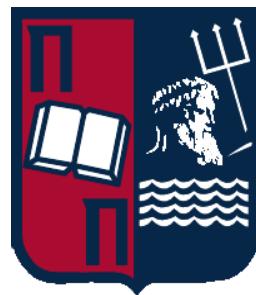


Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης



Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Οικονομική  
και Επιχειρησιακή Στρατηγική

### ‘Οι Κανόνες του Rotterdam’

### Σταυρούλα Ρόζη

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και  
Επιχειρησιακή Στρατηγική

**Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2022**



Στη μητέρα μου, Φωτεινή

## **Ευχαριστίες**

**Με την παρούσα διπλωματική εργασία ολοκληρώνεται ο κύκλος σπουδών μου στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα Οικονομικής και Επιχειρησιακής Στρατηγικής του Πανεπιστημίου Πειραιώς.**

**Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Πολλάλη Ιωάννη για την πολύτιμη βιοήθεια του.**

**Θα ήθελα να ευχαριστήσω την μητέρα μου , Φωτεινή, γιατί χωρίς αυτήν δεν θα ήμουν ο άνθρωπος που είμαι τώρα.**

**Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Μαρία και τη Έρη για την στήριξη τους.**

**Τέλος, ευχαριστώ τον Βαγγέλη για την υπομονή του και την υποστήριξη του.**

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

**Σημαντικοί Όροι: Logistics, θαλάσσιες μεταφορές, κανόνες, cargo**

Η παρούσα διπλωματική αποτελεί μια παρουσίαση των κανόνων του Rotterdam και των νέων άρθρων της.

Πραγματεύεται το ζήτημα της ευθύνης του μεταφορέα κατά τη Διεθνή Σύμβαση του ΟΗΕ σχετικά με τις συμβάσεις για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων (Κανόνες Ρότερνταμ, 2008).

Αρχικά, αναφέρονται στους λόγους που ώθησαν τα Ηνωμένα Έθνη να υπογράψουν νέους κανόνες κάνοντας μια ιστορική επισκόπηση του νομοθετικού πλαισίου.

Γίνεται σύγκριση των προηγούμενων κανόνων Χάγης - Βίσμπι και στη συνέχεια, αναφέρονται οι υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι μεταφορές cargo και στο πέμπτο αναφέρονται ζητήματα που μόνο οι κανόνες του Rotterdam ρυθμίζουν.

Στο τέλος της διπλωματικής ο αναγνώστης θα γνωρίζει εις βάθος την ανάγκη των κανόνων στη θαλάσσια μεταφορά.

## **ABSTRACT**

**Key words:** Logistics, maritime transport, rules. cargo

This diploma thesis is a presentation of the rules of Rotterdam and its new articles.

It addresses the issue of carrier liability under the UN International Convention on Conventions on the International Carriage of Goods (Rotterdam Rules, 2008).

Initially, they refer to the reasons that prompted the United Nations to sign new rules by making a historical overview of the legislative framework.

A comparison of the previous Hague-Visby rules is made and then the obligations of the maritime carrier are mentioned.

The fourth chapter presents cargo transport and the fifth deals with issues that only Rotterdam rules regulate.

At the end of the thesis the reader will know in depth the need for the rules in sea transport.



## **Περιεχόμενα**

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b>	<b>5</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>6</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>11</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ</b>	<b>13</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ</b>	
2.1 ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ ΚΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΩΝ HAGUE	14
2.2 Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΩΝ HAGUE ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΩΝ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	16
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ HAGUE-VISBY, ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΚΑΙ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ</b>	
3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	19
3.2 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	20
3.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ	21
3.4 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ	22
3.5 ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ	24
3.6 ΕΥΘΥΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑ, ΖΗΜΙΑ Ή ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΟΥ	25
3.7 ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΆΛΛΑ ΑΤΟΜΑ	29
3.8 ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΦΟΡΤΟΥ, ΖΗΜΙΑΣ Ή ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ	31
3.9 ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ	34
3.10 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ	35
3.10.1 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	37
3.10.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ, ΟΔΗΓΙΩΝ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ	39
3.10.3 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	42
3.10.4 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ	43
3.10.5 ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ ΓΙΑ ΆΛΛΑ ΑΤΟΜΑ	46
3.11 ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	47

3.12 ΟΡΙΑ ΕΥΘΥΝΗΣ	52
3.13 ΙΣΧΥΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ	55
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ</b>	
4.1 ΘΕΜΑΤΑ CARGO	58
4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΖΩΩΝ	60
4.3 Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ	60
4.4 ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ	63
4.5 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ	67
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ</b>	
5.1 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	71
5.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΩΝ ΜΕΡΩΝ	72
5.3 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	73
5.4 ΔΥΝΑΜΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥΣ	76
5.5 ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ Η ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΤΟ ΠΟΔΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	77
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6</b>	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	81
 <b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	89

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων εξ ολοκλήρου ή εν μέρει δια θαλάσσης (Οι κανόνες του Ρότερνταμ) υπογράφηκε στο Ρότερνταμ τον Σεπτέμβριο του 2009. Εάν η σύμβαση επιτύχει σε αυτό που υποτίθεται ότι κάνει - εναρμόνιση των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων - σε όλο τον κόσμο, το καθεστώς των Κανόνων της Χάγης που είναι σχεδόν ένα αιώνα, θα παραμεριστεί. Αυτές οι συμβάσεις, δίπλα στους Κανόνες Χάγη-Βίσμπι και τους Κανόνες του Αμβούργου, νομιμοποιούν την ευθύνη σε περίπτωση ζημίας φορτίου για το οποίο θα χρεωθεί αντίστοιχα ο μεταφορέας και ο αποστολέας.

Το αποτέλεσμα συζητήσεων, συμβιβασμών και εργασιών αξίας ετών παρουσιάστηκε στο κοινό στην τελική του τροποποίηση, και τώρα το μόνο που μπορεί να γίνει είναι να περιμένετε και να δείτε τα αποτελέσματα και τον τρόπο με τον οποίο ο θαλάσσιος κόσμος το δέχεται. Οι υποχρεώσεις και οι υποχρεώσεις του αερομεταφορέα είναι μία από τις βασικές αρχές των κανόνων και έχουν γίνει κάποιες αλλαγές σε σύγκριση με τις προηγούμενες συμβάσεις. Ωστόσο, μια λεπτομερής και εμπειστατωμένη ανάλυση των παραπάνω Κανόνων θα είναι υψίστης σημασίας για περαιτέρω ακαδημαϊκή και επαγγελματική γνώση και ως συμβολή στην ήδη υπάρχουσα βιβλιογραφία. (Bosman et al., 2018).

Κατά συνέπεια, σκοπός αυτής της διατριβής είναι να γίνει μια συγκριτική ανάλυση των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι, των κανόνων του Αμβούργου και των κανόνων του Ρότερνταμ. Εξετάζει και αναλύει τους νέους κανονισμούς των κανόνων του Ρότερνταμ και τις διαφορές με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι και τους κανόνες του Αμβούργου. Η μελέτη θα είναι βιβλιογραφική και η ανάπτυξη της διατριβής θα βασίζεται σε πρωτογενή δημοσιευμένη νομοθεσία, επαγγελματικά βιβλία που αναλύουν τους θαλάσσιους κανόνες και σε επίσημες εκθέσεις και έρευνες διακεκριμένων ερευνητών και εμπειρογνωμόνων της ναυτικής νομοθεσίας.

Η εργασία ξεκινά με πληροφορίες για τη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικά. Υπάρχει περαιτέρω μια συζήτηση για την ιστορική εξέλιξη των κανόνων. Στη συνέχεια, συζητούνται τα θέματα που ρυθμίζονται από τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι, τους κανόνες του Αμβούργου, τους κανόνες του Ρότερνταμ και τα

ειδικά άρθρα που αφορούν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του φορτωτή, του ναυλωτή και του ναυτιλιακού συμβαλλόμενου μέρους. Μέρος της εργασίας αφιερώνεται στα θέματα που διέπονται από τους κανόνες του Αμβούργου και τους κανόνες του Ρότερνταμ, όπως είναι η μεταφορά ζώων, φορτίου καταστρώματος, δικαιοδοσίας κ.λπ. Αμέσως μετά αναλύονται τα θέματα που ρυθμίζονται αποκλειστικά από τους κανόνες του Ρότερνταμ. Ειδικότερα, επικεντρώνεται στα άρθρα που αφορούν τις ηλεκτρονικές μεταφορές, την παράδοση αγαθών, τη μεταφορά δικαιωμάτων κ.λπ. Στο τέλος της εργασίας συζητούνται οι τελικές παρατηρήσεις, η αναγκαιότητα εφαρμογής των κανόνων και ο ευεργετικός ρόλος τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία (Paalvast, 2014).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

### **Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Η ναυτιλία θεωρείται ο ακρογωνιαίος λίθος κάθε έθνους που σχετίζεται με τη θάλασσα. Θεωρείται σημαντικό μέρος της οικονομίας, το οποίο αποτελείται από μια μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων και σε διάφορες μορφές. Σε γενικές γραμμές, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένα πολύτιμο εργαλείο για κάθε κυβέρνηση, η οποία στοχεύει στη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και στη συμβολή στην εθνική της οικονομία. Πάνω από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται από τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο τρόπος των θαλάσσιων μεταφορών είναι ο κυρίαρχος στη διεθνή διαμετακόμιση εμπορευμάτων. Μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 90% του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιεί θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, ενώ το 30% του εμπορίου εντός της ΕΕ αποστέλλεται με αυτόν τον τρόπο. Επιπλέον, χωρίς αποστολή, η εισαγωγή / εξαγωγή προσιτών τροφίμων και αγαθών δεν θα ήταν δυνατή. Τέλος, η ναυτιλία μπορεί να θεωρηθεί ως μια σημαντική πολιτική πτυχή, ενώ εξυπηρετεί αμυντικούς σκοπούς. (Fenton, 2017, Van der Horst et al., 2019).

Η ναυτιλία και η εμπορία είναι ίσως οι πιο διεθνείς επιχειρήσεις στον κόσμο σήμερα. Για παράδειγμα, ένα πλοίο μπορεί να είναι νηολογημένο σε μία χώρα, να ανήκει σε ναυτιλιακή εταιρεία σε μια δεύτερη χώρα, να έχει πλοίαρχο ή / και πλήρωμα από τρίτη χώρα και να μεταφέρει εμπορεύματα μεταξύ μιας πέμπτης και μιας έκτης χώρας. Ως αποτέλεσμα, η διεθνής μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης καλύπτεται από διάφορες εθνικές νομοθεσίες. Επομένως, είναι πολύ σημαντικό οι έμποροι που εμπλέκονται στο διεθνές εμπόριο μέσω θαλάσσης, καθώς και όσοι ανοίγουν πιστωτικές επιστολές ή τους ασφαλίζουν να γνωρίζουν τους πιθανούς κινδύνους. Εάν όχι, δεν μπορεί να υπολογιστεί το κόστος για το εμπόριο και, επομένως, τα ναύλα, τα επιτόκια και τα κέρδη, γεγονός που προφανώς θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Για το λόγο αυτό, υπήρξε μεγάλη ζήτηση για την ομοιομορφία των θαλάσσιων νομοθεσιών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ**

#### **2.1 ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ ΚΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΩΝ HAGUE**

To Bills of Lading άρχισε να χρησιμοποιείται στη Βενετία της Ιταλίας τον 13ο αιώνα. Εκείνη την εποχή, ο έμπορος ταξίδευε με τα εμπορεύματά του και επειδή το ταξίδι ήταν περιπέτεια, ο πλοιάρχος και το πλήρωμα πληρώνονταν με χρήματα ή μέρος των εμπορευμάτων μόνο κατά την άφιξη στον προορισμό. Με τη σειρά του θα πλήρωνε τα πληρώματα. Μετά τον 14ο αιώνα, αποδείχθηκε άσκοπο για τον ιδιοκτήτη φορτίου να ταξιδεύει με τα αγαθά του. Αντί αυτού, το φορτίο παραδόθηκε στον πλοιάρχο του σκάφους και ο πλοιάρχος ενεργούσε ως πράκτορας εκ μέρους του ιδιοκτήτη του φορτίου. Αργότερα, ο πλοιάρχος θεώρησε απαραίτητο να διατηρήσει ένα βιβλίο προκειμένου να διατηρήσει πληροφορίες σχετικά με τη λίστα των φορτωτών, παραληπτών, τη φύση του φορτίου και τα αγαθά που πρέπει να πληρωθούν (Paardenkooper-Suli, 2014).

Ο ιδιοκτήτης φορτίου, ωστόσο, ζητούσε απόδειξη από τον πλοιάρχο που έδειχνε τα αγαθά που ελήφθησαν και τα αγαθά που πληρώθηκαν. Η απόδειξη που δόθηκε από τον πλοιάρχο ήταν η προέλευση του Bill of Lading και θεωρήθηκε ως απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς. Ο πλοιάρχος ήταν υπεύθυνος να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη. Μεταξύ 1880 και 1890, ο Διεθνής Σύνδεσμος Δικαίου σκέφτηκε την ομοιομορφία της νομοθεσίας και την ενοποίηση, όπου βρίσκονταν σε εξέλιξη διατυπώνοντας τον γενικό μέσο όρο και ως εκ τούτου διαμόρφωσαν τους κανόνες York-Antwerp. Από το 1890 και μετά, πραγματοποιήθηκαν διάφορα συνέδρια με στόχο την ομοιομορφία για το Bill of Lading. Ωστόσο, αυτές οι διασκέψεις διακόπηκαν αναπόφευκτα όταν ξέσπασε ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος. (Van der Horst et.al., 2019).

Μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, αυτές οι διασκέψεις συνεχίστηκαν και συμφώνησαν να καταρτίσουν τους ελάχιστους κανόνες για το Bill Of Lading, οι οποίοι έπρεπε να είναι υποχρεωτικοί. Αυτή η συνάντηση πραγματοποιήθηκε στο

Λονδίνο το 1923, όπου τα κράτη της Κοινοπολιτείας όπως ο Καναδάς, η Νότια Αφρική και η Αυστραλία είχαν έντονες επιφυλάξεις για τους ομοιόμορφους κανόνες.

Αυτοί οι κανόνες στη συνέχεια διορθώθηκαν το 1924 στη Χάγη και ονομάστηκαν "Κανόνες της Χάγης". Την ίδια χρονιά, οι Βρετανοί είχαν εισαγάγει το Carriage of Goods by Sea Act (COGSA 1924). Η Σκανδιναβία και οι Ηνωμένες Πολιτείες υιοθέτησαν αυτούς τους κανόνες στο νομικό τους σύστημα το 1936. Αυτή η διπλωματική σύμβαση σχετικά με την ενοποίηση ορισμένων κανόνων, η οποία εγκρίθηκε αργότερα από τους κανόνες της Χάγης, πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες. Η βασική έννοια των κανόνων της Χάγης είναι ότι είναι ένα ζωτικής σημασίας νομικό σύστημα που διέπει την ευθύνη ενός μεταφορέα για απώλεια ή ζημία στα εμπορεύματα που μεταφέρονται βάσει του Bill of Lading. Επιπλέον, οι κανόνες της Χάγης αναφέρονται στην περίοδο από τη στιγμή της φόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο, έως την περίοδο αποβολής των εμπορευμάτων. (Paardenkooper-Suli, 2014).

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κανόνες της Χάγης έχουν τροποποιηθεί δύο φορές από την έγκρισή τους, μία φορά το 1968 και στη συνέχεια το 1979. Οι τροποποιήσεις αυτές αναφέρονται κυρίως στα οικονομικά όρια ευθύνης, ενώ δεν αλλάζουν το βασικό σύστημα ευθύνης ή την κατανομή κινδύνου σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης. Για το λόγο αυτό, δεν έλαβαν παγκόσμια έγκριση από πολλές χώρες που κατέχουν φορτίο.

Σύμφωνα με τις διατάξεις τους, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για απώλεια ή ζημιά ως αποτέλεσμα της αποτυχίας του να ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια ή να καταστήσει το πλοίο αξιόλογο και το φορτίο άξιο. Στην πραγματικότητα, οι κανόνες της Χάγης περιέχουν έναν μακρύ κατάλογο περιστάσεων που απαλλάσσουν τον μεταφορέα από αυτήν τη μορφή ευθύνης. Κατά την άποψη αυτή, μία από τις κύριες εξαιρέσεις απαλλάσσει τον μεταφορέα από την ευθύνη, όπως αναφέρεται, εάν η απώλεια ή ζημία αναφέρεται σε ελαττωματική πλοήγηση ή διαχείριση του πλοίου.

Πράγματι, υπήρχε ανάγκη ομοιομορφίας και εκσυγχρονισμού του διεθνούς νομικού καθεστώτος που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την έγκριση των κανόνων του Αμβούργου, οι οποίοι εντοπίζουν

ορισμένα ελαττώματα μεταξύ των κανόνων της Χάγης και της Χάγης - Βίσμπι. Αυτά τα ελαττώματα βρέθηκαν να είναι μειονεκτικά για τις χώρες που κατέχουν φορτίο και ειδικά για τις αναπτυσσόμενες χώρες. Οι κανόνες του Αμβούργου εγκρίθηκαν με γραπτή έκθεση από τη Γραμματεία της UNCTAD το 1970. (Sturley, 2011).

## **2.2 Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΩΝ HAGUE ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΩΝ POTEPRNTAM**

Οι κανόνες της Χάγης εγκρίθηκαν το 1921. Κατά τη διάρκεια αυτής της χρονικής περιόδου, τόσο στο τραμ όσο και στο εμπόριο τακτικών γραμμών, τα αγαθά παραλείπονταν και παραδίδονταν παράλληλα. Επομένως, δεδομένου ότι η περίοδος ευθύνης του αερομεταφορέα ήταν μάλλον περιορισμένη, αυτό ήταν επίσης το πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Χάγης και της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1924, στην οποία ενσωματώθηκαν. Αργότερα, ωστόσο, για την αποφυγή καθυστερήσεων, ο μεταφορέας έτεινε να παραλαμβάνει και να παραδίδει τα αγαθά στις λιμενικές αποθήκες των αντιπροσώπων του και έτσι η περίοδος ευθύνης του έγινε ευρύτερη από την περίοδο εφαρμογής των κανόνων της Χάγης καθώς και των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι. Ωστόσο, οι σχετικές διατάξεις δεν τροποποιήθηκαν ούτε στους κανόνες της Χάγης ή της Χάγης - Βίσμπι. Κατά συνέπεια, εναπόκειται στο εθνικό εφαρμοστέο δίκαιο να διέπει την ευθύνη του μεταφορέα όσον αφορά την απώλεια ή ζημία στα εμπορεύματα που προκύπτουν από την παραλαβή των εμπορευμάτων μέχρι τη φόρτωσή τους στο πλοίο και από την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης μέχρι την παράδοσή τους στον παραλήπτη. (Mandić, 2014).

Ωστόσο, οι κανόνες του Αμβούργου βρέθηκαν να είναι η λύση στο διττό καθεστώς που προκλήθηκε από τους κανόνες της Χάγης και της Χάγης - Βίσμπι. Σύμφωνα με τις διατάξεις τους, η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα διευρύνεται αρκετά ώστε να καλύπτει την περίοδο κατά την οποία ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τα εμπορεύματα στο λιμάνι φόρτωσης, κατά τη μεταφορά και στο λιμάνι εκφόρτωσης. Αυτό συμβαίνει, όταν οι τερματικοί σταθμοί στους οποίους παραλαμβάνονται τα εμπορεύματα και παραδίδονται, βρίσκονται εκτός των λιμενικών περιοχών. Σταδιακά, με την έλευση των εμπορευματοκιβωτίων, έχει γίνει

κοινή η περίοδος της σύμβασης να ξεκινά από το σημείο που ο μεταφορέας αναλαμβάνει να μεταφέρει τα εμπορεύματα στην πόρτα του αποστολέα και τελειώνει όταν τα παραδίδει στην πόρτα του παραλήπτη. Οι ισχύουσες συμβάσεις ισχύουν για ολόκληρη τη συμβατική περίοδο.

Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας τα τελευταία 40 χρόνια οδήγησε στην ανάγκη ενός μοναδικού μέσου που θα διέπει ολόκληρη τη μεταφορά που εκτελείται με διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η BIMCO καθόρισε γενικούς κανόνες για την ευθύνη και τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα και, ως εκ τούτου, εξέδωσε μια μορφή συνδυασμένης μεταφοράς Bill of Lading. Τον Ιούνιο του 1991, το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο και η UNCTAD ενέκριναν τους κανόνες UNCTAD - ICC για έγγραφα πολλαπλών μεταφορών, ενώ η σύμβαση πολλαπλών μεταφορών ορίζεται ως ενιαία σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς. Στους παρόντες κανόνες η γενική διάταξη για την ευθύνη του αερομεταφορέα βασίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 των κανόνων του Αμβούργου, αλλά για απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση για τα εμπορεύματα που« μεταφέρονται δια θαλάσσης »οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 ) (α) και (β) των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι ισχύουν (EftestÖl-Wilhelmsson, 2010).

Από τις αρχές του 2002 περίπου το πενήντα τοις εκατό των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης μεταφερόταν από πόρτα σε πόρτα. Ως εκ τούτου, υπήρχε η ανάγκη ενός νέου μέσου, το οποίο θα συνέδεε τη χερσαία μεταφορά με τη θαλάσσια μεταφορά. Επομένως, οι Κανόνες του Ρότερνταμ σχεδιάστηκαν με στόχο τη ρύθμιση γενικά των πολυτροπικών μεταφορών, αλλά στοχεύουν μόνο στη ρύθμιση των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς, στις οποίες ο αερομεταφορέας συμφωνεί να επεκτείνει τις υπηρεσίες του και στις άλλες μεταφορές που προηγούνται και ακολουθούν τη θαλάσσια μεταφορά. Η πρόθεση δεν ήταν να είναι ένα πολυτροπικό όργανο με την παραδοσιακή έννοια, καθώς η μεταφορά με άλλους τρόπους πρέπει να αποτελεί συμπλήρωμα της θαλάσσιας μεταφοράς. Ως εκ τούτου, οι κανόνες του Ρότερνταμ είναι μια προσπάθεια κάλυψης των αναγκών του αυξημένου εμπορευματοκιβωτίου, όπου οι κανόνες πρέπει να επεκταθούν σε συμβάσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων εξ ολοκλήρου ή εν μέρει

δια θαλάσσης. Πράγματι, σε περίπτωση συμβάσεων από πόρτα σε πόρτα, για την εφαρμογή των κανόνων του Ρότερνταμ αρκεί ο τόπος παράδοσης στην ενδοχώρα να βρίσκεται σε συμβαλλόμενο κράτος, υπό την προϋπόθεση ότι το θαλάσσιο πόδι είναι διεθνές.

Οι κανόνες του Ρότερνταμ είναι αποτέλεσμα διακυβερνητικών διαπραγματεύσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ του 2002 και του 2009. Οι διαπραγματεύσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορίου των Ηνωμένων Εθνών (UNCITRAL) μετά την εκπόνηση ενός βασικού σχεδίου για την επιτροπή της Maritim International (CMI). Σύμβαση. Στις 11 Δεκεμβρίου 2008, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών ενέκρινε τους κανόνες του Ρότερνταμ. Η επίσημη τελετή πραγματοποιήθηκε στο Ρότερνταμ τον Σεπτέμβριο του 2009 και η σύμβαση υπογράφηκε από δεκαέξι χώρες. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων εξ ολοκλήρου ή εν μέρει δια θαλάσσης (κανόνες του Ρότερνταμ) αναφέρεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Για λόγους διευκρίνησης, περιγράφει λεπτομερώς ποιος είναι υπεύθυνος για το τι, πότε και πού στις θαλάσσιες μεταφορές και το The New Rotterdam Rules καθορίζει το βαθμό επέκτασης αυτών των υποχρεώσεων. Οι κανόνες του Ρότερνταμ είναι οι πρώτοι κανόνες που διέπουν τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και τις συνδέσεις ή προηγούμενες χερσαίες μεταφορές. Αυτό το χερσαίο σκέλος χρησιμοποίησε ξεχωριστά συμβόλαια σχισίματος. Οι νέοι κανόνες αποσκοπούν στην αντικατάσταση των κανόνων της Χάγης, των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι και των κανόνων του Αμβούργου, καθώς χαρακτηρίστηκαν ξεπερασμένοι. Όπως γράφει ο Goode (2004), «η νέα σύμβαση επαναφέρει την ισορροπία στη ναυτιλιακή βιομηχανία». (Conrado, 2011).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ HAGUE-VISBY, ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΚΑΙ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ**

#### **3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Η σύμβαση μεταφοράς στο άρθρο I (β) των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπι δεν καθορίζεται με βάση τις υποχρεώσεις των μερών, αλλά η αντίληψη της σύμβασης μεταφοράς είναι μάλλον συνδεδεμένη με το έγγραφο που εκδίδεται από το Bill of Lading . Ωστόσο, το «Bill of Lading» δεν εμφανίζεται πουθενά στον ορισμό της σύμβασης μεταφοράς στους κανόνες του Ρότερνταμ. Πράγματι, ένα από τα πεδία εφαρμογής των Νέων Κανόνων είναι να συμπεριλάβει μια ευρύτερη έννοια ενός «εγγράφου μεταφοράς» και επίσης να συμπεριλάβει ένα «ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς» ως πιθανό μέσο για μια σύμβαση μεταφοράς. Μια άλλη διαφορά με τους κανόνες του Ρότερνταμ βασίζεται στον ορισμό που δικαιολογεί το πλήρες όνομα των κανόνων του Ρότερνταμ, δηλαδή τη σύμβαση για τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων εξ ολοκλήρου ή εν μέρει δια θαλάσσης. (Andrews, 2016).

