεται σε διαφορετικά μοντέλα τιμολόγησης, όπως θα αναλυθεί παρακάτω. Επιπλέον, θα συζητηθεί ξανά ο «καταμερισμός των κερδών» ως συμπληρωματική πρακτική, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με το επιλεγμένο μοντέλο τιμολόγησης.

7.4.4 Σύστημα σταθερής αμοιβής

Το σύστημα σταθερής αμοιβής είναι το πιο δημοφιλές και ευρύ σύστημα αμοιβής, όπου ο πελάτης συμφωνεί να καταβάλλει στον πάροχο 3PL μια σταθερή αμοιβή για την παραχή των υπηρεσιών logistics. Αυτό το σύστημα αμοιβής εφαρμόζεται σύμφωνα με τα μοντέλα τιμολόγησης που έχουν συμφωνηθεί από τα μέρη: τιμολόγηση συναλλαγών ή κοστολόγηση βάσει δραστηριότητας.

7.4.5 Τιμολόγηση συναλλαγών ή τιμολόγηση μονάδας

Στο μοντέλο τιμολόγησης συναλλαγών, η σταθερή αμοιβή που πρέπει να καταβληθεί καθορίζεται εφαρμόζοντας τη συμβατικά συμφωνημένη τιμή ή μια εφάπαξ προμήθεια ανά μονάδα εργασίας. Μια μονάδα εργασίας μπορεί να ορισθεί συμβατικά με διαφορετικούς τρόπους: μπορεί να είναι ο αριθμός των παλετών ή των κιβωτίων που φορτώνονται ή ο αριθμός των αναφορών ή των περιπτώσεων που χειρίζεται ή το βάρος του εμπορεύματος που διαχειρίζεται ή το μέγεθος του χώρου που χρησιμοποιείται στην αποθήκη (και μετράται σε ράφια, χώρο ραφιών, τετραγωνικά ή κυβικά μέτρα, κλπ) ή ο αριθμός των παραγγελιών που έχουν ετοιμαστεί κλπ. Επίσης εξαρτάται από τη λειτουργία των υπηρεσιών για τις οποίες έχει συναφθεί σύμβαση από τον πάροχο 3PL, οι οποίες μπορεί να είναι αποθήκευση και διαχείριση του αποθέματος, μεταφορά, συλλογή κλπ.

Από τη μια μεριά ή δομή της τιμολόγησης μονάδας μπορεί να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί εύκολα. Από την άλλη μεριά, οι πάροχοι 3PL έχουν την τάση να υποτιμούν την τιμή μονάδας, προκειμένου να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο και να εγγυηθούν ότι θα καλυφθούν οι σταθερές αμοιβές τους.

7.4.6 Κοστολόγηση βάσει δραστηριότητας (Activity-based costing)

Στο μοντέλο κοστολόγησης βάσει δραστηριότητας, ο πελάτης συμφωνεί να καταβάλει μια εφάπαξ προμήθεια για να καλύψει τη σταθερή αμοιβή του παρόχου 3PL, συμπεριλαμβανομένων μισθώσεων, εξοπλισμού, τυποποίησης και διαχείρισης. Επίσης, τα μέρη ορίζουν ένα αντίτιμο για την κάλυψη μεταβλητών δαπανών, όπως εργατικό δυναμικό, καύσιμα και συντήρηση εξοπλισμού, που ορίζεται στη βάση της τιμολόγησης μονάδας που αναλύθηκε παραπάνω. Το σύστημα σταθερής αμοιβής, το οποίο βασίζεται στο μοντέλο της κοστολόγησης βάσει δραστηριότητας, αντανακλά με μεγαλύτερη ακρίβεια τις υπηρεσίες που προσφέρονται και τα έξοδα που προκύπτουν, και οι πάροχοι 3PL δε χρειάζεται να αυξήσουν την τιμή μονάδας προκειμένου να προστατεύσουν τον εαυτό τους από απώλειες που προκύπτουν από τις σταθερές τους τιμές. Ανεξάρτητα από το ποιο μοντέλο τιμολόγησης θα συμφωνήσουν τα δύο μέρη, τα σύστημα σταθερής αμοιβής συνήθως υπόκειται στις διατάξεις αναθεώρησης, οι οποίες συχνά έχουν ετήσια συχνότητα και παραπέμπουν στο δείκτη λιανικής τιμής.

7.4.7 Σύστημα μεταβλητής αμοιβής (Variable remuneration system)

Αν η πληρωμή του παρόχου 3PL δεν περιλαμβάνει πληρωμή μιας σταθερής αμοιβής, τότε μπορούμε να μιλήσουμε για την έννοια τιμολόγησης σαν ποσοστό επί του κόστους.

7.4.8 Τιμολόγηση σαν ποσοστό επί του κόστους (Cost-plus pricing)

Η κοστολόγηση σαν ποσοστό επί του κόστους, η οποία είναι επίσης γνωστή και ως απολογιστική κοστολόγηση, είναι ένα σύστημα αμοιβής, το οποίο αποτελείται από το αντίτιμο για τα πραγματικά κόστη που προκύπτουν από τον πάροχο 3PL για την παροχή των υπηρεσιών logistics, συν ένα αμοιβαία συμφωνημένο εμπορικό περιθώριο ή περιθώριο κέρδους. Μαζί με το σύστημα τιμολόγησης σαν ποσοστό επί του κόστους, η έννοια της απολογιστικής κοστολόγησης επιτρέπει στον πελάτη να ελέγχει όλα τα τιμολόγια από τις λειτουργίες που διεξάχθηκαν από τον πάροχο 3PL που έχουν χρεωθεί στο λογαριασμό της σύμβασης. Συνοπτικά, η αμοιβή σαν ποσοστό επί του κόστους συνεπάγεται, τουλάχιστον, τα ακόλουθα:

(α) Ο πελάτης πληρώνει τον πάροχο 3PL για το κόστος και τα έξοδα που προκύπτουν από την παροχή των μισθωμένων υπηρεσιών.

(β) Ο πάροχος 3PL συνήθως πρέπει να έχει ένα συγκεκριμένο λογαριασμό για κάθε πελάτη, ο οποίος θα διατηρείται ξεχωριστά από άλλες δραστηριότητες που διεξάγονται και στις οποίες ο πελάτης έχει πρόσβαση ανά πάσα στιγμή. Αυτό επιτρέπει επίσης στον πάροχο 3PL να δικαιολογήσει το ποσό των χρεώσεων που επιβαρύνθηκε ο πελάτης. Σχετικά με τα γενικά έξοδα του παρόχου 3PL, από τα οποία επωφελείται και ο πελάτης, ο κανόνας της κατανομής φαίνεται ο πιο κατάλληλος – παρόλο που, όπως αναφέρουμε ξανά, κάθε επιχείρηση logistics είναι μοναδική.

(γ) Ο πελάτης πρέπει να καταβάλει στον πάροχο 3PL ένα επιπλέον ποσό, το οποίο συνήθως παγιώνεται ως ένα ποσοστό των δαπανών που προκύπτουν από την επιχείρηση και αντιπροσωπεύουν το κέρδος του παρόχου 3PL.

Το σύστημα αμοιβής σαν ποσοστό επί του κόστους, είναι ιδιαίτερα αποδοτικό αν η συμβατική ανάθεση αλλάζει φύση. Για παράδειγμα, μια εταιρεία που ξεκινάει νέες επιχειρήσεις, παρουσιάζει ένα νέο προϊόν στην αγορά ή υφίσταται κάποια μετάβαση που καθιστά τις απαιτήσεις των logistics ρευστές.

Το βασικό πλεονέκτημα της τιμολόγησης σαν ποσοστό επί του κόστους είναι ότι από τη μια πλευρά οι πάροχοι 3PL έχουν εγγύηση κέρδους επί των επιχειρήσεων, ενώ από την άλλη μεριά η εταιρεία του πελάτη μπορεί να ασκήσει κάποιον έλεγχο επί του κόστους και να μειώσει τον κίνδυνο του είδους των υπερτιμημένων αντιτίμων που προκύπτουν με την τιμολόγηση συναλλαγών. Ωστόσο, το σύστημα τιμολόγησης σαν ποσοστό επί του κόστους από μόνο του δεν ενθαρρύνει τον πάροχο 3PL να μειώσει το κόστος, επειδή το κάθε έξοδο περιλαμβάνει ένα συγκεκριμένο περιθώριο κέρδους, και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο δεν αποτελεί συνήθως ένα βιώσιμο μακροπρόθεσμο μοντέλο τιμολόγησης. Αν η σύμβαση δεν περιλαμβάνει επιπλέον ρήτρες «καταμερισμού των κερδών», το σύστημα αμοιβής σαν

ποσοστό επί του κόστους προϋποθέτει τη βελτιστοποίηση των πόρων από τον πάροχο 3PL ως επαγγελματία των logistics. Προφανώς, ο πάροχος 3PL θα έχει μεγαλύτερο κίνητρο να μειώσει το κόστος και τα έξοδα, σε περίπτωση που θα εφαρμοστούν πρακτικές «καταμερισμού του κόστους» σε συνδυασμό με τιμολόγηση σαν ποσοστό επί του κόστους.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η τιμολόγηση σαν ποσοστό επί του κόστους επίσης περιλαμβάνει και άλλη μια σειρά προδιαγραφών οικονομικής λογιστικής φύσης, οι οποίες βρίσκονται εκτός του πεδίου εφαρμογής αυτής της εργασίας, αλλά, αναμφίβολα, πρέπει να την έχουμε υπόψη όταν συντάσσουμε μια σύμβαση τιμολόγησης σαν ποσοστό επί του κόστους.

7.5 Καταμερισμός των κερδών

Ανεξάρτητα από τη δομή τιμολόγησης που θα επιλεγεί, προτείνεται να υπάρχει κάποιου είδους κίνητρο για διαρκή βελτίωση. Ο καταμερισμός των κερδών είναι ένα σύστημα που επιτρέπει και στα δύο μέρη να μοιράζονται τα οφέλη από τη βελτιστοποίηση μιας διαδικασίας ή ενός συστήματος logistics. Αυτή η πρακτική συνεπάγεται μια κοινή οργάνωση και από τους δύο οργανισμούς ώστε να μειώνεται συνεχώς το κόστος και να βελτιώνεται η απόδοση. Πράγματι, τα συμφωνητικά καταμερισμού του κόστους θα βοηθήσουν τους παρόχους 3PL να επενδύσουν σε διαδικασίες, τεχνολογία και τεχνολογία πληροφοριών προκειμένου να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους ή/και να μειώσουν το κόστος. Δεδομένου ότι οι εταιρείες των πελατών τείνουν να αναθέτουν εξωτερικά τις πιο πολύπλοκες διαδικασίες logistics σε εξελιγμένους παρόχους 3PL, κορυφαίους παρόχους logistics ή παρόχους 4PL, ο καταμερισμός των κερδών αποτελεί άριστη μέθοδο για την προώθηση συνεχών βελτιώσεων σχετικά με την αποδοτικότητα μέσω μιας σύμβασης logistics. Οι εργασίες καταμερισμού των κερδών έχουν καλύτερη εφαρμογή σε νέες σχέσεις, όπου η καμπύλη εκμάθησης είναι υψηλότερη και υπάρχουν πολλές ευκαιρίες να δουλέψουν πιο έξυπνα. Αυτό δε σημαίνει τον αποκλεισμό της χρήσης του καταμερισμού των κερδών σαν κίνητρο σε μια μακροχρόνια σχέση. Ευκαιρίες προς βελτίωση πάντοτε θα υπάρχουν, αλλά με τον καταμερισμό των κερδών υπάρχει ένα σημείο μείωσης των επιστροφών.

Συνοψίζοντας, μπορούμε να πούμε ότι κάθε σύμβαση εξωτερικής ανάθεσης είναι μοναδική, και το σύστημα αμοιβής που απορρέει μπορεί να βασίζεται σε ένα ή περισσότερα από τα μοντέλα τιμολόγησης που περιγράφονται εδώ σε συνδυασμό με άλλες ανταμοιβές καταμερισμού των κερδών ή απόδοσης. Μπορεί επίσης να προκύψει αλλαγή των συστημάτων αμοιβής και συμφωνία για χρήση διαφορετικών μοντέλων τιμολόγησης κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

7.6 Πληρωμή

Χωρίς προδιαγραφές σχετικά με οποιαδήποτε άλλη σύμβαση – εκτός από αυτές που προκύπτουν από τη σύμβαση τιμολόγησης σαν ποσοστό επί του κέρδους – η μέθοδος και η περίοδος πληρωμής, ζητήματα που σχετίζονται με δεδουλευμένους και πραγματικούς

φόρους κλπ, θα πρέπει να αποτελούν το αντικείμενο μιας λεπτομερούς συμβατικής ρύθμισης.

7.6.1 Μη εκτέλεση της υποχρέωσης πληρωμής

Για το σκοπό προστασίας του συμφέροντος του παρόχου 3PL και χωρίς να προδικάζεται καμία επιλογή επιβολής τόκου στην καθυστέρηση πληρωμής ή άλλων κυρώσεων, όπως η επιλογή άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας υπό ορισμένες προϋποθέσεις, παρατηρείται συχνά το φαινόμενο συμφωνίας ορισμένων μέτρων που μπορεί να υιοθετήσει ο πάροχος 3PL σε περίπτωση μη πληρωμής από τον πελάτη. Στην πράξη, αυτά τα συμφωνητικά αναφέρονται κυρίως στις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Η επιλογή αναστολής των υπηρεσιών logistics που παρέχονται από τον πάροχο 3PL και

(β) Η επιλογή να κρατήσει ο πάροχος 3PL τυχόν εμπόρευμα του πελάτη που βρίσκεται στην κατοχή του παρόχου 3PL ως εγγύηση για την πληρωμή που οφείλεται από τον πελάτη. Από την πλευρά του πελάτη, καμία από αυτές τις επιλογές δεν είναι αποδεκτή, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι η διαδικασία logistics είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον κύκλο ζωής ενός προϊόντος και, επομένως, είναι απαραίτητο το προϊόν να φτάσει στον επιθυμητό προορισμό και να αποφευχθεί τυχόν διακοπή στη γραμμή παραγωγής, αν οι υπηρεσίες logistics αναφέρονται στη διαχείριση πρώτων υλών ή υλικών. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα μέρη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κλείσουν μια συμφωνία που είναι εφικτή και για τα δύο. Στο τέλος, τα μέρη συνήθως περιλαμβάνουν το δικαίωμα του παρόχου 3PL να διατηρήσει ή να παρακρατήσει αγαθά, αλλά απαγορεύουν αυτό το δικαίωμα σε περιπτώσεις σοβαρής και παρατεταμένης μη πληρωμής από τον πελάτη.

7.6.2 Άλλες υποχρεώσεις του πελάτη

Ανάλογα με τον τύπο της σύμβασης logistics, ο πελάτης συχνά υποχρεώνεται να παραδώσει στον πάροχο 3PL έναν ελάχιστο αριθμό ή όγκο εμπορεύματος (π.χ. σε εβδομαδιαία, μηνιαία ή ετήσια βάση) για τη διαχείριση των logistics. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο πάροχος 3PL προκειμένου να παράσχει υπηρεσίες logistics υποχρεώνεται ορισμένες φορές να κάνει σημαντικές επενδύσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να εξαργυρωθούν μόνο μέσω έκδοσης τιμολογίων, και επομένως, τουλάχιστον μια ελάχιστη ποσότητα μπορεί να προβλεφθεί από την αρχή. Αυτό επιτρέπει στον πάροχο 3PL να ρυθμίσει το κόστος του, και αν δεν επιτευχθεί ο ελάχιστος όγκος, μπορεί να συμφωνήσει για την επιβολή κυρώσεων στον πελάτη του. Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και αν δεν έχει συμφωνηθεί ο όγκος – επειδή ο όγκος δε θα μπορούσε να βασιστεί στον πελάτη των logistics, αλλά αντιθέτως θα μπορούσε να κυμανθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των τελικών καταναλωτών του προϊόντος – ο πελάτης θα έπρεπε, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, να παράσχει εκτιμήσεις των όγκων που θα παραδοθούν εντός ορισμένης χρονικής περιόδου. Το αντίθετο σενάριο είναι ακόμα πιο σπάνιο: ένας μέγιστος περιορισμός των προϊόντων που θα παραδοθούν στον πάροχο 3PL. Η κατάσταση μπορεί να

προκύψει επειδή ο πάροχος 3PL έχει περιορισμούς στις διαθέσιμες εγκαταστάσεις, ως αποτέλεσμα άλλων δεσμεύσεων. Η κοινή πρακτική, αν ο αρχικά επιθυμητός όγκος εμπορεύματος ξεπεραστεί κατά ένα ποσοστό, είναι ότι θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον πάροχο 3PL νωρίτερα, εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος. Επιπλέον, εάν δε γίνει αυτό, ο πάροχος 3PL αποκλείεται από κάθε ευθύνη για μη απόδοση της παροχής των υπηρεσιών. Επομένως, ο πάροχος 3PL πρέπει να γνωρίζει από την αρχή την προβλεπόμενη κίνηση του προϊόντος προκειμένου να μπορεί να οργανώνει την δραστηριότητα των logistics αντίστοιχα. Αυτές οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται από τον πελάτη και να ενημερώνονται σε περίπτωση τυχόν τροποποίησης.

7.7 Ευθύνη

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι με προσωρινούς και γενικούς όρους, η ευθύνη του παρόχου 3PL καθορίζεται από την υποχρέωσή του για επιμέλεια, δηλαδή διαρκεί από τη στιγμή που παραλαμβάνει το εμπόρευμα μέχρι να παραδοθεί στο συμφωνηθέν συμβαλλόμενο μέρος και τοποθεσία. Σε σχέση με το αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής της ευθύνης, τα συμβάντα που δημιουργούν ευθύνη για τον πάροχο 3PL μπορούν να συνοψισθούν ως απώλειες, ελλείψεις, ζημίες, βλάβες ή καθυστερήσεις στην παράδοση των προϊόντων για τα οποία είναι υπεύθυνος για τις επιχειρήσεις των logistics.

Τέλος, από υποκειμενική άποψη, ο πάροχος 3PL είναι υπεύθυνος για όλα τα λειτουργικά συμβάντα που προκλήθηκαν από την ευθύνη του, όχι μόνο από τα άτομα που εξαρτώνται από αυτόν, αντιπροσώπους, υπαλλήλους κλπ, αλλά για κάθε ευθύνη που προκαλείται από οποιοδήποτε πρόσωπο εμπλέκεται στην παροχή των συμβατικών υπηρεσιών. Από νομικής πλευράς, ο πάροχος 3PL εκτελεί δραστηριότητες διαφόρων ειδών (όπως έχουμε ήδη αναφέρει, ο πάροχος 3PL συνήθως εκτελεί, με την επιφύλαξη άλλων επιπλέον υπηρεσιών ή συμβατικών μορφών, τουλάχιστον δραστηριότητες που περιλαμβάνονται σε μια σύμβαση κατάθεσης και άλλες, οι οποίες λόγω της φύσης τους θεωρούνται συμβάσεις μεταφοράς). Για το λόγο αυτό, και λόγω της ανάγκης ύπαρξης ενιαίου καθεστώτος νομικής ευθύνης για ολόκληρη την αλυσίδα των logistics, είναι απαραίτητο να σημειωθεί και να καθοριστεί αυτή η ευθύνη, καθώς και η στιγμή που συμβαίνει (π.χ. αν το λειτουργικό συμβάν της ευθύνης οφείλεται στις δραστηριότητες που εκτελούνται στην αποθήκη, είτε κατά τη φόρτωση κι εκφόρτωση, είτε κατά τη μεταφορά). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το υπάρχον καθεστώς νομικής ευθύνης διαφέρει ουσιαστικά για κάθε μία από τις αναφερόμενες συμβάσεις. Σε περιπτώσεις όπου η ζημία προκύψει κατά τη διάρκεια κατάθεσης του εμπορεύματος, το καθεστώς ευθύνης που θα εφαρμοστεί στον πάροχο 3PL θα είναι το παρακάτω:

(α) Σύστημα ευθύνης: γενικά, η ευθύνη του ιδιοκτήτη της αποθήκης ξεκινά από ένα τεκμήριο σφάλματος από την πλευρά του παρόχου 3PL, όταν η ζημία στο εμπόρευμα προκληθεί υπό την επιμέλεια του παραλήπτη.

(β) Λειτουργικά συμβάντα της ευθύνης του παρόχου 3PL: ο πάροχος 3PL είναι υπεύθυνος για μερική ή ολική απώλεια και τυχόν βλάβη ή ζημία του εμπορεύματος είναι δική του αρμοδιότητα.

(γ) Παράταση ευθύνης: η ευθύνη του θεματοφύλακα διαρκεί από τη στιγμή που το εμπόρευμα παραδίδεται για αποθήκευση/κατάθεση και επιμέλεια μέχρι τη στιγμή που παραδίδεται στον καταθέτη ή άλλον πάροχο 3PL, σύμφωνα με τις οδηγίες του ιδιοκτήτη του εμπορεύματος. Επομένως, η σημασία των παραπάνω συμφωνητικών σχετικά με τη φόρτωση και την εκφόρτωση και τη συμβατική διάταξη, αν είναι απαραίτητο, που ορίζει τη στιγμή από την οποία θεωρείται ότι τα αγαθά βρίσκονται υπό την επιμέλεια του παρόχου 3PL.

(δ) Ποσό ευθύνης: ο θεματοφύλακας του εμπορεύματος ευθύνεται για την αξία του εμπορεύματος (με το μέγιστο νομικό όριο ευθύνης), καθώς και για το ποσό που θα μπορούσε να απαιτηθεί από αυτόν, που αντιστοιχεί σε τυχόν ζημιά και επιζήμιες συνέπειες που προκαλούνται από συμβάν για το οποίο είναι υπεύθυνος, χωρίς περιορισμένη ευθύνη. Εν συντομία, ο θεματοφύλακας είναι υπεύθυνος για τυχόν ζημιές και επιζήμιες συνέπειες (χωρίς όριο).

(ε) Απαλλαγή ευθύνης: δεν υπάρχουν συγκεκριμένες ρήτρες για την προστασία του θεματοφύλακα από την απαλλαγή ευθύνης. Επομένως, ο θεματοφύλακας φέρει την ευθύνη, σε περίπτωση λάθους, εκτός από απώλεια ή ζημία που προκλήθηκε από τυχαία συμβάντα ή ανωτέρα βία. Σε αντίθεση με τον μεταφορέα, ο θεματοφύλακας είναι υπεύθυνος για τυχόν ζημιά ή απώλεια που προκαλείται από φυσικά φαινόμενα και κατασκευαστικά ελαττώματα του εμπορεύματος, εκτός από την περίπτωση όπου ο θεματοφύλακας έχει προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την αποφυγή ζημίας και έχει επίσης ειδοποιήσει άμεσα τον καταθέτη για τη ζημία. Εν τω μεταξύ, σε περίπτωση σύμβασης μεταφοράς, το καθεστώς ευθύνης για τον πάροχο 3PL διαφέρει από τον θεματοφύλακα με τους εξής τρόπους:

(α) Ποσό ευθύνης: σε αντίθεση με τον θεματοφύλακα, ο φορέας μεταφοράς μπορεί να ωφεληθεί από τα καθιερωμένα όρια ευθύνης.

(β) Απαλλαγή ευθύνης: πέρα από τις ρήτρες που αναφέρθηκαν προηγουμένως (ανωτέρα βία και τυχαία συμβάντα), ο πάροχος 3PL μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη αν μπορεί να αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από φυσικά φαινόμενα ή κατασκευαστικά ελαττώματα του εμπορεύματος, που αποτελούν λόγους για την απαλλαγή του μεταφορέα από τη νομική ευθύνη. Ωστόσο, ο μεταφορέας δε μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του – παρά μόνο μέσα από διαπίστευση παραπλανητικής περιγραφής της δήλωσης που έγινε από τον αποστολέα στη φορτωτική σχετικά με την κλάση ή την ποιότητα του εμπορεύματος – παρόλο που μπορεί να υπάρχει αιτία απαλλαγής αν το πρόσωπο που κατέχει δικαιώματα επί του εμπορεύματος αποδείξει ότι το λειτουργικό συμβάν της ευθύνης προκλήθηκε από αμέλεια, ή επειδή δεν είχαν ληφθεί οι απαραίτητες προφυλάξεις που υιοθετούνται συνήθως. Αυτή η κατάσταση δε διαφέρει με κανέναν τρόπο από αυτή που υφίσταται για την κατάθεση, επομένως υπάρχει ανάληψη ευθύνης από το μεταφορέα σχετικά με τυχόν απώλειες, ζημιές ή καθυστέρηση στην παράδοση που προκύπτει από τη στιγμή που το εμπόρευμα παραδίδεται για μεταφορά μέχρι την παράδοση στον προορισμό. Προκειμένου να περιοριστεί η φάση εμφάνισης ζημίας ή απωλειών, είναι αναγκαία η προετοιμασία δελτίων παράδοσης/εγγράφων ελέγχου για κάθε φάση των logistics που απαιτεί το προϊόν. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η τεχνολογία πληροφοριών αποτελεί

απαραίτητο εργαλείο για αυτόν τον τύπο ελέγχου. Ωστόσο, πέρα από το νομικό καθεστώς που αναφέρθηκε παραπάνω, αξίζει να αναφερθεί ότι οι συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών logistics πρέπει να καθιερώσουν ένα ενιαίο καθεστώς ευθύνης για τον πάροχο 3PL, παρόλο που το νομικό καθεστώς που περιγράφεται μπορεί, στις περισσότερες περιπτώσεις, να ανακληθεί ή να τροποποιηθεί συμβατικά. Δηλαδή, είναι καλή ιδέα να καθιερωθεί ένα καθεστώς που εφαρμόζεται σε κάθε ζημία, απώλεια ή καθυστέρηση που προκύπτει ενώ το εμπόρευμα βρίσκεται υπό την επιμέλεια του παρόχου 3PL. Οι παρακάτω σημειώσεις δίνουν κάποιους γενικούς ορισμούς κοινών συμφωνιών πάνω σε ένα τέτοιο καθεστώς:

(α) Θεωρητικά, θεωρείται ότι ο πάροχος 3PL είναι υπεύθυνος για τυχόν απώλειες, ελλείψεις, βλάβες, ζημιές ή καθυστέρηση παράδοσης, εκτός και αν μπορεί να παράσχει αποδείξεις ότι δεν οφείλονται σε τυχόν λάθη ή αμέλεια από την πλευρά του.

(β) Η ευθύνη διαρκεί ολόκληρη την περίοδο κατά την οποία τα προϊόντα βρίσκονται υπό την επιμέλεια του παρόχου 3PL και εφαρμόζεται σε πράξεις ή παραλείψεις που αποδίδονται στον πάροχο 3PL, υπαλλήλους του, αντιπροσώπους, εξαρτώμενα πρόσωπα και υπεργολάβους.

(γ) Ωστόσο, υπάρχουν ρητώς καθορισμένες αιτίες για τις οποίες ο πάροχος 3PL δε φέρει ευθύνη. Μερικές από αυτές μπορεί να είναι γενικής φύσης (ανωτέρα βία κλπ) και άλλες αναφέρονται συγκεκριμένα στη σύμβαση παροχής υπηρεσιών logistics (βλάβες πληροφοριακών συστημάτων, παράδοση ληγμένων προϊόντων κλπ).

(δ) Ο πάροχος 3PL θα είναι υπεύθυνος για την αξία του κατεστραμμένου εμπορεύματος, δηλαδή, θα εφαρμόζεται το καθορισμένο όριο. Ωστόσο, είναι σημαντικό να καθορίσουμε σε ποια αξία του εμπορεύματος αναφερόμαστε, είτε είναι η προτεινόμενη λιανική αξία, η εργοστασιακή αξία ή η αξία την ημερομηνία παράδοσης στον παραλήπτη κλπ, εφόσον μπορεί να υπάρχει σημαντική διαφορά στην αξία μεταξύ των διαφόρων περιπτώσεων για συγκεκριμένα προϊόντα.

Ο πελάτης πρέπει πάντα να ενημερώνει τον πάροχο 3PL για την αξία του εμπορεύματος έγκαιρα. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο και για την υπογραφή της ασφαλιστικής κάλυψης.

(ε) Δεδομένης της πολυπλοκότητας ορισμένων επιχειρήσεων logistics και της ταχύτητας με την οποία μπορεί να χρειαστεί να διεξαχθούν, συχνά ορίζεται συμβατικά ένα όριο υπέρ του παρόχου 3PL, σχετικά με τυχόν απώλειες ή έλλειψη αποθεμάτων στην αποθήκη ή την πλατφόρμα. Η ιδέα είναι, εν συντομία, να μετριαστούν οι συχνές «διαφορές σε αποθέματα» σε όλες τις επιχειρήσεις logistics. Έτσι, καθιερώνεται συχνά ένα μέγιστο αποδεκτό όριο απωλειών σε αποθέματα (συνήθως υπό την μορφή ποσοστού), το οποίο δε μπορεί να απαιτηθεί από τον πάροχο 3PL. Το αν θα καταβληθεί αποζημίωση για πλεονάζοντα αποθέματα ή όχι, θα εξαρτηθεί από τις συμβατικές συμφωνίες των μερών.

