

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΩΣ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ

**ΓΑΒΡΙΗΛ Κ. ΠΡΙΓΚΗΠΑΚΗΣ**

ΑΜ ΜΝ13083

13<sup>ος</sup> κύκλος σπουδών

#### **ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

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

Πειραιάς, Οκτώβριος 2017

**Ελληνικός τίτλος διπλωματικής εργασίας:**

«Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΩΣ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ»

\*\*\*

**Αγγλικός Τίτλος διπλωματικής εργασίας / Thesis title in English:**

“THE BILL OF LADING AS EVIDENCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE. COMPARATIVE LAW AND LEGISLATION BETWEEN GREECE AND THE UK”.

## **Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright**

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

## **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Σαμιώτης Γεώργιος, Αναπληρωτής Καθηγητής (Επιβλέπων)

Βλάχος Γεώργιος, Καθηγητής

Παζαρζής Μιχαήλ, Ομότιμος Καθηγητής

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

## Πρόλογος

Θα ήθελα να ευχαριστήσω εκ βάθους καρδιάς, τον επιβλέπονται καθηγητή, κύριο Σαμιώτη Γεώργιο, για την συμπαράσταση και την συμβολή του στην ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής αλλά και στα μέλη της εξεταστικής επιτροπής κύριους Βλάχο Γεώργιο και Παζαρζή Μιχαήλ.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την συμπαράσταση και την απaráμιλλη υπομονή που επέδειξαν όλο αυτό το διάστημα του Μεταπτυχιακού Προγράμματος.

## Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελεί μια προσπάθεια ανάλυσης της φορτωτικής ως του συμβολαίου μεταφοράς των εμπορευμάτων τόσο κατά το ελληνικό όσο και κατά το βρετανικό δίκαιο. Για την καλύτερη ανάλυση των νομικών και πραγματικών δεδομένων γίνεται σύγκριση δυο αποφάσεων, μιας ελληνικού και μιας βρετανικού δικαστηρίου. Το συμπέρασμα είναι εντυπωσιακό καθώς ενώ η αφετηρία της φορτωτικής τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Μεγάλη Βρετανία είναι η ίδια (οι κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ, οι οποίοι στόχο είχαν την ενοποίηση διάφορων κανόνων για την φορτωτική), οι διαφοροποιήσεις είναι σημαντικές ως προς την αποδεικτική δύναμη της φορτωτικής ως του συμβολαίου μεταφοράς. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε είναι αυτή της θεωρητικής ανάλυσης των κανόνων της φορτωτικής, του συμβολαίου μεταφοράς και τέλος της σύγκρισης των αποφάσεων μιας ελληνικού και μιας βρετανικού δικαστηρίου. Μάλιστα, η επιλογή της απόφασης του βρετανικού δικαστηρίου έγινε με βάση το ότι προκάλεσε αρκετές διαφορετικές θεωρητικές απόψεις πάνω στο θέμα.

### Λέξεις κλειδιά:

Φορτωτική, συγκριτικό δίκαιο, συμβόλαιο μεταφοράς, Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ , ΚΙΝΔ , ν. 2107/1992.

## **Abstract**

This thesis is an attempt to analyze the bill of lading as the contract of carriage of goods both according to Greek and to British legislation. For the best examination of the legal and real data a comparison is made between two decisions, one from a Greek and one from a British court. The conclusion is impressive, if we take under consideration that while the starting point of the bill of lading both in Greece and in Great Britain is the same (Hague – Visby rules, which targeted in unifying the rules for the bill of lading), the differences are significant in terms of the probative force of the bill of lading as the contract of carriage. The method used on this Thesis begins with a theoretical analysis of the rules of the bill of lading, the contract of carriage and, finally, the comparison of the two decisions from a Greek and a British court. The choice of the decision of the British court was made on the basis that it triggered several different theoretical views and opinions on the subject.

### **Key words:**

Bill of Lading, comparison law, contract of carriage, Hague – Visby Rules, carriage of goods by sea act 1971, carriage of goods by sea act 1992.

Ο Γαβριήλ Πριγκηπάκης είναι Δικηγόρος Πειραιά, πτυχιούχος του τμήματος Νομικής, της σχολής Νομικών, οικονομικών και πολιτικών επιστημών, του Πανεπιστημίου Αθηνών.



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Α/Α	ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΣΕΛΙΔΑ
1.	<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	1
2.	<b>ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ.</b>	6
2.1.	<b><u>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ</u></b>	8
2.2.	<b><u>ΕΛΛΑΔΑ</u></b>	12
3.	<b>Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</b>	14
3.1.	<b><u>ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ</u></b>	17
3.2.	<b><u>Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ Η ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΠΡΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗ</u></b>	17
3.3.	<b><u>ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ</u></b>	18
3.4.	<b><u>ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΔΙΑΔΟΧΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΔΙΑΦΟΡΤΩΤΙΚΗ)</u></b>	18
3.5.	<b><u>ΑΠΛΗ, ΚΟΙΝΗ ΚΑΙ ΜΙΚΤΗ ΔΙΑΦΟΡΤΩΤΙΚΗ</u></b>	19
3.6.	<b><u>ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΓΩΓΙΑΣΤΗΡΙΟ</u></b>	19
3.7.	<b><u>ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ</u></b>	20
3.8.	<b><u>ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ</u></b>	20
4.	<b>Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</b>	22
4.1.	<b><u>SEA WAYBILL</u></b>	23
4.2.	<b><u>SHIPS' DELIVERY ORDERS</u></b>	24
4.3.	<b><u>MATES' RECEIPTS</u></b>	25
5.	<b>ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΩΣ ΒΑΣΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</b>	27
5.1.	<b><u>ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ</u></b>	27
5.2.	<b><u>ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ</u></b>	29
6.	<b>ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</b>	36
6.1.	<b><u>6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ</u></b>	36

6.2.	<b><u>ΟΡΟΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ</u></b>	40
	6.2.1. <i>ΡΗΤΟΙ ΟΡΟΙ ( EXPRESS TERMS )</i>	40
	6.2.2. <i>ΥΠΟΝΟΟΥΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ (IMPLIED TERMS)</i>	40
	6.2.3. <i>ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ( REPRESENTATIONS )</i>	41
	6.2.4. <i>ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ( CONDITIONS )</i>	42
	6.2.5. <i>ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ( WARRANTIES )</i>	43
	6.2.6. <i>ΑΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΤΟΙ ΟΡΟΙ ( INNOMINATE TERMS )</i>	43
6.3.	<b><u>ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΤΑΙ ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΑΠΟ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ;</u></b>	43
6.4.	<b><u>ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΥΡΙΟ ΕΓΓΡΑΦΟ; ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ Ή Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ;</u></b>	44
7.	<b>Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</b>	45
7.1.	<b><u>ΓΕΝΙΚΑ</u></b>	45
7.2.	<b><u>ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</u></b>	48
7.3.	<b><u>ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ</u></b>	49
7.4.	<b><u>ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΤΟΥ ΕΚΔΟΤΗ</u></b>	49
7.5.	<b><u>ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΠΟΥ ΚΑΤΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ ΩΣ ΛΗΠΤΗΣ</u></b>	49
7.6.	<b><u>ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ</u></b>	50
7.7.	<b><u>Η ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</u></b>	54
8.	<b>Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ</b>	55
	8.1.1. <i>ΓΕΝΙΚΑ</i>	55
	8.1.2. <i>CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1971 ΚΑΙ CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1992</i>	56
8.2.	<b><u>ΑΠΟΛΕΙΞΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ, ΑΠΟΛΕΙΞΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΟ ΤΙΤΛΟΥ</u></b>	58
	8.2.1. <i>ΓΕΝΙΚΑ</i>	58
	8.2.2. <i>ΑΠΟΛΕΙΞΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ</i>	59
	8.2.3. <i>ΑΠΟΛΕΙΞΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ</i>	59

8.2.4.	<i>ΕΓΓΡΑΦΟ ΤΙΤΛΟΥ ΚΤΗΣΗΣ</i>	60
8.3.	<b><u>ΤΥΠΟΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</u></b>	62
8.3.1.	<i>ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΣΤΟΝ ΚΟΜΙΣΤΗ</i>	62
8.3.2.	<i>ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΙΣ ΔΙΑΤΑΓΗ</i>	62
8.3.3.	<i>STRAIGHT BILL OF LADING</i>	62
8.3.4.	<i>SHIPPED BILL OF LADING</i>	63
8.3.5.	<i>RECEIVED FOR SHIPMENT / CARRIAGE BILL OF LADING</i>	63
8.3.6.	<i>CHARTERPARTY BILL OF LADING</i>	63
8.3.7.	<i>CHARTERER'S BILL OF LADING</i>	64
8.3.8.	<i>LINER BILL</i>	64
8.3.9.	<i>OWNER'S BILL OF LADING</i>	64
8.3.10.	<i>SWITCH BILL OF LADING</i>	64
8.3.11.	<i>CLAUSED BILL OF LADING</i>	65
8.3.12.	<i>CLEAN BILL OF LADING</i>	65
8.3.13.	<i>COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING</i>	65
8.3.14.	<i>THROUGH BILLS OF LADING</i>	65
8.4.	<b><u>ΟΤΑΝ Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΟ ΝΑΥΛΩΤΗ</u></b>	66
8.5.	<b><u>ΟΤΑΝ Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ, ΤΡΙΤΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ</u></b>	68
8.6.	<b><u>Η ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</u></b>	69
9.	<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΩΣ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ</b>	70
9.1.	<b><u>ΓΕΝΙΚΑ</u></b>	70
9.2.	<b><u>ΔΞΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ</u></b>	72
9.3.	<b><u>ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ</u></b>	74
9.4.	<b><u>Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ</u></b>	75
9.5.	<b><u>ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ</u></b>	77
10.	<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΩΣ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ</b>	79

<b>10.1.</b>	<b><u>ΓΕΝΙΚΑ</u></b>	79
<b>10.2.</b>	<b><u>ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ</u></b>	81
	<b>10.2.1. Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΧΙΚΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ</b>	82
	<b>10.2.2. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ</b>	82
	<b>10.2.3. Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ</b>	83
	<b>10.2.4. Η ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟ 1 ΤΟΥ BILL OF LADING ACT 1855</b>	86
<b>11.</b>	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ</b>	87
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	91
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	97
	<b>I. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ – 3312/2011 ΠΟΛ ΠΡΩΤ ΠΕΙΡ</b>	97
	<b>II. ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ - LEDUC &amp; CO V WARD (1888) 20 QBD 475</b>	107



## 1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος αυτής της εργασίας είναι να αναδειχθεί η σπουδαιότητα της θαλάσσιας φορτωτικής και οι ομοιότητες και διαφορές της θαλάσσιας φορτωτικής ως προς το ελληνικό αλλά και το βρετανικό δίκαιο.

Θα ακολουθήσει θεωρητική ανάλυση της φορτωτικής της οποίας κύριο χαρακτηριστικό και στα δύο δίκαια είναι το ότι αποτελεί απόδειξη ύπαρξης προϋπάρχοντος συμβολαίου μεταφοράς αλλά και της σπουδαιότητας του συμβολαίου μεταφοράς.

Τέλος, θα γίνει προσπάθεια σύγκρισης δικαστικών αποφάσεων των δυο δικαιοϋσυστημάτων και ανάδειξης τυχόν διαφορών ή ομοιοτήτων όσον αφορά τον νομικό συλλογισμό όσο και τα κριτήρια σπουδαιότητας του κάθε δικαστηρίου.

Κατά το ελληνικό δίκαιο<sup>1</sup> η (θαλάσσια) φορτωτική είναι ένα από τα πιο σημαντικά έγγραφα στη ναυτιλιακή βιομηχανία και σύμφωνα με τον *Νικ. Κ. Ρόκα*<sup>2</sup> είναι:

*«αξιόγραφο, ορισμένου κατά το νόμο περιεχομένου, το οποίο εκδίδει ο εκναυλωτής<sup>3</sup> ή ο πλοίαρχος (ως αντιπρόσωπος του εκναυλωτή) και στο οποίο ενσωματώνεται απαίτηση για την παράδοση ορισμένων εμπορευμάτων που φορτώθηκαν για θαλάσσια μεταφορά (αρ. 125, 168 ΚΙΝΔ ). Στην θαλάσσια φορτωτική πρέπει να υπάρχει επίσης βεβαίωση για την φόρτωση των εμπορευμάτων. Η φορτωτική εκδίδεται είτε ονομαστική είτε εις διαταγή εφόσον υπάρχει η ρήτρα «εις διαταγή». Η φορτωτική είναι ενοχικό και συγχρόνως εμπράγματο αξιόγραφο. Η μεταβίβαση της φορτωτικής είτε ονομαστικής είτε εις διαταγή, δεν επιφέρει μεταβίβαση της ενσωματωμένης μόνο απαίτησης αλλά και της νομής των μεταφερόμενων πραγμάτων (α. 172 ΚΙΝΔ , ΑΚ 978),*

---

<sup>1</sup> Από δω και στο εξής: ΕλλΔικ

<sup>2</sup> Βλ. Νικόλαος Ρόκας, *Αξιόγραφα*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1992

<sup>3</sup> Γενικά με την ονομασία **εκναυλωτής** φέρεται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει κάποιο μέσον μεταφοράς, (όχημα, τρένο, πλοίο, αεροπλάνο κ.λπ.), στον ναυλωτή ή φορτωτή ή επιβάτη, έναντι ορισμένης αμοιβής, που καλείται κόμιστρο, ναύλος ή εισιτήριο. Πηγή:

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BA%CE%BD%CE%B1%CF%85%CE%BB%CF%89%CF%84%CE%AE%CF%82>

*εφόσον δε, υπάρχει και συμφωνία για μετάθεση κυριότητας (ΑΚ 1034) και της κυριότητας. Η φορτωτική είναι αναιτιώδης αξιόγραφο<sup>45</sup>».*

Από την ανωτέρω ανάλυση του Καθηγητή Νικ. Κ. Ρόκα βλέπουμε αμέσως κάποια βασικά χαρακτηριστικά τα οποία θα αναλυθούν στην συνέχεια εκτενώς, όπως το ότι τα είδη της είναι δύο, ή το ότι ενσωματώνονται στο έγγραφο τόσο ενοχικά δικαιώματα (από τα οποία πηγάζουν υποχρεώσεις) όσο και δικαιώματα κυριότητας (τα οποία μεταβιβάζονται άμεσα με το έγγραφο).

Επίσης διακρίνεται σε φορτωτική φόρτωσης και φορτωτική παραλαβής κατά τον Γεώργιο Τριανταφυλλάκη<sup>6</sup>.

Παρατηρούμε ένα συνδυασμό νομοθετημάτων που πρέπει να μελετώνται κατά το *ελλΔικ*, ώστε να εξάγονται ασφαλή συμπεράσματα.

Με το Ν. 2107/1992 κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών της 25-8-1924 "για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές", όπως τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα της 23- 2-1968 και 23-12-1979 (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ) και συνεπώς οι κανόνες της ως άνω Διεθνούς Σύμβασης αποτελούν, σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του ισχύοντος Συντάγματος 1975/ 1986/ 2001, αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου.

Οι κανόνες αυτοί τέθηκαν σε ισχύ και εφαρμόζονται στην Ελλάδα από τις 26-6-1993:

α) για όλες τις θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με φορτωτική και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης ανήκουν σε διαφορετικά κράτη και

β) στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμανιών είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι (άρθρα 1 περ. β`, 2 παρ. 1 και 3 παρ. 1, 5 παρ. 2 και 10 παρ. 2 και 3 του ν. 2107/1992).

---

<sup>4</sup> Ένα αξιόγραφο είναι αναιτιώδης όταν η απαίτηση που περιέχει είναι αναιτιώδης ή αφηρημένη, δηλαδή τελείως ανεξάρτητη από την αιτία της, δηλαδή τη βασική σχέση από την οποία προήλθε η απαίτηση (πχ. την πώληση ή το δάνειο).

<sup>5</sup> Βλ. αντίθετη άποψη Πολυχρονόπουλος Αθανάσιος, *Επιτομή εμπορικού δικαίου*, Εκδόσεις Νομικής βιβλιοθήκης, 2016, σελ. 136

<sup>6</sup> Βλ. Γεώργιος Τριανταφυλλάκης, *Εισαγωγή στο δίκαιο των αξιογράφων*, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 222

Η θαλάσσια φορτωτική, διεθνής και εθνική, ρυθμίζεται από τη διεθνή σύμβαση στο άρθρο 3 παρ. 3.

Κατά ρητή όμως διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 του άνω κυρωτικού της σύμβασης νόμου (ν. 2107/1992), τα θέματα των επί και εκ της φορτωτικής δικαιωμάτων και της μεταβιβάσεως τούτων εξακολουθούν να διέπονται από τα άρθρα 168-173 του ΚΙΝΔ , καθόσον οι κανόνες του ως άνω κυρωτικού νόμου δεν περιέχουν σχετικές διατάξεις.

Επίσης, για τις φορτωτικές που έχουν εκδοθεί σε διαταγή, εφαρμόζονται αναλόγως και οι διατάξεις για τη συναλλαγματική, σχετικά με τη νομιμοποίηση του κομιστή και τις ενστάσεις που μπορούν να αντιταχθούν κατ' αυτού (άρθρο 76 περ. ε` και 80 παρ. 2 του Ν.Δ. 177/13.8.1923 «περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιριών», άρθρο 17 του ν. 5325/1932 για τη συναλλαγματική και το γραμμάτιο σε διαταγή).

Τέλος, με την φορτωτική αποδεικνύεται και η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων<sup>7</sup>. Θα μελετηθεί πιο κάτω άλλη μια διαφοροποίηση από το βρετανικό δίκαιο, όπου ενίοτε θεωρείται πως η φορτωτική ενσωματώνει το συμβόλαιο μεταφοράς.

Κατά το Βρετανικό δίκαιο, η ανάλυση του εγγράφου της φορτωτικής είναι πιο δύσκολη, καθώς υπάρχουν σε κάποιο βαθμό διαφοροποιημένες απόψεις<sup>8 9</sup> ως προς την νομική της φύση αλλά και τα αποτελέσματα που παράγει.

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της (θαλάσσιας) φορτωτικής είναι ότι ενσωματώνει ή «αποδεικνύει» το συμβόλαιο μεταφοράς. Σύμφωνα με τα λόγια του λόρδου *Selborne* στην υπόθεση *Glyn Mills Currie & Co. v East and West India Dock Co.*:<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Οπ. Γεώργιος Τριανταφυλλάκης

<sup>8</sup> Βλ. Liton Chandra Biswas, «A Discussion and Analysis of the Bill of Lading as a Document of Title»,

<sup>9</sup> Charles Debattista, “the bill of lading as the contract of carriage-a reassessment of *leduc v. ward*“, *The Modern Law Review*, Volume 45, Issue 6, Version of Record online: 18 JAN 2011, σελ. 652-663

<sup>10</sup> Richard Aikens, Richard Lord, Michael Bools, *Bills of Lading*, Informa Law, 2<sup>nd</sup> ed, 2016, p. 165



*«Ο βασικός στόχος και λόγος ύπαρξης της φορτωτικής, αν και από την σκοπιά του εμπορικού δικαίου και της χρήσης του είναι σύμβολο του δικαιώματος στην ιδιοκτησία των εμπορευμάτων, είναι να εκφράζει τους όρους του συμβολαίου ανάμεσα στον αποστολέα και τον πλοιοκτήτη».*

Δεν αποδεικνύεται ότι η φορτωτική εμπεριέχει πάντα ή ενσωματώνει το συμβόλαιο μεταφοράς και γι' αυτό δημιουργούνται τα κάτωθι ερωτήματα:

- (i) Που, πότε και πως εμπεριέχεται ή αποδεικνύεται ένα συμβόλαιο μεταφοράς από την φορτωτική;
- (ii) Οι όροι της φορτωτικής ανταποκρίνονται σε αυτούς του συμβολαίου;
- (iii) Ποια είναι τα μέρη στο συμβόλαιο μεταφοράς;
- (iv) Ποιοι όροι ή έγγραφα which if any terms of other documents (συνήθως ναυλοσύμφωνα) εμπεριέχονται στην φορτωτική;

Από τα ανωτέρω αμέσως διακρίνουμε πως η φορτωτική κατά το βρετανικό δίκαιο δεν ενσωματώνει το δικαίωμα κυριότητας, με την έννοια που το ενσωματώνει κατά το ΕλλΔικ.

Η φορτωτική λειτουργεί ως ένα συμβόλαιο (σύμβαση) μεταξύ (α) του φυσικού ή νομικού προσώπου που ναυλώνει το πλοίο, (β) του μεταφορέα και (γ) του αποδέκτη του αντικειμένου.

Μερικές σημαντικές λειτουργίες της φορτωτικής είναι:

-χρησιμοποιείται ως απόδειξη της ναύλωσης από το μεταφορέα.

-Μετά την ολοκλήρωση των αναγκαίων τελωνειακών διαδικασιών σε ένα εξαγωγικό κράτος, το εμπόρευμα παραδίδεται στον μεταφορέα, ώστε να μεταφέρει τα αγαθά στο τελικό τους προορισμό.

Ο μεταφορέας ή ο ναυτιλιακός πράκτορας εκδίδει τη φορτωτική ως απόδειξη παραλαβής του εμπορεύματος το οποίο είναι ένα νομικό έγγραφο που χρησιμοποιείται ως απόδειξη της κυριότητας των αγαθών τα οποία μεταφέρονται. Χωρίς το αυθεντικό έγγραφο φορτωτικής τα αγαθά δεν μπορούν να παραληφθούν όταν φτάσουν στον προορισμό τους.

Στην εργασία αυτή θα γίνει ανάλυση της φορτωτικής τόσο στην Ελλάδα όσο και στην μεγάλη Βρετανία και θα συγκριθούν δύο δικαστικές αποφάσεις μεταξύ τους, μια ελληνικού και μια βρετανικού δικαστηρίου ώστε να διαπιστωθούν τυχόν ομοιότητες διαφορές.

## 2. ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ.

Παρόλο που η χρήση της φορτωτικής είναι δύσκολο να ανιχνευθεί, μπορεί να υποθεθεί με ασφάλεια ότι είχε αναγνωρισμένη ύπαρξη στο εμπόριο και στο εμπορικό δίκαιο για παραπάνω από τετρακόσια χρόνια, ενώ κάποιοι συγγραφείς υποστηρίζουν ότι ήταν γνωστή από τον δέκατο τέταρτο αιώνα τουλάχιστον. Κατά το Μεσαίωνα οι φορτωτές (συνήθως οι ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων) συνόδευαν κατά κανόνα τα εμπορεύματά τους στο ταξίδι μέχρι τον προορισμό και η φορτωτική λειτουργούσε μόνο ως τιμολόγιο των μεταφερόμενων και αποστελλόμενων αγαθών.

Η φορτωτική ξεκίνησε να χρησιμοποιείται σε μεγάλες κλίμακες τον 16<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ. Οι περισσότερες από αυτές απλώς κατέγραφαν τον αριθμό των εμπορευμάτων. Σε ελάχιστες όμως, ήδη από τότε καταγράφεται και η κατάσταση τους. Η εφαρμογή της φορτωτικής ξεκίνησε να χρησιμοποιείται κυρίως από τους Ισπανούς. Ο Ντάνιελ Μούρεν<sup>11</sup> γράφει πως ως το 1549, είχαν ξεκινήσει μαζικά οι αναγραφές επί των φορτωτικών σχετικά με την κατάσταση των μεταφερομένων εμπορευμάτων όπως φαίνεται από μια φορτωτική που εκδόθηκε στο Μπορντώ στην οποία ο πλοίαρχος αναγνώρισε την παραλαβή συγκεκριμένου αριθμού και ποσότητας του εμπορεύματος.

Η τάση αυτή για πιο εξελιγμένες φορτωτικές συνεχίστηκε και σε ένα νομοσχέδιο το 1554 αποφασίστηκε ο περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα για ζημιές που τυχόν προκληθούν από επικίνδυνες θάλασσες.

Μέχρι το 1802, οι έμποροι είχαν θεσπίσει διάφορες αρχές που διέπουν τη φορτωτική. Οι ναυτικές διατάξεις του Louis XIV<sup>12</sup> έκαναν τον πλοίαρχο "υπεύθυνο για όλα τα εμπορεύματα που επιβιβάζονται στο πλοίο του, τα οποία υποχρεούται να παραδώσει σύμφωνα με τη φορτωτική. "

---

<sup>11</sup> Daniel E. Murray, *History and Development of the Bill of Lading*, 37 U. Miami L. Rev. 689 (1983)

<sup>12</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Louis\\_XIV\\_of\\_France](https://en.wikipedia.org/wiki/Louis_XIV_of_France)

Από το 1802 όλες οι φορτωτικές έπρεπε να περιέχουν την ποιότητα, την ποσότητα και τη σήμανση των προϊόντων.

Τέλος Τα διατάγματα του Louis XIV όριζαν τον περιορισμό της ευθύνης του πλοίαρχου που έχει υπογράψει φορτωτική στην οποία αναφέρεται η κατάσταση των εμπορευμάτων που αποστέλλονται σε εμπορευματοκιβώτια ή συσκευασίες. Επειδή ο πλοίαρχος δεν μπορούσε να γνωρίζει την πραγματική τους κατάσταση, καθιερώθηκε το ότι "η ποιότητα αναφέρεται στην φαινομενική ποιότητα μόνο".

Έγινε συνηθισμένη πρακτική να αναφέρει ο πλοίαρχος στην καθαρή φορτωτική ότι οι δηλώσεις του η ποιότητα και η ποσότητα βασίστηκαν στις παρατηρήσεις του φορτωτή.

Μετά από συζητήσεις ανάμεσα στους εκπροσώπους κορυφαίων εφοπλιστών, ασφαλιστών και τραπεζιτών ενός μεγάλου ναυτικού έθνους, συντάχθηκε ένα σύνολο κανόνων από την επιτροπή ναυτικού δικαίου της Ένωσης Διεθνούς Δικαίου σε συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στη Χάγη το 1921, που έμειναν γνωστοί ως οι κανόνες της Χάγης<sup>13</sup>. Οι κανόνες αυτοί αποτελούν τις διάφορες μορφές φορτωτικής. Οι κανόνες της Χάγης επίσημα ονομάζονται «Διεθνής Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις φορτωτικές». Οι κανόνες δεν υιοθετήθηκαν αμέσως, τροποποιήθηκαν στο Λονδίνο στην διάσκεψη της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής το 1922, ενώ ανακίνηση του θέματος για νομοθετική δράση στις κατευθυντήριες γραμμές των κανόνων πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες το 1922. Ένα προσχέδιο της σύμβασης καταρτίστηκε το 1923 και τελικά η Διεθνής Σύμβαση υπογράφηκε στις 25 Αυγούστου 1924, οπότε και η φορτωτική έγινε πλέον έγγραφο του εμπορικού συστήματος. Η Σύμβαση των Βρυξελλών δεν είχε σχεδιαστεί ως ένας ολοκληρωμένος και αυτάρκης κώδικας, που θα ρύθμιζε τη μεταφορά των εμπορευμάτων δια θαλάσσης, απλώς υπήρχε η πρόθεση να συγκεκριμενοποιήσει ορισμένους κανόνες σχετικούς με τη φορτωτική. Το πιο σημαντικό ίσως αποτέλεσμα της ήταν ότι οι μεταφορείς δεν μπορούσαν πλέον να αποφύγουν ή να υπαναχωρήσουν από κάποιες καθορισμένες υποχρεώσεις. Οι κανόνες του Βίσμπυ αναθεώρησαν τους κανόνες της Χάγης σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης χρηματικής αποζημίωσης, που είχαν ως αποτέλεσμα το πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1968.

---

<sup>13</sup> Γιωργος Γιωγγαρας , *Κανονες χαγης χαγης-βισμπυ αμβουργου της θαλασσιας φορτωτικη*, bookstars

Το παρακάτω αναφερόμενο κείμενο αποτελεί ένα χαρακτηριστικό έγγραφο φορτωτικής εκείνης της περιόδου:

« 25 Ιουνίου 1390. Ας είναι γνωστό σε όλους ότι ο Anthony Ghileta φόρτωσε για αποστολή ορισμένα φορτία με κερί και με δέρματα στο όνομα και για λογαριασμό του Symon Marabottus, τα οποία πρέπει να παραδοθούν στην Πίζα προς τον κ. Percival de Guisulfis, και με εντολή του κ. Percival ο οποίος θα παραδώσει όλα τα πράγματά του στον Marcellino de Nigro, πράκτορά του, και εγώ ο Bartholomeus de Octono θα παραδώσω όλα τα προϊόντα του στο Portovenere και θέτω το σήμα μου. Αντίγραφο. Bartholomeus de Octono, ύπαρχος του πλοίου του Andrea Garoll.»

Στο “*Extraits des Statuts de l’île de Sardaigne*”<sup>14</sup>, αναφέρεται πως οι πλοίαρχοι των πλοίων που είχαν σκοπό να εγκαταλείψουν το λιμάνι του Τόρρες με τα προϊόντα των τοπικών εμπορών, έπρεπε να δώσουν μια επαρκή γραπτή εγγύηση (de dare sufficiente securitate) ότι τα εμπορεύματα που έχουν υποσχεθεί να μεταφέρουν, πρέπει θα φορτώνονται στα πλοία τους στην ολόκλητά τους. Όταν αυτή η γραπτή εγγύηση θα έχει δοθεί στον έμπορο υπό την μορφή “police de chargement” (sa puliza) θα επιτραπεί στο πλοίο να αποπλεύσει από τον λιμένα».

Ο όρος “police de chargement” στα γαλλικά σημαίνει φορτωτική, έτσι στην άνω καταγραφή μνημονεύεται με σαφήνεια ένα έγγραφο στο οποίο ο φορτωτής λαμβάνει από τον πλοίαρχο απόδειξη παραλαβής και εγγύηση αποστολής των εμπορευμάτων.

## **2.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ**

Στην περίπτωση που ο παραλήπτης είχε παραλάβει τα εμπορεύματα με φθορά και είχε υποστεί ζημία, αλλά δεν ήταν συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση μεταφοράς δεν είχε δικαίωμα να ασκήσει αγωγή. Σε τέτοιες περιπτώσεις στις δικαστικές αποφάσεις κρίθηκε ότι όταν ήταν αποστολέας ο οποίος υπέστη ζημία, ως το πρόσωπο που έκανε τη σύμβαση με τον φορέα και ως

---

<sup>14</sup> Droit maritime de la sardaigne , *Des statues de l’île de Sardaigne [relatifs au droit maritime, extrait du statut du Sassari de 1316]*

εκ τούτου μπορεί να ασκήσει την αγωγή, αν και τα εμπορεύματα δύνανται να ανήκουν στον παραλήπτη.

Πρώτο βήμα για την επίλυση αυτού του προβλήματος ήταν ο νόμος για τη φορτωτική (Bills of Lading Act) το 1855, ο οποίος υπέδειξε ότι είναι σκόπιμο όλα τα δικαιώματα σε σχέση με το συμβόλαιο (μεταφοράς) που περιέχεται στη φορτωτική να μπορούν να μεταβιβαστούν με την οπισθογράφησή της.

Έτσι κάθε παραλήπτης που αναγράφεται σε μια φορτωτική, και κάθε δικαιούχος από οπισθογράφιση της φορτωτικής του οποίου η κυριότητα επί των εμπορευμάτων που αναφέρονται σ' αυτή μεταβιβάζεται λόγω αυτής της αποστολής/παραλαβής ή οπισθογράφισης, επιπλέον θα μεταβιβάζονται και θα περιέρχονται σ' αυτόν όλα τα δικαιώματα αγωγής, και θα υπόκειται στις ίδιες ευθύνες σε σχέση με τα εμπορεύματα αυτά ως εάν η σύμβαση που περιέχεται στη φορτωτική είχε καταρτιστεί με τον ίδιο.

Ήταν μόλις κατά το δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, όταν στην απόφαση *Meyerstein κατά Barber* [1866]<sup>15</sup> ορίζεται η φορτωτική ως «σύμβολο της κατοχής, και πρακτικά το κλειδί της αποθήκης».

Το σύγχρονο καθεστώς των συμβατικών σχέσεων ανάμεσα στον αποστολέα, το ναυλωτή, το μεταφορέα και τον κάτοχο του εγγράφου φορτωτικής έχει συνοψιστεί στην απόφαση *Boukadoura Maritime Corp. v Société Anonyme Marocaine de l'Industrie et du Raffinage (The Boukadoura)* [1989] με τα παρακάτω λόγια:

«Κατ' αρχήν, οι συμβατικές σχέσεις μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή εξακολουθούν να διέπονται από το ναυλοσύμφωνο, παρά την έκδοση της φορτωτικής σε έναν τρίτο, τον αποστολέα/φορτωτή. Δεύτερον, παρόλο που ο αποστολέας είναι ένας ανεξάρτητος τρίτος, για τους σκοπούς του ναυλοσυμφώνου θα πρέπει να θεωρηθεί ως ο πράκτορας διά του οποίου ο ναυλωτής έχει αναλάβει την υποχρέωση να φορτώσει το φορτίο επί του σκάφους. Τρίτον, όταν οι εφοπλιστές/πλοιοκτήτες μέσω του πλοιάρχου ή τους αντιπροσώπου τους εκδίδουν μια φορτωτική αναλαμβάνουν υποχρεώσεις και ενδεχόμενες ευθύνες προς τρίτους, οι οποίες είναι ανεξάρτητες από τη σύμβαση ναυλοσυμφώνου. Εάν το έγγραφο περιέχει ψευδή δήλωση που

---

<sup>15</sup> *Barber Et Al. v Meyerstein* [1870] UKHL J0222-1

έχει γίνει εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, τότε υπάρχει ενδεχόμενη ευθύνη για απάτη. Τέταρτον, η εμπορική πραγματικότητα σήμερα είναι ότι ούτως ή άλλως ο πλοιοκτήτης θα απαιτείται και θα αναμένεται να οφείλει να εκδίδει φορτωτική, η οποία θα μπορεί να κατέχεται από τρίτα μέρη, διαφορετικά από το ναυλωτή. Πέμπτον, είναι για πρακτικούς λόγους αναπόφευκτο ότι οι ευθύνες σύμφωνα με τη σύμβαση της φορτωτικής θα διαφέρουν σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό από εκείνες που έχουν αναληφθεί από τον πλοιοκτήτη με βάση τη σύμβαση ναυλώσεως. Οι διαφορές μπορεί να προκύψουν από διαφορετικούς συμβατικούς όρους, όπως λόγω χάρη συμβαίνει κατά το αγγλικό δίκαιο από τη λειτουργία του δόγματος του *estoppel*». <sup>16</sup>

Με την ταχεία ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και τη σημαντική επιρροή της ιδεολογίας του *laissez-faire* (ανοιχτής και ελεύθερης οικονομίας)<sup>17</sup> που επηρέασε την εξέλιξη του δικαίου των συμβάσεων κατά το πρώτο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, οι πλοιοκτήτες ήταν σε θέση να εκμεταλλευτούν την ανώτερη διαπραγματευτική ισχύ τους με την εισαγωγή ρητρών στη σύμβαση μεταφοράς η οποία, σε ένα συνεχώς αυξανόμενο βαθμό, απέκλειε την ευθύνη τους υπό την ισχύ του αγγλικού δικαίου.