Ως εναλλακτική ιδέα, οι κανόνες του Αμβούργου και οι κανόνες του Ρότερνταμ περιέχουν έναν ορισμό της σύμβασης μεταφοράς. Ωστόσο, διαφέρουν ως προς την περιγραφή της ευθύνης του μεταφορέα, η οποία σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου είναι απλώς η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων από το ένα λιμάνι στο άλλο, ενώ σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ είναι η μεταφορά εμπορευμάτων από το ένα μέρος στο άλλο.. Οι κανόνες του Αμβούργου δεν ισχύουν για τη μεταφορά με τρόπους διαφορετικούς από τη θάλασσα, σε περίπτωση που η σύμβαση προβλέπει τη μεταφορά με άλλους τρόπους, ενώ η εφαρμογή των κανόνων του Ρότερνταμ επεκτείνεται στη μεταφορά με άλλους τρόπους, σύμφωνα με το άρθρο 1. (Liang, 2011).

Με άλλα λόγια, η πρώτη καινοτομία των κανόνων του Ρότερνταμ είναι ότι ισχύουν για τρόπους μεταφοράς εκτός της θάλασσας. Ταυτόχρονα, είναι απαραίτητο η μεταφορά με άλλους τρόπους μεταφοράς να είναι συμπληρωματική με τη θαλάσσια μεταφορά, σύμφωνα με τον ορισμό της σύμβασης μεταφοράς στο άρθρο

1.1. Σύμφωνα με αυτό το άρθρο, η θαλάσσια μεταφορά πρέπει να παρέχεται με τη σύμβαση, ενώ μπορεί επίσης να παρέχεται μεταφορά με άλλους τρόπους εκτός από τη θαλάσσια.

### 3.2 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Για την εφαρμογή των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι, είτε το φορτωτικό είτε το λιμάνι φόρτωσης πρέπει να βρίσκονται σε συμβαλλόμενο κράτος. Η βάση για την υλοποίηση των κανόνων του Αμβούργου σχετίζεται με την εκπλήρωση της διεθνούς ομοιομορφίας στο δίκαιο σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και αποκτά ευρύ πεδίο εφαρμογής ουσιαστικά ευρύτερο από αυτό των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι. Οι κανόνες του Αμβούργου μπορούν να ταιριάζουν σε όλες τις συμβάσεις για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ δύο διαφορετικών κρατών εάν, σύμφωνα με τη σύμβαση, είτε ο λιμένας φόρτωσης είτε ο λιμένας εκφόρτωσης βρίσκεται σε ένα συμβαλλόμενο κράτος, εάν τα εμπορεύματα εκφορτώνονται σε προαιρετικό λιμένα εκφόρτωσης που ορίζεται στη σύμβαση και αυτός ο λιμένας βρίσκεται σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος, ή εάν η φορτωτική ή άλλο έγγραφο που αποδεικνύει τη σύμβαση εκδίδεται σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος. (Hentschel, Ketter & Collins, 2018).

Οι κανόνες του Αμβούργου παρουσιάζουν μια μεγάλη ποικιλία εφαρμογών. Ωστόσο, ισχύουν για τα φορτωτικά που εκδίδονται σύμφωνα με τα ναυλωμένα μέρη, εάν η φορτωτική ρυθμίζει τη σχέση μεταξύ του μεταφορέα και του κατόχου της φορτωτικής, ο οποίος δεν είναι ο ναυλωτής. Ταυτόχρονα, οι κανόνες του Αμβούργου διέπουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης μεταφοράς των κανόνων του Ρότερνταμ, παρά το εάν έχει εκδοθεί ή όχι φορτωτική. Τόσο οι κανόνες του Ρότερνταμ όσο και του Αμβούργου δεν αναφέρονται στον τόπο έκδοσης της φορτωτικής (ή άλλου εγγράφου μεταφοράς). Επίσης, δεν υπάρχει καμία αναφορά και στους δύο Κανόνες σχετικά με την ενσωμάτωση των Κανόνων στο έγγραφο μεταφοράς, επειδή το αποτέλεσμα μιας τέτοιας ενσωμάτωσης μπορεί να είναι διαφορετικό στις διάφορες δικαιοδοσίες.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η αναφορά τόσο στους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι όσο και στους κανόνες του Αμβούργου σε μια εθνική νομοθεσία, η οποία παράγει αποτελέσματα, μπορεί να οδηγήσει σε μεγάλη αβεβαιότητα και έλλειψη ομοιομορφίας, καθώς οι εθνικοί νόμοι ενδέχεται να τους επηρεάζουν με παραλλαγές. (Tavasszy et.al., 2011).

Με τη σειρά τους, οι κανόνες του Ρότερνταμ ισχύουν μόνο για συμβόλαια μεταφοράς, ενώ το θαλάσσιο πόδι είναι υποχρεωτικό για την εφαρμογή τους. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 5, οι γεωγραφικοί συνδετικοί παράγοντες είναι οι τόποι παραλαβής και παράδοσης και οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ισως το πιο αξιοσημείωτο και εισαγωγικό χαρακτηριστικό μεταξύ των διατάξεων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των κανόνων του Ρότερνταμ είναι η προστασία που αναγνωρίζεται σε τρίτους. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι και του Αμβούργου, η προστασία αυτή καθιερώνεται, μόνο εάν εκδοθεί φορτωτική και εγκριθεί από τρίτο μέρος. Ωστόσο, σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, εκτός από τις περιπτώσεις που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής τους, οι κανόνες, ισχύουν για άλλα μέρη εκτός από το αρχικό συμβαλλόμενο μέρος. Επιπλέον, εφαρμόζονται ανεξάρτητα από το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς (όπως φορτωτική) το οποίο εκδίδεται ή όχι, ανεξάρτητα από το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, καθώς και ανεξάρτητα από οποιοδήποτε έγγραφο εκδίδεται ή όχι.

### 3.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ

Δεδομένου ότι οι κανόνες της Χάγης είναι τυποποιημένες ρήτρες -Bills of Lading-, δεν προβλέπουν την υποχρέωση του Μεταφορέα να παραδώσει τα αγαθά στον παραλήπτη. Όσον αφορά τους κανόνες του Αμβούργου, δεν παρέχεται επίσης ρητά, αν και υπονοείται από το άρθρο 5 παράγραφος 1. Αντ' αυτού, οι κανόνες του Ρότερνταμ ορίζουν αυτήν την υποχρέωση στο άρθρο 1139. Σύμφωνα με αυτό το άρθρο, ο μεταφορέας θα μεταφέρει τα εμπορεύματα στον συμφωνημένο τόπο προορισμού και θα τα παραδώσει στον παραλήπτη. Επομένως, η απόρριψη των εμπορευμάτων σε λιμένα, ο οποίος δεν περιλαμβάνεται στη σύμβαση, εάν αυτός

είναι και ο τόπος προορισμού, θα αποτελούσε παραβίαση από τον αερομεταφορέα και τυχόν έξοδα αποστολής και αποθήκευσης, θα πρέπει να είναι για λογαριασμό του μεταφορέα. Η βασική ιδέα, στην οποία βασίζεται η σύμβαση μεταφοράς, είναι η ευθύνη παράδοσης στον προορισμό, όπως συμφωνήθηκε μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Επιπλέον, όταν η σύμβαση προβλέπει εναλλακτικούς λιμένες παράδοσης (και αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως τόπος προορισμού) ή περιλαμβάνει δηλώσεις όπως «όσο πιο ασφαλής», δεν θα μπορούσε αναμφισβήτητα να παραβιαστεί η υποχρέωση του άρθρου 1141, εάν η παράδοση γίνει σε άλλο λιμάνι, σε περίπτωση που το λιμάνι προορισμού δεν είναι προσβάσιμο (UNCITRAL, 1978).

### **3.4 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ**

Οι κανόνες της Χάγης - Visby δεν καλύπτουν καταστάσεις απώλειας ή ζημίας, ενώ σε περίπτωση που τα εμπορεύματα βρίσκονται υπό κράτηση του μεταφορέα πριν από τη φόρτωση ή μετά την εκφόρτωση, καλύπτουν μόνο την περίοδο από τη στιγμή που τα αγαθά φορτώνονται στο πλοίο και μέχρι τη στιγμή που αποβάλλονται από αυτό. Στις σύγχρονες πρακτικές αποστολής, οι μεταφορείς συχνά αναλαμβάνουν και διατηρούν την επιτήρηση εμπορευμάτων στο λιμάνι πριν και μετά την πραγματική θαλάσσια μεταφορά. Ωστόσο, υποστηρίχθηκε ότι οι περισσότερες καταστάσεις απώλειας ή ζημίας σε αγαθά έχουν συμβεί, ενώ τα εμπορεύματα ήταν στο λιμάνι. Στοχεύοντας στο να διασφαλίσει ότι για μια τέτοια απώλεια ή ζημιά, το μέρος που έχει τον έλεγχο των αγαθών και ως εκ τούτου είναι καλύτερα ικανό να προφυλάξει από αυτήν την απώλεια ή ζημία, είναι υπεύθυνο, οι Κανόνες του Αμβούργου αναφέρονται σε ολόκληρη την περίοδο κατά την οποία ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος των εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης, κατά τη μεταφορά και στο λιμάνι (Debattista , 2009).

Με τη σειρά του, το άρθρο 1246 των κανόνων του Ρότερνταμ αναφέρεται στην περίοδο ευθύνης του μεταφορέα. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Άρθρου, η ευθύνη του μεταφορέα ξεκινά με την παράδοση των εμπορευμάτων στον συμβατικό μεταφορέα ή σε οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος και λήγει όταν τα

αγαθά παραδίδονται στον παραλήπτη, όπως προβλέπεται από τη Σύμβαση μεταφοράς. Οι επιπλοκές είναι πιθανό να προκύψουν σε περίπτωση που οι αποστολές εκτελούνται με διαφορετικά συμβόλαια, αν και εκτελούνται από την ίδια οντότητα σε λιμένα.

Με άλλα λόγια, η περίοδος ευθύνης του αερομεταφορέα διευρύνεται σημαντικά από τους κανόνες του Ρότερνταμ στους κανόνες της Χάγης και, σε ορισμένες περιπτώσεις σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου. Επιπλέον, η σύμβαση μεταφοράς μπορεί να προβλέπει μόνο θαλάσσιες μεταφορές, οπότε δεν υπάρχει άλλος τρόπος μεταφοράς. Ταυτόχρονα, σε περίπτωση που τα μέρη έχουν ασκήσει την επιλογή σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3, η περίοδος ευθύνης του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ μπορεί να παρουσιάζει ομοιότητες με εκείνη των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι. Σε αυτήν την περίπτωση, η ευθύνη του μεταφορέα ξεκινά με την «αρχική φόρτωση» και τελειώνει με την «τελική εκφόρτωση», σχεδόν το ίδιο με τον ορισμό του άρθρου I στοιχείο ε) των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι. Επιπλέον, οι κανόνες του Ρότερνταμ διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα για περιόδους μεταφόρτωσης ή αποθήκευσης των εμπορευμάτων στην ξηρά. Αντιθέτως, τόσο οι κανόνες της Χάγης όσο και της Χάγης-Βίσμπι άφησαν το σημείο να επιλυθεί με τις συμβατικές ρυθμίσεις.

Επομένως, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι μία από τις βασικές αρχές των κανόνων του Ρότερνταμ είναι ότι η περίοδος εφαρμογής και ευθύνης του μεταφορέα συμπίπτει με την περίοδο κατά την οποία ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τα εμπορεύματα, οπουδήποτε τα παραλαμβάνει και τα παραδίδει, εκτός από όπου τα αγαθά πρέπει να παραδοθούν σε μια αρχή στον τόπο παραλαβής ή στον τόπο παράδοσης (μια εξαίρεση που θα ισχύει, πιστεύεται, μόνο σε συμβάσεις από λιμένα σε λιμένα) (UNCITRAL , 1978).

### **3.5 ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ**

Μια άλλη σημαντική διαφορά μεταξύ των νέων κανόνων και των παλαιών συμβάσεων αφορά την αξιοπλοΐα του σκάφους. Σύμφωνα με το άρθρο III παράγραφος 1 των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι, ο αερομεταφορέας θα επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αξιόλογο πριν και κατά την επαιτεία του ταξιδιού και να φροντίσει το φορτίο (άρθρο III παράγραφος 2). Αυτή η υποχρέωση αποκλείει μόνο λανθάνουσα βλάβη και πρέπει να εκφορτωθεί πριν το σκάφος αποπλεύσει από το λιμάνι φόρτωσης. Μετά την αναχώρηση του πλοίου, ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο III παράγραφος 2, υπόκειται στις υποχρεώσεις σχετικά με το φορτίο. Από την άλλη πλευρά, οι κανόνες του Αμβούργου δεν κάνουν καμία αναφορά σε αυτούς, δεδομένου ότι κρίθηκε επαρκές για να ορίσει στο άρθρο 5 παράγραφος 1 ότι ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος, εκτός εάν αποδείξει ότι αυτός και οι υπάλληλοί του ή οι πράκτορες του έλαβαν όλα τα μέτρα που θα μπορούσαν εύλογα να αποφύγουν την εμφάνιση και τις συνέπειές της (Berlingieri , 2009).

Οι κανόνες του Ρότερνταμ με τη σειρά τους διατήρησαν τις παραδοσιακές υποχρεώσεις του αερομεταφορέα να ασκεί τη δέουσα επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αξιόλογο και να φροντίζει τα εμπορεύματα, αλλά αυτό το είδος υποχρέωσης έχει γίνει συνεχής καθ 'όλη τη διάρκεια και μέχρι το τέλος του ταξιδιού δια θαλάσσης. Αυτή η απαίτηση παρέχεται ήδη από τον κώδικα ISM. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, οι συνέπειες αυτής της υποχρέωσης έχουν γίνει πιο ριζοσπαστικές για τον αερομεταφορέα με την άρση της εξαίρεσης του «ναυτικού σφάλματος» του άρθρου IV παράγραφος 2α των κανόνων της Χάγης – Visby (UNCITRAL , 1978).

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου IV παράγραφος 2α των κανόνων της Χάγης - Visby, σε περίπτωση αστοχίας του πλοίου ή του εξοπλισμού του, είτε λόγω βλάβης του πληρώματος είτε για οποιονδήποτε άλλο λόγο, ο μεταφορέας υποχρεώθηκε να διορθώσει οποιαδήποτε ζημιά προκειμένου να αποδείξει την υποχρέωση δέουσας επιμέλειας. Αντ 'αυτού, ο μεταφορέας θα παραβίαζε την υποχρέωση αξιοπλοΐας του σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ και θα ήταν

υπεύθυνος για την επακόλουθη ζημιά. Ο Τσίμπλης (2009) γράφει ότι: «Είναι πιθανώς ακριβές να πούμε ότι η αλλαγή της υποχρέωσης αξιοπλοΐας σύμφωνα με το άρθρο 14 μαζί με την κατάργηση της εξαίρεσης του κανόνα 2 του άρθρου IV θα αντιστρέψει το μεγαλύτερο μέρος της νομολογίας που αποφασίστηκε βάσει των κανόνων της Χάγης - Visby , σχετικά με τη ζημιά φορτίου που συμβαίνει μετά την πλεύση του πλοίου. "Τέλος, πρέπει να αναφέρουμε ότι οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν διευκρινίζουν εάν η υποχρέωση αξιοπλοΐας καλύπτει τη λειτουργία εκφόρτωσης.

### **3.6 ΕΥΘΥΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑ, ΖΗΜΙΑ Ή ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΟΥ**

Αναφορικά με τη βάση της ευθύνης του αερομεταφορέα, οι κανόνες της Χάγης προβλέπουν ότι ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για απώλεια ή ζημία ως αποτέλεσμα της αποτυχίας του να ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αξιόλογο και σωστά επανδρωμένο. Παρ 'όλα αυτά, ο εξοπλισμός και η προμήθεια του πλοίου ή οι χώροι αποθήκευσής του είναι κατάλληλοι και ασφαλείς για τη μεταφορά εμπορευμάτων, και αποτελούν μερικές από τις κρίσιμες πτυχές που λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση αστοχίας. Για παράδειγμα, οι παραπάνω διατάξεις βασίζονται σε ρήτρες εξαίρεσης που ήταν κοινές στο Bills of Lading πριν από την έγκριση των κανόνων της Χάγης στις αρχές της δεκαετίας του 1920. Ίσως η πιο κρίσιμη εξαίρεση εκείνων που αναφέρθηκαν νωρίτερα, που απαλλάσσει τον μεταφορέα από ευθύνη, εάν η απώλεια ή ζημία προκύψει από την ελαττωματική πλοήγηση ή διαχείριση του πλοίου, είναι η λεγόμενη εξαίρεση «ναυτικό σφάλμα» (Berlingieri et al., 2009).

Λαμβάνοντας υπόψη την αρχική εξήγηση για αυτό το καθεστώς ευθύνης και ειδικότερα την εξαίρεση ναυτικού σφάλματος, γίνεται εμφανής η αδυναμία του πλοιοκτήτη να επικοινωνεί και να ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο στο σκάφος και το πλήρωμά του κατά τη διάρκεια μακρινών ταξιδιών στη θάλασσα και την παραδοσιακή ιδέα ενός ωκεανού ταξιδιού ως από κοινού περιπέτεια του μεταφορέα και του ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων. Παρ 'όλα αυτά, οι νέες και ραγδαίες εξελίξεις στις επικοινωνίες και η μείωση του χρόνου ταξιδιού καθιστούν αντές τις

αιτιολογήσεις ξεπερασμένες. Οι κανόνες του Αμβούργου με τη σειρά τους παρέχουν μια πιο ουδέτερη και δίκαιη κατανομή κινδύνων και ευθυνών μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών. Επομένως, πιστεύεται ότι οι κανόνες του Αμβούργου έχουν εισαγάγει αρκετές αλλαγές στο προηγούμενο νομικό πλαίσιο. Όσον αφορά τη σαφήνεια, η ευθύνη βασίζεται στην ιδέα του υποτιθέμενου σφάλματος ή της παραμέλησης (Berlingieri , 2009a).

Πιο συγκεκριμένα, ο αερομεταφορέας φταίει εάν το περιστατικό απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης έλαβε χώρα ενώ τα εμπορεύματα ήταν υπό την ευθύνη του, ενώ μπορεί να αποφύγει την ευθύνη μόνο εάν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοί του ή οι πράκτορές του έλαβαν όλες τις κατάλληλες ενέργειες που απαιτούνται για να αποτραπούν τέτοια περιστατικά και οι έμμεσες συνέπειές τους. Αυτή η ιδέα αντικαθιστά την εξειδίκευση των υποχρεώσεων του αερομεταφορέα και τον μακρύ κατάλογο των εξαιρέσεών του από την ευθύνη βάσει των κανόνων της Χάγης - Visby, ενώ εξαλείφει την απαλλαγή από την ευθύνη για απώλεια ή ζημία που προκλήθηκε από την ελαττωματική πλοϊγηση ή διαχείριση του πλοίου. Η ευθύνη του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου αντιστοιχεί στην ευθύνη που επιβάλλεται στους μεταφορείς βάσει διεθνών συμβάσεων που διέπουν τη μεταφορά εμπορευμάτων με άλλες μεθόδους μεταφοράς, όπως οι οδικές και σιδηροδρομικές (Bonnevie , 2009).

Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι οι κανόνες του Αμβούργου παρέχουν μόνο δύο εξαιρέσεις στον μεταφορέα που δεν μπορεί να διαψεύσει το τεκμήριο σφάλματος και οι δύο αφορούν μόνο περιπτώσεις πυρκαγιάς και ζώντων ζώων. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς εμπορευμάτων, το άρθρο 5 παράγραφος 4 προβλέπει ότι ο μεταφορέας θα είναι υπεύθυνος μόνο εάν ο ενάγων μπορεί να αποδείξει ότι η φωτιά προήλθε από «σφάλμα ή αμέλεια εκ μέρους του μεταφορέα, υπαλλήλου ή πράκτορα ». Μόλις ξεκινήσει η φωτιά, ένας μεταφορέας εξακολουθεί να έχει την υποχρέωση να την σβήσει και να αποφύγει ζημιές. Όσον αφορά τη μεταφορά ζώντων ζώων, ο μεταφορέας δεν είναι νομικά υπεύθυνος σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5 για απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση που προκύπτει από «κάθε ιδιαίτερο κίνδυνο που ενυπάρχει σε αυτό το είδος μεταφοράς».

Επιπλέον, μία από τις βασικές διαφορές μεταξύ των τριών Συμβάσεων βασίζεται στο γεγονός ότι οι κανόνες του Αμβούργου και οι κανόνες του Ρότερνταμ καλύπτουν την ευθύνη για καθυστέρηση, ενώ οι κανόνες της Χάγης - του Βίσμπι δεν το κάνουν. Όσον αφορά τη βάση της ευθύνης του μεταφορέα, ο βασικός είναι «σφάλμα» σύμφωνα με όλους τους κανόνες. Ωστόσο, διαφέρουν ως προς τις εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα, δηλαδή ότι το σφάλμα συνεπάγεται ευθύνη και την κατανομή του βάρους της απόδειξης. Όπως αναφέρθηκε ήδη, οι κανόνες της Χάγης - Βίσμπι λειτουργούν με διαφορετικό τρόπο (UNCITRAL , 1978).

Όσον αφορά την έλλειψη αξιοπλοΐας, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι, ο ενάγων υποστηρίζει ότι, η απώλεια ή ζημία των αγαθών που προκλήθηκε από την έλλειψη αξιοπλοΐας έχει το βάρος να αποδείξει τον ισχυρισμό του μαζί με τη ρήτρα που έχει παραβεί ο Μεταφορέας. Ο μεταφορέας με τη σειρά του έχει το βάρος να αποδείξει την άσκηση δέουσας επιμέλειας προκειμένου να ξεφύγει από την ευθύνη. Επιπλέον, ο Μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς στα εμπορεύματα που οφείλονται σε υπαιτιότητα του πλοιάρχου, του ναυτικού, του χειριστή ή των υπαλλήλων του μεταφορέα κατά την πλοϊγηση ή στη διαχείριση του πλοίου και για απώλεια ή ζημιά στα εμπορεύματα λόγω πυρκαγιάς που προκλήθηκε από σφάλμα του πληρώματος. Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να δηλωθεί ότι, σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου και τους κανόνες του Ρότερνταμ, ο αερομεταφορέας είναι πάντα υπεύθυνος για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση που προκαλείται από σφάλμα του μεταφορέα, των υπαλλήλων του ή των αντιπροσώπων του.

Αναλυτικότερα, οι κανόνες του Ρότερνταμ διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση σύμφωνα με το άρθρο 17. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του άρθρου, ο αιτών έχει δύο επιλογές για να προσδιορίσει την ευθύνη του μεταφορέα. Μπορεί, είτε να αποδείξει ότι η απώλεια ή η ζημιά στα εμπορεύματα ή η καθυστέρηση έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα (άρθρο 14) ή ότι ένα αιτιολογικό γεγονός έλαβε χώρα κατά την ίδια περίοδο, ενώ δεν χρειάζεται να αποδειχθεί συγκεκριμένη παραβίαση της σύμβασης

μεταφοράς. Για παράδειγμα, σε περίπτωση που το φορτίο βραχεί και ως αποτέλεσμα αργότερα βρεθεί σκουριασμένο, θα ήταν αρκετό εάν ο ενάγων αποδείξει ότι το φορτίο βρέθηκε κατά την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα (Berlingieri , 2009).

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 αυτού του άρθρου, ο Μεταφορέας για να απαλλαγεί από την ευθύνη πρέπει να αποδείξει ότι ούτε αυτός ούτε κάποιος άλλος που εκτελεί την αμέλεια έχει συμβάλει σε μέρος ή το σύνολο της αξιώσης φορτίου. Σε αυτήν την περίπτωση μπορεί να ξεφύγει από την ευθύνη μερικώς ή ολικά. Εναλλακτικά, η παράγραφος 3 προβλέπει ότι μπορεί να αποδείξει ότι η αιτία της ζημίας είναι ένας εξαιρούμενος κίνδυνος. Αυτό μεταφέρει το βάρος της απόδειξης στον ενάγοντα, ο οποίος πρέπει να αποδείξει, ότι ο μεταφορέας ή οποιοδήποτε πρόσωπο που αναφέρεται στο άρθρο 18 προκάλεσε ή συνέβαλε στο συμβάν ή την περίσταση (παράγραφος 4 στοιχείο β)). Μπορεί είτε να αποδείξει ότι η απώλεια, η ζημιά ή η καθυστέρηση του φορτίου πιθανότατα προκλήθηκε ή συνέβαλε από παραβίαση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας σύμφωνα με το άρθρο 14. Είναι σημαντικό να αποδειχθεί ότι ο ενάγων δεν χρειάζεται να αποδείξει την έλλειψη αξιολόγησης ως αιτία απώλειας ή ζημίας ή καθυστέρηση, αλλά μόνο ότι υπάρχει πιθανότητα η ανεπάρκεια του πλοίου να προκαλεί την απώλεια / ζημία ή καθυστέρηση (παράγραφος 5 (α)). Σε αυτήν την περίπτωση, το βάρος απόδειξης του ενάγοντος είναι ελαφρύτερο.