(ζ) Θεωρητικά, ο πάροχος 3PL συχνά ζητά απαλλαγή ευθύνης για έμμεση και επακόλουθη ζημία ή απώλεια κερδών, επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ή εσόδων και αυτό καθορίζεται μέσω μιας συμβατικής ρήτρας. Τα αιτήματα αυτά οφείλονται στο γεγονός ότι τέτοιου είδους ζημιές δε μπορούν να προβλεφθούν κατά τη σύναψη της σύμβασης. Παρόλο που το

επιχείρημα είναι ισχυρό, η αλήθεια είναι ότι ο πελάτης δεν έχει πιθανότητα ανάκτησης τυχόν ζημιών που θα προκληθούν ως αποτέλεσμα ρήξης της σύμβασης από τον πάροχο 3PL. Επομένως, οι πελάτες τώρα ζητούν την προσθήκη των παραδοσιακών απωλειών που μπορούν να ανακτηθούν, όπως επιπλέον δαπάνες, βλάβη σε περιουσιακά στοιχεία και έξοδα επαναπρομήθειας, ορισμένων προβλεπόμενων απωλειών που μπορεί να προκύψουν σε περίπτωση ρήξης της σύμβασης, όπως αξιώσεις τρίτων μερών ή ρυθμιστικών ευθυνών.

(η) Επιπλέον, πάντα συμφωνείται ότι ο πάροχος 3PL θα είναι υπεύθυνος ως προς τον πελάτη για τυχόν πράξεις ή παραλείψεις που προκλήθηκαν από υπαλλήλους, βοηθούς ή υπεργολάβους που προσλήφθηκαν για την εκτέλεση των υπηρεσιών.

7.8 Ανωτέρα βία (Force majeure)

Εν μέρει λόγω διαφορών μεταξύ των νομικών συστημάτων, αλλά κυρίως λόγω της επιρροής του Αγγλοσαξωνικού νομικού συστήματος, όπου η έννοια της ανωτέρας βίας δεν αποτελεί νομική έννοια, όπως συμβαίνει σε πολλά άλλα συστήματα, και επειδή έχει δημιουργηθεί από συμβατική καινοτομία, τα μέρη συμφωνούν συνήθως να συμπεριλάβουν τη ρήτρα της ανωτέρας βίας, η οποία παρέχει μια λεπτομερή σειρά συμβάντων, τα οποία θεωρείται ότι αποτελούν ανωτέρα βία. Συνήθως ο πάροχος 3PL επιθυμεί να συμπεριληφθεί μια λίστα συμβάντων ή περιστάσεων, όσο το δυνατόν πιο περιεκτική, καθώς είναι το μέρος που φέρει τη μεγαλύτερη ευθύνη για τη διεξαγωγή των περισσότερων υποχρεώσεων.

Παρατηρείται πολύ συχνά το φαινόμενο τα μέρη να περιλαμβάνουν μια λίστα συμβάντων, όχι, ωστόσο, με την πρόθεση να κάνουν τη λίστα περιεκτική, επιτρέποντας στα μέρη να επικαλεστούν οποιοδήποτε άλλο συμβάν δεν αναφέρεται και το οποίο μπορεί να αποτρέψει, εμποδίσει ή καθυστερήσει το θιγόμενο συμβαλλόμενο μέρος να διεξάγει τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει βάσει της σύμβασης. Η επίκληση και η απόδειξη εμφάνισης ενός συμβάντος ανωτέρας βίας, έχει ως αποτέλεσμα το θιγόμενο μέρος να απαλλαγεί από μια ευθύνη, η οποία διαφορετικά θα προέκυπτε μετά από την αποτυχία του μέρους να εκτελέσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

Τα συμβάντα που συνήθως αναφέρονται είναι τα ακόλουθα:

- (i) Η πρόκληση φυσικών καταστροφών, όπως πυρκαγιές, πλημμύρες και θεομηνίες.
- (ii) Ανθρώπινες παρεμβάσεις, όπως πόλεμος, απεργίες ή νομοθετική παρέμβαση.
- (iii) Αλλαγή νόμων, οικονομική δυστοκία ή διοικητική αναστάτωση ή ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν από οποιαδήποτε αρχή, εκτός και αν αυτές οι περιστάσεις αποτελούν ιδιαίτερη εξαίρεση.

Πέρα από το πεδίο εφαρμογής της ανωτέρας βίας, τα μέρη θα πρέπει να καθορίσουν ένα διοικητικό πλαίσιο που θα διέπει τις υποχρεώσεις του κάθε μέρους. Τα κοινά σημεία ρυθμίζουν τα παρακάτω:

- (i) Υποχρέωση του θιγόμενου μέρους να ειδοποιήσει το άλλο μέρος εντός εύλογου χρονικού διαστήματος για την εμφάνιση ενός συμβάντος ανωτέρας βίας και να παράσχει

λεπτομέρειες του συμβάντος και των μέτρων που θα ληφθούν για την εξάλειψη ή τον μετριασμό των επιπτώσεων του συμβάντος, όσο το δυνατόν περισσότερο.

(ii) Τα διορθωτικά μέτρα που θα ληφθούν από τα μέρη κατά τη διάρκεια των επιπτώσεων του συμβάντος ανωτέρας βίας. Το δικαίωμα υλοποίησης των διορθωτικών μέτρων μπορεί να αφορά καθένα από τα μέρη, αλλά συνήθως ο πάροχος 3PL επιφορτίζεται με την υποχρέωση να το ξεπεράσει και είναι υπεύθυνος να δράσει ως λογικό και σώφρων πρόσωπο, υιοθετώντας οποιοδήποτε μέτρο για τον μετριασμό των επιπτώσεων, και επιτρέποντας, σε κάποιο βαθμό, τη συνέχιση εκτέλεσης των υπηρεσιών. Από την άλλη μεριά, ο πελάτης, σε περίπτωση συμβάντος ανωτέρας βίας, έχει συνήθως το δικαίωμα της μερικής μη καταβολής των υπηρεσιών και ακόμα, αν ο πάροχος 3PL δε δράσει σύμφωνα με τις ανωτέρω αρχές, το δικαίωμα υλοποίησης τυχόν μέτρων για το μετριασμό ή την εξάλειψη των επιπτώσεων του συμβάντος. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει κατάργηση της σύμβασης και, μεταγενέστερα, να του επιτραπεί να δεχθεί, για την υπολογιζόμενη διάρκεια του συμβάντος, τις υπηρεσίες ενός τρίτου μέρους που δεν έχει επηρεαστεί από το συμβάν.

(iii) Το θιγόμενο μέρος έχει την ευθύνη να αποδείξει ότι το εν λόγω συμβάν βρισκόταν πέρα από τον έλεγχό του.

7.9 Ασφάλιση

Σχετικά με την ασφαλιστική ρήτρα, δεν πρέπει να θεωρηθεί, όπως συνηθίζεται, ότι η ασφάλιση είναι το ίδιο με την ευθύνη, καθώς αυτό μπορεί να έχει μοιραίες επιπτώσεις στη συνεργασία μεταξύ των μερών. Τα μέρη πρέπει να αποφασίσουν ποιους τύπους ασφάλισης θέλουν να αναλάβουν, παρόλο που γενικά πρέπει να περιλαμβάνονται τα παρακάτω:

(α) Ασφάλιση ζημίας του εμπορεύματος κατά τη μεταφορά.

(β) Ασφάλιση ζημίας του εμπορεύματος κατά την αποθήκευση (με κάλυψη, αν είναι απαραίτητο, κλοπής, πυρκαγιάς κλπ).

(γ) Ασφάλιση γενικής αστικής ευθύνης

(δ) Ασφάλιση ευθύνης που απορρέει από ζημία λόγω ελαττωματικών προϊόντων. Εδώ θα επικεντρωθούμε στους πρώτους δύο τύπους, καθώς ο τρίτος συχνά γράφεται με γενικούς όρους από τα μέρη, ανεξάρτητα από τη σύνταξη της σύμβασης παροχής υπηρεσιών logistics. Ο τελικός τύπος έχει σχέση με τον πελάτη και όχι με τον πάροχο 3PL. Σε σχέση με τους δύο πρώτους τύπους (ασφάλιση εμπορεύματος κατά τη μεταφορά και την αποθήκευση) τα μέρη θα πρέπει να καθορίσουν όχι μόνο το βαθμό και τις συνθήκες κάλυψης (πλήρης, εξαίρεση κλπ) αλλά επίσης, κυρίως, ποιο μέρος θα την αναλάβει. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, είναι σημαντικό να καθοριστεί αυτό το σημείο:

(α) Αν την αναλάβει ο πάροχος 3PL, καλύπτοντας το κόστος με το αντίτιμο που θα καταβληθεί από τον πελάτη, σε περίπτωση ζημίας που μπορεί να καλυφθεί από την

πολιτική ασφάλισης, ο ασφαλιστής θα αποζημιώσει είτε τον πάροχο 3PL ή, αν είναι απαραίτητο, τον πελάτη.

(β) Αν την αναλάβει ο πελάτης, σε περίπτωση ζημίας, ο ασφαλιστής θα αποζημιώσει τον ασφαλισμένο (πελάτη), αλλά θα υποκαταστήσει τα δικαιώματά του. Αυτό σημαίνει ότι αν δεν υπάρχει ρητό συμφωνητικό στην πολιτική ασφάλισης για την απαλλαγή του παρόχου 3PL, ο ασφαλιστής μπορεί να απαιτήσει να πληρωθεί η αποζημίωση στον ασφαλισμένο (πελάτη) από τον πάροχο 3PL.

Επομένως, αν τα μέρη σκοπεύουν να αναθέσουν τις συνέπειες ενός ατυχήματος σχετικά με περιουσιακά στοιχεία σε έναν ασφαλιστή, αυτό που θα συμβεί είναι ότι ο πάροχος 3PL θα καταλήξει να αναλάβει αυτές τις συνέπειες (π.χ. το ποσό που θα προκύψει από το ατύχημα). Επομένως, οι διάφορες συνέπειες που προκύπτουν από το μέρος που θα αναλάβει την ασφάλιση για το εμπόρευμα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να αποφευχθούν αργότερα «εκπλήξεις», οι οποίες μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο τη σχέση μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

7.10 Εμπιστευτικότητα

Ξεκινώντας από το γεγονός ότι η λειτουργία των logistics προϋποθέτει στενή συνεργασία και αμοιβαία κατανόηση μεταξύ του πελάτη και του παρόχου 3PL, ένα συμφωνητικό εμπιστευτικότητας μεταξύ των μερών είναι μια καλή ιδέα. Ο πελάτης πρέπει να ενημερώσει τον πάροχο 3PL για τις ανάγκες της εταιρείας, τους στόχους της, την παραγωγικότητα και τις προβλέψεις της κλπ. αν επιθυμεί να βελτιστοποιήσει την παρεχόμενη υπηρεσία. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο πάροχος 3PL πρέπει να «ενσωματωθεί» στην εταιρεία του πελάτη, δεδομένης της σημασίας που έχει η δραστηριότητα logistics για τον τελευταίο και αντιστρόφως. Ακολουθεί ότι ο πάροχος 3PL πρέπει να γνωρίζει λεπτομέρειες για τις δραστηριότητες του πελάτη και ο πελάτης πρέπει να παράσχει στον πάροχο 3PL όλες τις πληροφορίες σχετικά με την εταιρεία που θα μπορούσαν να βοηθήσουν τον πάροχο 3PL να διεξάγει την ανάθεση με ικανοποιητικό τρόπο για τον πελάτη.

Ειδικά εξαιτίας αυτής της συνεργασίας, η οποία πρέπει να διέπει τη σχέση μεταξύ του παρόχου 3PL και του πελάτη, η υποχρέωση εμπιστευτικότητας πρέπει να εκτείνεται στον πελάτη σε σχέση με τις τεχνικές που χρησιμοποιούνται από τον πάροχο 3PL (την τεχνογνωσία του), καθώς αυτές οι τεχνικές αποτελούν αναμφίβολα ένα στοιχείο που διαφοροποιεί τον κάθε πάροχο από τους ανταγωνιστές του. Επίσης, εάν τα μέλη έχουν ορίσει, ως σύστημα αμοιβής, το επονομαζόμενο σύστημα τιμολόγησης σαν ποσοστό επί του κέρδους, τότε η υποχρέωση αμοιβαίας εμπιστευτικότητας είναι αναγκαία και για τα δύο μέρη. Είναι σαφές ότι αυτή η υποχρέωση πρέπει να ισχύει και μετά τη λήξη της σύμβασης και να μην περιορίζεται μόνο στη συμφωνημένη διάρκεια της σύμβασης. Βάσει των παραπάνω, η ρήτρα εμπιστευτικότητας ερμηνεύεται με τέτοιο τρόπο, ώστε όλα τα στοιχεία να παραμείνουν εμπιστευτικά, και κάθε μέρος που θέλει να αποκαλύψει πληροφορίες πρέπει να αποκτήσει την προηγούμενη άδεια και συναίνεση του άλλου μέρους, η οποία δε μπορεί να απορριφθεί χωρίς εύλογη αιτία, αλλά επίσης θα πρέπει να αναφερθούν και ορισμένες περιπτώσεις στις οποίες η συναίνεση του άλλου μέρους δεν

απαιτείται (π.χ. με νομική διάταξη με την απαίτηση νομικών σωμάτων ή φορολογικών αρχών, ή για να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς του Χρηματιστηρίου και θα πρέπει να παρασχεθούν οι πληροφορίες). Εκτός από τις τελευταίες περιπτώσεις, όπου οι πληροφορίες απαιτούνται για λόγους δημόσιας ενημέρωσης ή νομικού διακανονισμού, το μέρος που συναινεί συνήθως απαιτεί το τρίτο μέρος, στο οποίο αποκαλύπτονται οι πληροφορίες, να συνάψει ένα ξεχωριστό συμφωνητικό εμπιστευτικότητας με το μέρος που αποκαλύπτει τις πληροφορίες ή ακόμα και με το μέρος που συναινεί.

7.11 Επιθεώρηση και έλεγχος

Ανάλογα με την προοπτική, οι εξουσίες επιθεώρησης και ελέγχου μπορεί να αναφέρονται στον έλεγχο της δραστηριότητας logistics μέσω μιας μορφής φυσικής παρουσίας στον τόπο που διεξάγεται (πλατφόρμα) ή τον έλεγχο των εγγράφων που σχετίζονται με τη δραστηριότητα logistics:

(α) Στην πλατφόρμα, ο πάροχος 3PL διεξάγει μια δραστηριότητα logistics, η οποία επηρεάζει άμεσα και ουσιαστικά την εταιρεία και τη δραστηριότητα του πελάτη. Μπορεί, επομένως, να συμφέρει τον πελάτη, και είναι δίκαιο, η παροχή πρόσβασης στον πελάτη να συγκρουστεί όχι μόνο με τα καθήκοντα επιμέλειας και ελέγχου του παρόχου 3PL σχετικά με τα αγαθά που υπάρχουν στην αποθήκη, αλλά επίσης και με την ικανότητα του παρόχου να διεξάγει τη δραστηριότητα σωστά. Συμβατικά, επομένως, θα πρέπει να προσπαθήσουν να εναρμονίσουν και να εξισορροπήσουν τα συμφέροντα και των δύο μερών, η κοινός τύπος είναι να παρασχεθεί η δυνατότητα πρόσβασης στον πελάτη, αλλά υπό τέσσερις προϋποθέσεις:

(i) ο πάροχος 3PL να ενημερωθεί εγκαίρως

(ii) διεξαχθεί από έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του πελάτη

(iii) Να συνοδεύονται πάντα από έναν αντιπρόσωπο του παρόχου 3PL

(iv) να μην διαταράζουν τη δραστηριότητα που διεξάγεται στην αποθήκη.

(β) Παρομοίως, σχετικά με τα δικαιώματα επιθεώρησης και ελέγχου, ο πελάτης πρέπει να έχει πρόσβαση σε έγγραφα που αναφέρονται σε αποθέματα, φορτωτικές, αξιώσεις κλπ και στην περίπτωση συμβάσεων σαν ποσοστό επί τους κέρδους, σε όλα τα λογιστικά, οικονομικά ή συμβατικά έγγραφα που σχετίζονται με τη δραστηριότητα logistics. Σε κάθε περίπτωση, ο πάροχος 3PL, κατόπιν αίτησης, πρέπει επίσης να συντάξει έγγραφα για τον πελάτη που να πιστοποιούν την εκπλήρωση της απασχόλησης και των κοινωνικών υποχρεώσεων σε σχέση με τους υπαλλήλους του.

Όταν ο πάροχος 3PL διεξάγει ή/και παρέχει υπηρεσίες στην πλατφόρμα του πελάτη (εσωτερικά), μπορεί να προκύψουν ορισμένα συμβάντα σε σχέση με την ευθύνη εξαφάνισης του αποθηκευμένου εμπορεύματος, με αυξημένη πιθανότητα εάν ο πελάτης είναι αυτός που έχει αναλάβει συμβατικά τις υπηρεσίες επιθεώρησης και ελέγχου. Τέτοιες περιπτώσεις, οι οποίες δεν είναι σπάνιες, εγείρουν το ζήτημα, που είναι δύσκολο να

επιλυθεί, εκτός και αν έχει ρητά αναφερθεί στη σύμβαση, του να καθοριστεί αν η ζημία αποδίδεται στον πάροχο 3PL που διαχειρίζεται το εμπόρευμα, αλλά δεν έχει τη δυνατότητα να αναθέσει συμβατικά την απαραίτητη ασφάλεια για την επιμέλεια ή, από την άλλη μεριά, στον πελάτη ως το άτομο που θα είναι υπεύθυνο για τη ρύθμιση της πρόσβασης στην πλατφόρμα.

7.12 Ιδιοκτησία του εμπορεύματος

Ο πάροχος 3PL προφανώς και δεν είναι ο ιδιοκτήτης του εμπορεύματος που βρίσκεται στην αποθήκη. Ωστόσο, παρόλο που αυτό μπορεί να είναι προφανές για τα μέρη, μπορεί να μην είναι τόσο προφανές για τρίτα πρόσωπα πιστωτές του παρόχου 3PL, οι οποίοι μπορεί, προκειμένου να εισπράξουν τυχόν οφειλόμενα ποσά, να προβάλλουν αξιώσεις στα αγαθά που βρίσκονται υπό την άμεση κατοχή του παρόχου 3PL. Για αυτό το λόγο θεωρούμε καλή ιδέα να διασφαλίσουμε ότι η σύμβαση αναφέρει ρητά ποιος θεωρείται ο ιδιοκτήτης του εμπορεύματος, μια νομική τοποθέτηση που συνήθως γίνεται από τη μεριά του πελάτη – παρόλο που αυτό εξαρτάται από τις συμβάσεις πώλησης που έχει συνάψει με τους προμηθευτές, αντιπροσώπους, αγοραστές κλπ, όλα αυτά τα συμφωνητικά δεν έχουν σχέση με τον πάροχο 3PL – καθώς και η υποχρέωση του παρόχου 3PL να διασαφηνίσει την κατάσταση σε οποιονδήποτε έχει την πρόθεση να προβεί σε ενέργειες οι οποίες μπορεί να διαταράξουν την ιδιοκτησία του νόμιμου ιδιοκτήτη.

7.13 Ανάθεση και υπεργολαβία

Δεδομένης της φύσης συσχέτισης και στενής συνεργασίας που θα πρέπει να διέπει τη σχέση μεταξύ πελάτη και παρόχου 3PL, πέρα από το γεγονός ότι ο πελάτης έχει επιλέξει τον πάροχο 3PL βάσει των ιδιαίτερων δεξιοτήτων του, της ικανότητάς του και άλλων προσόντων, ο πάροχος 3PL αποτελεί απαραίτητο συνεργάτη του πελάτη - *intuitu personae* – και η σύμβαση συνήθως παρέχει μια διατύπωση που αποτρέπει τη μεταφορά ή την υποκατάσταση της σύμβασης σε τρίτα μέρη. Ωστόσο, η σύμβαση συνήθως περιλαμβάνει μια εξαίρεση, η οποία ορίζει ότι ο πάροχος 3PL έχει την υποχρέωση της υποκατάστασης των υπηρεσιών μεταφοράς ή διανομής, επειδή οι πάροχοι 3PL δεν έχουν πάντα τους υλικούς πόρους ή το προσωπικό για να τις διεξάγουν μόνοι τους, ιδίως αν λάβουμε υπόψη ότι η αγορά για ορισμένα προϊόντα αλλάζει ανάλογα με την εποχή του χρόνου και επομένως σε κάποιο βαθμό ο πάροχος 3PL μπορεί να έχει πλεόνασμα ή έλλειψη μέσων, και οι δύο αυτές περιπτώσεις θα είναι επιζήμιες για την παροχή των συμβατικών υπηρεσιών logistics. Ωστόσο, φαίνεται λογικό ότι ο πάροχος 3PL θα πρέπει να ενημερώσει τον πελάτη για τις οντότητες που αναλαμβάνουν την υπεργολαβία, με σκοπό τη χορήγηση άδεια πρόσβασης σε συμφωνημένα σημεία διανομής.

Επιπλέον, η σύμβαση συχνά περιλαμβάνει μια διάταξη υπέρ του πελάτη, που διατυπώνει ότι τα μέρη συμφωνούν τα επεκτείνουν τους όρους της σύμβασης σε θυγατρικές επιχειρήσεις ή υποκαταστήματα του πελάτη, ανάλογα με την έκταση των υπηρεσιών που απαιτούνται. Σε αυτές τις περιπτώσεις, αξίζει να παρασχεθεί διευκρίνιση και συμφωνία

ώστε ο κύριος πελάτης να μην είναι υπεύθυνος για την έγκαιρη εκπλήρωση του συμφωνητικού από τις σε θυγατρικές επιχειρήσεις ή τα υποκαταστήματα και ότι ούτε ο κύριος πελάτης ούτε οι σε θυγατρικές επιχειρήσεις ή τα υποκαταστήματα δεν θα είναι με κανέναν τρόπο αλληλέγγυα υπεύθυνοι ή εγγυητές για την έγκαιρη εκπλήρωση των υποχρεώσεων για κανένα από τα άλλα μέρη της σύμβασης. Άλλες ρήτρες μπορεί να ορισθούν, σχετικά με καταστάσεις που θα μπορούσαν να προκύψουν από την απόκτηση από ένα τρίτο μέρος του μεγαλύτερου μέρους του κεφαλαίου από ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη.

7.14 Προσωπικό

Το ζήτημα του προσωπικού αποτελεί θεμελιώδες θέμα σε κάθε συζήτηση για συμβάσεις logistics. Αυτό συμβαίνει επειδή, δεδομένης της επιτακτικής τους φύσης και τα απαραίτητα δικαιώματα της εργατικής νομοθεσίας, είναι απίθανο ο πάροχος 3PL και ο πελάτης να συντάξουν ένα συμφωνητικό που θα αντικρούει οποιαδήποτε πλευρά της νομοθεσίας. Επομένως, είναι σημαντικό να καθιερωθούν κατάλληλες εγγυήσεις και συμφωνητικά για να μετριαστεί κάθε κατάσταση που θα προκύψει. Οι εταιρείες που αναλαμβάνουν την υπεργολαβία για την παροχή υπηρεσιών logistics θα μπορούσαν να πιστοποιηθούν, σε ορισμένες περιπτώσεις, και ότι εμπίπτουν στο νομικό πλαίσιο της υπεργολαβίας για εργασίες και υπηρεσίες, φέροντας μαζί του και ορισμένες συνέπειες για τον πελάτη. Επομένως, είναι συχνό φαινόμενο να ορίζονται εγγυήσεις που προστατεύουν τον πελάτη από τυχόν αξιώσεις που μπορεί να γίνουν σχετικά με τους εργαζόμενους του παρόχου 3PL .

7.15 Διάρκεια

Η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται από την πολυπλοκότητα της σύμβασης και την ανάγκη πραγματοποίησης επενδύσεων προκειμένου να διασφαλιστεί ή αποτελεσματικότητα των συμβατικών υπηρεσιών. Θα ήταν λογικό να υποθέσουμε, βάσει όσων έχουν αναφερθεί μέχρι στιγμής, ότι παρόλο που τα μέρη μπορεί να συμφωνήσουν να συνάψουν μια σύμβαση ελάχιστης διάρκειας (π.χ. σε περίπτωση βραχυπρόθεσμης ανάγκης για προσωρινές υπηρεσίες ενός παρόχου 3PL λόγω αναμόρφωσης ή καταστροφής μιας αποθήκης ή για να καλυφθεί υπερβολική ζήτηση), όπου το κανονικό σενάριο θα ήταν να συναφθεί η σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών logistics μακροπρόθεσμα. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, δεν υπάρχει ελάχιστο ή μέγιστο νόμιμο χρονικό όριο για τη διάρκεια της σύμβασης, και η διάρκεια θα καθοριστεί από τις διατυπώσεις που συμφωνήθηκαν από τα μέρη. Η υπογραφή της σύμβασης δεν συμπίπτει πάντοτε με τη σύμβαση που τίθεται σε ισχύ. Η ανάγκη πραγματοποίησης ορισμένων επενδύσεων – οι οποίες, θεωρητικά, δεν φαίνεται να είναι συμφέρον να πραγματοποιηθούν αν δεν υπάρχει

ένα είδος συμβατικής ανάληψης – σημαίνει ότι, σε πολύπλοκης επιχειρήσεις, μπορεί να περάσει ένα ορισμένο χρονικό διάστημα από την υπογραφή της σύμβασης που δεσμεύει τα μέρη μέχρι ο πάροχος 3PL να ξεκινήσει να διεξάγει τη δραστηριότητα που ανέλαβε. Σε τέτοιες περιπτώσεις, είναι καλή ιδέα να καθοριστεί, στη σύμβαση, η ημερομηνία από την οποία τίθεται σε ισχύ.

7.16 Καταγγελία- Τερματισμός

Καμία σύμβαση δεν έχει διάρκεια εφόρου ζωής. Ένα συμφωνητικό μπορεί να τερματιστεί επειδή ο βασικός όρος έχει λήξει και δεν έχει δοθεί παράταση, ή επειδή έλαβε χώρα ένα συμβάν που επιτρέπει στο ένα μέρος να καταγγείλει τη σύμβαση ενώ βρίσκεται ακόμα σε ισχύ και έχει ασκηθεί το δικαίωμα της καταγγελίας. Επομένως, οι αιτίες καταγγελίας μια σύμβασης logistics μπορούν να κατηγορηθούν ως εξής:

(α) Λήξη του συμφωνηθέντα όρου

(β) Αμοιβαία συμφωνία

(γ) Άλλοι λόγοι που οδηγούν σε καταγγελία

(i) Καταγγελία από το ένα μέρος εξαιτίας μη διορθώσιμου σφάλματος από το άλλο μέρος

(ii) Καταγγελία της σύμβασης από το ένα μέρος εξαιτίας της αφερεγγυότητας του άλλου μέρους

(iii) Οικονομική καταγγελία της σύμβασης

(iv) Καταγγελία της σύμβασης από το εφαρμοστέο δίκαιο

(v) Καταγγελία της σύμβασης λόγω απώλειας συναίνεσης ή άλλων συμφωνητικών

Μετά την καταγγελία της σύμβασης, θα προκύψουν πολλά ζητήματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη:

(α) Συνεχή σύμφωνα και υποχρεώσεις: η σύμβαση θα διατυπώνει τυπικά ότι, κατά παρέκκλιση της καταγγελίας του σχετικού συμφωνητικού, τα μέρη θα συνεχίσουν να δεσμεύονται από ορισμένες διατάξεις. Αυτό θα εφαρμοζόταν, για παράδειγμα, σε τυχόν υποχρεώσεις εμπιστευτικότητας, για τις οποίες η σύμβαση συνήθως θα όριζε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο μετά την καταγγελία της σύμβασης κατά την οποία θα συνέχιζε να βρίσκεται σε ισχύ. Η σύμβαση θα όριζε επίσης ότι η πράξη της καταγγελίας δεν θίγει τυχόν δικαιώματα ή υποχρεώσεις που μπορεί να έχουν προκύψει υπέρ ή κατά ενός μέρους πριν από την ημερομηνία, ή ως αποτέλεσμα της καταγγελίας (αλλά υπόκεινται στον συνεχή περιορισμό της ευθύνης των μερών σχετικά με αυτά τα δικαιώματα ή τις ευθύνες).