Έτσι, με την πάροδο του χρόνου, λόγω του τρόπου με τον οποίο διεξήγαν οι πλοιοκτήτες τις επιχειρήσεις τους έγιναν τελικά ιδιωτικοί μεταφορείς. Η απεριόριστη εφαρμογή του δόγματος της ελευθερίας των συμβάσεων φορτωτικής (όπως επίσης και των ναυλοσυμφώνων) είχε σθεναρή αντίθεση από άλλες εμπλεκόμενες πλευρές, δηλαδή τους φορτωτές, τραπεζίτες και ασφαλιστές. Τελικά, έγινε κατανοητό ότι δεν υπάρχει καμία πρακτική αξία σε οποιαδήποτε αποσπασματική λύση, αλλά μόνο μία διεθνώς αναγνωρισμένη συμφωνία μπορεί να γίνει αποδεκτή από όλα τα μέρη. Οι ναυλωτές ιστορικά είχαν επαρκή εμπορική δύναμη να είναι σε θέση να διαπραγματεύονται δίκαιους και λογικούς εμπορικούς όρους της μεταφοράς με τους εφοπλιστές-πλοιοκτήτες. Ωστόσο, επειδή η σύμβαση μεταφοράς γενικά συνάπτεται πριν από την έκδοση της φορτωτικής, οι κάτοχοι φορτωτικής που είναι άλλοι από τους αρχικούς φορτωτές, στην

---

<sup>16</sup> Η αρχή του *estoppel* προέρχεται από το αγγλικό δίκαιο, συνίσταται δε στην αποστέρηση της δυνατότητας άρνησης γεγονότων ή πραγμάτων που επιβεβαιώνονται με προηγούμενες πράξεις. P.H.Collin, *Dictionary Of Law*, Bloomsbury, London, 4<sup>th</sup> edition 2004.

<sup>17</sup> Το *Laissez-faire* είναι ένα οικονομικό σύστημα όπου οι συναλλαγές μεταξύ ιδιωτών δεν επηρεάζονται από την κρατική παρέμβαση όπως νομοθεσίες, προνόμια, δασμολόγια ή διατιμήσεις, και επιχορηγήσεις. (=αφήστε τα να περάσουν, στη μετάφραση της γαλλικής φράσης) <http://www.businessdictionary.com/definition/laissez-faire-economics.html>

πραγματικότητα δεν έχουν την ευκαιρία να διαπραγματευθούν καθόλου με τους μεταφορείς, πόσο μάλλον να διαπραγματευτούν με τους μεταφορείς επί ίσοις όροις σε μια εμπορική βάση. Έτσι, κρίθηκε ότι είναι επιθυμητή, στο πλαίσιο των αυξανόμενων περιορισμών που είχαν εισαχθεί στις συμβάσεις φορτωτικής από τους μεταφορείς, ότι πρέπει να αναπτυχθούν διεθνή πρότυπα για να εξασφαλιστεί ότι οι φορτωτικές θα πρέπει να περιέχουν συμβάσεις μεταφοράς, με κατ' 'ουσίαν δίκαιους και εύλογους εμπορικούς όρους.

Μια πρώτη προσπάθεια να βρεθεί λύση μεταξύ των αντικρουόμενων συμφερόντων των ιδιοκτητών του φορτίου (οι οποίοι επέμεναν στην εις ολόκληρον ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή ζημία του φορτίου ήταν η φυσική κατάσταση των πραγμάτων, υποκείμενης μόνο στις εξαιρέσεις που όριζε το αγγλικό δίκαιο) και των εφοπλιστών/πλοιοκτητών (που τάχθηκαν υπέρ της ελευθερίας των συμβάσεων) επιχειρήθηκε με την ψήφιση νόμου του Κογκρέσου των Ηνωμένων Πολιτειών το 1893 (Harter Act<sup>18</sup>). Ο νόμος προσπάθησε να μετατρέψει τη σύμβαση μεταφοράς για τα συμβαλλόμενα μέρη, σε φορτωτική, αντί να τα αφήνει να καθορίσουν τους όρους υπό τη δική τους συμφωνία. Αυτό γίνεται δηλώνοντας ότι ούτε η συνήθης ρήτρα βαριάς αμέλειας ή οι ρήτρες που απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη αξιοπλοΐας, θα είναι άκυρες και κενού περιεχομένου, αλλά ότι ένας επιμελής πλοιοκτήτης θα απαλλάσσεται από την ευθύνη για ορισμένες επονομαζόμενους κινδύνους.

Σε διεθνές επίπεδο παρόμοια σε πνεύμα, αν όχι κατά γράμμα συμφωνία στη μορφή ενός συνόλου κανόνων, συντάχθηκε από το Νόμο Επιτροπή ναυτικού Δικαίου της Ένωσης Διεθνούς Δικαίου το 1921, η οποία συνέταξε μια διεθνή σύμβαση η οποία υπεγράφη στις Βρυξέλλες, στις 25 Αυγούστου 1924 από τα κύρια εμπορικά έθνη, γνωστή και ως Κανόνες της Χάγης.

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι κανόνες της Χάγης δεν είχαν σκοπό να θεσπίσουν ένα ολοκληρωμένο και αυτάρκη κώδικα, αλλά είχαν σχεδιαστεί για να προσδιοριστούν μόνο οι βασικές υποχρεώσεις του μεταφορέα, ως εκ τούτου, όλα αυτά τα χρόνια όλοι οι περιορισμοί των Κανόνων έγιναν μια πηγή δυσαρέσκειας μέσα στην κοινωνία της ναυτιλίας, η οποία είχε ως αποτέλεσμα πολλές τροποποιήσεις των Κανόνων, που είναι γνωστές ως Πρωτόκολλο των

---

<sup>18</sup> [http://www.lawandsea.net/supplements/TheHarterAct\\_1893.html](http://www.lawandsea.net/supplements/TheHarterAct_1893.html)



Βρυξελλών και συνήθως αναφέρεται ως Κανόνες Χάγης-Βίσμπι. Κάτω από την επιρροή των αναπτυσσόμενων χωρών, οι διαπραγματεύσεις άρχισαν το 1968 υπό την αιγίδα της Επιτροπής του Ο.Η.Ε. για το δίκαιο του διεθνούς εμπορίου, γνωστή με τα αρχικά UNCITRAL, κατέληξαν στην υπογραφή ενός εγγράφου το 1978 στο Αμβούργο και από τότε είναι γνωστή ως Κανόνες Αμβούργου.

Η ανάπτυξη και ανάλυση των «Κανόνων του Αμβούργου» είναι πέρα από το πεδίο μελέτης της παρούσας επισκόπησης, αρκεί μόνο να σημειωθεί ότι οι Κανόνες του Αμβούργου έχουν επικυρωθεί από μια σειρά κρατών που δεν έχουν ούτε πλοία, ούτε λιμάνια, ούτε διεθνές εμπόριο και ποτέ δεν υιοθετήθηκαν σε μεγάλο βαθμό από το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών εθνών στον κόσμο<sup>19</sup>.

Στις 11 Δεκεμβρίου του 2008 το τελικό προσχέδιο του Κανόνων του Ρότερνταμ, το οποίο καταρτίστηκε από την Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Εμπορικό Δίκαιο, υιοθετήθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη. Οι διατάξεις των Κανόνων του Ρότερνταμ σχετικά με τη βάση της ευθύνης του μεταφορέα συνδυάζουν το ολοκληρωμένο σύστημα περί ευθύνης των Κανόνων του Αμβούργου και την κατανομή του βάρους της απόδειξης, που είναι πιο κοντά με τους Κανόνες της Χάγης.

## **2.2 ΕΛΛΑΔΑ**

Στην Ελλάδα με τον νόμο 3816/1958<sup>20</sup> (κώδικας ιδιωτικού ναυτικού δικαίου<sup>21</sup>) και στα άρθρα 168-173 καθορίζεται πως και πότε χρησιμοποιείται η φορτωτική.

---

<sup>19</sup> Μόνο 34 κράτη έχουν επικυρώσει του Κανόνες του Αμβούργου

[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html)

<sup>20</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/Κώδικας\\_Ιδιωτικού\\_Ναυτικού\\_Δικαίου](https://el.wikipedia.org/wiki/Κώδικας_Ιδιωτικού_Ναυτικού_Δικαίου)

<sup>21</sup> <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ>

Εν συνεχεία, σύμφωνα με το άρθρο δεύτερο του Ν. 2107/1992<sup>22</sup> περί κυρώσεως της Διεθνούς Σύμβασης σχετικά με τις φορτωτικές και του Πρωτοκόλλου υπογραφής αυτής, όπως τροποποιήθηκε, (Α' 203), ορίζεται ότι: "Από την εφαρμογή των δια του παρόντος νόμου κυρουμένων κειμένων δεν θίγονται οι διατάξεις του ν. 3816/1958 που δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα και συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρθρων 168 έως και 173»

### 3. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Το βασικό ερώτημα που θα τεθεί σε αυτή την ενότητα είναι εάν όλες οι μεταφορές πραγμάτων πρέπει να συνοδεύονται από το έγγραφο της φορτωτικής ή όχι.

Η απάντηση είναι πως δεν υπάρχει κάποιος σαφής απαγορευτικός κανόνας που να μην επιτρέπει μεταφορά χωρίς να συνοδεύονται τα πράγματα από φορτωτική.

Μια σχετική απάντηση μας δίνει ο νόμος 2107/1992, ο οποίος αποτελεί την ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο της διεθνούς σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, όπου στο άρθρο 1 παρ. γ αναφέρει όσον αφορά την έννοια «πράγματα»:

*«γ) "Πράγματα" περιλαμβάνει πράγματα, αντικείμενα, εμπορεύματα και είδη οιασδήποτε φύσεως με εξαίρεση τα ζωντανά ζώα, καθώς και φορτίο, που έχει δηλωθεί στη σύμβαση μεταφοράς, σαν φορτίο καταστρώματος και πράγματι μεταφέρεται έτσι».*

Αρα βλέπουμε πως ζώα και φορτίο στο κατάστρωμα εξαιρούνται από τις καλύψεις του άνω νόμου (και διεθνούς σύμβασης), όχι όμως και απαγόρευσης μεταφοράς τους με φορτωτικό έγγραφο.

Πριν την κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ με το νόμο 2107/1992<sup>23</sup>, ο ΚΙΝΔ στον έκτο τίτλο του (περί ναυλώσεως), στα άρθρα 107 – 173, ρύθμιζε την ναύλωση με την ευρεία έννοια, ήτοι τόσο την κατά κυριολεξία ναύλωση (χρονοναύλωση, ναύλωση κατά ταξίδι) όσο και τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων.

Συγκεκριμένα, το άρθρο 107§1 εδάφιο α' περ. β' ΚΙΝΔ ορίζει:

*« Η σύμβασις ναυλώσεως έχει ως αντικείμενον την έναντι ανταλλάγματος μεταφοράν πραγμάτων δια θαλάσσης (σύμβασις μεταφοράς πραγμάτων) », χαρακτηρίζοντας την σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ως μορφή ναυλώσεως, υποβάλλοντας την στις διατάξεις*

---

<sup>23</sup> <https://www.scribd.com/document/328318636/%CE%BD-2107-1992>

που διέπουν την μερική ή ολική ναύλωση « εφόσον δεν ορίζεται άλλο τι υπό του νόμου ή δεν συνομολογείται ρητώς ή δεν προκύπτει εκ της φύσεως της σχέσεως»<sup>24</sup>.

Ο Έλληνας νομοθέτης, το έτος 1992, κύρωσε με το νόμο 2107/1992 τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, καθώς και τα Πρωτόκολλα του 1968 και του 1979 που την τροποποίησαν. Ο νόμος αυτός, που είναι πλέον γνωστός με την ονομασία **Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ**<sup>25</sup>, διαχώρισε το δικαίωμα της σύμβασης ναυλώσεως από το δικαίωμα της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων<sup>26</sup>.

Έτσι, από τις 23.6.1993, που άρχισε να ισχύει ο νόμος, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, πραγμάτων αποσχίστηκε από τον ΚΙΝΔ και πλέον ρυθμίζεται εξ' ολοκλήρου καταρχήν από τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, στους οποίους και θα αναζητήσουμε την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα<sup>27</sup>.

Με το άρθρο πρώτο του Ν. 2107/1992 κυρώθηκαν από την Ελλάδα και αποτελούν, κατ' άρθρο 28, του Συντάγματος, εσωτερικό κανόνα δικαίου με υπερνομοθετική ισχύ, η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών της 25-8-1924 "για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές" και τα τροποποιητικά αυτής πρωτόκολλα της 23-2-1968 και της 26-12-1979 (Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ).

Από το συνδυασμό των διατάξεων του άρθρου δευτέρου του πιο πάνω νόμου και των άρθρων 1, περ. β, 2, 3 παρ. 1, 5 παρ. 2 και 10 παρ. 2 και 3 της προαναφερόμενης Διεθνούς Συμβάσεως προκύπτει, ότι η εν λόγω Σύμβαση έχει εφαρμογή στην Ελλάδα:

---

<sup>24</sup> Βλ. Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, *Η κύρωση των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ και το δικαίωμα της ναυλώσεως* (άρθρ. 107 επ. ΚΙΝΔ), ΕλΔνη 1994, σελ 530.

<sup>25</sup> Βλ. Νόμος 2107/1992 Κύρωση «Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και του Πρωτοκόλλου υπογραφής αυτής «Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924» και «Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές της 25ης Αυγούστου 1924 όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 23ης Φεβρουαρίου 1968».(ΦΕΚ Α 203)

<sup>26</sup> Βλ. Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Τόμος ΙΙ, έκδοση έκτη, 2007, σελ 9.

<sup>27</sup> Στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων οι αντισυμβαλλόμενοι είναι ο θαλάσσιος μεταφορέας από τη μία πλευρά και ο φορτωτής από την άλλη, ενώ στη σύμβαση ναυλώσεως τα αντισυμβαλλόμενα μέρη είναι ο εκναυλωτής και ο ναυλωτής. Παρατηρούμε μια εξειδίκευση στους όρους ανάλογα με τη σύμβαση. Περισσότερα για τα αντισυμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση ναυλώσεως και στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων βλ. *Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη*, οπ. παρ., σελ 51 και 318 επ. αντίστοιχα.

α) σε κάθε σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, στην οποία τα λιμάνια φορτώσεως και εκφορτώσεως βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, εφόσον η μεταφορά αυτή καλύπτεται από φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο, που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων και

β) σε κάθε θαλάσσια μεταφορά μεταξύ ελληνικών λιμένων, είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι. Τούτο επιτρεπτός έπραξε ο νομοθέτης, επεκτείνοντας δηλαδή την ισχύ της Συμβάσεως και στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, σύμφωνα με την ευχέρεια που του είχε παράσχει η τρίτη παράγραφος του άρθρου 10, της Συμβάσεως, όπως αυτό είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 3, του Πρωτοκόλλου του 1968, η οποία ορίζει ότι "στο άρθρο αυτό δεν εμποδίζει ένα Συμβαλλόμενο Κράτος από του να εφαρμόζει τις διατάξεις της Συμβάσεως αυτής για φορτωτικές και δεν συμπεριλαμβάνονται στις προηγούμενες παραγράφους".

Αλλά τέτοιες διατάξεις "περί μεταφοράς πραγμάτων"<sup>28</sup> περιέχει η πιο πάνω Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών (κανόνας Χάγης - Βίσμπερ ) που διέπουν, κατά τα προεκτιθέμενα, και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων, ανεξάρτητα από την έκδοση ή μη φορτωτικής.

Μια τέτοια ερμηνεία ανταποκρίνεται και στην πρόθεση του αρχικού Έλληνα νομοθέτη (του συντάκτη του ΚΙΝΔ ), που ήταν να καταστήσει εσωτερικό δίκαιο για όλες τις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές, το δίκαιο των κανόνων της Χάγης. Ορίζει δε η διάταξη του άρθρου 3, παρ. 6, εδ. 4, της Συμβάσεως, όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίησή του με το άρθρο 1, παρ. 2 του Πρωτοκόλλου της 23-2-1968, ότι "ο μεταφορέας και το πλοίο θα απαλλάσσονται σε κάθε περίπτωση από οποιαδήποτε ευθύνη σχετικά με τα εμπορεύματα, εφόσον δεν έχει εγερθεί αγωγή εντός ενός έτους από την παράδοσή τους ή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί".

Από την άλλη μεριά βέβαια η μεταφορά εμπορευμάτων άνευ συναλλαγματικής δεν ρυθμίζεται ούτε στον ΚΙΝΔ ούτε στον ν.2107/1992 και έτσι υπάρχει κίνδυνος σε περίπτωση αντιδικίας μεταξύ των μερών το δικαστήριο να πρέπει να ανατρέξει στους κοινούς κανόνες του αστικού δικαίου. Επίσης εάν χρησιμοποιηθεί άλλου τύπου φορτωτικό έγγραφο πλην της φορτωτικής

---

<sup>28</sup> Βλ. Γιώργος Θεοχαρίδης. Ιωάννης Κ Ρόκας, Ναυτικό δίκαιο, εκδόσεις Σάκκουλα (Αθήνα – Θεσσαλονίκη), 2015 ,3<sup>η</sup> έκδοση

καθαυτής υπάρχει κίνδυνος -καθώς αυτού του είδους τα παρεμφερή έγγραφα δεν ρυθμίζονται από τον ΚΙΝΔ και τον ν. 2107/92- και ίσως το δικαστήριο να θεωρήσει πως δεν εμπίπτουν σε αυτές τις διατάξεις.

Στο βιβλίο του «*Το δίκαιο της Θαλάσσιας Φορτωτικής*» ο Ι. Μάρκου<sup>29</sup> αναφέρει μια σειρά εγγράφων παραπλήσιων/παρόμοιων τίτλων» με την φορτωτική που μερικές φορές εξυπηρετούν την ταχύτητα στην παραλαβή, φόρτωση και παράδοση και γι' αυτό προτιμώνται μερικές φορές.

Παρατίθενται περιληπτικά παρόμοιοι τίτλοι όπως τους περιγράφει ο Ι. Μάρκου<sup>30</sup>:

### **3.1. ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ**

Όπως ο ΕμπΝ έτσι και ο ΚΙΝΔ δεν μνημονεύει το έγγραφο αυτό. Η απόδειξη (προσωρινής) παραλαβής, είναι ένα από τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία εκδίδονται κατά την παραλαβή των υπό μεταφορά πραγμάτων επί του πλοίου, της προκυμιάς, από τον εκναυλωτή ή τον πράκτορά του πριν ο πλοίαρχος εκδώσει φορτωτική. Δεν αποτελεί όμως έγγραφο τίτλο για τα πράγματα ούτε όμοιο τίτλο. *Το έγγραφο αυτό δεν «ενσωματώνει» τη νομή, ούτε την κατοχή του φορτίου.* Όπως συμβαίνει με όλα τα έγγραφα, το περιεχόμενό του δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη (βλ. ΚΠολΔ 432 επ., 445). Σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ αυτός ο τύπος φορτωτικής απαγορεύεται.

### **3.2. Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ Η ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΠΡΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗ**

Η φορτωτική επιβίβασης ή παραλαβής προς φόρτωση ή, απλώς, \_προς φόρτωση εκδίδεται από τον πράκτορα του πλοίου συνήθως προς εξοικονόμηση χρόνου και ικανοποιεί την πρακτική ανάγκη της εκ μέρους του εκναυλωτή παραλαβής των εμπορευμάτων πριν την άφιξη του πλοίου (γραμμής). Κατά την αντίληψη των συναλλασσόμενων δεν αποτελεί αξιόγραφο και δεν

---

<sup>29</sup> Ιωάννης Π. Μάρκου, *Το δίκαιο της Θαλάσσιας Φορτωτικής*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1<sup>η</sup> έκδοση, 2004

<sup>30</sup> Ο.π. Ι. Μάρκου

ρυθμίζεται στον ΚΙΝΔ , μολονότι δεν αγνοείται πλήρως από αυτόν (ΚΙΝΔ 108 § 2, 125 § 4)<sup>17</sup>. Αλλιώς όμως έχει η ρύθμιση των «Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ », οι οποίοι ρητώς αναγνωρίζουν και την παρούσα φορτωτική (βλ. άρθρα 1 περίπτ. β εδ. α', 3 §§ 3 και 7, 10 κ.χ.), όπως έκανε και το Προσχέδιο ΚΙΝΔ <sup>18</sup>. Το παρόν έγγραφο περιέχει τη δήλωση του εκδότη εκναυλωτή, ότι τα προς μεταφορά εμπορεύματα παρελήφθησαν προς προσωρινή φύλαξη στο πλοίο ή την αποθήκη και προς φόρτωσή τους (πρβλ. τη ρήτρα . . received in apparent good order and condition by ... for shipment on board).

### **3.3. ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ**

Οι διατακτικές ή εντολές παράδοσης αποτελούν έγγραφα των ναυτιλιακών συναλλαγών, τα οποία επίσης δεν ρυθμίζονται στον ΚΙΝΔ, Χρησιμοποιούνται όταν υπάρχει θεματοφύλακας του φορτίου, το οποίο έχει περισσότερους παραλήπτες. Στην περίπτωση αυτή ο θεματοφύλακας, ανάλογα με τις οδηγίες που έχει από τον φορτωτή/κομιστή της φορτωτικής, έχει υποχρέωση να διανείμει το φορτίο στους παραλήπτες του. Είναι έγγραφα για ένα μέρος του φορτίου και ως νομικοί όροι είναι πολύ γενικοί, οι οποίοι δεν χρησιμοποιούνται στην πράξη με ενιαία σημασία. Αποσκοπούν στην εκ μέρους του φορτωτή ή του αγοραστή κατά το δυνατό καλύτερη αξιοποίηση των μεταφερομένων ή αποθηκευμένων, αλλά όχι ακόμη παραδοθέντων, εμπορευμάτων, την κατάτμησή τους σε μικρότερες ποσότητες και τη διάθεσή τους σε πλείονες ενδιαφερομένους. Διεθνώς για αυτό το τύπο εγγράφου επικρατεί έντονη αμφισβήτηση.

### **3.4. ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΔΙΑΔΟΧΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΔΙΑΦΟΡΤΩΤΙΚΗ)**

Ο θαλάσσιος μεταφορέας μεταφέρει συνήθως τα φορτωθέντα εμπορεύματα με το ίδιο πλοίο από το λιμάνι φόρτωσης (port of loading) μέχρι το λιμάνι εκφόρτωσης (port of discharge) και παράδοσης στον παραλήπτη· ο δε πλοίαρχος οφείλει κατ' αρχήν να οδηγεί το πλοίο στην προκαθορισμένη διαδρομή και κατ' ευθείαν στο λιμάνι προορισμού των εμπορευμάτων («απαγόρευση παρέκκλισης», ΚΙΝΔ 126). Εξαιρέσεις από τον κανόνα αυτό ισχύουν στις περιπτώσεις που ο νόμος επιτρέπει. Επίσης, η μεταφόρτωση των μεταφερομένων πραγμάτων σε

ένα άλλο πλοίο (ή γενικά μεταφορικό μέσο) πριν από την άφιξή το» στο λιμένα προορισμού, είναι δυνατό να λαμβάνει χώρα εξαιτίας ποικίλων γεγονότων· μάλιστα, η μεταφορτώση επιβάλλεται από έκτακτα και απρόβλεπτα περιστατικά (βλ. ΚΙΝΔ 113,126 § 2, άρθρ. 4 § 4 κ.χ.β.).

### **3.5. ΑΠΛΗ, ΚΟΙΝΗ ΚΑΙ ΜΙΚΤΗ ΔΙΑΦΟΡΤΩΤΙΚΗ.**

Όπως είδαμε, είναι βασική η διάκριση μεταξύ «πολλαπλής» και «τμηματικής» μεταφοράς. Από τα δύο αυτά είδη διαστέλλεται εκείνη η διαμεταφορά, η οποία διεξάγεται μεν από δύο ή περισσότερους μεταφορείς, όμως με όμοια μεταφορικά μέσα (πρβλ. και το αποκαλούμενο “feeder service”). Η σύμβαση διαμεταφοράς και η βάσει αυτής εκδιδόμενη διαφορτωτική εξασφαλίζουν στον φορτωτή, σύμφωνα με τα ήδη εκτεθέντα, την πραγματοποίηση της συνολικής διαδρομής του φορτίου ως τον τόπο του τελικού προορισμού με ενιαία σύμβαση και ενιαίο τίτλο μεταφοράς, παρά τη χρησιμοποίηση περισσότερων, συνήθως διαφορετικών μεταφορικών μέσων. Τούτο σημαίνει μεταξύ άλλων ότι με την έννομη αυτή σχέση καθορίζονται από πριν τα δικαιώματα/οι υποχρεώσεις των ενδιαφερομένων για το φορτίο, ιδίως ο ναύλος και η ασφάλιση του φορτίου για τη συνολική διαδρομή. Με τον τρόπο αυτό, ο πωλητής (φορτωτής) των πραγμάτων εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του από τη σύμβαση πώλησης (όπως π.χ. επί πώλησεως με ρήτρα cif) και - κατά τη σύμβαση ή τις εμπορικές συνήθειες - διευκολύνεται σημαντικά στην ενεχύραση της διαφορτωτικής και στην εκκαθάριση της υπέρ αυτού ανοιγείσας ενέγγυας τραπεζικής πίστωσης για το τίμημα. Όσον αφορά τον ανωτέρω τύπο, είναι επιτρεπτή μερική εφαρμογή του ισχύοντος δικαίου για την θαλάσσια φορτωτική.

### **3.6. ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΓΩΓΙΑΣΤΗΡΙΟ<sup>31</sup>**

Αποτελεί απλό αποδεικτικό έγγραφο, το οποίο περιέχει τη γραπτή διαβεβαίωση του μεταφορέα, για την παραλαβή/φόρτωση των πραγμάτων προς μεταφορά, και το οποίο νομιμοποιεί τον κατονομαζόμενο σ' αυτό παραλήπτη προς παραλαβή τους στο λιμάνι προορισμού<sup>103</sup>. Επομένως,

---

<sup>31</sup> Sea waybill



το Sea Waybill απλώς αποδεικνύει την παραλαβή του περιγραφόμενου στο έγγραφο εμπορεύματος από τον μεταφορέα σύμφωνα με το περιεχόμενό του, τη φόρτωση και την υποχρέωσή του προς παράδοση των πραγμάτων στον κατονομαζόμενο επ' αυτού παραλήπτη στον τόπο προορισμού.

### **3.7. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ**

Ως έγγραφο, η (παραδοσιακή) θαλάσσια φορτωτική υπόκειται στον κατά νόμο τύπο του εγγράφου και κατ' αρχήν απαιτεί την ιδιόχειρη υπογραφή του εκδότη (ΑΚ 159). Από κοινού με τα υπόλοιπα φορτωτικά έγγραφα (shipping documents), η φορτωτική διαβιβάζεται συνήθως στη μεσολαβούσα τράπεζα, η οποία χρηματοδοτεί την αγορά του εμπορεύματος, προκειμένου στη συνέχεια να προωθηθεί από την ίδια την τράπεζα στον παραλήπτη (λιμένα προορισμού). Η διαδικασία αυτή απαιτεί κατά κανόνα σημαντικό χρόνο, πράγμα που συχνά δημιουργεί καθυστερήσεις στην άφιξη της φορτωτικής στα χέρια του παραλήπτη και στην παραλαβή του φορτίου· ο τρόπος αυτός μεταφοράς της φορτωτικής δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες μεθόδους ηλεκτρονικής διακίνησης των πληροφοριών και στην ταχύτητα που απαιτεί το σύγχρονο διεθνές εμπόριο. Έτσι, όχι σπανίως, συμβαίνει το πλοίο να φτάνει στο λιμάνι εκφόρτωσης πριν τη φορτωτική και ως εκ τούτου να προκύπτει η ανάγκη να δημιουργούνται πρόσθετα έξοδα και αμφιβολίες ως προς το πρόσωπο του παραλήπτη. Είναι πολύ δύσκολο να αποδειχθεί πως η ηλεκτρονική φορτωτική μπορεί να εκπληρώσει τις λειτουργίες της παραδοσιακής φορτωτικής.

### **3.8. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ**

Η ονομασία «συντετμημένη» ή «συνοπτική» ή «σύντομη φορτωτική» (short bill of lading ή short form bill of lading) χρησιμοποιείται σε αντιδιαστολή προς την «πλήρη» (long form) και, παρά τις ιδιαιτερότητές της, αποτελεί φορτωτική με την έννοια του νόμου (ΚΙΝΔ 168), όταν φέρει τα κατά νόμο στοιχεία<sup>120</sup>.

Είναι δημιούργημα της συναλλακτικής πρακτικής (πρβλ. και το συνοπτικό ναυλοσύμφωνο, booking note) και συνήθως γίνεται αποδεκτό για την εκτέλεση τραπεζιτικών πιστώσεων.

Στην εμπρόσθια πλευρά της φέρει συνήθως την παραπεμπτική ρήτρα περί εφαρμογής ή ενσωμάτωσης των τυποποιημένων γενικών όρων συναλλαγών του μεταφορέα που ισχύουν για την πλήρη φορτωτική (long form) ή έχει εκτυπωμένους τους όρους αυτούς στην οπίσθια όψη του τίτλου.

## 4. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Ο νόμος της Θαλάσσιας Μεταφοράς Εμπορευμάτων του 1992 καταργεί τις τον νόμο του 1855 για τις φορτωτικές και εδραιώνεται ως ο νέος νόμος που θα βοηθήσει τα βρετανικά δικαστήρια να καταλήξουν πιο εύκολα σε δικαστικές κρίσεις.

Ο νόμος του 1855 ήταν σύντομος και αποδείχθηκε μεν χρήσιμος, αλλά με τον χρόνο ορισμένες ατέλειες του έγιναν εμφανείς<sup>32</sup>. Τα αγγλικά δικαστήρια επινόησαν τρόπους επίλυσης στα προβλήματα: Στην υπόθεση *Brandt v Liverpool*<sup>33</sup> 1924 αναπτύχθηκε η έννοια της σιωπηρής συμβάσης.

Η Επιτροπή Νόμων και της Επιτροπή Δικαίου Σκωτίας ασχολήθηκε με το θέμα στην έκθεση, "το Δικαίωμα της αγωγής όσον αφορά τη Μεταφορά των Εμπορευμάτων στη Θάλασσα"<sup>35</sup>. Η Έκθεση περιείχε ένα νομοσχέδιο το οποίο ενέκρινε το Κοινοβούλιο, χωρίς τροποποιήσεις.

Το <sup>36</sup> CoGSA 1992<sup>37</sup> ισχύει για φορτωτικές, sea waybills (θαλάσσιο αγωγιστήριο), και ship delivery orders (εντολές παράδοσης). Η φορτωτική θα πρέπει να είναι διαπραγματεύσιμη, και περιλαμβάνει και την φορτωτική "προς αποστολή"

Επίσης, εξουσιοδοτεί τον Υπουργό να προβεί σε κανονιστική διάταξη (με κανονιστική πράξη) σχετικά με τις ηλεκτρονικές συναλλαγές και τις ηλεκτρονικές φορτωτικές.

Όποιος γίνεται ο νόμιμος κάτοχος φορτωτικής έχει όλα τα δικαιώματα αγωγής σαν να ήταν συμβαλλόμενος στην αρχική σύμβαση μεταφοράς.

Όπου το εν λόγω πρόσωπο λαμβάνει ή απαιτεί την παράδοση των εμπορευμάτων το πρόσωπο αυτό υπόκειται στις ίδιες υποχρεώσεις στο πλαίσιο της σύμβασης, όπως αν ήταν συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης.

---

<sup>32</sup> "On Some Defects in the Bills of Lading Act 1855 6 Law Quarterly Review 1890". *Heinonline.org*. Retrieved 2016-12-15.

<sup>33</sup> [1924] 1 KB 575

<sup>34</sup> *Brandt v Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co. Ltd*

<sup>35</sup> "Rights of suit in respect of carriage of goods by sea - Publications". *Gov.uk*. 1991-03-20. Retrieved 2016

<sup>36</sup> <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/contents>

<sup>37</sup> νόμος της Θαλάσσιας Μεταφοράς Εμπορευμάτων του 1992

Φορτωτική που αναφέρεται σε εμπορεύματα που έχουν αποσταλεί, και η οποία υπογράφεται από τον πλοίαρχο του πλοίου ή του πράκτορα είναι απόδειξη παραλαβής για την αποστολή.

Η Θαλάσσια Μεταφορά Εμπορευμάτων του Νόμου του 1971 ενσωματώνει τους κανονισμούς της Χάγης στο αγγλικό Δίκαιο. Αυτοί οι κανόνες ορίζουν (όπου το Άρθρο 1 επικαλείται τους Κανόνες) τον μεταφορέα να πρέπει να παρέχει στον αποστολέα φορτωτική που πληροί τις απαιτήσεις του Άρθρου 3. Αν και η CoGSA 1992 δεν μπορεί να τροποποιήσει τους κανονισμούς της Χάγης, καθώς είναι Διεθνής Σύμβαση, το 4<sup>ο</sup> μέρος της CoGSA 1992 αναβαθμίζει το κύρος της φορτωτικής ώστε να αποτελεί απόδειξη παραλαβής εμπορεύματος για αποστολή.

Παρεμφερή φορτωτικά έγγραφα με την φορτωτική όπως αναφέρονται στο «Postgraduate diploma in maritime law, International sale of goods and remedies»:

#### **4.1 SEA WAYBILL**<sup>3839</sup>

Εάν τα μέρη επιθυμούν να χρησιμοποιηθεί μια μη μεταβιβάσιμη φορτωτική, η χρήση του sea waybill αντί φορτωτικής μπορεί να είναι μια κατάλληλη εναλλακτική λύση.

Το sea waybill δεν είναι μεταβιβάσιμο και δεν ενεργεί ως απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς, ούτε είναι έγγραφο του τίτλου. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι δεν υπάρχει καμία ανάγκη για να διαβιβάσει το έγγραφο για να εξασφαλιστεί η παράδοση των εμπορευμάτων η οποία πραγματοποιείται με απλή αναφορά του ονόματος του παραλήπτη χωρίς να πρέπει να παρουσιάσει κανένα σχετικό έγγραφο.

Ο μεταφορέας δεν θα παραδώσει τα εμπορεύματα, εκτός αν ο αγοραστής παρέχει εγγυήσεις από τράπεζα για να αποζημιώσει τον μεταφορέα σε περίπτωση εσφαλμένης παράδοσης οι οποίες όμως δημιουργούν επιπλέον βάρος στον αγοραστή. Η φορτωτική παρακάμπτει αυτά τα προβλήματα

Για περισσότερο από 10 χρόνια, πολλοί μεταφορείς προσπαθούν να πείσουν τους εξαγωγείς να χρησιμοποιήσουν sea waybills αντί φορτωτικής, καθώς αυτό θα επιτρέψει τη διεξαγωγή

---

<sup>38</sup> Ισοδυναμεί με το ελληνικό «θαλάσσιο αγωγιστήριο

<sup>39</sup> Βλ. Ο.π. Ιωάννης Π. Μάρκου, *Το δίκαιο της Θαλάσσιας Φορτωτικής*

συναλλαγών μέσω Ηλεκτρονικής Ανταλλαγής Δεδομένων (EDI), και θα διευκολύνουν τις χωρίς χαρτιά διαπραγματεύσεις.

Ωστόσο, δεδομένου ότι η sea waybill είναι ανίκανη να μεταβιβάσει την κυριότητα των αγαθών, δεν είναι κατάλληλη για χρήση με ενέγγυα πίστωση<sup>40</sup>, και δεν έχει καμία ισχύ αν ο αγοραστής θέλει να διατηρήσει τη δυνατότητα της μεταπώλησης των εμπορευμάτων, κατά την διάρκεια του πλού.

Ακόμη ένα επίσης μειονέκτημα είναι ότι ο έλεγχος των προϊόντων διατηρείται από τον αποστολέα μέχρι να παραδοθεί.