Μια αξιοσημείωτη διαφορά με τους Κανόνες της Χάγης - Visby είναι ότι σε περίπτωση που αποδειχθεί το σφάλμα του μεταφορέα ή οποιουδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη, ή των αντιπροσώπων και / ή των υπαλλήλων του, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος. Σύμφωνα με το άρθρο 1777 των κανόνων του Ρότερνταμ, η υπαιτιότητα των αερομεταφορέων και όλων των εμπλεκόμενων προσώπων σε σχέση με τις απαιτήσεις αξιοπλοΐας σύμφωνα με το άρθρο 1478 θα καθιστούσε τον αερομεταφορέα υπεύθυνο εκτός εάν η παραβίαση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας οφείλεται σε λανθάνουσα βλάβη (Baatz et al., 2009).

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης και της Χάγης - Visby, ο ενάγων πρέπει να αποδείξει την απώλειά του και ταυτόχρονα την παράβαση της σύμβασης που προκάλεσε τέτοια απώλεια ή ζημία. Επιπλέον, υπάρχει μια

σημαντική διαφορά στις εξαιρέσεις της ευθύνης του μεταφορέα μεταξύ του παλαιού και του νέου καθεστώτος και αυτό καθιστά τους κανόνες του Ρότερνταμ ένα ριζικά διαφορετικό νομικό πλαίσιο. Εν κατακλείδι, οι κανόνες του Ρότερνταμ ενισχύουν ένα καθεστώς που βασίζεται σε σφάλματα με αντίστροφο βάρος απόδειξης. Από την παραπάνω ανάλυση μπορεί επίσης να εξαχθεί ότι το πεδίο εφαρμογής των κανόνων του Ρότερνταμ είναι πολύ ευρύτερο από αυτό των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι και του Αμβούργου (Baatz et al., 2009).

### 3.7 ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΆΛΛΑ ΑΤΟΜΑ

Πρώτα απ' όλα, πρέπει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των ατόμων για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας αυξάνεται σταδιακά μεταξύ των τριών Συμβάσεων. Σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τα σφάλματα των υπαλλήλων του, όπως υπονοείται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ιζ), εκτός από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) ). Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη ειδικά αυτόν τον κανόνα, αξίζει να αναφέρουμε ότι η κατηγορία των αντιπροσώπων φαίνεται να είναι μάλλον περιορισμένη. Αυτό συμβαίνει επειδή το άρθρο 4 παράγραφος 2 δεν προβλέπει ανεξάρτητους εργολάβους και επειδή το πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι δεν καλύπτει ενέργειες που εκτελούνται στην ξηρά στους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ωστόσο, οι πράκτορες μπορούν να περιλαμβάνουν τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του πλοίου, σε περίπτωση που δεν απασχολούνται από τον μεταφορέα. Το άρθρο 5 παράγραφος 1 των κανόνων του Αμβούργου απαριθμεί τους υπαλλήλους ή τους πράκτορες του μεταφορέα, πράκτορες που μπορεί να περιλαμβάνουν ανεξάρτητους εργολάβους που εκτελούν υπηρεσίες εντός των λιμενικών περιοχών, καθώς ο αποκλεισμός ανεξάρτητων εργολάβων δεν προκύπτει από άλλες διατάξεις (Berlingieri , 2009).

Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 παράγραφος 1, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση για την οποία ευθύνεται ένας υπο-μεταφορέας. Το άρθρο 18 των κανόνων του Ρότερνταμ περιγράφει λεπτομερώς την έκταση της ευθύνης του μεταφορέα. Πιο αναλυτικά, ο

αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την παράβαση των υποχρεώσεών του βάσει της παρούσας Σύμβασης που προκαλείται από τις πράξεις ή παραλείψεις: α) οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους, β) του πλοιάρχου ή του πληρώματος του New Rotterdam Rules ή γ) υπαλλήλους του μεταφορέα ή ενός εκτελεστικού συμβαλλόμενου μέρους, ή δ) οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που εκτελεί ή πρόκειται να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα βάσει της σύμβασης μεταφοράς, στο βαθμό που το άτομο ενεργεί, άμεσα ή έμμεσα, στον αιτούντα του μεταφορέα υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο του μεταφορέα (UNCITRAL , 1978).

Σύμφωνα με το άρθρο 18 στοιχείο δ), ο ορισμός του εκτελεστικού μέρους απαιτεί ωστόσο ότι η εκτέλεση των σχετικών καθηκόντων γίνεται κατόπιν έμμεσου αιτήματος του διευθυντή του μεταφορέα ή υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο του μεταφορέα. Οι υποχρεώσεις του μεταφορέα, όπως ορίζουν οι κανόνες του Ρότερνταμ, είναι η σωστή και προσεκτική λήψη, φόρτωση, χειρισμός, αποθήκευση, μεταφορά, φύλαξη, εκφόρτωση και παράδοση των εμπορευμάτων. Κατά συνέπεια, η προεπιλεγμένη θέση είναι ότι ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να αναλάβει την εκτέλεση τέτοιων ενεργειών και, επιπλέον, να τις εκτελέσει με προσεκτικό και σωστό τρόπο. Στη συνέχεια, τυχόν ζημιές στα εμπορεύματα λόγω αποτυχίας οποιουδήποτε από αυτούς τους δασμούς θα ήταν παράβαση της σύμβασης του μεταφορέα.

Όταν οι επιχειρήσεις εκτελούνται από άλλες οντότητες που δεν ενεργούν ρητά για λογαριασμό του αποστολέα, του συμβατικού αποστολέα ή του παραλήπτη, για παράδειγμα λιμενικών αρχών, η διατύπωση του άρθρου 13 δείχνει ότι η ευθύνη θα βαρύνει τον μεταφορέα, εκτός εάν το μέρος που αναλαμβάνει αυτές τις πράξεις είναι υποχρεωμένο να το πράξει από το νόμο και οι πράξεις του αποτελούν ουσιαστικά μέρος της παράδοσης των εμπορευμάτων, οπότε η ευθύνη του μεταφορέα ενδέχεται να εκπληρωθεί βάσει του άρθρου 12 (UNCITRAL , 1978).

Ο όρος «θαλάσσιο συμβαλλόμενο μέρος» ισχύει για όλα τα μέρη που εκτελούν καθήκοντα βάσει της σύμβασης μεταφοράς από τη στιγμή που τα εμπορεύματα φτάνουν στο λιμάνι φόρτωσης έως ότου εγκαταλείψουν το λιμάνι εκφόρτωσης. Όταν οι υπηρεσίες εκτελούνται εντός του λιμένα, ένας

αερομεταφορέας εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορεί να χαρακτηριστεί ως θαλάσσιος φορέας. Σε αυτήν την περίπτωση ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τις πράξεις και παραλείψεις οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους και υπαλλήλων οποιουδήποτε μέρους. Ο ορισμός του «εκτελεστικού συμβαλλόμενου μέρους απαιτεί την εκτέλεση των σχετικών καθηκόντων στον διευθυντή με άμεση σειρά του μεταφορέα ή υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο του μεταφορέα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τις ενέργειες του πλοιάρχου και του πληρώματος του πλοίου. Αυτό θα συνέβαινε εάν είναι υπάλληλοι του αερομεταφορέα, όπου ο μεταφορέας είναι ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής του πλοίου, ή όταν είναι υπάλληλοι ενός μεταφορέα που εκτελεί (Berlingieri , 2009a).

Σε γενικές γραμμές, εάν ο αερομεταφορέας και ένα ή περισσότερα ναυτιλιακά συμβαλλόμενα μέρη ευθύνονται για την απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, η ευθύνη τους είναι κοινή και αρκετή, αλλά μόνο μέχρι τα όρια που προβλέπονται από τη Σύμβαση.

### **3.8 ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΦΟΡΤΟΥ, ΖΗΜΙΑΣ ή ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ**

Όπως υπογραμμίστηκε νωρίτερα, το σύστημα κανόνων της Χάγης - Visby δεν καλύπτει την ευθύνη του μεταφορέα για καθυστέρηση στην παράδοση, καθώς ιστορικά, τα θαλάσσια ταξίδια υπέστησαν αμέτρητους κινδύνους, οι οποίοι τις περισσότερες φορές προκάλεσαν καθυστερήσεις και αποκλίσεις. Επιπλέον, ορισμένες χώρες προβλέπουν σαφώς την αποκατάσταση της απώλειας της αγοραίας αξίας των εμπορευμάτων που προκύπτει από την καθυστέρηση παράδοσης στους θαλάσσιους κώδικές τους, ενώ οι κοινές νομοθεσίες συνήθως εμπίπτουν στο πεδίο της δοκιμής «εύλογου προβληματισμού των μερών» στο Hadley v Baxendale (Berlingieri , 2009).

Η κύρια έννοια σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου είναι ότι ο ενάγων πρέπει να αποδείξει την απώλεια και την παραβίαση της σύμβασης που προκάλεσε την απώλεια. Σε αυτό το σημείο, είναι ζωτικής σημασίας να εξεταστεί εάν ο

αερομεταφορέας έχει εκπληρώσει την υποχρέωση δέουσας επιμέλειας για να καταστήσει το πλοίο αξιόλογο «πριν και στην αρχή του ταξιδιού». Εάν υπάρχει παραβίαση της υποχρέωσης δέουσας επιμέλειας, σε αυτήν την περίπτωση, οι εξαιρέσεις δεν προστατεύουν τον μεταφορέα για τη ζημία που προκλήθηκε από αυτήν την παραβίαση.

Σύμφωνα με το άρθρο III παράγραφος 6 των κανόνων της Χάγης - Visby, η ειδοποίηση για απώλεια ή ζημία πρέπει να δοθεί πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης, όταν η ζημιά στα εμπορεύματα είναι εμφανής και εντός τριών ημερών εάν η ζημιά δεν είναι εμφανής. Δεν είναι απαραίτητο να δώσετε μια τέτοια ειδοποίηση. σε περίπτωση που τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν πραγματοποιήσει κοινή έρευνα. Με τη σειρά του, το άρθρο 19 των κανόνων του Αμβούργου ορίζει ότι η ειδοποίηση πρέπει να δοθεί το αργότερο την εργάσιμη ημέρα μετά την παράδοση ή, όταν η απώλεια ή η ζημιά δεν είναι εμφανής, εντός 15 ημερών από την παράδοση. Πρέπει να σημειωθεί ότι και οι δύο Κανόνες προβλέπουν ότι, εκτός εάν δοθεί έγκαιρη τέτοια ειδοποίηση, η παράδοση αποτελεί εκ πρώτης όψεως απόδειξη παράδοσης των εμπορευμάτων, όπως περιγράφεται στο φορτωτικό ή στο έγγραφο μεταφοράς (Baatz et al., 2009).

Το άρθρο 23 των κανόνων του Ρότερνταμ ορίζει ότι η ειδοποίηση πρέπει να δοθεί πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης και, εάν η απώλεια ή η ζημιά δεν είναι εμφανής, εντός επτά εργάσιμων ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων. Εάν δεν δοθεί τέτοια ειδοποίηση, θεωρείται ότι παραδόθηκαν τα προϊόντα όπως περιγράφεται στη σύμβαση. Ωστόσο, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου, η παράλειψη κοινοποίησης δεν εμποδίζει καμία αξίωση αποζημίωσης ούτε επηρεάζει την κατανομή του βάρους απόδειξης βάσει του άρθρου 17. Για την αποφυγή μελλοντικών διαφωνιών, η παράγραφος 3 προτείνει την από κοινού επιθεώρηση του φορτίου από τον παραλήπτη και τον μεταφορέα ή από ένα ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος. Σε αυτήν την περίπτωση, η κοινή επιθεώρηση μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για την διεκδίκηση ευθύνης, χωρίς την ανάγκη ειδοποίησης.

Ωστόσο, η παράγραφος 4 θέτει χρονικό περιορισμό όσον αφορά την καθυστέρηση παράδοσης, προβλέποντας ότι πρέπει να δοθεί αυστηρή ειδοποίηση στον μεταφορέα εντός 21 ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων. Σε περίπτωση μη ειδοποίησης του μεταφορέα απαλλάσσεται από οποιαδήποτε υποχρέωση αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης. Η ανάγνωση των άρθρων 23.4 και 23.5 μαζί δίνει την εντύπωση ότι όταν δίδεται ειδοποίηση στον συμμετέχοντα που έδωσε τα αγαθά θα ισοδυναμούσε με μια ειδοποίηση που δόθηκε στον μεταφορέα και συνεπώς ικανοποιεί το άρθρο 23.5. Ωστόσο, για την αποφυγή διαφορών και λόγω των συνεπειών του άρθρου 23.4, ο Τσίμπλης (2009) προτείνει ότι η ειδοποίηση πρέπει να δοθεί καλύτερα απευθείας στον μεταφορέα. Τέλος, το άρθρο προβλέπει μια γενική υποχρέωση που επιβάλλεται και στα δύο μέρη να βοηθήσουν στον έλεγχο και τον υπολογισμό των εμπορευμάτων, καθώς και την πρόσβαση σε αρχεία και έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

Συνοψίζοντας, από την παραπάνω ανάλυση συμπεραίνουμε ότι η πρώτη διαφορά μεταξύ των τριών κανόνων αναφέρεται στην περίοδο της ειδοποίησης για την απώλεια ή ζημία. Το δεύτερο αναφέρεται στις συνέπειες της μη ενημέρωσης του μεταφορέα για ζημία ή καθυστέρηση. Τόσο οι κανόνες της Χάγης - Βίσμπι όσο και του Αμβούργου προβλέπουν ότι εάν δεν δοθεί ειδοποίηση στον αερομεταφορέα, θεωρείται ότι το φορτίο παραδόθηκε στην ίδια κατάσταση όπως περιγράφεται στο Bill of Lading. Οι κανόνες του Ρότερνταμ κάνουν την ίδια διάταξη εκτός από το γεγονός ότι αναφέρεται στα στοιχεία της σύμβασης και όχι στο Bill of Lading. Επιπλέον, οι κανόνες του Αμβούργου θέτουν ένα απόλυτο χρονικό όριο για αποτυχία ειδοποίησης σε 60 ημέρες, ενώ οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ότι μια τέτοια αποτυχία δεν επηρεάζει το δικαίωμα αξίωσης αποζημίωσης για απώλεια ή ζημία και δεν επηρεάζει την κατανομή του βάρους της απόδειξης (UNCITRAL , 1978).

### **3.9 ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ**

Σύμφωνα με το άρθρο 24 των κανόνων του Ρότερνταμ, εναπόκειται στην εθνική ισχύουσα νομοθεσία να αποφασίσει εάν η απόκλιση συνιστά παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα ή όχι. Αυτό σημαίνει ότι το ισχύον καθεστώς κοινού

δικαίου δεν αλλάζει όταν εφαρμόζεται το αγγλικό δίκαιο, τουλάχιστον στον ορισμό της απόκλισης και όταν η απόκλιση μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει του κοινού δικαίου. Σε περίπτωση που οι ρήτρες απόκλισης ενσωματώνονται στη σύμβαση μεταφοράς, το πλοίο προχωρά μέσω της συνηθισμένης διαδρομής και οποιαδήποτε απόκλιση από αυτή τη διαδρομή θα συνιστά παράβαση της σύμβασης, εκτός εάν μπορεί να δικαιολογηθεί να σώσει ζωή στη θάλασσα ή επειδή θεωρείται απαραίτητο. Ταυτόχρονα, η απόκλιση από μόνη της δεν θα στερήσει τον μεταφορέα από οποιαδήποτε άμυνα ή περιορισμό, συμπεριλαμβανομένης της χρονικής γραμμής και του καταλόγου των εξαιρούμενων κινδύνων, καθώς το άρθρο 61 αναφέρεται ιδιαίτερα στον περιορισμό των προβλέψεων περί ευθύνης (Baatz et al., 2009).

Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 61, ο αερομεταφορέας και το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος αποκλείονται από το όφελος του περιορισμού της ευθύνης που προβλέπεται στα άρθρα 59 και 60, εάν ο ενάγων αποδείξει ότι η απώλεια οφείλεται ή η καθυστέρηση παράδοσης προέκυψε από , μια προσωπική πράξη ή παράλειψη του ατόμου που διεκδικεί δικαίωμα περιορισμού, με σκοπό να προκαλέσει τέτοια απώλεια ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι πιθανώς θα προκύψει τέτοια απώλεια.

Σύμφωνα με το άρθρο IV παράγραφος 4 των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι, η απόκλιση επιτρέπεται μόνο για να σώσει ή να προσπαθήσει να σώσει ζωή ή περιουσία στη θάλασσα ή όταν η απόκλιση είναι λογική. Εάν ο παραπάνω κανόνας δεν είναι δικαιολογημένος, ο Μεταφορέας μπορεί να χάσει το δικαίωμα να βασίζεται σε άμυνα στους Κανόνες και στο δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Τέλος, οι κανόνες του Αμβούργου δεν προβλέπουν καμία ειδική διάταξη σε θέματα απόκλισης. Εάν προκαλεί απώλεια, υπόκειται στον γενικό έλεγχο ευθύνης του μεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 5.1. Το άρθρο 5.6 ορίζει ότι ο αερομεταφορέας δεν φέρει ευθύνη, όταν επιχειρεί να λάβει μέτρα για τη διάσωση ζωής ή περιουσίας στη θάλασσα (Baatz et al., 2009).

### **3.10 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ**

Σε γενικές γραμμές, οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν κάνουν ουσιαστικές αλλαγές σχετικά με τον ισχύοντα νόμο σχετικά με την υποχρέωση και την ευθύνη του αποστολέα. Όπως θα αναλυθεί παρακάτω, τα περισσότερα από τα χαρακτηριστικά διατηρήθηκαν σχεδόν τα ίδια συγκρίσιμα με τα παλαιότερα καθεστώτα. Ξεκινώντας με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι, δεν περιέχουν ειδικό κεφάλαιο ή άρθρο που ρυθμίζει τις υποχρεώσεις του αποστολέα, αλλά είναι μάλλον διάσπαρτα σε διαφορετικά άρθρα. Πρώτα απ' όλα, στο άρθρο III (5) προβλέπεται ότι ο αποστολέας θεωρείται ότι έχει εγγυηθεί στον μεταφορέα την ακρίβεια κατά τη στιγμή της αποστολής των σημάτων, του αριθμού, της ποσότητας και του βάρους που του έχει δοθεί. Δεύτερον, με την επιφύλαξη του άρθρου IV παράγραφος 3, ο αποστολέας δεν ευθύνεται για απώλεια ή ζημία που υπέστη ο μεταφορέας ή το πλοίο που προέκυψε ή προήλθε από οποιαδήποτε αιτία, χωρίς πράξη, υπαιτιότητα ή παράλειψη, των υπαλλήλων του, υπονοώντας, για τον μεταφορέα, ότι ο αποστολέας ευθύνεται για απώλεια ή ζημία που υπέστη ο μεταφορέας που προκλήθηκε από την πράξη, το σφάλμα ή την παραμέληση του αποστολέα. Τέλος, το άρθρο IV παράγραφος 6 ορίζει ότι ο αποστολέας ευθύνεται για όλες τις ζημιές και τα έξοδα που προκύπτουν άμεσα ή έμμεσα από ή προέρχονται από την αποστολή επικίνδυνων εμπορευμάτων, την αποστολή για την οποία ο μεταφορέας δεν έχει συναινέσει με γνώση της φύσης και του χαρακτήρα τους. Ο Berlingieri (2009) προτείνει ότι είναι αυστηρή ευθύνη στην πρώτη και τρίτη περίπτωση, ευθύνη σφάλματος στη δεύτερη περίπτωση.

Όσον αφορά τους κανόνες του Αμβούργου, δεν παρουσιάζουν σημαντική πρόοδο σε ό, τι είχε ήδη θεσπιστεί από τους κανόνες της Χάγης - του Visby. Το άρθρο 12 παρέχει μια γενική αρχή της ευθύνης που βασίζεται σε σφάλματα, η οποία αντιστοιχεί στο άρθρο IV παράγραφος 3 των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι. Προβλέπει ότι ένας αποστολέας ευθύνεται για απώλεια που υπέστη ο μεταφορέας ή ο πραγματικός μεταφορέας ή για ζημία που υπέστη το πλοίο, μόνο εάν η απώλεια ή ζημία προήλθε από το σφάλμα ή την αμέλεια του αποστολέα, των υπαλλήλων ή των αντιπροσώπων του. Ωστόσο, το άρθρο δεν προβλέπει ρητά εάν το σφάλμα του αποστολέα τεκμαίρεται, όπως προβλέπεται στην ίδια Σύμβαση για την ευθύνη του

Μεταφορέα. Συμπληρωματικές αυστηρές υποχρεώσεις επιβάλλονται στον αποστολέα σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με το άρθρο 13, το οποίο με τη σειρά του αντιστοιχεί στο άρθρο IV παράγραφος 6 των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι. Επιπλέον, ο αποστολέας ευθύνεται εάν δεν εκπληρώσει τις ευθύνες του και τις υποχρεώσεις του σχετικά με τα αγαθά ή εάν τα αγαθά γίνουν πραγματικοί κίνδυνοι για τη ζωή ή την περιουσία. Το άρθρο 17 είναι παρόμοιο με το άρθρο III παράγραφος 5 των κανόνων της Χάγης - Visby και εξετάζει τα έγγραφα μεταφοράς και την εσφαλμένη περιγραφή των εμπορευμάτων ως προς το βάρος και την ποσότητα. Τέλος, προβλέπεται ότι ο αποστολέας αποζημιώνει τον μεταφορέα για απώλεια που προκύπτει από σφάλματα (UNCITRAL , 1978).

Σε σύγκριση με τα παραπάνω, οι Κανόνες του Ρότερνταμ ρυθμίζουν στο κεφάλαιο 7 τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του αποστολέα με περισσότερες λεπτομέρειες. Φυσικά αυτό δίνει περισσότερη βεβαιότητα στον κανονισμό, προς όφελος της αγοράς και των εμπλεκόμενων μερών.

Οι υποχρεώσεις του αποστολέα μπορούν να χωριστούν στα ακόλουθα:

- Παράδοση των εμπορευμάτων που είναι έτοιμα για μεταφορά (άρθρο 27)
- Παροχή πληροφοριών, οδηγιών και εγγράφων (άρθρο 29)
- Παροχή πληροφοριών για τη σύνταξη των στοιχείων της σύμβασης (άρθρο 31)

- Ενημέρωση του επικίνδυνου χαρακτήρα ή του χαρακτήρα των εμπορευμάτων (άρθρο 32)

Με τη σειρά του, οι υποχρεώσεις του αποστολέα μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής:

- Γενικός κανόνας ευθύνης του αποστολέα
- Καθεστώς ειδικής ευθύνης σχετικά με πληροφορίες για τη σύνταξη των στοιχείων της σύμβασης

- Ειδικό καθεστώς ευθύνης για επικίνδυνα εμπορεύματα

### **3.10.1 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ**

Η παράδοση των εμπορευμάτων που αφορούν τη μεταφορά τους αναφέρεται στο άρθρο 27 των κανόνων του Ρότερνταμ, στο άρθρο IV παράγραφος 3 των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι και στο άρθρο 12 των κανόνων του Αμβούργου. Η διάκριση μεταξύ των τριών Συμβάσεων συνίσταται στο ότι ούτε το Αμβούργο ούτε οι κανόνες του Ρότερνταμ καθορίζουν ποιες είναι οι υποχρεώσεις του αποστολέα για την προετοιμασία των εμπορευμάτων για μεταφορά. Εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά στη σύμβαση μεταφοράς, ο αποστολέας παραδίδει τα εμπορεύματα που είναι έτοιμα για μεταφορά.

Σε κάθε περίπτωση, οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ότι ο αποστολέας παραδίδει τα εμπορεύματα σε τέτοια κατάσταση ώστε να αντέχει στην προβλεπόμενη μεταφορά, συμπεριλαμβανομένης της φόρτωσης, του χειρισμού, της πρόσδεσης και της ασφάλισης και της εκφόρτωσης και ότι δεν θα προκαλέσουν βλάβη σε άτομα ή ιδιοκτησία. Για παράδειγμα, εάν ο αερομεταφορέας αποφασίσει να χρησιμοποιήσει έναν τρόπο μεταφοράς ή μια διαδρομή που δεν έχει συμφωνηθεί ή μια διαδρομή για την οποία δεν έχει ενημερώσει τον αποστολέα, δεν μπορεί να κατηγορηθεί ο τελευταίος για το ότι δεν έχει εκπληρώσει τις σχετικές του υποχρεώσεις. «*Τέλος, ο δασμός που επιβάλλεται από το άρθρο 27.1 επιβάλλει αντίστοιχη υποχρέωση έναντι των μεταφορέα.*» Σε περίπτωση που τα εμπορεύματα δεν βρίσκονται σε κατάσταση για να αντέξουν τις εργασίες όπως η φόρτωση, ο χειρισμός και η αποφόρτιση και ως αποτέλεσμα τα αγαθά έχουν υποστεί ζημιά, ο αποστολέας θα είναι υπεύθυνος για τυχόν απώλειες που μπορεί να προκύψουν (Baugen, 2004).

Επιπλέον, ο αποστολέας έχει γενική υποχρέωση να παραδώσει τα εμπορεύματα για μεταφορά σε τέτοια κατάσταση που δεν θα προκαλέσει βλάβη

σε άτομα ή περιουσία. Είναι αναμφίβολα ότι αυτή η διατύπωση είναι προκλητική από αυτήν που περιέχεται στην εισαγωγική πρόταση του άρθρου 32 . Σκοπός του είναι να καθορίσει τις ελάχιστες απαιτήσεις στις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται ο φορτωτής οποιουδήποτε φορτίου, προκειμένου να καταστήσει το φορτίο ασφαλές για μεταφορά, ακόμη και αν πιστεύει ότι η αποστολή ενδέχεται να μην εμπίπτει στον ορισμό του επικίνδυνου φορτίου. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν δύο σημαντικές διαφορές μεταξύ του περιεχομένου του άρθρου 27 και του άρθρου 32: «(i) χρησιμοποιείται η φράση « προκαλεί βλάβη »αντί «φαίνεται πιθανό να γίνει επικίνδυνο » και (ii) δεν υπάρχει αναφορά στο περιβάλλον » .