(β) Ζημίες και αποζημίωση: όταν μια σύμβαση καταγγέλλεται, τα μέρη μπορεί να χρειαστεί να λάβουν υπόψη τυχόν δικαιώματα που θα μπορούσαν να έχουν για να απαιτήσουν ζημίες ή αποζημίωση το ένα από το άλλο, βάσει τυχόν απωλειών που προέκυψαν ως αποτέλεσμα της καταγγελίας της σύμβασης. Η αρχή είναι ότι το μέρος που καταγγέλλει θα

μπορούσε να απαιτήσει τη δυνατότητα να απαιτήσει τυχόν ζημίες εναντίον του άλλου μέρους για τη ρήξη της σύμβασης, όπου η σύμβαση καταγγέλθηκε εξαιτίας μιας υποτιθέμενης ρήξης της σύμβασης από το ένα μέρος, και όπου οι ζημίες που θα απαιτηθούν θα βασίζονται τυπικά στο «μέτρο της σύμβασης» για την επαναφορά του μέρους που κατήγγειλε τη σύμβαση στην θέση που θα είχε τα οφέλη της εκτέλεσης των όρων της σύμβασης.

Συγκεκριμένες συνέπειες σε συμβάσεις logistics

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η καταγγελία της σύμβασης μπορεί να είναι ένα από τα πιο πολύπλοκα ζητήματα μιας συμβατικής σχέσης logistics. Αυτό δεν οφείλεται στις αιτίες που οδηγούν στην καταγγελία, οι οποίες δεν είναι ιδιαίτερες όσον αφορά τη μορφή της καταγγελίας, αν συγκριθούν με άλλους συμβατικούς τύπους (π.χ. πάροδος της καθορισμένης διάρκειας, εγκατάλειψη, άρση λόγω μη- απόδοσης, απρόβλεπτη αφερεγγυότητα), αλλά λόγω των συνεπειών που μπορεί να προκύψουν λόγω της καταγγελίας. Είναι αρκετό να αναφερθεί ότι, δεδομένης της φύσης της σύμβασης, η άρση της πρέπει να αποτελεί ένα ιδιότυπο «διορθωτικό μέτρο» σε περίπτωση μη- απόδοσης ενός από τα μέρη. Υπάρχουν πολύπλοκα ερωτήματα που μπορεί να προκύψουν από την καταγγελία, για οποιονδήποτε λόγο, της σύμβασης παροχής υπηρεσιών logistics. Επομένως, κάποια μορφή συμβατικής ρύθμισης αυτών των συνεπειών πρέπει να καθοριστεί από τα μέρη στην αρχή της σύμβασης, η οποία θα καλύπτει τα παρακάτω σημεία:

(α) Σχετικά με τα προϊόντα τα οποία, κατά την ημερομηνία καταγγελίας της σύμβασης, θα βρίσκονται ακόμα στην κατοχή του παρόχου 3PL – είτε στην αποθήκη είτε σε διαδικασία μεταφοράς και τυχόν χρήματα που έχουν ληφθεί για αυτά: ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο πρέπει να οριστεί για τη διευθέτηση της κατάστασης, καθώς ο πάροχος 3PL μπορεί να χρειαστεί τον αποθηκευτικό χώρο για τα προϊόντα ενός νέου πελάτη.

(β) Σχετικά με περιουσιακά στοιχεία και άλλες επενδύσεις που θα γίνουν από τον πάροχο 3PL με τη συναίνεση και έγκριση του πελάτη: αυτή είναι συνήθως η περίπτωση για συμβάσεις μεγάλης διάρκειας και οι οποίες απαιτούν από τον πάροχο 3PL να ικανοποιήσει ορισμένες απαιτήσεις του πελάτη, που μπορεί να περιλαμβάνουν την επένδυση σε ορισμένα περιουσιακά στοιχεία κλπ, ειδικά σχεδιασμένα για την κάλυψη των αναγκών του πελάτη. Σε αυτές τις περιπτώσεις συνηθίζεται ο πάροχος 3PL να επιθυμεί τη διάθεση αυτών των περιουσιακών στοιχείων και ο πελάτης – για τον οποίο η καταγγελία της σύμβασης δε συνεπάγεται απαραίτητα και τη διακοπή της δραστηριότητας logistics – θα έπρεπε να τα αγοράσει στην τρέχουσα καθαρή αξία, δηλαδή μετά την προεξόφληση της απόσβεσης (λογιστική αξία), επειδή θα ήταν σχεδόν σίγουρο ότι αυτά τα περιουσιακά στοιχεία θα χρειαστούν για τη συνέχιση της λειτουργίας logistics. Επομένως, η σύμβαση συχνά διατυπώνει μια διμερή υποχρέωση – από τη μεριά του πελάτη να αγοράσει και από τη μεριά του παρόχου 3PL να πουλήσει.

(γ) Σχετικά με ορισμένες συμβάσεις που υπογράφονται από τον πάροχο 3PL, με τη συναίνεση και την έγκριση του πελάτη και οι οποίες απαιτούνται συγκεκριμένα για την παροχή υπηρεσιών logistics στον πελάτη (συμβάσεις μίσθωσης για αγαθά που έχουν ανατεθεί για τη δραστηριότητα, συμβάσεις τραπεζικών δανείων για την απόκτηση αγαθών ή άλλες επενδύσεις, συμβάσεις μίσθωσης για την πλατφόρμα logistics κλπ): για τους λόγους

που αναπτύχθηκαν παραπάνω, η νομική κατάσταση η οποία αφορά εκούσια τέτοιου είδους συμβάσεις συχνά διατυπώνεται και διατίθενται, αν κριθεί απαραίτητο, στον πελάτη ο οποίος θα υποκαταστήσει τις υποχρεώσεις – και τα δικαιώματα – του παρόχου 3PL.

(δ) Σχετικά με προγράμματα και άλλες εφαρμογές της τεχνολογίας της πληροφορίας (λογισμικό) που αποκτήθηκαν με τη συναίνεση και την έγκριση του πελάτη: η σύμβαση πρέπει να καθορίζει τον τελικό προορισμό μετά την καταγγελία της σύμβασης και πρέπει να παράσχει συμφωνητικό με τον προμηθευτή για αυτά τα προγράμματα και τις εφαρμογές της τεχνολογίας της πληροφορίας τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης, σχετικά με την πιθανότητα μεταφοράς των αδειών κλπ.

(ε) Σχετικά με τυχόν χρεώσεις, επιβαρύνσεις και άλλες υποχρεώσεις για τα περιουσιακά στοιχεία που πρέπει να μεταφερθούν: είναι σημαντικό να σημειωθεί ο τρόπος με τον οποίο έχουν χορηγηθεί, δηλαδή αν χορηγήθηκαν με ή χωρίς τη συναίνεση του πελάτη των logistics.

(ζ) Σχετικά με άλλες φορολογικές, διοικητικές, πολιτικές κλπ υποχρεώσεις που προέκυψαν κατά την παροχή των νομικών υπηρεσιών και οι οποίες εμφανίζονται μετά την καταγγελία της σύμβασης: θεωρητικά θα αποτελούν υποχρέωση του μέρους στο οποίο αποδόθηκαν, χωρίς να θιχθεί το γεγονός ότι, προκειμένου να εγγυηθεί την απόδοσή του, τυχόν συμφωνίες μπορούν να συναφθούν.

(η) Σχετικά με το προσωπικό που έχει προσληφθεί για τη διεξαγωγή της δραστηριότητας logistics που έχει υπογραφεί με τον πελάτη: η καταγγελία της σύμβασης προϋποθέτει ότι ο πελάτης θα αναθέσει τη δραστηριότητα σε άλλον πάροχο 3PL ή μπορεί να την αναλάβει μόνος του με τα υλικά μέσα και το προσωπικό που διαθέτει στην δική του επιχείρηση. Σε οποιαδήποτε από αυτές τις περιπτώσεις, η ανάληψη μπορεί να ακολουθήσει τη διαδοχή της εταιρείας σχετικά με τους υπαλλήλους που έχουν προσληφθεί από τον πάροχο 3PL. Υπό αυτή την έννοια, η σύμβαση συχνά διατυπώνει εγγυήσεις από τον πάροχο 3PL, υπέρ του πελάτη ή μελλοντικών παρόχων 3PL στους οποίους μπορεί να απευθυνθεί, σε περίπτωση αξιώσεων εναντίων του πελάτη ή μελλοντικών παρόχων 3PL, ώστε ο πάροχος 3PL να είναι υπεύθυνος για τους υπαλλήλους πριν και κατά τη διάρκεια την εκτέλεση της σύμβασης, καθώς και για αποζημιώσεις και άλλες ευθύνες. Τίποτα από αυτά δε θα θίξει την επιλογή διατύπωσης ότι το εργατικό δυναμικό που έχει ανατεθεί για τη δραστηριότητα logistics αναλαμβάνεται από τον πελάτη κατά την καταγγελία της σύμβασης.

(θ) Σχετικά με την πλατφόρμα των logistics: πάντοτε εξαρτάται από την κατάσταση που ίσχυε κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης. Επομένως, αν (i) πρόκειται για ιδιοκτησία του πελάτη, θα απαιτούταν ανάκληση της σύμβασης που την έκανε διαθέσιμη στον πάροχο 3PL, αν κριθεί απαραίτητο. (ii) είναι ιδιοκτησία του παρόχου 3PL ή η πλατφόρμα του διατίθεται με άλλα μέσα και η πλατφόρμα είναι το κέντρο όπου ο πάροχος 3PL διεξάγει τη δραστηριότητα των logistics για άλλους πελάτες, θα πρέπει να συνεχίσει να ανήκει στην ιδιοκτησία του παρόχου 3PL. (iii) Προορίζεται αποκλειστικά για την δραστηριότητα logistics που παρέχεται στον πελάτη, η κατάσταση θα εξαρτηθεί από το αν ο πάροχος 3PL χρησιμοποιεί την πλατφόρμα μέσω σύμβασης μίσθωσης, σε αυτή την περίπτωση θα ήταν λογικό η σύμβαση να μεταφερθεί στον πελάτη. (iv) Ο πάροχος 3PL τη διαθέτει με την ιδιότητα του ιδιοκτήτη και την έχει χτίσει με μόνο σκοπό την εκπλήρωση των όρων της

σύμβασης, σε αυτήν την περίπτωση οποιοδήποτε συμφωνητικό που αφορά στην πλατφόρμα μετά την καταγγελία της σύμβασης συνήθως περιλαμβάνει, όπως συμβαίνει και με τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία, την υποχρέωση να αγοραστεί από τον πάροχο 3PL στην «λογιστική αξία» της.

Σε κάθε περίπτωση, δεδομένου του μεγάλου αριθμού καταστάσεων που μπορεί να προκύψουν, τα μέρη θα πρέπει να παρέχουν ακριβείς ορισμούς για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της καταγγελίας της σύμβασης παροχής υπηρεσιών logistics. Αυτοί οι ορισμοί θα πρέπει, ομοίως, να καλύπτουν τη γενική δυνατότητα απαίτησης αποζημιώσεων – σε περίπτωση ανάκλησης για μη απόδοση – ή, αν κριθεί κατάλληλο, να ορίζουν σταθερά ποσά ως ποινική ρήτρα.

7.17 Προστασία δεδομένων

Η προστασία δεδομένων δεν αποτελεί ζήτημα για το οποίο πρέπει να ανησυχούν τα μέρη πολλών συμβάσεων logistics. Ωστόσο, ο καλύτερος τρόπος προσέγγισης του ζητήματος είναι ο καθορισμός μιας γενικής ρήτρας σχετικά με την προστασία δεδομένων, με την οποία πρέπει να συμμορφωθεί το μέρος που επεξεργάζεται προσωπικά δεδομένα, πέρα από την δέσμευσή του να κρατά το άλλο μέρος ενήμερο για τυχόν αλλαγές στο σύστημα επεξεργασίας δεδομένων ή/και αλλαγές σε κανονισμούς. Το καθεστώς προστασίας δεδομένων απορρέει από της Οδηγίες 2002/58/EC, 97/66/EC και 95/46/EC της ΕΕ, οι οποίες παρέχουν μια εναρμονισμένη νομοθεσία και ένα ελάχιστο πρότυπο, στο οποίο στη συνέχεια μπορεί να επεκταθεί το κάθε κράτος μέλος, προσφέροντας μεγαλύτερα επίπεδα ασφαλείας.

7.18 Πνευματική ιδιοκτησία

Σε πολλές συμβάσεις εξωτερικής ανάθεσης, τα μέρη μπορεί να συμφωνήσουν ότι η πνευματική ιδιοκτησία θα ανατεθεί στον πελάτη μετά τη λήξη της σύμβασης. Οι συμβάσεις logistics δεν αποτελούν εξαίρεση και λόγω του σημαντικού ρόλου που παίζουν τα συστήματα της τεχνολογίας των πληροφοριών στην εκτέλεση των όρων της σύμβασης, σε αυτή την περίπτωση ακόμα μεγαλύτερο ρόλο από ότι σε άλλες συμβάσεις, είναι λογικό να ισχύει μια τέτοιου είδους συμφωνία, ιδίως σε περιπτώσεις όπου ένα σύστημα έχει αναπτυχθεί ειδικά για μια συγκεκριμένη δραστηριότητα logistics και έχει πληρωθεί από τον πελάτη. Μπορεί επίσης να πρόκειται για την περίπτωση όπου το σύστημα IT και άλλα συστήματα παρασχέθηκαν από τον ίδιο τον πελάτη, επομένως θα πρέπει να συμπεριληφθεί ένα συμφωνητικό για τη διευκόλυνση της χρήσης τους. Παρόλο που η ανάθεση μιας τέτοιου είδους ορισμένης πνευματικής ιδιοκτησίας χρειάζεται ειδικές απαιτήσεις σε κάθε χώρα, παρακάτω παρατίθεται μια σύνοψη των κοινών απαιτήσεων που συναντώνται σε όλες τις χώρες:

(α) Τα δικαιώματα που ανατίθενται

(β) Το πεδίο εκμετάλλευσης

(γ) Ο λόγος της ανάθεσης

(δ) Η διάρκεια της ανάθεσης

7.19 Επίλυση διαφορών

Η συχνά αναφερόμενη πολυπλοκότητα της σύμβασης παροχής υπηρεσιών logistics σημαίνει ότι αναπόφευκτα κατά τη διάρκεια ισχύος μιας σύμβασης, τα μέρη θα έχουν διαφωνίες πάνω σε διάφορα ζητήματα. Αυτό αποτελεί κυρίως την περίπτωση συμβάσεων όπου το επίπεδο πολυπλοκότητας επιδεινώνεται από ένα οικονομικό-λογιστικό στοιχείο (π.χ. σε συμβάσεις «απολογιστικής κοστολόγησης» ή συμβάσεις «σαν ποσοστό επί του κόστους»). Από τη δική μας πλευρά, τα μέρη θα πρέπει να δέχονται συμβουλές για αυτά και όταν διαπραγματεύονται τους όρους μιας σύμβασης να προσέξουν ώστε να συμπεριλάβουν μια ρήτρα που θα παρέχει ένα σχέδιο για την επίλυση των διαφορών, ικανό να επιλύσει τυχόν διαφορές γρήγορα και φιλικά. Ωστόσο, η πράξη μας δείχνει ότι τα μέρη συνήθως παραβλέπουν μια τέτοια ρήτρα, καθώς υποθέτουν ότι αρκεί μια απλή ρήτρα που θα αναφέρει το εφαρμοστέο δίκαιο και τη νομοθεσία.

Επιπλέον, όταν μια διάταξη σχετικά με τη διαχείριση των διαφορών περιλαμβάνεται, συνήθως δεν αναφέρεται σε πολλές λεπτομέρειες. Όπως έχει αναφερθεί, κατά τη δική μας άποψη, και λαμβάνοντας υπόψη τη φύση της σύμπραξης και της στενής συνεργασίας που αποτελούν τη βάση των συμβάσεων logistics, τα μέρη καλό θα ήταν να συμπεριλάβουν διατάξεις εκ των προτέρων για την επίλυση τυχόν διαφωνιών που θα προκύψουν, με σκοπό την γρήγορη και αποτελεσματική επίλυσή τους, χωρίς να διαταραχθούν οι σχέσεις μεταξύ των μερών, και να οριστεί ότι τα μέρη θα συνεχίσουν να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους σε όσο το δυνατό μεγαλύτερο βαθμό, παρά τη διαφωνία. Οι πιο τυπικές μορφές διαφωνίας μεταξύ των μερών συνήθως προκύπτουν από τα παρακάτω ζητήματα:

(α) Την εκπλήρωση μιας υποχρέωσης

(β) Όταν πρόκειται για την εφαρμογή της αρχής της ανωτέρας βίας.

(γ) Η ακρίβεια των καταστάσεων ή των τιμολογίων. Παρότι υπάρχουν πολλοί τρόποι να ερμηνευθεί μια ρήτρα, κατά τη γνώμη μας η πιο κοινή και επωφελής μέθοδος είναι να ορισθεί ένα σύστημα για την επίλυση των διαφορών σε διάφορα επίπεδα, καθένα από τα οποία θα ορίζεται από τη σημασία και τη φύση της διαφωνίας. Πιθανά επίπεδα θα πρέπει να είναι τα παρακάτω:

(i) Σε πρώτο επίπεδο, στην περίπτωση μικρών ή τεχνικών διαφωνιών, τα μέρη θα μπορούσαν να συμφωνήσουν να βρεθεί μια ανεπίσημη επίλυση της διαφωνίας εντός ενός καθορισμένου χρονικού πλαισίου. Η συχνή συμφωνία σε αυτή την περίπτωση είναι να υποβάλλουν τη διαφωνία – ανάλογα με το αν είναι τεχνικής ή λειτουργικής φύσης – στους εξουσιοδοτημένους συμβατικούς αντιπροσώπους κάθε μέρους, στα ανώτερα στελέχη ή σε

έναν ανεξάρτητο ειδικό, με σκοπό να συζητηθεί η διαφωνία καλή τη πίστη και να επιλυθεί φιλικά, χωρίς να δοθεί περαιτέρω έκταση στο ζήτημα.

(ii) Σε δεύτερο επίπεδο, πριν υποβληθεί η διαφορά για δικαστική προσφυγή ή διαιτησία, τα μέρη θα μπορούσαν να συμφωνήσουν να εμπλακεί ένα τρίτο μέρος ως επόπτης, ως μέσο για την παροχή ενός πιο επίσημου μηχανισμού διαλόγου. Αυτός είναι ένας μηχανισμός που αναπτύσσεται ταχύτατα σήμερα και έχει να κάνει με την συμφωνία χρήσης μιας από τις μεθόδους εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ADR). Αυτές οι μέθοδοι, παρότι αποτελούν πιο επίσημες και δομημένες διαδικασίες, θεωρούνται ανεπίσημες και δεν αποκλείουν τα μέρη από το να επιλέξουν τη δικαστική προσφυγή ή τη διαιτησία σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί ο διακανονισμός.

(iii) Σε τελικό επίπεδο, και όταν οι μέθοδοι των προηγούμενων επιπέδων έχουν αποτύχει ώστε να βρεθεί λύση μεταξύ των μερών, ή άμεσα σε περίπτωση έντονης διαφοράς, τα μέρη θα πρέπει να αποφασίσουν να επιλύσουν τη διαφωνία με πιο επίσημο τρόπο, είτε μέσω διαιτησίας είτε μέσω δικαστικής προσφυγής. Αν τα μέρη προσφύγουν στη διαιτησία, θα πρέπει να συμπεριλάβουν τους όρους του συμφωνητικού ξεκάθαρα και διεξοδικά προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος να χαρακτηριστεί το συμφωνητικό άκυρο ή ότι προκαλεί αβεβαιότητα της δικαιοδοσίας του διαιτητικού δικαστηρίου. Επομένως, οι όροι που θα πρέπει να περιλαμβάνει το συμφωνητικό είναι οι εξής: η ρητή επιθυμία των μερών να υποβάλλουν όλα ή ένα συγκεκριμένο ζήτημα στη διαιτησία, η εντολή του διαιτητικού δικαστηρίου να επέμβει, η γλώσσα της διαιτησίας, το διαιτητικό όργανο και οι εφαρμοστέοι διαδικαστικοί κανόνες, καθώς και ο αριθμός και η διαδικασία για τον διορισμό των διαιτητών.

Είναι επίσης σημαντικό να αναφέρουμε ότι η υποβολή μιας διαφωνίας στη διαιτησία δεν είναι ασυμβίβαστη με το δικαίωμα ενός μέρους να υποβάλλει αίτηση στα δικαστήρια για προσωρινά ή προστατευτικά μέτρα (δικαστική εντολή) πριν από ή κατά τη διάρκεια της διαιτησίας για να προστατευθεί. Στην πραγματικότητα, αυτό το δικαίωμα προβλέπεται ρητά σε πολλούς διαιτητικούς κανόνες. Αν τα μέρη αποφασίσουν να προσφύγουν στη δικαιοσύνη, μπορούν απλά να ορίσουν ότι τυχόν διαφωνίες που θα προκύψουν, θα διευθετηθούν στο δικαστήριο. Σε αυτή την περίπτωση, αν υπάρχουν διεθνή στοιχεία, είναι καλό να οριστεί ποιας χώρας τα δικαστήρια θα έχουν δικαιοδοσία επί του συμφωνητικού. Η σύμβαση θα πρέπει επίσης να καθορίζει αν τα δικαστήρια θα έχουν αποκλειστική ή μη αποκλειστική δικαιοδοσία. Στην πρώτη περίπτωση τα μέρη υποχρεούνται να υποβάλλουν όλες τις αγωγές τους στα δικαστήρια της εν λόγω δικαιοδοσίας. Στη δεύτερη περίπτωση, ένα μέρος μπορεί να υποβάλλει αγωγή είτε στα δικαστήρια της εν λόγω δικαιοδοσίας, είτε στα δικαστήρια οποιασδήποτε χώρας έχει δικαιοδοσία επί του συμφωνητικού, σύμφωνα με τους κανόνες περί δικαιοδοσίας. Αν κάποιο από τα μέρη είναι εγκατεστημένο εκτός της δικαιοδοσίας του δικαστηρίου που έχει οριστεί, θα ήταν καλό να οριστεί ο διορισμός ενός αντιπροσώπου για την παροχή νομικών υπηρεσιών για το εν λόγω μέρος στη σχετική δικαιοδοσία. Αυτό λειτουργεί ως μέσο για να ξεπεραστεί η ανάγκη απόκτησης μια δικαστικής εντολής για τη διεξαγωγή αγωγής εναντίον ενός μέρους εγκατεστημένου εκτός της περιοχής δικαιοδοσίας.

7.20 Εφαρμοστέο δίκαιο

Σε συμφωνητικά με διεθνές πεδίο εφαρμογής, το πιο πιθανό σενάριο είναι ότι τα μέρη θα καθορίσουν το εφαρμοστέο σώμα του ουσιαστικού δικαίου που διέπει το συμφωνητικό. Το επιλεγθέν δίκαιο θα είναι και το δικαστικό σύστημα που θα εφαρμοστεί για την ερμηνεία του περιεχομένου, την εκτέλεση και τα αποτελέσματα του συμφωνητικού, σε περίπτωση διαφωνίας που αφορά στη σύμβαση. Σχετικά με την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου, τα μέρη συνήθως προτιμούν ένα ουδέτερο δίκαιο, με το Αγγλικό ή το δίκαιο της Νέας Υόρκης να αποτελούν τις πιο δημοφιλείς επιλογές για ένα ουδέτερο εφαρμοστέο δίκαιο. Στην απίθανη περίπτωση όπου δεν υπάρχει ρητή επιλογή εφαρμοστέου δικαίου, το δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει ποιο δίκαιο θα εφαρμοστεί στο συμφωνητικό. Αυτό πρέπει να αποφασιστεί σύμφωνα με τις αρχές της σύγκρουσης των δικαίων της δικαιοδοσίας εντός της οποίας βρίσκεται το δικαστήριο. Τα δικαστήρια καθοδηγούνται κυρίως από την εφαρμογή της Σύμβασης της Ρώμης του 1980 σχετικά με το «Εφαρμοστέο Δίκαιο για τις Συμβατικές Υποχρεώσεις».

7.21 Δικαιώματα σχετικών συναλλαγών

Περιπτώσεις στις οποίες ένας πελάτης, για τον οποίο η δραστηριότητα logistics μέχρι τότε είχε αποτελέσει αναπόσπαστο μέρος της οργάνωσης της επιχείρησής του, αποφασίζει να αναθέσει τη δραστηριότητα σε ένα τρίτο μέρος – έναν πάροχο 3PL – δεν είναι σπάνιες. Στην πραγματικότητα, όπως φαίνεται και παραπάνω, αυτό αποτελεί συνηθισμένη περίπτωση για επιχειρήσεις εξωτερικής ανάθεσης. Αυτή η αλλαγή στην επιχειρηματική πολιτική μπορεί να περιλαμβάνει μια σειρά επιχειρήσεων, περισσότερο ή λιγότερο πολύπλοκων, οι οποίες προκύπτουν από την ανάγκη του πελάτη να διευθετήσει τους πόρους των logistics χορηγώντας ή μεταφέροντας στον πάροχο 3PL:

(α) Όλες τις μετοχές ή τα μερίδια της εταιρείας στον όμιλο που, μέχρι τότε, είχε διεξάγει τις δραστηριότητες logistics, σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν το εταιρικό δίκαιο και παρά τις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται σε «εγγύηση ευθυνών» της αποκτηθείσας εταιρείας.

(β) Τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους που έχουν ανατεθεί στις δραστηριότητες logistics, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του περιουσιακού στοιχείου και όλων των κανόνων και των ρυθμίσεων. Παρομοίως, και αν κριθεί απαραίτητο, η «μεταφορά» των συμβάσεων με τους υπαλλήλους εγείρει το παραπάνω πρόβλημα που προκύπτει από τη «διαδοχή της εταιρείας».

8. ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

8.1 Εισαγωγή

Σε μια παγκόσμια και αποκεντρωμένη οικονομία στην οποία τα κέντρα παραγωγής, διανομής και πωλήσεων συχνά χωρίζονται από χιλιάδες χιλιόμετρα, η μεταφορά (των πρώτων υλών στα εργοστάσια και από τα εργοστάσια στα κέντρα διανομής και μετά στα σημεία πώλησης) αποτελούν καθοριστικό παράγοντα στην ανταγωνιστικότητα των προϊόντων και των επιχειρήσεων. Οι υπηρεσίες μεταφοράς αποτελούν τώρα τις θεμέλιες λίθους, αν όχι την πιο σημαντική υπηρεσία που παρέχεται από τους παρόχους 3PL, ώστε οι ειδικοί σε αυτόν τον τομέα πιστεύουν ότι τα logistics δε μπορούν να κατανοηθούν αν δε ληφθεί υπόψη πρώτα ο ρόλος της μεταφοράς. Επομένως, για να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες της αγοράς, οι πάροχοι 3PL μπήκαν στην αγορά για να παράσχουν μια παγκόσμια, συνδυασμένη και υπηρεσία μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα, η οποία μπορεί να ανταγωνιστεί τους παραδοσιακούς μεταφορείς, οι οποίοι προσφέρουν μόνο υπηρεσίες μερικής μεταφοράς. Οι απαιτήσεις της αγοράς σημαίνουν ότι ο τρέχων προμηθευτής των ολοκληρωμένων υπηρεσιών δεν πρέπει να είναι απλά ένας έξυπνος επιχειρηματίας, αλλά και σύμβουλος και συνέταιρος των πελατών του (εφόσον η επιτυχία τους καθορίζει άμεσα και τη δική του). Συνεπώς, πρέπει να έχει εκτεταμένη γνώση της αγοράς και των απαιτήσεών της ώστε να είναι σε θέση να συμβουλευσει τους πελάτες του. Ο πάροχος συνολικών υπηρεσιών μεταφοράς πρέπει να έχει βαθιά γνώση της αγοράς, των υπηρεσιών φόρτωσης, να μπορεί να επεξεργάζεται τα έγγραφα που απαιτούνται για αυτόν τον τύπο της συναλλαγής και να γνωρίζει πλήρως όλους τους εθνικούς και διεθνείς νόμους και κανονισμούς που καθορίζουν τις συνθήκες, απαιτήσεις, περιορισμούς και πρότυπα που εφαρμόζονται στις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Επομένως, σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει συνοπτικά και με ακρίβεια τους όρους των τρεχουσών διεθνών συμβάσεων που περιγράφουν το πεδίο εφαρμογής και των πρακτικών επιπτώσεων, και συγκεκριμένα, των ευθυνών που προκύπτουν από κάθε τύπο μεταφοράς, είτε είναι οδική, θαλάσσια, σιδηροδρομική ή συνδυασμένη.