## **4.2 SHIPS' DELIVERY ORDERS**<sup>41 42</sup>

Οι πωλητές συχνά επιθυμούν να διαιρεθεί μια παρτίδα ανάμεσα σε περισσότερους από ένα αγοραστές, δηλαδή να γίνει διάσπαση του φορτίου μεταξύ πολλών αγοραστών. Σε αυτές τις συνθήκες, υπάρχει μόνο μία αποστολή και, κατά συνέπεια, μόνο μία φορτωτική θα έχει εκδοθεί. Θα πρέπει να εκδίδεται συνεπώς διατακτική παράδοσης για να αποφεύγονται προβλήματα που ενδεχομένως αντιμετωπίζουν την παρουσίαση η παράδοση της αρχικής φορτωτικής.

Μια διατακτική παράδοσης είναι μια εντολή από τον αποστολέα στον μεταφορέα για να παραδώσει ένα συγκεκριμένο ποσό από αυτό που αναφέρεται στην φορτωτική αποστολής στον κάτοχο της διατακτικής παράδοσης ή στον κατονομαζόμενο παραλήπτη.

Ο μεταφορέας συμφωνεί στις οδηγίες από την υπογραφή της παράδοσης της παραγγελίας.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της διατακτικής παράδοσης είναι ότι, επιπλέον, ο κάτοχος έχει δικαίωμα να ζητήσει την παράδοση των εμπορευμάτων και έχει όλα τα δικαιώματα αγωγής που πηγάζουν από την φορτωτική (βλ. παράγραφο 2(1) η Μεταφορά Εμπορευμάτων δια Θαλάσσης, 1992).

---

<sup>40</sup>[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BD%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CF%85%CE%B1\\_%CF%80%CE%AF%CF%83%CF%84%CF%89%CF%83%CE%B7](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BD%CE%AD%CE%B3%CE%B3%CF%85%CE%B1_%CF%80%CE%AF%CF%83%CF%84%CF%89%CF%83%CE%B7)

<sup>41</sup> Ισοδυναμεί με την ελληνική «διατακτική παράδοσης»

<sup>42</sup> Βλ. Ο.π. Ιωάννης Π. Μάρκου, *Το δίκαιο της Θαλάσσιας Φορτωτικής*

Για το λόγο αυτό, μόνο η διατακτική παράδοση είναι αποδεκτή εναλλακτική λύση για μια φορτωτική σε περιπτώσεις όπου μέρος του φορτίου που πωλείται στο πλαίσιο σύμβασης πώλησης βάσει παρουσίασης εγγράφων. Ενώ η διατακτική παράδοση γενικά χρησιμοποιείται στο χύδην φορτίο μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για να επισπεύσει την εκτέλεση των συμβάσεων που οι φορτωτικές αντιπροσωπεύουν.

#### **4.3 MATES' RECEIPTS**<sup>43 44</sup>

Το mates' receipt είναι ένα έγγραφο το οποίο εκδίδεται στον αποστολέα όταν τα αγαθά παραδίδονται στον μεταφορέα. Είναι σημαντικό να εξετάσει τόσο τη σειρά των γεγονότων που οδήγησαν στην έκδοση, καθώς και τη νομική σημασία του mates' receipt.

Όταν τα εμπορεύματα βρίσκονται στο λιμάνι για φόρτωση στο πλοίο, επιθεωρούνται από υπάλληλους που καταγράφουν τις ακόλουθες πληροφορίες όπως την ημερομηνία φόρτωσης, τα διακριτικά σήματα, την ποσότητα, το βάρος, την κατάσταση της συσκευασίας και οποιοδήποτε ορατό ελάττωμα ή σχόλιο σχετικά με την κατάσταση στην οποία βρίσκονται τα αγαθά.

Μόλις η φόρτωση ολοκληρωθεί η παραλαβή του mates' receipt συντάσσεται με βάση τις πληροφορίες που καταγράφονται από τους υπάλληλους. Ο αξιωματικός του πλοίου είναι υπεύθυνος για τη σωστή θεώρηση του mates' receipt το οποίο στη συνέχεια χορηγείται στον αποστολέα.

Θα έχει παρατήρηση "cloused" ή "clean" καθιστώντας με αυτόν τον τρόπο η φορτωτική "cloused" ή "clean" αναλόγως, όπως έγινε η παραλαβή του mates' receipt. Έχει δύο νομικές προεκτάσεις: (i) βεβαίωση του πλοιοκτήτη ότι τα εμπορεύματα έχουν παραληφθεί στην κατάσταση που περιγράφεται και (ii) είναι εκ πρώτης όψεως απόδειξη της κυριότητας των αγαθών. Ο κάτοχος του mates' receipt δικαιούται σε παραλαβή ή στο πρόσωπο που αναφέρεται σε αυτήν και θεωρείται ότι είναι ο ιδιοκτήτης των αγαθών και το πρόσωπο που δικαιούται να παραλάβει η φορτωτική (το έγγραφο του τίτλου) σε αντάλλαγμα για το mates' receipt.

---

<sup>43</sup> Ισοδυναμεί με την ελληνική «απόδειξη -προσωρινής- παραλαβής

<sup>44</sup> Βλ. Ο.Π. Ι. Μάρκου, *Το δίκαιο της Θαλάσσιας Φορτωτικής*

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι το mates' receipt από μόνη του δεν είναι ένα έγγραφο του τίτλου – η μεταβίβασή του δεν μεταβιβάζει τον τίτλο και η κατοχή του mates' receipt δεν δίνει στον κάτοχο το δικαίωμα να απαιτήσει την παράδοση.

## **5. ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΩΣ ΒΑΣΙΚΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

Η Ναύλωση, (chartering) αποτελεί διμερή σύμβαση δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων καλούμενος εκναυλωτής (που μπορεί να είναι στις θαλάσσιες μεταφορές ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ναυτικός πράκτορας), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο που λέγεται ναυλωτής ή φορτωτής, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο ή μέρος αυτού, (της μεταφορικής του ικανότητας), για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς, ή και ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει επί συγκεκριμένου χρόνου, (χρονική περίοδο), επιβάτες ή εμπορεύματα, εισπράττοντας χρηματική συνήθως αμοιβή που λέγεται ναύλος.

Η συγκεκριμένη αυτή συμφωνία που εκδηλώνεται με τη σύμβαση ναυλώσεως που λέγεται και ναυλοσύμφωνο για να είναι νόμιμη θα πρέπει απαραίτητα να έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της δικαιοπραξίας, τόσο του τόπου φόρτωσης όσο και του τόπου παράδοσης (αν είναι άλλη Χώρα).

### **5.1. ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ**

1. Ναύλωση κατά ταξίδι, δηλαδή για ένα ταξίδι (μία μεταφορά)
2. Ναύλωση χρόνου ή Χρονοναύλωση. Πρόκειται στη πραγματικότητα για μίσθωση (ενοικίαση) του πλοίου μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του.
3. Ναύλωση σειράς ταξιδιών, λεγόμενη και μικτή ναύλωση. Πρόκειται για συνδυασμό των δύο προηγούμενων.
4. Ναύλωση ολική. Πρόκειται για ναύλωση όλης της ναυλώσιμης χωρητικότητας του πλοίου.
5. Ναύλωση μερική. Πρόκειται για ναύλωση μέρους της ολικής ναυλώσιμης χωρητικότητας.
6. Ναύλωση κατά παραχώρηση, λεγόμενη και εκ του αγγλικού όρου ναύλωση γυμνή ή ακόμα και "ναύλωση γυμνού πλοίου". Στη περίπτωση αυτή ο ναυλωτής υποκαθιστά τον



εκναυλωτή, επιλέγει ο ίδιος τον Πλοίαρχο και το πλήρωμα και αναλαμβάνει και την ασφάλιση του πλοίου. Αντί αυτών καταβάλλει στον πλοιοκτήτη μίσθωμα όπως και στη χρονοναύλωση.

7. Ναύλωση κατ' αποκοπή. Πρόκειται για ναύλωση με καθορισμένο ναύλο ανεξάρτητα της ποσότητας του προς μεταφορά φορτίου.
8. Ναύλωση γραμμής. Με αυτόν τον τύπο ναυλώνονται τα πλοία γραμμών που εκτελούν συγκεκριμένη γραμμή και μεταφέρουν φορτία πολλών φορτωτών και παραληπτών.
9. Ναύλωση εργολαβική. Πρόκειται για σύμβαση με εργολαβική μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων για συγκεκριμένη χρονική διάρκεια. Τέτοιες ναυλώσεις κάνουν κυρίως Τεχνικές εταιρείες έργων, καθώς και εταιρίες κρουαζιεροπλοίων,
10. Ναύλωση επιβατική. Πρόκειται για τη συνηθέστερη μετακίνησης επιβατών όπου το εισιτήριο είναι το αντίτιμο του ναύλου.

## **5.2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΝΑΥΛΩΣΗΣ**

Αντικείμενο της κάθε ναύλωσης είναι το μέσο με το οποίο συμφωνείται μια μεταφορά η οποία παρέχεται με τον εξοπλισμό του και το πλήρωμα του πλοίου. Η διάθεση μόνο του πλοίου χωρίς τον εξοπλισμό του και το πλήρωμα, σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία, δεν αποτελεί ναύλωση αλλά μίσθωση του πράγματος, οπότε στη περίπτωση αυτή δεν εφαρμόζονται οι περί ναύλωσης διατάξεις.

Η ναύλωση του πλοίου σε τρίτους λέγεται “υποναύλωση” όπου και αυτή διέπεται υπό τις περί ναύλωσης διατάξεις.

Σημειώνεται ότι στην ολική ναύλωση του μέσου μεταφοράς π.χ. πλοίου, παρέχεται μόνο η ναυλώσιμη χωρητικότητα, στην οποία δεν περιλαμβάνονται τα ενδαιτήματα του Πλοιάρχου, του πληρώματος, και άλλοι χώροι του πλοίου (τραπεζαρίες, μηχανοστάσιο γέφυρα πλοίου, αποθήκες υλικών, δεξαμενές έρματος κ.λπ.).

Σύμφωνα με την απόφαση 914/2006 ΕΦΠΕΙΡ:

*«Με το νόμο 2107/1992, κυρώθηκαν στην Ελλάδα και αποτελούν κατ` άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος εσωτερικό κανόνα δικαίου με υπερνομοθετική ισχύ, η Σύμβαση των Βρυξελλών της 24-8-1924 για την ενοποίηση ορισμένων Κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές (Κανόνες της Χάγης) και τα Τροποποιητικά Πρωτόκολλα των Βρυξελλών της 23ης Φεβρουαρίου 1968 (Κανόνες Βίσμπυ ) και της 21ης Δεκεμβρίου 1979.*

*Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 1 περ. β`, 2 παρ. 1 και 2, 3 παρ.1, 5 παρ.2 και 10 παρ. 2, προκύπτει ότι οι διατάξεις της εν λόγω διεθνούς συμβάσεως που εφαρμόζεται στην Ελλάδα από 23-6-1993, έχουν ισχύ στις θαλάσσιες μεταφορές που τα λιμάνια φορτώσεως και εκφορτώσεως βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, με την προϋπόθεση ότι οι παραπάνω μεταφορές καλύπτονται από φορτωτική, ή άλλο παρόμοιο έγγραφο που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, καθώς και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων.*

*Αντίθετα οι παραπάνω διατάξεις της διεθνούς συμβάσεως Χάγης-Βίμπυ (Ν. 2107/1992) δεν εφαρμόζονται με αποτέλεσμα να εξακολουθούν να έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του ΚΙΝΔ :*

*α)για τη ναύλωση που καλύπτεται από ναυλοσύμφωνο και*

*β)για τη ναύλωση για την οποία εκδόθηκε φορτωτική εφόσον αυτή παρέμεινε στα χέρια του ναυλωτή γιατί στις σχέσεις εκναυλωτή και ναυλωτή επικρατούν οι όροι του ναυλοσύμφωνου κατ' άρθρο 107 παρ. 2 του ΚΙΝΔ .*

*Η σύμβαση μεταφοράς ως προς τον παραλήπτη - όταν δεν είναι ο ίδιος φορτωτής - συνιστά γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου. Με την ιδιορρυθμία, όμως, ότι στην περίπτωση που έχει εκδοθεί φορτωτική, η λειτουργία της συμβάσεως μεταφοράς ως συμβάσεως υπέρ τρίτου απορροφάται από τις ρυθμίσεις που αφορούν τη φορτωτική.*

*Έτσι, για να ασκήσει ο παραλήπτης τα δικαιώματα από τη φορτωτική σε διαταγή, πρέπει να είναι το πρόσωπο που κατονομάζεται ως δικαιούχος στον τίτλο, ή να κατέστη δικαιούχος από οπισθογράφηση της φορτωτικής και επιπλέον να κατέχει το έγγραφο της φορτωτικής. Γι' αυτό, ο αποστολέας - φορτωτής του αποστέλλει το πρωτότυπο της φορτωτικής ώστε να ασκήσει τα δικαιώματά του μόλις φτάσουν τα αποσταλέντα πράγματα στον λιμένα προορισμού.*

*Κατά τη διάρκεια της μεταφοράς των πραγμάτων, χωρίς πραγματική μετακίνηση τούτων, δύναται να μεταβιβαστεί η νομή τους από τον αποστολέα στον παραλήπτη, με τη μεταβίβαση και αποστολή της φορτωτικής (ΑΚ 978), με αποτέλεσμα ο μεταφορέας να κατέχει τα πράγματα αρχικά για λογαριασμό του αντισυμβαλλομένου του αποστολέα και στη συνέχεια, από τη μια στιγμή στην άλλη, για λογαριασμό του παραλήπτη, με την περιέλευση στον τελευταίο της φορτωτικής».*

Σύμφωνα με την απόφαση 300/2004 ΕΦΠΕΙΡ<sup>45</sup>:

*«Η ναύλωση, ως σύμβαση που αφορά τη θαλάσσια μεταφορά ρυθμίζεται μεν ενιαίως στο έκτο τίτλο του ΚΙΝΔ (άρθρα 107 έως 189), ως μία μορφή αμφοτεροβαρούς συμβάσεως, ενόψει των*

---

<sup>45</sup> Βλ. Νόμος 300/2004 ΕΦ ΠΕΙΡ (355606)

διατάξεων του ΑΚ περί των εκ της συμβάσεως υποχρεώσεων (βλ. εισ. έκθεση του ΚΙΝΔ ), αλλά γίνεται διάκριση αυτής σε **τρεις ειδικότερες μορφές**:

α) στην ναύλωση η οποία έχει ως αντικείμενο τη χρησιμοποίηση του πλοίου εν όλω (ολική ναύλωση) ή εν μέρει (μερική ναύλωση), προς τον σκοπό ενέργειας θαλάσσιας μεταφοράς (*stricto sensu* ναύλωση),

β) στην ναύλωση στην οποία η παροχή του εκναυλωτή συνίσταται στη δια θαλάσσης μεταφορά επί μέρους πραγμάτων και στην οποία η παροχή του εκναυλωτή συνίσταται στην μεταφορά αυτών δια θαλάσσης, χωρίς προσδιορισμό χώρου εναποθέσεως, και

γ) στη σύμβαση μεταφοράς δια θαλάσσης επιβατών<sup>4647484950</sup>.

Οι περί ναυλώσεως διατάξεις εφαρμόζονται κατά πρώτο λόγο επί της *stricto sensu*<sup>51</sup> ναυλώσεως, εφαρμόζονται όμως και επί της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων, εφόσον άλλο τι δεν συνομολογείται ρητώς ή δεν προκύπτει από τη φύση της σχέσεως, όπως τούτο ρητώς ορίζεται δια του άρθρου 107 εδ. β του ΚΙΝΔ .

Κατά τη διάταξη του άρθρου 108 του ΚΙΝΔ η σύμβαση ναυλώσεως αποδεικνύεται εγγράφως (ναυλοσύμφωνο).

Στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων το ναυλοσύμφωνο δύναται να αντικατασταθεί από τη φορτωτική ή από έγγραφο που αποδεικνύει την παραλαβή του πράγματος προς φόρτωση<sup>52</sup>.

Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι το ναυλοσύμφωνο, ως έγγραφο αποδεικτικό της ναυλώσεως (και όχι ως συστατικό βλ. ΑΠ 618/70 ΕΕμπΔ 22.86) απαιτείται για την απόδειξη της πρώτης μορφής ναυλώσεως, ολικής ή μερικής ή της υποναυλώσεως.

---

<sup>46</sup> ΚΙΝΔ άρθ. 107 `

<sup>47</sup> βλ. Δημήτριος Καμβύσης, *Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, 1982 σελ. 330 επ.

<sup>48</sup> Βλ. Νικόλαος Δελούκας, *Ναυτικό Δίκαιο*, παρ. 166 επ.

<sup>49</sup> Σπυρίδων Σταυρόπουλος, *Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικ.*, 1976

<sup>50</sup> Βλ. Αντώνης Αντάπασης, *Κώδιξ Ιδιωτικού ναυτικού Δικαίου* (1999), σελ. 438, 439

<sup>51</sup> [https://en.wiktionary.org/wiki/sensu\\_stricto](https://en.wiktionary.org/wiki/sensu_stricto)

<sup>52</sup> ΑΠ 294/93 ΕΝΔ 22.64, ΕΠ 237/00 ΕΝΔ 29.14

*Επί συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων δεν συντάσσεται ναυλοσύμφωνο, αλλά φορτωτική<sup>53</sup>, με την οποία και αποδεικνύεται η σύμβαση αυτή ή από έγγραφο που αποδεικνύει την παραλαβή του πράγματος προς φόρτωση.*

*Όταν όμως είναι αδύνατη η έκδοση των εγγράφων αυτών, όπως συμβαίνει στην περίπτωση κατά την οποία δεν πραγματοποιήθηκε η φόρτωση, η σύμβαση δύναται να αποδειχθεί και με κάθε άλλο έγγραφο από το οποίο προκύπτει η κατάρτιση αυτής (ΕΑ 1298/1997 ΕΝΔ 26.109). Η νομική φύση της συμβάσεως ναυλώσεως έχει όχι μόνο θεωρητική, αλλά και πρακτική σημασία, διότι εξ αυτού εξαρτάται η συμπληρωματική εφαρμογή των αντιστοίχων διατάξεων του αστικού δικαίου. Σχετικά με το ζήτημα αυτό έχουν υποστηριχθεί πολλές γνώμες (όπως ότι αποτελεί σύμβαση μισθώσεως πράγματος μετά μισθώσεως παροχής υπηρεσιών, σύμβαση μισθώσεως έργου μετά μισθώσεως υπηρεσιών κλπ - βλ. σχετ. Καμβύσης ο.π. σελ. 333).*

*Η ναύλωση όμως με την ειδικότερη μορφή της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, με την οποία επιδιώκεται ένα αποτέλεσμα, ήτοι η μεταφορά από τον τόπο φορτώσεως στον τόπο προορισμού, αποτελεί καθαρή σύμβαση έργου<sup>56</sup>, και, επομένως, οι σχετικές διατάξεις του ΑΚ εφαρμόζονται συμπληρωματικά με εκείνες του ΚΙΝΔ (107 έως 189) (βλ και Καρδαράς εις ΑΚ Γεωργιάδη - Σταθόπουλου, τομ. ΙΙΙ, άρθρα 681 - 702 ΙV αρ.21 σελ. 590, Δεληγιάννης ΕρμΑΚ 681 685 αρ.6)».*

Στην περίπτωση αυτή θέση εργοδότη έχει ο ναυλωτής - φορτωτής και εργολάβου ο θαλάσσιος μεταφορέας εκναυλωτής.

Ο ΚΙΝΔ στο Ε` κεφάλαιο του έκτου τίτλου και με τα άρθρα 155 - 167 αναφέρεται εις ειδικούς λόγους λύσεως της συμβάσεως ναυλώσεως. Οι ρυθμιζόμενες από τον ΚΙΝΔ περιπτώσεις λύσεως της συμβάσεως ναυλώσεως δεν αναφέρονται περιοριστικώς, αλλά έχουν συμπληρωματική ως προς αυτές εφαρμογή και οι γενικοί κατά το αστικό δίκαιο λόγοι ματαιώσεως ή λύσεως κάθε συμβάσεως γενικώς (Δελούκας ο.π. παρ. 230 σελ. 384, Δ. Καμβύσης ο.π. άρθρα 155-56παρ. 1).

<sup>53</sup> Βλ. Νικόλαος Δελούκας Ναυτ. Δικ., 1979, παρ. 171 σελ. 262

<sup>54</sup> ο.π. Σταυρόπουλος άρθ 108 αρ. 1

<sup>55</sup> ο.π. Δ. Καμβύσης Ιδιωτ. Ναυτ. Δικ., άρθρα 107-110 παρ. 4 σημ. 7 σελ. 333

<sup>56</sup> Βλ. ο.π. Δελούκα . παρ. 169, Κοροτζή, Ο ναύλος, εις ΝοΒ 34.1018

Περαιτέρω ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει στις διατάξεις των άρθρων 155 έως 158 το δικαίωμα υπαναχώρησης του ναυλωτή και συγκεκριμένα προβλέπονται οι περιπτώσεις που ο ναυλωτής μπορεί να διαφοροποιηθεί από τη σύμβαση ναυλώσεως ή από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς και ορίζονται οι συνέπειες που επέρχονται όταν αυτό γίνει.

Μεταξύ των προβλεπόμενων από τις διατάξεις αυτές περιπτώσεων είναι και εκείνη του άρθρου 155 παρ. 1 του ΚΙΝΔ κατά την οποία το δικαίωμα υπαναχώρησης ασκείται από τον ναυλωτή πριν από το φόρτωση, δηλαδή πριν αρχίσει να εκτελείται η σύμβαση. Η δήλωση αυτή είναι μονομερής απευθυντέα δικαιοπραξία και δεν χρειάζεται τύπο ή αποδοχή. Επομένως η δήλωση του ναυλωτή δύναται να συνάγεται και από την όλη συμπεριφορά του, όπως π.χ. από την άρνηση αυτού, χωρίς όμως να συνάγεται η άρνηση αυτή μόνο από την αδράνεια του φορτωτή να φέρει τα πράγματα προς φόρτωση.

Έτσι μόνο αν ο φορτωτής δηλώσει (ρητώς ή σιωπηρώς) ότι δεν θα φέρει τα πράγματα προς φόρτωση πρόκειται για υπαναχώρηση που υπάγεται στο εδ. 1 του 155. Αν η δήλωση αυτή γίνει μετά τη φόρτωση, ή αφού παρέλθει ο χρόνος αναμονής ή αν ο ναυλωτής άφησε να παρέλθει ο χρόνος αναμονής χωρίς να προβεί σε δήλωση υπαναχώρησης, οφείλεται ολόκληρος ο ναύλος<sup>5758</sup>. Ο ναυλωτής ασκώντας το δικαίωμα υπαναχώρησης υποχρεούται, πλην της περίπτωσης του άρθρου 157 παρ. 3, στην καταβολή ολοκλήρου του ναύλου ή του μισού (στη περίπτωση του άρθρου 155 παρ. 1), ανεξάρτητα από το εάν ο εκναυλωτής εκπλήρωσε τη δική του παροχή και ανεξάρτητα αν η υπαναχώρησή του προκάλεσε ζημία ή όχι, όπως τούτο συνάγεται σαφώς από τη διάταξη του άρθρου 158 του ΚΙΝΔ <sup>5960</sup>.

Ο ναύλος που οφείλεται καθορίζεται από το νόμο κατ' αποκοπή στο μισό ή ολόκληρο το ναύλο, ακόμη και αν δεν άρχισε η εκπλήρωση της παροχής του εκναυλωτή (όπως συμβαίνει στην περίπτωση της παρ. 1 του άρθρου 155 του ΚΙΝΔ , όπου ο ναύλος που οφείλεται καλείται "ψευδοναύλος" από νομικής δε απόψεως δεν πρόκειται για ναύλο, ως αντάλλαγμα για την μεταφορά, ούτε πάλι ο οφειλόμενος ναύλος αποτελεί αποζημίωση του εκναυλωτή για τη

---

<sup>57</sup> 155 εδ. 2 και 3

<sup>58</sup> Βλ. ο.π. Αλ. Κιάντου - Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο 11, 1986, παρ. 120, 121 σελ. 347 επ.

<sup>59</sup> Βλ. ο.π. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο II, 1986, παρ. 123 σελ. 350 επ.

<sup>60</sup> Δελούκας, ο.π. παρ. 233, σελ. 385

ματαίωση της συμβάσεως ναυλώσεως ή θαλάσσιας μεταφοράς, (αφού οφείλεται ανεξάρτητα από την τυχόν ζημία του εκναυλωτή), αλλά όπως υποστηρίζεται κατά την κρατούσα και ορθότερη γνώμη πρόκειται για κατ' αποκοπή αποζημίωση και επιτίμιο μεταμελείας που στηρίζεται στο νόμο<sup>616263</sup>.

Οι πιο πάνω διατάξεις περί υπαναχωρήσεως του ναυλωτή (155 επ. ΚΙΝΔ ), εφαρμόζονται όμως και επί της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων, εφόσον άλλο τι δεν συνομολογείται ρητώς ή δεν προκύπτει από τη φύση της σχέσεως, σύμφωνα με την προαναφερόμενη διάταξη του άρθρου 107 εδ. β του ΚΙΝΔ . Ειδική μάλιστα ρύθμιση γίνεται με τη διάταξη του άρθρου 156 ΚΙΝΔ κατά την οποία επί συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων, αν η δήλωση υπαναχωρήσεως έγινε και μετά τη φόρτωση, ο ναυλωτής υποχρεούται στην καταβολή του μισού ναύλου, αλλά επιπλέον υποχρεούται στην πληρωμή των δαπανών φορτώσεως, εκφορτώσεως και αναφορτώσεως των μετακινηθέντων άλλων εμπορευμάτων, ως και στην αποκατάσταση της εκ της χρονοτριβής κάθε άλλης ζημίας.

Η εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων, όπως συνάγεται από το περιεχόμενο αυτών, προϋποθέτουν ότι η δήλωση υπαναχωρήσεως ή η παράλειψη αυτής (περ. 3 άρθρου 155), γίνεται κατά το χρόνο της αναμονής ή σε σχέση με αυτήν. Όπως δε προκύπτει από τη διάταξη του άρθρου 117 ΚΙΝΔ ως "αναμονή" νοείται ο απαιτούμενος χρόνος δια την ενέργεια της φορτώσεως κατά τον οποίο ο εκναυλωτής πρέπει να έχει το πλοίο στην προς τούτο κατάλληλη θέση και κατάσταση και η διάρκειά της, ελλείψει αντίθετης συμφωνίας, αρχίζει αφότου ο εκναυλωτής έφερε το πλοίο στον τόπο της φορτώσεως και στην ενδεδειγμένη θέση αναλόγως των ειδικών συνθηκών<sup>6465</sup>.

Στην πρώτη περίπτωση του άρθρου 155 ο ναυλωτής μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα υπαναχωρήσεως και όταν το πλοίο δεν έχει έλθει ακόμη στο χώρο φορτώσεως<sup>666768</sup>, αλλά και στην περίπτωση αυτή το πλοίο κατευθύνεται στο λιμάνι προς φόρτωση είτε "υπό έρμα" είτε

---

<sup>61</sup> Ποταμιάνος, Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, παρ. 66 σελ. 118, 119

<sup>62</sup> Δελούκας Ο.π. παρ. 233, σελ. 385

<sup>63</sup> Βλ. ο.π. Αλ. Κιάντου - Παμπούκη σελ. 353

<sup>64</sup> Βλ. ο.π. Σταυρόπουλος άρθρο 117 αρ. 1ε

<sup>65</sup> ΑΠ 1622/1995 ΕΝΔ 24.217

<sup>66</sup> Βλ. ο.π. Δελούκας παρ. 233 σελ. 389

<sup>67</sup> Βλ. ο.π. Καμβύσης άρθρα 155 167 παρ. 3 σελ. 446

<sup>68</sup> Αρβανίτη, Υπαναχώρηση ναυλωτού κατά τον υπό έρμα πλου ΕΕΔ ΙΓ, 1962, σελ. 385 επ.

μεταφέροντας άλλα φορτία, αφού η ευνοϊκότερη ρύθμιση της διατάξεως αυτής οφείλεται στο γεγονός ότι ο ναυλωτής υπαναχώρησε έγκαιρα από τη σύμβαση, δηλαδή πριν από την έναρξη εκτελέσεως αυτής (φορτώσεως).

Στις σύγχρονες διεθνείς εμποροναυτικές συναλλαγές απαντώνται μορφώματα των καλουμένων "ναυλώσεων χωρητικότητας" (volume or tonnage contracts) ,που συνήθως περιεχόμενο έχουν την από πλευράς του εκναυλωτή ή του μεταφορέα θαλάσσιας μεταφοράς ανάληψη της υποχρέωσης να διαθέτει για ορισμένο χρονικό διάστημα πλοίο ή πλοία μη εκ των προτέρων προσδιορισμένα ατομικώς για την εκτέλεση θαλασσίων αποστολών προς μεταφορά εμπορευμάτων του αντισυμβαλλόμενου ναυλωτή ή φορτωτή. Η σύμβαση αυτή, η οποία αποτελεί συμφωνία πλαίσιο, εμπίπτει κατ` αρχήν στην έννοια της ναύλωσης υπό στενή έννοια ή της θαλάσσιας μεταφοράς και διέπεται από τις σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ ή της Δ.Σ των Βρυξελλών 1924/ 1968/ 1979, ανάλογα με το ειδικότερο περιεχόμενο καθεμιάς περίπτωσης, είναι δε σύμβαση τέλεια, έγκυρη και δεσμευτική, η κάθε μία όμως από τις κατ` ιδία μεταφορές διέπεται από τους όρους της εκδιδόμενης γι` αυτής φορτωτικής (βλ. Ι. Κοροτζής, εις Ναυτική Δικαιοσύνη 2002 σελ. 477).



## 6. ΤΟ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

### 6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Το ναυλοσύμφωνο είναι μια σύμβαση που είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε μια ελεύθερη αγορά, όπου η διαπραγματευτική ισχύς των μερών είναι άμεσα εξαρτώμενη από τον παράγοντα της προσφοράς και της ζήτησης και διέπεται από το δίκαιο της σύμβασης.

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα εξετάσουμε τη γενική φύση των ναυλοσυμφώνων σε όλους τους τύπους τους (time or voyage charters). Τα ναυλοσύμφωνα διαφέρουν από την φορτωτική σε δύο σημεία:

Πρώτον, δεν υπόκεινται στην υποχρεωτική εφαρμογή των κανόνων της Χάγης και των πρόσθετων πρωτοκόλλων του Βίσμπυ <sup>69</sup>.

Δεύτερον, δεν υπόκεινται στον νόμο για την Μεταφορά των Εμπορευμάτων δια Θαλάσσης (COGSA) του 1992. Θεωρητικά, κατηγοριοποιούνται ως συμβόλαια για τη χρήση του σκάφους, σε αντίθεση με τη φορτωτική, η οποία χαρακτηρίζεται ως μια σύμβαση για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Υπάρχουν διάφορες μορφές ναυλοσυμφώνων. Για παράδειγμα, υπάρχει η μορφή "bareboat" σύμφωνα με την οποία ο εκναυλωτής δεν έχει μόνο τη χρήση του σκάφους, αλλά επιλέγει και το δικό του πλήρωμα (ναύλωση γυμνού πλοίου (bare-boat charter ή charter by demise)).

Ωστόσο, τα πιο συνηθισμένα ναυλοσύμφωνα είναι αυτά που το πλήρωμα απασχολείται άμεσα από τον πλοιοκτήτη. Υπάρχουν δύο βασικοί τύποι τέτοιου ναυλοσυμφώνου:

Το ναυλοσύμφωνο κατά ταξίδι (voyage charterparty) όταν το πλοίο έχει ναυλωθεί για ένα συγκεκριμένο ταξίδι και η χρονοναύλωση (time charterparty) όταν το σκάφος έχει ναυλωθεί για ένα καθορισμένο χρονικό διάστημα.

---

<sup>69</sup> Βλ. Simon Baughen, *Shipping Law*, Routledge-Cavendish, 4<sup>th</sup> edition, 2009, p.200

Το ναυλοσύμφωνο είναι ένα τυποποιημένο έντυπο με δυνατότητα για τροποποίηση των διατάξεων, με επιλογή προσθηκών για να αντανακλούν την συγκεκριμένη συμφωνία, που συμφώνησαν από τα μέρη.

Τα πιο κοινά τυποποιημένα έντυπα είναι του τύπου "Gencon"<sup>70</sup> για τα ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι και τα «New York Produce Exchange (NYPE)<sup>71</sup>» και «Balttime» για τις χρονοναυλώσεις.

Στην μεταφορά του πετρελαίου είναι πιθανό να χρησιμοποιηθεί εξειδικευμένος τύπος, όπως ο «Echponoy» ή ο «Beereenoy» για ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι, και ο «Shelltime» για χρονοναυλώσεις ή ο παλαιότερος τύπος Asbatankvoy<sup>72</sup>.

Τέλος τα υβριδικά ναυλοσύμφωνα γίνονται όλο και περισσότερο κοινά και τα οποία συνδυάζουν ορισμένες από τις πτυχές των time και voyage charters όπου ο ναυλωτής πληρώνει την ενοικίαση για το χρόνο που χρειάζεται το πλοίο για να ολοκληρώσει ένα καθορισμένο ταξίδι π.χ. τέσσερις συνεχόμενους πλόες μεταξύ Α και Β επιτρέποντας να χρησιμοποιηθεί κενός χώρος στο πλοίο και από άλλους. Αυτή η μορφή είναι κοινή στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Τα μέρη να διέπονται από την ελευθερία των συμβάσεων και μπορούν να προβούν σε μια σύμβαση με τους όρους που αυτά επιθυμούν. Η συνθήκη της Χάγης<sup>73</sup> Και τα τροποποιητικά σύμφωνα Χάγης Βίσμπυ<sup>74</sup> τα οποία επιβάλλουν τις ελάχιστες υποχρεώσεις για μεταφορείς με φορτωτικές, δεν εφαρμόζονται υποχρεωτικά σε ναυλοσύμφωνα υπό το βρετανικό δίκαιο.

Ωστόσο, τα μέρη μπορούν να αποδεχθούν για τις συμβάσεις αυτές, να ισχύουν οι ανωτέρω διεθνείς συμβάσεις και για τα ναυλοσύμφωνα.

Το συνήθως τυποποιημένο έντυπο ναυλοσυμφώνου – time ή voyage- σχεδόν πάντα περιέχει ρητούς όρους που επιβάλλουν υποχρεώσεις στον ιδιοκτήτη του πλοίου για την αξιοπλοΐα του, ή

---

<sup>70</sup> χρονοναυλώσεις

<sup>71</sup> New York Produce Exchange ("NYPE") form 1946 or 1993

<sup>72</sup> Βλ. YVONNE BAATZ, *Maritime Law*, Informa law from routledge, 3<sup>rd</sup> edition, 2014, σελ. 119

<sup>73</sup> The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924

<sup>74</sup> The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 and by the Protocol signed at Brussels on 21 December 1979.

της εκτέλεσης των συμβατικών υποχρεώσεων με τη λογική του μην αποκλίνει από τη καθορισμένη διαδρομή.

Οι υποχρεώσεις αυτές θα πρέπει να εξετάζεται σε συνδυασμό με τους Κανόνες που ισχύουν για το εκάστοτε ναυλοσύμφωνο. Οι δυνατότητες που βρίσκονται στη διάθεση του ναυλωτή για διάρρηξη του συμβολαίου θα πρέπει να εξετάζονται πάντα.