Επιπλέον, το άρθρο 27.2 προβλέπει ότι ο αποστολέας εκτελεί σωστά και προσεκτικά οποιαδήποτε υποχρέωση που αναλαμβάνεται βάσει συμφωνίας που έχει συναφθεί σύμφωνα με το άρθρο 13 , παράγραφος 2. Σύμφωνα με τους Baatz και συν. (2009), αυτή η διατύπωση επεκτείνεται σε αυτήν τη βάση της ευθύνης του μεταφορέα ή οποιουδήποτε συμβαλλόμενου μέρους επιβάλλεται από το άρθρο 13.1 . Όσον αφορά το άρθρο 13.2, υπάρχει ένα πρόβλημα, δεδομένου ότι αυτή είναι κοινή πρακτική στο εμπόριο, όπου για οικονομικούς και πρακτικούς λόγους τα μέρη του συμφωνημένου ναυλωμένου συμβαλλόμενου μέρους, για παράδειγμα μια ναυσιπλοΐα, συνήθως συμφωνούν με τους όρους της FIO ο φορτωτής φορτώνει και ίσως επίσης αποθηκεύει τα εμπορεύματα. Το άρθρο 27 παράγραφος 2 διευκρινίζει ότι σε μια τέτοια περίπτωση ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για το ότι αυτές οι εργασίες εκτελούνται σωστά και προσεκτικά. Εάν ο φορτωτής κατά τη φόρτωση του φορτίου ενεργεί με βλάβη και προκαλέσει ζημιά στο πλοίο, θα είναι υπεύθυνος για αυτό. Οι Baatz και συν. (2009) προτείνει ότι οι υποχρεώσεις αυτές δεν φαίνεται να μεταβάλλουν την τρέχουσα θέση βάσει του αγγλικού νόμου. Πράγματι, ο Berlingieri (2014) προτείνει ότι τέτοιες υποχρεώσεις υφίστανται ακόμη και αν δεν προσδιορίζονται και, όσον αφορά τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι, αυτό επιβεβαιώνεται αναφερόμενος στην ανεπάρκεια συσκευασίας μεταξύ των εξαιρούμενων κινδύνων (άρθρο IV (2) (n))

Τέλος, όταν ένα εμπορευματοκιβώτιο είναι συσκευασμένο ή ένα όχημα φορτώνεται από τον αποστολέα, ο αποστολέας πρέπει να αποθηκεύσει και να

ασφαλίσει σωστά τα περιεχόμενα μέσα ή πάνω στο εμπορευματοκιβώτιο ή το όχημα και με τέτοιο τρόπο ώστε να μην προκαλέσει βλάβη σε άτομα ή ιδιοκτησία. Με άλλα λόγια, το άρθρο 27 παράγραφος 3 καθορίζει την υποχρέωση του αποστολέα σε περίπτωση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Για παράδειγμα, σε περίπτωση που τα αγαθά στοιβάζονται μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο, σε ρυμουλκούμενο ή σιδηροδρομικό αυτοκίνητο, τα αγαθά πρέπει να στοιβάζονται, να προσδένονται και να ασφαλίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην προκαλούν βλάβη σε άτομα ή περιουσία.

Όσον αφορά την κατανομή του βάρους της απόδειξης, δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη στους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι και στους κανόνες του Αμβούργου. Ωστόσο, η διατύπωση που χρησιμοποιείται και στα δύο αποκαλύπτει ότι το βάρος της απόδειξης βαρύνει τον μεταφορέα. Αυτό ισχύει προφανώς και στους κανόνες του Ρότερνταμ. Πράγματι, το άρθρο 30 παράγραφος 1 το παραθέτει ρητά. Το άρθρο 27.2 επιβάλλει στον αποστολέα την υποχρέωση σωστής και προσεκτικής εκτέλεσης της φόρτωσης, αποθήκευσης και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που ο αποστολέας έχει συμφωνήσει να εκτελέσει αυτές τις δραστηριότητες, επηρεάζει την κατανομή του βάρους της απόδειξης που αναφέρεται στο άρθρο 30 παράγραφος 1.

### **3.10.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ, ΟΔΗΓΙΩΝ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ**

Η υποχρέωση του αποστολέα να παρέχει πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα αναφέρεται στο άρθρο 29 των κανόνων του Ρότερνταμ. Σύμφωνα με τις διατάξεις του, ο αποστολέας πρέπει να παρέχει πληροφορίες και οδηγίες που απαιτούνται από τον μεταφορέα, οι οποίες διαφορετικά δεν είναι εύλογα διαθέσιμες και είναι απαραίτητες για τον σωστό χειρισμό και μεταφορά των εμπορευμάτων. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για τη συμμόρφωση του μεταφορέα με τους νόμους, τους κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις από τις δημόσιες αρχές σε σχέση με την προβλεπόμενη μεταφορά. Τέλος, τονίζεται ότι και οι δύο πλευρές πρέπει να

ενεργήσουν εγκαίρως. Σε σύγκριση με τους κανόνες της Χάγης - Visby και των κανόνων του Αμβούργου, υπάρχει μεγαλύτερη έμφαση στην τεκμηρίωση ασφάλειας και φορτίου στους κανόνες του Ρότερνταμ. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι σήμερα οι τελωνειακές αρχές απαιτούν πολύ περισσότερα έγγραφα φορτίου σε σύγκριση με τις συμβάσεις του 1924 και του 1978 (Baughen, 2009).

Η παράγραφος 2 ορίζει ότι τίποτα σε αυτό το άρθρο δεν επηρεάζει συγκεκριμένες υποχρεώσεις σύμφωνα με το νόμο. Αυτό σημαίνει ότι εφόσον δεν υπάρχουν παρόμοιες διατάξεις στις προηγούμενες συμβάσεις, θεωρείται ότι οι υποχρεώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 29 των κανόνων του Ρότερνταμ είναι παρόμοιες με τη συνήθη πρακτική. Έτσι, φαίνεται ότι αυτή η παράγραφος αναφέρεται μόνο σε νόμους, κανονισμούς ή απαιτήσεις των δημοσίων αρχών των χωρών που συμμετέχουν στη μεταφορά και στους όρους που περιλαμβάνονται στη σύμβαση μεταφοράς. Η πρόθεση δεν είναι ωστόσο να αλλάξει καμία υποχρέωση των μερών (Chami, 2009).

Δεδομένου ότι σύμφωνα με αυτήν την ρήτρα, ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για την παράβαση του καθήκοντός του να παρέχει στον μεταφορέα τις απαραίτητες πληροφορίες, ο τελευταίος μπορεί να χρειαστεί αποδεικτικά στοιχεία για ένα τέτοιο αίτημα ή / και για παράλεψη ή ανακριβή απάντηση σε αυτό. Επομένως, το βάρος της απόδειξης βαρύνει τον μεταφορέα στην περίπτωση αυτή, όπως προβλέπεται ρητά στο άρθρο 30 παράγραφος 1, το οποίο θα αναλυθεί παρακάτω. Ενώ το άρθρο 3 δεν απαιτεί γραπτή μορφή επικοινωνίας, φαίνεται ότι οποιαδήποτε απόδειξη θα είναι αποδεκτή. Ωστόσο, όταν συγκρίνουμε με το άρθρο 29, δεν υπάρχει αναφορά στο χρονοδιάγραμμα της αίτησης, ενώ αυτό το άρθρο ορίζει ότι πρέπει να παρέχεται εγκαίρως.

Οσον αφορά την κατοχή των πληροφοριών, το αν οι πληροφορίες είναι στην πραγματικότητα προσβάσιμες στον αποστολέα είναι ένας παράγοντας που πρέπει να επανεξεταστεί κατά την αξιολόγηση της ευθύνης του αποστολέα για μη - ή παραπληροφόρηση.

Το άρθρο 30 ορίζει τη γενική ευθύνη του αποστολέα για παράβαση των υποχρεώσεών του έναντι του μεταφορέα σύμφωνα με τα άρθρα 27, 29 και 31.

Σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο του παρόντος άρθρου, ο αποστολέας ευθύνεται για απώλεια ή ζημία που υπέστη ο μεταφορέας, εάν ο μεταφορέας αποδεικνύει ότι τέτοια απώλεια ή ζημία προκλήθηκε από παραβίαση των υποχρεώσεων του αποστολέα βάσει της παρούσας Σύμβασης. Σε αυτό το σημείο μπορεί να παρατηρήσουμε ότι, όπως και το άρθρο 17 σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα, το βάρος της απόδειξης ότι υπήρχε σφάλμα στην ευθύνη του φορτωτή βαρύνει αρχικά τον μεταφορέα. Επιπλέον, εκτός από την απώλεια ή τη ζημία που προκλήθηκε από παραβίαση από τον αποστολέα των υποχρεώσεών του σύμφωνα με τα άρθρα 31, παράγραφος 2 και 32, ο αποστολέας απαλλάσσεται από το σύνολο ή μέρος της ευθύνης του εάν η αιτία ή οι αιτίες της απώλειας ή της ζημίας δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα ή σε σφάλμα οποιουδήποτε ατόμου που αναφέρεται στο άρθρο 34. Πράγματι, αυτή η παράγραφος δίνει στον αποστολέα υπεράσπιση της δράσης του μεταφορέα. Τέλος, η παράγραφος 3 ορίζει ότι όταν ο αποστολέας απαλλάσσεται από μέρος της ευθύνης του σύμφωνα με αυτό το άρθρο, ο αποστολέας ευθύνεται μόνο για το μέρος της απώλειας ή της ζημίας που οφείλεται σε υπαιτιότητα του ή σε οποιοδήποτε πρόσωπο αναφέρεται στην άρθρο 34.

Σε σύγκριση με τους κανόνες της Χάγης - Visby, οι λέξεις «απώλεια ή ζημία που υπέστη ο αερομεταφορέας» διαφέρουν από την τρέχουσα «απώλεια, ζημία και έξοδα που προκύπτουν» που περιέχεται στο άρθρο III παράγραφος 5 των κανόνων της Χάγης - Visby. Ωστόσο, στην πραγματικότητα οι νέες διατάξεις του RR δεν τροποποιούν τον ισχύοντα νόμο, καθώς σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης και της Χάγης - Visby βάσει της εξαίρεσης του άρθρου IV (2.i), ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για την απώλεια ή ζημία στα εμπορεύματα που προκλήθηκαν από παραβίαση του αποστολέα του καθήκοντός του να παρέχει στον μεταφορέα τις απαραίτητες πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα για τη μεταφορά, σύμφωνα με τον εφαρμοστέο νόμο. Οι κανόνες του Αμβούργου παρέχουν το ίδιο σύμφωνα με τον γενικό κανόνα του άρθρου 12. Σε αυτήν την περίπτωση, το βάρος της απόδειξης παραμένει στον αερομεταφορέα, ο οποίος είναι ίδιος με τη διάταξη του άρθρου 30.1 των κανόνων του Ρότερνταμ (Diamond, 2009).

### **3.10.3 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ**

Το άρθρο III (5) των κανόνων της Χάγης - Visby προβλέπει ότι ο αποστολέας θεωρείται ότι έχει εγγυηθεί την ακρίβεια των πληροφοριών κατά τη στιγμή της αποστολής και ότι επίσης προβλέπεται ότι θα αποζημιώσει τον μεταφορέα έναντι ζημιών, ζημιών και εξόδων που οφείλονται για ανακριβή στοιχεία. Οι κανόνες του Αμβούργου διέπουν τις πληροφορίες για τα στοιχεία της σύμβασης σύμφωνα με το άρθρο 17, και η διατύπωσή της είναι σχεδόν ίδια με εκείνη των κανόνων της Χάγης - Visby.

Το άρθρο 31 των κανόνων του Ρότερνταμ αναφέρεται στην υποχρέωση του αποστολέα να παρέχει στον μεταφορέα όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη σύνταξη των στοιχείων της σύμβασης και για την έκδοση των εγγράφων μεταφοράς ή των ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς. Επιπλέον, προβλέπεται ότι οι πληροφορίες αυτές πρέπει να παρέχονται στον μεταφορέα εγκαίρως και να είναι ακριβείς. Το άρθρο αναφέρεται ρητά στα στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 36.1. το όνομα του συμβαλλόμενου μέρους που θα προσδιοριστεί ως αποστολέας στα στοιχεία της σύμβασης, το όνομα του παραλήπτη, εάν υπάρχει, και το όνομα του προσώπου στο οποίο παραγγέλθηκε το έγγραφο μεταφοράς ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, εάν υπάρχει. Σε αυτήν την περίπτωση, η ευθύνη που προκύπτει από παραβίαση αυτής της διάταξης βασίζεται σε σφάλμα.

Επιπλέον, η παράγραφος 2 προβλέπει ότι, ο αποστολέας θεωρείται ότι έχει εγγυηθεί την ακρίβεια κατά τον χρόνο παραλαβής από τον μεταφορέα των πληροφοριών που παρέχονται στον Μεταφορέα και θεωρείται υπεύθυνος για την ανακρίβεια αυτών των πληροφοριών. Σύμφωνα με τους Baatz και συν. (2009), η ευθύνη που προκύπτει από τη δεύτερη παράγραφο είναι αυστηρή και δεν μπορεί να αποφευχθεί αποδεικνύοντας ότι η απώλεια ή ζημία δεν προκαλείται από την ευθύνη του αποστολέα ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου.

Από την παραπάνω ανάλυση μπορεί να παρατηρήσουμε ότι η διατύπωση του άρθρου 31 δεν είναι η ίδια με τις προηγούμενες Συμβάσεις. Ωστόσο, οι

κανόνες του Ρότερνταμ δεν κάνουν σημαντικές αλλαγές στον υπάρχοντα νόμο και δεν αυξάνουν την υποχρέωση του αποστολέα από αυτή την άποψη. Επιπλέον, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ευθύνη είναι αυστηρή και στις τρεις Συμβάσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 2 των κανόνων του Ρότερνταμ, σύμφωνα με το οποίο ο αποστολέας απαλλάσσεται από το σύνολο ή μέρος της ευθύνης του, εάν η αιτία της απώλειας ή της ζημίας δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του ή σε οποιοδήποτε πρόσωπο για το οποίο ευθύνεται δεν ισχύουν για το άρθρο 31 παράγραφος 2 και το άρθρο 32. Δεδομένου ότι αυτή η υποχρέωση αποτελεί εγγύηση και στις άλλες συμβάσεις, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο αερομεταφορέας πρέπει να αποζημιωθεί σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας σε περίπτωση παραπληροφόρησης στους κανόνες του Ρότερνταμ.

### 3.10.4 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Το ζήτημα των επικίνδυνων εμπορευμάτων παρέχεται στο άρθρο 4 παράγραφος 6 των κανόνων της Χάγης Visby, στο άρθρο 13 των κανόνων του Αμβούργου και στο άρθρο 32 των κανόνων του Ρότερνταμ. Καταρχάς, είναι αξιοσημείωτο ότι καμία από τις τρεις συμβάσεις δεν παρέχει ορισμό των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τον Lorenzon: «όπου εφαρμόζεται ο αγγλικός νόμος, θα ισχύει ο τρέχων ορισμός που δόθηκε από το *House of Lords* στο *The Giannis NK*». Ωστόσο, υπάρχουν μερικές καινοτομίες, οι οποίες αναλύονται παρακάτω:

Πρώτα απ' όλα, οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπι αναφέρονται στην εύφλεκτη, εκρηκτική ή επικίνδυνη φύση των εμπορευμάτων, ενώ οι κανόνες του Αμβούργου αναφέρονται απλώς σε προϊόντα επικίνδυνου χαρακτήρα. Από την άλλη πλευρά, στους κανόνες του Ρότερνταμ ο κίνδυνος ορίζεται με αναφορά σε «πιθανό κίνδυνο για τα άτομα, την περιουσία και το περιβάλλον». Αυτή η διευκρίνιση θεωρείται ότι προσδιορίζει καλύτερα τις καταστάσεις, στις οποίες τα εμπορεύματα μπορούν να θεωρηθούν ότι ανήκουν στην κατηγορία επικίνδυνων εμπορευμάτων για τους σκοπούς της σύμβασης μεταφοράς (Ersboll, 2004).

Επιπλέον, η λέξη «φύση» στους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι, έχει πλέον γίνει «φύση και χαρακτήρας» στους κανόνες του Ρότερνταμ. Οι Baatz και συν. (2009) γράφει ότι: «αυτό μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την άμεση αντιμετώπιση της υπόθεσης όπου φορτίο που δεν θα ήταν φυσικά επικίνδυνο μπορεί να γίνει έτσι λόγω του ότι είναι εκτός προδιαγραφών». Σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι, ο αποστολέας ευθύνεται για ζημιές που προκλήθηκαν από επικίνδυνα εμπορεύματα που αποστέλλονται από τα οποία ο μεταφορέας [....] δεν έχει συναινέσει με γνώση της φύσης και του χαρακτήρα τους. Από τις ίδιες λέξεις προκύπτει ότι σε περίπτωση που ο μεταφορέας γνώριζε την επικίνδυνη φύση των εμπορευμάτων, ο αποστολέας δεν ευθύνεται. Σύμφωνα με το άρθρο 13 των κανόνων του Αμβούργου, ο αποστολέας πρέπει να ενημερώσει τον μεταφορέα για τον επικίνδυνο χαρακτήρα των εμπορευμάτων και, εάν είναι απαραίτητο, για τις προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν. Εάν ο μεταφορέας δεν γνωρίζει διαφορετικά τον επικίνδυνο χαρακτήρα του, ο αποστολέας ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για την απώλεια που προέκυψε από την αποστολή του. Επιπλέον, ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να εκφορτώσει και να καταστρέψει τα εμπορεύματα χωρίς πληρωμή αποζημίωσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 32 των κανόνων του Ρότερνταμ, ο αποστολέας έχει δύο ξεχωριστές υποχρεώσεις. Πρώτον, ο αποστολέας ενημερώνει εγκαίρως τον μεταφορέα για την επικίνδυνη φύση ή τον χαρακτήρα των εμπορευμάτων πριν παραδοθούν στον μεταφορέα ή σε ένα εκτελεστικό μέρος. Εάν ο αποστολέας δεν το πράξει και ο μεταφορέας ή το μέρος που εκτελεί δεν γνωρίζει διαφορετικά την επικίνδυνη φύση ή χαρακτήρα του, ο αποστολέας ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία που οφείλεται σε τέτοια αποτυχία ενημέρωσης.

Η υποχρέωση ενημέρωσης του μεταφορέα για την επικίνδυνη φύση του φορτίου παραμένει πρακτικά η ίδια με εκείνη που επιβάλλει το άρθρο IV παράγραφος 6 της Χάγης-Βίσμπι. Ωστόσο, σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ, ο χρόνος αυτής της ειδοποίησης προβλέπεται τώρα νομοθετικά. Επιπλέον, η παραβίαση αυτής της υποχρέωσης αυξάνει την ευθύνη του αποστολέα, όπως για τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι και του Αμβούργου, μόνο εάν ο μεταφορέας δεν γνωρίζει διαφορετικά την επικίνδυνη φύση ή τον χαρακτήρα των εμπορευμάτων. Οι γνώσεις που απαιτούνται βάσει του

συστήματος κανόνων της Χάγης-Βίσμπι είναι ότι «ένας συνετός πλοιοκτήτης, που επιδιώκει να ενημερώσει τον εαυτό του για τη σωστή μέθοδο μεταφοράς [το φορτίο που του έχει ανατεθεί] θα μπορούσε εύλογα να αναμένεται να γνωρίζει». Όπως φαίνεται από τη διαθέσιμη βιβλιογραφία, σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, ο αποστολέας πρέπει να αποδείξει τις πραγματικές γνώσεις του μεταφορέα για να απαλλαγεί από το νόμιμο καθήκοντος. Επομένως, κατά την άποψή μου, το βάρος της απόδειξης βαρύνει τον αποστολέα προκειμένου να αποφευχθεί η ευθύνη. Από την άποψη αυτή, το καθεστώς ευθύνης είναι το ίδιο και στις τρεις συμβάσεις.

Επιπλέον, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 32, ο αποστολέας επισημαίνει επικίνδυνα εμπορεύματα σύμφωνα με οποιουσδήποτε νόμους, κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις των δημοσίων αρχών που ισχύουν σε οποιοδήποτε στάδιο της προβλεπόμενης μεταφοράς των εμπορευμάτων. Εάν ο αποστολέας δεν το πράξει, είναι υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία που οφείλεται σε τέτοια αστοχία. Η δεύτερη υποχρέωση που αναφέρεται στο άρθρο 32 στοιχείο β) των κανόνων του Ρότερνταμ, για σήμανση ή επισήμανση των προϊόντων, προκύπτει από την ισχύουσα νομοθεσία, κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις των δημόσιων αρχών που ισχύουν σε οποιοδήποτε στάδιο της προβλεπόμενης μεταφοράς εμπορευμάτων. Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτό το είδος υποχρέωσης σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο και κανονισμούς κάθε σταδίου είναι νέο και επαχθές. Για παράδειγμα, ένας αποστολέας ενός εμπορευματοκιβωτίου που μεταφέρεται οδικώς, δια θαλάσσης και σιδηροδρομικώς, πρέπει να επισημάνει ένα τέτοιο εμπορευματοκιβώτιο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία κάθε χώρας στην οποία θα ταξιδέψει το εμπορευματοκιβώτιο. Ωστόσο, η ευθύνη του αποστολέα για παράβαση αυτής της υποχρέωσης για τυχόν απώλεια που προκλήθηκε στον μεταφορέα, υπάρχει και στις τρεις Συμβάσεις. Ωστόσο, η υποχρέωση σήμανσης ή επισήμανσης των επικίνδυνων προϊόντων παρέχεται ρητά μόνο από το άρθρο 13 των κανόνων του Αμβούργου και από το τρέχον άρθρο των κανόνων του Ρότερνταμ.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι το άρθρο 15 των κανόνων του Ρότερνταμ, παρέχει στον αερομεταφορέα πολλές επιλογές σε περίπτωση που τα

αγαθά φαίνεται να αποτελούν απειλή για τη ζωή, την ιδιοκτησία ή το περιβάλλον. Προφανώς, αυτό το άρθρο επιτρέπει στον μεταφορέα να εκτελέσει ενέργειες κατά παράβαση των συμβατικών του υποχρεώσεων σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 13, σε περίπτωση που τα αγαθά ενδέχεται να προκαλέσουν ζημιά σε άτομα, περιουσία ή στο περιβάλλον. Ωστόσο, αυτή η αρχή ισχύει και υπό το φως των άλλων συμβάσεων (άρθρο IV παράγραφος 6 των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι και άρθρο 13 στοιχείο β) των κανόνων του Αμβούργου. Ωστόσο, βάσει της νέας σύμβασης ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει τα ίδια μέτρα σε περίπτωση που τα εμπορεύματα εμφανίζονται ή λογικά ενδέχεται να αποτελέσουν πραγματικό κίνδυνο (Hudson et al., 2012).

### **3.10.5 ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ ΓΙΑ ΆΛΛΑ ΑΤΟΜΑ**

Σύμφωνα με το άρθρο 34, η ευθύνη του αποστολέα επεκτείνεται για παράβαση των υποχρεώσεών του βάσει της παρούσας Σύμβασης που προκαλούνται από τις πράξεις ή παραλείψεις οποιουδήποτε προσώπου, συμπεριλαμβανομένων των υπαλλήλων, των αντιπροσώπων και των υπεργολάβων, στους οποίους έχει αναθέσει την εκτέλεση οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του. Παρ'όλα αυτά, ο αποστολέας δεν φέρει ευθύνη για τις πράξεις ή παραλείψεις του μεταφορέα ή ενός εκτελούμενου μέρους που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, στις οποίες ο αποστολέας έχει εμπιστευτεί την εκτέλεση των υποχρεώσεών του. Σύμφωνα με αυτήν την τελευταία πρόταση, ο αποστολέας θα μπορούσε να αναθέσει την εκπλήρωση οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του έναντι ενός μεταφορέα - ή πιθανότατα - σε ένα εκτελεστικό συμβαλλόμενο μέρος που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα. Σύμφωνα με τους Baatz και συν. (2009), αυτό το δικαίωμα θα δημιουργούσε κατά πάσα πιθανότητα διαφορές μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών σχετικά με το για λογαριασμό των οποίων οποιοδήποτε τέτοιο μέρος θα ενεργήσει σύμφωνα με το άρθρο 58.2.

### **3.11 ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Οι διατάξεις των άρθρων που θα αναλυθούν παρακάτω αναφέρονται στην έκδοση του Bill of Lading και στην ευθύνη του αποστολέα για την ανακρίβεια του περιεχομένου του. Οι κανόνες της Χάγης - Visby, προβλέπουν στο άρθρο III παράγραφος 3 ότι ο μεταφορέας ή ο πλοιάρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα μετά την παραλαβή των εμπορευμάτων στη χρέωσή του εκδίδουν φορτωτική. Στη συνέχεια, εκθέτουν τα στοιχεία των εμπορευμάτων που πρέπει να αναγράφονται στο Bill of Lading και προβλέπουν ότι ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να δηλώσει στοιχεία ότι έχει εύλογους λόγους να υποψιάζεται ότι δεν αντιπροσωπεύουν με ακρίβεια τα αγαθά.