8.2 Οδική μεταφορά αγαθών

8.2.1 Ορισμός και νομικό καθεστώς

Έχουμε αναφέρει πως η διεθνής μεταφορά ρυθμίζεται από διεθνείς συμβάσεις, είτε αμοιβαία είτε από πολύπλευρη σκοπιά. Αυτή η τελευταία ομάδα περιλαμβάνει τη Σύμβαση της Γενεύης της 19ης Μαΐου 1956, σχετικά με τη σύμβαση της Διεθνούς Οδικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων (CMR), η οποία τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της Γενεύης της 5ης Ιουλίου 1978. Στη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων – αξίζει να αναφερθεί παρόλο που δε θα αναλυθεί παρακάτω, η ύπαρξη τρόπων μεταφοράς, οι οποίοι εμπίπτουν στο καθεστώς δελτίων TIR. Αυτά προσφέρουν ένα ιδιαίτον χαρακτηριστικό, δηλαδή ότι δεν υπόκεινται σε τελωνειακούς ελέγχους ή καταβολή τελών εισόδου, τέλη ή

φόρους αναχώρησης, εφόσον ανταποκρίνονται στους όρους και τις εφαρμοστέες διεθνείς συμβάσεις.

8.2.2 Πεδίο εφαρμογής

Προκειμένου μια σύμβαση οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων να υπαχθεί στους κανόνες του CMR, χρειάζεται να πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) Ότι υπάρχει σύμβαση που καλύπτει μεταφορά. Αν δεν έχει ορισθεί τίποτα σχετικό στο συμφωνητικό, μια προφορική συμφωνία θα ήταν αρκετή.

(β) Ότι η μεταφορά διεξάγεται μέσω οχημάτων.

(γ) Ότι η σύμβαση είναι επαχθής.

(δ) Ότι το μέρος προέλευσης ή φόρτωσης του εμπορεύματος και το μέρος όπου πρόκειται να λάβει χώρα η εκφόρτωση, όπως ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, ένα τουλάχιστον από τα οποία έχει υπογράψει τη Σύμβαση. Η εφαρμογή της Σύμβασης σε συμβάσεις μεταφοράς εξαρτάται μόνο από τη συναίνεση των στοιχείων που αναφέρθηκαν, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης και την εθνικότητα των μερών της σύμβασης. Παρομοίως, η Σύμβαση εφαρμόζεται και για μεταφορά που διεξάγεται από το ίδιο το κράτος, ιδρύματα και κυβερνητικούς οργανισμούς, δεδομένου ότι συμμορφώνονται με τους εν λόγω κανονισμούς.

Σχετικά με το αντικείμενο που μεταφέρεται, τα παρακάτω εξαιρούνται ρητά από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης.

(α) Μεταφορά που διεξάγεται υπό τους κανονισμούς των διεθνών ταχυδρομικών συμφωνιών.

(β) Μεταφορά σορού

(γ) Μεταφορές και μετακομίσεις

Ωστόσο, μέσω ιδιωτικών συμφωνητικών, τα κράτη μπορούν να αποστασιοποιηθούν από τους κανονισμούς της Σύμβασης, καθορίζοντας ένα συγκεκριμένο καθεστώς σύμφωνα με τις διασυνοριακές μορφές μεταφοράς. Σε περιπτώσεις που δεν ισχύουν οι εν λόγω κανονισμοί, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες της σύμβασης CMR. Η Σύμβαση επίσης λαμβάνει υπόψη την περίπτωση εμπορεύματος που μεταφέρεται κατά τη διάρκεια ενός μέρους του ταξιδιού μέσω θαλάσσης, σιδηροδρόμου, εσωτερικής πλωτής οδού ή αέρος και όπου, εκτός από περιπτώσεις που ορίζονται από το άρθρο 14 του CMR όπου δεν έλαβε χώρα θραύση φορτίου. Σε τέτοια περίπτωση, το CMR αποφασίζει υπέρ της εφαρμογής του τελευταίου βάσει του συνόλου της μεταφοράς, εκτός και αν έχει αποδειχθεί ότι η απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση παράδοσης προκλήθηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μέσω θαλάσσης, σιδηροδρόμου, εσωτερικής πλωτής οδού ή αέρος και σαφώς δεν οφείλεται σε ενέργειες ή παραλείψεις της εταιρείας που το μετέφερε οδικώς σε αυτό το ταξίδι, αλλά σε ένα συμβάν που θα μπορούσε να συμβεί μόνο κατά τη διάρκεια και λόγω της μεταφοράς

που διεξήχθη μέσω θαλάσσης, σιδηροδρόμου, εσωτερικής πλωτής οδού ή αέρος. Σε περίπτωση που η εταιρεία που πραγματοποιεί την οδική μεταφορά είναι η ίδια που αναλαμβάνει και τη μεταφορά με άλλα μέσα, η ευθύνη της θα ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις που αναλύθηκαν παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη για τους σκοπούς αυτούς ότι έχουμε να κάνουμε με διαφορετικές εταιρείες μεταφοράς. Όσο αφορά στο υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, η μεταφορική εταιρεία θα είναι υπεύθυνη για απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση παράδοσης του εμπορεύματος, η οποία μπορεί να οφείλεται σε ενέργειες και παραλείψεις των υπαλλήλων της ή άλλων προσώπων που ενεπλάκησαν στη μεταφορά, δεδομένου ότι πραγματοποίησαν τις εν λόγω ενέργειες ή απώλειες κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

8.2.3 Συμβατική τεκμηρίωση

Η σύμβαση μεταφοράς είναι από τη φύση της συναινετική. Λαμβάνοντας αυτό υπόψη, ενώ η φορτωτική αποτελεί ένα δέον έγγραφο Μεταφοράς Αγαθών της σύμβασης μεταφοράς, τυχόν παρατυπίες, νόθευση ή απώλεια δεν επηρεάζουν την ύπαρξη ή την εγκυρότητα της σύμβασης, η οποία συνεχίζει, σε κάθε περίπτωση, να υπόκειται στους κανόνες της Σύμβασης.

Η φορτωτική εκδίδεται σε τρία πρωτότυπα αντίτυπα τα οποία θα υπογραφούν από το μέρος που χρειάζεται τη μεταφορά ή αποστολέας και την εταιρεία μεταφοράς:

- (α) Το πρώτο αντίτυπο θα παραδοθεί στον αποστολέα.
- (β) Το δεύτερο αντίτυπο
- (γ) Το τρίτο αντίτυπο παραμένει στην κατοχή του μεταφορέα.

Η Σύμβαση ορίζει το περιεχόμενο μιας φορτωτικής, που θεωρείται το ελάχιστο και απαραίτητο. Αυτό γίνεται με την επιφύλαξη του γεγονότος ότι τα μέρη της σύμβασης μπορούν να προσθέσουν οποιαδήποτε άλλη δήλωση που θεωρούν κατάλληλη για τη φορτωτική. Η φορτωτική πρέπει να περιλαμβάνει τους παρακάτω όρους:

- (α) Τόπος και ημερομηνία διατύπωσης
- (β) Όνομα και έδρα του αποστολέα.
- (γ) Όνομα και έδρα της εταιρείας μεταφοράς.
- (δ) Τόπος και ημερομηνία κατά την οποία το εμπόρευμα φορτώθηκε ως φορτίο.
- (ε) Όνομα και έδρα του παραλήπτη και τόπος παράδοσης.
- (ζ) Ονομαστική αξία της φύσης του εμπορεύματος και της μορφής συσκευασίας, καθώς και το κανονικό όνομα του εμπορεύματος, αν είναι επικίνδυνο.
- (η) Αριθμός συσκευασιών, οι συγκεκριμένες ενδείξεις και οι αριθμοί τους.

(θ) Ποσότητα εμπορεύματος, αναφερόμενη σε ολική χωρητικότητα ή άλλη μορφή.

(ι) Κόστος μεταφοράς (τιμή του ίδιου του εμπορεύματος, επιπλέον έξοδα, δασμοί που μπορεί να προκύψουν από τη σύναψη της σύμβασης μέχρι τη στιγμή της παράδοσης).

(κ) Οδηγίες που απαιτούνται από τις τελωνειακές διατυπώσεις και άλλα.

(λ) Μια δήλωση ότι η εταιρεία μεταφοράς υπόκειται στο καθεστώς που έχει οριστεί από την παρούσα Σύμβαση, παρόλο που μπορεί να υπάρχει διατύπωση για το αντίθετο.

Επιπλέον, όπου κριθεί απαραίτητο, μπορεί να περιλαμβάνει:

(α) Ρητή αναφορά της απαγόρευσης μεταφόρτωσης.

(β) Έξοδα για τα οποία είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας.

(γ) Ποσό αποζημίωσης που θα ληφθεί κατά την παράδοση του εμπορεύματος.

(δ) Αξία του εμπορεύματος που έχει δηλωθεί και το ποσό που αντιπροσωπεύει τον ειδικό τόκο στην παράδοση.

(ε) Οδηγίες από το μεταφορέα στην εταιρεία μεταφορών σχετικά με την ασφάλιση του εμπορεύματος.

(ζ) Συμφωνημένη περίοδος εντός της οποίας πρέπει να εκτελεσθεί η μεταφορά.

(η) Λίστα εγγράφων που θα παραδοθούν στην εταιρεία μεταφοράς.

Σαν γενική αρχή, μπορεί να αναφερθεί ότι ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για όλες τις ζημιές που μπορεί να υποστεί η εταιρεία μεταφοράς λόγω ανακριβειών ή ανεπαρκών δεδομένων στις δηλώσεις που αναφέρονται στη φορτωτική. Παρομοίως, και επαναβεβαιώνοντας την επιτακτική φύση της Σύμβασης, έχει καθοριστεί ότι όλες οι ρήτρες που άμεσα ή έμμεσα καταργούν τους όρους που ορίστηκαν στη Σύμβαση θα θεωρούνται άκυροι και χωρίς εφαρμογή. Ωστόσο, η ακυρότητα αυτών των ρητρών δεν επηρεάζει όσες έχουν οριστεί στη Σύμβαση. Σε περίπτωση που μια εταιρεία μεταφοράς μεταφέρει επικίνδυνο εμπόρευμα, η Σύμβαση ορίζει ότι ο μεταφορέας θα πρέπει να προσδιορίσει την ακριβή φύση του κινδύνου που αντιπροσωπεύει και, καταλλήλως, να αναφέρει τις προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν. Σε περίπτωση που δεν αναγράφεται καμία προειδοποίηση στη φορτωτική, ο μεταφορέας ή οι παραλήπτες θα είναι υπεύθυνοι ώστε η εταιρεία μεταφοράς να ενημερωθεί για την ακριβή φύση του κινδύνου που επιφέρει η μεταφορά του συγκεκριμένου εμπορεύματος. Τη στιγμή παραλαβής του εμπορεύματος, η εταιρεία μεταφοράς δεσμεύεται να ελέγξει:

(α) Τον αριθμό των πακέτων.

(β) Την εμφανή κατάσταση και τη συσκευασία του εμπορεύματος.

(γ) Την ολική χωρητικότητα ή την ποσότητα και το περιεχόμενο των πακέτων, αν ζητηθεί από τον αποστολέα και για λογαριασμό του τελευταίου. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ αυτού που αναφέρεται στη φορτωτική και τους ελέγχους που έγιναν, η εταιρεία μεταφοράς

θα πρέπει να τα αναγράψει στη φορτωτική. Ωστόσο, αυτό θα πρέπει να αναγραφεί από την εταιρεία μεταφοράς στη φορτωτική. Ωστόσο αυτό δεν επιβάλλει καμία υποχρέωση στον αποστολέα, εκτός και αν ο τελευταίος συναινέσει. Εκτός και αν υπάρχει δικαιολογημένη αιτία για να γίνει αλλιώς, η φορτωτική πρέπει να αναγράφει:

(α) Τους όρους της σύμβασης

(β) Την παραλαβή του εμπορεύματος από τον φορέα.

Παρομοίως, ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για:

(α) Τα έξοδα που θα προκύψουν από την εταιρεία μεταφοράς λόγω ελαττωματικής συσκευασίας, εκτός και αν η εταιρεία ήταν ενήμερη για αυτή την κατάσταση.

(β) Την επισύναψη των απαραίτητων εγγράφων που πρέπει να συνοδεύουν το εμπόρευμα για τα τελωνεία ή άλλους σκοπούς και που αναφέρουν την πιστότητα, αυθεντικότητα και επάρκειά του. Παρόλα αυτά, η εταιρεία μεταφοράς, ως αντιπρόσωπος, θα πρέπει να είναι υπεύθυνη για την απώλεια ή μη ορθή χρήση των εν λόγω εγγράφων. Σχετικά με άλλα ζητήματα, ο αποστολέας έχει πολλά δικαιώματα διάθεσης. Ο αποστολέας πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος να χρησιμοποιήσει το εμπόρευμα, να προκαλέσει τη διακοπή της μεταφοράς από το φορέα, να τροποποιήσει τον προγραμματισμένο τόπο παράδοσης και να αποφασίσει αν θα πρέπει να παραδοθεί σε άλλον παραλήπτη, διαφορετικό από αυτόν που καθορίστηκε αρχικά. Τα ίδια δικαιώματα θα πρέπει να έχει και ο παραλήπτης αν έτσι αναφέρει η φορτωτική.

Ωστόσο, το δικαίωμα διάθεσης δεν θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τη διαίρεση της αποστολής, δηλαδή, το διαχωρισμό του εμπορεύματος σε δύο ή περισσότερους παραλήπτες, αν στην αρχή είχε αποσταλεί μόνο σε έναν.

Το δικαίωμα διάθεσης καταργείται όταν:

(α) Το δεύτερο αντίτυπο της φορτωτικής προωθείται στον παραλήπτη.

(β) Το εμπόρευμα φτάνει στον τόπο προορισμού. Εκείνη τη στιγμή, ο παραλήπτης μπορεί να απαιτήσει να του δοθεί ένα δεύτερο αντίτυπο, καθώς και η παράδοση του εμπορεύματος έναντι απόδειξης.

Αν το εμπόρευμα απορριφθεί από τον παραλήπτη, η Σύμβαση ορίζει ότι ο μεταφορέας μπορεί να το χρησιμοποιήσει χωρίς να χρειαστεί να χρησιμοποιήσει το αντίτυπο της φορτωτικής. Όταν η μεταφορά δε μπορεί να εκτελεστεί, ή προκύπτουν κωλύματα στην παράδοση, η εταιρεία μεταφοράς – η οποία ζητά οδηγίες από τον αποστολέα – εξουσιοδοτείται να εκφορτώσει το εμπόρευμα με επιβάρυνση του μέρους, στο οποίο ανήκει το εμπόρευμα. Το μέρος μπορεί τότε να πουλήσει το εμπόρευμα, όταν αυτό δικαιολογείται από την ευπαθή φύση ή κατάσταση του εμπορεύματος, όταν τα έξοδα διασφάλισης του είναι δυσανάλογα ή όταν δεν λαμβάνονται σαφείς οδηγίες από τον αποστολέα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

Τέλος, σχετικά με την τιμή μεταφοράς, η Σύμβαση ορίζει τους παρακάτω κανόνες:

(α) Το εμπόρευμα υπόκειται στις υποχρεώσεις και το κόστος που προκύπτει από τη φορτωτική.

(β) Τέτοιου είδους υποχρεώσεις και κόστος πρέπει να εκπέσουν από το ποσό που προκύπτει από την πώληση του εμπορεύματος.

(γ) Αν αυτό το ποσό είναι μεγαλύτερο από αυτό που προκύπτει από την πώληση, ο φορέας θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να απαιτήσει την πληρωμή της ανεξόφλητης διαφοράς.

8.2.4 Ευθύνη της εταιρείας μεταφοράς

Σχετικά με την ευθύνη του φορέα, η Σύμβαση CMR ορίζει τους παρακάτω κανόνες.

8.2.4.1 Γενικές αρχές

Σύμφωνα με τους κανόνες της Σύμβασης, η εταιρεία μεταφοράς είναι υπεύθυνη για την ολική ή μερική απώλεια ή τυχόν θραύσεων που μπορούν να λάβουν χώρα από τη στιγμή παραλαβής του εμπορεύματος μέχρι τη στιγμή παράδοσής του στον πράκτορα διαμετακόμισης, καθώς και για τυχόν καθυστερήσεις στην παράδοση. Αυτό αποτελεί, αντίστοιχα, ευθύνη για υποτιθέμενη ενοχή.

8.2.4.2 Απαλλαγή ευθύνης

Ο φορέας θα απαλλάσσεται από την ευθύνη αν η απώλεια, θραύση ή καθυστέρηση έχει προκληθεί:

(α) Από σφάλμα του μέρους που είχε δικαιώματα επί του εμπορεύματος.

(β) Λόγω οδηγίας από τον τελευταίο ότι δεν προκύπτει αξιόμημπτη πράξη από την εταιρεία μεταφοράς.

(γ) Λόγω βλαβών που συμβαίνουν ειδικά στο εν λόγω εμπόρευμα.

(δ) Λόγω περιστάσεων που ο φορέας δε θα μπορούσε να αποτρέψει και τις συνέπειες των οποίων δε θα μπορούσε να σταματήσει.

(ε) Λόγω ιδιαίτερων κινδύνων που είναι εγγενείς σε μία ή περισσότερες από τις παρακάτω καταστάσεις:

(i) Χρήση ανοικτών οχημάτων, όταν τέτοια χρήση έχει συμφωνηθεί ρητά στη φορτωτική.

(ii) Απουσία ή ελάττωμα στη συσκευασία του εμπορεύματος.

(iii) Διαχείριση, φόρτωση ή εκφόρτωση του εμπορεύματος και συμπληρωματικές λειτουργίες που διεξάγονται από τον φορέα ή πρόσωπα που δρουν για λογαριασμό του ενός ή του άλλου μέρους.

(iv) Φύση του συγκεκριμένου εμπορεύματος, ολική ή μερική απώλεια ή θραύση λόγω θραύσεων, μούχλας, εσωτερικής ή φυσικής φθοράς, ξηρασίας ή εμφάνισης ζιζανίων ή τρωκτικών.

(v) Ανεπαρκής ή ελλιπής σήμανση ή αρίθμηση στα πακέτα.

(vi) Μεταφορά ζώντων ζώων.

Ελαττώματα σε οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά, ή σφάλματα προσώπων από τα οποία το όχημα έχει ενοικιαστεί ή χρησιμοποιείται δεν αποτελούν λόγο απαλλαγής. Σχετικά με το βάρος της απόδειξης σχετικά με τις συνθήκες έκθεσης, πρέπει να τονίσουμε ένα διττό σύστημα:

(α) Αν έχει ορισθεί ότι η απώλεια, θραύση ή καθυστέρηση έχουν συμβεί λόγω αιτίας που αναφέρεται στις ανωτέρω παραγράφους, το βάρος της απόδειξης εμπίπτει στην εταιρεία μεταφοράς.

(β) Αν εμφανισθούν κάποιοι από τους συγκεκριμένους κινδύνους (i)–(vi), τότε αντιστρέφεται το βάρος της απόδειξης και ο καταγγέλλων αναλαμβάνει να παράσχει αποδείξεις για το αντίθετο. Ολική ή μερική απώλεια: το μέρος που έχει το δικαίωμα διάθεσης επί του εμπορεύματος, μπορεί, χωρίς ανάγκη απόδειξης, να θεωρήσει ότι το εμπόρευμα χάθηκε – τεκμήριο απώλειας εμπορεύματος:

(i) Όταν έχουν παρέλθει 30 ημέρες από την ημερομηνία που έπρεπε να γίνει η παράδοση, ή σε περίπτωση απουσίας συμφωνητικού σχετικά με την ημερομηνία παράδοσης,

(ii) 60 ημέρες αφότου η εταιρεία μεταφοράς ανέλαβε την ευθύνη για το εμπόρευμα.

Όταν βάσει των ορών που ορίζονται στη Σύμβαση, η εταιρεία μεταφοράς αποδεχθεί την ευθύνη για ολική ή μερική αποζημίωση του εμπορεύματος, αυτή η αποζημίωση θα υπολογισθεί σύμφωνα με την αξία που είχε το εμπόρευμα στο μέρος και τη στιγμή που η εταιρεία μεταφοράς ανέλαβε την ευθύνη για αυτό. Αυτή η αξία του εμπορεύματος θα καθορισθεί σύμφωνα με τις τιμές του Χρηματιστηρίου ή, σε περίπτωση απουσίας, σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή της αγοράς, και σε περίπτωση απουσίας και των δύο αυτών δεικτών, σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή του εμπορεύματος ίδιας φύσης και ποιότητας. Παρόλα αυτά, δεν θα είναι υπεύθυνος για καταβολή αποζημίωσης που ξεπερνά τις 8.33 λογιστικές μονάδες ανά κιλό ολικής χωρητικότητας που λείπει. Ωστόσο, η τιμή μεταφοράς, οι δεσμοί και άλλα απρόβλεπτα έξοδα που προκύπτουν από τη μεταφορά θα αποζημιωθούν πλήρως σε περίπτωση ολικής απώλειας σε αναλογική βάση σε περίπτωση μερικής απώλειας. Αυτό δε θα ισχύει για τις ζημιές. Θραύση: σε περίπτωση θραύσης, η εταιρεία μεταφοράς θα πληρώσει εξ ολοκλήρου το ποσό της υποτίμησης. Αυτό πρέπει να υπολογισθεί σύμφωνα με την αξία του εμπορεύματος, όπως έχει ορισθεί παραπάνω. Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, δε μπορεί η αποζημίωση να είναι μεγαλύτερη από:

(α) Το αντίστοιχο ποσό σε περίπτωση ολικής απώλειας, εάν το σύνολο της αποστολής υποστεί υποτίμηση λόγω θραύσης.

(β) Το ποσό που θα ισχύσει σε περίπτωση απώλειας του υποτιμημένου μέρους, αν ένα μόνο μέρος της αποστολής υποστεί υποτίμηση λόγω θραύσης.

Καθυστέρηση: υπάρχει καθυστέρηση στην παράδοση:

(α) Όταν το εμπόρευμα δεν παραδοθεί στη συμφωνημένη περίοδο ή δεν παραδόθηκε καθόλου.

(β) Όταν η ωφέλιμη διάρκεια της μεταφοράς υπερβεί το χρόνο που θα μπορούσε εύλογα να επιτραπεί σε μια επιμελή εταιρεία μεταφοράς σε περίπτωση μερικού φορτίου. Εκτιμάται ως ο απαραίτητος χρόνος ενός πλήρους φορτίου υπό κανονικές συνθήκες. Σε περίπτωση υπαίτιας καθυστέρησης, εάν το μέρος που έχει δικαιώματα επί του εμπορεύματος αποδείξει ότι υπάρχει ζημία που προκύπτει από την καθυστέρηση, η εταιρεία μεταφοράς δεσμεύεται να πληρώσει αποζημίωση για αυτό. Σε καμία περίπτωση, αυτό το ποσό δεν θα ξεπερνά την τιμή της μεταφοράς.

(α) Αν η ζημία προκλήθηκε από παραπλανητική περιγραφή ή βλάβη που συγκρίνεται με παραπλανητική περιγραφή από τη μεριά της εταιρείας μεταφοράς.

(β) Αν η ζημία προκλήθηκε από παραπλανητική περιγραφή ή από λάθος από τη μεριά των υπαλλήλων της εταιρείας μεταφοράς ή άλλων προσώπων που η εταιρεία προσέλαβε για το σκοπό της μεταφοράς. Επιπλέον, δεδομένου ότι δρουν για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, αυτά τα πρόσωπα ή οι υπάλληλοι δε θα πρέπει να έχουν το βασικό καθήκον – όσον αφορά στην προσωπική τους ευθύνη – για τη διάθεση, η οποία, υπό τη Σύμβαση, εξαιρεί ή περιορίζει την ευθύνη τους.

Συμπληρωματικοί κανόνες: η Σύμβαση ορίζει ότι ο αποστολέας πρέπει να κάνει δήλωση για την αξία του εμπορεύματος μεγαλύτερη από το όριο που καθορίζεται από τους κανόνες της Σύμβασης στη φορτωτική, έναντι της πληρωμής επιπλέον πριμ που θα συμφωνηθεί μεταξύ των μερών. Σε αυτή την περίπτωση, αυτό το ποσό θα αντικαταστήσει τα καθορισμένα όρια. Μπορεί επίσης, πληρώνοντας ένα επιπλέον τίμημα, να ορισθεί το ποσό ενός ειδικού τόκου κατά την παράδοση του εμπορεύματος στον προορισμό και για τους σχετικούς σκοπούς σε περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης στην παράδοση. Αν υπάρχει δήλωση ειδικών τόκων, με την επιφύλαξη της αποζημίωσης που οφείλεται σύμφωνα με τη Σύμβαση, και σύμφωνα με το ποσό που δηλώθηκε για ειδικό τόκο.

Το μέρος που έχει το δικαίωμα διάθεσης του εμπορεύματος μπορεί, με τη σειρά του, να απαιτήσει τόκο επί της αποζημίωσης, τον οποίο η Σύμβαση ορίζει σε ετήσιο ποσοστό από 5 έως 100 από την ημέρα της έγγραφης καταγγελίας στην εταιρεία μεταφοράς ή την ημέρα κατά την οποία ασκήθηκε η νομική αξίωση. Τέλος, θα μπορούσε να αναφερθεί ότι η Σύμβαση, μαζί με την ευθύνη που προκύπτει από ρήξη ή αποτυχία ακριβούς συμμόρφωσης με τη σύμβαση μεταφοράς, ορίζει τις πιθανές απαιτήσεις για πρόσθετη συμβατική ευθύνη.

Ασφάλιση: μόνο μια σύντομη αναφορά του ζητήματος της ασφάλισης γίνεται στο σύνολο των όρων που αναφέρονται στη Σύμβαση. Έτσι, δηλώνεται η ακυρότητα στο νόμο όλων των διατυπώσεων από τις οποίες η εταιρεία μεταφοράς ορίζει τον εαυτό της ως δικαιούχο της ασφάλισης του εμπορεύματος και άλλες ανάλογες ρήτρες .

8.2.5 Αξιώσεις και αγωγές

8.2.5.1 Μελέτη των διαφορετικών αγωγών

Σύμφωνα με τους κανόνες της Σύμβασης, θεωρείται ο παραλήπτης παρέλαβε το εμπόρευμα στην κατάσταση που περιγράφεται στη φορτωτική στις παρακάτω περιπτώσεις:

(α) Αν τα αγαθά γίνουν αποδεκτά χωρίς να ελεγχθεί η κατάστασή τους ή να γίνουν καταγγελίες.

(β) Σχετικά με τις δηλωμένες απώλειες ή θραύσεις αν δε γίνει καταγραφή κατά την παράδοση.

(γ) Σχετικά με τις μη δηλωθείσες απώλειες ή θραύσεις, αν δε γίνει καταγραφή εντός 7 ημερών από την παράδοση. Σε κάθε περίπτωση, προκειμένου η καθυστέρηση παράδοσης να οδηγήσει σε αποζημίωση, χρειάζεται να συνταχθεί έγγραφη καταγγελία εντός 21 ημερών από την παράδοση.

8.2.5.2 Όροι για την άσκηση αγωγών.

Όσον αφορά στην παραγραφή αγωγών που ορίζονται υπό τη Σύμβαση και σαν γενική αρχή, μια γενική περίοδος ενός χρόνου dies a quo (ημερομηνία εκκίνησης), όπως ορίζεται στη Σύμβαση, ορίζεται. Ωστόσο, ορίζεται περίοδος παραγραφής τριών ετών όταν η αγωγή ασκήθηκε ως αποτέλεσμα δόλιας ή άλλης ενέργειας που ισοδυναμεί με παραπλανητική περιγραφή. Και στις δύο περιπτώσεις, υπάρχει περίοδος παραγραφής αντί για περίοδος λήξης. Για το λόγο αυτό, και με την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που υφίστανται στα εθνικά δίκαιο σχετικά με την διακοπή της περιόδου παραγραφής, το γραπτό εξώδικο έγγραφο διακόπτει την παραγραφή μέχρι η εταιρεία μεταφοράς να απαντήσει στην απαίτηση εγγράφως και να επιστρέψει το συνοδευτικό έγγραφο. Προκειμένου να συμμορφωθεί με την πράξη διακοπής τις ορισμένης περιόδου παραγραφής, χρειάζεται να πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) Ότι πρόκειται για αυθεντική αξίωση και δεν είναι ένα απλό σχόλιο σχετικά με ένα συμβάν που προέκυψε ή μια επικοινωνία που είναι αδύνατο να εξακριβωθεί.

(β) Ότι η καταγγελία έγινε εγγράφως.

(γ) Ότι η καταγγελία απευθύνεται στην εταιρεία μεταφοράς.

(δ) Ότι πρόκειται για την πρώτη αξίωση.

Σε κάθε περίπτωση, και με την επιφύλαξη των δηλώσεων που έγιναν παραπάνω, η αναστολή ή διακοπή της περιόδου παραγραφής υπόκειται στο δίκαιο της επικράτειας του δικαστηρίου που χειρίζεται τη δικαστική διαφορά.

8.2.5.3 Δικαιοδοσία

Οι ενάγοντες μπορούν να ασκήσουν τα δικαιώματά τους μόνο ενώπιον:

(α) Του δικαστηρίου ή του συμβαλλόμενου κράτους στο δίκαιο του οποίου τα μέρη έχουν ρητά δηλώσει ότι υπόκεινται. Ή

(β) Του δικαστηρίου του κράτους όπου ο εναγόμενος έχει το συνήθη τόπο διαμονής του. Ή

(γ) Του δικαστηρίου του κράτους όπου ο εναγόμενος έχει την κύρια κατοικία του.