Επίσης σημαντικό ρόλο παίζουν οι επιλογές όσον αφορά τα ασφαλή λιμάνια.

Τέλος, το ζήτημα των υποθηκών είναι πολύ σημαντικό τόσο στο φορτίο και τα υποφορτία ώστε να αυτά να πληρώνονται.

Μόλις συναφθεί το charterparty οι όροι θα πρέπει να καταγράφονται είτε σε μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή άλλα έντυπα καταγραφής. Μερικές φορές μπορεί να υπάρχει ένα ζήτημα ως προς το αν οι τροποποιήσεις που καταγράφονται στην ανακεφαλαίωση και στο τυποποιημένο έντυπο της σύμβασης θεωρούνται πλέον ένα έγγραφο.

Τέλος είναι σημαντικό να προσδιοριστεί ο τρόπος που ο μεσίτης έχει συμβληθεί. Αν ο μεσίτης ενεργεί ως πράκτορας, θα υπάρχει μια σύμβαση μεταξύ του μεσίτη και του γραφείου για το οποίο ενεργεί.

Όπως αναφέρθηκε, οι διεθνείς συμβάσεις δεν εφαρμόζονται υποχρεωτικά στα ναυλοσύμφωνα κατά το βρετανικό δίκαιο. Όμως εάν τα μέρη θέλουν να διασφαλίσουν πως οι υποχρεώσεις τόσο από το ναυλοσύμφωνο όσο και από την φορτωτική είναι ίδιες, πρέπει να ενσωματωθεί όρος στο ναυλοσύμφωνο που θα προβλέπει ότι πρέπει να ενσωματωθεί σε όποια φορτωτική εκδίδεται δυνάμει του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου<sup>75</sup>

Τα βρετανικά δικαστήρια πάντα ακολουθούν την «πρόθεση» των μερών ακόμη και αν η ορολογία που έχει χρησιμοποιηθεί χρήζει ερμηνείας

Στο «*Saxon Star*»<sup>76</sup> το ναυλοσύμφωνο ήταν κατά ταξίδι το οποίο είχε τροποποιηθεί ώστε να καλύπτει όσα διαδοχικά ταξίδια χρειάζονταν εντός 18 μηνών. Όσον αφορά την έκδοση

---

<sup>75</sup> Για παράδειγμα cl 24 of NYPE 1946 and cl 31 of NYPE 1993.

<sup>76</sup> *Adamastos Shipping Co v Anglo-Saxon Petroleum Co (The Saxon Star)* [1959] AC 133

φορτωτικών αναφερόταν πως «πρέπει να ενσωματώνονται σε αυτό», αφήνοντας δυνατότητες παρερμηνείας.

Το House of Lords έκρινε πως το ναυλοσύμφωνο ενσωμάτωσε την US COGSA<sup>77 78</sup> και ότι ο όρος δεν ήταν σαφώς διατυπωμένος αφήνοντας την δυνατότητα παρερμηνείας. Έκρινε δε – παρότι η US COGSA ρητά ρυθμίζει πως δεν εφαρμόζεται σε ναυλοσύμφωνα- ότι ο όρος που είχαν συνυπογράψει τα μέρη μπορεί να επεκταθεί και σε αυτά.

Έτσι, όταν το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο, οι όροι του καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών. Το δίκαιο που διέπει αυτή τη συμφωνία των μερών είναι το δίκαιο που προβλέπεται ρητά στο ναυλοσύμφωνο. Τις περισσότερες φορές, συμφωνείται και εφαρμόζεται το αγγλικό δίκαιο, συχνά αποκαλούμενο ως εθιμικό δίκαιο ( common law ).

Το δίκαιο αυτό, που διέπει τη σχέση ναυλωτή - εκναυλωτή, βασίζεται στη νομολογία, δηλαδή στο προηγούμενο δεδικασμένο παρόμοιων αντιδικιών που εκδικάστηκαν κατά το παρελθόν στα αγγλικά δικαστήρια, οι αποφάσεις των οποίων κατευθύνουν την επιχειρηματολογία και την κρίση των δικαστών στην εκδίκαση σημερινών αντίστοιχων υποθέσεων. Τα συμβαλλόμενα μέρη απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά τους, που απορρέουν από τους όρους του ναυλοσυμφώνου, εφ' όσον αυτό ματαιωθεί.

Η ματαίωση του ναυλοσυμφώνου οφείλεται σε μεγάλη καθυστέρηση ή σε αδυναμία εκτέλεσης του ναυλοσυμφώνου λόγω κάποιου απρόβλεπτου γεγονότος, χωρίς να ευθύνεται κανένα από τα μέρη.

---

<sup>77</sup> Βλ. G. Treitel and F. Reynolds, *Carver* (3rd edn, Sweet & Maxwell 2012) (hereinafter “*Carver*”), [9-089].

<sup>78</sup> R. Aikens, R. Lord and M. Bools, *Bills of Lading* (Informa 2006) (hereinafter “*Aikens*”), [10.19].

## **6.2 ΟΡΟΙ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΩΝ**

Σύμφωνα με το αγγλικό εθνικό δίκαιο οι όροι των ναυλοσυμφώνων ταξινομούνται σε ρητούς και υπονοούμενους όρους ( *express & implied terms* ).

### **6.2.1. ΡΗΤΟΙ ΟΡΟΙ ( *EXPRESS TERMS* )<sup>79</sup>**

Τα ναυλοσύμφωνα πάντα εμπεριέχουν ρητούς όρους που επιβάλλουν υποχρεώσεις στον πλοιοκτήτη να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο, να εκτελεί τις συμβατικές του υποχρεώσεις σε εύλογο χρόνο και να μην παρεκκλίνει από το συμφωνημένο ταξίδι ή το να δένει σε ασφαλή λιμάνια. Εάν δεν υπήρχαν αυτοί οι ρητοί όροι, κάθε μια από αυτές τις υποχρεώσεις θα υπονοείτο.

Όσον αφορά την αξιοπλοΐα, ακόμη και αν δεν υπήρχε ο ρητός αυτός όρος, η υποχρέωση αυτή πηγάζει από το *common law*<sup>80</sup>.

### **6.2.2. ΥΠΟΝΟΟΥΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ( *IMPLIED TERMS* )**

Υπονοούμενοι όροι ( *implied terms* ) είναι οι όροι που δεν περιέχονται γραπτώς στα ναυλοσύμφωνα, αλλά είναι τόσο φανεροί και ισχυροί που γίνονται σιωπηλά αποδεκτοί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Συνήθως, οι υπονοούμενοι όροι αφορούν ζητήματα μεγαλύτερης βαρύτητας και γι' αυτό η παραβίασή τους επιφέρει σημαντικές κυρώσεις. Ωστόσο, όταν υπάρχει ασυμφωνία

---

<sup>79</sup> είναι οι οροί που περιγράφονται ρητώς στα ναυλοσύμφωνα, είτε στις τυποποιημένες φόρμες ή στο προσθετό παράρτημα (  *rider* )

<sup>80</sup> YVONNE BAATZ, *Maritime law*, 3<sup>rd</sup> edition, Informa Law, 2014

μεταξύ ενός υπονοούμενου και ενός ρητού όρου, θα υπερισχύσει ο ρητός όρος που θεωρείται πάντα ότι εκφράζει καλύτερα τις προθέσεις των μερών.

Οι πιο σημαντικοί υπονοούμενοι όροι του αγγλικού δικαίου που επιβάλλονται στον ιδιοκτήτη είναι:

-η αξιοπλοΐα ( seaworthiness ), δηλαδή η υποχρέωση να παρέχει αξιόπλοο πλοίο.

-η δέουσα επιμέλεια εκτέλεσης της ναύλωσης ( due dispatch ), δηλαδή η υποχρέωση να εκτελέσει το ταξίδι (τον πλου) σε εύλογο χρόνο.

-η μη παρέκκλιση ( proper route / deviation), δηλαδή η υποχρέωση να μην αποκλίνει από τη συμφωνηθείσα διαδρομή.

- η αποζημίωση σε περίπτωση διάρρηξης του ναυλοσυμφώνου εξ αιτίας του πλοιοκτήτη.

και αντίστοιχα για τον ναυλωτή σημαντικοί υπονοούμενοι όροι του αγγλικού δικαίου που επιβάλλονται η ασφαλή λιμάνια

-η υποχρέωση να υποδείξει συγκεκριμένο ασφαλές λιμάνι

η υποχρέωση να μην φορτώσει επικίνδυνα εμπορεύματα επικίνδυνα εμπορεύματα<sup>81</sup>

### **6.2.3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ ( REPRESENTATIONS )**

Περιγραφές ( representations ) είναι οι όροι που αφορούν τις παρουσιάσεις που δίνονται κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων και αποτελούν υποσχέσεις που δίνουν τα συμβαλλόμενα μέρη.

Σε περίπτωση παροχής ανακριβών στοιχείων ( misrepresentation ), θα εξετασθεί η πρόθεση ή όχι του συμβαλλόμενου. Εάν η παροχή των ανακριβών στοιχείων έγινε με πρόθεση και επηρέασαν

---

<sup>81</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/section/2/enacted>

το άλλο συμβαλλόμενο μέρος να υπογράψει το ναυλοσύμφωνο, τότε ο τελευταίος έχει το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο ( repudiate the charter party ).

Εάν η παροχή ανακριβών στοιχείων έγινε χωρίς πρόθεση, τότε ο συμβαλλόμενος που έδωσε αυτά τα στοιχεία υποχρεούται να καταβάλλει αποζημιώσεις, εκτός εάν αποδείξει ότι είχε λόγους να πιστεύει και πίστευε μέχρι τη στιγμή που υπογράφηκε το ναυλοσύμφωνο ότι τα στοιχεία που έδωσε ήταν αληθινά.

Παραδείγματα όρων που αποσκοπούν στην περιγραφή παρεχόμενων όρων είναι τα χαρακτηριστικά του πλοίου (το όνομα, το διακριτικό σήμα, ο χρόνος ναυπήγησης κ.α.) που έχουν περιγραφεί από τον πλοιοκτήτη και τα χαρακτηριστικά του φορτίου (όγκος, βάρος, τύπος κ.α.) που έχουν περιγραφεί από το ναυλωτή.

#### **6.2.4. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ( CONDITIONS )**

Προϋποθέσεις ( conditions ) είναι οι όροι που η παραβίαση τους από το ένα συμβαλλόμενο μέρος δίνει το δικαίωμα στο άλλο μέρος να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο και να αξιώσει αποζημιώσεις (repudiate the charter party and sue for damages).

Εάν ο θιγόμενος επιλέξει να μην ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο, αλλά να συνεχίσει αυτό να ισχύει, τότε δεσμεύεται από την πράξη του αυτή και δεν μπορεί να ισχυριστεί αργότερα ότι το άλλο συμβαλλόμενο μέρος δεν εκτέλεσε τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από το ναυλοσύμφωνο ( waiver of the breach of condition ).

Παραδείγματα όρων " condition " είναι η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τη στιγμή της υπογραφής του ναυλοσυμφώνου, ο χρόνος αναχώρησης για το λιμάνι φόρτωσης, η εθνικότητα του πλοίου, η κλάση του πλοίου που δηλώνεται από το νηογνώμονα, η μεταφορική ικανότητα του πλοίου για ορισμένο φορτίο, η ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο αναμένεται να είναι έτοιμο προς φόρτωση κ.λ.π.

### **6.2.5. ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ( WARRANTIES )**

Είναι οι όροι που η παραβίαση τους από το ένα συμβαλλόμενο μέρος δίνει το δικαίωμα στο άλλο μέρος να αξιώσει αποζημίωση ( sue for damages ). Παραδείγματα τέτοιων όρων είναι η συντήρηση του πλοίου, τα καύσιμα του, η υποχρέωση του ναυλωτή να φέρει το φορτίο στο λιμάνι φόρτωσης, η επαναπαράδοση του πλοίου από το ναυλωτή στον εκναυλωτή, η ταχύτητα του πλοίου κ.λ.π.

### **6.2.6. ΑΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΤΟΙ ΟΡΟΙ ( INNOMINATE TERMS )**

Απροκαθόριστοι όροι ( innominate terms ) είναι οι όροι που αντιμετωπίζονται από το δικαστήριο άλλοτε ως " conditions " και άλλοτε ως " warranties ", ανάλογα με τη σοβαρότητα των συνεπειών της αθέτησης. Παράδειγμα όρου " innominate " είναι η αξιοπλοΐα του πλοίου

Η παραβίαση των ανωτέρω μπορεί να οδηγήσει στην ακύρωση του ναυλοσυμφώνου.

## **6.3. ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΤΑΙ ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΑΠΟ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ;**

Στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων, ένας ναυλωτής είτε είναι έμπορος που πωλεί ή αγοράζει ή κάποιος που ενεργεί ως εκπρόσωπος. Σκοπός του ναυλωμένου πλοίου είναι η μεταφορά εμπορευμάτων δυνάμει κάποιας σύμβασης.

Η δυνατότητα του ναυλωτή να αποκτήσει μια φορτωτική από το πλοίο αποτελεί θεμελιώδη απαίτηση, διότι χωρίς τη φορτωτική, ο έμπορος θα έχει μεγάλη δυσκολία στην πώληση των



προϊόντων του. Ο αγοραστής δεν είναι συνήθως παρών ή αντιπροσωπεύεται και ως εκ τούτου, δεν είναι σε θέση να επιθεωρεί τα αγαθά.

Ο πωλητής συνήθως δεν γνωρίζει την οικονομική κατάσταση του αγοραστή και αναλαμβάνει μεγάλο ρίσκο αποστολής εμπορευμάτων άνευ φορτωτικού εγγράφου.

Τέλος ο μόνος τρόπος για να μεταβιβαστούν τα εμπορεύματα εν πλώ είναι με την μεταβίβαση εγγράφου κυριότητας που αντιμετωπίζεται ως αντίστοιχο του φορτίου.

#### **6.4 ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΥΡΙΟ ΕΓΓΡΑΦΟ; ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ Ή Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ;**

Δεδομένου ότι η φορτωτική είναι, μεταξύ άλλων, μια απόδειξη για την αποστολή των προϊόντων, θα ενεργοποιηθεί από τη στιγμή που τα εμπορεύματα έχουν αποσταλεί. Ωστόσο, εάν το πλοίο έχει ναυλωθεί, είναι πιθανόν να ενεργοποιηθεί ως αποτέλεσμα παραγγελιών που έχουν ήδη δοθεί από το ναυλωτή σύμφωνα με το charterparty και έτσι θα ακολουθεί ένα ναυλοσύμφωνο.

Δεδομένου ότι η φορτωτική είναι επίσης μια σύμβαση για τη μεταφορά των εμπορευμάτων υπάρχει η πιθανότητα να προκύψει σύγκρουση όρων μεταξύ των δύο εγγράφων.

Όσο ο μεταφορέας έχει στα χέρια του την φορτωτική, αυτή αποτελεί απόδειξη και έγγραφο του τίτλου, αλλά δεν αποτελεί και την σύμβαση μεταφοράς.

Θα ήταν εμπορικά ανούσιο να υπάρχουν δύο συμβάσεις μεταξύ των ίδιων μερών για τη μεταφορά του εμπορεύματος κατά το ίδιο το ταξίδι. Κατά συνέπεια, η νομοθεσία έχει υιοθετήσει μια προσέγγιση κοινής λογικής και έχει κρίνει ότι όταν μια φορτωτική κατέχεται από έναν που έχει ήδη συμβληθεί σε ναυλοσύμφωνο με τον μεταφορέα, η φορτωτική πρέπει να αντιμετωπίζεται ως μια απόδειξη και έγγραφο τίτλου – αλλά όχι ως η σύμβαση μεταφοράς.

Από τη στιγμή που η φορτωτική έχει μεταβιβαστεί σε κάποιον που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στο ναυλοσύμφωνο, η φορτωτική, λειτουργεί όχι μόνο ως μια απόδειξη (παραλαβής των εμπορευμάτων) και έγγραφο του τίτλου, αλλά και ως σύμβαση μεταφοράς μεταξύ αυτού του τρίτου μέρους και του μεταφορέα.

## 7. Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

### 7.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η φορτωτική αποτελεί τίτλο δια του οποίου νομιμοποιείται στην παραλαβή των πραγμάτων που αφορά αυτή και στην έγερση αγωγής αποζημιώσεως για βλάβη ή απώλεια του φορτίου, ο κάτοχος αυτής, εφόσον είναι νόμιμος διάδοχος των αρχικών δικαιούχων της φορτωτικής, είτε δια οπισθογραφήσεως, είτε δια εκχωρήσεως, εφόσον εγχειρισθεί στον εκδοχέα το έγγραφο της φορτωτικής.

Νομιμοποιείται επομένως για την παραλαβή των πραγμάτων και την έγερση της σχετικής αγωγής αποζημιώσεως στην περίπτωση βλάβης ή απώλειας αυτών, ο αναφερόμενος στη φορτωτική ως δικαιούχος (ονομαστική φορτωτική) ή όταν πρόκειται για φορτωτική εις διαταγή, ο νόμιμος εξ οπισθογραφήσεως κομιστής αυτής<sup>828384</sup>.

Ακολούθως κατά τη ρητή διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 του ως άνω κυρωτικού νόμου (Ν 2107/1992), τα θέματα των εκ και επί της φορτωτικής δικαιωμάτων και της μεταβιβάσεως τούτων εξακολουθούν να διέπονται από τα άρθρα 168-173 του ΚΙΝΔ , καθόσον οι Κανόνες του ως άνω κυρωτικού νόμου 2107/1992 (ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 23-06-1993) δεν περιέχουν σχετικές διατάξεις.

Από τις συνδυασμένες διατάξεις των ως άνω άρθρων 168,169,170,171.172 και 173 του ΚΙΝΔ και 78 παρ.2 του ΝΔ της 17-7-1923 "περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμων εταιρειών", σαφώς προκύπτει ότι η φορτωτική που εκδίδεται από τον Πλοίαρχο μετά την φόρτωση αποτελεί πλήρη απόδειξη μεταξύ όλων όσων ενδιαφέρονται για το φορτίο και επιπλέον μεταξύ αυτών και των ασφαλιστών, για την ποσότητα, την κατάσταση και το είδος του φορτίου.

---

<sup>82</sup> Βλ. σχετ. Α. Κιάντου Παμπούκη Ναυτ. Δίκ. Εκδ. Γ σελ. 305-309

<sup>83</sup> Βλ. σχετ. Α. Κιάντου Παμπούκη Ναυτ. Δίκ. Εκδ. Γ σελ. 305-309

<sup>84</sup> Βλ. Ο.π. Δ. Καμβύση, Ιδιωτ. Ναυτ. Δικ. εκδ. 1982 στο άρθρο 171 σελ. 476

Συνήθως η φορτωτική εκδίδεται εις διαταγήν του φορτωτή ή του παραλήπτη ο οποίος αναφέρεται στη φορτωτική με το όνομα του.

Η φορτωτική, όμως δεν γεννάται εις διαταγήν. Είναι εις διαταγήν μόνο όταν περιλαμβάνεται σ' αυτήν, δίπλα στο όνομα του δικαιούχου, η ρήτρα "εις διαταγήν" για αυτό το λόγο είναι αξιόγραφο "δυνητικό εις διαταγήν".

Συνεπώς αν δεν φέρει τη ρήτρα "εις διαταγήν" είναι ονομαστική<sup>85</sup>. Αν υπάρχουν σχετικές αμφιβολίες η φορτωτική είναι ονομαστική, δεδομένου ότι οι αρχές που ισχύουν επί της φορτωτικής εις διαταγήν απαιτούν ασφάλεια δικαίου<sup>86</sup>.

Τέλος οι διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 1 και 4 παρ. 1 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ θεσπίζουν τη νόθο αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα με την έννοια ότι σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου κατά τη θαλάσσια μεταφορά ο τελευταίος έχει το βάρος της απόδειξης ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα.

Η ευθύνη αυτή υφίσταται κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 135 του ΚΙΝΔ έναντι οποιουδήποτε προσώπου που έχει ενδιαφέρον επί του φορτίου, υπό την έννοια ότι είναι φορέας δικαιώματος που απορρέει από τη Σύμβαση και μπορεί να θεωρηθεί ότι ζημιώνεται άμεσα από την απώλεια ή βλάβη τούτου. Τέτοια δε πρόσωπα μπορεί να είναι ο φορτωτής, ο παραλήπτης που είναι και νόμιμος κομιστής της φορτωτικής, ο ασφαλιστής του φορτίου που κατάβαλε τη ζημία του ασφαλιζομένου του και υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα αυτού από το νόμο ή με εκχώρηση της σχετικής απαίτησης καθώς και ο επί του φορτίου ενεχυρούχος δανειστής ή εκδοχέας των δικαιωμάτων του παραλήπτη.

Η φορτωτική διακρίνεται από το ναυλοσύμφωνο, το οποίο περιέχει μία (συναινετική) αμοτεροβαρή σύμβαση. Οι όροι του ναυλοσύμφωνου διαφέρουν από τους όρους της φορτωτικής και δεν ενσωματώνονται αυτομάτως ούτε θεωρούνται ex lege ενσωματωμένοι σε αυτήν.

---

<sup>85</sup> Βλ. Εφ. Αθ. 5536/1972 ΕΝΔ 1975,392

<sup>86</sup> Βλ. Ο.π. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη "Η θαλάσσια φορτωτική ως αξιόγραφο Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου Β/2000,283

Το περιεχόμενο του δικαιώματος του κομιστή της θαλάσσιας φορτωτικής καθορίζεται μόνο κατ' αρχάς σύμφωνα με το κείμενο του τίτλου (της φορτωτικής),· οι δε συμφωνίες των μερών ισχύουν έναντι του κομιστή μόνον όταν αναφέρονται στη σχέση με τον παραλήπτη και εμπεριέχονται σε αυτό (στον τίτλο, ήτοι την φορτωτική) ή γίνεται επί το τίτλου παραπομπή σ' αυτές.

Η μεταβίβαση του τίτλου επάγεται την μεταβίβαση όλων των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων εκ του ναυλοσυμφώνου. Ο εκναυλωτής δεν δύναται πλέον να στηριχθεί στους όρους του ναυλοσύμφωνου, εφ' όσον αυτοί δεν είναι ενσωματωμένοι στην φορτωτική.

Η έκδοση της φορτωτικής δημιουργεί αξιωματικά δικαιώματα και υποχρεώσεις αυτοτελή και ανεξάρτητα εκείνων της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς/ναυλώσεως και τούτο συμβαίνει ακόμη και αν η τελευταία δεν έχει καταρτισθεί εγκύτως, εφ' όσον το έγγραφο της φορτωτικής είναι συστατικό και η ενοχή σε αυτή αυτοτελής και αναιτιώδης. Ως προς τις σχέσεις μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή επικρατούν οι συμφωνίες οι περιεχόμενες στη σύμβαση ναυλώσεως και είναι αποδεικνυόμενες από το ναυλοσύμφωνο<sup>8788</sup>.

Κατά το ελληνικό δίκαιο η φορτωτική είναι το αξιόγραφο στο οποίο ο εκδότης του βεβαιώνει την παραλαβή ή και την φόρτωση ορισμένων εμπορευμάτων και υπόσχεται την μεταφορά και παράδοση του σε ορισμένο τόπο κατονομαζόμενο λήπτη ή στον νόμιμο κομιστή του εγγράφου.

Η φορτωτική είναι αιτιώδες αξιόγραφο<sup>89</sup>. Αιτία είναι η σύμβαση μεταφοράς και από την ύπαρξη και το κύρος της εξαρτάται και το κύρος της φορτωτικής. Είναι ενοχικό αξιόγραφο, επειδή περιέχει υπόσχεση μεταφοράς που έχει εμπράγματη ενέργεια. Είναι δυνητικό εις διαταγήν, δηλαδή εκδίδεται ως ονομαστικό αξιόγραφο και μπορεί να εκδοθεί «εις διαταγήν» με την προσθήκη σχετικής ρήτρας. Είναι δηλωτικό αξιόγραφο, επειδή το δικαίωμα που ενσωματώνεται σε αυτό προϋπάρχει της σύνταξης του αξιόγραφου (το δικαίωμα δημιουργείται με την κατάρτιση της σύμβασης μεταφοράς).

---

<sup>87</sup> Βλ. Μάρκου ε.α. σελ. 254, 311, 315, 336

<sup>88</sup> Βλ. ΝΟΜΟΣ απόφαση 944/2017 ΕΦΠΕΙΡ

<sup>89</sup> Ως αιτιώδες αξιόγραφο θεωρούν την φορτωτική οι Δελούκας, Κιάντου - Παμπούκη (Ναυτικό δίκαιο σελ. 239) και Γεωργακόπουλος) ενώ ως αναιτιώδες την θεωρεί ο Ν. Ρόκας.

Σύμφωνα με την *Αλίκη Παμπούκη- Κιάντου*<sup>90</sup>:

*«Η φορτωτική είναι έγγραφο που συνδέεται με την εν γένει μεταφορά πραγμάτων (άρθρο 76 περ. ε του Ν.Δ. του 1923 «περί ειδικών διατάξεων επί ανώνυμων εταιρειών »), έχει όμως ιδιαίτερη σημασία για την θαλάσσια μεταφορά, στην οποία και καλείται «θαλάσσια φορτωτική».*

*Η θαλάσσια φορτωτική , όπως και η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων – η διεθνής και η εθνική , διέπονται σήμερα από τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1979 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ )».*

## **7.2. ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

(α) η εγκυρότητά της όταν έχει εκδοθεί σε έγγραφο με αξιολογική ρήτρα, χρονολογία και ιδιόχειρη την υπογραφή του εκδότη.

(β) Ο εκδότης του αξιόγραφου είναι μεταφορέας (Α.Κ. 978) χωρίς να είναι απαραίτητο να είναι έμπορος. Εκδότες μπορούν να είναι και ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας ως αντιπρόσωποι του μεταφορέα.

(γ) Να υπάρχει το όνομα του δικαιούχου.

(δ) Να υπάρχει υπόσχεση εκπλήρωσης σύμβασης μεταφοράς με όλο το αναγκαίο από το νόμο περιεχόμενο της.

(ε) Να βεβαιώνεται η παραλαβή των πραγμάτων.

---

<sup>90</sup> Βλ. *Παμπούκη- Κιάντου, Αλίκη*, «Η θαλάσσια φορτωτική ως αξιόγραφο», Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου, αρ.2 (2005), σελ. 283-299 (<http://ejournals.lib.auth.gr/1106-5729/article/view/3802>)

### **7.3. ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ**

η φορτωτική διακρίνεται σε: θαλάσσια, χερσαία και αεροπορική.

### **7.4 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΤΟΥ ΕΚΔΟΤΗ**

Α) «Μεταφορέα», όταν εκδίδεται από το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το μεταφορικό μέσο (εφοπλιστή, χερσαίο μεταφορέα κ.λ.π.)

Β) «Πλοίαρχου», όταν εκδίδεται από πρόσωπο που κυβερνά το μεταφορικό μέσο (πλοίαρχο, κυβερνήτη αεροπλάνου κ.λ.π.). Η φορτωτική αυτή λέγεται και φορτωτική φορτώσεως γιατί το πρόσωπο που την εκδίδει βεβαιώνει την παραλαβή και την φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο.

Γ) «Πράκτορα», όταν εκδίδεται από αυτόν που ενεργεί ως αντιπρόσωπος του μεταφορέα.

### **7.5 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΠΟΥ ΚΑΤΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ ΩΣ ΛΗΠΤΗΣ**

διακρίνεται:

Α) σε φορτωτική «Ναυλωτή», όταν ως λήπτης κατονομάζεται ο αντισυμβαλλόμενος στην σύμβαση μεταφοράς.

Β) σε φορτωτική «Φορτωτή», όταν λήπτης ορίζεται το πρόσωπο που παραδίδει τα πράγματα στον μεταφορέα και το πρόσωπο αυτό είναι διαφορετικό από τον ναυλωτή.

Γ) σε φορτωτική «Παραλήπτη», όταν ως λήπτης κατονομάζεται το πρόσωπο που θα παραλάβει τα πράγματα στο τόπο προορισμού.

Μεταβίβαση της φορτωτικής Όταν έχει εκδοθεί ως ονομαστικό αξιόγραφο μεταβιβάζεται με εκχώρηση ενώ όταν έχει εκδοθεί εις διαταγήν μεταβιβάζεται και με οπισθογράφιση. Ο νόμιμος κομιστής έχει δικαίωμα να απαιτήσει την παράδοση των πραγμάτων σύμφωνα με το περιεχόμενο της φορτωτικής από τον εκδότη.

Η οπισθογράφιση έχει νομιμοποιητικά, μεταβιβαστικά και εγγυητικά αποτελέσματα (άρθρο 80§2 ΝΔ17-7/13-8-1923). Συνεπώς οι οπισθογράφοι ευθύνονται αναγωγικά για την παράδοση των εμπορευμάτων<sup>111</sup>. Η αναγωγή μπορεί να γίνει με σύνταξη διαμαρτυρικού στην κατοικία του μεταφορέα (την ημέρα της παράδοσης των εμπορευμάτων ή μέσα στις δύο επόμενες ημέρες) . Γίνεται δεκτό ότι ο κομιστής δε θα αναζητήσει αυτούσια τα εμπορεύματα από τους αναγωγικά υπεύθυνους αλλά χρηματική αποκατάσταση της ζημιάς που έχει υποστεί

## **7.6. ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ**

Ο οφειλέτης από φορτωτική μπορεί να προβάλει τις απαιτήσεις που έχει ο οφειλέτης της συναλλαγματικής (ΚΙΝΔ 170§3). Όταν η φορτωτική παραπέμπει (με αναφορά στο κείμενο της) στην σύμβαση μεταφοράς, οι ενστάσεις που απορρέουν από την τελευταία μπορούν να προβληθούν ως εμπράγματες ενστάσεις. Οι ενστάσεις που πηγάζουν από όρους ή αιρέσεις που έχουν αναγραφεί στην φορτωτική και δεν επηρεάζουν το κύρος της είναι και αυτές εμπράγματες ενστάσεις. Δεν μπορεί να αντιταχθεί στο δικαιούχο της φορτωτικής η ένσταση ότι δεν είναι κύριος του φορτίου.

Εμπράγματη ενέργεια Σύμφωνα με Α.Κ. 978, αν για κάποια εμπορεύματα έχει εκδοθεί φορτωτική η μετάθεση της νομής τους, γίνεται με τη μεταβίβαση της φορτωτικής. Επομένως γίνεται δεκτό

ότι στο αξιόγραφο ενσωματώνεται και η νομή των εμπορευμάτων, συνεπώς η μεταβίβαση της φορτωτικής έχει ως αποτέλεσμα και τη μετάθεση της νομής των εμπορευμάτων<sup>116</sup>. Η ενσωμάτωση της νομής στη φορτωτική διευκολύνει τη μεταβίβαση των μεταφερομένων πραγμάτων γιατί μπορεί να γίνει χωρίς να απαιτείται η παράδοση τους. Για τη μεταβίβαση κινητών πραγμάτων σύμφωνα με ΑΚ 1034 απαιτείται: α) κυριότητα του μεταβιβάζοντος, β) συμφωνία για τη μετάθεση της κυριότητας, γ) παράδοση της νομής των πραγμάτων, αν επομένως πληρούνται οι πρώτες δύο προϋποθέσεις με τη μεταβίβαση της φορτωτικής (με εκχώρηση ή οπισθογράφηση) εκτός από τη μεταβίβαση του δικαιώματος για την παραλαβή των πραγμάτων, μετατίθεται και η νομή των εμπορευμάτων, άρα με τη μεταβίβαση της φορτωτικής ολοκληρώνεται και η μεταβίβαση της κυριότητας των πραγμάτων.

Η θαλάσσια φορτωτική είναι αξιόγραφο με ορισμένο περιεχόμενο που εκδίδεται από τον εκναυλωτή ή τον πλοίαρχο ή τον ναυτικό πράκτορα, που ενεργούν με την ιδιότητα του αντιπροσώπου του εκναυλωτή και ενσωματώνει απαίτηση για την παράδοση ορισμένων εμπορευμάτων που φορτώθηκαν για θαλάσσια μεταφορά (άρθρα 125,168 επ. ΚΙΝΔ ).

Η φορτωτική παριστάνει τα ίδια τα εμπορεύματα και λόγω της φύσης της μπορεί να μεταβιβασθεί η νομή των εμπορευμάτων αυτών με τη μεταβίβαση της φορτωτικής.

Ενσωματώνει το ενοχικό δικαίωμα του κομιστή να παραλάβει το φορτίο και να αξιώσει αποζημίωση σε περίπτωση Βλάβης ή απώλειάς του<sup>6</sup>.

Μπορεί να εκδοθεί είτε ονομαστική είτε σε διαταγή εφόσον περιέχει τη ρήτρα «εις διαταγή» ή άλλη ισοδύναμη (άρθρα 76 ΝΔ 1923,169 ΚΙΝΔ ).

Διακρίνεται σε φορτωτική φόρτωσης και φορτωτική παραλαβής.

Με τη φορτωτική αποδεικνύεται και η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων.

Η θαλάσσια φορτωτική ρυθμίζεται στις διατάξεις των άρθρων 168-173 του ΚΙΝΔ , σχετικές με την αποδεικτική και την αξιογραφική λειτουργία της, οι οποίες δεν θίγονται από την εφαρμογή του Ν 2107/1992, με τον οποίο υιοθετήθηκαν οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ για τη θαλάσσια



μεταφορά πραγμάτων<sup>7</sup>. Αλλά και σε άλλες διατάξεις του ΚΙΝΔ ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τη φορτωτική (άρθρα 108 παρ. 2,125,137,146).

Στο σκεπτικό της απόφασης 1029/2010 ΑΠ αναφέρονται μεταξύ άλλων τα εξής:

*«Από τις διατάξεις των άρθρων 1, 3, 5, 6 και 10 της Διεθνούς Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων νομικών Κανόνων σχετικώς με τις φορτωτικές, που κυρώθηκε με το Ν. 2107/1992, σε συνδυασμό με εκείνες των άρθρων 125 και 168- 173 του ΚΙΝΔ συνάγεται ότι οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ έχουν αναγκαστικό χαρακτήρα και εφαρμόζονται αποκλειστικώς σε ναυλώσεις, οι οποίες συνιστούν συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και καλύπτονται από φορτωτική ή παρόμοιο τίτλο. Η έκδοση φορτωτικής όχι μόνον δημιουργεί δικαιώματα, αλλά αποτελεί αποκλειστικό αποδεικτικό μέσο για το "αξιογραφικό" περιεχόμενό του. Επί συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων αποδεικνύει τη σύμβαση μεταφοράς, ενώ το "ενσωματωμένο" δικαίωμα εξαρτάται από την τύχη του εγγράφου της φορτωτικής, η κατοχή της οποίας είναι απαραίτητη για την ενάσκησή του. Ο οικονομικός δεσμός της συμβάσεως πωλήσεως με τη σύμβαση μεταφοράς γίνεται ιδιαιτέρως στενός και η σύμβαση ναυλώσεως-μεταφοράς καθίσταται βοηθητική της πωλήσεως, την οποία συνήθως ακολουθεί η τραπεζική σύμβαση προς είσπραξη του τιμήματος ή το άνοιγμα πιστώσεως μέσω ενεχυράσεως της φορτωτικής. Το περιεχόμενο της φορτωτικής δεν αφορά μόνον τις σχέσεις του εκναλωτή - εκδότη αυτής και μεταφορέα προς τον ναυλωτή, αλλά αφορά και τις σχέσεις του πρώτου με τον κομιστή του τίτλου, ο οποίος είναι ο παραλήπτης του φορτίου και ως εκ τούτου υπηρετεί την ασφάλεια των συναλλαγών. Ο καθορισμός του εκναλωτή, του ναυλωτή, του παραλήπτη, του πλοίου και του πλοιάρχου γίνονται δια της αναγραφής του ονόματος ή της επωνυμίας αυτών στη φορτωτική, η οποία μετά την παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη επιστρέφεται στον εκδότη. Κατά, το άρθρο 32 παρ. 1 του ν. 559/1977 "περί κυρώσεως της εν Γενεύη την 19 Μαΐου 1956 υπογραφείσης διεθνούς συμβάσεως επί του συμβολαίου περί των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων οδικώς (G.M.R) και του Πρωτοκόλλου υπογραφής", ο χρόνος παραγραφής των αξιώσεων για την έγερση αγωγών συνεπεία μεταφοράς, δυνάμει της συμβάσεως αυτής, είναι ένα έτος και επί ηθελημένης κακής διαχειρίσεως τρία έτη, εφαρμοστέα δε είναι η εν λόγω σύμβαση, κατά το άρθρο 2 παρ. 1 αυτής και όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται για μέρος του ταξιδιού δια θαλάσσης, εφόσον δεν εκφορτώνονται από μεταφέρον αυτά όχημα.»*

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

Για το λόγο αυτό έχει γίνει δεκτό από τα αγγλικά Δικαστήρια και είναι γνωστό στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική ότι η χρησιμοποίηση φορτωτικών αυτού του τύπου δημιουργεί τεκμήριο ότι ο κομιστής αυτών είχε «πρόσβαση» στο ναυλοσύμφωνο και μπορούσε να λάβει γνώση των όρων του όταν καταρτίζεται σύμβαση μεταφοράς με τη φορτωτική (σχετική υπόθεση: *O.K. Petroleum AB v. Vitol Energy*).