Επιπλέον, το άρθρο III (4) προβλέπει ότι η δήλωση στο Bill of Lading αποτελεί εκ πρώτης όψεως απόδειξη της ακρίβειάς τους. Το πεδίο εφαρμογής αυτού του άρθρου είναι να προστατεύσει τον καλόπιστο κάτοχο της φορτωτικής, δηλώνοντας ότι η απόδειξη για το αντίθετο της περιγραφής των εμπορευμάτων δεν θα είναι αποδεκτή όταν το Bill of Lading έχει μεταφερθεί σε τρίτο που ενεργεί με καλή πίστη. Επιπλέον, το άρθρο III (7) ορίζει ότι μετά τη φόρτωση των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας πρέπει να εκδώσει ένα Bill of Lading, το οποίο μετά από απαίτηση του αποστολέα μπορεί να είναι να «αποσταλεί» το Bill of Landing σύμφωνα με τις εγγυήσεις που ορίζονται σε αυτό το άρθρο . Τέλος, το άρθρο III (5) ορίζει ότι ο αποστολέας θεωρείται ότι έχει εγγυηθεί την ακρίβεια των πληροφοριών κατά τη στιγμή της αποστολής και οφείλει να αποζημιώσει τον μεταφορέα για απώλειες, ζημιές και έξοδα λόγω ανακριβών στοιχείων (Diamond, 2008).

Οσον αφορά τους κανόνες του Αμβούργου, καταρχάς ρυθμίζεται η έκδοση του Bill of Lading στο άρθρο 14 . Αυτό το άρθρο προβλέπει ότι όταν ο μεταφορέας αναλάβει τα αγαθά με τη χρέωσή του, πρέπει να εκδώσει στον αποστολέα Bill of Lading. Επιπλέον, το άρθρο 15 (όπως και το άρθρο III παράγραφος 7 των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι), προβλέπει ότι ο μεταφορέας μετά τη φόρτωση των εμπορευμάτων πρέπει να εκδώσει φορτωτική. Με την

επιφύλαξη του άρθρου 16·η φορτωτική αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο της ανάληψης, παρόμοια με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι. Σε αντίθεση με τους κανόνες Χάγη-Βίσμπι, οι κανόνες του Αμβούργου παρέχουν στον αερομεταφορέα το δικαίωμα να διατάξει το Bill of Lading, αντί να αρνηθεί την εισαγωγή των στοιχείων όταν έχει βάσιμους λόγους να υποψιάζεται ότι είναι ανακριβείς. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 17 - παρόμοια με το άρθρο III παράγραφος 5 των κανόνων της Χάγης - Visby, ο αποστολέας θεωρείται ότι έχει εγγυηθεί τις πληροφορίες που δόθηκαν για τη σύνταξη των στοιχείων της σύμβασης και θεωρείται υπεύθυνος σε περίπτωση παραπληροφόρησης.

Οσον αφορά τους κανόνες του Ρότερνταμ, το άρθρο 35 προβλέπει καταρχάς ότι η έκδοση ενός εγγράφου μεταφοράς ή ενός ηλεκτρονικού μητρώου μεταφοράς δεν αποτελεί προϋπόθεση εάν τα μέρη έχουν συμφωνήσει ή εάν πρόκειται για έθιμο, χρήση ή πρακτική του εμπορίου,. Αυτό αντιβαίνει στις διατάξεις του άρθρου III (3) της Χάγης- Κανόνες Visby και άρθρο 14 των κανόνων του Αμβούργου , και ως εκ τούτου, προς το παρόν είναι αντίθετο με το έθιμο, τη χρήση ή την πρακτική του εμπορίου. Επιπλέον, παρόμοια με τα ίδια άρθρα των προηγούμενων Συμβάσεων, το άρθρο 35 δίνει στον αποστολέα το δικαίωμα να λάβει το έγγραφο μεταφοράς, χωρίς την ανάγκη επίσημης αίτησης από τον μεταφορέα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί εάν είναι ο αρχικός συμβαλλόμενος στη σύμβαση μεταφοράς ή όχι. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να σημειώσω ότι, σύμφωνα με τον Lorenzon, υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ του ισχύοντος νομικού καθεστώτος και εκείνου που δημιουργήθηκε από τους κανόνες του Ρότερνταμ, το οποίο θα έχει αντίκτυπο στο νόμο και την πρακτική των διεθνών πωλήσεων με όρους αποστολής.

Επιπλέον, σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που περιλαμβάνονται στα εδάφια (α) & (β) του άρθρου 35, ο αποστολέας δικαιούται να λάβει διαπραγματεύσιμο ή μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς. Και πάλι, η δεύτερη εναλλακτική του λύση είναι μια καινοτομία σε σχέση με τους Κανόνες Χάγη-Βίσμπι - και τους κανόνες του Αμβούργου. Αυτή η καινοτομία επικρίνεται για την πιθανότητα δημιουργίας συγκρούσεων, καθώς επί του παρόντος, σύμφωνα με την αγγλική νομοθεσία, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά στη σύμβαση πώλησης, είναι

καθήκον του πωλητή να παρέχει στον αγοραστή διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς. Επομένως, το ζήτημα των αντιφατικών χρήσεων είναι κάτι που οι αποστολείς θα πρέπει να λάβουν υπόψη, ενώ διαπραγματεύονται τη ρήτρα πληρωμής στα συμβόλαια πώλησης.

Σε περαιτέρω σύγκριση με τις προηγούμενες συμβάσεις, ενώ υπό το ισχύον καθεστώς, ο μεταφορέας υποχρεούται να εκδώσει το έγγραφο μεταφοράς, «*αφού παραλάβει τα αγαθά στη χρέωσή του*», σύμφωνα με το άρθρο III παράγραφος 3 των κανόνων της Χάγης - Visby και το άρθρο 14 οι κανόνες του Αμβούργου, οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ότι τέτοιος δασμός προκύπτει «*κατά την παράδοση των εμπορευμάτων για μεταφορά στον μεταφορέα ή στο συμβαλλόμενο μέρος*». Είναι όμως σαφές ότι η πρόθεση είναι να ακολουθηθεί η τρέχουσα πρακτική για φορτία εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, είναι αδύνατο για τον αποστολέα να ζητήσει «φορτωμένο» Bill of Lading, καθώς δεν υπάρχει σχετική διάταξη στους κανόνες του Ρότερνταμ, σε αντίθεση με τις προηγούμενες συμβάσεις (Asariotis , 2003).

Το άρθρο 36 των κανόνων του Ρότερνταμ παρέχει έναν μακρύ κατάλογο για τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στα στοιχεία της σύμβασης στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Αυτά τα στοιχεία χωρίζονται σε τρεις ενότητες: το πρώτο περιέχει μια λίστα με τα στοιχεία που πρέπει να παρέχονται από τον αποστολέα, το δεύτερο τα στοιχεία που πρέπει να παρέχονται από τον μεταφορέα και το τρίτο έχει έναν προαιρετικό χαρακτήρα συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων που μπορεί ή δεν μπορούν να προστεθούν σύμφωνα με τις περιστάσεις και παρέχονται εν μέρει από τον μεταφορέα (όνομα του πλοίου, τόποι παραλαβής και παράδοσης, λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης) και εν μέρει από τον αποστολέα (όνομα και διεύθυνση του παραλήπτη).

Σε γενικές γραμμές, ο κατάλογος των στοιχείων που παρέχονται από το άρθρο 36 δεν διαφέρει σημαντικά από αυτόν των κανόνων του Αμβούργου (άρθρο 15), ενώ περιέχει πολλά στοιχεία της «περιορισμένης» λίστας των κανόνων της Χάγης - Visby (άρθρο III παράγραφος 3). Για παράδειγμα, η

περιγραφή των εμπορευμάτων, τα κύρια σήματα που είναι απαραίτητα για την ταυτοποίηση των εμπορευμάτων, ο αριθμός των δεμάτων ή των τεμαχίων ή η ποσότητα των εμπορευμάτων, το βάρος, μια δήλωση για την προφανή παραγγελία και κατάσταση των αγαθών τη στιγμή που ο αερομεταφορέας τα παραλαμβάνει για μεταφορά. Ωστόσο, με την ανάγνωση ενός από τα εφαρμοστέα άρθρα των τριών συμβάσεων κατανοείται ότι ακόμη και σε θέματα που έχουν κατά λέξη ή σχεδόν κατά λέξη διατάξεις, οι κανόνες του Ρότερνταμ περιέχουν νέες φράσεις ή νέα εφαρμογή των διατάξεων. Για παράδειγμα, οι λέξεις «ή βάρος» των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι (άρθρο III. 3 (β)) έχουν γίνει «και [...] βάρος κάτω από το 36.1 (δ) σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ.

Μια άλλη σημαντική διαφορά - παρά το γεγονός ότι η διάταξη είναι παρόμοια και στις τρεις συμβάσεις είναι η προαναφερθείσα δήλωση της προφανώς καλής παραγγελίας και της κατάστασης των εμπορευμάτων. Είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί ότι η υποχρέωση εισαγωγής αυτής της δήλωσης εμπίπτει σαφώς στον αερομεταφορέα, ενώ η παράλειψή της έχει μάλλον δρακόντεια συνέπεια: Το άρθρο 39.3 προβλέπει ρητά ότι τα στοιχεία της σύμβασης θεωρείται ότι δήλωσαν ότι τα εμπορεύματα ήταν σε προφανή καλή κατάσταση κατά τη στιγμή που ο αερομεταφορέας ή ένα εκτελεστικό μέρος τα έλαβε, εάν τα στοιχεία της σύμβασης δεν αναφέρουν την προφανή παραγγελία και την κατάσταση των εμπορευμάτων. Σε αυτήν την περίπτωση, θα υπάρξουν οι τυπικές συνέπειες μιας καθαρής δήλωσης.

Επιπλέον, μία από τις καινοτομίες των Νέων Κανόνων, είναι η πρόβλεψη νέων αντικειμένων και πρακτικών που αποσκοπούν στην κάλυψη των νέων αναγκών της αγοράς και, συνεπώς, συμβάσεις από πόρτα σε πόρτα. Για παράδειγμα, το όνομα και η διεύθυνση του μεταφορέα - (οι συνέπειες της παράλειψης του ονόματος και της διεύθυνσης του μεταφορέα από τα στοιχεία του εγγράφου μεταφοράς περιέχονται στο άρθρο 37), η ημερομηνία κατά την οποία ο μεταφορέας ή ένα εκτελεστικό μέρος έλαβε τα εμπορεύματα, ή στο οποίο φορτώθηκαν τα εμπορεύματα στο πλοίο, ή στο οποίο εκδόθηκε το έγγραφο μεταφοράς ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, κ.λπ. Η τελευταία προϋπόθεση

φαίνεται ότι «δίνει στον μεταφορέα μια πραγματική επιλογή ως προς την ημερομηνία για εισαγωγή στο έγγραφο».

Επιπλέον, το άρθρο 36 των κανόνων του Ρότερνταμ δεν περιέχει πλήρη λίστα των στοιχείων που πρέπει να περιέχουν τα έγγραφα μεταφοράς, αλλά είναι μάλλον διάσπαρτα σε διαφορετικά άρθρα. Για παράδειγμα, το γεγονός ότι το έγγραφο μεταφοράς θα υπογραφεί δεν περιλαμβάνεται στον κατάλογο αλλά παρέχεται από το άρθρο 38 (Clarke, 2003).

Μια άλλη καινοτομία των κανόνων του Ρότερνταμ αναφέρεται στον χαρακτηρισμό των πληροφοριών που σχετίζονται με τα προϊόντα της σύμβασης - άρθρο 40, όπου περιλαμβάνουν την υποχρέωση του μεταφορέα να πιστοποιεί τις πληροφορίες όταν έχει πραγματικές γνώσεις ή όταν έχει εύλογα επιχειρήματα να ισχυριστεί ότι είναι ψευδές ή παραπλανητικό. Το ίδιο άρθρο προβλέπει επίσης ότι καθορίζονται διαφορετικοί κανόνες για τα εμπορεύματα που δεν παραδίδονται στον μεταφορέα σε ένα πλήρες εμπορευματοκιβώτιο και τα αγαθά που αντ' αυτού παραδίδονται σε ένα πλήρες εμπορευματοκιβώτιο.

Τέλος, μια σημαντική νέα διάταξη σχετίζεται με την ταυτότητα του μεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 37. Με την επιφύλαξη αυτού του άρθρου, εάν ο αερομεταφορέας προσδιορίζεται με το όνομα στα στοιχεία της σύμβασης, οποιαδήποτε άλλη πληροφορία στο έγγραφο μεταφοράς που σχετίζεται με την ταυτότητα του μεταφορέα δεν θα έχει καμία επίδραση. Σε περίπτωση που κανένα πρόσωπο δεν αναγνωριστεί ως μεταφορέας και το έγγραφο μεταφοράς αναφέρει το όνομα του πλοίου, ο εγγεγραμμένος ιδιοκτήτης θεωρείται ο μεταφορέας, εκτός εάν αποδείξει ότι το πλοίο ήταν υπό ναυλωμένο σκάφος κατά τη στιγμή της μεταφοράς και αναγνωρίζει τον ναυλωτή που δηλώνει τη διεύθυνσή του. Εναλλακτικά, ο εγγεγραμμένος ιδιοκτήτης μπορεί να προσδιορίσει τον μεταφορέα που δηλώνει τη διεύθυνσή του και ο ναυλωτής με βάρκα με τη σειρά του μπορεί να κάνει το ίδιο. Τέλος, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι αυτή η διάταξη θα βοηθήσει σημαντικά τους ενάγοντες.

Από την παραπάνω ανάλυση καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι διατάξεις των κανόνων του Ρότερνταμ διαφέρουν σημαντικά από εκείνες των

κανόνων της Χάγης-Βίσμπι και του Αμβούργου και φαίνεται να είναι σίγουρα πιο περιεκτικές.

### 3.12 ΟΡΙΑ ΕΥΘΥΝΗΣ

Αρχίζοντας με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι - άρθρο IV παράγραφος 5 , ο περιορισμός της ευθύνης εφαρμόζεται σε σχέση με «*απώλεια ή ζημία ή σε σχέση με τα εμπορεύματα*» , ενώ οι κανόνες του Αμβούργου - άρθρο 6 παράγραφος 1 προβλέπουν «*απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων*» . Με τη σειρά του, το άρθρο 59 των κανόνων του Ρότερνταμ καλύπτει γενικά παραβιάσεις των υποχρεώσεων του μεταφορέα βάσει των κανόνων. Επομένως, η έκταση της εφαρμογής των ορίων ευθύνης έχει διευρυνθεί σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ. Αυτό σημαίνει ότι καλύπτουν ζημιές, οι οποίες δεν συνδέονται με τα αγαθά, εάν προκύψουν από παραβίαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες. Για παράδειγμα, οι αξιώσεις για παράδοση ή παραπληροφόρηση καλύπτονται από τον περιορισμό της ευθύνης σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, ενώ δεν ήταν σαφές εάν καλύφθηκαν ή όχι βάσει των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι. Το άρθρο 11 των κανόνων του Ρότερνταμ προβλέπει ρητή υποχρέωση του μεταφορέα σχετικά με την παράδοση των εμπορευμάτων. Επομένως, η παράβαση αυτής της υποχρέωσης καλύπτεται ρητά από τον περιορισμό της πρόβλεψης ευθύνης.

Η μονάδα λογαριασμού και στις τρεις Συμβάσεις είναι το Ειδικό Δικαίωμα Ανάληψης (SDR) όπως ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ). Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπι περιέχουν τόσο περιορισμό ανά πακέτο 666,67 SDR όσο και ανά κιλό περιορισμού 2 SDR. Τα ποσά περιορισμού έχουν αυξηθεί στους κανόνες του Αμβούργου σε 835 SDR και 2,5 SDR αντίστοιχα και έχουν αυξηθεί περαιτέρω στους κανόνες του Ρότερνταμ έως 875 SDR και 3 SDR. Γενικά, η συνολική ρύθμιση είναι παρόμοια μεταξύ των τριών συμβάσεων. Ωστόσο, υπάρχει μια σημαντική διαφορά στα όρια ευθύνης, η οποία είναι υψηλότερη σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, όπως περιγράφεται παρακάτω. Η ευθύνη του

μεταφορέα για παράβαση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ είναι περιορισμένη, εκτός εάν η αξία των εμπορευμάτων έχει δηλωθεί από τον αποστολέα και περιλαμβάνεται στις λεπτομέρειες της σύμβασης. Μπορεί επίσης να είναι υψηλότερο σε περίπτωση που συμφωνηθεί μεταξύ του μεταφορέα και του αποστολέα. Σύμφωνα με το άρθρο 3 η δήλωση πρέπει να είναι γραπτή, οπότε η ευθύνη του μεταφορέα δεν είναι περιορισμένη. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι, με την επιφύλαξη του άρθρου 4, «τα όρια ευθύνης ισχύουν γενικά για οποιαδήποτε δικαστική ή διαιτητική διαδικασία ανεξάρτητα από τη νομική βάση της αξίωσης» (Diamond, 2009).

Το άρθρο 60 των κανόνων του Ρότερνταμ ρυθμίζει τα όρια ευθύνης για απώλεια που προκαλείται από καθυστέρηση. Οι οικονομικές απώλειες που οφείλονται σε καθυστέρηση δεν καλύπτονται ρητώς από τους περιορισμούς ευθύνης των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι, σύμφωνα με τους οποίους η ευθύνη για καθυστέρηση δεν ρυθμίζεται. Από την άλλη πλευρά, ρυθμίζεται τόσο στους κανόνες του Αμβούργου όσο και στους κανόνες του Ρότερνταμ, όπου προβλέπεται ότι δυόμισι φορές το φορτίο καταβάλλεται για τα καθυστερημένα εμπορεύματα.

Το άρθρο 61 προβλέπει την απώλεια του οφέλους του μεταφορέα καθώς και όλων των μερών σύμφωνα με το άρθρο 18 για τον περιορισμό της ευθύνης. Οι διατάξεις είναι σχεδόν οι ίδιες και στις τρεις Συμβάσεις. Παρ' όλα αυτά, οι κανόνες Χάγη - Visby προβλέπουν ότι το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης χάνεται στην περίπτωση της «γνώσης που θα μπορούσε πιθανότατα να συμβεί βλάβη», ενώ κάτω από τις δύο αναφορές του Αμβούργου και των κανόνων του Ρότερνταμ γίνεται με τη γνώση ότι τέτοια απώλεια θα συμβεί «... κατά πάσα πιθανότητα».

Η λέξη «απώλεια» αναφέρεται πιθανώς σε ζημιά. Επιπλέον, δεν προβλέπεται ότι οι πράξεις ή παραλείψεις των προσώπων, για τα οποία ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος σύμφωνα με το άρθρο 18, θα κάνουν τον μεταφορέα πλήρως υπεύθυνα. Αντ' αυτού, το άρθρο 61 προβλέπει ρητά ότι η πράξη ή η παράλειψη πρέπει να είναι προσωπική πράξη του μέρους που επιδιώκει περιορισμό. Αντιθέτως, τόσο στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπι όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου γίνεται αναφορά σε πράξεις ή παραλείψεις του ίδιου του μεταφορέα,

μια διατύπωση που δημιουργεί αντικρουόμενες απόψεις σχετικά με το εάν οι πράξεις ή παραλείψεις των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του μεταφορέα ενδέχεται να είναι σχετική.

Το άρθρο 62 των κανόνων του Ρότερνταμ, προβλέπει την προθεσμία σε δικαστικές ή διαιτητικές διαδικασίες. Η ειδοποίηση σε περίπτωση απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης αντιμετωπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 23 και όχι στο ίδιο άρθρο με τη γραμμή χρόνου. Ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει στο άρθρο III παράγραφος 6 των κανόνων της Χάγης - Βίσμπι.

Το άρθρο 62.1 προβλέπει χρονική περίοδο δύο ετών, η οποία είναι παρόμοια με τη διάταξη του άρθρου 20 των κανόνων του Αμβούργου. Οι διατάξεις για την έναρξη και την παράταση της παραγραφής και για τις ενέργειες αποζημίωσης είναι σχεδόν οι ίδιες σε όλες τις συμβάσεις. Από την άλλη πλευρά, ενδέχεται να υπάρχει διαφορά όσον αφορά την αναστολή ή τη διακοπή της περιόδου. Πράγματι, δεδομένου ότι δεν υπάρχει τίποτα σχετικά με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι και των κανόνων του Αμβούργου, επιτρέπεται η πιθανή εφαρμογή του εθνικού δικαίου. Ταυτόχρονα, η αναστολή και διακοπή της παραγραφής αποκλείεται ρητά στους κανόνες του Ρότερνταμ σύμφωνα με το άρθρο 63.

Εκτός από τα παραπάνω, ο εντοπισμός ενός διαδίκου για την έναρξη διαδικασίας διαιτησίας δεν είναι πάντα εύκολη υπόθεση. Το άρθρο 36 των κανόνων του Ρότερνταμ ορίζει ότι τα στοιχεία της σύμβασης στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς περιλαμβάνουν το όνομα και τη διεύθυνση του μεταφορέα. Εάν δεν συμβαίνει αυτό, το άρθρο 37.2 προβλέπει ορισμένα τεκμήρια σχετικά με την ταυτότητα του μεταφορέα. Ως εκ τούτου, προστέθηκε ειδική διάταξη στους κανόνες του Ρότερνταμ - άρθρο 65 - σχετικά με τις αγωγές κατά του προσώπου που προσδιορίστηκε ως μεταφορέας σύμφωνα με το άρθρο 37.2. Σύμφωνα με το άρθρο 65, μπορεί να κινηθεί διαδικασία μετά τη λήξη της διετούς χρονικής προθεσμίας εντός του μεταγενέστερου χρονικού διαστήματος που επιτρέπεται από τη δικαιοδοσία εάν κινήθηκαν διαδικασίες ή ενενήντα ημέρες από την ημέρα κατά την οποία ο αερομεταφορέας έχει ταυτοποιηθεί (Johnson, 2014).

### **3.13 ΙΣΧΥΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ**

Οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν στο άρθρο 79 ότι σε περίπτωση σύγκρουσης όρων μεταξύ των κανόνων και οποιωνδήποτε όρων περιέχονται σε οποιαδήποτε σύμβαση μεταφοράς στην οποία εφαρμόζεται η Σύμβαση, οι Κανόνες του Ρότερνταμ τους αντικαθιστούν. Ταυτόχρονα, το «ισοδύναμο» άρθρο III (8) των κανόνων της Χάγης-Βίσμπι που ισχύουν επί του παρόντος ορίζει: «*Οποιαδήποτε ρήτρα, σύμβαση ή συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς απαλλάσσει τον μεταφορέα ή το πλοίο από την ευθύνη για απώλεια ή ζημία σε ή σε σχέση με, αγαθά που προκύπτουν από αμέλεια, σφάλμα ή αποτυχία των καθηκόντων και υποχρεώσεων που προβλέπονται σε αυτό το άρθρο ή μείωσης αυτής της ευθύνης διαφορετικά από ό, τι προβλέπεται στους παρόντες κανόνες, είναι άκυρα.* ».

Σύμφωνα με τους Baatz και συν. (2009), φαίνεται ότι υπάρχουν τρεις διαφορές μεταξύ του εν λόγω άρθρου σχετικά με τους κανόνες της Χάγης - Visby: Πρώτα απ 'όλα, το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 79 των κανόνων του Ρότερνταμ είναι σημαντικά ευρύτερο από το άρθρο III παράγραφος 8 των κανόνων της Χάγης - Visby. Δεύτερον, υπάρχουν ρητές διατάξεις σχετικά με τις υποχρεώσεις τόσο των μεταφορέων όσο και των φορτωτών. Τέλος, οι υποχρεώσεις άλλων μερών εκτός του μεταφορέα ενδέχεται να μην αυξάνονται ή να μειώνονται. Ως εκ τούτου, η Σύμβαση καθίσταται εν μέρει υποχρεωτική αμφίδρομη.

Επιπλέον, μια εξέλιξη του άρθρου III (8) της Χάγης - Visby είναι το γεγονός ότι το άρθρο 79 χωρίζεται σε δύο μέρη, στα οποία το πρώτο μέρος προβλέπει τις υποχρεώσεις του μεταφορέα και το δεύτερο μέρος τις υποχρεώσεις του αποστολέα, του παραλήπτη, του μέρους ελέγχου, ή του κατόχου. Αυτό το δεύτερο μέρος δεν έχει ισοδύναμο στους κανόνες της Χάγης - Visby.

Όσον αφορά τους Κανόνες του Αμβούργου, προβλέπουν στο άρθρο 23 ότι οποιαδήποτε διάταξη σε σύμβαση μεταφοράς ή Bill of Lading ή σε οποιοδήποτε άλλο έγγραφο είναι άκυρη στο βαθμό που παρεκκλίνει από τις διατάξεις της Σύμβασης. Ωστόσο, ένας αερομεταφορέας μπορεί να αυξήσει τις ευθύνες και τις

υποχρεώσεις του βάσει της Σύμβασης. Ταυτόχρονα, το άρθρο 23 παράγραφος 4 αυξάνει περαιτέρω την προστασία του αποστολέα ή του παραλήπτη, υπό την προϋπόθεση ότι, εάν «έχει υποστεί ζημία ως αποτέλεσμα μηδενικής ισχύος του άρθρου αυτού, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει αποζημίωση ».