(δ) Του δικαστηρίου του κράτους όπου ο εναγόμενος έχει υποκατάστημα, μέσω του οποίου συνήφθη η σύμβαση μεταφοράς. Ή

(ε) Του δικαστηρίου του μέρους όπου η εταιρεία μεταφοράς ανέλαβε ουσιαστικά την ευθύνη για το εμπόρευμα και όχι όπου έλαβε χώρα το συμφωνητικό. Ή

(ζ) Του δικαστηρίου του κράτους του μέρους όπου, συμβατικά, συμφωνήθηκε η παράδοση του εμπορεύματος στον παραλήπτη. Οι αποφάσεις που εκδόθηκαν από ένα δικαστήριο μιας συμβαλλόμενης εταιρείας θα μπορούσε να ασκηθεί σε άλλα κράτη μέρη, αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του CMR. Παρ' όλες τις δηλώσεις που έγιναν παραπάνω, είναι πιθανόν τα μέρη να υπόκεινται σε διαιτητικό δικαστήριο, αν πληρούνται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(i) Ότι έχει συμφωνηθεί ρητά στη σύμβαση μεταφοράς.

(ii) Ότι μια τέτοια ρήτρα ρητά προβλέπει την εφαρμογή της Σύμβασης CMR από ένα διαιτητικό δικαστήριο.

8.3 Θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων

8.3.1 Νομικές ρυθμίσεις

(A) Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ

(α) Οι κανόνες της Χάγης: Η μεταφορά αγαθών μέσω θαλάσσης προκύπτει από την έγκριση της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1924, η οποία ενοποίησε ορισμένους κανόνες σχετικά με τη φορτωτική. Τα συμφέροντα που υφίσταντο κατά την υπογραφή της Σύμβασης ήταν η προστασία των πρακτόρων διαμετακόμισης μέσω ρητών που τους απάλλασαν από τη ευθύνη που εισήγαγαν στη φορτωτική οι μεταφορείς, με τέτοιο τρόπο ώστε το νομικό

καθεστώς που προτείνεται ανήκει στο *ius cogens* και επομένως δε μπορεί να καταργηθεί. Αυτοί οι κανόνες είναι γνωστοί και ως «Κανόνες της Χάγης» εφόσον είναι όμοιοι με τους ομώνυμους κανόνες που εγκρίθηκαν από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή το 1921.

(β) Τα Πρωτόκολλα των Βρυξελλών του 1968 και του Λονδίνου του 1979: Οι Κανόνες της Χάγης έχουν υποστεί δύο τροποποιήσεις. Η πρώτη εισήχθη από το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1968, η οποία αφορούσε στην ευθύνη του μεταφορέα και το πεδίο εφαρμογής της. Σχετικά με το πεδίο εφαρμογής, δύο επιπλέον κριτήρια προστίθενται στη βάση των κριτηρίων των Κανόνων της Χάγης, η τοποθέτηση του φορτίου στο λιμάνι ενός κράτους μέλους και η πραγματοποίηση της εκούσιας παράδοσης των μέρων μέσω ρήτρας μεγάλης σπουδαιότητας. Η δεύτερη τροποποίησης εισήχθη από το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1979, η οποία αντικατέστησε το χρυσό πρότυπο, προκειμένου να ορίσει ένα όριο στην ευθύνη, με τα “Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα (ΕΔΤ)-special drawing rights (SDR)”. Ωστόσο, η επικύρωση του Πρωτοκόλλου του 1979 σημαίνει, με την εφαρμογή του τμήματος 1, την επικύρωση της αρχικής Σύμβασης των Βρυξελλών.

(β) Οι «Κανόνες του Αμβούργου» του 1978. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών της 31ης Μαρτίου 1978 εγκρίθηκε από τη Διπλωματική Διάσκεψη του Αμβούργου. Έχει επικυρωθεί από περισσότερες από 20 χώρες και βρίσκεται σε ισχύ, παρόλο που το πεδίο εφαρμογής του είναι αρκετά περιορισμένο, εφόσον δεν έχει επικυρωθεί από τις πιο ανεπτυγμένες χώρες. Αυτή η Σύμβαση περιέχει κανόνες ευθύνης, οι οποίοι διαφέρουν από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και προκάλεσε την αντίθεση μεγάλων πλοιοκτητών, γεγονός που αποτελεί και έναν από τους λόγους για τους οποίους δεν επικυρώθηκε ευρέως.

(γ) Το αντικείμενο του κανονισμού στους ειδικούς κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ και του Αμβούργου εφαρμόζεται τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά αγαθών και προσπαθούν να ρυθμίσουν την ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία του εμπορεύματος – καθώς και για καθυστερήσεις υπό τους κανόνες της Χάγης – βάσει της ευθύνης σφάλματος. Το καθεστώς της ευθύνης σφάλματος ορίζεται από δύο παραμέτρους:

- Τις αιτίες απαλλαγής της ευθύνης του μεταφορέα και
- Τα ποιοτικά όρια της ευθύνης.

Η ευθύνη του μεταφορέα υπό τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ βασίζεται στις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει μέσω της σύμβασης μεταφοράς πριν, κατά τη διάρκεια και μετά το ταξίδι – που περιλαμβάνουν τη διατύπωση για τη διασφάλιση του πλοίου σε αξιόπλοη κατάσταση. Από την άλλη μεριά, αυτό οδηγεί στην καθιέρωση ενός συστήματος ευθύνης σφάλματος, στην οποία ελαττώνεται το βάρος της αποδείξεως για τον μεταφορέα, επιτρέποντάς του να επικαλεσθεί πολλές νομικές αιτίες για απαλλαγή από την ευθύνη. Υπό τους Κανόνες του Αμβούργου, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για απώλεια ή ζημία του εμπορεύματος, αν κάτι από αυτά συμβεί όταν το εμπόρευμα βρισκόταν υπό την εποπτεία του. Αυτό εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι ο μεταφορέας, οι υπάλληλοι ή οι εργαζόμενοί του υιοθέτησαν όλα τα μέτρα που θα ήταν ευλόγως αναμενόμενα για την αποφυγή τυχόν απώλειας ή ζημίας και των συνεπειών τους (τμήμα 5.1 της Σύμβασης του Αμβούργου). Αυτό καθορίζει μια υπόθεση *iuris tantum* ενοχής από την πλευρά του μεταφορέα, η απαλλαγή ευθύνης τώρα ανέρχεται σε επίδειξη ότι υιοθετήθηκαν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την

αποφυγή τυχόν απώλειας ή ζημίας. Σχετικά με το φορτίο αποδείξεως, αυτό αποδίδεται στο μέρος που, κατά πάσα πιθανότητα, είχε τη μεγαλύτερη γνώση των εν λόγω γεγονότων.

Η ευθύνη για απώλεια ή ζημία στο εμπόρευμα – καθώς και για καθυστέρηση στην περίπτωση των κανόνων του Αμβούργου – υπόκειται σε περιορισμούς. Τα ποσά ορίζονται ως εξής:

- Στην περίπτωση των κανόνων Χάγης- Βίσμπυ, 667.67 λογιστικές μονάδες ανά φορτίο ή μονάδα (σύμφωνα με το πρωτόκολλο του 1979).
- Στην περίπτωση των κανόνων του Αμβούργου, 853 λογιστικές μονάδες ανά φορτίο ή άλλη μονάδα φορτίου που μεταφέρεται ή εναλλακτικά, 2.5 λογιστικές μονάδες ανά κιλό ή ολική χωρητικότητα, κατ' επιλογή του αποστολέα.

8.3.2 Ορισμός του εφαρμοστέου δικαίου: πεδίο εφαρμογής

Το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω κανόνων αναλύεται στο τμήμα 5 του Πρωτοκόλλου των Βρυξελλών. Η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 εφαρμόζεται δεδομένου ότι η φορτωτική εκδόθηκε σε συμβαλλόμενο κράτος (τμήμα 10) και έτσι απαιτήθηκε μόνο για ένα από τα κράτη μεταξύ των οποίων ανέλαβε την ευθύνη να αποτελέσει μέρος της Σύμβασης.

Σύμφωνα με το νέο προσχέδιο της Σύμβασης των Βρυξελλών, οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ θα εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις που περιλαμβάνουν μεταφορά εμπορεύματος μεταξύ δύο διαφορετικών σημείων, όταν:

(α) Η φορτωτική επισημοποιήθηκε σε ένα συμβαλλόμενο κράτος

(β) ή η μεταφορά γίνεται από ένα λιμάνι ενός συμβαλλόμενου κράτους

(γ) Ή η φορτωτική διατυπώνει ότι η σύμβαση θα διέπεται από τις διατάξεις της Σύμβασης ή τους κανονισμούς του κράτους που τους εφαρμόζει ή τους διεξάγει, ανεξάρτητα από την εθνικότητα του πλοίου, του μεταφορέα ή του πράκτορα διαμετακόμισης, πέρα από κάθε άλλη ρήτρα που είναι αντίθετη ή ασύμβατη με το εν λόγω καθεστώς.

8.3.3 Πεδίο εφαρμογής

(Α) Ορισμός των ορίων του αντικείμενου μεταφοράς: εμπόρευμα. Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ εφαρμόζονται μόνο σε μεταφορά εμπορεύματος και όχι επιβατών. Ο όρος «εμπόρευμα» περιλαμβάνει «αγαθά, αντικείμενα, εμπόρευμα και αντικείμενα κάθε κλάσης, με την ρητή εξαίρεση ζώντων ζώων και το φορτίο το οποίο, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, δηλώνεται ότι θα τοποθετηθεί στο κατάστρωμα και θα μεταφερθεί με τέτοιο τρόπο»

(Β) Διεθνής μεταφορά εμπορεύματος. Η απαίτηση είναι ότι η μεταφορά θα είναι διεθνής, μεταξύ λιμανιών δύο διαφορετικών κρατών. Αυτό εξαιρεί την εθνική μεταφορά εμπορεύματος ή πλοήγησης.

(C) Διεθνής μεταφορά εμπορεύματος τεκμηριωμένο σε φορτωτικές ή παρόμοια έγγραφα.

Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ εφαρμόζονται στη διεθνή μεταφορά εμπορεύματος που έχει τεκμηριωθεί σε φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο που μπορεί να λειτουργήσει ως τίτλος για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορεύματος.

(D) Χρονική εφαρμογή: το στάδιο μεταφοράς περιορίζει την εφαρμογή αυτών των ειδικών κανόνων «στο χρόνο που έχει παρέλθει από τη φόρτωση του εμπορεύματος μέχρι την εκφόρτωσή του. Αυτές οι επιχειρήσεις διεξάγονται με τη χρήση συγκεκριμένων πόρων του πλοίου. Θεωρείται ότι, όταν χρησιμοποιούνται πόροι εξωτερικοί του πλοίου, η σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ από τη στιγμή που το εμπόρευμα φορτώθηκε στο πλοίο.»

Έτσι, παράδοση του εμπορεύματος στο μεταφορέα ή σε αντιπρόσωπό του στο λιμάνι δεν καλύπτονται από τους κανόνες, η εποπτεία, αποθήκευση και μετατόπιση πριν από τη φόρτωση εξαιρούνται από αυτές τις ρυθμίσεις, μαζί με τη διατήρηση και αποθήκευση του φορτίου από τον πράκτορα μεταφοράς μέχρι να παραδοθεί στον παραλήπτη.

Οι επιχειρήσεις που περιλαμβάνουν τη φόρτωση και εκφόρτωση από πόρους εξωτερικούς του πλοίου δεν επηρεάζονται από το καθεστώς ευθύνης που καθορίζεται από τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, ωστόσο, τα ζητήματα που έχουν συμφωνήσει τα μέρη εφαρμόζονται. Το χρονικό διάστημα για την ευθύνη του μεταφορέα είναι μεγαλύτερο υπό τους κανόνες του Αμβούργου, εφόσον υπερβαίνουν τα σημεία αναφοράς φόρτωσης του εμπορεύματος μέχρι να βρεθεί επί του πλοίου και η εκφόρτωση, που ορίστηκε στους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, μέχρι την πραγματική παράδοση του εμπορεύματος από τον αποστολέα και την παραλαβή από τον παραλήπτη.

8.3.4 Διεθνής αρμοδιότητα

Ούτε η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 ούτε τα επακόλουθα Πρωτόκολλα του 1968 και του 1979 που την τροποποιούν δεν περιέχουν διατάξεις σχετικά με τη διεθνή αρμοδιότητα για διαφωνίες που προκύπτουν από τη μεταφορά εμπορεύματος υπό του καθεστώτος φορτωτικής. Από την άλλη μεριά, οι κανόνες του Αμβούργου περιλαμβάνουν ένα συγκεκριμένο κανόνα σχετικά με τη διεθνή δικαστική αρμοδιότητα. Όταν αυτοί οι κανόνες εφαρμόζονται, μόλις η Σύμβαση υπογραφεί και επικυρωθεί, τα εθνικά δικαστήρια θα έχουν τη δύναμη να αντιμετωπίσουν υποθέσεις δικαστικών διαφορών, δεδομένου ότι ο ενάγων υπόκειται σε αυτούς τους κανόνες και η υπόθεση υποβάλλεται σε μια χώρα όπου βρίσκεται κάποιο από τα παρακάτω:

- η έδρα ή κατοικία του εναγόμενου
- ο τόπος διεξαγωγής της σύμβασης
- το λιμάνι φόρτωσης, εκφόρτωσης ή άλλο μέρος που ορίζεται από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών.
- Σε ορισμένες περιπτώσεις, το δικαστήριο ή το μέρος όπου φορτώθηκε το πλοίο του μεταφορέα (άρθρο 21).

Δεδομένης της τρέχουσας απουσίας συγκεκριμένων διεθνών κανονισμών, επιπλέον προς τους γενικούς κανόνες που προκύπτουν από τα εθνικά δίκαια, οι συγκεκριμένες διατάξεις που περιέχονται στον Κανονισμό 44/2001 της ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τη δικαστική αρμοδιότητα, αναγνώριση και δικαστική επιβολή αστικών και εμπορικών ζητημάτων στη Σύμβαση του 1952 σχετικά με την κατάσχεση θαλασσοπλοούντων πλοίων εφαρμόζονται.

8.3.5 Υποκειμενικά στοιχεία

Υπάρχουν κυρίως τρία μέρη που εμφανίζονται σε μια σύμβαση αναφοράς με καθεστώς φορτωτικής: ο αποστολέας, ο μεταφορέας και ο πράκτορας διαμετακόμισης.

(Α) Ο αποστολέας. Αυτό είναι το μέρος που συνάπτει τη μεταφορά, είτε άμεσα, είτε μέσω πράκτορα ανάθεσης και έτσι εμφανίζεται ο αποστολέας στη φορτωτική. Αν δρα μέσω άλλου πράκτορα, ο ιδιοκτήτης του φορτίου θα έχει την ιδιότητα του αποστολέα δεδομένου ότι υπάρχει μια μορφή άμεσης αντιπροσώπευσης, και έτσι ο πράκτορας ανάθεσης κάνει σύμβαση για δικό του λογαριασμό σχετικά με την υπεργολαβία ενός άλλου μέρους, θα εμφανισθούν ως πράκτορας διαμετακόμισης στη σύμβαση. Η εργολαβία μεταφοράς ενέχει δύο δραστηριότητες: την τοποθέτηση του εμπορεύματος στη διάθεση του μεταφορέα, ο οποίος θα εκδώσει και θα μεταφέρει τη φορτωτική με τις πληροφορίες που παρέχονται από τον αποστολέα. Η ιδιότητα του αποστολέα, άσχετα από το νομικό τίτλο βάσει του οποίου κατέχει τα αγαθά, παρέχει εξουσιοδότηση να προβάλλει αξίωση εναντίον του μεταφορέα σε περίπτωση ρήξης της σύμβασης και, ιδίως, ζημία ή απώλεια του φορτίου.

Το άρθρο 1.3 των κανόνων του Αμβούργου ορίζει ως αποστολέα το μέρος που είναι υπεύθυνο για τη μεταφορά, είτε άμεσα είτε μέσω άλλου αντιπροσώπου που δρα εκ μέρους του και για λογαριασμό του.

(Β) Παραλήπτης ή πράκτορας διαμετακόμισης. Πρόκειται για τον παραλήπτη του φορτίου, ο οποίος έχει το δικαίωμα να το παραλάβει στο λιμάνι προορισμού. Σε περίπτωση φορτωτικής, αυτή η εξουσιοδότηση απορρέει από την κατοχή του τίτλου. Επιπλέον, αν έχουν χρησιμοποιηθεί δελτία θαλάσσιας μεταφοράς, θα έχει την ιδιότητα του παραλήπτη αν το όνομά του εμφανίζεται στο δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς, ακόμα και αν δεν έχει το παραδοσιακό καθεστώς τίτλων. Σε κάθε περίπτωση, είναι ανεξάρτητο από αυτό του αποστολέα. Δεν πρόκειται για εκδοχέα και έτσι τυχόν εξαιρέσεις που ο μεταφορέας θα μπορούσε να έχει σχετικά με τον αποστολέα δε μπορούν να αντιτεθούν.

Οι κανόνες του Αμβούργου αναφέρονται στον «πράκτορα διαμετακόμισης» ως το πρόσωπο που έχει εξουσιοδότηση να παραλάβει το εμπόρευμα (άρθρο 1.4).

(C) Μεταφορέας. Ο μεταφορέας είναι το μέρος που αναλαμβάνει την υποχρέωση να αναλάβει τη μεταφορά χωρίς απαραίτητα να είναι αυτός που ολοκληρώνει τη μεταφορά. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο ο μεταφορέας δεν συμπίπτει πάντοτε με τον πλοιοκτήτη, όπως συμβαίνει όταν ο ναυλωτής είναι το μέρος που συνάπτει σύμβαση με τον αποστολέα. Το τμήμα 2 RNV των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ ορίζει ως μεταφορέα τον «πλοιοκτήτη, την εταιρεία διαμετακόμισης ή το ναυλωτή που δεσμεύεται με τον αποστολέα από σύμβαση μεταφοράς». Παραβλέποντας τους ορισμούς του πλοιοκτήτη, της

εταιρείας διαμετακόμισης ή του ναυλωτή που γίνονται στο τμήμα 3, είναι πιθανό να δοθεί έμφαση στην υπηρεσία που αναλαμβάνεται μέσω σύμβασης, περιγράφοντας το μεταφορέα ως το μέρος που αναλαμβάνει την επίσημη ή υλική υποχρέωση για τη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων υπό το καθεστώς φορτωτικής. Οι Κανόνες του Αμβούργου ορίζουν τους μεταφορείς με μεγαλύτερη ακρίβεια (άρθρο 1). Κάνουν διάκριση μεταξύ πραγματικού και συμβατικού μεταφορέα, αναθέτοντας κοινή ευθύνη και στους δύο για τη συμμόρφωση της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς (άρθρα 1 και 10). Η υποχρέωση που αναλαμβάνει ο μεταφορέας απορρέει από τη μεταφορά του εμπορεύματος στο συμφωνηθέν μέρος, όντας επομένως υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με όλα τα παραπάνω. Αν ο συμβατικός μεταφορέας δε συμπίπτει με τον πλοιοκτήτη, υπάρχει καλός λόγος για τον οποίο ο τελευταίος απαλλάσσεται από την ευθύνη σε περίπτωση ρήξης της σύμβασης που προκύπτει από καθυστέρηση, απώλεια ή ζημία στο εμπόρευμα, παρόλο που οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν κάνουν σαφή διάκριση μεταξύ πραγματικού και συμβατικού μεταφορέα.

8.3.6 Φορτωτική (The bill of lading)

Η θαλάσσια μεταφορά εμπορεύματος που υπόκειται στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ πρέπει απαραίτητως να τεκμηριωθεί σε φορτωτική ή παρόμοιο έγγραφο. Η απουσία εγγράφων δεν ορίζει την ακυρότητα της σύμβασης, αλλά τη μη εφαρμογή του νομικού καθεστώτος των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Οι κανόνες του Αμβούργου εφαρμόζονται σε όλες εκείνες τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, βάσει των οποίων ο μεταφορέας αναλαμβάνει, έναντι πληρωμής του φορτίου, τη θαλάσσια μεταφορά του εμπορεύματος από το ένα λιμάνι στο άλλο, χωρίς να τεκμηριώνεται απαραίτητως με φορτωτική (άρθρο 1.6 της Σύμβασης του Αμβούργου). Παρόλα αυτά, «όταν ο μεταφορέας αναλαμβάνει την ευθύνη για το εμπόρευμα, πρέπει να εκδώσει φορτωτική στον πράκτορα διαμετακόμισης, αν ο τελευταίος το ζητήσει» (άρθρο 14.1 της Σύμβασης του Αμβούργου). Η φορτωτική είναι ένα έγγραφο που τεκμηριώνει τη σύμβαση μεταφοράς, την παράδοση του εμπορεύματος στο μεταφορέα και βάσει του οποίου αναλαμβάνει να το παραδώσει έναντι παρουσίαση του εγγράφου (άρθρο 1.7 της Σύμβασης του Αμβούργου).

Η φορτωτική είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται από τον καπετάνιο του πλοίου ή το μέρος που διευθετεί τη μεταφορά του εμπορεύματος, στο οποίο αναγνωρίζεται ότι ορισμένα αγαθά έχουν ληφθεί στο πλοίο και αναλαμβάνει να τα μεταφέρει στο μέρος προορισμού και να τα παραδώσει στον εξουσιοδοτημένο κάτοχο του τίτλου. Τέσσερα αντίτυπα της φορτωτικής πρέπει να εκδοθούν και να υπογραφούν από τον καπετάνιο και τον πράκτορα διαμετακόμισης. Ο πράκτορας διαμετακόμισης θα κρατήσει το ένα αντίγραφο και θα προωθήσει ένα άλλο στον παραλήπτη ή τον πράκτορα διαμετακόμισης, εξουσιοδοτώντας τους να παραλάβουν το εμπόρευμα. Ο καπετάνιος θα λάβει δύο αντίτυπα, ένα για τον εαυτό του κι ένα για την εταιρεία διαμετακόμισης.

(Α) Περιεχόμενο της φορτωτικής. Το τμήμα 3.3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ περιέχει τις δηλώσεις που πρέπει να περιλαμβάνει η φορτωτική:

- Το όνομα, την εγγραφή και το λιμάνι του πλοίου. Οι λεπτομέρειες της ναύλωσης δεν είναι τόσο σημαντικές όσο η ταυτοποίηση του πλοίου. Η φορτωτική μπορεί να περιέχει δήλωση ότι το πλοίο έχει αντικατασταθεί ή ότι δεν έχει καθοριστεί.

- Το όνομα και την κατοικία του καπετάνιου. Δεν είναι υποχρεωτικό και όταν περιλαμβάνεται, γίνεται για να αναγνωρισθεί ο μεταφορέας του πλοιοκτήτη για λογαριασμό του οποίου δρα ο καπετάνιος.

- Τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Έτσι μπορεί να αναγνωρισθεί το θαλάσσιο επίπεδο της μεταφοράς.

- Το όνομα του πράκτορα διαμετακόμισης.

- Το όνομα και την κατοικία του πράκτορα διαμετακόμισης, αν η φορτωτική ορίζει έναν. Αν αυτός είναι ο μεταφορέας, το αντικείμενο αυτό δεν είναι απαραίτητο, εφόσον η κατοχή του πιστοποιητικού επαρκεί για την παραλαβή του εμπορεύματος με την παράδοση.

- Το φορτίο. Αυτή είναι η τιμή της μεταφοράς. Ανάλογα με το αν τα φορτία είναι ανεξόφλητα ή έχουν πληρωθεί, η παραλαβή του εμπορεύματος από τον παραλήπτη θα γίνει μέσω πληρωμής του φορτίου.

- Οι απαραίτητες σημάνσεις για την αναγνώριση του εμπορεύματος, σε μορφή που έχουν επιδοθεί εγγράφως από τον πράκτορα διαμετακόμισης πριν την φόρτωσή τους στο πλοίο. Αυτό γίνεται με τρόπο που οι σημάνσεις που αναφέρονται είναι εκτυπωμένες ή γραμμένες εμφανώς στο μη συσκευασμένο εμπόρευμα ή στα κουτιά ή πακέτα που το περιέχουν, με τρόπο που να είναι ευανάγνωστες μέχρι το τέλος του ταξιδιού.

- Ο αριθμός των φορτίων, τα μέρη, η ποσότητα ή το βάρος, όπως καταγράφονται εγγράφως από τον πράκτορα διαμετακόμισης.

- Η εμφανής κατάσταση του εμπορεύματος.

(B) Λειτουργίες της φορτωτικής. Η φορτωτική επιτελεί ευρεία γκάμα λειτουργιών: πέρα από το ότι αποτελεί το όργανο για τη σύμβαση μεταφοράς, λειτουργεί και ως ασφάλεια του εμπορεύματος και ως τίτλος υποβάθρου για τον μεταφορέα. Οι κανόνες του Αμβούργου επιτελούν αυτή την τριπλή λειτουργία και η φορτωτική περιγράφεται ως το έγγραφο που αποδεικνύει την ύπαρξη μιας σύμβασης μεταφοράς και τεκμηριώνει ότι ο μεταφορέας έχει αναλάβει την ευθύνη του εμπορεύματος ή ότι φορτώθηκε το ίδιο, και βάσει του οποίου, έχει αναλάβει να παραδώσει το ίδιο έναντι της διάταξης του εγγράφου. Αυτή η δέσμευση καθορίζεται από την διάταξη που περιλαμβάνεται στο έγγραφο μέσω του οποίου το εμπόρευμα πρέπει να παραδοθεί κατ'εντολή ενός συγκεκριμένου ατόμου, κατ'εντολή του φορέα ή στον φορέα. (Τμήμα 1.7 της Σύμβασης του Αμβούργου).

(α) Το όργανο στο οποίο τεκμηριώνεται η σύμβαση μεταφοράς. Η φορτωτική αποτελεί απόδειξη του περιεχομένου της σύμβασης και εκπλήρωσής της, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι όροι που περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα είναι άκυροι. Η μορφή της σύμβασης έχει αποδεικτική λειτουργία, εφόσον η εγκυρότητά της δεν εξαρτάται από το αν είναι τυπικώς διατυπωμένη, παρόλο που είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ. Η

απόδειξη επεκτείνεται στο περιεχόμενο της σύμβασης και κυρίως στην ταυτοποίηση του μεταφορέα, του πράκτορα διαμετακόμισης και του παραλήπτη – άμεσα ή μέσω ρήτρας στο φορέα – την τιμή της μεταφοράς (φορτίο), το λόγω μεταφοράς του εμπορεύματος και τον καθορισμό του λιμανιού φόρτωσης και εκφόρτωσης, προκειμένου να γνωρίζει το στάδιο της μεταφοράς που περιλαμβάνεται στους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ.

(β) Απόδειξη παράδοσης του εμπορεύματος στο μεταφορέα. Αυτό το συγκεκριμένο έγγραφο αποτελεί απόδειξη της παράδοσης του εμπορεύματος στο μεταφορέα, ενώ την ίδια στιγμή αποτελεί απόδειξη των υποχρεώσεων που έχει αναλάβει ο μεταφορέας στη σύμβαση μεταφοράς υπό το καθεστώς της φορτωτικής. Η έκδοση της φορτωτικής από το μεταφορέα αποτελεί υπόθεση *iuris tantum*, το οποίο χρησιμοποιείται για απόδειξη του εναντίου, ότι το εμπόρευμα παραδόθηκε στο μεταφορέα στις συνθήκες που περιγράφονται στο έγγραφο. Ωστόσο, σύμφωνα με ένα τρίτο μέρος, κάτοχο της φορτωτικής που παραλαμβάνει το εμπόρευμα, αυτή η απόδειξη δεν επιτρέπει απόδειξη του εναντίου, όσο οι εξαιρέσεις που απορρέουν από τις προσωπικές σχέσεις μεταξύ πράκτορα διαμετακόμισης και μεταφορέα δε μπορούν να αντιταχθούν (άρθρο 3.4 της Σύμβασης των Βρυξελλών, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1968).

(γ) Ασφάλεια. Η φορτωτική περιλαμβάνει ένα δικαίωμα πίστωσης έναντι του μεταφορέα προκειμένου να απαιτηθεί η παράδοση του εμπορεύματος στον τόπο προορισμού. Αυτή η ασφάλεια μπορεί να είναι ονομαστική, κατ'εντολή του φορέα ή στον φορέα.