Επειδή, από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 130, 149, 152 και 153 του ΚΙΝΔ συνάγονται τα ακόλουθα:

Μετά την εκφόρτωση ο εκναυλωτής έχει υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη. Αυτό ισχύει γιατί η σύμβαση της ναυλώσεως, όπως και η σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων κατά κανόνα αποτελούν σύμβαση υπέρ τρίτου και όποιος έχει ίδια και αυτοτελή αξίωση να του αποδοθούν τα πράγματα, είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι.

Εάν εκδόθηκε ονομαστική φορτωτική νομιμοποιείται ο σε αυτή αναγραφόμενος, αλλά και ο καθολικός ή ο ειδικός διάδοχος (π.χ. ο εκδοχέας).

Η υποχρέωση προς παράδοση υφίσταται εφ' όσον ο υπόχρεος έχει καταβάλει τον ναύλο και τα τυχόν πρόσθετα ανταλλάγματα, έξοδα κλπ.

Εάν ο παραλήπτης δεν είναι ο αρχικός οφειλέτης του ναύλου, αλλά καθίσταται οφειλέτης του ναύλου από την παραλαβή και μετά, σύμφωνα με το άρθρο 153 ΚΙΝΔ, οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος από τον εκναυλωτή δεν υφίστανται, εφ' όσον η οφειλή του παραλήπτη δεν είναι ληξιπρόθεσμη.

Αντί του δικαιώματος της επίσχεσης ή της ένστασης της μη εκπλήρωσης της συμβάσης, τα οποία παρέχει το κοινό δίκαιο στον οφειλέτη παροχής και που πηγάζουν από αμφοτεροβαρή σύμβαση, παρέχεται στον εκναυλωτή ή στον θαλάσσιο μεταφορέα το δικαίωμα της μεσεγγύησης, ως μέτρο εξαναγκασμού του ναυλωτού να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, το ναύλο και τις λοιπές παροχές.

Η υποχρέωση του παραλήπτη προϋποθέτει παραλαβή του φορτίου. Εάν ο παραλήπτης δεν έχει παραλάβει το φορτίο δεν έχει υποχρέωση καταβολής του ναύλου<sup>91</sup>.

## **7.7. Η ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

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

Κατ' άλλους, μεταβιβάζεται μόνο η νομή των πραγμάτων.

---

<sup>91</sup> βλ. Ιωάννη Κοροτζή, *Ναυτικό Δίκαιο*, Αφοι Π, Σάκκουλα, τομ. 2ος, σελ. 177, 178, 275-278, 289, 290, 292-294

## **8. Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ**

### **8.1.1. ΓΕΝΙΚΑ**

Η φορτωτική εφευρέθηκε για να θεραπεύσει συγκεκριμένες δυσκολίες και έχει τις ακόλουθες λειτουργίες στο βρετανικό δίκαιο:

(1) Λειτουργεί ως απόδειξη που δίνεται από τον μεταφορέα για τα εμπορεύματα που περιγράφει στην κατάσταση και την ποσότητα ή το βάρος των εμπορευμάτων προς αποστολή

(2) είναι μια σύμβαση μεταφοράς, η οποία ορίζει τους όρους υπό τους οποίους τα εμπορεύματα πρόκειται να μεταφερθούν με το πλοίο

(3) είναι ένα μεταβιβάσιμο έγγραφο του τίτλου, του οποίου η κατοχή αποδεικνύει δικαίωμα επί των εμπορευμάτων.

Η πληρωμή για τα αγαθά μπορεί, επομένως, να γίνει με παράδοση της φορτωτικής και μπορεί να είναι μεταβιβάσιμη (με την προϋπόθεση ότι έχει εκδοθεί σε διαταγή) από έναν κάτοχο σε άλλο, με αποτέλεσμα η μεταφορά από το ένα κάτοχο στο άλλο να του δίνει το δικαίωμα να παραλάβει τα εμπορεύματα από το πλοίο.

### **8.1.2. CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1971 KAI CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1992<sup>92</sup>**

Πριν ασχοληθεί η εργασία με τους τύπους φορτωτικής πρέπει να γίνει αναφορά στα δύο νομοθετήματα που διαδραματίζουν ένα σημαντικό ρόλο για την φορτωτική, ήτοι η «**μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1971<sup>93</sup>**» ( που διαδέχθηκε την **μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1924<sup>94</sup>**) και η «**μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1992<sup>95</sup>**» που αντικατέστησε το νομοθέτημα της «**φορτωτικής του 1855<sup>96</sup>**».

Η φορτωτική ξεκινά (σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις), ως ένα έγγραφο που περιέχει ή που αποδεικνύει τη σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του μεταφορέα και του αποστολέα, σύμφωνα με την οποία ο μεταφορέας και ο αποστολέας δεσμεύονται ότι τα εμπορεύματα θα μεταφερθούν από το λιμάνι φόρτωσης και θα παραδοθούν με ασφάλεια στο λιμάνι της παράδοσης. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού η κυριότητα των αγαθών συνήθως θα μεταφερθεί από τον αρχικό πωλητή στον τελικό αποδέκτη που θα παραλάβει τα εμπορεύματα από το πλοίο.

Η βασική προβληματική του νόμου της «**φορτωτικής του 1855<sup>97</sup>**» ήταν πως δεν μπορούσε ο αγοραστής ή ο οπισθογράφος να ασκήσει τα αγωγικά του δικαιώματα δυνάμει της φορτωτικής. Αυτό με την «**μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1992<sup>98</sup>**» άλλαξε.

Η «**μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1992<sup>99</sup>**» προβλέπει ότι οποιοσδήποτε νόμιμος κάτοχος της φορτωτικής έχει το δικαίωμα άσκησης αγωγής, αλλά ότι μόνο αυτός έχει το δικαίωμα (αποτρέποντας περισσότερους να ασκήσουν αγωγικά δικαιώματα για την ίδια παραβίαση της σύμβασης).

---

<sup>92</sup> Βλ. Murray C., Holloway D., Timson-Hunt D., *The Law and Practice of International Trade*. (2012). 12th ed. London: Sweet & Maxwell.

<sup>93</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/pdfs/ukpga\\_19710019\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/pdfs/ukpga_19710019_en.pdf)

<sup>94</sup> <https://www.legislation.gov.au/Details/C2004C06633>

<sup>95</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga\\_19920050\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga_19920050_en.pdf)

<sup>96</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/18-19/111/enacted>

<sup>97</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/18-19/111/enacted>

<sup>98</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga\\_19920050\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga_19920050_en.pdf)

<sup>99</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga\\_19920050\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga_19920050_en.pdf)

Αν, την πραγματική ζημία την έχει υποστεί κάποιος άλλος και όχι ο κάτοχος της φορτωτικής, ο κάτοχος της φορτωτικής είναι υπεύθυνος για τις ζημιές σε αυτόν που έχει υποστεί την πραγματική απώλεια.

Επίσης, η «**μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1992**<sup>100</sup>» αναγνωρίζει τα δικαιώματα αγωγής κάποιου ο οποίος έγινε κάτοχος της φορτωτικής μετά την εκφόρτωση του φορτίου, υπό την προϋπόθεση ότι το έκανε διαπραγματεύσεις πριν από την ημερομηνία αυτή. Τέλος, η Πράξη αναγνωρίζει τα δικαιώματα των ενδιαφερομένων μερών σε δύο μορφές ναυτιλιακών εγγράφων που χρησιμοποιούνται συνήθως σήμερα, αλλά που δεν αναφέρονταν στην Πράξη του 1855.

Ο οπισθογράφος στο **sea waybill** και ο κάτοχος της **διατακτικής παράδοσης**, ώστε και οι δύο να έχουν αγωγικά δικαιώματα δυνάμει κάποιου συμβολαίου μεταφοράς.

Οι κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ έχουν ενσωματωθεί στο αγγλικό δίκαιο με την «**μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1971**<sup>101</sup>», η οποία είναι η βασική σύμβαση που ισχύει στο βρετανικό δίκαιο. Οι Κανόνες ισχύουν υποχρεωτικά για τις φορτωτικές, όπου το λιμάνι της αποστολής βρίσκεται στην Αγγλία και την Ουαλία ή εάν η φορτωτική εκδίδεται σε αυτά.

Επιπλέον Νομοθεσία σχετικά με τη λειτουργία των φορτωτικών και τις συμβάσεις μεταφοράς έχει τεθεί με την «**μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1992**<sup>102</sup>». Δεν υπάρχει συγκεκριμένη νομοθεσία που να καλύπτει τις πολυτροπικές<sup>103</sup> συμβάσεις μεταφοράς, αν και είναι γενικά αποδεκτό ότι οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ θα ισχύουν για το ποντοπόρο τμήμα της μεταφοράς.

Το Ηνωμένο Βασίλειο δεν συμμετέχει στους Κανόνες του Αμβούργου<sup>104</sup> ή τους Κανόνες του Ρότερνταμ<sup>105</sup>.

Η «**μεταφορά πραγμάτων δια θαλάσσης του 1971**<sup>106</sup>»<sup>107</sup> αναφέρει πως για συμβόλαια που εμπίπτουν στην εν λόγω Πράξη (συμπεριλαμβανομένων των φορτωτικών που διέπονται από το

---

<sup>100</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga\\_19920050\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga_19920050_en.pdf)

<sup>101</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/pdfs/ukpga\\_19710019\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/pdfs/ukpga_19710019_en.pdf)

<sup>102</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga\\_19920050\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/pdfs/ukpga_19920050_en.pdf)

<sup>103</sup> Βλ. Guner-Ozbek M D (Ed.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. (2011). 1st ed. Berlin: Springer

<sup>104</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Hamburg\\_Rules](https://en.wikipedia.org/wiki/Hamburg_Rules)

<sup>105</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam\\_Rules](https://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam_Rules)

<sup>106</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/pdfs/ukpga\\_19710019\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/pdfs/ukpga_19710019_en.pdf)

<sup>107</sup> Βλ. Wilson J F, *Carriage of Goods by Sea*. (2010). 7th ed. England: Pearson.

αγγλικό δίκαιο) δεν υπάρχει ξεκάθαρος σιωπηρός όρος ως προς την αξιοπλοΐα. Το αποτέλεσμα αυτού είναι να θεμελιώσει ένα γενικό καθήκον αξιοπλοΐας του μεταφορέα καταβάλλοντας την "δέουσα επιμέλεια" (due diligence). Σύμφωνα με το Άρθρο III.1 των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ , ο μεταφορέας πρέπει να επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια για:

(1) να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο, και

(2) να το επανδρώσει κατάλληλα, να εξοπλίσει και να ανεφοδιάσει το πλοίο και

(3) να έχει χώρους κατάψυξης και δροσερούς θαλάμους και όλα τα άλλα μέρη του πλοίου στα οποία τα εμπορεύματα θα μεταφέρονται με κατάλληλο και ασφαλή τρόπο. Το καθήκον είναι του μεταφορέα, και δεν μετατίθεται στους ναύτες ή υπαλλήλους του μεταφορέα, στους αντιπροσώπους ή στους αναδόχους.

Η μεταφορά στο κατάστρωμα και ζωντανών ζώων εξαιρείται από τις διατάξεις των Hague-Visby Rules.

## **8.2. ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ, ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΟ ΤΙΤΛΟΥ**

### **8.2.1. ΓΕΝΙΚΑ**

Η φορτωτική είναι ένα υπογεγραμμένο έγγραφο που στο τέλος της φόρτωσης του πλοίου υποβάλλεται από τον αποστολέα/φορτωτή στον πλοίαρχο ή σε άλλου είδους αντιπρόσωπο του πλοιοκτήτη (ή στον πλοιοκτήτη τον ίδιο, αν και η τελευταία αυτή πρακτική έχει γενικά εγκαταλειφθεί στις μέρες μας). Το έγγραφο αυτό αναφέρει ότι ορισμένα συγκεκριμένα εμπορεύματα έχουν αποσταλεί με ένα συγκεκριμένο πλοίο, και λειτουργεί έτσι ώστε να καθοριστούν οι όροι σύμφωνα με τους οποίους έχουν αποσταλεί και παραδοθεί τα εμπορεύματα.

### **8.2.2. ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ**

Μετά τη φόρτωση επί του σκάφους και την παράδοση του υπογεγραμμένου εγγράφου φορτωτικής από τον πλοίαρχο στον αποστολέα, η φορτωτική αρχίζει την ύπαρξή της ως απόδειξη παραλαβής του πλοίαρχου για τα εμπορεύματα του αποστολέα/φορτωτή. Η φορτωτική χρονολογείται πάντα στην εμπρόσθια σελίδα, γεγονός που αντικατοπτρίζει την ημέρα ολοκλήρωσης της φόρτωσης και, επίσης, τη στιγμή που ξεκίνησε η αποστολή των εμπορευμάτων. Επιπλέον η φορτωτική περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία: το όνομα του σκάφους, του λιμένα φόρτωσης και του λιμένα παράδοσης.

### **8.2.3. ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Τα βιβλία πολλές φορές όταν περιγράφουν τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, συνήθως βάζουν τη φορτωτική σε μία γραμμή με τη σύμβαση ναυλώσεως. Η φορτωτική μπορεί να είναι η σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του αποστολέα και του μεταφορέα, συχνά όμως έρχεται κάποιο χρονικό διάστημα αφού έχει γίνει η σύμβαση αυτή. Ούσα μία απόδειξη παραλαβής στην αρχή της θαλάσσιας περιπέτειας, η φορτωτική αποτελεί στη συνέχεια μια σιωπηρή σύμβαση (τμήμα 2 του COGSA 1992)<sup>108</sup> για την ασφαλή φύλαξη του φορτίου μεταξύ του μεταφορέα και του προσώπου που παραλαμβάνει τα εμπορεύματα. Αποτελεί μια απόδειξη για τα εμπορεύματα, αναφέροντας τους όρους βάσει των οποίων είχαν παραδοθεί και ληφθεί από το πλοίο, μια όντως εξαιρετική απόδειξη των όρων αυτών, αλλά πάντως δεν αποτελεί μια σύμβαση. Κι αυτό γιατί η σύμβαση έχει γίνει πριν από τη φορτωτική που δόθηκε. Ας πάρουμε για παράδειγμα εμπορεύματα που αποστέλλονται υπό μιας σύμβασης ναυλώσεως και υπό μίας φορτωτικής που διαφέρει από τη σύμβαση ναυλώσεως: μεταξύ του πλοιοκτήτη και του αποστολέα τουλάχιστον το συμβόλαιο ναυλώσεως είναι δεσμευτικό.

Λόρδος Bramwell στο Sewell κατά Burdick [1875] 10 AC 74, σελ.105,

---

<sup>108</sup> Αναλυτικότερα για το Νόμο του 1992 για τη Θαλάσσια Μεταφορά των Εμπορευμάτων (Carriage of Goods By Sea Act - COGSA):<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/contents>



Αυτή η δήλωση εξηγήθηκε περαιτέρω στην απόφαση *S.S. Ardennes (Cargo Owners) κατά S.S. Ardennes (Owners)*, (*The Ardennes*) [1951], όταν κατά παράβαση της προφορικής υπόσχεσης, ο πλοιοκτήτης παρέκκλινε από τη διαδρομή προς το Λονδίνο και κλήθηκε πρώτα στην Αμβέρσα, αλλά αργότερα, σε απάντηση της αξίωσης αποζημίωσης εκ μέρους του αποστολέα υποστήριξε ότι σχετικά με τους όρους της φορτωτικής αποδεικτικά στοιχεία για οποιαδήποτε άλλη συμφωνία ή υπόσχεση δεν ήταν παραδεκτά. Ο Λόρδος Goddard CJ κατά την κρίση του σημειώνει: Το συμβόλαιο (εννοείται μεταφοράς) έχει τεθεί σε ισχύ πριν να υπογραφεί η φορτωτική. Η τελευταία υπογράφεται από το ένα μέρος μόνο και παραδίδεται από το ίδιο στον αποστολέα συνήθως αφού τα εμπορεύματα έχουν τεθεί επί του σκάφους. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αν ο αποστολέας διαπιστώνει ότι η φορτωτική περιέχει όρους που δεν τον ικανοποιούν, ή δεν περιέχει κάποιο όρο που αυτός έχει συμφωνήσει, θα μπορούσε, αν υπήρχε χρόνος, να απαιτήσει τα εμπορεύματά του πίσω, αλλά δεν παρεμποδίζεται, κατά τη γνώμη μου, για το λόγο αυτό, να αποδείξει ότι υπήρξε πράγματι ένα συμβόλαιο που συνήφθη πριν υπογραφεί η φορτωτική, διαφορετικό από εκείνο που βρίσκεται στη φορτωτική ή που περιέχει κάποιο πρόσθετο όρο. Δεν είναι μέρος στην προετοιμασία της φορτωτικής, ούτε την υπογράφει. Είναι περιττό νομίζω να σημειώσουμε κι άλλες αποφάσεις πέρα από τις δύο ήδη αναφερόμενες περιπτώσεις όσον αφορά στην άποψη ότι η φορτωτική δεν είναι η ίδια συμβόλαιο· ως εκ τούτου, κατά τη γνώμη μου στοιχεία ως προς το πραγματικό συμβόλαιο είναι παραδεκτά. Η έκταση της ανάληψης υποχρέωσης του μεταφορέα να αναλάβει τη φροντίδα του φορτίου κατά την αποκλειστική του επιμέλεια, συνήθως, αλλά όχι πάντα, ταυτίζεται με αντίστοιχη ευθύνη του πλοιοκτήτη βάσει ενός ναυλοσυμφώνου.

#### **8.2.4. ΈΓΓΡΑΦΟ ΤΙΤΛΟΥ ΚΤΗΣΗΣ**

Εκτός από απόδειξη παραλαβής η φορτωτική μπορεί επίσης να ενεργεί ως έγγραφο τίτλου κτήσης. Κατά την έκδοση μιας φορτωτικής ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει έναντι του αποστολέα την υποχρέωση να παραδώσει τα εμπορεύματα παρουσιάζοντας ένα πρωτότυπο έγγραφο φορτωτικής στον λιμένα εκφόρτωσης. Αυτή η ανάληψη υποχρέωσης είναι μεταβιβάσιμη στους μετέπειτα κατόχους της φορτωτικής χωρίς οποιαδήποτε περαιτέρω ανάμειξη του πλοιοκτήτη. Η χρήση των

λέξεων «εις διαταγήν»<sup>109</sup> υποδεικνύει τη δυνατότητα μεταβίβασης αυτής της ανάληψης υποχρέωσης, η οποία και δίνει στο έγγραφο το χαρακτήρα του εγγράφου τίτλου ιδιοκτησίας. Θα πρέπει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο η φορτωτική είναι μεταβιβάσιμη, αλλά δεν είναι διαπραγματεύσιμη, με τρόπο όπως είναι η συναλλαγματική.

Όταν μεταβιβάζεται η φορτωτική μεταβιβάζεται ταυτόχρονα το δικαίωμα της κατοχής των εμπορευμάτων που αντιπροσωπεύει, αλλά όχι απαραίτητα η κυριότητα των αγαθών, η οποία εξαρτάται από τους όρους των συμβάσεων πώλησης ή/και το συμβόλαιο μεταφοράς και την πρόθεση των μερών. Ως έγγραφο τίτλου κτήσης η φορτωτική είναι μοναδική μεταξύ των εγγράφων μεταφοράς, επιτρέποντας στους εμπόρους να ανταλλάζουν αγαθά ανταλλάζοντας το έγγραφο. Οι φορτωτικές συνήθως εκδίδονται σε σώμα τριών αντιτύπων. Αυτή η πρακτική κρατάει από πολύ παλιά και καταγράφεται ήδη το 1686 στο σύγγραμμα *Lex Mercatoria* του Malynes:

*«Από τις φορτωτικές η συνηθισμένη είναι αυτή με τα τρία πρωτότυπα του ιδίου περιεχομένου . Ένα από αυτά εσωκλείεται στα έγγραφα του πλοίου, το δεύτερο αποστέλλεται στον πράκτορα ή στο μέρος προς τον οποίο αποστέλλονται τα εμπορεύματα, και το τρίτο απομένει στα χέρια του εμπόρου για την κατάθεσή του κατά του πλοιάρχου, εάν υπήρχε οποιαδήποτε περίπτωση περί υποστήριξης μη δεσμευτικής συμφωνίας»*

Παρατηρείται, ωστόσο, ότι υπάρχουν πολύ λίγες αναφορές περιπτώσεων (*Scrutton on Charterparties*, 18th. ed., 1974, αναφέρονται μόνο δύο) απάτης που σχετίζεται με τις φορτωτικές, όπου η ύπαρξη περισσότερων εγγράφων φορτωτικής δικαιώθηκε.

Όπως αναφέρεται στο βιβλίο *«postgraduate diploma in maritime law, bills of lading contracts»*<sup>110</sup> κατά το βρετανικό δίκαιο οι τύποι φορτωτικής είναι οι ακόλουθοι:

---

<sup>109</sup> 'to order' ή 'to assigns' στην αγγλική ορολογία

<sup>110</sup> Βλ. Paul Rogers, *Postgraduate diploma in maritime law, Bills of Lading contracts*, London metropolitan university, 2013

### **8.3. ΤΥΠΟΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

#### **8.3.1. ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΣΤΟΝ ΚΟΜΙΣΤΗ**

Είναι η φορτωτική που δεν κατονομάζει το παραλήπτη στο οποίο τα αγαθά πρέπει να παραδοθούν. Τα εμπορεύματα παραδίδονται στον κομιστή, δηλαδή σε εκείνον που έχει στην κατοχή του την φορτωτική. Δεν χρησιμοποιείται ο τύπος αυτός πολύ συχνά λόγω των κινδύνων που φέρει τόσο κατά την παράδοση όσο και στις εσωτερικές σχέσεις των μερών. Υπάρχει βέβαια πρόβλεψη στο άρθρο 5(2)(β) του νόμου για την μεταφορά Εμπορευμάτων δια Θαλάσσης του 1992. Όταν μια φορτωτική είναι μεταβιβάσιμη, που συνήθως λαμβάνει τη μορφή "order bill of lading".

#### **8.3.2. ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΙΣ ΔΙΑΤΑΓΗ**

Υπάρχουν δύο τύποι αυτής. Στην πρώτη περίπτωση η φορτωτική είναι εις διαταγήν. Αυτό το είδος επιτρέπει στον παραλήπτη να υποδείξει να παραδοθεί το φορτίο σε κάποιον άλλο. Αυτός ο τύπος φορτωτικής μεταβιβάζεται με παράδοση της και οπισθογράφηση στην πίσω πλευρά της.

Το δεύτερο είδος αυτής της φορτωτικής δεν κατονομάζει ένα συγκεκριμένο παραλήπτη, αλλά καθιστά το εμπόρευμα παραδοτέο "εις διαταγήν". Ο αποστολέας, έχει το δικαίωμα να μεταβιβάσει την φορτωτική και να δώσει εντολές στον μεταφορέα όσον αφορά τους παραλήπτες. Ο μεταφορέας φέρει την ευθύνη αν δεν παραδίδει τα αγαθά.

#### **8.3.3. STRAIGHT BILL OF LADING**

Αυτός η φορτωτική δεν είναι ούτε στον κομιστή ούτε εις διαταγήν. Αυτό το είδος της φορτωτικής δεν μεταβιβάζεται, ούτε με οπισθογράφηση ούτε και με παράδοση. Ομοιάζει πολύ με το θαλάσσιο

αγωγιαστήριο. Αυτός ο τύπος χρησιμοποιείται για εσωτερικές αποστολές μεταξύ τμημάτων πολυεθνικών εταιριών για παράδειγμα.

Και αυτός ο τύπος εμπίπτει στην διεθνή σύμβαση της Χάγης Βίσμπυ αν το φορτίο αποστέλλεται από συμβεβλημένο κράτος.

#### **8.3.4. SHIPPED BILL OF LADING**

Είναι επίσης γνωστές και ως “on board” bill – κυρίως στις ΗΠΑ. Καταγράφεται επί αυτής η ώρα παραλαβής του φορτίου και η ετοιμότητα αποστολής των εμπορευμάτων. Εάν το φορτίο φορτωθεί επί του πλοίου τότε μπορεί πλέον να μετονομαστεί σε “shipped bill”.

#### **8.3.5. RECEIVED FOR SHIPMENT / CARRIAGE BILL OF LADING**

Αυτή η φορτωτική εκδίδεται από τον μεταφορέα και υποδεικνύει την παραλαβή του φορτίου και το ότι ακόμη δεν έχουν φορτωθεί επί του πλοίου.

#### **8.3.6. CHARTERPARTY BILL OF LADING**

Είναι φορτωτική που συνήθως ενσωματώνει τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Συνήθως ο πλοιοκτήτης θα ενοικιάσει το πλοίο του σε έναν ναυλωτή που εν συνεχεία θα ετοιμάσει φορτωτικές που θα εκδοθούν από τον πλοίαρχο στο όνομα του πλοιοκτήτη. Έτσι ο πλοιοκτήτης θα είναι ο μεταφορέας όταν η φορτωτική βρεθεί στα χέρια οπισθογράφου άσχετα με το ότι ο ναυλωτής είναι ο συμβεβλημένος μεταφορέας για τον αποστολέα.

### **8.3.7. CHARTERER'S BILL OF LADING**

Φορτωτική που εκδίδεται από ναυλωτή και όχι από πλοιοκτήτη. Έτσι ο ναυλωτής θα είναι ο μεταφορέας όταν η φορτωτική βρεθεί στα χέρια οπισθογράφου.

### **8.3.8. LINER BILL**

Φορτωτική που εκδίδεται για μεταφορές πλοίων που εκτελούν καθορισμένες γραμμές μεταξύ δύο καθορισμένων λιμανιών.

### **8.3.9. OWNER'S BILL OF LADING**

Φορτωτική όπου ο πλοιοκτήτης είναι ο μεταφορέας ακόμη και αν το πλοίο είναι ναυλωμένο. Όταν το πλοίο είναι ναυλωμένο bareboat ο πλοίαρχος θα υπογράψει για λογαριασμό του ναυλωτή και όχι του πλοιοκτήτη<sup>111</sup> καθώς ο ναυλωτής είναι ο εργοδότης του πλοίαρχου.

### **8.3.10. SWITCH BILL OF LADING**

Φορτωτική αντικατάστασης σε αντάλλαγμα της αρχικής φορτωτικής. Εκδίδεται όταν ο οπισθογράφος δεν θέλει να αποκαλύψει την ταυτότητα του αρχικού αποστολέα.

---

<sup>111</sup> Να τονιστεί πως κατά το βρετανικό δίκαιο δεν υπάρχει ο διαχωρισμός του πλοιοκτήτη σε κύριο του πλοίου, ο οποίος το έχει ναυλώσει σε ναυλωτή και του πλοιοκτήτη που το εκμεταλλεύεται ο ίδιος.

### **8.3.11. *CLAUSED BILL OF LADING***

Θεωρείται έτσι, όταν η φορτωτική έχει σημείωση ελαττωματικού φορτίου όσον αφορά την ποσότητα και την κατάσταση του.

### **8.3.12. *CLEAN BILL OF LADING***

Όταν δεν υπάρχουν σημειώσεις ελαττωμάτων θεωρείται η φορτωτική, καθαρή.

### **8.3.13. *COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING<sup>112</sup>***

Γνωστές και ως «multimodal bills», καλύπτουν μεταφορά φορτίου όταν δύο ή περισσότερα μέσα χρησιμοποιούνται για την μεταφορά. Ο εκδότης συνήθως αναλαμβάνει την ευθύνη ως μεταφορέας για όλα τα στάδια μεταφοράς.

### **8.3.14. *THROUGH BILLS OF LADING***

Ο μεταφορέας στην στεριά έχει την ευθύνη και ο θαλάσσιος μεταφορέας λειτουργεί μόνο ως πράκτορας της μεταφοράς στην στεριά.

---

<sup>112</sup> συνδυαστική φορτωτική

#### **8.4. ΟΤΑΝ Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΣΤΟ ΝΑΥΛΩΤΗ<sup>113</sup>**

Όπου ο ναυλωτής λαμβάνει μια φορτωτική απευθείας από τον πλοιοκτήτη, το συμβόλαιο μεταφοράς τους περιέχεται στο ναυλοσύμφωνο. Κατά συνέπεια, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των μερών που βρίσκονται αποκλειστικά σε αυτό έγγραφο<sup>114</sup>

Στην περίπτωση αυτή, η φορτωτική λειτουργεί μόνο ως απόδειξη παραλαβής για τα εμπορεύματα που αποστέλλονται και ως έγγραφο τίτλου, αλλά δεν αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο της σύμβασης μεταφοράς.

Όπως ειπώθηκε από τον Λόρδο Esher στο *Leduc v Ward* (1888) 20 QBD 67:

«...όπου υπάρχει ναυλοσύμφωνο<sup>115</sup>, μεταξύ του πλοιοκτήτη και ναυλωτή, η φορτωτική μπορεί να είναι απλώς η απόδειξη για τα εμπορεύματα, επειδή όλοι οι άλλοι όροι της σύμβασης μεταφοράς μεταξύ των περιέχονται στο ναυλοσύμφωνο και η φορτωτική απλώς υπάρχει μεταξύ τους για να μπορέσει ο ναυλωτής να διαχειριστεί τα αγαθά κατά τη διάρκεια της μεταφοράς».

Ομοίως, τα ανωτέρω μπορούν να εφαρμοστούν και στην περίπτωση που φορτωτική, αρχικά έχει εκδοθεί από τον μεταφορέα, και στη συνέχεια, οπισθογραφείται στον αγοραστή-ναυλωτή. Για παράδειγμα, ένας αγοραστής FOB<sup>116</sup> ναυλώνει ένα πλοίο για τη μεταφορά αγαθών που έχει αγοράσει και η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοιοκτήτη που την οπισθογραφεί στον πωλητή-αποστολέα (*the seller-shipper*), ο οποίος την οπισθογραφεί στον αγοραστή-ναυλωτή (*buyer-charterer*).

Στην υπόθεση *President of India v Metcalfe* [1970] 1QB 289, ο ναυλωτής αναγκάστηκε να αποδεχθεί ρήτρα ύστερα από διαιτησία αν και στην φορτωτική δεν υπήρχε αυτός ο όρος από τον αποστολέα. Έτσι, όταν ο ναυλωτής αναλαμβάνει την φορτωτική απευθείας από τον αποστολέα

<sup>113</sup> <https://el.wikipedia.org/wiki/Ναυλωτής>

<sup>114</sup> (*Rodocanachi v Milburn* (1886) 18 QBD 67)

<sup>115</sup> <https://en.wikipedia.org/wiki/Charter-party>

<sup>116</sup> Free on board

(και πωλητή) είναι σαφές ότι η οπισθογράφιση της φορτωτικής στον ναυλωτή ανατρέχει στο συμβόλαιο πώλησης και δεν στοχεύει από τα μέρη στο να αλλάξει την συμφωνία μεταξύ πλοιοκτήτη (εκναυλωτή) και του ναυλωτή, που περιλαμβάνεται στο ναυλοσύμφωνο.

Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι αν και η φορτωτική μπορεί να έχουν εκδοθεί στο ναυλωτή, είτε άμεσα ή έμμεσα μέσω του αποστολέα των αγαθών ή μέσω άλλου κάτοχου της, οι Κανόνες Hague-Visby δεν εφαρμόζονται όσον αφορά τη σχέση μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη. Το Άρθρο 1, (β), είναι ξεκάθαρο καθώς ορίζει τα όρια και αναφέρει:

*«Η Σύμβαση μεταφοράς ισχύει μόνο για τις συμβάσεις μεταφοράς που καλύπτονται από φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο τίτλου, εφόσον τα έγγραφα συνδέονται με τη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένης τυχόν φορτωτικής ή παρόμοιου εγγράφου που εκδίδονται δυνάμει ναυλοσυμφώνου όταν η φορτωτική ή παρόμοιο έγγραφο της ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ του μεταφορέα και κατόχου όμοιου αντιγράφου φορτωτικής».*

Έτσι, όπου η φορτωτική δεν ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ μεταφορέα και κάτοχου, οι κανόνες δεν έχουν νομική ισχύ. Κατά Συνέπεια, τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης μεταφοράς θα ενσωματώνουν τους κανόνες της Χάγης ή τους Κανόνες Hague-Visby στο ναυλοσύμφωνο συνήθως με "ανώτερη ρήτρα " (clause paramount<sup>117</sup>). Η ενσωμάτωση αυτή δεν επιφέρει την ενεργοποίηση των κανόνων της COGSA 1971, απλώς δίνει τη δυνατότητα στους διαδίκους και το δικαστήριο να αντιμετωπίσουν τους κανόνες ως διαμορφωτικούς για τους όρους του συμβολαίου. Σε πολλές περιπτώσεις, υπάρχουν διαφορές που προκύπτουν μεταξύ των όρων του charterparty και τους όρους των ενσωματωμένων κανόνων. Τα δικαστήρια αντιμετωπίζουν αυτά τα ζητήματα ως προβλήματα κατάρτισης του ίδιου του συμβολαίου.

---

<sup>117</sup> Paramount σημαίνει ύψιστος. Ο όρος clause paramount ή paramount clause τίθεται ώστε να εφαρμοστούν όροι και προϋποθέσεις των κανόνων της Χάγης ή της Χάγης – Βίσμπι .



## **8.5 ΟΤΑΝ Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ, ΤΡΙΤΟ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ**

Στην περίπτωση που τα αγαθά αποστέλλονται με ένα ναυλωμένο σκάφος αλλά όχι από τον ναυλωτή αλλά από τρίτο, μπορεί να προκύψουν προβλήματα όταν προκαλείται ζημία των εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά.