Όπως προαναφέρθηκε, το άρθρο 79 προβλέπει ότι οι υποχρεώσεις τόσο του αερομεταφορέα όσο και των ναυτιλιακών μερών, καθώς και του αποστολέα, του παραλήπτη και του μέρους ελέγχου είναι υποχρεωτικές. Ωστόσο, το άρθρο 80 επιτρέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, ελευθερία σύμβασης για συμβάσεις όγκου. Σύμφωνα με τον Berlingieri (2014), οι Ηνωμένες Πολιτείες πρότειναν ένα ειδικό καθεστώς για τις συμβάσεις όγκου που επιτρέπει την ελεύθερη σύμβαση για την κατηγορία των συμβάσεων μεταφοράς που ονομάζονται «*συμβάσεις υπηρεσιών*». Η ελευθερία τέτοιων συμβάσεων «*παρέχεται από το εδάφιο γ) του άρθρου 8 στοιχείο α) του ναυτιλιακού νόμου 1984, όπως τροποποιήθηκε από το τμήμα 106 (β) του Ocean Shipping Reform Act, 1998*». Στην πραγματικότητα, ο όρος «*σύμβαση παροχής υπηρεσιών*» ήταν άγνωστος στις περισσότερες δικαιοδοσίες και ως εκ τούτου, προτάθηκε και έγινε δεκτό να υιοθετηθεί ο όρος «*συμβάσεις όγκου*» ή «*συμφωνίες χωρητικότητας*».

Οι απαιτήσεις για παρέκκλιση από τον υποχρεωτικό χαρακτήρα των κανόνων σχετικά με αυτού του είδους τις συμβάσεις, βασίστηκαν στο γεγονός ότι τα μέρη έχουν κανονικά, όπως και στα μέρη ναύλωσης, ίση διαπραγματευτική ισχύ, παρά τη μεταφορά στο ναυτιλιακό εμπόριο. Πράγματι, το άρθρο 80.1 ορίζει ότι, μεταξύ του μεταφορέα και του αποστολέα, μια σύμβαση όγκου, όπως ορίζεται παραπάνω, μπορεί να επιβάλλει μεγαλύτερα ή λιγότερα δικαιώματα και υποχρεώσεις από αυτά που επιβάλλονται από τους κανόνες του Ρότερνταμ και στα δύο μέρη. Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τους Baatz και συν. (2009), η ελευθερία σύμβασης για «*συμβάσεις όγκου*» μπορεί να οδηγήσει σε κακοποίηση από τους εφοπλιστές. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι το άρθρο 80 παρέχει έμμεσα ελευθερία στους εφοπλιστές όσον αφορά την ποσότητα φορτίου που πρόκειται να αποσταλεί, το χρονικό διάστημα ή τη συχνότητα των αποστολών.

Επιπλέον, προκειμένου να καλυφθούν μικρές συμβάσεις, όπου δεν μπορούσε να υπάρξει ίση διαπραγματευτική ισχύς και επομένως να διασφαλιστεί η προστασία των μικρών φορτωτών, συμφωνήθηκε να απαιτηθούν επίσημες απαιτήσεις για παρέκκλιση: α) ότι η σύμβαση όγκου περιέχει μια εμφανή δήλωση από την οποία παρεκκλίνει από αυτή η σύμβαση και, επομένως, πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης και, β) να δοθεί στους ναυλωτές μια ευκαιρία και ειδοποίηση να συνάψουν τη σύμβαση μεταφοράς υπό όρους και προϋποθέσεις που συμμορφώνονται με τους κανόνες του Ρότερνταμ. Τέλος, η παρέκκλιση δεν ενσωματώνεται ούτε με αναφορά από άλλο έγγραφο ούτε περιλαμβάνεται σε σύμβαση προσχώρησης που δεν υπόκειται σε διαπραγμάτευση. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου, το μέρος που διεκδικεί το όφελος για την παρέκκλιση φέρει το βάρος της απόδειξης της εκπλήρωσης τέτοιων προϋποθέσεων.

Επιπλέον, το άρθρο 80 παράγραφος 4 αποκλείει ρητά τη δυνατότητα παρέκκλισης τόσο των μεταφορέων όσο και των φορτωτών από τις θεμελιώδεις υποχρεώσεις τους. Αυτές είναι οι υποχρεώσεις του μεταφορέα για τη θαλάσσια αξιοπλοΐα του πλοίου μαζί με το καθήκον του να συντηρεί σωστά και να εξοπλίζει το σκάφος και την υποχρέωση του αποστολέα να παρέχει πληροφορίες και οδηγίες που απαιτούνται για τον σωστό χειρισμό φορτίου καθώς και πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα φορτία. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5, τρίτα μέρη δεν δεσμεύονται από παρεκκλίσεις, εκτός εάν δίνουν τη ρητή συγκατάθεσή τους για κάτι τέτοιο. Τέλος, κάθε ευθύνη που προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που αναφέρεται στο άρθρο 61 θεωρείται επίσης απολύτως υποχρεωτική.

Τέλος, σε σύγκριση με τις προηγούμενες συμβάσεις, οι κανόνες του Ρότερνταμ ισχύουν για τις συμβάσεις μεταφοράς. Αντίθετα, οι κανόνες της Χάγης - Visby ισχύουν μόνο για τα Bills of Lading ή άλλα παρόμοια έγγραφα τίτλου και επομένως, οποιαδήποτε άλλη σύμβαση μεταφοράς - και επομένως συμβάσεις όγκου - δεν υπόκεινται στο ισχύον νομικό καθεστώς. Όσον αφορά τους κανόνες του Αμβούργου, παρόλο που ισχύουν για συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, δεν προβλέπουν ειδικές διατάξεις για συμβάσεις όγκου 19 (Logistics and shipping & The Hague Rules , 2010).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ**

#### **4.1 DECK CARGO**

Σύμφωνα με το άρθρο I (γ) των κανόνων της Χάγης - Visby, εάν από τη σύμβαση μεταφοράς αναφέρεται ότι το φορτίο μεταφέρεται στο κατάστρωμα και μεταφέρεται έτσι, δεν υπόκειται στους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι . Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το ισχύον νομικό καθεστώς, οι αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα να εξαιρούν με σύμβαση όλες τις ευθύνες για απώλεια ή ζημιά στο φορτίο καταστρώματος. Αυτό γίνεται με την εισαγωγή ρητρών αποκλεισμού στο Bills of Lading, ακόμη και σε περιπτώσεις που εκδίδονται με τη σύντομη μορφή (Berlingieri , 2014).

Σήμερα, είναι κοινή πρακτική τα εμπορευματοκιβώτια να μεταφέρονται στο κατάστρωμα σε σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι κανόνες του Αμβούργου λαμβάνουν υπόψη αυτήν την εξέλιξη και το άρθρο 9 προβλέπει τρεις προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται η μεταφορά εμπορευμάτων στο κατάστρωμα όταν είναι σύμφωνη με: α) συμφωνία με τον αποστολέα β) με τη χρήση του συγκεκριμένου εμπορίου γ) τους νόμιμους κανόνες ή κανονισμούς.

Με τη σειρά του, το άρθρο 25 των κανόνων του Ρότερνταμ ρυθμίζει τη μεταφορά φορτίου καταστρώματος. Το άρθρο 25.1 επιτρέπει στους μεταφορείς να μεταφέρουν εμπορεύματα στο κατάστρωμα, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθες περιστάσεις: β) τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσα ή πάνω σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα που είναι κατάλληλα για μεταφορά στο κατάστρωμα, υπό την προϋπόθεση ότι τα καταστρώματα είναι ειδικά εξοπλισμένα για να μεταφέρουν τέτοια εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα γ) η μεταφορά στο κατάστρωμα είναι σύμφωνη με τη σύμβαση μεταφοράς ή με τα έθιμα, τις χρήσεις ή τις πρακτικές του εν λόγω εμπορίου. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 25.1 αποτελεί καινοτομία σύμφωνα με τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων σε σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τη μεταφορά οχημάτων σε

σύγχρονα πλοία Ro / Ro. Ωστόσο, ταυτόχρονα επιβάλλει δύο προϋποθέσεις για την επιτρεπόμενη μεταφορά τέτοιων μεταφορών: τα εμπορευματοκιβώτια ή τα οχήματα είναι κατάλληλα για μεταφορά στο κατάστρωμα. και στα καταστρώματα που είναι τοποθετημένα για τέτοια μεταφορά. Η έγκριση της σύμβασης μεταφοράς, ή των τελωνείων, των χρήσεων ή των πρακτικών του εμπορίου αποτελεί προϋπόθεση τόσο στους κανόνες του Αμβούργου όσο και στο Ρότερνταμ (Diamond , 2009).

Και οι δύο συμβάσεις έχουν παρόμοιες διατάξεις όσον αφορά τις συνέπειες του μη εξουσιοδοτημένου φορτίου καταστρώματος και της μεταφοράς καταστρώματος λόγω έλλειψης ρητής συγκατάθεσης του αποστολέα. Σε αντίθεση με το άρθρο 25.2, το άρθρο 25.3 του Ρότερνταμ ορίζει ότι ο μεταφορέας ευθύνεται σε περίπτωση μη εξουσιοδοτημένου φορτίου καταστρώματος, ακόμη και αν η απώλεια ή η ζημιά στα εμπορεύματα ή η καθυστέρηση στην παράδοσή τους προκαλείται αποκλειστικά από τη μεταφορά τους στο κατάστρωμα. Ταυτόχρονα, ο μεταφορέας δεν δικαιούται τις άμυνες που προβλέπονται στα άρθρα 17 , . Το άρθρο 25.5 με τη σειρά του προβλέπει ότι ο μεταφορέας δεν έχει δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του για τυχόν απώλεια ή ζημιά ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, ελλείψει ρητής συμφωνίας για το φορτίο καταστρώματος. Ωστόσο, είναι μια προϋπόθεση ότι τέτοια απώλεια ή ζημιά ή καθυστέρηση οφείλεται στη μεταφορά των εμπορευμάτων στο κατάστρωμα.

Τέλος, το άρθρο 25.2 του Κανονισμού του Ρότερνταμ, προβλέπει ότι «*ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο κατάστρωμα, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε αναφορά αυτής στο νομοσχέδιο*». <sup>286</sup> Ωστόσο, ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη σε περίπτωση που μπορεί να αποδείξει ότι η απώλεια ή ζημιά ή καθυστέρηση στην παράδοση οφείλεται σε εγγενείς κινδύνους φορτίου κατάστρωμα. Από την άλλη πλευρά, οι κανόνες του Αμβούργου δεν προβλέπουν τις συνέπειες της απώλειας, της ζημιάς ή της καθυστέρησης στην παράδοση που συμβαίνει όταν επιτρέπεται η μεταφορά φορτίου καταστρώματος. Από την παραπάνω ανάλυση, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι διατάξεις των κανόνων του Ρότερνταμ είναι πληρέστερες και σύμφωνα με τις σημερινές απαιτήσεις του εμπορίου.

## **4.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΖΩΩΝ**

Σύμφωνα με το άρθρο I (γ) της Χάγης - Visby, η μεταφορά ζώων εξαιρείται από τους κανόνες, καθώς τα ζώα δεν εμπίπτουν στον ορισμό των «εμπορευμάτων». Αντίθετα, τόσο οι κανόνες του Αμβούργου όσο και του Ρότερνταμ ισχύουν για τη μεταφορά ζώων με μεγάλες διαφορές. Σύμφωνα με το άρθρο 5 (5) των κανόνων του Αμβούργου, ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση που προκύπτει από τυχόν ειδικούς κινδύνους που ενέχει η μεταφορά του. Ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη σε περίπτωση απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης στην παράδοση των εμπορευμάτων, εάν αποδείξει ότι είχε συμμορφωθεί με τις ειδικές οδηγίες του αποστολέα για την προστασία των ζώων εκτός εάν υπάρχει απόδειξη ότι όλη ή μερική απώλεια βλάβης ή καθυστέρησης στην παράδοση οφείλεται σε σφάλμα ή αμέλεια των υπαλλήλων του ή των πρακτόρων του.

Από την άλλη πλευρά, οι κανόνες του Ρότερνταμ παρέχουν στον μεταφορέα ελευθερία σύμβασης σε περίπτωση μεταφοράς ζώων. Πράγματι, το άρθρο 81 (α) προβλέπει ότι ο μεταφορέας ή το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να αποκλειστεί ή να περιοριστεί από την υποχρέωση ή ευθύνη για τη μεταφορά ζώων. Ωστόσο, οι ρήτρες αποκλεισμού και περιορισμού ενδέχεται να μην έχουν αποτέλεσμα σε περίπτωση που ο ενάγων μπορεί να αποδείξει ότι τα ζώα τραυματίστηκαν, πέθαναν ή καθυστέρησαν την παράδοσή τους: α) λόγω της απερίσκεπτης πράξης ή παράλειψης του μεταφορέα, του πλοιάρχου ή του πληρώματος και των υπόλοιπων περιεχομένων στο άρθρο 18 · ή β) λόγω πράξης ή παράλειψης που έγινε με σκοπό να προκαλέσει τέτοιο θάνατο, τραυματισμό ή καθυστέρηση στην παράδοση.

## **4.3 Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ**

Είναι σύνηθες στην αγορά ναυτιλίας ένας συμβαλλόμενος αερομεταφορέας να συνάπτει σύμβαση μεταφοράς δια θαλάσσης με έναν αποστολέα, αλλά να εμπιστεύεται τη μεταφορά ή μέρος αυτής σε άλλον μεταφορέα. Σε αυτές τις

περιπτώσεις, συχνά περιλαμβάνει στο Bill of Lading μια ρήτρα που απαλλάσσει τον πρώτο από την ευθύνη για απώλεια ή ζημία που οφείλεται στον πραγματικό μεταφορέα. Ως αποτέλεσμα, οι φορτωτές αντιμετωπίζουν συνήθως πολυπλοκότητες στα νομικά συστήματα που τηρούν αυτές τις ρήτρες εξαίρεσης, δεδομένου ότι πρέπει να ζητήσουν αποζημίωση από τον πραγματικό μεταφορέα, τον οποίο ο μεταφορέας ενδέχεται να μην υπόκειται από τον αποστολέα σε κατάλληλη δικαιοδοσία.

Ούτε η Χάγη ούτε η Visby Rules δεν ασχολούνται με την ευθύνη του πραγματικού αερομεταφορέα. Αντίθετα, οι κανόνες του Αμβούργου ρυθμίζουν την ευθύνη του πραγματικού αερομεταφορέα για πρώτη φορά. Το άρθρο 10, παράγραφος 2, ορίζει ότι όλες οι διατάξεις της Σύμβασης που διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα ισχύουν και για τον πραγματικό μεταφορέα για τη μεταφορά που πραγματοποίησε. Το ίδιο άρθρο προβλέπει περαιτέρω ότι ο συμβαλλόμενος μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη για απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση που μπορεί να αποδοθεί σε πραγματικό μεταφορέα μόνο εάν η σύμβαση μεταφοράς προσδιορίζει το μέρος της μεταφοράς που ανατίθεται στον πραγματικό μεταφορέα. Σε περίπτωση που ο αναθέτων φορέας και ο πραγματικός μεταφορέας είναι και οι δύο υπεύθυνοι, η ευθύνη τους είναι από κοινού και εις ολόκληρον

Το άρθρο 19 των Rotterdam Rules αντικατέστησε με τη σειρά του την αναφορά στον πραγματικό αερομεταφορέα. Το άρθρο 1.7 ορίζει ότι ως ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος νοείται ένα εκτελεστικό συμβαλλόμενο μέρος που εκτελεί ή δεσμεύεται να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα κατά την περίοδο μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμένα φόρτωσης ενός πλοίου και της αναχώρησής τους από τον λιμένα εκφόρτωσης πλοίο. Το άρθρο 1.6 ορίζει την έννοια του εκτελούμενου συμβαλλόμενου μέρους (του οποίου το ναυτιλιακό μέρος είναι υποείδος), ως συμβαλλόμενο μέρος που εκτελεί ή δεσμεύεται να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα βάσει σύμβασης μεταφοράς σε σχέση με την παραλαβή, φόρτωση, χειρισμό, αποθήκευση, μεταφορά, φροντίδα, φόρτωση ή παράδοση των εμπορευμάτων.

Το άρθρο 19 προβλέπει τις σχετικές διατάξεις για αξιώσεις εναντίον συμβαλλομένων και τα ναυτιλιακά μέρη που δεν έχουν συμβατική σχέση με τον

ενάγοντα. Η ευθύνη του μεταφορέα καλύπτει ενέργειες που εκτελούνται από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, τόσο θαλάσσια όσο και μη ναυτικά (Diamond , 2009).

Η Σύμβαση εφαρμόζεται σε ένα ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: Πρώτον, το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος πρέπει να λειτουργεί τουλάχιστον εν μέρει σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος, είτε παραλαμβάνοντας ή παραδίδοντας τα αγαθά είτε εκτελώντας τις δραστηριότητές του σχετικά με τα εμπορεύματα σε συμβαλλόμενο κράτος. Η δεύτερη απαίτηση μπορεί να ισχύει για ένα συμβαλλόμενο μέρος, για παράδειγμα stevedores, που εκτελεί δραστηριότητες σε μια περιοχή λιμένα αλλά δεν λαμβάνει ή παραδίδει αγαθά . Ταυτόχρονα, τα ναυτιλιακά μέρη που εκτελούν τις δραστηριότητές τους εκτός συμβαλλόμενου κράτους δεν υπόκεινται στους κανόνες του Ρότερνταμ.

Η παράγραφος 1 στοιχείο β) προβλέπει ότι το συμβάν που προκάλεσε την απώλεια, τη ζημία ή την καθυστέρηση έλαβε χώρα είτε: α) κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμένα φόρτωσης του πλοίου και της αναχώρησής τους από το λιμάνι εκφόρτωσης · β) ενώ τα εμπορεύματα βρίσκονται υπό την επιμέλεια του ναυτιλιακού συμβαλλόμενου μέρους γ) οποιαδήποτε άλλη στιγμή στο βαθμό που το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος συμμετείχε στην εκτέλεση συμβατικών δραστηριοτήτων . Όταν πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις, το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος επιβάλλεται στις ίδιες υποχρεώσεις με τον συμβατικό μεταφορέα και επομένως δικαιούται την ίδια προστασία. Επομένως, όταν οι κανόνες του Ρότερνταμ ισχύουν για μια σύμβαση μεταφοράς, οι ενάγοντες έχουν τη δυνατότητα να μηνύσουν απευθείας τα ναυτιλιακά συμβαλλόμενα μέρη με τα οποία δεν έχουν συμβατική σχέση.

Επιπλέον, το άρθρο 19 (2) ορίζει ότι σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας συμφωνήσει να εκτεθεί σε υψηλότερα επίπεδα ευθύνης ή να αναλάβει περισσότερες υποχρεώσεις από αυτές που καθορίζονται από τη Σύμβαση, το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος δεν δεσμεύεται από την παρούσα συμφωνία εκτός εάν συμφωνεί ρητά να αποδεχθεί τέτοια υποχρέωση ή τέτοια υψηλότερα όρια. Με τη σειρά του, το άρθρο 19 παράγραφος 3 ορίζει ότι σε περίπτωση που ένα ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος έχει αναθέσει την εκτέλεση οποιασδήποτε από τις

υποχρεώσεις του μεταφορέα βάσει της σύμβασης μεταφοράς με άλλο άτομο, είναι υπεύθυνος για την παράβαση των υποχρεώσεών του βάσει των Συμβάσεων για οποιοδήποτε των πράξεων ή παραλείψεων αυτού του ατόμου. Τέλος, το άρθρο 19 παράγραφος 4 προβλέπει ότι ο πλοίαρχος, το πλήρωμα και τυχόν εργαζόμενοι του αερομεταφορέα ή του ναυτιλιακού συμβαλλόμενου μέρους αποκλείονται ρητά από την ευθύνη σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ.

#### 4.4 ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

Το άρθρο 66 του Rotterdam Rules ορίζει ότι ο ενάγων έχει το δικαίωμα να κινήσει δικαστικές διαδικασίες εναντίον του αερομεταφορέα δυνάμει της παρούσας Σύμβασης, εκτός εάν η σύμβαση μεταφοράς περιέχει αποκλειστική δικαστική συμφωνία που συμμορφώνεται με τα άρθρα 67 ή 72. Περιγράφει περαιτέρω τους τόπους όπου ο ενάγων έχει το δικαίωμα να ασκήσει δικαστική διαδικασία κατά του μεταφορέα: i) την κατοικία του μεταφορέα · ii) τον τόπο παραλαβής που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς · iii) τον τόπο παράδοσης που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς · iv) το λιμάνι όπου τα εμπορεύματα αρχικά φορτώθηκαν σε πλοίο ή στο λιμάνι όπου τα εμπορεύματα τελικά εκφορτώθηκαν από πλοίο . Η παράγραφος β του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι τα δικαστήρια ή τα δικαστήρια μπορούν να ορίζονται με συμφωνία μεταξύ του αποστολέα και του μεταφορέα για τον σκοπό της απόφασης των αξιώσεων εναντίον του μεταφορέα που ενδέχεται να προκύψουν δυνάμει της παρούσας Σύμβασης (Diamond , 2009).

Σε σύγκριση με τις άλλες συμβάσεις, ούτε οι κανόνες της Χάγης ούτε της Χάγης-Βίσμπι περιέχουν καμία διάταξη σχετικά με τη δικαιοδοσία ή τις διαδικασίες διαιτησίας. Ωστόσο, η Βουλή των Λόρδων έχει ακυρώσει ρήτρα δικαιοδοσίας σε περίπτωση που παραχωρήσει στον αερομεταφορέα χαμηλότερα όρια ευθύνης από εκείνα που επιβάλλονται από τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι . Οι κανόνες του Αμβούργου περιέχουν διατάξεις τόσο για τη δικαιοδοσία όσο και για τη διαιτησία, οι οποίες περιορίζουν το αποτέλεσμα αποκλειστικών δικαστηρίων ή συμφωνιών διαιτησίας. Σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 1 και το άρθρο 22 παράγραφος 3 των κανόνων του Αμβούργου , ο ενάγων φορτίου μπορεί να επιλέξει από έναν

αριθμό διαφορετικών τόπων για να ασκήσει δικαστική ή διαιτητική διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης της κύριας επιχείρησης ή, ελλείψει αυτών, της συνήθους κατοικίας του εναγομένου, ο τόπος στον οποίο συνάφθηκε η σύμβαση, υπό την προϋπόθεση ότι ο εναγόμενος διαθέτει τόπο επιχείρησης, υποκατάστημα ή πρακτορείο μέσω του οποίου συνάφθηκε η σύμβαση, ή ο λιμένας φόρτωσης ή ο λιμένας εκφόρτωσης, ή κάθε πρόσθετος τόπος που ορίζεται στο το συμβόλαιο.

Το άρθρο 67 προβλέπει τις δικαστικές συμβάσεις για συμβάσεις όγκου: «*η δικαιοδοσία δικαστηρίου που έχει επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρο 66, παράγραφος β, είναι αποκλειστική για διαφορές μεταξύ των μερών της σύμβασης μόνο εάν τα μέρη συμφωνήσουν και η συμφωνία περί εξουσιοδότησης : α) περιλαμβάνεται σε σύμβαση όγκου που αναφέρει σαφώς τα ονόματα και τις διευθύνσεις των μερών και είτε i) αποτελεί αντικείμενο ξεχωριστής διαπραγμάτευσης είτε ii) περιέχει μια εμφανή δήλωση ότι υπάρχει αποκλειστική δικαστική συμφωνία επιλογής και δ προσδιορίζει τα τμήματα του τόμου σύμβαση που περιέχει αυτήν τη συμφωνία · και β) ορίζει σαφώς τα δικαστήρια ενός Συμβαλλόμενου Κράτους ή ένα ή περισσότερα ειδικά δικαστήρια ενός Συμβαλλόμενου Κράτους ».* Οι κανόνες του Ρότερνταμ δίνουν στα μέρη στις συμβάσεις όγκου μεγαλύτερη ελευθερία σύμβασης. Πράγματι, το άρθρο 80 προβλέπει ότι, υπό ορισμένες συνθήκες, τα συμβαλλόμενα μέρη μιας σύμβασης όγκου μπορούν, σε κάποιο βαθμό, να παρεκκλίνουν από τους κανόνες του Ρότερνταμ.

Σύμφωνα με τους Baatz και συν. (2009), οι διατάξεις των κανόνων του Ρότερνταμ σχετικά με τη δικαιοδοσία επηρεάζονται από τους κανόνες του Αμβούργου. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο Συμβάσεων ως προς αυτό. Η βασική διαφορά μεταξύ των διατάξεων των δύο Συμβάσεων συνίσταται στο ότι οι Κανόνες του Ρότερνταμ επιτρέπουν ρήτρες αποκλειστικής δικαιοδοσίας υπό ορισμένες συνθήκες, ενώ οι Κανόνες του Αμβούργου δεν το κάνουν ποτέ. Επιπλέον, οι διατάξεις των κανόνων του Ρότερνταμ είναι πιο περίπλοκες από αυτές των κανόνων του Αμβούργου.

Επιπλέον, το άρθρο 67 παράγραφος 2 προβλέπει τις προϋποθέσεις για αποκλειστική δικαστική συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα και «πρόσωπο που δεν

είναι συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση όγκου». Αυτή η ρήτρα έχει επικριθεί για την καθοδήγηση των διαδίκων σε πολλές διαφορές, δεδομένου ότι ο νόμος μπορεί να διαφέρει από κράτος σε κράτος ως προς το εάν ένα τρίτο μέρος δεσμεύεται από μια τέτοια ρήτρα. Οι απαιτήσεις είναι οι εξής: «*α) Το δικαστήριο βρίσκεται σε ένα από τα σημεία που ορίζονται στο άρθρο 66, παράγραφος (α). β) Η συμφωνία αυτή περιλαμβάνεται στο έγγραφο μεταφοράς των ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς · γ) Το πρόσωπο αυτό ενημερώνεται εγκαίρως και επαρκώς από το δικαστήριο στο οποίο θα ασκηθεί η αγωγή και ότι η δικαιοδοσία αυτού του δικαστηρίου είναι αποκλειστική · δ) Ο νόμος του κατασχεθέντος δικαστηρίου αναγνωρίζει ότι το πρόσωπο αυτό μπορεί να δεσμεύεται από την επιλογή δικαστικής συμφωνίας ».*

Επιπλέον, ο Berlingieri (2012) γράφει ότι το άρθρο 67 δεν μπορεί να συγκριθεί με το άρθρο 80 παράγραφος 2, καθώς δεν υπάρχει αναλογία μεταξύ των απαιτήσεων μεταξύ των δύο άρθρων. Πράγματι, το άρθρο 67 παράγραφος 1 ορίζει τις προϋποθέσεις για την ισχύ των ρητρών αποκλειστικής δικαιοδοσίας και αναφέρει μόνο ορισμένες από τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 80 παράγραφος 2, δηλαδή λείπουν οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους γ και δ του άρθρου 80.