- Θα είναι ονομαστική όταν κατονομάζει ρητά το άτομο στο οποίο θα παραδοθεί το εμπόρευμα. Αυτό μπορεί να είναι ο πράκτορας διαμετακόμισης ή ένα τρίτο μέρος – παραλήπτης. Αυτή η μεταφορά μπορεί να μεταφερθεί μόνο με ανάθεση.
- Θα είναι κατ'εντολή όταν αναγράφεται ότι το εμπόρευμα θα παραδοθεί κατ' εντολή του πράκτορα διαμετακόμισης ή ενός τρίτου μέρους και των διαδοχικών δικαιούχων.
- Όταν εκδίδεται στο φορέα, η κατοχή του πιστοποιητικού θα λειτουργεί ως ταυτοποίησης και μπορεί να μεταφερθεί μετά την υλική παράδοση του εγγράφου.

Αν η φορτωτική είναι είτε ονομαστική, είτε κατ' εντολή, πέρα από την κατοχή του εγγράφου θα χρειαστεί να δικαιολογηθεί η κυριότητά του, προκειμένου να επικυρωθεί το δικαίωμα πίστωσης που επιφέρει στον μεταφορέα. Ωστόσο, η απόλυτη κατοχή του εγγράφου είναι αρκετή σε περίπτωση έκδοσης φορτωτικής στο φορέα. Η φορτωτική είναι επίσης ένα έγγραφο που τεκμηριώνει το υπόβαθρο στον τίτλο. Πέρα από τη νομιμοποίηση της περιγραφής και του περιεχομένου της μεταφοράς, επιτρέπει την παράδοση αντικατάστασης να γίνει σε περίπτωση μεταφοράς. Είναι πιθανό πράξεις προμήθειας, ειδικά στον ιδιοκτήτη, να γίνουν με τη χρήση φορτωτικής.

8.3.7 Παρόμοια έγγραφα με τη φορτωτική

Τα παρακάτω έγγραφα μπορούν να γίνουν αποδεκτά.

(α) Bill received for shipment.-Συναλλαγματική που λήφθηκε για τη μεταφορά.

(β) Delivery orders- Εντολές παράδοσης

(γ) Through bill of lading-Διαφορτωτική

(δ) Sea waybill-Δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς.

8.3.8 Υποχρεώσεις των μερών

Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν σκοπεύουν στη διεξοδική και ολοκληρωτική ρύθμιση των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς υπό το καθεστώς φορτωτικής. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι κανόνες έχουν ήδη ανακηρυχθεί για την προστασία των πρακτόρων διαμετακόμισης σχετικά με τους μεταφορείς, με τη χρήση ενός ελάχιστου αριθμού υποχρεώσεων στον μεταφορέα και το καθεστώς ευθύνης. Αυτό γίνεται δεσμευτικά, προκειμένου να αποτραπούν περιορισμοί ευθύνης που επιβάλλονται επειδή το ένα μέρος έχει κυρίαρχη θέση σε μια σύμβαση. Για το λόγο αυτό, οι ευθύνες του μεταφορέα φαίνεται να είναι πολύ καλά καθορισμένες, ενώ αυτές του πράκτορα διαμετακόμισης μπορεί να συναχθούν από τα προηγούμενα και από άλλους γενικούς κανόνες που καθιστούν τη φύση της σύμβασης.

8.3.8.1 Υποχρεώσεις του πράκτορα διαμετακόμισης ή του παραλήπτη

(α) Παράδοση του εμπορεύματος στο μεταφορέα. Ο πράκτορας διαμετακόμισης που διευθετεί τη μεταφορά του εμπορεύματος υπό το καθεστώς φορτωτικής πρέπει να θέσει το ίδιο στη διάθεση του μεταφορέα, προκειμένου να προκύψει για τον τελευταίο η υποχρέωση να το μεταφέρει στο συμφωνηθέν μέρος. Αυτή η παράδοση μπορεί να γίνει στη μεριά του πλοίου προκειμένου να φορτωθεί από τον μεταφορέα με τη χρήση δικών του πόρων, ή στα καταστήματα του μεταφορέα ή των αντιπροσώπων του, τα οποία θα συσχετισθούν λογικά με την έκδοση «φορτωτικής που λήφθηκε για παράδοση».

(β) Περιγραφή φορτίου. Ο πράκτορας διαμετακόμισης προμηθεύει το μεταφορέα με πληροφορίες σχετικά με τη βασική σήμανση για την αναγνώριση του φορτίου, καθώς και την ποσότητα, το βάρος, τον όγκο ή τον αριθμό των φορτίων, τα οποία πρέπει να αναγραφούν στη φορτωτική που εκδίδεται από το μεταφορέα. Αυτά γίνονται με την επιφύλαξη της δήλωσης που έγινε από το μεταφορέα σχετικά με την εμφανή κατάσταση στην οποία βρίσκεται το φορτίο. Επιπλέον, ο πράκτορας διαμετακόμισης θα δηλώσει την οικονομική αξία και φύση του φορτίου, αν αυτά γίνονται για τον περιορισμό της ευθύνης. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο πράκτορας διαμετακόμισης φέρει ευθύνη σχετικά με την ακρίβεια

της έγγραφης δήλωσης που παρέχεται στο μεταφορέα, σχετικά με τη σήμανση, τον αριθμό, την ποσότητα και το βάρος του εμπορεύματος, τα οποία αργότερα αναγράφονται στη φορτωτική. Ο πράκτορας διαμετακόμισης είναι υπεύθυνος απέναντι στο μεταφορέα για τις ζημιές που θα μπορούσαν να επιφέρουν τέτοιου είδους ανακρίβειες, σαν αποτέλεσμα των αξιώσεων από τον κάτοχο της φορτωτικής.

(γ) Πληρωμή φορτίου. Από την προοπτική μιας αμφοτεροβαρούς (συναλλαγματικής) σύμβασης, η πληρωμή του φορτίου αναφέρεται στην αντιπαροχή που οφείλεται για τη μεταφορά του φορτίου που αναλαμβάνεται από το μεταφορέα. Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπθ δεν παρέχουν κανονισμούς σχετικά με αυτό. Εφόσον αποτελεί μορφή μεταφοράς που τακτικά πραγματοποιείται από τις κανονικές γραμμές, ο μεταφορέας συνήθως ορίζει το τέλος για την τιμή και αυτό εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του μεταφορέα. Το ποσό του φορτίου θα εμφανισθεί στους συγκεκριμένους όρους της φορτωτικής. Πληρωμή για τη μεταφορά μπορεί να γίνει προκαταβολικά από τον πράκτορα διαμετακόμισης και αυτό επιτρέπεται κατ' εξαίρεση για τον πράκτορα διαμετακόμισης που λαμβάνει φορτίο που πρέπει να πληρωθεί στον τόπο προορισμού.

(δ) Απομάκρυνση εμπορεύματος στον τόπο προορισμού. Αφού ο μεταφορέας συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του, ο πράκτορας διαμετακόμισης ή ο παραλήπτης του φορτίου θα το απομακρύνει, μετά την επίδειξη του πιστοποιητικού που τον εξουσιοδοτεί για το σκοπό αυτό (συνήθως η φορτωτική). Αν ο κάτοχος της φορτωτικής είναι τρίτο μέρος, άλλο από τον πράκτορα διαμετακόμισης, και η πληρωμή του φορτίου είναι ανεξόφλητη, ή υπάρχουν έξοδα που προέκυψαν για τη μεταφορά που εμπίπτουν στο φορτίο, ο πράκτορας διαμετακόμισης δε δεσμεύεται να απομακρύνει το εμπόρευμα για λογαριασμό του μεταφορέα.

8.3.8.2 Υποχρεώσεις του μεταφορέα

Η βασική υπηρεσία που ανέλαβε ο μεταφορέας στη σύμβαση μεταφορά εμπορεύματος υπό το καθεστώς φορτωτικής είναι η μεταφορά του εμπορεύματος από το σημείο φόρτωσης στο σημείο εκφόρτωσης. Πρόκειται για υποχρέωση παροχής αποτελέσματος, εφόσον υπάρχει δέσμευση όχι μόνο για διεξαγωγή της δραστηριότητας, αλλά και για της μεταφοράς. Αυτό πρέπει να πραγματοποιηθεί με τρόπο που διατηρεί τα αγαθά στην πρόπουσα κατάσταση κατά τη μεταφορά. Πέρα από την κύρια υποχρέωση της μεταφοράς, υπάρχουν πολλές άλλες υποχρεώσεις σχετικά με τους πόρους που ανατίθενται για το σκοπό αυτό.

Δεν περιορίζονται στο χρόνο που απαιτείται για την πραγματική μεταφορά, αλλά μπορεί να ξεκινούν από τη φόρτωση του εμπορεύματος και να καταλήγουν με την εκφόρτωση, δεδομένου ότι πρόκειται για δύο επιχειρήσεις οι οποίες δεν εξαιρούνται ρητά στη σύμβαση. Βάσει της κατάταξης που ορίζεται συμβατικά, είναι πιθανόν ο μεταφορέας να σμαδοποιήσει αυτές τις υποχρεώσεις στη βάση τριών σταδίων μεταφοράς: πριν, κατά τη διάρκεια και μετά το ταξίδι. Το καθεστώς ευθύνης που ορίζεται από τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ καθορίζεται βάσει αυτών των υποχρεώσεων του μεταφορέα.

8.3.8.3 Υποχρεώσεις του μεταφορέα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

(α) Ανάληψη μεταφοράς του εμπορεύματος σύμφωνα με το καθορισμένο δρομολόγιο. Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δικαιολογούν μια απόκλιση από τη διαδρομή, όχι μόνο στην περίπτωση διάσωσης ή προσπάθειας διάσωσης ατόμων, αλλά επίσης και αγαθών. Ενώ η διάσωση ανθρώπων μπορεί να δικαιολογείται για ανθρωπιστικούς λόγους, η διάσωση αγαθών μπορεί να ωφελήσει μόνο τον πλοιοκτήτη, ο οποίος θα αποζημιωθεί σύμφωνα με τους νόμους ναυαγιάρεσης, ενώ ο πράκτορας διαμετακόμισης ή/και ο παραλήπτης θα επηρεασθούν χωρίς κανένα μέρος να είναι κατά το ελάχιστο υπεύθυνο για την καθυστέρηση. Για το λόγο αυτό, οι κανόνες του Αμβούργου έχουν προσαρμόσει αυτή τη διάταξη, με τέτοιο τρόπο ώστε τα μέτρα απόκλισης από τη διαδρομή για τη διάσωση ατόμων θεωρείται πάντοτε εύλογη, ενώ στην περίπτωση διάσωσης του εμπορεύματος εξαρτάται από το αν τα μέτρα που λήφθηκαν είναι εύλογα. Ο μεταφορέας πρέπει να θεωρείται υπεύθυνος για απώλεια ή ζημία που προκύπτει από αδικαιολόγητη απόκλιση που οδηγεί σε παράβαση του δικαίου της σύμβασης, μαζί με τη ζημία που προκύπτει από καθυστέρηση.

(β) Διατήρηση, έλεγχος και φροντίδα του εμπορεύματος. Το περιεχόμενο αυτής της υποχρέωσης αφορά συγκεκριμένα στην κατάθεση. Στην πραγματικότητα, ο μεταφορέας δεσμεύεται να παραδώσει το εμπόρευμα, μόλις ολοκληρωθεί η μεταφορά, στην ίδια κατάσταση που τα παρέλαβε. Ο μεταφορέας υποθέτει ότι λαμβάνει το εμπόρευμα στην κατάσταση που αναφέρθηκε στη φορτωτική και αν δεν υπάρχουν επιφυλάξεις για την κατάσταση ή την εμφάνισή τους, πρέπει να θεωρηθεί ότι βρίσκονταν σε καλή κατάσταση.

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για ζημία που θα υποστεί το εμπόρευμα από τη στιγμή που παραδόθηκε μέχρι να τεθεί στη διάθεση του παραλήπτη, εκτός κι αν ισχύει κάποιο από τις αιτίας απαλλαγής ευθύνης.

8.3.8.4 Υποχρεώσεις του μεταφορέα μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού

(α) Εκφόρτωση του εμπορεύματος. Το νομικό καθεστώς αυτής της υποχρέωσης θα πρέπει να συσχετισθεί με αυτό που έχει ορισθεί για τη φόρτωση. Η ένταξή του στη σύμβαση μεταφοράς υπό το καθεστώς φορτωτικής θα εξαρτηθεί από το αν έχει αναληφθεί με τους συγκεκριμένους πόρους του πλοίου – που είναι πιο σύνηθες στη γραμμή μεταφοράς – αν ο μεταφορέας έχει αναλάβει τις επιχειρήσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης.

(β) Παράδοση του εμπορεύματος στον παραλήπτη. Μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού, ο μεταφορέας πρέπει να θέσει το εμπόρευμα στη διάθεση του παραλήπτη στην ίδια κατάσταση που το παρέλαβε κατά τη φόρτωση. Η υπηρεσία που αναλαμβάνει ο μεταφορέας ολοκληρώνεται με την παράδοση και όταν παύσουν οι υποχρεώσεις διατήρησης. Αυτή είναι η στιγμή κατά την οποία πρέπει να ορισθούν επιφυλάξεις ή ενστάσεις σχετικά με προφανή ζημία, και η ξεκινά η περίοδος αναφοράς εκείνων που δεν είναι προφανείς. Τέλος, η παράδοση αποτελεί την ημέρα έναρξης στον υπολογισμό της περιόδου λήξης της αξίωσης για ευθύνη για ζημίες έναντι του μεταφορέα. Η παράδοση πρέπει να γίνει στο μέρος που εμφανίζεται ως κάτοχος της φορτωτικής και μπορεί να το

τεκμηριώσει. Η μορφή με την οποία εμφανίζεται η φορτωτική είναι ονομαστική, κατ' εντολή του φορέα ή στον ίδιο το φορέα. Ο μεταφορέας συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις παράδοσης, θέτοντας το εμπόρευμα στη διάθεση του μέρους που εμφανίζεται ως κάτοχος σύμφωνα με τη φορτωτική: αν είναι ονομαστική, του μέρους που τεκμηριώνει ότι είναι το καθορισμένο άτομο, αν είναι κατ' εντολή, του μέρους που δικαιολογεί την κατοχή του τίτλου σύμφωνα με μια τακτική αλυσίδα υποχρεώσεων από οπισθογράφιση και αν είναι ο φορέας, του κατόχου του εγγράφου.

8.3.9 Καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα

(Α) Δεσμευτικό νομικό καθεστώς. Σκοπός των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ είναι ειδικά να περιγράψει ένα δεσμευτικό σύνολο ρυθμίσεων σχετικά με το καθεστώς ευθύνης των φορέων, το οποίο εμποδίζει την απαλλαγή του μέσω συμβατικών ρητρών που επιβάλλονται, χρησιμοποιώντας την κυρίαρχη θέση του. Η επιτακτική φύση αυτών των κανόνων είναι σχετική, εφόσον είναι ένα ελάχιστο καθεστώς ευθύνης για το μεταφορέα, το οποίο, παρόλο που δε μπορεί να μετριασθεί ή να μειωθεί, μπορεί να αυξηθεί μέσω σύμβασης. Έτσι, στο τμήμα 10 αναφέρονται οι κυρώσεις για τυχόν ρήτρα, συμφωνητικό ή σύμφωνο σε σύμβαση μεταφοράς που απαλλάσσει το μεταφορέα ή το πλοίο από την ευθύνη για απώλεια ή ζημία σχετικά με το εμπόρευμα, που προκύπτει από αμέλεια, σφάλμα ή ρήξη των καθηκόντων ή των υποχρεώσεων που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα τμήματα, ή που μπορεί να μετριάσει την εν λόγω ευθύνη με κάθε τρόπο, που δεν αναφέρεται υπό αυτή την Πράξη. Ταυτόχρονα, το τμήμα 13 επιτρέπει στον μεταφορέα να παραβλέπει τα όρια ευθύνης και τις αιτίες απαλλαγής, καθώς και να αυξήσει την ευθύνη του σύμφωνα με τους όρους της Πράξης, δεδομένου ότι περιλαμβάνεται στη φορτωτική. Παρόλα αυτά, αυτό το καθεστώς ευθύνης είναι αρκετά ευνοϊκό για το μεταφορέα, εφόσον επιτρέπει μια ευρεία γκάμα αιτιών για απαλλαγή ευθύνης, ειδικά για ναυτικά σφάλματα στη διάταξη. Η υποχρέωση πλοϊμότητας θεωρείται ως καθήκον επιμέλειας, και αν είναι απαραίτητο, η ευθύνη περιορίζεται σε ποσοτική έννοια.

(Β) Γενική αρχή ευθύνης για σφάλμα του μεταφορέα λόγω ρήξης των συμβατικών του υποχρεώσεων. Καμία αρχή ευθύνης του μεταφορέα δεν περιέχεται στο αρχικό προσχέδιο των Κανόνων της Χάγης, που συγκεντρώνεται στη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924. Περιορίζεται στην παράθεση των περιπτώσεων ευθύνης και των αιτιών απαλλαγής. Οι κανόνες του Αμβούργου κωδικοποιούν την αρχή της ευθύνης από σφάλμα του μεταφορέα, βάσει την ζημίας ή/και των απωλειών του εμπορεύματος και καθυστερήσεις στην παράδοσή του, ενώ βρίσκονται στη διατήρησή του. Το εν λόγω σφάλμα νοείται, με τεκμήριο που επιτρέπει απόδειξη του εναντίου (άρθρο 5.1 της Σύμβασης του Αμβούργου).

(Γ) Τεκμήριο ευθύνης του μεταφορέα. Η γενική αρχή ολοκληρώνεται από μια άλλη, η οποία μπορεί να συναχθεί από τους υπόλοιπους κανονισμούς. Σύμφωνα με αυτό, η ευθύνη του μεταφορέα θεωρείται ότι υπάρχει σε περίπτωση ζημίας ή/και φθοράς του φορτίου ενώ υφίσταται υποχρέωση επιμέλειας. Η προσωρινή φάση εφαρμογής του ειδικού νομικού καθεστώτος κατανοείται τακτικά ως αυτό που περνά από τη φόρτωση του εμπορεύματος στο λιμάνι προελεύσεως μέχρι την εκφόρτωση στον προορισμό. Αυτό το τεκμήριο ευθύνης

του μεταφορέα αφορά τη ρήξη του καθήκοντος επιμέλειας για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις του. Αλλά αυτό το τεκμήριο επιτρέπει απόδειξη του εναντίου. Από τη μια μεριά, ο φορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη αν αποδείξει ότι έχει επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια. Αυτό σημαίνει, με γενικούς όρους, τη μεταφορά της εποπτείας σε δικαστική απόφαση ή το μέρος που ρυθμίζει τις νομικές διαφορές σχετικά με την αποζημίωση για τις ζημίες που προκλήθηκαν. Από την άλλη μεριά, προκειμένου να διευκολυνθεί η απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη, το τμήμα 4.2. παραθέτει ένα σύνολο περιπτώσεων στις οποίες εφαρμόζεται, όπου ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη. Η απόδειξη εφαρμογή ορισμένων από αυτές τις αιτίες απαλλαγής εναπόκειται στο μεταφορέα, και αυτές θα εξετασθούν σε παρακάτω κεφάλαιο.

Γενικά, στους κανόνες τους Αμβούργου υπάρχει ένα τεκμήριο σφάλματος *iuris tantum* από τη μεριά του μεταφορέα σχετικά με ζημία ή/και απώλειες στο εμπόρευμα ή την καθυστέρηση παράδοσης (άρθρο 5.1 της Σύμβασης του Αμβούργου). Ωστόσο, το φορτίο αποδείξεων αντιστρέφεται κατ' εξαίρεση και είναι απαραίτητο να τεκμηριωθεί το σφάλμα ή η αμέλεια του μεταφορέα στις ακόλουθες περιπτώσεις: ζημία λόγω πυρκαγιάς (άρθρο 5.4 της Σύμβασης του Αμβούργου), ζημία που προκύπτει από κινδύνους που έγκεινται ιδιαίτερα κατά τη μεταφορά ζώντων ζώων (άρθρο 5.5 της Σύμβασης του Αμβούργου) και ζημία που προκύπτει από μέτρα που υιοθετήθηκαν για τη διάσωση ανθρώπινων ζώων (άρθρο 5.6 της Σύμβασης του Αμβούργου).

8.3.10 Πεδίο εφαρμογής της ευθύνης

(Α) Αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής της ευθύνης. Θεωρητικά, οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ επεκτείνουν την ευθύνη του μεταφορέα στις «απώλειες, θραύσεις ή ζημία που υφίσταται το εμπόρευμα». Καμία ρητή αναφορά δεν γίνεται στην ευθύνη για την καθυστέρηση παράδοσης του εμπορεύματος. Η επέκταση του αντικειμενικού πεδίου εφαρμογής της ευθύνης του μεταφορέα καθορίζεται με μεγάλη σαφήνεια στους κανόνες του Αμβούργου. Αυτό καλύπτει «τη ζημία που προκύπτει από την απώλεια ή ζημία του εμπορεύματος, καθώς και καθυστέρηση στην παράδοση» (άρθρο 5.1). Θεωρείται ότι υπάρχει «καθυστέρηση στην παράδοση όταν το εμπόρευμα δεν έχει παραδοθεί στο λιμάνι εκφόρτωσης που ορίστηκε στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ρητά συμφωνηθείσας περιόδου, ή, σε περίπτωση απουσίας τέτοιου είδους συμφωνητικού, εντός της περιόδου που εύλογα θα χρειαζόταν ένας επιμελής μεταφορέας, έχοντας υπόψη τις περιστάσεις της περίπτωσης» (άρθρο 5.2). Πρόκειται για ζήτημα ευθύνης για σφάλμα, το οποίο αποδέχεται απόδειξη του εναντίου ότι και ο μεταφορέας και οι υπάλληλοι και αντιπρόσωποί του υιοθέτησαν εύλογα μέτρα για να αποτραπεί το γεγονός και οι συνέπειές του.

(Β) Υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής. Με αυτό τον τρόπο και βάσει του υποκειμενικού πεδίου εφαρμογής της ευθύνης που ορίστηκε στο τμήμα 4 – ζημίες στο φορτίο που προκαλείται από τη ρήξη από τη μεριά του μεταφορέα των νομικών και συμβατικών υποχρεώσεων που προκύπτουν από τη θαλάσσια μεταφορά – εκτείνεται στο συμβατικό μεταφορέα. Αυτή είναι η ευθύνη που συμφωνείται με τον πράκτορα διαμετακόμισης για τη

μεταφορά του εμπορεύματος. Σε περίπτωση «διαφορτωτικής», αυτή η ευθύνη αντιστοιχεί στον πρώτο μεταφορέα και επίσης από κοινού στους υπόλοιπους διαδοχικούς μεταφορείς, αν αυτό έχει συμφωνηθεί, εφόσον διαφορετικά αυτοί οι διαδοχικοί μεταφορείς θα είναι υπεύθυνοι μόνο για κάθε μία από τις επεκτάσεις που ανέλαβαν.

Η ευθύνη του μεταφορέα εκτείνεται, θεωρητικά, όχι μόνο στις πράξεις που διεξάγονται από τον ίδιο το μεταφορέα, αλλά επίσης και σε αυτές που διεξάγονται από εξαρτώμενα σε αυτόν πρόσωπα. Η ευθύνη μπορεί να πάρει κοινή μορφή, σε περίπτωση που αναμένεται αξίωση για άμεση ευθύνη εναντίον των εξαρτώμενων προσώπων, η οποία σχετίζεται με την πιθανότητα των εξαρτώμενων προσώπων του μεταφορέα που αντιτίθενται στις ίδιες αιτίες απαλλαγής και όρια ευθύνης που ορίζονται για το μεταφορέα στη Σύμβαση. Αυτό ορίστηκε ρητά στο άρθρο 4, της Σύμβασης των Βρυξελλών που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1968 και εκτείνεται όχι μόνο στην άσκηση των απαιτήσεων που προκύπτουν από τη σύμβαση μεταφοράς, αλλά επίσης στην άσκηση πρόσθετων συμβατικών απαιτήσεων αστικής ευθύνης.

Ωστόσο, η ευθύνη του μεταφορέα για τη δραστηριότητα εξαρτώμενων προσώπων, η οποία είναι λογική από όλες τις απόψεις της μεταφοράς, μπορεί να μετριασθεί από το ρόλο που διαδραματίζει η αιτία απαλλαγής από την ευθύνη υπό το τμήμα 4 και συγκεκριμένα τα ναυτικά σφάλματα, τα οποία απαλλάσσουν το μεταφορέα από ευθύνη όταν προκύπτουν. Αυτή η αρχή απαλλάσσει το μεταφορέα από την ευθύνη σε περίπτωση ζημίας ή/και απώλειας στο εμπόρευμα, όταν προέρχονται από «πράξεις, αμέλεια ή σφάλμα του καπετάνιου, των ναυτικών, του πιλότου ή του προσωπικού που έχει προσληφθεί από το μεταφορέα για την πλοήγηση ή διοίκηση του πλοίου». Αυτή η απαλλαγή από την ευθύνη είναι ασυνήθιστη υπό το γενικό καθεστώς των συμβάσεων μεταφοράς, στις οποίες η εταιρεία μεταφοράς είναι πάντα υπεύθυνη για τη ζημία που θα προκληθεί από εξαρτώμενα σε αυτήν πρόσωπα και δεν εκτείνεται σε εμπορικά σφάλματα. Αυτά εννοούνται ως τα σφάλματα που έχουν να κάνουν με τη διαχείριση και επιμέλεια του φορτίου.

Υπό αυτή την άποψη, οι Κανόνες του Αμβούργου περιορίζουν την πιθανή απαλλαγή από ευθύνη για ναυτικά σφάλματα (άρθρο 5). Μπορεί να υπάρχουν τρίτα μέρη με υπεργολαβία από τον μεταφορέα προκειμένου να εκτελέσουν επιχειρήσεις φόρτωσης, εναποθήκευσης ή εκφόρτωσης. Ο πράκτορας διαμετακόμισης ή ο παραλήπτης δεν έχουν συμβατική αξίωση όσον αφορά σε αυτά τα τρίτα μέρη, με την επιφύλαξη ο μεταφορέας να φέρει την ευθύνη για τη ζημία που θα προκληθεί στο φορτίο ως αποτέλεσμα ακατάλληλης ανάληψης αυτών των επιχειρήσεων. Αυτή η ευθύνη του μεταφορέα συμβατική για τη ζημία που προκαλείται από εταιρείες υπεργολάβους υπόκειται στο καθεστώς ευθύνης των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και κυρίως στα ποσοτικά όρια ευθύνης. Ο πράκτορας διαμετακόμισης θα είχε μόνο μία πρόσθετη συμβατική πράξη αστικής ευθύνης απέναντι σε αυτά τα αυτόνομα τρίτα μέρη που έχουν συνάψει υπεργολαβία με τον μεταφορέα, και συνεπώς όχι απέναντι σε εξαρτώμενα πρόσωπα. Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν θα εφαρμόζονταν στην άσκηση αυτής της απαίτησης. Επομένως, δεν θα ήταν δυνατό να αντιτεθούν τα ποσοτικά όρια ευθύνης. Αυτό θα συνέβαινε αν η παρουσία αυτών των αυτόνομων τρίτων μερών δεν είχε προβλεφθεί στη σύμβαση μεταφοράς ώστε να χρησιμοποιηθούν οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ μέσω μιας ρήτρας μεγάλης σπουδαιότητας.

(Γ) Προσωρινό πεδίο εφαρμογής. Το προσωρινό πεδίο εφαρμογής της ευθύνης του μεταφορέα καθορίζεται από τη νομική διάταξη σχετικά με το πεδίο προσωρινής εφαρμογής των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Θεωρητικά, αυτό το προσωρινό πεδίο εφαρμογής συμπίπτει με το στάδιο μεταφοράς που ξεκινά με τη φόρτωση του εμπορεύματος στο πλοίο και λήγει με την εκφόρτωσή του, δεδομένου ότι αυτές οι επιχειρήσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης αναλαμβάνονται με τους συγκεκριμένους πόρους του πλοίου. Υπό άλλες περιστάσεις, αυτές οι επιχειρήσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης δε θα καλύπτονταν από το καθεστώς ευθύνης. Παρόλα αυτά, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, είναι κοινό για τον μεταφορέα να περιλαμβάνει αυτές τις επιχειρήσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης στη σύμβαση, με την επιφύλαξη να μην αναλαμβάνονται με τους συγκεκριμένους πόρους του πλοίου, αν αυτές οι υπηρεσίες ανατεθούν συμβατικά σε ένα τρίτο μέρος. Με αυτό τον τρόπο, θεωρητικά και αν δεν υπάρχει συμβατική ρήτρα που εκτείνει την ευθύνη του μεταφορέα σε αυτά τα στάδια, το καθεστώς ευθύνης που ορίστηκε υπό τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν εφαρμόζεται: είτε κατά την παράδοση του εμπορεύματος στο μεταφορέα, ή στον αντιπρόσωπό του στο λιμάνι, μέχρι να εκφορτωθεί, ή στη διατήρηση, αποθήκευση και μετατόπιση πριν από τη φόρτωση, ή τη διατήρηση και αποθήκευση του φορτίου με τον πράκτορα διαμετακόμισης μέχρι να παραδοθεί στον παραλήπτη. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η δεσμευτική φύση αυτών των κανόνων δεν έχει σχέση με την αύξηση της ευθύνης του μεταφορέα, εφόσον χρησιμοποιούνται ως το ελάχιστο απαραίτητο για την προστασία του πράκτορα διαμετακόμισης. Οι κανόνες του Αμβούργου δεν εγείρουν αμφιβολίες όταν το άρθρο 1.4 εκτείνει την ευθύνη του μεταφορέα για το εμπόρευμα για ολόκληρη την περίοδο κατά την οποία βρίσκεται υπό την εποπτεία του στο λιμάνι φόρτωσης, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και όταν βρίσκεται στο λιμάνι εκφόρτωσης. Το επόμενο τμήμα περιγράφει λεπτομερώς τι συμβαίνει όταν θεωρείται ότι το εμπόρευμα βρίσκεται υπό την εποπτεία του μεταφορέα. Από τη στιγμή που αναλαμβάνει την ευθύνη του στο λιμάνι φόρτωσης μέχρι τη στιγμή που θα το παραδώσει στο λιμάνι εκφόρτωσης.