Αυτό συμβαίνει επειδή ο παραλήπτης, ο οποίος δεν είναι το ίδιο πρόσωπο με τον ναυλωτή, δεν έχει γνώση του ναυλοσυμφώνου. Η μόνη σύμβαση που γνωρίζει και δεσμεύεται είναι η φορτωτική, την οποία κατέχει. Στην υπόθεση *Leduc v Ward (1888) 20 QBD 475*, ειπώθηκε από τον Λόρδο Esher :

*"όταν η φορτωτική έχει οπισθογραφηθεί, μεταξύ του πλοιοκτήτη και του οπισθογράφου [δηλ. του λήπτη], η φορτωτική πρέπει να θεωρηθεί ότι περιέχει την σύμβαση, γιατί η πρώτη έχει δοθεί με σκοπό να επιτρέψει στο ναυλωτή να την μεταβιβάσει ως τη σύμβαση μεταφοράς όσον αφορά τα εμπορεύματα"*

Σε περίπτωση που το σκάφος χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη του, ο μεταφορέας είναι ο κύριος του πλοίου. Όπου, εντούτοις, το εν λόγω σκάφος έχει ναυλωθεί, είτε πρόκειται για τον πλοιοκτήτη ή το ναυλωτή ή υποναυλωτή, πχ bareboat. Το πρόβλημα επιδεινώνεται όταν υπάρχουν υποναυλωτές και πράκτορες του ναυλωτή που εμπλέκονται στη σύμβαση.

Κατά ποιου πρέπει να στραφεί ο ιδιοκτήτης του φορτίου; Μια λύση είναι να εναχθούν όλοι. Αυτό, δυστυχώς, μπορεί να είναι πολύ δαπανηρό. Ο αποστολέας πρέπει να αναγνωρίσει το μεταφορέα κατά του οποίους μπορεί να στραφεί και να καθορίσει τους ακριβείς όρους του συμβολαίου μεταφοράς.

Βλ. την υπόθεση *the Delfini*<sup>118</sup>, όπου υπήρξε παράδοση μικρότερης ποσότητας πετρελαίου από την συμφωνημένη, από την Bejaia της Αλγερίας με προορισμό την Γκέλα στην Ιταλία. Το

---

<sup>118</sup> ( *The Delfini*) [1990] 1 Lloyd's Rep. 252

έλλειμμα ήταν 275 τόνοι, σε φορτίο 24,540 τόνων. Η μεταφορά ήταν μία από εκ των δύο που είχαν συμφωνηθεί να γίνουν στο πλαίσιο σύμβασης μεταξύ *Vanol* και της *Enterprise Nationale Sonatrach Algeria* (“*Sonatrach*”).

## **8.6. Η ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

Αν και η μεταφορά του κινδύνου είναι σίγουρα σημαντικό ζήτημα για τους εμπόρους, υπάρχουν περιπτώσεις όπου μπορεί να είναι σημαντικό να προσδιοριστεί το σε ποιόν ανήκει η κυριότητα, όπως σε μια δικαστική διαμάχη.

Η βασική αρχή κατά το **Sales of Goods Act 1979**, είναι ότι η κυριότητα θα περάσει σε εκείνη την χρονική στιγμή, κατά την οποία, τα συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση θα θέλουν να μεταφερθεί, έχοντας υπόψιν τους τους όρους της σύμβασης, την συμπεριφορά των μερών και τις περιστάσεις.

Σε περίπτωση που η σύμβαση καθιστά σαφές ότι η κυριότητα των αγαθών πρέπει να περάσει μόνο με την πληρωμή ή με την παράδοση των σχετικών εγγράφων αποστολής, τότε η κατάσταση είναι ξεκάθαρη.

Σε περίπτωση που η σύμβαση δεν αναφέρεται σχετικά με τη μεταβίβαση της κυριότητας, θα πρέπει να ανατρέξουμε στην παράγραφο 18 της *Sale of Goods Act 1979*<sup>119</sup>, η οποία παρέχει μια σειρά από μαχητά τεκμήρια, με το πιο σχετικό για τις διεθνείς εμπορικές πωλήσεις να είναι το ότι όταν υπάρχει μια σύμβαση για την πώληση των ειδών κατά γένος και τα αγαθά είναι άνευ όρων συνδεδεμένα με τη σύμβαση τότε η κυριότητα μεταβιβάζεται στον αγοραστή με την παράδοση τους στον μεταφορέα<sup>120</sup>.

---

<sup>119</sup> <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54>

<sup>120</sup> Βλ. Ο.π., s 18, r 5(1). For goods shipped commingled see rr 5(3) and 5(4).

## **9. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΩΣ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

### **9.1. ΓΕΝΙΚΑ**

Η ελληνική απόφαση που επιλέχθηκε να σχολιαστεί είναι η υπ' αριθμόν 3312/2011 ΠΟΛ, ΠΡΩΤ. ΠΕΙΡ (575175 ΝΟΜΟΣ) η οποία άπτεται, πέραν του ζητήματος της φορτωτικής και διαφόρων αλληλοσυνδεόμενων νομικών ζητημάτων όπως της φορτωτικής φορτωτική τύπου congenbill ή φορτωτική ναυλοσυμφώνου η οποία ενσωματώνει όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου και ο κομιστής μπορεί να λάβει γνώση του περιεχομένου του.

Η χρησιμοποίηση της φορτωτικής αυτής δημιουργεί τεκμήριο ότι ο κομιστής της είχε πρόσβαση στο ναυλοσύμφωνο και γνώριζε τους όρους του.

Όπως έχει αναφερθεί, συνήθως προηγείται η σύναψη της σύμβασης της φορτωτικής μεταξύ φορτωτή και εκναυλωτή - μεταφορέα. Κατά το ελληνικό δίκαιο η μεταβίβαση της φορτωτικής συνεπάγεται μεταβίβαση της κυριότητας των πραγμάτων. Όταν η έκδοση της φορτωτικής πραγματοποιείται από τον πλοίαρχο, τότε αυτός ενεργεί ως αντιπρόσωπος του εκναυλωτή ή μεταφορέα και τότε πρόκειται για σύμβαση υπέρ τρίτου, ήτοι του παραλήπτη των εμπορευμάτων.

Εν προκειμένω, η πρώτη, ως εκναυλώτρια, ανέλαβε έναντι συμφωνηθέντος ναύλου να μεταφέρει με το ανωτέρω πλοίο της και για λογαριασμό της ναυλώτριας εταιρίας χάλυβα από το λιμάνι Changshu της Κίνας, στο λιμάνι της Αγίας Πετρούπολης στη Ρωσία.

Εκδόθηκαν τέσσερις ονομαστικές φορτωτικές τύπου «CONGENBILL» και ετέθη όρος ότι όλοι οι όροι, ελευθερίες και εξαιρέσεις του ναυλοσύμφωνου με την ημερομηνία που αναγράφεται όπισθεν, συμπεριλαμβανομένων των όρων σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο και τη ρήτρα περί διαιτησίας, ενσωματώνονται σε αυτές.

Το κυρίως θέμα που θα αναπτυχθεί και σχολιαστεί είναι η φορτωτική ως αποδεικτικό του συμβολαίου μεταφοράς του εμπορεύματος. Το σύνολο της απόφασης θα προσαρτηθεί στο επίμετρο της εργασίας.

α) Ο κύριος ισχυρισμός της εναγόμενης σχετίζεται με την ενσωμάτωση του ναυλοσυμφώνου στην φορτωτική.

Η εναγόμενη εταιρεία αμφισβήτησε στην παρούσα δίκη τη γνησιότητα των φορτωτικών που προσκομίζει η αιτούσα, το σχετικό δε ισχυρισμό της στήριξε στο γεγονός ότι στην εμπρόσθια όψη των φορτωτικών που προσκομίζονται σε αντίγραφο από αυτή υπάρχει ο όρος «all terms and conditions of the CP dated 7th December to be incorporated and to apply» (μτφρ: *όλοι οι όροι και προϋποθέσεις του ναυλοσυμφώνου με ημερομηνία 7/12 να ενσωματωθούν και να εφαρμοστούν*), ενώ τέτοιος όρος δεν υπάρχει στην εμπρόσθια όψη των προσκομιζόμενων από την αιτούσα φορτωτικών, αλλά ο σχετικός όρος έχει τεθεί ως όρος 6 στην οπίσθια όψη αυτών αλλά και στο ότι οι σφραγίδες ON BOARD κ.λπ. έχουν τεθεί σε διαφορετικά σημεία των αξιόγραφων.

Σε πολλές περιπτώσεις προκύπτουν διαφορές και απαιτήσεις από το φορτίο όταν υπάρχουν διαφωνίες σχετικά με το δίκαιο και τη δικαιοδοσία που διέπει τη σύμβαση μεταφοράς. Οι παραλήπτες συχνά επιδιώκουν να προσφύγουν κατά του μεταφορέα στη δικαιοδοσία όπου παραδόθηκαν τα αγαθά ( τοπική δικαιοδοσία ).

Για να αποφευχθεί η δικαιοδοσία του τόπου της παράδοσης, οι ιδιοκτήτες και οι ναυλωτές επιδιώκουν συχνά να ενσωματώσουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του ναυλοσυμφώνου συμβαλλόμενου μέρους, συμπεριλαμβανομένης της ρήτρας παρέκτασης της δικαιοδοσίας, στην φορτωτική.

Η πιο πρόσφατη υπόθεση, η απόφαση του Εφετείου της Αγγλίας στις 21 Οκτωβρίου 2014 στην υπόθεση *The M / V Channel Ranger [2014] EWCA Civ. 1366* επισημαίνει την ανάγκη για βεβαιότητα και σαφήνεια όταν επιδιώκεται η ενσωμάτωση των όρων του ναυλοσυμφώνου στην φορτωτική. Τα δύο βασικά θέματα που εξετάζονται είναι (i) ο προσδιορισμός του ναυλοσυμφώνου και (ii) ποιοι όροι από όλους του ναυλοσυμφώνου θα ενσωματωθούν.

Το *congenbill* στοχεύει στο να είναι εμφανείς οι όροι πληρωμής αλλά και οι όροι του ναυλοσυμφώνου (και κυρίως οι όροι της παρέκτασης) πάνω στη φορτωτική. Ακόμη όμως και αν υπάρχει ο όρος της παρέκτασης πάνω στην φορτωτική, αυτό δε δεσμεύει το δικαστήριο του τόπου

παράδοσης των εμπορευμάτων. Πρέπει να σημειωθεί επίσης, πως μεταξύ των όρων του ναυλοσυμφώνου και των εκτυπωμένων ή αναγραμμένων επί της φορτωτικής, οι όροι του ναυλοσυμφώνου υπερισχύουν.

Συμπερασματικά όσον αφορά την congenbill μπορεί να λεχθεί πως ακόμη και μετά την ενσωμάτωση του ναυλοσυμφώνου στην φορτωτική, παραμένει ένα ακόμη ασαφές νομικό ζήτημα σε πολλές δικαιοδοσίες. Το σημαντικό είναι να κατονομάζεται ξεκάθαρα στην φορτωτική το ναυλοσύμφωνο και να είναι σαφής ο όρος της ενσωμάτωσης, και πάλι όμως κατά το ελληνικό δίκαιο δεν οδηγεί στην υποκατάσταση του ναυλοσυμφώνου από την φορτωτική.

β) Ο δευτερεύων ισχυρισμός της εναγόμενης σχετίζεται με το Αξιογραφικό περιεχόμενο της φορτωτικής.

Η εναγόμενη ισχυρίστηκε πως η ενάγουσα δεν κατέστη νόμιμη κομίστρια των ανωτέρω φορτωτικών, δεδομένου ότι οι ονομαστικές φορτωτικές δεν μπορούν να μεταβιβασθούν ως αξιόγραφα κατά το βρετανικό δίκαιο και ως εκ τούτου δεν μπορεί να επέλθει και μεταβίβαση του ενσωματωμένου στη φορτωτική δικαιώματος νομής επί του φορτίου.

## **9.2. ΑΞΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ**

Ένα βασικό ζήτημα που αγγίζει η απόφαση είναι η σχέση της φορτωτικής με την σύμβαση μεταφοράς.

Η φορτωτική γίνεται ο αναγκαίος συνδετικός κρίκος μεταξύ των εν λόγω Κανόνων και της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς. Ως βάση της ρυθμίσεως τίθεται ότι εκάστη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς διενεργείται υπό φορτωτική, άλλως ότι υφίσταται νόμιμος ή συμβατική υποχρέωση του μεταφορέα προς έκδοση της. Η έκδοση φορτωτικής όχι μόνο δημιουργεί δικαιώματα, αλλά αποτελεί αποκλειστικό αποδεικτικό μέσο με το "Αξιογραφικό" περιεχόμενο της.

Σε σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων αποδεικνύει την σύμβαση μεταφοράς, ενώ το "ενσωματωμένο" δικαίωμα εξαρτάται εκ της τύχης του εγγράφου της φορτωτικής, η κατοχή της οποίας είναι απαραίτητη δια την άσκηση του.

Η φορτωτική είναι αξιόγραφο το οποίο:

A) ενσωματώνει κατ' άρθρ. 978<sup>121</sup> ΑΚ και 172<sup>122</sup> ΚΙΝΔ την αξίωση παραδόσεως στο λιμάνι προορισμού, των φορτωθέντων πραγμάτων στο λιμάνι φορτώσεως

B) αντιπροσωπεύει τη νομή αυτών και

Γ) επιτρέπει την μεταβίβαση της κυριότητας αυτών διά της μεταβίβασεως της φορτωτικής.

Δηλαδή τα δικαιώματα τα οποία, ενσωματώνονται στη φορτωτική δεν μπορούν να ασκηθούν χωρίς την κατοχή του εγγράφου αυτής.

Στην απόφαση αναφέρεται:

*«Πέραν δε τούτου και σε κάθε περίπτωση, υπό την προϋπόθεση ότι στην προκείμενη περίπτωση εφαρμοστέο τυγχάνει το αγγλικό δίκαιο, η καθής επικαλείται ότι η αιτούσα δεν κατέστη νόμιμη κομιστρία των ανωτέρω φορτωτικών, δεδομένου ότι οι ονομαστικές φορτωτικές δεν μπορούν να μεταβιβασθούν ως αξιόγραφα κατά το ανωτέρω δίκαιο (εννοεί το βρετανικό δίκαιο) και ως εκ τούτου δεν μπορεί να επέλθει και μεταβίβαση του ενσωματωμένου στη φορτωτική δικαιώματος νομής επί του φορτίου».*

Από τα ανωτέρω καταδεικνύεται η διαφοροποίηση μεταξύ ελληνικού και βρετανικού δικαίου. Το δικαστήριο στην εν λόγω απόφαση δεν έκανε δεκτή την παρέκταση και προχώρησε στην έκδοση απόφασης και δευτερευόντως σε καμία περίπτωση δεν έγινε αναφορά της λειτουργίας της φορτωτικής ως του ναυλοσυμφώνου, αλλά μόνο της ενσωμάτωσης του τελευταίου στην φορτωτική.

---

<sup>121</sup> Στα εμπορεύματα και γενικώς στα κινητά πράγματα που έχουν αποθεθεί σε αποθήκη ή έχουν παραληφθεί από μεταφορέα, αν έχει εκδοθεί γι' αυτά αποθετήριο έγγραφο ή φορτωτική, η μετάθεση της νομής γίνεται με μεταβίβαση του αποθετηρίου εγγράφου ή της φορτωτικής.

<sup>122</sup> Εάν προ του απόπλου ο επιβάτης δηλώσει ότι υπαναχωρεί της συμβάσεως, ο εκναυλωτής δικαιούται το ήμισυ του ναύλου. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση ασθενείας ή άλλου τυχαίου συμβάντος που αφορά το πρόσωπο του επιβάτη που εμποδίζει το ταξίδι.

### **9.3 ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ**

Από τις διατάξεις των άρθρων 1, 3, 5, 6 και 10 της Διεθνούς Συμβάσεως δια την ενοποίηση ορισμένων νομικών Κανόνων σχετικώς προς τις φορτωτικές (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ) η οποία κυρώθηκε με το Ν. 2107/1992, σε συνδυασμό προς εκείνες των άρθρων 125 και 168-173 του ΚΙΝΔ συνάγονται τα ακόλουθα:

Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ έχουν αναγκαστικό χαρακτήρα και εφαρμόζονται αποκλειστικώς σε ναυλώσεις, οι οποίες συνιστούν συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και καλύπτονται υπό φορτωτικής ή παρομοίου τίτλου.

Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ εφαρμόζονται στην Ελλάδα εφ' όσον έχει εκδοθεί φορτωτική θαλάσσιας μεταφοράς<sup>123 124 125 126 127</sup>. Συμφώνως προς τα ανωτέρω, σε περίπτωση διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς, δηλαδή μεταφοράς πραγμάτων δια θαλάσσης που οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, δίχως η μεταφορά αυτή να καλύπτεται υπό φορτωτικής εκδοθείσας από τον θαλάσσιο μεταφορέα, δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του Ν. 2107/1992 (κανόνες Χάγης - Βίσμπυ ), αλλά οι διατάξεις περί ναύλωσης του ΚΙΝΔ και συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρθρων 107 επομ. του ΚΙΝΔ . (ΕφΠειρ 738/2009 ΕΝΔ 37. 385επ.).

---

<sup>123</sup> Βλ. Ιωάννης Κοροτζής, *Η ευθύνη του θαλασσιού μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης -Βίσμπι* , έκδ. 1994,1.2 σελ. 12,13

<sup>124</sup> Βλ. Ο.π. Ι. Κοροτζή, *ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ* τόμος 2ος σελ.387

<sup>125</sup> Βλ. Ο.π. Α. Κιάντου - Παμπούκη, *Η κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπι και το δίκαιο της ναυλώσεως*, ΕΝΔ 21, 287 επ. και ιδίως 290

<sup>126</sup> Βλ. Στέλιος Στυλιανού, *Η έκταση εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών*, ΕΝΔ 22, 1,7

<sup>127</sup> Εφ. Πειρ. 76/2006 δημ. εις ΝΟΜΟΣ

#### **9.4. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Από νομικής απόψεως η σύμβαση ναυλώσεως-μεταφοράς είναι, λόγω της αυτοτέλειάς της, ξένη προς την φορτωτική και αντιστρόφως, η δε ανυπαρξία ή τα ελαττώματα της δεν επηρεάζουν την ύπαρξη ή την εγκυρότητα της υποχρέωσης, η οποία γεννάται εκ της δημιουργίας του τίτλου.

Έτσι η έκδοση της φορτωτικής δεν έχει ως προϋπόθεση τη σύμβαση μεταφοράς, ούτε η κατάρτιση της τελευταίας οδηγεί πάντοτε στην έκδοση φορτωτικής.

Το δικαίωμα εκ του τίτλου της φορτωτικής είναι αυτοτελές έναντι του δικαιώματος της συμβάσεως μεταφοράς ακόμη κι αν ουσιαστικώς ταυτίζεται με το περιεχόμενο της τελευταίας, γεγονός το οποίο αποτελεί στην πράξη τον κανόνα. Ο κομιστής της φορτωτικής στηρίζει το δικαίωμα του αποκλειστικώς στο έγγραφο της φορτωτικής, όχι στη σύμβαση ναυλώσεως, η οποία είναι μία απλή (άτυπη) ενοχική υποσχετική σύμβαση μεταξύ των συμβαλλομένων. Τούτο ισχύει και όταν κομιστής είναι ο ναυλωτής.

Στο σκεπτικό της απόφασης 3312/2011 ΠΠ Πειραιά αναφέρεται:

*«Η ανωτέρω δε παραπομπή στους όρους του ναυλοσύμφωνου, η οποία βεβαίως συμφωνήθηκε ως όρος από τη φορτώτρια εταιρία και την μεταφορέα του φορτίου - καθ' ης και όχι (και) από την αιτούσα ως τρίτη-κομίστρια των φορτωτικών, δεσμεύει στο σύνολο της την τελευταία. Και τούτο διότι από τα υπόλοιπα στοιχεία των προσκομιζόμενων φορτωτικών και μάλιστα την σημειούμενη κωδική ονομασία «CONGENBILL», με την ένδειξη «να χρησιμοποιούνται με τα ναυλοσύμφωνα» (TO BE USED WITH CHARTER - PARTIES), προκύπτει ότι οι εν λόγω φορτωτικές είναι οι γνωστές στις ναυτιλιακές συναλλαγές φορτωτικές τύπου «CONGENBILL» που αποκαλούνται και «φορτωτικές ναυλοσύμφωνου» "(CHARTER -PARTY BILLS), όχι γιατί εκδίδονται σε σχέση με κάποιο ναυλοσύμφωνο, αλλά γιατί περιέχουν οι ίδιες λίγους όρους και ενσωματώνουν, κατά τα λοιπά, όλους τους όρους του ναυλοσύμφωνου, το οποίο και προσδιορίζουν, επισημαίνοντας με την παραπάνω ένδειξη ότι ο κομιστής αυτών έχει στη διάθεση του το ναυλοσύμφωνο και μπορεί να λάβει γνώση του περιεχομένου του. Για το λόγο αυτό έχει γίνει δεκτό από τα αγγλικά Δικαστήρια και είναι γνωστό στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική ότι η χρησιμοποίηση φορτωτικών αυτού του τύπου δημιουργεί τεκμήριο ότι ο κομιστής αυτών είχε «πρόσβαση» στο ναυλοσύμφωνο και μπορούσε να λάβει γνώση των όρων του όταν καταρτίζεται*



*σύμβαση μεταφοράς με τη φορτωτική ή (βλ. σχετ. συλλογικό έργο CONTRACTS FOR THE CARRIAGE OF GOODS, Έκδοση LLOYD`S LONDON PRESS, παρ. 1.6. 1.5.2.2, σελ. 1-309 και παρ. 1.6.18.1.15 με την αναφερόμενη σ` αυτή υπόθεση O.K. PETROLEUM A.B. V. VITOL ENERGY SA, σελ 1-642)».*

Έτσι, κατά το ελληνικό δίκαιο είναι εμφανές πως ακόμη και αυτού του τύπου η φορτωτική (CONGENBILL) αποτελεί απόδειξη γνώσης του ναυλοσυμφώνου και πως μόνο έτσι δέχεται το ελληνικό δίκαιο την ενσωμάτωση. Όταν δηλαδή όλοι οι όροι του ναυλοσυμφώνου αναγράφονται επί της φορτωτικής.

Και πάλι όμως κατά το ελληνικό δίκαιο παραμένει σαφώς η διάκριση των δύο (φορτωτικής και ναυλοσυμφώνου), άσχετα με το αν πρακτικά έχουμε δύο έγγραφα σε ένα.

Η σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, κατά κανόνα αποτελεί σύμβαση υπέρ τρίτου δημιουργώντας αυτοτελή αξίωση απόδοσης πραγμάτων, είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι.

Η νομική φύση της συμβάσεως ναυλώσεως έχει όχι μόνο θεωρητική, αλλά και πρακτική σημασία, διότι εξ αυτού εξαρτάται η συμπληρωματική εφαρμογή των αντιστοίχων διατάξεων του αστικού δικαίου. Σχετικά με το ζήτημα αυτό έχουν υποστηριχθεί πολλές γνώμες<sup>128</sup>. Η ναύλωση όμως με την ειδικότερη μορφή της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, με την οποία επιδιώκεται ένα αποτέλεσμα, ήτοι η μεταφορά από τον τόπο φορτώσεως στον τόπο προορισμού, αποτελεί καθαρή σύμβαση έργου<sup>129 130</sup> και, επομένως, οι σχετικές διατάξεις του ΑΚ εφαρμόζονται συμπληρωματικά με εκείνες του ΚΙΝΔ (107 έως 189).

---

<sup>128</sup> όπως ότι αποτελεί σύμβαση μισθώσεως πράγματος μετά μισθώσεως παροχής υπηρεσιών, σύμβαση μισθώσεως έργου μετά μισθώσεως υπηρεσιών κλπ - βλ. σχετ. Καμβύσης ο.π. σελ. 333

<sup>129</sup> Βλ. ο.π. Δελούκα παρ. 169

<sup>130</sup> Βλ. Φ. Ποταμιάνου, Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, τομ. Α` παρ. 10 σελ. 13

## 9.5. ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

Τα δικαιώματα τα οποία, ενσωματώνονται στη φορτωτική δεν μπορούν να ασκηθούν χωρίς την κατοχή του εγγράφου αυτής. Αυτό οφείλεται στην ιδιόρρυθμη σύνδεση του δικαιώματος με το έγγραφο την οποία εκφράζει χαρακτηριστικά το άρθρο 173 του ΚΙΝΔ και το άρθρο 79 του ΝΔ 1923 "περί ειδικών διατάξεων επί ανωνύμου εταιρειών".

Η ονομαστική φορτωτική μεταβιβάζεται με εκχώρηση κατ' άρθρο 455 του ΑΚ. Τη μεταβίβαση της φορτωτικής αυτής με εκχώρηση τη θεωρεί δεδομένη η διάταξη του άρθρου 171 παρ. 1 ατού ΚΙΝΔ . Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή προς παραλαβή των πραγμάτων νομιμοποιείται επί ονομαστικής φορτωτικής αυτός που αναγράφεται σ' αυτήν ως παραλήπτης ή εκδοχέας<sup>131 132 133 134 135</sup>.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η σύμβαση της φορτωτικής (άρθρο 130, 171 ΚΙΝΔ , 211 ΑΚ) συνάπτεται μεταξύ φορτωτή και του εκναυλωτή ή του θαλάσσιου μεταφορέα. Ο πλοίαρχος του μεταφέροντος τα εμπορεύματα πλοίου εκδίδοντας τη φορτωτική συμβάλλεται ως αντιπρόσωπος του εκναυλωτή ή του μεταφορέα διά της παραδόσεως του εγγράφου της φορτωτικής από τον δεύτερο στον πρώτο, είναι δηλαδή σύμβαση καταρτιζόμενη re και αποτελεί σύμβαση υπέρ τρίτου κατά τις διατάξεις των άρθρων 410 επ. ΑΚ.

Τρίτος εν προκειμένω είναι ο παραλήπτης των εμπορευμάτων δηλαδή ο τρίτος κομιστής της εις διαταγήν ή της ονομαστικής φορτωτικής δηλαδή ο κομιστής της φορτωτικής στον τόπο εκφορτώσεως τους και τούτο διότι ο παραλήπτης έχει πάντοτε αυτοτελές δικαίωμα ανεξάρτητο του δικαιώματος του φορτωτή<sup>136 137</sup>.

---

<sup>131</sup> Βλ. Ο.π. Ν. Δελούκα Αξιόγραφο 3η έκδοση 1980 παραγρ. 304 σελ 346,347

<sup>132</sup> Βλ. Ο.π. Ν. Δελούκα *Ναυτικό Δίκαιο* Έκδοση 2η 1979 παραγρ. 250, 251, 252 και 253

<sup>133</sup> Βλ. Ο.π. Δ. Καμβύση *Ιδιωτικό Δίκαιο* 1982 υπ' άρθρο 172 του ΚΙΝΔ σελ 479 έως 483

<sup>134</sup> *Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου* Π. Πέρδικα 1960 Α' Τόμος παραγρ. 427 σελ 539

<sup>135</sup> Βλ. Ο.π. Αλ. Κιάντου -Παμπούκη "Η θαλάσσια Φορτωτική ως αξιόγραφο Επισκόπηση Εμπ. Δικαίου 2005, 284 επομ

<sup>136</sup> ΕφΠειρ 186/2006 ΕΝΔ 2006,275,1.

<sup>137</sup> Βλ. Ο.π. Κοροτζή, σελ. 177, 371

Ονομαστική φορτωτική είναι εκείνη η οποία ονομάζει τον δικαιούχο χωρίς να φέρει τη ρήτρα "εις διαταγήν".

Στο σκεπτικό της απόφασης 3312/2011 αναφέρεται:

*«Στο πλαίσιο δε τού εφαρμοζόμενου ελληνικού δικαίου, η αιτούσα κατέστη νόμιμη κομίστρια των ανωτέρω ονομαστικών φορτωτικών από τη στιγμή που έλαβε χώρα μεταξύ αυτής και της δικαιοπαρόχου «Ο.Φ.» σύμβαση εκχώρησης (άρθρο 455 επ. ΑΚ σε συνδ. με 171 παρ. 1 ΚΙΝΔ) και παράδοση των σωμάτων των φορτωτικών .....».*

Ακόμη και για το ανωτέρω κατά το βρετανικό δίκαιο υπάρχει διχογνωμία, στην οποία γίνεται αναφορά και στην απόφαση, καθώς οι αντιμαχόμενες πλευρές έχουν προσκομίσει θεωρητικές αναλύσεις βρετανικών δικηγορικών γραφείων, όπου η μια αναφέρει πως δεν μπορεί να γίνει μεταβίβαση ονομαστικής φορτωτικής και η άλλη υποστηρίζει πως μπορεί να γίνει.

Αναφέρεται:

*«Προς επίρρωση δε των ισχυρισμών τους περί εφαρμογής του αγγλικού δικαίου ως προς τη μεταβίβαση των φορτωτικών ως αξιόγραφων, ως προς τα εμπράγματα δικαιώματα επί του φορτίου, τα οποία ενσωματώνονται στα ανωτέρω αξιόγραφα, αλλά και ως προς τη δυνατότητα μεταβίβασης των ονομαστικών φορτωτικών σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η μεν καθ' ης προσκομίζει την από 7-9-2010 γνωμοδότηση του Άγγλου δικηγόρου J.W. καθώς και την από 9-9-2010 γνωμοδότηση του δικηγόρου V.M., σύμφωνα με τις οποίες δεν τίθεται ζήτημα μεταβίβασης (είτε με εκχώρηση είτε με οποιονδήποτε άλλο τρόπο) της ονομαστικής φορτωτικής κατά το αγγλικό δίκαιο, ενώ η αιτούσα προσκομίζει την από 23-9- 2010 γνωμοδότηση του δικηγορικού γραφείου H.F. & W.I., σύμφωνα με την οποία, η μεταβίβαση της ονομαστικής φορτωτικής είναι δυνατή κατά το αγγλικό δίκαιο, εφόσον ο φορτωτής δώσει εντολή στο μεταφορέα να παραδώσει το φορτίο σε τρίτο πρόσωπο που ορίζεται ως παραλήπτης, χωρίς να υφίσταται ανάγκη για έκδοση νέας φορτωτικής και ακύρωσης της παλαιάς».*

## 10. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΩΣ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

### 10.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η απόφαση *Leduc & Co κατά Ward (1888) 20 QbD 475*<sup>138</sup> που επιλέχθηκε έχει προκαλέσει πλήθος επιστημονικών αναλύσεων αλλά και δεκάδων αναφορών σε εργασίες για την φορτωτική. Αν και η δικαστική κρίση του δικαστή Λόρδου Έσερ (Lord Esher, M.R.) είναι εκφρασμένη με απλό τρόπο, εν συνεχεία πυροδότησε αρκετές διαφοροποιημένες θεωρητικές τοποθετήσεις.

Οι ενάγοντες αγόρασαν τα προϊόντα που επρόκειτο να αποσταλούν από το λιμάνι του Fiume (γνωστό σήμερα ως «Ριέκα» Κροατίας) στην Δουνκέρκη. Η φορτωτική, η οποία περιείχε τη συνήθη εξαίρεση των θαλάσσιων κινδύνων, ανέφερε σχετικά με τα εμπορεύματα μεταξύ άλλων πως επιτρεπόταν η παράκαμψη του συνηθισμένου ταξιδιού μόνο με σκοπό την διάσωση ανθρώπων ή εμπορεύματος. Οι ενάγοντες και αγοραστές του φορτίου είχαν ήδη παραλάβει την φορτωτική δια οπισθογραφίσεως και είχαν καταβάλει το αντίτιμο.

Το πλοίο όντως άλλαξε την πορεία του και έπιασε και άλλο ενδιάμεσο λιμάνι με παράκαμψη 1200 μιλίων (Γλασκόβη) λόγω μεταφοράς προς αυτό εμπορευμάτων (και άρα όχι για τους λόγους που επιτρέπονταν στην φορτωτική) και κατά την διαδρομή βυθίστηκε λόγω θαλάσσιων κινδύνων.

Οι πλοιοκτήτες υποστήριξαν πως οι αποστολείς και ενάγοντες γνώριζαν και είχαν αποδεχθεί την παράκαμψη μέσω Γλασκόβης και πως αυτό το γεγονός ήταν αρκετό ώστε να ανατρέψει την ρητή πρόβλεψη επί του συμβολαίου μεταφοράς, καθώς στην φορτωτική γινόταν λόγος μόνο για «παράδοση των εμπορευμάτων στην Δουνκέρκη».

Ο Λόρδος Esher, M.K., αναφέρει το σκεπτικό του στην απόφαση:

*«Α. Είναι αλήθεια ότι, όταν υπάρχει σύμβαση ναυλώσεως μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή η φορτωτική μπορεί να έχει απλώς τον χαρακτήρα της παραλαβής των εμπορευμάτων, διότι όλοι οι άλλοι όροι της σύμβασης μεταφοράς μεταξύ τους περιέχονται στο ναυλοσύμφωνο και η φορτωτική απλώς δίνεται για να μπορέσει ο ναυλωτής να διαχειριστεί τα εμπορεύματα.*

*Β. Όταν όμως εν συνεχεία οπισθογραφείται από τον πλοιοκτήτη, τότε θα πρέπει να θεωρηθεί πως περιέχει και τους όρους του συμβολαίου καθώς έτσι περνούν στα χέρια του υπέρ ού η οπισθογράφηση και οι όροι του ναυλοσυμφώνου.*

*Γ. Όταν δεν υπάρχει ναυλοσύμφωνο, τότε η φορτωτική αποτελεί απλή απόδειξη παραλαβής των εμπορευμάτων μεταξύ του πλοιοκτήτη και του λήπτη της φορτωτικής.*

*Δ. Μεταξύ όμως του πλοιοκτήτη και του αποστολέα εξαρτάται εάν ο πλοιοκτήτης έχει παραλάβει το εμπόρευμα ή όχι. Εάν ο καπετάνιος το έχει παραλάβει τότε αποτελεί απόδειξη συμβολαίου μεταφοράς, ενώ εάν δεν τα έχει παραλάβει τότε η φορτωτική δεν μπορεί να εμπεριέχει τους όρους συμβολαίου μεταφοράς.*

*Είναι γεγονός πως ο πλοίαρχος με την παραλαβή των εμπορευμάτων μπορεί να περιορίσει το συμβόλαιο μεταφοράς εάν αυτός ο περιορισμός καταγραφεί εγγράφως (πάνω στην φορτωτική).*

*Έτσι μπορεί να επιτραπεί ένας όρος επί της φορτωτικής που να επιτρέπει κατά τον ρου του πλοίου να δέσει και σε άλλα λιμάνια, όχι όμως και να εκτραπεί εντελώς της φυσικής πορείας του από το Α στο Β ακολουθώντας αντίθετη κατεύθυνση. Τότε μπορούμε να πούμε πως βρισκόμαστε ενώπιον απαγορευμένης παράκαμψης του πλοίου.*

*Οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για την απώλεια του πλοίου».*

Αρα βλέπουμε πως κατά το βρετανικό δίκαιο υπάρχει διαφοροποίηση στο εάν εμπεριέχεται το συμβόλαιο μεταφοράς στην φορτωτική ή η φορτωτική αποτελεί απλή απόδειξή του, η οποία εξαρτάται από το ποια οπτική γωνία εξετάζουμε την μεταφορά. Εάν την εξετάζουμε από την

σχέση του μεταφορέα και του αρχικού αποστολέα ή μεταξύ του αποστολέα και των εν συνεχεία δικαιούχων από οπισθογράφιση της φορτωτικής.