Ο ενάγων έχει το δικαίωμα να ασκήσει δίωξη εναντίον ενός ναυτιλιακού συμβαλλόμενου μέρους είτε στον τόπο όπου ο ναυτικός που εκτελεί το μέρος κατοικεί, είτε στον λιμένα όπου τα εμπορεύματα παραλαμβάνονται ή παραδίδονται από τον ναυτικό εκτελεστή ή τον λιμένα στον οποίο το ναυτιλιακό μέρος εκτελεί τις δραστηριότητές του σε σχέση με τα εμπορεύματα. Σύμφωνα με το άρθρο 69 «*και με την επιφύλαξη των συμβαλλομένων μερών να συνάψουν συμφωνία μετά την επίλυση της διαφοράς ή να υπαχθεί στη δικαιοδοσία δικαστηρίου σύμφωνα με το άρθρο 72, [...] δεν μπορεί να ασκηθεί δικαστική διαδικασία εναντίον ναυτικού εκτελεστικού μέρους, εκτός από το οι θέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 68*». Επιπλέον, το άρθρο 69 προβλέπει ότι δεν μπορεί να ασκηθεί δικαστική διαδικασία εναντίον του μεταφορέα, εκτός από τις θέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 66. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι οι διατάξεις του άρθρου 69 υπόκεινται στο άρθρο 71 σχετικά με την ενοποίηση των ενεργειών, το οποίο θα αναλυθεί παρακάτω.

Σύμφωνα με τους Baatz και συν. (2009), το άρθρο 69 πρέπει να υπόκειται στο άρθρο 70 αν και δεν προβλέπει ρητά το ίδιο. Το άρθρο 70 προβλέπει ότι τίποτα στους κανόνες του Ρότερνταμ δεν επηρεάζει τη δικαιοδοσία όσον αφορά προσωρινά ή προστατευτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της σύλληψης. Προκειμένου ένα κράτος στο οποίο έχουν ληφθεί τέτοια μέτρα να έχουν δικαιοδοσία για τον προσδιορισμό της υπόθεσης βάσει της ουσίας του, οι απαιτήσεις του κεφαλαίου 14 πρέπει να πληρούνται ή μια διεθνής σύμβαση που ισχύει σε αυτό το κράτος προβλέπει .

Το άρθρο 71 προβλέπει την ενοποίηση και την κατάργηση των ενεργειών. Προβλέπει επομένως ότι, εκτός εάν υπάρχει αποκλειστική δικαστική συμφωνία που είναι δεσμευτική σύμφωνα με τα άρθρα 67 ή 72 , σε περίπτωση που μπορεί να ασκηθεί ενοποιημένη αγωγή εναντίον πολλών κατηγορουμένων που προκύπτουν από ένα μόνο περιστατικό, η αγωγή μπορεί να ασκηθεί μόνο σε δικαστήριο που ικανοποιεί διπλή δοκιμή: δηλαδή ικανοποιεί τόσο το άρθρο 66 όσο και το άρθρο 68 . Εάν δεν υπάρχει τέτοιο δικαστήριο, το οποίο πληροί το κριτήριο αυτό, μπορεί να ασκηθεί ενοποιημένη αγωγή όταν τα εμπορεύματα παραλαμβάνονται ή παραδίδονται από το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος ή όταν το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος εκτελεί τις δραστηριότητές του σε σχέση με τα εμπορεύματα. Εκτός εάν υπάρχει αποκλειστική δικαστική συμφωνία που είναι δεσμευτική σύμφωνα με τα άρθρα 67 ή 72, το άρθρο 71 παράγραφος 2 αποσκοπεί στο να εμποδίσει τον αερομεταφορέα ή το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος να ζητήσει διαδικασία για δήλωση μη ευθύνης ή οποιαδήποτε άλλη ενέργεια Αυτό θα στερούσε από ένα άτομο να μηνύσει τον αερομεταφορέα ή το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος του δικαιώματός του να επιλέξει το φόρουμ σύμφωνα με τα άρθρα 66 ή 68. Όσον αφορά τη συμφωνία δικαιοδοσίας μετά την επίλυση διαφοράς, άρθρο 72 παράγραφος 1 προβλέπει ότι τα μέρη της διαφοράς είναι ελεύθερα να συνάψουν συμφωνία δικαιοδοσίας επιλέγοντας οποιοδήποτε αρμόδιο δικαστήριο μετά την επίλυση της διαφοράς. Όταν ο εναγόμενος εμφανίζεται ενώπιον αρμόδιου δικαστηρίου και δεν αμφισβητεί τη δικαιοδοσία σύμφωνα με τους κανόνες αυτού του δικαστηρίου, το δικαστήριο έχει.

Το άρθρο 73 παράγραφος 1 ορίζει ότι μια απόφαση που λαμβάνεται σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος από δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία δυνάμει της παρούσας Σύμβασης, θα αναγνωρίζεται και θα επιβάλλεται από άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος σύμφωνα με το δίκαιο αυτού του τελευταίου Κράτους. Αυτό θα ισχύει μόνο εάν και τα δύο κράτη έχουν προβεί σε δήλωση σύμφωνα με το άρθρο 74. Το άρθρο 73 παράγραφος 2 ορίζει ότι το Συμβαλλόμενο Κράτος που ζήτησε να αναγνωρίσει ή να επιβάλει απόφαση άλλου Συμβαλλόμενου Κράτους μπορεί να αρνηθεί να το πράξει, για τους διαθέσιμους λόγους βάσει του νόμου του. Το άρθρο 73 παράγραφος 3 ορίζει ότι το κεφάλαιο 14 δεν επηρεάζει την εφαρμογή των κανόνων ενός περιφερειακού οργανισμού οικονομικής ολοκλήρωσης που είναι συμβαλλόμενο μέρος στους κανόνες του Ρότερνταμ, όσον αφορά την αναγνώριση ή την εκτέλεση αποφάσεων μεταξύ των κρατών μελών της περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης οργάνωση, εάν οι κανόνες αυτοί έχουν εγκριθεί πριν ή μετά τους κανόνες του Ρότερνταμ.

Τέλος, το άρθρο 74 αναφέρεται στην εφαρμογή του κεφαλαίου 14 για τη δικαιοδοσία και προβλέπει ότι οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δεσμεύουν μόνο τα συμβαλλόμενα κράτη που δηλώνουν σύμφωνα με το άρθρο 91 ότι θα δεσμεύονται από αυτά.

#### 4.5 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Οι κανόνες της Χάγης - Visby είναι σιωπηλοί σχετικά με τη διαιτησία. Οι κανόνες που περιλαμβάνονται τόσο στο Κανονισμό του Αμβούργου όσο και στου Ρότερνταμ είναι γενικά παρόμοιοι με αυτούς που ισχύουν για τη δικαιοδοσία. Δηλαδή ότι το άτομο που διεκδικεί αξίωση εναντίον του μεταφορέα έχει τη δυνατότητα να επιλέξει ως τόπο διαιτησίας οποιοδήποτε από τα μέρη που αναφέρονται αντίστοιχα στο άρθρο 22 παράγραφος 3 και στο άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχείο β). Πράγματι, οι θέσεις που περιλαμβάνονται στα προαναφερθέντα άρθρα είναι οι ίδιες με εκείνες που αναφέρονται στη δικαιοδοσία στα άρθρα 21 (1) και 66 (α) αντίστοιχα.

Αναλυτικότερα, το Κεφάλαιο 15 των κανόνων του Ρότερνταμ αναφέρεται στη διαιτησία. Το άρθρο 75 παράγραφος 1 ορίζει ότι όταν το κεφάλαιο 15 σχετικά με τη διαιτησία είναι δεσμευτικό, τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν ότι οποιαδήποτε διαφορά που μπορεί να προκύψει σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων βάσει της παρούσας σύμβασης θα παραπέμπεται σε διαιτησία. Σύμφωνα με το άρθρο 78, το Κεφάλαιο 15 δεσμεύει μόνο τα Συμβαλλόμενα Κράτη που δηλώνουν σύμφωνα με το άρθρο 91 ότι θα δεσμεύονται από αυτό το κεφάλαιο. Με την επιφύλαξη του άρθρου 75.5, εάν το δηλώσουν, οποιοσδήποτε όρος ρήτρας διαιτησίας που είναι ασυμβίβαστος με τις διατάξεις του άρθρου 75 είναι άκυρος (Eriksson, 2005).

Το άρθρο 75 παράγραφος 2 ορίζει ότι το άτομο που ασκεί διαδικασία διαιτησίας εναντίον του μεταφορέα μπορεί να επιλέξει τον τόπο διαιτησίας σε μία από τις ακόλουθες επιλογές: τον τόπο που ορίζεται στη συμφωνία διαιτησίας ή σε κράτος όπου: ο μεταφορέας έχει την κατοικία του ή βρίσκεται ο τόπος παραλαβής ή παράδοσης των εμπορευμάτων που συμφωνήθηκαν στη σύμβαση μεταφοράς · ή το λιμάνι όπου τα αγαθά φορτώνονται αρχικά σε πλοίο ή τελικά αποφορτίζεται από πλοίο.

Επιπλέον, σε σύγκριση με τις διατάξεις περί δικαστικών αρμοδιοτήτων που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο 14, το κεφάλαιο 15 διαχωρίζει και πάλι τις συμβάσεις όγκου, οι οποίες πληρούν ορισμένες απαιτήσεις από συμβάσεις που δεν είναι συμβάσεις όγκου ή συμβάσεις που δεν πληρούν τους όρους που ορίζονται στο άρθρο 75 παράγραφος 3 και, όπου απαιτείται, το άρθρο 75 παράγραφος 4. Επομένως, το άρθρο 75 παράγραφος 3 ορίζει ότι η επιλογή του τόπου διαιτησίας είναι δεσμευτική για διαφορές «μεταξύ των μερών της συμφωνίας» εάν η συμφωνία περιλαμβάνεται σε σύμβαση όγκου που αναφέρει σαφώς τα ονόματα και τις διευθύνσεις των μερών. Σε αυτήν την περίπτωση, είτε διαπραγματεύεται μεμονωμένα είτε περιέχει μια εμφανή δήλωση ότι υπάρχει συμφωνία διαιτησίας και καθορίζει τα τμήματα της σύμβασης όγκου που περιέχουν τη συμφωνία διαιτησίας.

Οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 75 παράγραφος 3 είναι πανομοιότυπες με μια συμφωνία δικαιοδοσίας βάσει του άρθρου 67 παράγραφος 1 στοιχείο α), η οποία τροποποιήθηκε αναλόγως ώστε να αντικατοπτρίζει ότι πρόκειται για συμφωνία διαιτησίας αντί για ρήτρα δικαστικής

δικαιοδοσίας. Ωστόσο, η απαίτηση σχετικά με τον τόπο διαιτησίας σε συμβαλλόμενο κράτος σύμφωνα με το άρθρο 67 παράγραφος 1 στοιχείο β) για συμφωνία αποκλειστικής δικαιοδοσίας δεν αποτελεί απαίτηση σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 3.

Επιπλέον, το άρθρο 75 παράγραφος 4 ορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα τρίτο μέρος σε μια σύμβαση όγκου, δεσμεύεται από την επιλογή του τόπου διαιτησίας. Αυτό συμβαίνει μόνο όταν οι απαιτήσεις τόσο του άρθρου 75 (3) και του άρθρου 75 (4) είναι ικανοποιημένες. Επομένως, ο τόπος διαιτησίας πρέπει να είναι ένας από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 2. Επιπλέον, προβλέπει ότι η συμφωνία πρέπει να περιλαμβάνεται στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Το δεσμευμένο άτομο ενημερώνεται εγκαίρως και επαρκώς για τον τόπο της διαιτησίας · και ο εφαρμοστέος νόμος επιτρέπει σε αυτό το άτομο να δεσμεύεται από τη συμφωνία διαιτησίας. Σύμφωνα με τους Baatz και συν. (2009), η τελευταία απαίτηση έχει επικριθεί έντονα ως υπερβολική και ότι μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές διαφορές προσέγγισης από τα συμβαλλόμενα κράτη.

Επιπλέον, όσον αφορά τον τόπο της διαιτησίας, οι Baatz και συν. (2009) γράφουν ότι: «η ομάδα εργασίας III αναγνώρισε ότι μια δυσκολία της προσέγγισης στους κανόνες του Αμβούργου [που τώρα νιοθετήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τους κανόνες του Ρότερνταμ] ήταν ότι μείωσαν την εμπορική βεβαιότητα επιτρέποντας διαιτησία που θα πραγματοποιηθεί σε μία από τις διάφορες πιθανές τοποθεσίες ». Πράγματι, το άρθρο 75 παράγραφος 4 περιορίζει την επιλογή του μεταφορέα ως προς τον τόπο διαιτησίας . Όπως φαίνεται δεν έχει πλέον την ελευθερία να « επιλέξει ένα ουδέτερο μέρος που δεν έχει καμία σχέση με τα μέρη ή τη διαμάχη, εκτός από τον τόπο της κατοικίας του» .

Σύμφωνα επίσης με τους Baatz και συν. (2009): « Εάν ο μεταφορέας δεν έχει την κατοικία του στην Αγγλία και τα γεγονότα της διαφοράς δεν συνδέονται με την Αγγλία, μια ρήτρα διαιτησίας του Λονδίνου δεν θα μπορούσε ποτέ να δεσμεύσει έναν τρίτο, ακόμη και στην περίπτωση μιας σύμβασης. Παρόλο που ο αποστολέας και ο μεταφορέας θα μπορούσαν να δεσμευτούν από μια τέτοια συμφωνία εάν πληρούσε το άρθρο 75 παράγραφος 3, δεν θα δεσμεύσει τρίτο μέρος στη σύμβαση βάσει του άρθρου 75 παράγραφος 4, καθώς δεν είναι ένα από τα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 75

(2) (β) όπως απαιτείται από το άρθρο 75 (4) (a). Αυτό θα είχε σημαντικό αντίκτυπο στην επιλογή της διαιτησίας του Λονδίνου, η οποία εξακολουθεί να είναι δημοφιλής λόγω της εμπειρογνωμοσύνης στο ναυτικό δίκαιο, της αποτελεσματικότητας και της ακεραιότητας, για παράδειγμα, του *London Maritime Arbitrators Association* ».

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ**

#### **5.1 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η χρήση ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο βρίσκεται επί του παρόντος εκτός του πεδίου της αγγλικής νομοθεσίας. Επομένως, μία από τις καινοτομίες των κανόνων του Ρότερνταμ είναι η πρόβλεψη για τη χρήση ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς εναλλακτικών από τα έγγραφα μεταφοράς. Λόγω της συνεχούς εξέλιξης των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, οι συντάκτες των κανόνων του Ρότερνταμ δημιούργησαν ένα λειτουργικό σύστημα με στόχο την αντικατάσταση των έντυπων εγγράφων με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπουν την εφαρμογή τους ώστε σύστημα να μπορεί να εξεταστεί στο μέλλον (Brunner , 2008).

Τα άρθρα 8 - 10 των κανόνων του Ρότερνταμ έχουν συνταχθεί σχετικά. Το άρθρο 8 ορίζει ότι τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς έχουν ίση αξία με τα έγγραφα μεταφοράς, όπως τα Bills of Lading και τα θαλάσσια φορτηγά. Ωστόσο, η χρήση ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς υπόκειται στις απαιτήσεις που ορίζονται στους κανόνες του Ρότερνταμ. Επιπλέον, το άρθρο 9 αναφέρεται στα διαπραγματεύσιμα ηλεκτρονικά έγγραφα μεταφοράς. Καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις και τις απαραίτητες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για τη χρήση των διαπραγματεύσιμων ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς. Έτσι, η μεταφορά ενθαρρύνεται να πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου σε έγγραφα ψηφιακής μεταφοράς χωρίς την ανάγκη έντυπων εγγράφων. Αυτό θα δώσει την ίδια αναγνώριση σε έντυπη και ηλεκτρονική τεκμηρίωση και αναμένεται να επιτύχει ταχύτερη μεταφορά των μεταφερόμενων αγαθών καθώς και χαμηλότερο κόστος συναλλαγής.

## **5.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΩΝ ΜΕΡΩΝ**

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ δημιουργούν τους λόγους για αξιώσεις εναντίον των ναυτιλιακών μερών, με τα οποία ο ενάγων - συνήθως ο αποστολέας ή ο παραλήπτης, δεν έχει συμβατική σχέση. Ο όρος «ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος» ισχύει για τους υπεργολάβους του μεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 6 στοιχείο α). Τα ναυτιλιακά συμβαλλόμενα μέρη εκτελούν καθήκοντα για λογαριασμό του μεταφορέα από τη στιγμή που τα εμπορεύματα φθάνουν στο λιμάνι φόρτωσης μέχρι να φύγουν από το λιμάνι εκφόρτωσης. Η ευθύνη των ναυτιλιακών προβλέπεται από το άρθρο 19 των κανόνων του Ρότερνταμ, το οποίο επεκτείνει τον κανόνα που θεσπίστηκε στο άρθρο 10 των κανόνων του Αμβούργου.

Οι κανόνες του Αμβούργου ρυθμίζουν το ρόλο των εκτελεστικών μερών, τα οποία ενεργούν στην ξηρά αλλά εντός των λιμενικών περιοχών, ενώ σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, ένα θαλάσσιο συμβαλλόμενο μέρος υπόκειται στις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στον αερομεταφορέα και δικαιούται τις άμυνες και τα όρια του μεταφορέα ευθύνης όπως προβλέπεται στο άρθρο 19. Για την εφαρμογή των Κανόνων είναι απαραίτητο, σύμφωνα με την παράγραφο 1 (α), το ναυτιλιακό μέρος να παραλάβει τα εμπορεύματα για μεταφορά ή να τα παραδώσει σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος ή, εάν εκτελεί υπηρεσίες στην ξηρά, να εκτελούνται τέτοιες υπηρεσίες σε λιμένα που βρίσκεται σε συμβαλλόμενο κράτος (Carlson , 2009).

Οι διατάξεις του άρθρου 19 ενδέχεται να ισχύουν όχι μόνο για τον εφοπλιστή, τον ναυλωτή ή τον ναυλωτή που εκτελεί τη σύμβαση μεταφοράς, αλλά και για τους μεταφορείς, τις εταιρείες κ.λπ. Η περίοδος ευθύνης των ναυτιλιακών μερών ξεκινά από το σημείο που τα εμπορεύματα φτάνουν στο λιμάνι φόρτωσης και παύει κατά την αναχώρηση από το λιμάνι εκφόρτωσης του πλοίου. Σε αυτό το σημείο μπορεί να παρατηρήσουμε ότι οι κανόνες του Αμβούργου ισχύουν επίσης για την περίοδο κατά την οποία τα εμπορεύματα είναι υπεύθυνα για τον μεταφορέα στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Είναι επομένως κατανοητό ότι οι υπεργολάβοι που λειτουργούν στις λιμενικές περιοχές μπορούν να επωφεληθούν από την άμυνα και τα όρια ευθύνης που ισχύουν για τον μεταφορέα. Ωστόσο, οι κανόνες του Ρότερνταμ δίνουν μια σαφή εικόνα των υποχρεώσεών τους και της άμυνας τους.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι ο Berlingieri (2014) αμφιβάλλει για την καινοτομία των κανόνων του Αμβούργου σε σύγκριση με τους κανόνες της Χάγης - Visby σε αυτό το θέμα. Αυτό εξηγείται ως εξής: Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, οι κανόνες του Αμβούργου ρυθμίζουν την ευθύνη του πραγματικού μεταφορέα στο άρθρο 10. Επιπλέον, προβλέπουν στο άρθρο 7 παράγραφος 2 ότι οι υπάλληλοι ή οι πράκτορες του μεταφορέα εναντίον του οποίου ασκείται αγωγή, δικαιούνται τις ίδιες άμυνες και όρια ευθύνης του μεταφορέα, τα οποία είναι παρόμοια με τις διατάξεις των κανόνων της Χάγης - Visby. Ταυτόχρονα, οι κανόνες της Χάγης - Visby δεν προβλέπουν αξιώσεις εναντίον τρίτων, δηλαδή οποιοδήποτε άλλο μέρος εκτός από τον συμβατικό μεταφορέα και, ως εκ τούτου, δεν προβλέπουν καμία προστασία σχετικά με άλλα μέρη, κάτι που δεν συμβαίνει στους κανόνες του Αμβούργου.

### **5.3 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Καταρχάς, ούτε οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπι ούτε οι κανόνες του Αμβούργου προβλέπουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών όσον αφορά την παράδοση των εμπορευμάτων μετά την άφιξή τους στον προορισμό. Επομένως, ενδέχεται να προκύψουν ζητήματα, όπως: ο μεταφορέας δικαιούται να παρακρατήσει τα εμπορεύματα σε περίπτωση που το φορτίο παραμείνει απλήρωτο και από την άλλη πλευρά ένα άτομο μπορεί να ζητήσει παράδοση των εμπορευμάτων, αν και δεν είναι σε θέση να ταυτοποιήσει σωστά ή να παραδώσει διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς.

Σύμφωνα με το άρθρο 11 των κανόνων του Ρότερνταμ, πρωταρχική υποχρέωση του μεταφορέα είναι να μεταφέρει και να παραδώσει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη. Σύμφωνα με το άρθρο 43, ο παραλήπτης με τη σειρά του υποχρεούται να δεχτεί την παράδοση των εμπορευμάτων μετά την άφιξή τους στον προορισμό τους. Τα άρθρα 45 - 47 διέπουν την υποχρέωση του μεταφορέα να παραδώσει τα εμπορεύματα. Σύμφωνα με το άρθρο 45, η παράδοση εξαρτάται από την προϋπόθεση εάν έχει εκδοθεί διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς (ή ηλεκτρονικό αρχείο) ή όχι. Σε αυτήν την περίπτωση, ο παραλήπτης πρέπει να

ταυτοποιηθεί σωστά για να παραλάβει τα αγαθά, καθώς η παράδοση του εγγράφου δεν είναι απαίτηση. Μπορούμε επίσης να αναφέρουμε ότι το άρθρο 45 ισχύει μόνο όταν εκδίδεται ένα Bill of Lading, ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς (CMI , 2003).

Στη δεύτερη περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 46 - ο όρος είναι ο παραλήπτης να παραδώσει το έγγραφο ή το αρχείο για την παράδοση των εμπορευμάτων. Σε αυτήν την περίπτωση, επίσης, ο παραλήπτης πρέπει να αναγνωριστεί ως παραλήπτης εάν το ζητήσει ο μεταφορέας, αλλά αυτή η προϋπόθεση είναι ασθενέστερη από αυτήν της παράδοσης του εγγράφου. Αυτό το άρθρο ισχύει σε περίπτωση που εκδοθεί ευθύγραμμη φορτωτική ή ναυτική χρέωση. Επιπλέον, σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, ο μεταφορέας, για την προστασία του κατόχου του μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου ή αρχείου, έχει όχι μόνο το δικαίωμα να αρνηθεί την παράδοση των εμπορευμάτων, αλλά και την υποχρέωση να αρνηθεί την παράδοση χωρίς την παράδοση του εγγράφου εκτός εάν το έγγραφο μεταφοράς αναφέρει ρητά ότι τα εμπορεύματα μπορούν να παραδοθούν χωρίς την παράδοση του εγγράφου.

Επιπλέον, το άρθρο 48 καθορίζει τις συνέπειες των εμπορευμάτων που δεν παραδόθηκαν και τα δικαιώματα του μεταφορέα για τη διάθεση των εμπορευμάτων. Τα εμπορεύματα ενδέχεται να παραμείνουν μη παραδοτέα, επειδή είτε ο παραλήπτης δεν δέχεται παράδοση, το άτομο που παραδίδει τα αγαθά δεν μπορεί να βρεθεί ή ο μεταφορέας δικαιούται ή απαιτείται να αρνηθεί την παράδοση. Όσον αφορά τυχόν άλλα δικαιώματα που μπορεί να έχει ο μεταφορέας εναντίον του αποστολέα, του μέρους ελέγχου ή του παραλήπτη, εάν τα αγαθά έχουν παραμείνει μη παραδοθέντα, ο μεταφορέας μπορεί, με κίνδυνο και έξοδα του προσώπου που δικαιούται τα αγαθά, να λάβει τέτοια ενέργεια, όπως μπορεί να απαιτήσουν εύλογα οι περιστάσεις: α) να αποθηκεύουν τα αγαθά σε οποιοδήποτε κατάλληλο μέρος · β) να αποσυσκευάσουν τα εμπορεύματα, εάν είναι συσκευασμένα σε δοχεία, ή να ενεργήσουν διαφορετικά σχετικά με τα εμπορεύματα, συμπεριλαμβανομένης της μετακίνησής τους · και τέλος γ) να προκαλέσει την πώληση ή την καταστροφή των προϊόντων σύμφωνα με τις πρακτικές ή σύμφωνα με το νόμο ή τους κανονισμούς του τόπου όπου βρίσκονται τα αγαθά εκείνη τη στιγμή .