8.3.11 Αναφορά ζημίας και προθεσμίας άσκησης απαίτησης ευθύνης

(Α) Αναφορά απώλειας ή/και ζημίας του εμπορεύματος. Η παραλαβή του εμπορεύματος από τον παραλήπτη προϋποθέτει αποδοχή αποδείξεως του εναντίου, ότι το εμπόρευμα παραδόθηκε στη μορφή που αναγραφόταν στη φορτωτική. Για την αποφυγή αυτού του τεκμηρίου, η ορίζεται για τον παραλήπτη η δυνατότητα να υποβάλλει μια γραπτή απαίτηση, εναντίον «του μεταφορέα ή του αντιπροσώπου του στο λιμάνι εκφόρτωσης, για απώλειες ή ζημίες που υπέστη και για τη γενική φύση αυτών των απωλειών και ζημιών.»

Η αναφορά πρέπει να γίνει στην περίπτωση εμφανούς απώλειας ή ζημίας «πριν ή κατά τη στιγμή της απομάκρυνσης του εμπορεύματος και όταν τεθεί υπό την εποπτεία του ατόμου που δικαιούται την παραλαβή του» και «εάν οι απώλειες ή οι ζημιές δεν είναι εμφανείς, η ειδοποίηση πρέπει να γίνει στις 3 επόμενες από την παράδοση ημέρες.»

Αυτό η αναφορά μπορεί να γίνει με την καταγραφή της επιφύλαξης στη συγκεκριμένη φορτωτική για την παραλαβή του εμπορεύματος που μεταφέρθηκε και παραδόθηκε εκείνη τη στιγμή στο φορέα. Ωστόσο, η εν λόγω αναφορά ή έγγραφη επιφύλαξη θα θεωρηθεί

άκυρη αν η κατάσταση του εμπορεύματος ελέγχθηκε και ήταν αντιφατική τη στιγμή της παραλαβής, δηλαδή και από τα δύο μέρη ταυτόχρονα, ή από τους εμπειρογνώμονές τους ή από τον εμπειρογνώμονα που ορίστηκε νομικά. Η νομική διάταξη έχει λογική υπόσταση αν παρατηρήσουμε ότι η αναφορά έχει σχεδιασθεί για την αμφισβήτηση του τεκμηρίου περί ορθής παράδοσης του εμπορεύματος και η αντίθετη επαλήθευση μπορεί να αποτελέσει απόδειξη της κατάστασης του εμπορεύματος τη στιγμή της παράδοσης. Η παράλειψη της αναφοράς δεν αποτρέπει τη δυνατότητα άσκησης απαιτήσεων ευθύνης εναντίον του μεταφορέα. Απλά καθορίζει την ανάγκη του πράκτορα διαμετακόμισης ή του παραλήπτη να αποδείξει την ύπαρξη απωλειών ή ζημιών στο εμπόρευμα.

Σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου, θεωρείται ότι το εμπόρευμα παραδόθηκε στον παραλήπτη στην κατάσταση που περιγράφεται στη φορτωτική και σε καλή κατάσταση σε περίπτωση που δεν έχει συνταχθεί αναφορά. Αυτή η υπόθεση σταματά να υφίσταται από την αναφορά που γίνεται από τον παραλήπτη του φορτίου σχετικά με την ύπαρξη απωλειών ή ζημίας, προσδιορίζοντας τη φύση τους, εντός της πρώτης εργάσιμης ημέρας μετά την ημερομηνία κατά την οποία το φορτίο που μεταφέρθηκε τέθηκε στη διάθεσή του. Αν η απώλεια ή η ζημία δεν είναι εμφανής, η περίοδος για την υποβολή της εν λόγω αξίωσης θα είναι 15 ημέρες. Η αναφορά πρέπει να γίνει άμεσα στο μεταφορέα ή τους υπαλλήλους του. Εάν υπάρχει ένας πραγματικός και ένας συμβατικός μεταφορέας, έγκυρη είναι η αναφορά που υποβάλλεται σε οποιονδήποτε από τους δύο. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην παράδοση, η ζημία που προέκυψε πρέπει να αναφερθεί εγγράφως εντός 60 ημερών από την ημερομηνία παράδοσης του εμπορεύματος (άρθρο 19).

(B) Περίοδος παραγραφής της άσκησης απαίτησης ευθύνης. Η απαίτηση για συμβατική ευθύνη, βάσει των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, υπόκειται σε περίοδο παραγραφής. Πρέπει να ασκηθεί εναντίον του μεταφορέα και του πλοίου – νοούμενο ως ο πλοιοκτήτης και ο καπετάνιος – εντός ενός έτους από τη στιγμή παράδοσης του εμπορεύματος ή, σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος, από την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχε παραδοθεί. Από την αρχή, η νομολογία έχει ερμηνεύσει αυτή την περίοδο ως περίοδο παραγραφής. Μπορεί να γίνει από το ενδιαφερόμενο μέρος ή αυτεπαγγέλτως και δεν επιτρέπεται καμία διακοπή στον υπολογισμό της. Το τμήμα 3.6 της Σύμβασης των Βρυξελλών, που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1968, επιτρέπει στα μέρη να προβούν σε αμοιβαία συμφωνία για την παράταση αυτής της περιόδου παραγραφής για την άσκηση της απαίτησης ευθύνης, δεδομένου ότι λαμβάνει χώρα μετά το γεγονός που προκάλεσε την απαίτηση. Οι κανόνες του Αμβούργου ορίζουν μια περίοδο δύο ετών για την άσκηση της απαίτησης εναντίον του μεταφορέα. Πρόκειται για περίοδο παραγραφής και ως τέτοια δε διακόπτεται, παρόλο που υπάρχει πιθανότητα να παραταθεί από το μέρος εναντίον του οποίου εγείρεται η απαίτηση, αν προβεί σε έγγραφη δήλωση στον ενάγοντα. Η επαναληπτική πράξη που εξαρτάται από το πρόσωπο που έχει δηλωθεί ως υπεύθυνος μπορεί να ασκηθεί μετά την πάροδο της περιόδου παραγραφής, αν γίνει εντός της περιόδου που ορίστηκε από το δίκαιο του κράτους στο οποίο έλαβε χώρα η προσφυγή.

8.3.12 Αιτίες για την απαλλαγή ευθύνης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, σε περίπτωση απώλειας ή/και ζημίας στο φορτίο, τεκμαίρεται η ευθύνη του μεταφορέα. Αυτό το τεκμήριο επιτρέπει απόδειξη του εναντίου, ή τη χρήση δέουσας επιμέλειας από τη μεριά του μεταφορέα ή – πιο σημαντικό για πρακτικούς σκοπούς – την ύπαρξη οποιασδήποτε αιτίας απαλλαγής. Οι κανόνες του Αμβούργου παραλείπουν τη λίστα αιτιών που απαλλάσσουν το μεταφορέα από την ευθύνη, γεγονός που σε πολλές περιπτώσεις δεν έχει σχέση, εφόσον υπονοούν την απουσία ευθύνης ή αμέλειας από τη μεριά του μεταφορέα και των υπαλλήλων του. Αλλά η κρίση μπορεί να απλοποιηθεί σε κάθε περίπτωση.

(Α) Ναυτικά σφάλματα

(Β) Περιπτώσεις απρόβλεπτων συμβάντων ή ανωτέρας βίας. Απρόβλεπτα γεγονότα και ανωτέρα βία είναι τυπικές αιτίες απαλλαγής από αστική ευθύνη και εκτείνονται σε παράγοντες που προκαλούν τη ζημία ή/και τη φθορά, οι οποίοι δεν ήταν αναμενόμενοι ή, αν ήταν αναμενόμενοι, ήταν αναπόφευκτοι.

Επιπλέον, οι αιτίες απαλλαγής που αναφέρονται στον τομέα 4.1. περιλαμβάνουν και άλλες περιπτώσεις απρόβλεπτων συμβάντων.

- «πυρκαγιά, εκτός και αν προκλήθηκε από γεγονός ή σφάλμα από τη μεριά του μεταφορέα». Στην πραγματικότητα, η πυρκαγιά αποτελεί τεκμήριο έλλειψης επιμέλειας από το μεταφορέα, το οποίο λειτουργεί για την αντιστροφή του βάρους αποδείξεως. Η ύπαρξη πυρκαγιάς απαλλάσσει το μεταφορέα από το να αποδείξει ότι έδρασε με τη δέουσα επιμέλεια και από το φορτίο να αποδείξει έλλειψη δέουσας επιμέλειας για την επίτευξη ευθύνης του μεταφορέα σύμφωνα με τον πράκτορα διαμετακόμισης.
- «καταστροφές, ζημία ή ατυχήματα στη θάλασσα ή άλλα πλωτά ύδατα». Προκειμένου ο μεταφορέας να απαλλαγεί από την ευθύνη, είναι απαραίτητο το ατύχημα να οφείλεται σε λόγους, τους οποίους ο καπετάνιος δε θα μπορούσε να προβλέψει.
- Πράξεις πολέμου
- Εγκληματικές ενέργειες
- Κράτηση ή κατάσχεση από κυρίαρχα σώματα, αρχές ή άτομα ή (...) δικαστικό εμπόδιο.
- Περιορισμοί καραντίνας
- Απεργίες, ανταπεργίες ή ... παύσεις ή ... εργασία σε κανόνες που επιβάλλονται γενικά ή μερικά στην εργασία, για οποιαδήποτε αιτία».
- Στάσεις ή εμφύλιες αναταραχές.

(Γ) Γεγονότα που μπορούν να αποδοθούν στον πράκτορα διαμετακόμισης. Το τμήμα 4.2. περιέχει τρεις περιπτώσεις στις οποίες η αιτία της ζημίας μπορεί να αποδοθεί σε επιμελή συμπεριφορά από τη μεριά του πράκτορα διαμετακόμισης και επακόλουθα ο μεταφορέας απαλλάσσεται από ευθύνη.

Η πρώτη από αυτές είναι γενική και καθιστά δυνατή την ένταξη τυχόν άτυπων καταστάσεων στις οποίες η αιτία ζημίας ή/και απώλειας μπορούν να αποδοθούν σε μια μορφή συμπεριφοράς (από πράξη παράλειψης) από τον πράκτορα διαμετακόμισης ή ιδιοκτήτη του εμπορεύματος ή των αντιπρόσωπό του.». Οι άλλες δύο ταξινομούν μορφές συμπεριφοράς που επιφέρουν ελλιπή μορφή συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του πράκτορα διαμετακόμισης:

- Ανεπαρκής συσκευασία
- Ανεπάρκειες ή ατέλειες στη σήμανση

Είναι σημαντικό να παρατηρήσουμε το ρόλο που παίζουν οι δηλώσεις που γίνονται στη φορτωτική, τη στιγμή που εκδίδονται κατά τη φόρτωση του εμπορεύματος. Αυτό γίνεται επειδή υπάρχει τεκμήριο ότι το εμπόρευμα παραδόθηκε σε σωστή κατάσταση και ότι η συσκευασία και οι σημάσεις ήταν σωστές, εφόσον αν δεν ίσχυε αυτό, ο μεταφορέας θα το είχε καταγράψει ρητά.

(Δ) Μη εμφανή ελαττώματα. Αυτή τη αιτία αναφέρεται στα «μη εμφανή ελαττώματα που δεν παρατηρούνται από εύλογη επιμέλεια». Αυτά τα μη εμφανή ελαττώματα αφορούν στο πλοίο και λαμβάνουν υπόψη την υποχρέωση αξιοπλοΐας του μεταφορέα. Όσο η συμμόρφωση με αυτή την υποχρέωση υπόκειται σε καθήκον επιμέλειας, δεδομένου ότι τα ελαττώματα του πλοίου δε θα μπορούσαν να έχουν παρατηρηθεί από έναν επιμελή μεταφορέα – τον πλοιοκτήτη – μετά από μια τακτική επιθεώρηση πριν από τη φόρτωση του εμπορεύματος, θα πρέπει να απαλλαχθεί από την ευθύνη.

(Ε) Διάσωση ή απόπειρα διάσωσης. Σε περιπτώσεις όπου εμπλέκεται διάσωση αγαθών ή διάσωση ανθρώπων, το δρομολόγιο μπορεί να μετατραπεί ή/και να υπάρξει απώλεια ή/και ζημιά στο φορτίο και θεωρητικά αυτή η ζημιά ή/και απώλεια δεν θα αποτελεί ευθύνη του μεταφορέα. Με τον ίδιο τρόπο, η απαλλαγή ευθύνης εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ζημίας ή/και απώλειας στη βάση της «διάσωσης ή απόπειρας διάσωσης ζωής ή αγαθών στη θάλασσα». Αυτή η διατύπωση επιδέχεται ευρεία ερμηνεία. Ενώ είναι εύλογο ότι καλύπτει τη διάσωση αλλά και την απόπειρα, εφόσον η αιτιολόγηση δεν έχει σχέση με την επιτυχία της επιχείρησης διάσωσης, δε φαίνεται δίκαιο η διάσωση των αγαθών να περιλαμβάνεται μαζί με τη διάσωση προσώπων. Η διάσωση προσώπων μπορεί πάντοτε να δικαιολογηθεί από ανθρωπιστική άποψη και λόγω της αξίας της ανθρώπινης ζωής, η οποία είναι μεγαλύτερη από τη διάσωση του μεταφερόμενου φορτίου. Ωστόσο, η αιτιολόγηση είναι ασαφής στην περίπτωση της διάσωσης αγαθών. Αν αυτή επιτύχει θα μπορούσε να οδηγήσει σε δικαίωμα αποζημίωσης. Σε κάθε περίπτωση, δε φαίνεται δίκαιο τα οικονομικά συμφέροντα του πράκτορα διαμετακόμισης ή του παραλήπτη να τίθενται σε κίνδυνο προς όφελος των οικονομικών συμφερόντων ενός τρίτου μέρους. Επιπλέον, αυτή η πράξη παρέχει απαλλαγή από κάλυψη κινδύνου για ζημιά στο φορτίο και θα μπορούσε να εγείρει το δικαίωμα αποζημίωσης για το μεταφορέα.

8.3.13 Ποσοτικοί περιορισμοί της αντισταθμιστικής οφειλής.

(Α) Πεδίο εφαρμογής του περιορισμού. Την ίδια στιγμή που επιβάλλεται ένα δεσμευτικό καθεστώς ευθύνης στο μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, η αντισταθμιστική οφειλή για απώλεια ή/και ζημία στο εμπόρευμα περιορίζεται. Αυτός ο περιορισμός ισχύει όχι μόνο για την ευθύνη του μεταφορέα, αλλά και για το ποσό της αποζημίωσης. Επομένως όχι μόνο ο μεταφορέας, οι υπάλληλοι και οι αντιπρόσωποι του μπορούν να ωφεληθούν από αυτό, αλλά όφελος μπορούν να αποκομίσουν και τα μέρη εκείνα που διασφαλίσουν τον κίνδυνο αποζημίωσης ή εγγύησης της ικανοποίησης.

Αυτός ο ποσοτικός περιορισμός της αντισταθμιστικής οφειλής λειτουργεί βάσει της ζημίας ή/και απώλειας του εμπορεύματος, αλλά δεν επηρεάζει την αποζημίωση για άλλη ζημία που προκαλείται από τη ρήξη των υποχρεώσεων από το μεταφορέα ή τους υπαλλήλους του. Και την ίδια στιγμή δεν έχει σχέση ότι το αντισταθμιστικό χρέος προκύπτει από την άσκηση απαίτησης συμβατικής ή πρόσθετης συμβατικής ευθύνης. Ανεξάρτητα από την καταλληλότητα εφαρμογής ενός ποσοτικού ορίου στην αντισταθμιστική οφειλή, αυτό θα υπολογίζεται σε κάθε περίπτωση βάσει της αξίας του εμπορεύματος στο μέρος και την ημερομηνία που εκφορτώθηκε υπό τη σύμβαση – σε περίπτωση ζημίας – ή στο μέρος και την ημερομηνία που θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί – σε περίπτωση απώλειας.

(Β) Όρια ευθύνης. Γενικά μιλώντας, οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα για ζημία ή/και απώλεια του εμπορεύματος μέχρι 666.67 λογιστικές μονάδες ανά φορτίο ή μονάδες, ή δύο λογιστικές μονάδες ανά κιλό ολικής χωρητικότητας της απώλειας εμπορεύματος, όποια τιμή είναι μεγαλύτερη. Οποιαδήποτε συμβατική συμφωνία που προσπαθεί να ελαττώσει το εν λόγω όριο ευθύνης θα είναι άκυρη. Ωστόσο, είναι πιθανό να αυξηθεί το όριο ευθύνης μέσω ενός συμφωνητικού μεταξύ του πράκτορα διαμετακόμισης και του μεταφορέα ή των αντιπροσώπων του ή του καπετάνιου. Οι κανόνες του Αμβούργου αυξάνουν το ποσοτικό όριο της αντισταθμιστικής οφειλής κατά 25 τοις εκατό όταν εμπλέκεται ζημία ή/και απώλεια του εμπορεύματος (‘835 λογιστικές μονάδες ανά φορτίο ή 2.5 λογιστικές μονάδες ανά κιλό στην ολική χωρητικότητα, αν η ποσότητα είναι μεγαλύτερη (άρθρο 6.1 α)).

Επίσης καθορίζουν έναν περιορισμό στην περίπτωση αποζημίωσης για καθυστέρηση στην παράδοση (δυσόμιση φορές το ποσό του φορτίου να πληρωθεί για το εμπόρευμα που υπέστη καθυστέρηση, χωρίς να είναι πιθανό να υπερβεί το συνολικό ποσό για φορτίο που πληρώνεται βάσει της σύμβασης (άρθρο 6.1 β)). Ωστόσο, σε καμία περίπτωση δε μπορεί το ποσό δύο προηγούμενων αντισταθμιστικών οφειλών να υπερβεί το όριο που τέθηκε στο άρθρο 6.1 α για την περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος (άρθρο 6.1 γ).

Η λογιστική μονάδα είναι το Ειδικό “Τραβηκτικό” Δικαίωμα (Special Drawing Rights-SDR) που ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, του οποίου η ημερήσια αξία ή προσφορά ορίζεται σε σχέση με μια δέσμη νομισμάτων που προσφέρονται επίσημα (ευρώ, λίρα Αγγλίας, Ιαπωνικό γεν και δολάριο ΗΠΑ). Η μετατροπή αυτής της μονάδας σε ευρώ θα γίνει την ημερομηνία που ορίζεται από το δίκαιο του αρμόδιου δικαστηρίου (τμήμα 4.5 β της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1924, που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1979). Στην περίπτωσή μας, πρέπει να λάβουμε υπόψη την αντισταθμιστική υποχρέωση, η οποία

είναι ένα χρέος αξίας, ο καθορισμός του οποίου γίνεται με αποφάσεις. Αυτό γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε η μετατροπή να γίνει λαμβάνοντας υπόψη την αντίστοιχη προσφορά την ημερομηνία της απόφασης.

(Γ) Περιπτώσεις όπου το όριο ευθύνης δεν λειτουργεί. (α) Δήλωση της αξίας του εμπορεύματος. Το προηγούμενο όριο ευθύνης δεν λειτουργεί όταν ο πράκτορας διαμετακόμισης έχει δηλώσει τη φύση και την αξία του εμπορεύματος πριν από την αποστολή και αυτό έχει καταγραφεί στη φορτωτική. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η αντισταθμιστική οφειλή, θεωρητικά, θα περιορισθεί στη δηλωμένη αξία. Φυσικά, εάν οι ζημιές ή οι απώλειες είναι μερικές, η αποζημίωση θα είναι ανάλογη της δηλωμένης αξίας. Παρόλα αυτά, ο μεταφορέας μπορεί να ορίσει ότι η τιμή του εμπορεύματος ήταν μικρότερη από αυτή που δηλώθηκε και στην περίπτωση αυτή θα γίνει αναφορά στην πραγματική αξία. Αυτό ορίστηκε από το τμήμα 4.5 της Σύμβασης των Βρυξελλών, που τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1979, το οποίο ορίζει ότι το ποσό που δηλώθηκε στη φορτωτική «θα αποτελέσει τεκμήριο εκτός και αν υπάρχει απόδειξη του εναντίου, αλλά αυτό δε θα είναι δεσμευτικό για το μεταφορέα, ο οποίος θα μπορέσει να το αμφισβητήσει». Επιπλέον, αυτή η δήλωση της αξίας που έγινε από τον πράκτορα διαμετακόμισης και που περιλαμβανόταν στη φορτωτική δε θα λειτουργήσει αν ο μεταφορέας έχει δηλώσει την επιφύλαξή του σχετικά με την εν λόγω δήλωση της αξίας του εμπορεύματος στη δική του φορτωτική τη στιγμή πραγματοποίησης της αποστολής.

(Δ) Ύπαρξη παραπλανητικής περιγραφής ή σοβαρής ευθύνης από τη μεριά του μεταφορέα. «Ούτε ο μεταφορέας, ούτε το πλοίο δε δικαιούνται να ωφεληθούν από τον περιορισμό ευθύνης, αν αποδειχθεί ότι η ζημία οφείλεται σε πράξη παράλειψης από το μεταφορέα που έλαβε χώρα, είτε με την πρόθεση πρόκλησης ζημίας, είτε από ενσυνείδητη αμέλεια, γνωρίζοντας ότι αυτή πιθανόν θα οδηγούσε σε ζημία». Είναι σημαντικό να αποδείξουμε ότι ο μεταφορέας έδρασε είτε παραπλανητικά – δηλαδή με κακόβουλο τρόπο με πρόθεση να προκαλέσει τη ζημία – είτε με απερίσκεπτη αμέλεια, γνωρίζοντας τη ζημία που θα μπορούσε πιθανόν να προκληθεί στο φορτίο. Η ύπαρξη παραπλανητικής περιγραφής και σοβαρή ευθύνη δε μπορούν να θεωρηθούν. Αυτό πρέπει να επικυρωθεί, παρόλο που μπορεί να γίνει χρήση της απόδειξης του δικαστικού τεκμηρίου, βάσει των στοιχείων, για το σκοπό αυτό. Οι κανόνες του Αμβούργου επίσης εμποδίζουν το μεταφορέα να κάνει χρήση του περιορισμού ευθύνης, εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι η απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση προέκυψαν από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, η οποία πραγματοποιήθηκε με την πρόθεση πρόκλησης ζημίας, είτε από ενσυνείδητη αμέλεια, είτε γνωρίζοντας ότι αυτό πιθανώς θα προέκυπτε (άρθρο 8 της Σύμβασης του Αμβούργου).

9. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ (Multimodal transport-MTO-)

Ο τομέας των μεταφορών έχει αλλάξει σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες, καθώς η διεθνής μεταφορά αγαθών διεξάγεται ολοένα και περισσότερο από πόρτα σε πόρτα, συμπεριλαμβάνοντας περισσότερους από έναν τρόπους μεταφοράς. Οι χρήστες των μεταφορών απαιτούν συνεχή, αξιόπιστη και οικονομικά αποδοτική μεταφορά και θεωρούν τον τρόπο/τρόπους μεταφοράς με τους οποίους εκτελούνται οι αποστολές τους ως λιγότερο σημαντικούς, δεδομένου ότι η παράδοση πραγματοποιείται εγκαίρως. Τα αγαθά που στοιβάζονται σε ένα εμπορευματοκιβώτιο θα μπορούσαν να μεταφερθούν με διαφορετικά μέσα μεταφοράς, όπως πλοία, βαγόνια εμπορευμάτων, οδικά οχήματα ή αεροσκάφη, από το σημείο προέλευσης στο τελικό σημείο προορισμού, χωρίς να αποσυσκευασθούν για διαλογή ή επαλήθευση όταν μεταφέρονται από το ένα μέσο μεταφοράς στο άλλο. Βαθμιαία, ολοένα και περισσότεροι φορείς logistics αναλαμβάνουν την ευθύνη για ολόκληρη την αλυσίδα μεταφοράς, υπό μία ενιαία σύμβαση μεταφοράς. Οι αποστολές χρειάζεται να απευθυνθούν σε έναν μόνο φορέα (φορέας συνδυασμένης μεταφοράς, MTO) σε περίπτωση απώλειας, ή ζημίας, των αγαθών που εμπλέκονται στη συνδυασμένη μεταφορά, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τη συνολική μεταφορά. Οι ρυθμίσεις για την ευθύνη έναντι του φορτίου, ωστόσο, παραμένουν προσανατολισμένες στο μέσο και δεν παρέχουν στους αποστολείς ένα διαφανές και ενιαίο καθεστώς ευθύνης. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αβεβαιότητα όπου η ώρα και ο τόπος απώλειας ή ζημίας του φορτίου δε μπορούν να ορισθούν και σε υψηλότερο κόστος λόγω απαιτήσεων διαχείρισης και διαφορών. Συνολικά, υπήρχε ανάγκη για ένα διεθνές νομικό πλαίσιο για τη συνδυασμένη μεταφορά αγαθών.

9.1 Ορισμός και νομικό καθεστώς

Η συνδυασμένη μεταφορά σημαίνει τη μεταφορά αγαθών με δύο τουλάχιστον τρόπους μεταφοράς βάσει μιας σύμβασης συνδυασμένης μεταφοράς από ένα μέρος σε μια χώρα, στο οποίο τα αγαθά τέθηκαν υπό την ευθύνη του φορέα συνδυασμένης μεταφοράς, σε ένα μέρος που ορίζεται για παράδοση σε μια διαφορετική χώρα. Ένας άλλος σημαντικό όρος στον τομέα της συνδυασμένης μεταφοράς είναι αυτός του Φορέα Συνδυασμένης Μεταφοράς (MTO), δηλαδή οποιοδήποτε πρόσωπο που για λογαριασμό του ή μέσω κάποιου άλλου προσώπου που δρα για λογαριασμό του συνάπτει μια σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς και δρα ως εντολέας, όχι ως αντιπρόσωπος ούτε εκ μέρους του αποστολέα ή των μεταφορέων που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις συνδυασμένης μεταφοράς και ο οποίος αναλαμβάνει ευθύνη για την εκτέλεση της σύμβασης. Μια συνδυασμένη επιχείρηση αποτελείται από πολλά μονοτροπικά στάδια μεταφοράς, μέσω θαλάσσης, οδικώς, σιδηροδρομικώς ή αεροπορικώς. Καθένα από αυτά υπόκειται σε μια υποχρεωτική διεθνή σύμβαση ή εθνικό δίκαιο. Παρά τις διάφορες προσπάθειες να ορισθεί ένα ενιαίο νομικό πλαίσιο που θα διέπει τη συνδυασμένη μεταφορά, δεν ισχύει κανένα διεθνές καθεστώς.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη Συνδυασμένη Μεταφορά Αγαθών του 1980 δεν κατόρθωσε να προσελκύσει πολλές επικυρώσεις ώστε να τεθεί σε ισχύ. Οι Κανόνες UNCTAD/ICC σχετικά με τα έγγραφα της Συνδυασμένης Μεταφοράς, οι οποίοι τέθηκαν σε ισχύ τον Ιανουάριο του 1992, δεν έχουν την ισχύ νόμου. Πρόκειται για πρότυπους όρους σύμβασης για ενσωμάτωση σε έγγραφα συνδυασμένης μεταφοράς. Αυτοί οι κανόνες, όντας συμβατικοί εκ φύσεως, δεν θα έχουν αποτέλεσμα σε περίπτωση αντίθεσης με το υποχρεωτικό δίκαιο. Η έλλειψη ενός ευρέως αποδεκτού διεθνούς νομικού πλαισίου σχετικά με το ζήτημα έχει οδηγήσει ξεχωριστές κυβερνήσεις και περιφερειακά / υποπεριφερειακά διακυβερνητικά σώματα να αναλάβουν την ευθύνη να θεσπίσουν νομοθεσία προκειμένου να ξεπεραστούν οι αβεβαιότητες και τα προβλήματα που ισχύουν προς το παρόν. Έχουν εκφραστεί ανησυχίες σχετικά με την αναθεώρηση των ξεχωριστών και πιθανώς αποκλίνουσων νομικών προσεγγίσεων, οι οποίες θα επιβάρυναν την ήδη υπάρχουσα σύγχυση και τις αβεβαιότητες που άνηκαν στο νομικό καθεστώς της συνδυασμένης μεταφοράς.