Έτσι αναλύοντας την ανωτέρω θέση του Λόρδου Esher, M.K , η οποία κατά το βρετανικό δίκαιο θεωρείται θέση μη αμφισβητήσιμη, διακρίνουμε πως στην παράγραφο Δ οδηγείται σε μια διαφοροποίηση:

*«Δ. Μεταξύ όμως του πλοιοκτήτη και του αποστολέα εξαρτάται εάν ο πλοιοκτήτης έχει παραλάβει το εμπόρευμα ή όχι. Εάν ο καπετάνιος το έχει παραλάβει τότε αποτελεί απόδειξη συμβολαίου μεταφοράς, ενώ εάν δεν τα έχει παραλάβει τότε η φορτωτική δεν μπορεί να εμπεριέχει τους όρους συμβολαίου μεταφοράς».*

Φυσικά μέσα σε όλη αυτή την παρερμηνεία και αναλύσεις δεν θα έλειπε και η άποψη πως δεν μπορούν να γίνονται διακρίσεις και πως η φορτωτική εμπεριέχει χωρίς διακρίσεις το συμβόλαιο μεταφοράς.

## **10.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ**

Με αφορμή την απόφαση *Leduc v. Ward ((1888) 20 QBD 475)* το ερώτημα του εάν η φορτωτική που εκδόθηκε δυνάμει ενός συμβολαίου μεταφοράς, εμπεριέχει αυτό το συμβόλαιο ή απλώς αποτελεί μια απόδειξη των όρων του συμβολαίου μεταφοράς. Για αυτό θα εξετασθούν οι σχέσεις μεταξύ των εμπλεκομένων σε μια προσπάθεια περεταίρω ανάλυσης.

### **10.2.1 Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΡΧΙΚΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ**

Αν και υπάρχουν και διαφορετικές απόψεις όσον αφορά αυτή τη σχέση, η φορτωτική δεν είναι η ίδια η σύμβαση μεταφοράς, αλλά είναι απλώς απόδειξη της εν λόγω σύμβασης. ..

Η απόφαση που αναφέρεται συχνότερα υπέρ της θέσης αυτής είναι μια ρήση του Λόρδου Bramwell στην υπόθεση *Sewell v Burdick* ((1884) 10 App.Cas. 74, 105) κατά την οποία είπε:

*« Υπάρχει, νομίζω, ακόμη άλλη μια ανακρίβεια στο καταστατικό. ... Αναφέρεται στην σύμβαση που περιέχεται στη φορτωτική. Κατά τη γνώμη μου, δεν εμπεριέχεται σύμβαση σε αυτήν. Είναι μια απόδειξη για τα εμπορεύματα, αναφέροντας τους όρους με τους οποίους είχαν παραδοθεί και παραληφθεί από το πλοίο, και ως εκ τούτου μια πολύ καλή απόδειξη των όρων αυτών, αλλά δεν αποτελεί η φορτωτική την σύμβαση μεταφοράς»*

### **10.2.2. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΟΡΡΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ**

Έτσι, η έκδοση φορτωτικής καθαυτή, δεν αποδεικνύει τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς: (*Heskell B Continental Express Ltd (1950) 1 All Er. 1033.*) παρά μόνο εάν έχει εκδοθεί ύστερα από μια (γραπτή ή προφορική) σύμβαση μεταφοράς, και μόνο τότε σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης θα υπάρχει κάλυψη για ζημιές πριν την έκδοση φορτωτικής<sup>139</sup>.

Στο βρετανικό δίκαιο υπάρχει μια σαφής διαφοροποίηση μεταξύ φορτωτικής και συμβολαίου μεταφοράς. Είναι θεμελιώδης αρχή πως σαφώς ορισμένοι όροι έχουν ισχύ μόνο όταν είναι σε

---

<sup>139</sup> *Pyrene co. ltd v. Scindia Navigation co ltd (1954) 2 QB 402*

γνώση όλων των εμπλεκόμενων μερών. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο η φορτωτική δεν μπορεί να προσθέσει ή να τροποποιήσει ή αφαιρέσει όρους του συμβολαίου, καθώς τότε δεν θα αποτελούσε απόδειξη του συμβολαίου αλλά ένα τροποποιητικό του σύμφωνο.

Έτσι σε περίπτωση διαφοροποίησης όρων μεταξύ τους, το συμβόλαιο είναι αυτό που θα επικρατήσει και η φορτωτική θα αποτελεί απλώς απόδειξη (*Moss Steamship co ltd V. Whinney (1912) A.C. 254*).

Έτσι αν για παράδειγμα στο συμβόλαιο απαγορεύεται παράκαμψη του πλοίου, ακόμη και να αναγράφεται διαφορετικά στην φορτωτική δεν μπορεί να παρακάμψει τους όρους του συμβολαίου.

### **10.2.3. Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ**

Η κρατούσα άποψη είναι ότι η φορτωτική δεν περιέχει τη σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή, αλλά αυτή αποτελεί απλά απόδειξη. Θα πρέπει όμως να ληφθούν υπόψιν δύο ακόμη παράμετροι.

Όταν ο μεταφορέας εκδίδει φορτωτική σε έναν ναυλωτή αποστέλλοντας δικά του εμπορεύματα τότε η φορτωτική είναι μια απλή απόδειξη παραλαβής για τα εμπορεύματα.

Όταν όμως η φορτωτική έχει περάσει σε δικαιούχο από οπισθογράφηση από τον αποστολέα, είτε ο αποστολέας ταυτίζεται με τον ναυλωτή, η σύμβαση μεταξύ του πλοιοκτήτη και του δικαιούχου από οπισθογράφηση περιέχεται στην φορτωτική καθώς θα ήταν άδικο για τον τρίτο να δεσμεύεται από μια σύμβαση στην οποία δεν έχει συμμετάσχει. Η απόφαση που θεωρείται ότι εκφράζει αυθεντικά το ζήτημα είναι η *Leduc v. Ward*.

Τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης ήταν τα εξής:



Ένας δικαιούχος από οπισθογράφηση της φορτωτικής μήνυσε το μεταφορέα για μη παράδοση των αγαθών.

Ο μεταφορέας ομολόγησε ότι τα εμπορεύματα είχαν χαθεί λόγω κινδύνων της θάλασσας, και ότι η φορτωτική τον απάλλαξε από τις υποχρεώσεις της για τέτοιες απώλειες.

Ο δικαιούχος από οπισθογράφηση, ωστόσο, υποστήριξε ότι ο μεταφορέας είχε χάσει την προστασία των εξαιρέσεων της φορτωτικής, δεδομένου ότι η απώλεια των εμπορευμάτων είχε συμβεί κατά τη διάρκεια της παράκαμψης της πορείας από τον μεταφορέα.

Το κρίσιμο ερώτημα είναι: Ήταν παράκαμψη; . Ο μεταφορέας, επικαλούμενος τον δικαστή Bramwell στην *Sewell vs Burdick*, υποστήριξε ότι η φορτωτική δεν ήταν η σύμβαση μεταφοράς και ότι η σύμβαση μεταφοράς είχε συμφωνηθεί προγενεστέρως.

Αντιθέτως ο δεχόμενος την φορτωτική υποστήριξε πως η σύμβαση μεταφοράς περιλαμβάνονταν στην φορτωτική, και γι' αυτό επικαλέστηκε την *Glyn Mills Currie & co V. The east and west India Dock Company (1882) 7 App.Cas. 591*.

Αφού το συμβόλαιο περιέχεται στη φορτωτική, και αφού στο συμβόλαιο δεν επιτρέπεται καμία παράκαμψη διαδρομής, τότε ο μεταφορέας δεν προστατεύεται από τις εξαιρέσεις της φορτωτικής.

Το εφετείο, υπό την προεδρία του Λόρδου Esher MR, συμφώνησε με τον δικαιούχο από οπισθογράφηση. Ο Λόρδος Esher MR είπε: «σε μια υπόθεση μεταξύ του πλοιοκτήτη και του δικαιούχου από οπισθογράφηση της φορτωτικής, μεταξύ των οποίων οι όροι του *Bill of Lading Act 1855* είναι δεσμευτικοί, καμία απόδειξη δεν χωρεί για να αποδείξει το αντίθετο».

Έτσι, η *Leduc v. Ward* μας παρέχει μια αυθεντική άποψη για τη δύναμη της φορτωτικής στα χέρια ενός δικαιούχου από οπισθογράφηση, αφήνοντας εντελώς ανέγγιχτη, την θέση της φορτωτικής στη σχέση μεταξύ του μεταφορέα και του αρχικού φορτωτή.

Υποστηρίζεται όμως και η άποψη πως με μια δεύτερη ανάγνωση της απόφασης δεν διακρίνεται σαφώς αυτός ο διαχωρισμός της ισχύος της φορτωτικής μεταξύ αποστολέα και μεταφορέα και μεταφορέα και τρίτου.

Η κυρίαρχη γραμμή στην απόφαση είναι από το Λόρδο Esher MR, ο οποίος αναλύει τη νομική φύση της φορτωτικής στο παρακάτω απόσπασμα που παρατίθεται:

*"Είναι αλήθεια ότι, όταν υπάρχει ένα ναυλοσύμφωνο, μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή η φορτωτική μπορεί να έχει απλώς το χαρακτήρα δήλωσης παραλαβής των εμπορευμάτων, γιατί όλοι οι άλλοι όροι της σύμβασης μεταφοράς μεταξύ τους περιλαμβάνονται στο ναυλοσύμφωνο.*

*Η φορτωτική απλώς δίνεται μεταξύ τους για να καταστεί δυνατή από τον ναυλωτή η διαχείριση των εμπορευμάτων. Αλλά, όπου η φορτωτική έχει εκδοθεί από τον πλοιοκτήτη και γίνει δεκτή από τον οπισθογράφο η φορτωτική πρέπει να θεωρηθεί ότι περιέχει το συμβόλαιο.*

*Όταν δεν υπάρχει σύμβαση ναυλώσεως, μεταξύ των δικαιούχων της φορτωτικής και του πλοιοκτήτη, η φορτωτική είναι απλά απόδειξη για τα αγαθά, και ως εκ τούτου, όπως και κάθε άλλη απόδειξη, έχει αποδεικτικό χαρακτήρα.*

*Το ερώτημα αν θα είναι κάτι περισσότερο από μια απόδειξη μεταξύ του φορτωτή και του πλοιοκτήτη εξαρτάται από το αν ο καπετάνιος έχει παραλάβει τα εμπορεύματα, γιατί δεν έχει την εξουσία να συντάξει σύμβαση μεταφοράς και να δεσμεύσει τον πλοιοκτήτη, εκτός από την περίπτωση των προϊόντων που παραλαμβάνονται από τον ίδιο.*

*Αν τα εμπορεύματα δεν έχουν παραληφθεί, η φορτωτική δεν μπορεί να περιέχει τους όρους του συμβολαίου μεταφοράς και να έχει ισχύ έναντι του πλοιοκτήτη. Αλλά, εάν τα προϊόντα έχουν παραληφθεί από τον καπετάνιο, αυτή η ενέργεια αποτελεί έγγραφη απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς μεταξύ των μερών.*

*Όταν τα εμπορεύματα τίθενται επί του σκάφους, ο πλοίαρχος έχει την εξουσία να περιορίσει το συμβόλαιο μεταφοράς γραπτώς μόνο και τότε οι προφορικές συμφωνίες που τροποποιούν αυτούς τους γραπτούς περιορισμούς δεν έχουν εφαρμογή και οι γραπτές τροποποιήσεις είναι οι μόνες που έχουν ισχύ εκτός και αν υπάρχει κάποιος άγραφος κανόνας εθιμικός που πρέπει οπωσδήποτε να ληφθεί υπ' όψη».*

Αναλύοντας τα ανωτέρω ο Lord Esher M.R. αναγνωρίζει πως η φορτωτική εμπεριέχει το συμβόλαιο μεταφοράς με δυο εξαιρέσεις (που προφανώς και ο ίδιος θεωρεί περιορισμένης εφαρμογής):

- 1) όταν παρακρατείται η φορτωτική από τον ναυλωτή και
- 2) όταν ο μεταφορέας εκδίδει φορτωτική εμπορευμάτων που δεν έχουν φορτωθεί ακόμη στο πλοίο.

Έτσι μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα πως για τον Lord Esher M.R. οι όροι συμβολαίου μεταφοράς που καλύπτονται από φορτωτική πάντα εμπεριέχονται στην φορτωτική.

#### **10.2.4. Η ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟ 1 ΤΟΥ BILL OF LADING ACT 1855**

*«κάθε οπισθογράφος φορτωτικής και κάθε δέκτης αυτής στον οποίο τα αγαθά θα περάσουν λόγω της οπισθογράφησής του θα έχει και όλα τα δικαιώματα αγωγών και θα υπόκειται στις ίδιες ευθύνες σαν να ήταν αυτός το ένα από τα μέρη που υπέγραψε το συμβόλαιο μεταφοράς και το οποίο εμπεριέχεται στην φορτωτική».*

Έτσι, υπάρχει διχογνωμία γύρω από την φράση «εμπεριέχεται το συμβόλαιο μεταφοράς στην φορτωτική» η οποία είτε λαμβάνει μια ευρύτερη έννοια κατά την οποία δεν χρειάζεται να εμπεριέχεται αλλά αρκεί και το να αποδεικνύεται από την φορτωτική είτε πρέπει να θεωρηθεί πως ισχύει σε κάθε περίπτωση, όπως υποστηρίζεται από την εδώ αναλυόμενη απόφαση *Leduc V. Ward*, η οποία είναι άποψη που προκαλεί και τις περισσότερες αντιδράσεις.

## 11.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Στην ερώτηση τι σημασία έχει εάν το συμβόλαιο μεταφοράς εμπεριέχεται ή όχι στην φορτωτική ή αν αποτελεί απόδειξη αυτού του συμβολαίου, η απάντηση είναι απλή: Έχει σημασία σε περίπτωση ελλειμματικής ή καθόλου παράδοσης, καθώς τότε θα αναζητηθούν ευθύνες από τα εμπλεκόμενα μέρη αλλά και αποζημιώσεις.

Από την θεωρητική ανάλυση της φορτωτικής κατά το ελληνικό και το βρετανικό δίκαιο αλλά και από την ανάλυση των δυο αποφάσεων είναι εμφανείς σημαντικές διαφοροποιήσεις.

- 1) Κατά το ελληνικό δίκαιο η φορτωτική αποτελεί απόδειξη της κατάρτισης του συμβολαίου μεταφοράς ενώ κατά το βρετανικό δίκαιο αυτό εξαρτάται από το αν η φορτωτική έχει μεταβιβαστεί ή όχι, ακόμη και αν πρόκειται για *congenbill*.
- 2) Κατά το ελληνικό δίκαιο, με την μεταβίβαση της φορτωτικής μεταβιβάζεται και η νομή των πραγμάτων (κάποιες θεωρητικές απόψεις υποστηρίζουν πως μεταβιβάζεται και η κυριότητα), ενώ αντιθέτως κατά το βρετανικό δίκαιο το πότε θα μεταβιβαστεί η κυριότητα των πραγμάτων εναπόκειται στην κρίση των μερών.
- 3) Η έννοια της αξιογραφικής εμπραγμάτωσης κατά το ελληνικό δίκαιο δεν υφίσταται κατά το βρετανικό δίκαιο.
- 4) Κατά το βρετανικό δίκαιο υφίσταται διχογνωμία στο κατά πόσο η φορτωτική εμπεριέχει το συμβόλαιο μεταφοράς ή όχι, ενώ κατά το ελληνικό δίκαιο είναι σαφές πως δεν εμπεριέχεται -παρά μόνο όταν αναγράφεται ρητά επί της φορτωτικής -, και αποτελεί απλώς μια απόδειξη κατάρτισής του.
- 5) Κατά το Ελληνικό δίκαιο η έκδοση της φορτωτικής δεν έχει ως προϋπόθεση τη σύμβαση μεταφοράς, ούτε η κατάρτιση της τελευταίας οδηγεί πάντοτε στην έκδοση φορτωτικής. Αντιθέτως, κατά το άρθρο 1 του COGSA 1971, συμβόλαιο μεταφοράς νοείται μόνο εκείνο που καλύπτεται από φορτωτική.

Κατά το ελληνικό δίκαιο η φορτωτική διακρίνεται από το ναυλοσύμφωνο, το οποίο περιέχει μία (συναινετική) αμοτεροβαρή σύμβαση. Οι όροι του ναυλοσύμφωνου διαφέρουν από τους όρους

της φορτωτικής και δεν ενσωματώνονται αυτομάτως ούτε θεωρούνται *ex lege* ενσωματωμένοι σε αυτήν.

Το περιεχόμενο του δικαιώματος του κομιστή της θαλάσσιας φορτωτικής καθορίζεται μόνο κατ' αρχάς σύμφωνα με το κείμενο του τίτλου (της φορτωτικής),· οι δε συμφωνίες των μερών ισχύουν έναντι του κομιστή μόνον όταν αναφέρονται στη σχέση με τον παραλήπτη και εμπεριέχονται σε αυτό ή γίνεται σε αυτό παραπομπή σ' αυτές.

Η μεταβίβαση του τίτλου επάγεται την μεταβίβαση όλων των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων εκ του ναυλοσυμφώνου. Ο εκναυλωτής δεν δύναται πλέον να στηριχθεί στους όρους του ναυλοσύμφωνου, εφ' όσον αυτοί δεν είναι ενσωματωμένοι στην φορτωτική.

Εδώ βρίσκουμε και την ειδοποιό διαφορά στο βρετανικό δίκαιο όπως φαίνεται από την θέση του Λόρδου Esher, M.K , η οποία κατά το βρετανικό δίκαιο θεωρείται θέση μη αμφισβητήσιμη:

*«Δ. Μεταξύ όμως του πλοιοκτήτη και του αποστολέα εξαρτάται εάν ο πλοιοκτήτης έχει παραλάβει το εμπόρευμα ή όχι. Εάν ο καπετάνιος το έχει παραλάβει τότε αποτελεί απόδειξη συμβολαίου μεταφοράς, ενώ εάν δεν τα έχει παραλάβει τότε η φορτωτική δεν μπορεί να εμπεριέχει τους όρους συμβολαίου μεταφοράς».*

Έτσι μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα πως για τον Lord Esher M.R. οι όροι συμβολαίου μεταφοράς που καλύπτονται από φορτωτική πάντα εμπεριέχονται στην φορτωτική.

Όσο «ιδιότροπη» και αν είναι η απόφαση *Leduc V. Ward* βρισκόμαστε σίγουρα ενώπιον μιας αυθεντικής διάγνωσης πως το συμβόλαιο μεταφοράς που έχει συναφθεί μεταξύ μεταφορέα και αποστολέα και ακολουθείται από φορτωτική, εμπεριέχεται στην φορτωτική. Η απόφαση αυτή έρχεται σε σαφή αντίθεση με τις ιστορικές αποφάσεις *Pyrene v. Scindia*<sup>140</sup> ((1951) 1 K.B. 55 και *the Ardenes*<sup>141</sup> (1954) 2 QB 402.

---

<sup>140</sup> εάν η φορτωτική είναι η σύμβαση και όχι η απόδειξη αυτής, γεγονότα που συνέβησαν πριν από την έκδοση του λογαριασμού θα Δεν πρέπει να διέπονται από τους κανόνες της Χάγης

<sup>141</sup> εάν το συμβόλαιο μεταφοράς μεταφορέα και φορτωτή περιέχεται σε φορτωτική, ο μεταφορέας, ο οποίος συμφωνεί με τους όρους, είτε προφορικά ή γραπτά, και αυτά διαφέρουν από εκείνα που περιέχονται στην φορτωτική, θα πρέπει να γίνει σίγουροί ότι οι εν λόγω όροι έχουν αμετάκλητα γίνει δεκτοί από τον μεταφορέα, όταν αποκτά την φορτωτική.

Έτσι, η απόφαση *Leduc v Ward* ξεκαθαρίζει τα εξής<sup>142</sup>:

α) Όταν γίνεται αγωγική επιδίωξη από ένα τρίτο μέρος / κάτοχο της φορτωτικής του οποίου τα δικαιώματα πηγάζουν από το Carriage of Goods by Sea Act 1924, η φορτωτική θα είναι το ναυλοσύμφωνο.

β) Όταν γίνεται αγωγική επιδίωξη από μέρος που τα δικαιώματά του πηγάζουν από το ότι είναι ο αρχικός αποστολέας, τότε οι όροι της φορτωτικής μπορούν να παραγκωνιστούν από προγενέστερα συμφωνημένους όρους με τον μεταφορέα.

γ) Η φορτωτική δεν θα έχει θέση συμβολαίου μεταφοράς στα χέρια μέρους που συμβλήθηκε στο ναυλοσύμφωνο με το συμβαλλόμενο μέρος που εξέδωσε την φορτωτική.

Κατά την βρετανική δικαστηριακή λογική θα ήταν εμπορικά ανούσιο να υπάρχουν δύο συμβάσεις μεταξύ των ίδιων μερών για τη μεταφορά του εμπορεύματος κατά το ίδιο το ταξίδι. Κατά συνέπεια, η νομοθεσία έχει υιοθετήσει μια προσέγγιση κοινής λογικής και έχει κρίνει ότι όταν μια φορτωτική κατέχεται από έναν που έχει ήδη συμβληθεί σε ναυλοσύμφωνο με τον μεταφορέα, η φορτωτική πρέπει να αντιμετωπίζεται ως μια απόδειξη και έγγραφο τίτλου – αλλά όχι ως η σύμβαση μεταφοράς.

Από τη στιγμή που η φορτωτική έχει μεταβιβαστεί σε κάποιον που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στο ναυλοσύμφωνο, η φορτωτική, λειτουργεί όχι μόνο ως μια απόδειξη και έγγραφο του τίτλου, αλλά και ως σύμβαση μεταφοράς μεταξύ αυτού του τρίτου μέρους και του μεταφορέα.

Η ανωτέρω θεωρητική αντίληψη δεν υφίσταται κατά το ελληνικό δίκαιο.

Η εργασία αυτή, θα μπορούσε να αποτελέσει ένα έναυσμα οικονομικής μελέτης του κατά πόσο δικαστικές διαμάχες που επιλύονται επί βρετανικών δικαστηρίων με αμφίρροπα αποτελέσματα θα ήταν πιο εύκολο να αντιμετωπιστούν από ελληνικά δικαστήρια με πιο ξεκάθαρη νομολογία και ταχύτερη απονομή δικαιοσύνης, παράγοντας νομολογιακές αποφάσεις που αποσαφηνίζουν αυτό το κρίσιμο ερώτημα που είναι κομβικό για την έκδοση αποφάσεων στην Μεγάλη Βρετανία, και το οποίο αποτελεί ένα σημαντικό νομικό ζήτημα.

Φυσικά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη πως όσον αφορά την άσκηση αγωγών:

---

<sup>142</sup> Simon Baughen, *Shipping Law*, 4<sup>th</sup> edition, Routledge – Cavendish, 2009

α) Ο ιδιοκτήτης του φορτίου, που σκοπεύει να εγείρει απαιτήσεις (claims) προς το μεταφορέα για απώλεια, ή ζημία, του φορτίου, θα πρέπει να ασκήσει την αγωγή εντός δύο ετών από την παράδοση των αγαθών, ή από την ημερομηνία κατά την οποία τα αγαθά θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί.

β) Αν παρέλθει η προθεσμία των δύο ετών, το σχετικό δικαίωμα ασκείται μόνο κατ' ένσταση, ή προς συμψηφισμό της απαίτησης.

γ) Δεν χωρεί αναστολή, ή διακοπή, της παραγραφής, αλλά το πρόσωπο κατά του οποίου έχει υποβληθεί σχετική αίτηση αποζημίωσης, μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να παρατείνει τον χρόνο παραγραφής με δήλωσή του προς τον ενάγοντα. Η περίοδος αυτή μπορεί να παραταθεί περαιτέρω με άλλη δήλωση, ή δηλώσεις.

Αρμόδιο δικαστήριο για την εκδίκαση αγωγών είναι:

α) Η έδρα του εναγομένου

β) Ο τόπος παραλαβής, που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς

γ) Ο τόπος της παράδοσης, που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς

δ) το λιμάνι στον τόπο, που τα εμπορεύματα αρχικά φορτώθηκαν

ε) το λιμάνι, όπου εμπορεύματα εκφορτώθηκαν

Συμφωνίες παρέκτασης επιτρέπονται. Επιτρέπονται ασφαλιστικά μέτρα και σύλληψη του πλοίου.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΑΛΛΟΘΛΠΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Aikens Richard, Lord Richard, Bools Michael, Bills of Lading, Informa Law, 2<sup>nd</sup> ed, 2016, p. 165

Baughen Simon, Shipping Law, Routledge-Cavendish, 4th edition, 2009

Baatz Yvonne, Maritime Law, Informa law from routledge, 3rd edition, 2014

Droit maritime de la sardaigne, *Des statues de l'ile de Sardaigne [relatifs au droit maritime, extrait du statut du Sassari de 1316]*

Guner-Ozbek M D (Ed.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. (2011). 1st ed. Berlin: Springer

Murray E. Daniel, *History and Development of the Bill of Lading*, 37 U. Miami L. Rev. 689 (1983)

Murray C., Holloway D., Timson-Hunt D., *The Law and Practice of International Trade*. (2012). 12th ed. London: Sweet & Maxwell.

Journal of Korea trade, Vol. 10, No.2, Αύγουστος 2006, σελ. 169-186

*The Modern Law Review* Vol. 45, No. 6 (Nov. 1982), [The bill of lading as the contract of carriage – a reassessment of Leduc V. Ward], σελ. 652-663

Wilson J F, *Carriage of Goods by Sea*. (2010). 7th ed. England: Pearson



## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αρβανίτη, *Υπαναχώρηση ναυλωτού κατά τον υπό έρμα πλου ΕΕΔ ΙΓ*, 1962
- Γιωγγάρας Γιωργος, *Κανονες χαγης χαγης-βισμπυ αμβουργου της θαλασσιας φορτωτικη*, bookstars
- Δελούκα Ν. , *Ναυτικό Δίκαιο Έκδοση 2η 1979 παραγρ. 250, 251, 252 και 253*
- Έκο Ουμπέρτο, *Πως γίνεται μια διπλωματική εργασία*, Νήσος, Αθήνα 2001
- Καμβύση Δ., *Ιδιωτικόν ναυτικόν Δίκαιον*, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1982
- Κιάντου - Παμπούκη Αλίκη, *Η κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και το δίκαιο της ναυλώσεως*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2007
- Κιάντου - Παμπούκη Αλίκη , *Η θαλάσσια Φορτωτική ως αξιόγραφο Επισκόπηση Εμπ. Δικαίου*, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Θεσσαλονίκη 2005
- Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2007
- Κοροτζής Ιωάννης, *Η ευθύνη του θαλασσίου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης -Βίσμπυ*, έκδ. Αφοι Π Σάκκουλα, 1994
- Κοροτζής Ιωάννης, *ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ*, Σάκκουλα. τόμος 2<sup>ος</sup>, 2007
- Ν. Μουσταίρα Ελίνα, *Συγκριτικό δίκαιο*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 2004
- Ποταμιάνος Φίλιπος, *Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς*
- Ρόκας, Νικ. *Αξιόγραφα*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1992
- Στυλιανού Στέλιος, *Η Έκταση Εφαρμογής στην Ελλάδα της Δ.Σ. των Βρυξελλών της 25.08.1924, όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα της 23.02.1968 και της 21.12.1979 (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ) σύμφωνα με τον κυρωτικό Νόμο 2107/1992, ΕπιθΝαυτΔικαίου 1994*
- Τριανταφυλλάκης Γεώργιος, *Εισαγωγή στο δίκαιο των αξιογράφων*, Νομική Βιβλιοθήκη
- Φιλίππου Μιχαήλ, *Επιτομή ναυτικού Δικαίου*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 2014

## ΔΙΑΔΥΚΤΙΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BA%CE%BD%CE%B1%CF%85%CE%B%CF%89%CF%84%CE%AE%CF%82>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Louis\\_XIV\\_of\\_France](https://en.wikipedia.org/wiki/Louis_XIV_of_France)

[http://www.lawandsea.net/supplements/TheHarterAct\\_1893.html](http://www.lawandsea.net/supplements/TheHarterAct_1893.html)

<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikes/Ευρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ>

[https://el.wikipedia.org/wiki/Κώδικας\\_Ιδιωτικού\\_Ναυτικού\\_Δικαίου](https://el.wikipedia.org/wiki/Κώδικας_Ιδιωτικού_Ναυτικού_Δικαίου)

<https://publications.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/0e63083c-47ab-4e17-9f94-c319950e98dc/language-el>

<http://www.et.gr/idos->

[nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wGldAs1HD7Xe3dtvSoClrL8CGfEg30milTtII9LGdkF53UIxsx942CdyqxSQYNuqAGCF0IfB9HI6qSYtMQEkEHLwnFqmgJSA5WIsluV-](http://www.et.gr/idos-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wGldAs1HD7Xe3dtvSoClrL8CGfEg30milTtII9LGdkF53UIxsx942CdyqxSQYNuqAGCF0IfB9HI6qSYtMQEkEHLwnFqmgJSA5WIsluV-)

[nRwO1oKqSe4BlOTSpEWYhszF8P8UqWb\\_zFijCV7bD21XnAuHOeiDRbweQMrbnAjX1CQsBsbaOCytFtK](http://www.et.gr/idos-nRwO1oKqSe4BlOTSpEWYhszF8P8UqWb_zFijCV7bD21XnAuHOeiDRbweQMrbnAjX1CQsBsbaOCytFtK)

<https://www.scribd.com/document/328318636/%CE%BD-2107-1992>

## ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

1286/2015 ΜονΠρωτΠειρ

ΕφΠειρ 186/2006 ΕΝΔ 2006,275,1.

Εφ. Πειρ. 76/2006 δημ. εις ΝΟΜΟΣ

300/2004 ΕΦΠΕΙΡ

## ΒΡΕΤΑΝΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

*Aramis*, The (C.A.) [1989] 1 Lloyd's Rep. 213;  
Attorney General v. Prince Ernest Augustus of Hanover, (H.L.) [1957] A.C. 436;  
Barclays Bank Ltd. v. Commissioners of Customs & Excise, [1963] 1 Lloyd's Rep. 81;  
Biddell Brothers v. E. Clemens Horst Co., (C.A.) [1911] 1 K.B. 934;  
Brandt v. Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co., (C.A.) (1923) 17 Ll.L.Rep. 142; [1924] 1 K.B. 575;  
Brandt v. Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co., (C.A.) (1923) 17 Ll.L.Rep. 142; [1924] 1 K.B. 575;  
Cunningham v. Guthrie (1888) 26 Sc.L.R. 208;  
Cunningham v. Guthrie (1888) 26 Sc.L.R. 208;  
Delaurier v. Wyllie, (1889) 17 R(Sess. Cas.) 167;  
Delaurier v. Wyllie, (1889) 17 R(Sess. Cas.) 167;  
*Elafi*, The [1981] 2 Lloyd's Rep. 679;  
*Elafi*, The [1981] 2 Lloyd's Rep. 679;  
Gardano and Giampieri v. Greek Petroleum George Mamidakis & Co., [1961] 2 Lloyd's Rep. 259;  
Gardano and Giampieri v. Greek Petroleum George Mamidakis & Co., [1961] 2 Lloyd's Rep. 259;  
Ginzberg and Others v. Barrow Haematite Steel Co. Ltd., [1966] 1 Lloyd's Rep. 343;  
Ginzberg and Others v. Barrow Haematite Steel Co. Ltd., [1966] 1 Lloyd's Rep. 343;  
Karberg (Arnold) & Co. v. Blythe Green, Jourdain & Co., [1915] 2 K.B. 379;  
Karberg (Arnold) & Co. v. Blythe Green, Jourdain & Co., [1915] 2 K.B. 379;  
Kwei Tek Chao and Others v. British Traders and Shippers Ltd. [1954] 1 Lloyd's Rep. 16; [1954] 2 Q.B. 459;  
Leigh & Sullivan Ltd. v. Aliakmon Shipping Co. Ltd. (The *Aliakmon*) (H.L.) [1986] 2 Lloyd's Rep. 1; [1986] A.C. 785;  
Lickbarrow v. Mason, (1794) 5 T.R. 683;

London Joint Stock Bank v. British Amsterdam Maritime Agency, (1911) 16 Com. Cas. 102;

McKelvie v. Wallace, [1919] 2 Ir.L.R.250;

Meyerstien v. Barber, (1870) L.R. 4 H.L. 317; (1866) L.R. 2 C.P. 38;

Mirabita v. Imperial Ottoman Bank, (1878) 3 Ex.D. 164;

*Pyrene co. ltd v. Scindia Navigation co ltd* (1954) 2 QB 402

*San Nicholas, The* (C.A.) [1976] 1 Lloyd's Rep. 8;

Sanders v. Maclean, (C.A.) (1883) 11 Q.B.D. 327;

*Sevonia Team, The* [1983] 2 Lloyd's Rep. 640;

Sewell v. Burdick, (H.L.) (1884) 10 App. Cas. 74;

*St Joseph, The* (1933) 45 Ll.L.Rep. 180; [1933] P. 119;

Sussex Peerage Case (1844) 11 Cl. & F. 85;

Thompson v. Dominy (1845) 14 M & W 403.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### Ι. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ – 3312/2011 ΠΟΛ ΠΡΩΤ ΠΕΙΡ

#### ΤΡΑΠΕΖΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΝΟΜΟΣ (INTRASOFT INTERNATIONAL) 3312/2011 ΠΠΡ ΠΕΙΡ ( 575175)

(ΕΝΑΥΤΑ 2011/439, ΧΡΙΑΔ 2012/355)

Θαλάσσιες μεταφορές και φορτωτική τύπου congenbill ή φορτωτική ναυλοσυμφώνου. Ενσωματώνει όλους τους όρους του ναυλοσυμφώνου και ο κομιστής μπορεί να λάβει γνώση του περιεχομένου του. Η χρησιμοποίηση της φορτωτικής αυτής δημιουργεί τεκμήριο ότι ο κομιστής της είχε πρόσβαση στο ναυλοσύμφωνο και γνώριζε τους όρους του. Εφαρμοστέο το δίκαιο που επιλέγουν οι συμβαλλόμενοι, άλλως αυτό του λιμένα προορισμού. Εφαρμοστέο στην ένδικη υπόθεση το αγγλικό δίκαιο. Το δικαστήριο εφαρμόζει το ελληνικό δίκαιο, λόγω ανεπαρκούς γνώσης του αγγλικού δικαίου αναφορικά με τη δυνατότητα μεταβίβασης των ονομαστικών φορτωτικών. Η άρνηση της καθής να αποδώσει στην αιτούσα το φορτίο συνιστά παράνομη αποβολή της από τη νομή, αφού δεν αποδείχθηκε νόθευση ή παραποίηση των φορτωτικών. Υφίσταται κίνδυνος αλλοίωσης των χαρακτηριστικών του φορτίου και φθοράς του. Δεκτές η έφεση και η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων.