Η μονοτροπική μεταφορά – εφαρμοστέες διεθνείς συμβάσεις. Η παρακάτω είναι μια λίστα των διαφόρων διεθνών συμβάσεων που εφαρμόζονται στη μονοτροπική μεταφορά:

(α) Θαλάσσια μεταφορά

- Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Νομικών Κανόνων Σχετικά με τις Φορτωτικές, 1924 (κανόνες της Χάγης)
- Πρωτόκολλο Τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Νομικών Κανόνων Σχετικά με τις Φορτωτικές 1924, 1968 (κανόνες Χάγης – Βίσμπυ)
- Πρωτόκολλο Τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Νομικών Κανόνων Σχετικά με τις Φορτωτικές 1924, όπως Τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο 1968, 1979;
- Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Θαλάσσια Μεταφορά Αγαθών, 1978 (κανόνες του Αμβούργου).

(β) Οδική μεταφορά

- Σύμβαση σχετικά με τη Σύμβαση της Διεθνούς Οδικής Μεταφοράς Αγαθών, 1956

Ένα άλλο πρόβλημα είναι ο βαθμός στον οποίο αυτές οι υποχρεωτικές συμβάσεις που εφαρμόζονται στη μονοτροπική μεταφορά θα επηρέαζαν επίσης συμβόλαιο όπου περιλαμβάνονται περισσότεροι από ένας τρόποι μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη ότι ορισμένες από αυτές τις μονοτροπικές συμβάσεις εκτείνουν επίσης το πεδίο εφαρμογής τους στη συνδυασμένη μεταφορά. Για παράδειγμα η Σύμβαση της Διεθνούς Οδικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων (CMR) (άρθρο 2), η Διεθνής Σύμβαση για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων (CIM) (άρθρο 2) και οι Συμβάσεις του Μόντρεαλ περιέχουν διατάξεις που πραγματεύονται τη μεταφορά αγαθών με περισσότερους από έναν τρόπους.

Σε περιπτώσεις όπου τα αγαθά μεταφέρονται σε σφραγισμένα εμπορευματοκιβώτια είναι συχνά δύσκολο να αναγνωρισθεί το στάδιο/τρόπος μεταφοράς όπου υπάρχει απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση

(γ) Σιδηροδρομική μεταφορά:

- Ενιαίοι Κανόνες Σχετικά με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευμάτων (COTIF), Μάιος 1980
- Πρωτόκολλο τροποποίησης των CIM-COTIF, 1999.

(δ) Εναέρια μεταφορά

- Σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων Σχετικά Με τη Διεθνή Αεροπορική Μεταφορά (Σύμβαση της Βαρσοβίας), 1929
- Το Πρωτόκολλο της Χάγης, 1955
- Το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ Νο. 4, 1975

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ, 1999. Αν απουσιάζει ένα ενιαίο σύστημα ευθύνης για τη συνδυασμένη μεταφορά, η ευθύνη για το κάθε στάδιο της μεταφοράς ορίζεται από τη σχετική μονοτροπική σύμβαση ή εθνικά δίκαια, τα οποία υιοθετούν διάφορες προσεγγίσεις για ζητήματα ευθύνης. Για παράδειγμα, όλες οι νομικές συμβάσεις μεταφορές που βρίσκονται προς το παρόν σε ισχύ μεριμνούν για νομισματικό περιορισμό ευθύνης, αλλά τα σχετικά επίπεδα ποικίλλουν σημαντικά.

Κανόνες Χάγης-Βίμπυ: Αμβούργο CMR: COTIF/CIM: κανόνες της Βαρσοβίας: 2 SDR/κιλό κανόνες: 8.33 17 SDR / κιλό

Σύμφωνα με το παρόν ρυθμιστικό πλαίσιο, ωστόσο, το γεγονός και ο βαθμός της ευθύνης του μεταφορέα εξαρτώνται κυρίως από:

(α) εάν μια απώλεια μπορεί να εντοπισθεί σε ένα συγκεκριμένο στάδιο και τρόπο μεταφοράς.

(β) Ποιος από ένα μεγάλο αριθμό δυνάμει εφαρμόσιμων κανόνων ή/και ρυθμίσεων θεωρείται σχετικός από ένα δικαστήριο ή διαιτητικό δικαστήριο σε ένα δεδομένο φόρουμ. Έτσι, οι μεγαλύτερες ελλείψεις του δικαίου των μεταφορών θεωρούνται: οι τεράστιες διαφορές μεταξύ των κανόνων που διέπουν τους διάφορους τρόπους μεταφοράς. Διαφορετικά πεδία ευθύνης, διαφορετικοί περιορισμοί ευθύνης, διαφορετικά έγγραφα με διαφορετική νομική αξία, διαφορετικά χρονικά όρια για υποβολή της αγωγής. Πρέπει να αναφέρουμε όμως ότι αυτή η ιδιαιτερότητα δεν αποτελούσε σημαντικό πρόβλημα ότι κυριαρχούσε η μονοτροπική μεταφορά, τα μειονεκτήματά της καθίστανται εμφανή όταν γίνονται προσπάθειες να συνδυασθούν διαφορετικοί τρόποι μεταφοράς και, αναπόφευκτα, τα διαφορετικά νομικά καθεστώτα σε μια ενιαία επιχείρηση μεταφοράς που διέπεται από μια ενιαία σύμβαση.

(De Wit, 1995) Ο καθορισμός ενός ευρέως αποδεκτού νομικού πλαισίου για τη συνδυασμένη μεταφορά έχει αποδεχθεί δύσκολο εγχείρημα. Με τα χρόνια, υπήρξαν διάφορες προσπάθειες επίλυσης του προβλήματος από ένα ενιαίο νομικό κείμενο ενός είδους, αλλά κανένα από αυτά δεν έφερε ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1980 Σχετικά με τη Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευμάτων (Η Σύμβαση S), η οποία αφορά σε ένα τροποποιημένο ενιαίο σύστημα, το οποίο δεν κατάφερε να συγκεντρώσει αρκετές επικυρώσεις και υπογραφές για να τεθεί σε ισχύ. Οι πρότυποι κανόνες UNCTAD/ICC για την Ευθύνη της Συνδυασμένης Μεταφοράς για απαιτήσεις που προκύπτουν από συμβάσεις συνδυασμένης μεταφοράς έχει έγγραφα που τέθηκαν σε ισχύ το 1992, δε συνιστούν υποχρεωτικό δίκαιο, αλλά ακυρώνουν τυχόν αντικρουόμενες συμβατικές διατάξεις αν ενσωματωθούν σε μια σύμβαση. Και η σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς και οι κανόνες UNCTAD/ICC δίνουν προβάδισμα στο υποχρεωτικό δίκαιο. Αυτά τα δύο νομικά εργαλεία, ωστόσο, έχουν τη μεγαλύτερη επιρροή στο τρέχον νομικό καθεστώς που διέπει τη συνδυασμένη μεταφορά εφόσον υιοθετούνται ευρέως στις συμβάσεις συνδυασμένης μεταφοράς και οι διατάξεις και οι κανόνες τους αποτελούν μέρος ορισμένων περιφερειακών και εθνικών νόμων για τη συνδυασμένη μεταφορά. Αφιερώνουμε τα δύο παρακάτω υπομνήματα στην περιγραφή του πεδίου εφαρμογής και του περιεχομένου τους.

9.2 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Διεθνή Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευμάτων, 1980

9.2.1 Νομικό καθεστώς

Παρόλο που η Σύμβαση για τη Συνδυασμένη Μεταφορά δεν κατάφερε να συγκεντρώσει πολλές επικυρώσεις ώστε να τεθεί σε ισχύ και έτσι δεν έχει από μόνη της υποχρεωτικές επιπτώσεις, οι διατάξεις της έχουν επηρεάσει σημαντικά τον τύπο νομοθεσίας που θεσπίζεται σε πολλές χώρες/περιοχές

9.2.2 Πεδίο εφαρμογής

Η Σύμβαση για τη Συνδυασμένη Μεταφορά εφαρμόζεται σε όλες τις συμβάσεις συνδυασμένης μεταφοράς μεταξύ μερών σε δύο κράτη, αν το μέρος όπου αναλαμβάνεται η ευθύνη για την παράδοση των αγαθών όπως αναφέρεται στη σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς βρίσκεται σε συμβαλλόμενο κράτος (άρθρο 2). Ενώ η Σύμβαση για τη Συνδυασμένη Μεταφορά αναγνωρίζει το δικαίωμα του παραλήπτη να επιλέξει μεταξύ συνδυασμένης και τμηματικής μεταφοράς, οι διατάξεις της είναι υποχρεωτικές για όλες τις συμβάσεις συνδυασμένης μεταφοράς που εμπίπτουν στις διατάξεις της Σύμβασης για τη Συνδυασμένη Μεταφορά (άρθρο 3).

9.2.3 Τεκμηρίωση

Η Σύμβαση για τη Συνδυασμένη Μεταφορά περιλαμβάνει εκτενείς διατάξεις σχετικά με την τεκμηρίωση που καλύπτει τα διαπραγματεύσιμα και μη διαπραγματεύσιμα έγγραφα συνδυασμένης μεταφοράς, το περιεχόμενό, τις επιφυλάξεις και την αποδεικτική τους ισχύ (άρθρα 5-10)

9.2.4 Ευθύνη

Η ευθύνη του ΜΤΟ για απώλεια, ή ζημία, των αγαθών, καθώς και για καθυστέρηση στην παράδοση βασίζεται στην αρχή του «υποτιθέμενου λάθους ή αμέλειας». Αυτό σημαίνει ότι ο ΜΤΟ είναι υπεύθυνος για το συμβάν που προκάλεσε την απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση έλαβε χώρα ενώ τα αγαθά ήταν υπό την εποπτεία του, εκτός και αν ο ΜΤΟ αποδείξει ότι οι βοηθοί ή αντιπρόσωποί του ή άλλα πρόσωπα των οποίων τις υπηρεσίες χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της σύμβασης, έλαβαν όλα τα μέτρα που εύλογα απαιτούνται για την αποφυγή του συμβάντος και των επιπτώσεών του.

Η Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς εφαρμόζει ένα ενιαίο σύστημα ευθύνης του ΜΤΟ για εντοπισμένη και μη εντοπισμένη ζημία, που σημαίνει ότι το ίδιο καθεστώς ευθύνης εφαρμόζεται σε ολόκληρη τη συνδυασμένη μεταφορά, ανεξάρτητα από το στάδιο στο οποίο προέκυψε η απώλεια ή η ζημία, εκτός από τις περιπτώσεις εντοπισμένης ζημίας, όπου τα όρια της ευθύνης πρέπει να καθορισθούν αναφορικά με την εφαρμοστέα διεθνή σύμβαση ή το υποχρεωτικό εθνικό δίκαιο, το οποίο παρέχει υψηλότερο όριο ευθύνης από αυτό της Σύμβασης Συνδυασμένης μεταφοράς.

Η περίοδος ευθύνης του ΜΤΟ περιλαμβάνει ολόκληρη την περίοδο κατά την οποία είναι υπεύθυνος για τα αγαθά, δηλαδή από τη στιγμή που αναλαμβάνει την ευθύνη των προϊόντων μέχρι τη στιγμή της παράδοσης. Ο ΜΤΟ είναι επίσης υπεύθυνος για πράξεις και παραλείψεις των υπαλλήλων και βοηθών του ή άλλων προσώπων των οποίων τις υπηρεσίες χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της σύμβασης. Η ευθύνη του ΜΤΟ για απώλεια, ή ζημία, των αγαθών περιορίζεται σε 920 SDR ανά συσκευασία ή άλλη μονάδα αποστολής, ή σε 2.75 SDR ανά κιλό μεικτού βάρους των αγαθών που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημία, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο. Αν, ωστόσο, η συνδυασμένη μεταφορά, σύμφωνα με τη σύμβαση, δεν περιλάβει θαλάσσια ή μεταφορά μέσω εσωτερικής πλωτής οδού, το ποσό του περιορισμού εγείρεται σε υψηλότερο επίπεδο των 8.33 SDR ανά κιλό μεικτού βάρους των αγαθών που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημία χωρίς εναλλακτικό περιορισμό συσκευασίας.

Ο περιορισμός ευθύνης του ΜΤΟ για απώλεια που προκαλείται από καθυστέρηση στην παράδοση υπολογίζεται αναφορικά με το ποσό του φορτίου, δηλαδή ποσότητα ισοδύναμη με δύομιση φορές το φορτίο που πληρώνεται για τα αγαθά που καθυστέρησαν, αλλά χωρίς να υπερβαίνει το συνολικό φορτίο που πληρώνεται βάσει της σύμβασης συνδυασμένης μεταφοράς. Ο ΜΤΟ, ωστόσο, δε δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του αν αποδειχθεί ότι η απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση προέκυψε από πράξη ή παράλειψη του ΜΤΟ, η οποία πραγματοποιήθηκε με πρόθεση να προκαλέσει τέτοιου είδους απώλεια,

ζημία είτε από ενσυνείδητη αμέλεια, είτε γνωρίζοντας ότι τέτοιου είδους απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση πιθανώς θα προέκυπτε.

9.2.5 Χρονικό όριο

Η Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς προβλέπει μια περίοδο δύο ετών εντός της οποίας οι δικαστικές προσφυγές που σχετίζονται με τη διεθνή συνδυασμένη μεταφορά πρέπει να ασκηθούν προκειμένου να μην παραγραφεί η απαίτηση. Μια προσφυγή από τον ΜΤΟ για αποζημίωση εναντίον των υπερβολών, ωστόσο, είναι δυνατή, ακόμα και μετά τη λήξη της περιόδου περιορισμού, δεδομένου ότι επιτρέπεται υπό το δίκαιο του κράτους όπου έχουν ασκηθεί οι προσφυγές και ότι δεν αντίκειται στις διατάξεις μιας άλλης εφαρμόσιμης διεθνούς Σύμβασης Συνδυασμένης Μεταφοράς.

9.2.6 Δικαιοδοσία

Όσον αφορά στη δικαιοδοσία, η Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς δίνει μια ευρεία επιλογή στον ενάγοντα να ασκήσει πράξη απαίτησης σχετικά με τη διεθνή συνδυασμένη μεταφορά. Προβλέπει σαφώς ότι ο ενάγων μπορεί κινηθεί δικαστική σε ένα από τα παρακάτω μέρη:

- (α) Το κύριο μέρος επιχειρηματικής δραστηριότητας ή κατοικίας του εναγόμενου.
- (β) Το μέρος στο οποίο έγινε η σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς.
- (γ) Το μέρος όπου έλαβε την ευθύνη των αγαθών ή το μέρος παράδοσης
- (δ) Οποιοδήποτε άλλο μέρος που έχει συμφωνηθεί και αναφερθεί στο έγγραφο της συνδυασμένης μεταφοράς

9.2.7 Διαιτησία

Ακολουθώντας την ολοένα αυξανόμενη τάση στις διεθνείς εμπορικές διαφωνίες, η Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς επίσης αναγνωρίζει τη διαιτησία ως εναλλακτική των δικαστικών προσφυγών. Προβλέπει ότι τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν, εγγράφως, να υποβάλλουν τις διαφωνίες του υπό τη Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς σε διαιτησία. Σχετικά με το μέρος της διαιτησίας, είναι διαθέσιμες οι ίδιες επιλογές στον ενάγοντα όπως και για τη δικαιοδοσία.

9.3 Κανόνες UNCTAD / ICC για έγγραφα συνδυασμένης μεταφοράς

9.3.1 Νομικό καθεστώς

Οι κανόνες δεν έχουν την ισχύ νόμου, αλλά έχουν αμιγώς συμβατική φύση και εφαρμόζονται μόνο αν ενσωματωθούν σε μια σύμβαση μεταφοράς, χωρίς επίσημη απαίτηση να υποβληθούν εγγράφως και ανεξάρτητα από το αν μια σύμβαση μονοτροπικής ή συνδυασμένης μεταφοράς περιλαμβάνει έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς ή αν έχει εκδοθεί ένα έγγραφο ή όχι (Κανόνας 1).

9.3.2 Πεδίο εφαρμογής

Μόλις ενσωματωθούν οι Κανόνες σε μια σύμβαση, ακυρώνουν οποιεσδήποτε αντιφατικές συμβατικές διατάξεις, εκτός και αν αυξάνουν την ευθύνη ή τις υποχρεώσεις του ΜΤΟ. Οι κανόνες, ωστόσο, μπορούν να εφαρμοσθούν στο βαθμό που δεν αντίκεινται στις υποχρεωτικές διατάξεις των διεθνών συμβάσεων ή του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου στη σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς.

9.3.3 Τεκμηρίωση

Οι κανόνες προβλέπουν τη δυνατότητα έκδοσης τόσο «διαπραγματεύσιμων» και των «μη διαπραγματεύσιμων» εγγράφων συνδυασμένων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της αποδεικτικής ισχύος των πληροφοριών που περιέχονται στο έγγραφο (άρθρα 2,6 και 3). Ωστόσο, δεδομένου ότι οι κανόνες είναι καθαρά συμβατικού χαρακτήρα, είναι αμφίβολο εάν η ενσωμάτωσή τους στα έγγραφα μεταφοράς θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός εγγράφου το οποίο θα μπορεί να διαπραγματευθεί .

9.3.4 Ευθύνη

Όπως και με τη Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς, η ευθύνη του ΜΤΟ βάσει των Κανόνων βασίζεται στην αρχή του υποτιθέμενου σφάλματος ή αμέλειας. Αυτό σημαίνει ότι ο ΜΤΟ είναι υπεύθυνος για απώλεια ή ζημία των αγαθών και για καθυστέρηση στην παράδοση, εάν το συμβάν που προκάλεσε την απώλεια, τη ζημία ή την καθυστέρηση στην παράδοση έλαβε χώρα ενώ τα αγαθά βρίσκονταν υπό την ευθύνη του, εκτός και αν αποδείξει ότι κανένα σφάλμα ή αμέλεια του ίδιου, των βοηθών, των αντιπροσώπων ή άλλου προσώπου τις υπηρεσίες του οποίου χρησιμοποίησε για την εκτέλεση της σύμβασης δεν προκάλεσε ή συντέλεσε στην απώλεια ή καθυστέρηση στην παράδοση (Κανόνας 5.1) Παρόλο που η βάση της ευθύνης του ΜΤΟ βάσει των Κανόνων μοιάζει με αυτή βάσει της Σύμβασης Συνδυασμένης Μεταφοράς, υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους. Πρώτον, αντίθετα με τη Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς, σύμφωνα με τον Κανόνα 5.1., ο ΜΤΟ δε φέρει ευθύνη για απώλεια μετά από καθυστέρηση στην παράδοση, αν ο αποστολέας δεν έχει κάνει δήλωση ενδιαφέροντος για την έγκαιρη παράδοση, η οποία έχει

γίνει αποδεκτή από τον ΜΤΟ. Δεύτερον, αν η συνδυασμένη μεταφορά περιλαμβάνει θαλάσσια μεταφορά ή μεταφορά μέσω εσωτερικής πλωτής οδού, ο ΜΤΟ δε θα φέρει ευθύνη για απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση σχετικά με τα αγαθά που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης ή εσωτερικής πλωτής οδού, όταν τέτοιου είδους απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση έχει προκληθεί από:

(α) πράξη, αμέλεια ή παράλειψη του πλοίαρχου, ναυτικού, πιλότου ή των βοηθών του μεταφορέα στην πλοήγηση ή διαχείριση του πλοίου.

(β) Πυρκαγιά, αν δεν έχει προκληθεί από σφάλμα του μεταφορέα (Κανόνας 5.4)

Αυτές οι απαντήσεις, ωστόσο, υπόκεινται σε μια απαίτηση ακύρωσης ότι όποτε απώλεια ή ζημία προκύπτουν από έλλειψη αξιοπλοΐας του πλοίου, ο ΜΤΟ πρέπει να αποδείξει ότι ασκήθηκε δέουσα επιμέλεια για να γίνει το πλοίο αξιόπλοο στην αρχή του ταξιδιού (Κανόνας 5.4). Οι διατάξεις του νόμου 5.4. σκοπεύουν να κάνουν την ευθύνη του ΜΤΟ συμβατή με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ για θαλάσσια ή μεταφορά μέσω εσωτερικής πλωτής οδού. Παρόμοια με τη Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς, η περίοδος ευθύνης για τον ΜΤΟ περιλαμβάνει την περίοδο που αναλαμβάνει την ευθύνη των αγαθών μέχρι τη στιγμή της παράδοσής τους. Επιπλέον, ο ΜΤΟ είναι επίσης υπεύθυνος για πράξεις ή παραλείψεις των βοηθών, αντιπροσώπων ή άλλων προσώπων, τις υπηρεσίες των οποίων χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της σύμβασης (Κανόνας 4.2).

Τα ποσά ευθύνης που ορίζονται από τους Κανόνες για απώλεια, ή ζημία, των αγαθών είναι σαφώς χαμηλότερα από εκείνα της Σύμβασης Συνδυασμένης Μεταφοράς. Έτσι, σύμφωνα με τον κανόνα 6.1., αν η φύση και η αξία των αγαθών δεν δηλώνονται από τον αποστολέα και δε δηλώνονται στο έγγραφο της Σύμβασης Συνδυασμένης Μεταφοράς, ο ΜΤΟ δε θα είναι υπεύθυνος για απώλεια, ή ζημία, των αγαθών για ποσό που ξεπερνά το ισοδύναμο των 666.67 SDR ανά συσκευασία ή μονάδα, ή 2 SDR ανά κιλό ολικής χωρητικότητας των αγαθών που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημία, όποιο είναι μεγαλύτερο. Κατά τον ίδιο τρόπο όπως και με τη Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς, προβλέπεται ένα υψηλότερο όριο για περιπτώσεις όπου η συνδυασμένη μεταφορά, σύμφωνα με τη σύμβαση, δεν περιλαμβάνει θαλάσσια μεταφορά ή πλοήγηση μέσω εσωτερικής πλωτής οδού. Σε αυτή την περίπτωση, η ευθύνη του ΜΤΟ περιορίζεται σε ποσό που δεν ξεπερνά τις 8.33 SDR ανά κιλό ολικής χωρητικότητας των αγαθών που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημία (Κανόνας 6.3). Κατά τον ίδιο τρόπο όπως και με τη Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς, ειδικές διατάξεις για τον περιορισμό της ευθύνης του ΜΤΟ γίνονται για περιπτώσεις εντοπισμένης ζημίας. Βάσει του κανόνα 6.4, όταν η απώλεια ή ζημία προκύψουν σε ένα στάδιο μεταφοράς, σύμφωνα με το οποί, η εφαρμοστέα διεθνή σύμβαση ή το υποχρεωτικό εθνικό δίκαιο θα είχαν προβλέπει ένα άλλο όριο ευθύνης (και όχι ένα υψηλότερο όριο όπως προβλέπεται από τη Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς), αν είχε συναφθεί ξεχωριστή σύμβαση για το συγκεκριμένο στάδιο μεταφοράς, τότε το όριο ευθύνης του ΜΤΟ για την απώλεια ή τη ζημία θα καθοριζόταν αναφορικά με τις διατάξεις της σύμβασης ή του υποχρεωτικού εθνικού δικαίου.

Η ευθύνη του ΜΤΟ για καθυστέρηση στην παράδοση των αγαθών ή επακόλουθη απώλεια ή ζημία περιορίζεται σε ποσό που δεν υπερβαίνει το ισοδύναμο του φορτίου βάσει της σύμβασης συνδυασμένης μεταφοράς (κανόνας 6.5)

Ο ΜΤΟ δε δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του αν αποδειχθεί ότι η απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση προέκυψαν από προσωπική πράξη ή παράλειψη του ΜΤΟ με πρόθεση να προκαλέσει απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση, είτε από ενσυνείδητη αμέλεια, είτε γνωρίζοντας ότι αυτό πιθανώς θα προέκυπτε.

9.3.5 Χρονικό όριο

Ο κανόνας 10 ορίζει την περίοδο παραγραφής στους 9 μήνες. Έτσι ο ΜΤΟ θα απαλλαγεί από την ευθύνη αν η δίκη δε διεξαχθεί εντός 9 μηνών από την παράδοση του φορτίου, ή από την ημερομηνία που το φορτίο θα έπρεπε να είχε παραδοθεί. Αυτό δίνει στον ΜΤΟ τη δυνατότητα να ασκήσει προσφυγή εναντίον του μεταφορέα, καθώς οι περισσότερες συμβάσεις μονοτροπικής μεταφοράς όπως οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, έχουν ορίσει την περίοδο παραγραφής στο ένα έτος. Η Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς προβλέπει περίοδο δύο ετών.

9.3.6 Δικαιοδοσία και διαιτησία

Αντίθετα με τη Σύμβαση Συνδυασμένης Μεταφοράς, οι Κανόνες δεν περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τη δικαιοδοσία και τη διαιτησία. Τα έγγραφα συνδυασμένης μεταφοράς που χρησιμοποιούνται τώρα συνήθως προβλέπουν οι τυχόν διαφωνίες να διευθετηθούν από τα δικαστήρια σύμφωνα με το δίκαιο όπου ο ΜΤΟ έχει την κύρια έδρα της επιχειρηματικής του δραστηριότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Martin J. Carrara, J.D., CPM (1999). Contract Development and Administration. ISM Publication
- J. Jané, A. de Ochoa (2002). The Handbook of Logistics Contracts: A Practical Guide to a Growing Field
- Kenneth B. Ackerman, (1996) "Pitfalls in logistics partnerships", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 26 Iss: 3, pp.35 – 37
- Bin Jiang, Edmund Prater, (2002) "Distribution and logistics development in China: The revolution has begun", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 32 Iss: 9, pp.783 – 798
- Mohammed Abdur Razzaque, Chang Chen Sheng, (1998) "Outsourcing of logistics functions: a literature survey", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 28 Iss: 2, pp.89 - 107
- Peters, Melvyn J, Lieb, Robert C, Randall, Hugh L. Volume 1, Number 3, 1998 , pp. 167-179
- J. Perser. "Contract Logistics Providers Optimistic on Growth, but See Shakeout to Come," Traffic World, August 16,1993, p. 32.
- A.T. Kearney, Inc., A Shipper's Approach to Contract Logistics. Number 44 in a series of management reports (Chicago, IL: A.T Kearney, Inc., 1995) p. 4.
- Joseph L. Cavinato, (1989) "The Logistics of Contract Manufacturing", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 19 Iss: 1, pp.13 – 20
- James Cooper, Malcolm Johnstone, (1990) "Dedicated Contract Distribution: An Assessment of the UK Marketplace", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 20 Iss: 1, pp.25 – 31
- Philip R.S. Wilson, Steve J. Fathers, (1989) "Distribution – The Contract Approach", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 19 Iss: 6, pp.26 – 30
- Robert G. House, Theodore P. Stank, (2001) "Insights from a logistics partnership", Supply Chain Management: An International Journal, Vol. 6 Iss: 1, pp.16 – 20
- H. S. Jaafara* & M. Rafiq Volume 8, Issue 4, 2005 International Journal of Logistics Research and Applications: A Leading Journal of Supply Chain Management pp. 299-312

K.L. Choy, Harry K.H. Chow, W.B. Lee, Felix T.S. Chan, (2007) "Development of performance measurement system in managing supplier relationship for maintenance logistics providers", *Benchmarking: An International Journal*, Vol. 14 Iss: 3, pp.352 – 368

Tim Williams, Roger Maull, Bruce Ellis, Volume 20, Issue 6, November 2002, *Journal of Operations Management: Demand chain management theory: constraints and development from global aerospace supply webs* pp. 691–706

Zhengzhong Shia, A.S. Kunnathur, T.S. Ragu-Nathan Volume 42, Issue 6, September 2005, *IS outsourcing management competence dimensions: instrument development and relationship exploration* pp. 901–919

Konstantinos Selviaridis, Martin Spring, (2007) "Third party logistics: a literature review and research agenda", *International Journal of Logistics Management, The*, Vol. 18 Iss: 1, pp.125 – 150

Gransberg, D. and Senadheera, S. (1999). "Design-Build Contract Award Methods for Transportation Projects." *J. Transp. Eng.*, 125(6), pp. 565–567.

D Nowicki, U.D Kumar, H.J Steudel, D Verma ,*Journal of the Operational Research Society : Spares provisioning under performance-based logistics contract: profit-centric approach* (2008), 342–352