ΠΟΛ. ΠΡΩΤ. ΠΕΙΡΑΙΑ 3312/2011

(Διαδ. Ασφαλ. Μέτρων)

[...] Πιθανολογούνται τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Η καθής αλλοδαπή εταιρεία, εδρεύουσα στα νησιά Κάουμαν, είναι πλοιοκτήτρια του υπό σημαία Παναμά φορτηγού πλοίου «A.S.». Στις 7-12-2006, δυνάμει συμβάσεως την οποία η καθής κατήρτισε με την αλλοδαπή εταιρεία «...», η πρώτη, ως εκναυλώτρια, ανέλαβε έναντι συμφωνηθέντος ναύλου να μεταφέρει με το ανωτέρω πλοίο της και για λογαριασμό της ναυλώτριας εταιρίας «...», χάλυβα από το λιμάνι Changshu της Κίνας, στο λιμάνι της Αγίας Πετρούπολης στη Ρωσία. Στην ως άνω δε σύμβαση συμφωνήθηκε, ρητώς, η υπαγωγή των διαφορών που θα απέρρεαν από αυτή σε διαιτησία στο

Λονδίνο καθώς και η εφαρμογή του αγγλικού δικαίου. Το εν λόγω εμπόρευμα, το οποίο η ανωτέρω εταιρεία ... αγόρασε από την εταιρεία με την επωνυμία «.....», φορτώθηκε στα με αριθμούς 1,3,4 και 5 κύτη του ανωτέρω πλοίου. Περαιτέρω, από την εταιρεία με την επωνυμία «.....», πράκτορα της ανωτέρω ναυλώτριας «.....», ενεργούσας εν τούτοις ειδικώς για την έκδοση των εν λόγω φορτωτικών για λογαριασμό της καθ` ης, εκδόθηκαν τέσσερις ονομαστικές φορτωτικές και δη: [...] Περαιτέρω, στις ανωτέρω φορτωτικές, τύπου «CONGENBILL», ετέθη όρος ότι όλοι οι όροι, ελευθερίες και εξαιρέσεις του ναυλοσύμφωνου με την ημερομηνία που αναγράφεται όπισθεν, συμπεριλαμβανομένων των όρων σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο και τη ρήτρα περί διαιτησίας, ενσωματώνονται σε αυτές (αριθμοί 1 και 6 προϋποθέσεων μεταφοράς). Μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης, το πλοίο της καθ` ης, αφού διήλθε από το λιμένα Port Said της Αιγύπτου στις 17-5-2007, κατέπλευσε στο λιμένα του Αλγερίου στην Αλγερία στις 26-5-2007, προκειμένου να εκφορτώσει φορτίο άλλων ναυλωτών. Κατά το χρονικό διάστημα παραμονής του πλοίου στο λιμένα του Αλγερίου αλλά και στο λιμένα Djen Djen της Αλγερίας, αυτό ενεπλάκη σε διαδοχικές δικαστικές διενέξεις μεταξύ της καθ` ης και των εταιριών «.....», «Y.P. (CHINA) T. Co. LTD», «O.D.» και «O.F.», με αντικείμενο τη συντηρητική κατάσχεση του και την απόδοση του φορτίου χάλυβα, δεδομένου ότι οι ως άνω εταιρίες, επικαλούμενες δικαιώματα στο φορτίο που απέρρεαν από τις φορτωτικές, διεκδίκησαν την απόδοση αυτού από την καθ` ης, η οποία αρνούσαν τη γνησιότητα των φορτωτικών που προσκομίζονταν από τις ανωτέρω εταιρίες για την παραλαβή του φορτίου, ενόψει και του γεγονότος ότι τα αντίγραφα των φορτωτικών που είχαν περιέλθει σε αυτή ήταν διαφοροποιημένα σε σχέση με τις προσκομισθείσες (φερόμενες ως πρωτότυπες) φορτωτικές. Εν τέλει, το ανωτέρω πλοίο αποδεσμεύθηκε από τις επιβληθείσες σε αυτό συντηρητικές κατασχέσεις, οι οποίες είχαν επιβληθεί δυνάμει αντίστοιχων αποφάσεων δικαστηρίων της Αλγερίας (η τελευταία συντηρητική κατάσχεση που είχε επιβληθεί από την εταιρία «O.D.» ήρθη στις 15-3-2009), οπότε το ένδικο πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι Τζίντζελ όπου είχε μεταφερθεί από τις λιμενικές αρχές, και αφού διήλθε από το λιμάνι της Κεφαλονιάς, κατέληξε στις 3-8-2009 στο λιμάνι του Πειραιά, όπου και παραμένει κατασχεμένο από άλλους πιστωτές της καθ` ης, ενώ δυνάμει της από 14-9-2010 προσωρινής διαταγής της Δικαστού του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς απαγορεύτηκε κάθε μεταβολή της πραγματικής και νομικής κατάστασης του φορτίου μέχρι και την έκδοση αποφάσεως επί της με αριθμό καταθέσεως 6185/2010 αιτήσεως της καθ` ης, περί μεσεγγυήσεως του φορτίου και επιβολής συντηρητικής

κατασχέσεως κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας της δικαιοπαρόχου της αιτούσας εταιρίας «Ο.Φ.».

Επί της ανωτέρω αιτήσεως, η οποία συνεκδικάσθηκε με την κύρια παρέμβαση που άσκησε η αιτούσα, εκδόθηκε, ερήμην της εταιρίας «Ο.Φ.», η με αριθμό 1026/2011 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς (διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων), με την οποία η αίτηση έγινε εν μέρει δεκτή και διατάχθηκε η θέση υπό μεσεγγύηση του φορτίου.

Σημειωτέον δε ότι στην παρούσα δίκη δεν τίθεται ζήτημα προσωρινού δεδικασμένου από την ως άνω εκδοθείσα απόφαση, απορριπτόμενου του σχετικού ισχυρισμού της καθής ως αβασίμου, δεδομένου ότι η ως άνω εκδοθείσα απόφαση αφορούσε προσωρινή ρύθμιση της κατάστασης, ήτοι διαφορά με βάση διαφορετικό πραγματικό και νομικό λόγο, σε σχέση με την προσωρινή προστασία της νομής, η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας δίκης (ΑΠ 1639/2009 α` δημ. Τρνομπληρ ΝΟΜΟΣ, ΑΠ 1077/2008 α` δημ. Τρνομπληρ ΝΟΜΟΣ). Περαιτέρω, πιθανολογήθηκε ότι δυνάμει της από 6.3.2009 σύμβασης προμήθειας (όπως αυτή συμπληρώθηκε μεταγενεστέρως με την από 1.11.2009 σύμβαση), η εταιρία «Ο.Φ.» ανέλαβε την υποχρέωση να πωλήσει τις ανωτέρω ποσότητες χάλυβα στην εδρεύουσα στην πόλη Kaluga της Ρωσίας αιτούσα εταιρία, αντί τιμήματος ύψους 247.296.568 ρουβλίων, το οποίο εξοφλήθηκε στις 17.4.2009. Πέραν δε της ανωτέρω συμβάσεως πώλησεως, η αιτούσα συνήψε με την πωλήτρια εταιρία και την από 1.11.2009 «σύμβαση για την εκχώρηση δικαιώματος», στο πλαίσιο της οποίας η τελευταία (εκχωρήτρια) εκχώρησε στην αιτούσα εκδοχέα) όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις από τις με αρ. ... φορτωτικές.

Τα πρωτότυπα σώματα των ανωτέρω φορτωτικών παραδόθηκαν αυθημερόν στην αιτούσα, η οποία ενημέρωσε την καθ` ης δια της από 30.4.2010 εξώδικης δηλώσεως-προσκλήσεως, η οποία επιδόθηκε στην τελευταία στις 4.5.2010 ότι κατέστη δικαιούχος των δικαιωμάτων που απορρέουν από τις ανωτέρω φορτωτικές, κάλεσε δε την καθ` ης όπως εκφορτώσει, εντός επτά ημερών, το φορτίο του χάλυβα στο λιμένα του Πειραιά. Η δε καθ` ης, με την από 12.5.2010 εξώδικη δήλωση-απάντηση, η οποία επιδόθηκε στις 13-5-2010 αρνήθηκε την απόδοση του φορτίου στην αιτούσα, αμφισβητώντας τη γνησιότητα των ανωτέρω φορτωτικών, επικαλούμενη και τη σφοδρή αντιδικία αυτής με τη δικαιοπάροχο της αιτούσας «Ο.Φ.» αλλά και τις εταιρίες «Ο.Δ. και «.....».



Η καθής αμφισβητεί και στην παρούσα δίκη τη γνησιότητα των φορτωτικών που προσκομίζει η αιτούσα, το σχετικό δε ισχυρισμό της (αιτιολογημένη άρνηση της ιστορικής βάσης της αιτήσεως) στηρίζει στο γεγονός ότι στην εμπρόσθια όψη των φορτωτικών που προσκομίζονται σε αντίγραφο από αυτή υπάρχει ο όρος «ALL TERMS AND CONDITIONS OF THE CP DATED 7th DECEMBER TO BE INCORPORATED AND TO APPLY», ενώ τέτοιος όρος δεν υπάρχει στην εμπρόσθια όψη των προσκομιζομένων από την αιτούσα φορτωτικών, αλλά ο σχετικός όρος έχει τεθεί ως όρος 6 στην οπίσθια όψη αυτών αλλά και στο ότι οι σφραγίδες ON BOARD κ.λπ. έχουν τεθεί σε διαφορετικά σημεία των αξιόγραφων.

Πέραν δε τούτου και σε κάθε περίπτωση, υπό την προϋπόθεση ότι στην προκείμενη περίπτωση εφαρμοστέο τυγχάνει το αγγλικό δίκαιο, η καθής επικαλείται ότι η αιτούσα δεν κατέστη νόμιμη κομίστρια των ανωτέρω φορτωτικών, δεδομένου ότι οι ονομαστικές φορτωτικές δεν μπορούν να μεταβιβασθούν ως αξιόγραφα κατά το ανωτέρω δίκαιο και ως εκ τούτου δεν μπορεί να επέλθει και μεταβίβαση του ενσωματωμένου στη φορτωτική δικαιώματος νομής επί του φορτίου.

Ως προς το εφαρμοστέο, κατ' αρχήν δίκαιο, επί των επίδικων ονομαστικών φορτωτικών, πρέπει να αναφερθούν τα εξής: Ως κινητό πράγμα (ΑΚ 973, 999) η φορτωτική γίνεται αντικείμενο εμπραγμάτων δικαιωμάτων (κυριότητας, επικαρπίας, ενεχύρου), τα οποία ρυθμίζονται αποκλειστικά από το δίκαιο του τόπου στον οποίο αυτή ευρίσκεται (*lex rei ή cartae sitae*, ΑΚ 27). Έτσι η οπισθογράφιση της φορτωτικής θα κριθεί σύμφωνα με το δίκαιο του τόπου, όπου έλαβε αυτή χώρα. Περαιτέρω, πέραν του ενσωματωμένου στο έγγραφο ενοχικού δικαιώματος, η θαλάσσια φορτωτική ενσωματώνει στο ισχύον δίκαιο και τη νομή επί των διακομιζομένων πραγμάτων (*res in transit*), για την οποία ως εφαρμοστέο δίκαιο κρίνεται το δίκαιο της Πολιτείας όπου είναι παραδοτέα (*lex loci destination is* - βλ. Βρέλλη *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, εκδ. 2008, σελ. 275). Εξάλλου, απόρροια της αρχής της αυτονομίας της ιδιωτικής βούλησης στη διαμόρφωση του περιεχομένου της σύμβασης της φορτωτικής είναι η ελευθερία των συμβαλλομένων να επιλέγουν το δίκαιο που είναι εφαρμοστέο στις έννομες σχέσεις που απορρέουν από τον τίτλο. Το εφαρμοστέο δίκαιο προσδιορίζεται κατ' αρχήν από την έννομη τάξη, στην οποία τα μέρη υποβλήθηκαν, ρητώς ή σιωπηρώς. Η υποβολή αυτή γίνεται είτε με ιδιαίτερη συμφωνία των συμβαλλομένων επί της φορτωτικής, είτε με προσήκουσα ενσωμάτωση της σχετικής ρήτρας του ναυλοσύμφωνου όταν ο τίτλος εκδίδεται βάσει αυτού, όπως συμβαίνει στην επίδικη περίπτωση.

Έτσι σύμφωνα με το συμβατικό χαρακτήρα της ενοχής από τον τίτλο, είναι ορθότερο, όσον αφορά την απόκτηση εμπραγμάτων δικαιωμάτων, να γίνει κατ' αρχήν δεκτό ότι, κατά πρώτο λόγο, εφαρμοστέο είναι το δίκαιο που επιλέγουν τα μέρη για τη ρύθμιση της φορτωτικής («αρχή της προτεραιότητας της ιδιωτικής βούλησης» -άρθρο 25 εδ. α' ΑΚ), ενώ κατά δεύτερο λόγο και σε περίπτωση ανυπαρξίας τέτοιας επιλογής εφαρμόζεται το δίκαιο του λιμένα προορισμού (βλ. Ι. Μάρκου Το Δίκαιο της Θαλάσσιας Φορτωτικής, εκδ. 2004, σελ. 209). Ενόψει των ανωτέρω, στην επίδικη περίπτωση εφαρμοστέο τυγχάνει το αγγλικό δίκαιο, ως το δίκαιο που επέλεξαν τα μέρη για τη ρύθμιση της φορτωτικής, όπως αυτό συνάγεται από τη μη αμφισβητούμενη από τους διαδίκους ρητή παραπομπή στους όρους του από 7-12-2006 ναυλοσύμφωνου, στο οποίο εμπεριέχεται ρήτρα προσφυγής σε διαιτησία στο Λονδίνο καθώς και εφαρμογή του αγγλικού δικαίου.

Η ανωτέρω δε παραπομπή στους όρους του ναυλοσύμφωνου, η οποία βεβαίως συμφωνήθηκε ως όρος από τη φορτώτρια εταιρία και την μεταφορέα του φορτίου - καθ' ης και όχι (και) από την αιτούσα ως τρίτη-κομίστρια των φορτωτικών, δεσμεύει στο σύνολο της την τελευταία. Και τούτο διότι από τα υπόλοιπα στοιχεία των προσκομιζόμενων φορτωτικών και μάλιστα την σημειούμενη κωδική ονομασία «CONGENBILL», με την ένδειξη «να χρησιμοποιούνται με τα ναυλοσύμφωνα» (TO BE USED WITH CHARTER - PARTIES), προκύπτει ότι οι εν λόγω φορτωτικές είναι οι γνωστές στις ναυτιλιακές συναλλαγές φορτωτικές τύπου «CONGENBILL» που αποκαλούνται και «φορτωτικές ναυλοσύμφωνου» (CHARTER -PARTY BILLS), όχι γιατί εκδίδονται σε σχέση με κάποιο ναυλοσύμφωνο, αλλά γιατί περιέχουν οι ίδιες λίγους όρους και ενσωματώνουν, κατά τα λοιπά, όλους τους όρους του ναυλοσύμφωνου, το οποίο και προσδιορίζουν, επισημαίνοντας με την παραπάνω ένδειξη ότι ο κομιστής αυτών έχει στη διάθεση του το ναυλοσύμφωνο και μπορεί να λάβει γνώση του περιεχομένου του. Για το λόγο αυτό έχει γίνει δεκτό από τα αγγλικά Δικαστήρια και είναι γνωστό στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική ότι η χρησιμοποίηση φορτωτικών αυτού του τύπου δημιουργεί τεκμήριο ότι ο κομιστής αυτών είχε «πρόσβαση» στο ναυλοσύμφωνο και μπορούσε να λάβει γνώση των όρων του όταν κατήρτιζε τη σύμβαση μεταφοράς με τη φορτωτική ή (βλ. σχετ. συλλογικό έργο CONTRACTS FOR THE CARRIAGE OF GOODS, Έκδοση LLOYD` S LONDON PRESS, παρ. 1.6. 1.5.2.2, σελ. 1-309 και παρ. 1.6.18.1.15 με την αναφερόμενη σ' αυτή υπόθεση O.K. PETROLEUM A.B. V. VITOL ENERGY SA, σελ 1-642).

Στην προκείμενη δε περίπτωση δεν τίθεται ζήτημα ανατροπής του ανωτέρω τεκμηρίου, από τη στιγμή που και η αιτούσα επικαλείται ως εφαρμοστέο (και) το αγγλικό δίκαιο.

Προς επίρρωση δε των ισχυρισμών τους περί εφαρμογής του αγγλικού δικαίου ως προς τη μεταβίβαση των φορτωτικών ως αξιόγραφων, ως προς τα εμπράγματα δικαιώματα επί του φορτίου, τα οποία ενσωματώνονται στα ανωτέρω αξιόγραφα, αλλά και ως προς τη δυνατότητα μεταβίβασης των ονομαστικών φορτωτικών σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η μεν καθ' ης προσκομίζει την από 7-9-2010 γνωμοδότηση του Άγγλου δικηγόρου J.W. καθώς και την από 9-9-2010 γνωμοδότηση του δικηγόρου V.M., σύμφωνα με τις οποίες δεν τίθεται ζήτημα μεταβίβασης (είτε με εκχώρηση είτε με οποιονδήποτε άλλο τρόπο) της ονομαστικής φορτωτικής κατά το αγγλικό δίκαιο, ενώ η αιτούσα προσκομίζει την από 23-9-2010 γνωμοδότηση του δικηγορικού γραφείου H.F. & W.I., σύμφωνα με την οποία, η μεταβίβαση της ονομαστικής φορτωτικής είναι δυνατή κατά το αγγλικό δίκαιο, εφόσον ο φορτωτής δώσει εντολή στο μεταφορέα να παραδώσει το φορτίο σε τρίτο πρόσωπο που ορίζεται ως παραλήπτης, χωρίς να υφίσταται ανάγκη για έκδοση νέας φορτωτικής και ακύρωσης της παλαιάς.

Ενόψει των ανωτέρω και κυρίως των αντικρουόμενων απόψεων των διαδίκων σχετικά με τις ρυθμίσεις του αγγλικού δικαίου σχετικά με το ζήτημα της δυνατότητας μεταβίβασης της ονομαστικής φορτωτικής αλλά και της ύπαρξης αντικρουόμενων αποφάσεων αγγλικών Δικαστηρίων, των οποίων γίνεται επίκληση στις ως άνω γνωμοδοτήσεις, το Δικαστήριο, λόγω και της έλλειψης δυνατότητας έκδοσης προδικαστικής απόφασης περί προσκομίσεως γνωμοδοτήσεως του Ινστιτούτου Διεθνούς και Αλλοδαπού Δικαίου λόγω της εκδίκασης της υποθέσεως κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, δεν μπορεί να διαμορφώσει ασφαλή δικανική πεποίθηση σχετικά με το περιεχόμενο του αγγλικού δικαίου ως προς το ανωτέρω ζήτημα και άγεται στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να εφαρμόσει το αγγλικό δίκαιο, λόγω ανεπαρκούς γνώσης του νομοθετικού και νομολογιακού πλαισίου που διέπει το εν λόγω δίκαιο σχετικά με την δυνατότητα μεταβίβασης της ονομαστικής φορτωτικής.

Επομένως θα εφαρμόσει το ελληνικό δίκαιο, του οποίου οι διατάξεις θεωρεί ότι ταυτίζονται με εκείνες του αλλοδαπού δικαίου (Τέντες σε Κεραμεύς/Κονδύλη/Νίκα Ερμηνεία ΚΠολΔ, τόμος II, άρθρο 337 αριθ. 4).

Στο πλαίσιο δε τού εφαρμοζόμενου ελληνικού δικαίου, η αιτούσα κατέστη νόμιμη κομίστρια των ανωτέρω ονομαστικών φορτωτικών από τη στιγμή που έλαβε χώρα μεταξύ αυτής και της δικαιοπαρόχου «Ο.Φ.» σύμβαση εκχωρήσεως (άρθρο 455 επ. ΑΚ σε συνδ, με 171 παρ. 1 ΚΙΝΔ) και παράδοση των σωμάτων των φορτωτικών (ΕφΠειρ 407/2007 ΔΕΕ 2008.213, ΕφΠειρ 186/2006 ΕΝΔ 34.275, Ν. Δελούκα Αξιόγραφα 3η έκδοση 1980 παραγρ. 304, σελ. 346, 347, Ναυτικό Δίκαιο Ν. Δελούκα, έκδοση 2η, 1979, παραγρ. 250, 251, 252 και 253 - Δ. Καμβύση Ιδιωτικό Δίκαιο 1982 υπ' άρθρο 172 του ΚΙΝΔ σελ 479 έως 483, Αλ. Κιάντου - Παμπούκη «Η θαλάσσια Φορτωτική ως αξιόγραφο» Επισκόπηση Εμπ. Δικαίου 2005, 284 επομ. με παραπομπές στη θεωρία και τη νομολογία). Όσον δε αφορά στην αμφισβήτηση, από την καθ' ης, της γνησιότητας των φορτωτικών που προσκόμισε η αιτούσα προκειμένου να παραλάβει το φορτίο χάλυβα, πιθανολογήθηκε ότι οι τελευταίες αποτελούν τα πρωτότυπα αξιόγραφα, τα οποία εκδόθηκαν από τη εταιρία «.....» και τα οποία απεστάλησαν αρχικώς στην πωλήτρια εταιρία «Β.Υ.Γ.» και κατόπιν στην δικαιούχο- παραλήπτρια του φορτίου εταιρία «Ο.Δ.», ενώ αντίγραφα εστάλησαν, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, και στη διαχειρίστρια του πλοίου «Τ.Σ. Co SA». Η γνησιότητα των ανωτέρω φορτωτικών επιβεβαιώνεται κατ' αρχήν από την ίδια τη φορτώτρια εταιρία, η οποία είχε μεν αναλάβει τη ναυτική πρακτόρευση ως αντιπρόσωπος της εταιρίας «.....», ενήργησε όμως ως προς την έκδοση των φορτωτικών επ' ονόματι και για λογαριασμό της καθής. Πέρα δε τούτου και η εταιρία «.....», πωλήτρια του χάλυβα, επίσης επιβεβαιώνει τη γνησιότητα των φορτωτικών που κατέχει η αιτούσα, όπως προκύπτει από τις από 21.9.2009 και 6.9.2010 βεβαιώσεις της.

Αμφότερες δε οι ανωτέρω εταιρίες επισυνάπτουν στα ανωτέρω έγγραφα τους αντίγραφα των αναφερομένων σε αυτά φορτωτικών με την εταιρική τους σφραγίδα, τα οποία είναι πανομοιότυπα, ως προς τα εμπλεκόμενα πρόσωπα, τους όρους και τις λοιπές ενδείξεις, με τις φορτωτικές που προσκομίζει η αιτούσα. Το γεγονός δε ότι η καθ' ης κατέχει φορτωτικές οι οποίες, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της, εστάλησαν σε αυτή μέσω μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail) από την εταιρία «.....» και οι οποίες παραλλάσσουν (επουσιωδώς) ως προς το περιεχόμενο τους, κατά τα ως άνω προαναφερθέντα, δεν μπορεί να οδηγήσει σε κρίση το παρόν Δικαστήριο, ότι η αιτούσα ή οι δικαιοπάροχοι της προέβησαν σε νόθευση ή παραποίηση αυτών, δεδομένου ότι τα στοιχεία, τα οποία διαφοροποιούν τα προσκομιζόμενα από τους διαδίκους

αξιόγραφα, δεν αφορούν τα εμπλεκόμενα στις φορτωτικές πρόσωπα (φορτωτής - δικαιούχος/παραλήπτης φορτίου), ούτε την πωληθείσα ποσότητα χάλυβα, αλλά ούτε και το περιεχόμενο των όρων αυτών.

Συνεπώς, ακόμα και στην περίπτωση που υπήρχε πρόθεση παραποίησης ή νόθευσης των ανωτέρω φορτωτικών, αυτές θα πραγματοποιούνταν, σύμφωνα με τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής, σε άλλα στοιχεία ή όρους των ανωτέρω αξιόγραφων, οι οποίοι θα ασκούσαν έννομη επιρροή στις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτές. Οι επικαλούμενες, όμως, από την καθ' ης διαφοροποιήσεις μεταξύ των προσκομιζόμενων φορτωτικών κρίνονται επουσιώδεις και δεν ασκούν έννομη επιρροή στο πρόσωπο ή / και στις εμπράγματα και ενοχικές σχέσεις που πηγάζουν από το ίδιο το αξιόγραφο. Περαιτέρω, πιθανολογήθηκε ότι η καθ' επέμεινε στις αιτιάσεις της περί μη γνησιότητας των φορτωτικών και έναντι της αιτούσας, όταν αυτή απαίτησε την απόδοση του φορτίου σε αυτή, ως νόμιμη κομίστρια των φορτωτικών, παρά το γεγονός ότι οχλήθηκε και από τη φορτώτρια εταιρία «.....», προκειμένου να αποδώσει το φορτίο στην αιτούσα, ως νόμιμη παραλήπτρια αυτού. Η ανωτέρω όμως άρνηση της καθής να αποδώσει το φορτίο κρίνεται αδικαιολόγητη και καταφανώς αστήρικτη από το παρόν Δικαστήριο. Και τούτο διότι πέραν του γεγονότος ότι, σύμφωνα με τις ανωτέρω παραδοχές, οι ισχυρισμοί της καθ' ης περί μη γνησιότητας των φορτωτικών δεν κρίνονται βάσιμοι και τα επικαλούμενα από αυτήν σημεία διαφοροποίησης των αξιόγραφων δεν ασκούν ουσιαστικά έννομη επιρροή στη νομιμοποίηση της αιτούσας ως νόμιμης κομίστριας των φορτωτικών, η καθής παρακράτησε παρανόμως επί τέσσερα χρόνια το φορτίο χάλυβα, παρά το γεγονός ότι ουδείς τρίτος, πέραν των δικαιωπαρόχων της αιτούσας αλλά και της ίδιας (αιτούσας), εμφανίσθηκε με φορτωτικές προκειμένου να διεκδικήσει το φορτίο ως νόμιμος παραλήπτης αυτού, αλλά ούτε και προέκυψε στο πλαίσιο της μακράς δικαστικής διαμάχης για την απόδοση του φορτίου, η ύπαρξη τέτοιου συγκεκριμένου προσώπου. Η ανωτέρω δε κρίση δεν μπορεί να αναιρεθεί από τις επικαλούμενες από την καθ' ης αποφάσεις των Δικαστηρίων της Αλγερίας, οι οποίες θέτουν μεν ζήτημα σχετικά με τη νομιμοποίηση των δικαιωπαρόχων της αιτούσας, δεν προσδιορίζουν όμως τρίτο πρόσωπο ως νόμιμο παραλήπτη του φορτίου. Συνεπώς, η άρνηση της καθής, η οποία εκυηλώθηκε στις 13.5.2010, με την από 12.5.2010 εξώδικη δήλωση-απάντησή της προς την αιτούσα, να αποδώσει στην τελευταία το επίδικο φορτίο, χωρίς να συνοδεύεται από ευλογοφανείς αιτιολογίες, στοιχειοθετεί συγκεκριμένη αντιποίηση νομής (ΠΠρΒερ 110/1983 ΝοΒ 31.858,

ΠρΡοδ 207/1962 ΝοΒ 10.1069, Τού-σης: Εμπράγματον Δίκαιον, παρ. 55, Κ. Παπαδόπουλου, Αγωγές Εμπραγμάτου Δικαίου τομ. 1, 1989, σελ. 160 επ.), ήτοι παράνομη αποβολή της αιτούσας, χωρίς τη θέληση της, από την νομή του επίδικου φορτίου.

Τέλος πιθανολογήθηκε ότι η συνέχιση παραμονής του φορτίου (γαλβανισμένη και βαμμένη λαμαρίνα σε ρόλους) στα κύτη του επί καιρό ακινητοποιημένου πλοίου θα έχει ως συνέπεια την αλλοίωση των χαρακτηριστικών του και τη σημαντική φθορά αυτού, δεδομένης της ευπάθειας του αλλά και της επίδρασης σε αυτό εξωγενών παραγόντων, όπως η υγρασία, η αλμύρα της θάλασσας καθώς και οι διαφορές θερμοκρασίας μεταξύ των εποχών του έτους. Πέραν δε τούτου, κρίσιμη παράμετρο για τον κίνδυνο περαιτέρω φθοράς που διατρέχει το ανωτέρω φορτίο, αποτελεί και η κακή κατάσταση του ιδίου του πλοίου της καθής, το οποίο ευρίσκεται ακινητοποιημένο, από τον Αύγουστο 2009, στο λιμάνι του Πειραιά χωρίς τη δυνατότητα λειτουργίας των μέσων εξαερισμού στα κύτη του αλλά και συντήρησης στα καπάκια των αμπαριών, με αποτέλεσμα να καθίσταται σφόδρα πιθανή η εισροή στα αμπάρια ποσοτήτων ύδατος, σε περίπτωση έντονων βροχοπτώσεων. Εξάλλου, η κακή κατάσταση του πλοίου συνομολογήθηκε εξωδίκως και από την καθής, όπως προκύπτει από την 19.9.2010 εξώδικη δήλωση της τελευταίας προς την εταιρία «M. SpA». Ενόψει των ανωτέρω, το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο που απέρριψε την αίτηση, ως προς την πρώτη των καθ' ων λόγω ελλείψεως επικείμενου κινδύνου ή επείγουσας περίπτωσης, έσφαλε ως προς την ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου και την εκτίμηση των αποδείξεων.

Κατ' ακολουθίαντων ανωτέρω, η έφεση πρέπει να γίνει δεκτή σύμφωνα με όσα προελέχθησαν, να εξαφανισθεί η εκκαλουμένη με αριθμό 56/2011 απόφαση του Ειρηνοδικείου Πειραιώς, να κρατηθεί η υπόθεση και να δικάσει το Δικαστήριο επί της ουσίας, να απορριφθεί η αίτηση ως προς το δεύτερο των καθ' ων και να γίνει δεκτή ως προς την πρώτη εξ αυτών, να αναγνωρισθεί η αιτούσα προσωρινή νομέας του επίδικου φορτίου χάλυβα («steel in coils»), συνολικού βάρους 14.256,90 μετρικών τόνων, το οποίο ευρίσκεται στα κύτη του πλοίου «A.S.», πλοιοκτησίας της πρώτης των καθ' ων και να υποχρεωθεί η τελευταία να αποδώσει στην αιτούσα τη νομή του ανωτέρω φορτίου. Α.Σ.



## II. ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ - LEDUC & CO V WARD (1888) 20 QBD 475

The plaintiffs purchased the goods which were to be shipped from the port of Fiume (now known as Rijeka in Croatia) to Dunkirk. The bill of lading, which contained the usual exception of sea perils, stated as far as material that the goods:

Shipped in apparent good order and condition on the steamship Austria, now lying in the port of Fiume, and bound for Dunkirk, with liberty to call at any ports in any order, and to deviate for the purpose of saving life or property; 3123 bags of rape seed, being marked and numbered as per margin, and to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid port of Dunkirk unto order or assigns.

Payment of the price was to be made in exchange for shipping documents. The bill of lading duly signed upon the shipment of the goods was, upon payment of the price by the plaintiffs, was indorsed to them. The ship, instead of proceeding direct for Dunkirk, sailed for Glasgow (about 1200 miles out of the ordinary course of the voyage), and was lost, with her cargo, off the mouth of the Clyde, by perils of the sea. The plaintiffs brought an action against the shipowners for non-delivery of the goods. The shipowners argued that there was no deviation because the evidence showed the shippers knew of and agreed to the voyage being via Glasgow. They further contented that this evidence, otherwise not admissible when the contract had been reduced to writing, did not contradict the bill of lading because of the nature of bill of lading being not a contract but a receipt for the goods and signifies only an undertaking to deliver them at the port of discharge. The natural meaning of the words, the shipowners suggested, may even go the length of saying that the ship may call in any port in the world.

---

Court of Appeal. Lord Esher, M.R., Fry and Lopes, L.JJ., 1888 Feb. 11, 13.

Lord Esher, M.R.

It is true that, where there is a charterparty, as between the shipowner and the charterer the bill of lading may be merely in the nature of a receipt for goods, because all the other terms of the contract of carriage between them are contained in the charterparty; and the bill of lading is merely given



as between them to enable the charterer to deal with the goods while in the course of transit; but, where the bill of lading indorsed over, as between the shipowner and the indorsee, the bill of lading must be considered to contain the contract, because the former has given it for the purpose of enabling the charterer to pass it on as the contract of carriage in respect of the goods. When there is no charterparty, as between the grantee of the bill of lading and the shipowner, the bill of lading is no doubt a receipt for the goods, and as such, like any other receipt, it is not conclusive, for it may be controverted by evidence shewing that the goods were not received. But the question whether it will be more than a receipt as between the shipper and shipowner depends on whether the captain has received the goods, for he has no authority to make contract of carriage to bind the shipowner, except in respect of goods received by him. If the goods have not been received, the bill of lading cannot contain the terms of a contract of carriage with respect to them as against the shipowner. But, if the goods have been received by the captain, it is the evidence in writing of what the contract of carriage between the parties is;

... it may be true that the contract of carriage is made before it is given, because it would generally be made before the goods are sent down to the ship: but when the goods are put on board the captain has authority to reduce that contract into writing: and then the general doctrine of law is applicable, by which, where the contract has been reduced into a writing which is intended to constitute the contract, parol evidence to alter or qualify the effect of such writing is not admissible, and the writing is the only evidence of the contract, except where there is some usage so well established and generally known that it must be taken to be incorporated with the contract.

Those terms appear to me to describe a voyage, and, such being the description of the voyage, what is the true effect of the document with regard to the voyage so described? A bill of lading common mercantile document, which has been used for hundreds of years, and I think business men and Courts of Law have always interpreted it in one way, namely, that, if the only voyage mentioned is from the port of shipment to the port of destination, it must be voyage on the ordinary track by sea of the voyage from the one place to the other. So here, if the description of the voyage had been merely from Fiume to Dunkirk, I think the contract would have been for a voyage on the ordinary sea track of a voyage from Fiume to Dunkirk, and any departure from that track in the absence of necessity would be a deviation. Of course when I speak of the ordinary sea track I do not mean an exact line, for it would necessarily vary somewhat according to circumstances; the

ordinary track for sailing vessels would according to the wind; the ordinary track for a steamer, again, might be different from that for a sailing vessel; I mean the ordinary track of such a voyage according to a reasonable construction of the term. In the present case liberty is given to call at any ports in any order.

It was argued that that clause gives liberty to call at any port in the world. Here, again, it is a question of the construction of a mercantile expression used in a mercantile document, and I think that as such the term can have but one meaning, namely, that the ports, liberty to call at which is intended to be given, must be ports which a substantially ports which will be passed on the named voyage.

To "call" at a port is a well-know sea-term; it means to call for the purposes of business, generally to take in or unload cargo, or to receive orders; it must mean that the vessel may stop at the port of call for a time, or else the liberty to call would be idle. I believe the term has always been interpreted to mean that the ship may call at such ports as would naturally and usually be ports of call on the voyage named.

If the stipulation were only that she might call at any ports, the invariable construction has been that she would only be entitled to call at such ports in their geographical order; and therefore the words "in any order" are frequently added, but in any case it appears to me that the ports must be ports substantially on the course of the voyage. It follows that, when the defendants' ship went off the ordinary track of a voyage from Fiume to Dunkirk to a port not on the course of that voyage, such as Glasgow, there was a deviation, and she was then on a voyage different from that contracted for to which the excepted perils clause did not apply; and therefore the shipowners are responsible for the loss of the goods.

#### COMMENTS

Per Rix LJ in *Tradigrain SA & Ors v King Diamond Marine Ltd (The Spiros C)* [2000] EWCA Civ 217 at para 29:

It is for Lord Justice Fry's ratio that the case has become known as authority that the consignee of a bill of lading is not affected by any parol understanding between shipper and shipowner: see *The Ardennes* [1951] 1 KB 55 at 60 per Lord Goddard LCJ. None of that, however, means that there

is anything to prevent a shipper and shipowner varying their contract in any way in which contracts may be varied, even if such variation may not affect a consignee.