Επιπλέον, η παράγραφος 3 προβλέπει ότι ο μεταφορέας μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματά του σύμφωνα με την παράγραφο 2 αυτού του άρθρου μόνο αφού έχει ενημερώσει εύλογα το πρόσωπο που αναφέρεται στη σύμβαση στοιχεία σχετικά με αυτό . Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, εμπορεύματα που δεν έχουν παραδοθεί μπορούν να πωληθούν εάν πληρούται τουλάχιστον μία από τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 2. Επιπλέον, προβλέπεται ότι ο μεταφορέας θα διατηρήσει τα έσοδα της πώλησης προς όφελος του δικαιούχου των αγαθών, αφού αφαιρέσει τυχόν έξοδα που του υπέβαλε μαζί με τυχόν ποσά που οφείλονται σε σχέση με τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Debattista (2009), δεν αποσαφηνίζεται από τους κανόνες, για το ποιος ωφελείται το προϊόν, δηλαδή «*κρατούνται προς όφελος του ατόμου που δικαιούται την περιουσία των αγαθών* ή για το πρόσωπο που δικαιούται την κατοχή των εμπορευμάτων βάσει της σύμβασης μεταφοράς; » Επομένως, ο Debattista (2009) προτείνει ότι δεδομένου ότι οι κανόνες του Ρότερνταμ αναφέρονται στη σύμβαση μεταφοράς και όχι σε οποιαδήποτε σύμβαση πώλησης, είναι πολύ πιθανό τα έσοδα να κρατούνται προς όφελος του ατόμου που δικαιούται παράδοση βάσει της σύμβασης μεταφοράς.

Τέλος, η παράγραφος 5 ορίζει ότι ο μεταφορέας δεν θα είναι υπεύθυνος για απώλεια ή ζημία σε αγαθά που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σύμφωνα με το παρόν άρθρο, εκτός εάν ο ενάγων αποδείξει ότι τέτοια απώλεια ή ζημία οφείλεται στην αποτυχία του μεταφορέα βήματα που θα ήταν λογικά στις περιστάσεις για τη συντήρηση των εμπορευμάτων και ότι ο μεταφορέας γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι η απώλεια ή ζημία στα εμπορεύματα θα προέκυπτε από τη μη λήψη τέτοιων μέτρων .

Τέλος, το άρθρο 49 διατηρεί τα δικαιώματα του μεταφορέα ή ενός συμβαλλόμενου μέρους για τη δέσμευση αγαθών για την ασφάλεια της πληρωμής φορτίου ή οποιουδήποτε άλλου οφειλόμενου ποσού, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης μεταφοράς ή του εφαρμοστέου νόμου.

## **5.4 ΔΥΝΑΜΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥΣ**

Το κεφάλαιο 10 των κανόνων του Ρότερνταμ ρυθμίζει τα δικαιώματα του ελεγκτικού μέρους. Εν ολίγοις, εάν τα εμπορεύματα πωλούνται υπό διαμετακόμιση, πιθανότατα ο αποστολέας θα πρέπει να δώσει οδηγίες στον μεταφορέα ή να αλλάξει τις οδηγίες που είχαν δοθεί προηγουμένως, κάτι που αποτελεί κοινή πρακτική στο πλαίσιο του διεθνούς εμπορίου. Το άρθρο 1.12 των κανόνων του Ρότερνταμ ορίζει το δικαίωμα να δίνει οδηγίες ως «δικαίωμα ελέγχου» και στο άρθρο 1.13 το άτομο που μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα όπως «μέρος ελέγχου».

Με τη σειρά του, το άρθρο 50 περιορίζει τα δικαιώματα του μέρους ελέγχου. Ξεκινά καθορίζοντας ποια είναι τα δικαιώματά της και περιλαμβάνει, εκτός από το δικαίωμα να δίνει ή να τροποποιεί οδηγίες σχετικά με τα εμπορεύματα που δεν αποτελούν παραλλαγή της σύμβασης μεταφοράς, το δικαίωμα παράδοσης των εμπορευμάτων σε προγραμματισμένο λιμένας κλήσης ή, όσον αφορά την ενδοχώρα, σε οποιοδήποτε μέρος καθ 'οδόν και το δικαίωμα αντικατάστασης του παραλήπτη από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένου του μέρους ελέγχου . Η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι το δικαίωμα ελέγχου υπάρχει καθ 'όλη τη διάρκεια της ευθύνης του μεταφορέα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 , και παύει όταν λήγει η περίοδος αυτή . Στη συνέχεια, σύμφωνα με το άρθρο 51 ορίζουν την ταυτότητα του μέρους ελέγχου και ρυθμίζουν τις συνθήκες υπό τις οποίες ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει τις οδηγίες (Zunarelli , 2002) .

Επιπλέον, το άρθρο 57 προβλέπει τη μεταβίβαση δικαιωμάτων όταν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς . Επιπλέον, το άρθρο 58 ρυθμίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες ο κάτοχος ενός διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς που δεν είναι ο αποστολέας αναλαμβάνει τρεις παραδοχές υποχρεώσεων βάσει της σύμβασης μεταφοράς. Πρώτον, ο κάτοχος πρέπει να ασκήσει «οποιοδήποτε δικαίωμα βάσει της σύμβασης μεταφοράς», δεύτερον, η ευθύνη του κατόχου πρέπει να είναι εκείνη που η σύμβαση μεταφοράς επιβάλλει «σε αυτόν» (δηλαδή στον κάτοχο) · Τρίτον, η

ευθύνη αυτή πρέπει να ενσωματωθεί ή να εξακριβωθεί από το «έγγραφο ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς (Beare , 2009).

## **5.5 ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ Ή ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΤΟ ΠΟΔΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

Αξίζει να σημειωθεί ότι δεδομένου ότι οι Κανόνες του Ρότερνταμ ήταν προσαρμοσμένοι στις πολυτροπικές μεταφορές, είναι η πρώτη φορά που μια Σύμβαση αναφέρεται σε Συμβάσεις διαφορετικές από εκείνες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ωστόσο, πιστεύεται ότι αυτή η συμπερίληψη ήταν απαραίτητη λόγω του γεγονότος ότι η περίοδος ευθύνης του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ επεκτείνεται ώστε να περιλαμβάνει τον τόπο παραλαβής και τον τόπο παράδοσης. Επομένως τόσο οι Κανόνες του Ρότερνταμ όσο και τα διαφορετικά καθεστώτα αστικής ευθύνης ενδέχεται να εφαρμόζονται ταυτόχρονα. Αυτό είναι κάτι που αναπόφευκτα οδηγεί σε συγκρούσεις συμβάσεων. Επομένως, για την αποφυγή σύγκρουσης με τις μονοτροπικές συμβάσεις, οι συντάκτες των κανόνων του Ρότερνταμ έχουν σχεδιάσει δύο διατάξεις περιορισμένης ευθύνης, οι οποίες ισχύουν για συμβάσεις μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα - άρθρα 26 και 82.

### ***Άρθρο 26***

Σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο αυτού του άρθρου ισχύει για περιπτώσεις κατά τις οποίες η απώλεια ή η ζημιά σε αγαθά ή ένα γεγονός ή περίσταση που προκαλεί καθυστέρηση στην παράδοσή τους συμβαίνει κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, αλλά αποκλειστικά πριν από τη φόρτωσή τους στο πλοίο ή αποκλειστικά μετά την απόρριψη από το πλοίο. Ως εκ τούτου, λόγω της χρήσης πρόσθετων τρόπων μεταφοράς από το πλοίο για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τίθεται το ερώτημα ποια νομοθεσία θα εφαρμοστεί σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας ή καθυστέρησης λόγω λαθών ή παραλείψεων κατά τον χειρισμό και τη μεταφορά τους. Σε άλλους κόσμους τα προαναφερθέντα γεγονότα ή

περιστάσεις έχουν εντοπιστεί ότι έχουν συμβεί έξω από το θαλάσσιο σκέλος του ταξιδιού. Μπορούμε να επισημάνουμε εδώ ότι αυτό ισχύει μόνο σε περίπτωση που το γεγονός αυτό είναι η αποκλειστική αιτία απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης. Εάν συμβαίνει αυτό, οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ότι οι διατάξεις αυτής της Σύμβασης δεν υπερισχύουν των διατάξεων άλλου διεθνούς μέσου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το διεθνές μέσο περιέχει διατάξεις υποχρεωτικής ευθύνης.

Υπάρχουν τρεις προϋποθέσεις για τη λειτουργία του άρθρου 26. Όπως έχει ήδη αναφερθεί παραπάνω, η πρώτη σχετίζεται με τη στιγμή που συνέβη το συμβάν, δηλαδή την απώλεια ή ζημία στα αγαθά ή το γεγονός ή την περίσταση που προκαλεί καθυστέρηση πρέπει να έχουν συμβεί κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, αλλά αποκλειστικά πριν από τη φόρτωσή τους στο πλοίο ή μετά την απόρριψή τους από το πλοίο. Η λέξη «αποκλειστικά» υποδηλώνει ότι το συμβάν δεν πρέπει να συμπίπτει με οποιοδήποτε άλλο γεγονός πριν από τη φόρτωση ή μετά την εκφόρτωση του σκάφους.

Το δεύτερο είναι ότι το άλλο διεθνές μέσο θα είχε εφαρμοστεί σε όλες ή οποιεσδήποτε από τις δραστηριότητες του μεταφορέα εάν ο αποστολέας είχε συνάψει χωριστή και άμεση σύμβαση με τον μεταφορέα σχετικά με το συγκεκριμένο στάδιο μεταφοράς όπου η απώλεια ή ζημία στα εμπορεύματα συνέβη ή συνέβη η περίσταση που προκαλούσε καθυστέρηση στην παράδοσή τους. Η τρίτη προϋπόθεση προβλέπει την ευθύνη του μεταφορέα, τον περιορισμό της ευθύνης ή το χρόνο για αγωγή και ταυτόχρονα προβλέπεται ότι δεν μπορεί να απομακρυνθεί από το βάρος του αποστολέα βάσει αυτού του μέσου.

## **Άρθρο 82**

Το άρθρο 82 προβλέπει ότι οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν επηρεάζουν την εφαρμογή άλλων συμβάσεων που ρυθμίζουν την ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία στα εμπορεύματα. Ωστόσο, η ταυτοποίησή τους δεν γίνεται ρητά με αναφορά στις άλλες Συμβάσεις αλλά με την ένδειξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και χερσαίες πλωτές μεταφορές)

και το περιεχόμενο των Συμβάσεων που τις διέπουν. Η επαναλαμβανόμενη χρήση της φράσης: «σύμφωνα με τις διατάξεις της» είναι επεξηγηματική. Είναι προφανές ότι αυτό το άρθρο στοχεύει να κάνει διατάξεις για την αποφυγή συγκρούσεων και καθιστά σαφές ότι τίποτα στους Κανόνες του Ρότερνταμ δεν επηρεάζει την εφαρμογή οποιασδήποτε μονοτροπικής Σύμβασης σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή ζημιά στα εμπορεύματα. Επιπλέον, είναι προφανές ότι επισημαίνουμε ότι σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο αυτού του άρθρου, η αναφορά στις άλλες συμβάσεις περιορίζεται στις «διεθνείς συμβάσεις που ισχύουν τη στιγμή που θα τεθεί σε ισχύ η παρούσα σύμβαση, συμπεριλαμβανομένης τωχόν μελλοντικής τροποποίησης αυτών των συμβάσεων».

Ερευνητές αναλύουν κάθε παράγραφο αυτού του άρθρου και προσδιορίζουν τις Συμβάσεις που ισχύουν για κάθε τρόπο με αναφορά. Για παράδειγμα, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων, το άρθρο 82 στοιχείο α) προβλέπει γενικά ότι οι διατάξεις των κανόνων του Ρότερνταμ δεν υπερισχύουν οποιασδήποτε διεθνούς σύμβασης που διέπει τη μεταφορά εμπορευμάτων αεροπορικώς στο βαθμό που η εν λόγω σύμβαση σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύει για οποιοδήποτε μέρος της σύμβασης μεταφοράς. Δεδομένου ότι το πεδίο εφαρμογής αυτής της διάταξης είναι γενικό και η Σύμβαση του Μόντρεαλ είναι μια μονοτροπική σύμβαση με ευρύ πεδίο εφαρμογής, εφαρμόζεται σε αυτήν την περίπτωση. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 1 της δεύτερης σύμβασης, εφαρμόζεται σε όλες τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές φορτίου. Οι νέοι κανόνες του Ρότερνταμ

Το άρθρο 82 στοιχείο β) των κανόνων του Ρότερνταμ, προβλέπει ότι οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν υπερισχύουν σε καμία σύμβαση που σύμφωνα με τις διατάξεις της εφαρμόζεται στις μεταφορές εμπορευμάτων που παραμένουν φορτωμένα σε οδικό φορτηγό όχημα που μεταφέρεται σε πλοίο. Η ισχύουσα Σύμβαση σε αυτήν την περίπτωση είναι η Σύμβαση της Διεθνούς Οδικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων (CMR). Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 82 (γ) η παρούσα Σύμβαση δεν υπερισχύει έναντι οποιασδήποτε Σύμβασης η οποία, σύμφωνα με τις διατάξεις της, διέπει τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων. Σε αυτήν την περίπτωση, η ισχύουσα Σύμβαση είναι η Σύμβαση για τις Διεθνείς

Σιδηροδρομικές Μεταφορές (COTIF). Τέλος, σύμφωνα με την παράγραφο (δ) αυτού του άρθρου, οι Κανόνες του Ρότερνταμ δεν επηρεάζουν την εφαρμογή οποιασδήποτε Σύμβασης που σύμφωνα με τις διατάξεις της εφαρμόζεται σε μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς μεταφόρτωση τόσο μέσω εσωτερικών πλωτών οδών όσο και μέσω θαλάσσης. Η σύμβαση που ισχύει στην προκειμένη περίπτωση είναι η σύμβαση της Βουδαπέστης σχετικά με τη σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω εσωτερικής ναυσιπλοΐας (CMNI) που συνήφθη στη Βουδαπέστη στις 22 Ιουνίου 2001 (Chami, 2009).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Αν και οι κανόνες της Χάγης - Visby ισχύουν για σχεδόν μισό αιώνα, έχουν επικριθεί για τις αδυναμίες τους να είναι συμβατές με τις αλλαγές στον σύγχρονο κόσμο της ναυτιλίας. Επιπλέον, υπάρχουν πολλές πτυχές των δικαιωμάτων και των ευθυνών των συμβαλλομένων μερών μεταφοράς που δεν αντιμετωπίζονται. Ως αποτέλεσμα, συνήθως ζητήματα που δεν διέπονται από τους κανόνες της Χάγη - Visby επιλύονται με κανόνες του εθνικού δικαίου. Επιπλέον, πολλές πτυχές των κανόνων έχουν επικριθεί για το ότι είναι υπέρ του αερομεταφορέα. Η περιορισμένη περίοδος ευθύνης του μεταφορέα, οι εξαιρέσεις σχετικά με το «σφάλμα πλοϊγησης» και η μη ευθύνη για μεταφορά φορτίου καταστρώματος είναι μερικά παραδείγματα των προαναφερθέντων.

Ως εκ τούτου, η UNCITRAL ξεκίνησε την επανεξέταση των κανόνων. Η αναθεώρηση ολοκληρώθηκε το 1973 και η Σύμβαση γνωστή ως «Κανόνες του Αμβούργου» εγκρίθηκε το 1978. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κανόνες του Αμβούργου προβάλλουν τη δυνατότητα επίτευξης μεγαλύτερης ομοιομορφίας από τους κανόνες της Χάγης - Βίσμπι. Ωστόσο, έχουν επικριθεί από την πλειονότητα των ναυτικών εθνών για το ευρύ πεδίο εφαρμογής τους και για την κατάργηση των ρητρών εξαίρεσης, μεταξύ άλλων και ως εκ τούτου, δεν έχουν επικυρωθεί σε μεγάλο βαθμό.

Ως αποτέλεσμα, αναγνωρίστηκε ευρέως ότι υπήρχε επείγουσα ανάγκη για ένα πρακτικό, ολοκληρωμένο, ομοιόμορφο νομικό καθεστώς που θα διέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μεταφορέων, των φορτωτών και των παραληπτών βάσει σύμβασης από πόρτα σε πόρτα αποστολών που περιλαμβάνουν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Πράγματι, η UNCITRAL έκανε μια προσπάθεια να ενοποιήσει το διεθνές δίκαιο για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και να εκσυγχρονίσει ολόκληρο το καθεστώς του διεθνούς δικαίου μεταφορών, όχι μόνο όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, αλλά και να οικοδομήσει ένα «πολυτροπικό» καθεστώς μεταφορών.

Στη συνέχεια, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές που βρήκαμε μέσω της ανάλυσης των τριών διαφορετικών καθεστώτων, πρέπει να παρατηρήσουμε τα ακόλουθα ευρήματα: Η πρώτη προσπάθεια των κανόνων του Ρότερνταμ ήταν να εκσυγχρονίσει τους προϋπάρχοντες κανόνες προκειμένου να καλύψει τις νέες ανάγκες της αγοράς. Ως εκ τούτου, η διαφορά πρωτοβουλίας τους με τους προηγούμενους κανόνες αναφέρεται στο πεδίο εφαρμογής. Το πεδίο εφαρμογής των κανόνων της Χάγης - Visby ήταν περιορισμένο δεδομένου ότι συνδέεται με την έκδοση του Bill of Lading. Ωστόσο, το «Bill of Lading» δεν εμφανίζεται πουθενά στον ορισμό της σύμβασης μεταφοράς στους κανόνες του Ρότερνταμ, αλλά μάλλον ξεκινούν μια ευρύτερη έννοια ενός «εγγράφου μεταφοράς» και περιλαμβάνουν επίσης ένα «ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς» ως πιθανό μέσο για μια σύμβαση μεταφοράς. Οι κανόνες του Αμβούργου διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής στις συμβάσεις μεταφοράς όπου αρκεί το Bill of Lading ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο για να αποδειχθεί ότι η σύμβαση βρίσκεται σε συμβαλλόμενο κράτος.

Με τη σειρά τους, οι κανόνες του Ρότερνταμ επεκτείνουν περαιτέρω το πεδίο εφαρμογής στις συμβάσεις μεταφοράς με άλλους τρόπους μεταφοράς εκτός από τις θαλάσσιες μεταφορές και ως εκ τούτου το όνομά τους: «Σύμβαση για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων εξ ολοκλήρου ή εν μέρει δια θαλάσσης». Έτσι, προβλέπουν ότι το πεδίο εφαρμογής περιλαμβάνει τον τόπο παραλαβής, τον λιμένα φόρτωσης, τον τόπο παράδοσης και τον λιμένα εκφόρτωσης.

Η περίοδος ευθύνης του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης - Visby καλύπτει από τη στιγμή της φόρτωσης των εμπορευμάτων έως τη στιγμή που τα εμπορεύματα εκφορτώνονται από το πλοίο. Η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα παρατείνεται από τους κανόνες του Αμβούργου για να καλύψει «από λιμάνι σε λιμάνι». Αυτό τώρα επεκτάθηκε περαιτέρω από τους κανόνες του Ρότερνταμ για να καλύψει τον χρόνο από τον τόπο παραλαβής των εμπορευμάτων έως τον τόπο παράδοσης των εμπορευμάτων, δηλαδή από πόρτα σε πόρτα.

Επιπλέον, ούτε οι κανόνες της Χάγης - Βίσμπι ούτε του Αμβούργου προβλέπουν τη χρήση ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς στο διεθνές εμπόριο. Επομένως, μία από τις καινοτομίες των κανόνων του Ρότερνταμ είναι ότι

αντιπροσωπεύουν την πρώτη νομική δομή για τη χρήση ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς.

Οι πιο σημαντικές διαφορές αναφέρονται στις υποχρεώσεις του μεταφορέα. Ξεκινώντας με την υποχρέωση μεταφοράς και παράδοσης των εμπορευμάτων στον παραλήπτη, διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχει καμία διάταξη στους κανόνες της Χάγης-Βίσμπι και των κανόνων του Αμβούργου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών για την παράδοση των εμπορευμάτων μετά την άφιξη στον προορισμό. Μια ξεχωριστή διαφορά με τις προηγούμενες συμβάσεις αναφέρεται στο βάρος της απόδειξης, σε περιπτώσεις απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, όπου αρκεί ο ενάγων να αποδείξει ότι υπέστη ζημία και ότι τα αγαθά βρίσκονται εντός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Με τη σειρά του, το βάρος της απόδειξης μετατοπίζεται στον αερομεταφορέα, ο οποίος με τη σειρά του πρέπει να αποδείξει ορισμένες εξαιρέσεις για να αποφύγει την ευθύνη. Επομένως, αξίζει να σημειωθεί ότι το νομικό καθεστώς των κανόνων του Ρότερνταμ εξακολουθεί να βασίζεται σε σφάλματα αλλά με ένα αντίστροφο βάρος απόδειξης.

Επιπλέον, σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, η ευθύνη του μεταφορέα όσον αφορά την αξιοπλοΐα δεν είναι μόνο πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού - όπως ήταν στο καθεστώς της Χάγης - Βίσμπι, αλλά θα είναι συνεχής καθ'όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Μια άλλη σημαντική διαφορά είναι η διαγραφή της εξαίρεσης ναυτικού σφάλματος στους κανόνες της Χάγη - Βίσμπι. Αυτό σημαίνει ότι, ο μεταφορέας, οι υπάλληλοί του και οι πράκτορές του δεν απαλλάσσονται πλέον από την ευθύνη σε περίπτωση αμέλειας διαχείρισης πλοίων και πλοιήγησης.

Επιπλέον, οι κανόνες της Χάγης - Βίσμπι δεν προβλέπουν καθυστέρηση. Οι κανόνες του Αμβούργου περιέχουν ένα τέτοιο άρθρο που προβλέπει ότι η καθυστέρηση συμβαίνει εάν τα εμπορεύματα δεν παραδοθούν στο λιμάνι εκφόρτωσης εντός του συμφωνηθέντος χρόνου ή ελλείψει αυτών, εμπίπτει στην υποχρέωση δέουσας επιμέλειας. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ειδικές διατάξεις σχετικά με την καθυστέρηση κατόπιν συμφωνίας στη σύμβαση μεταφοράς, αλλά παραλείπουν τη δοκιμή ενός επιμελούς μεταφορέα.

Μια άλλη αξιοσημείωτη διαφορά μεταξύ των τριών καθεστώτων είναι το ζήτημα της απόκλισης. Οι κανόνες της Χάγης - Βίσμπι προβλέπουν ότι ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του σε περίπτωση που το σκάφος παρεκκλίνει με σκοπό τη διάσωση ζωής ή περιουσίας. Οι κανόνες του Αμβούργου δεν περιέχουν ρήτρα παρέκκλισης. Οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ότι το ζήτημα της απόκλισης εναπόκειται στην εθνική νομοθεσία να αποφασίσει, ενώ ο αερομεταφορέας ή το ναυτιλιακό συμβαλλόμενο μέρος έχει το δικαίωμα να απολαμβάνει την άμυνα και τον περιορισμό της ευθύνης βάσει των κανόνων.

To Deck cargo είναι ένα ζήτημα στο οποίο τόσο το Αμβούργο όσο και οι κανόνες του Ρότερνταμ έχουν πραγματοποιήσει σημαντικές αλλαγές, καθώς το Deck cargo δεν εμπίπτει στον ορισμό των «εμπορευμάτων» σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης - Visby. Ένα άρθρο ανάγνωσης των Κανόνων του Ρότερνταμ, κατανοεί ότι οι διατάξεις του ευθυγραμμίζονται με τον αυξημένο εμπορευματοκιβώτιο της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας. Για παράδειγμα, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η διάταξη για τα εμπορευματοκιβώτια πρέπει να είναι κατάλληλα για μεταφορά σε κατάστρωμα και τα καταστρώματα που είναι κατάλληλα για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων κατόπιν συμφωνίας στη σύμβαση μεταφοράς είναι οι σημαντικότερες εξελίξεις στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Οι κανόνες του Ρότερνταμ περιέχουν μακράν τις πιο περίπλοκες διατάξεις σχετικά με τις υποχρεώσεις του αποστολέα. Οι Κανόνες παρέχουν τρεις κύριους τομείς όπου ο αποστολέας αναμένεται να παρέχει πληροφορίες για: τον σωστό χειρισμό και μεταφορά των εμπορευμάτων, πληροφορίες που επιτρέπουν τη συμμόρφωση με τους νόμους και τους κανονισμούς · και πληροφορίες για τη σύνταξη των στοιχείων της σύμβασης. Επιπλέον, οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, βάσει των οποίων ο αποστολέας ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για τη ζημία που προκλήθηκε λόγω ανακριβών πληροφοριών σχετικά. Επιπλέον, ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για τις πράξεις ή παραλείψεις των υπαλλήλων ή των αντιπροσώπων του, καθώς και των υπεργολάβων του, αλλά όχι για το εκτελεστικό μέρος που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα στον οποίο ο αποστολέας έχει εμπιστευτεί την εκτέλεση των υποχρεώσεών του.

Τα όρια ευθύνης σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ είναι υψηλότερα σε σύγκριση με τους κανόνες της Χάγης - Βίσμπι και των κανόνων του Αμβούργου. Επιπλέον, οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν αναφορικά με την οικονομική απώλεια την καθυστέρηση και επομένως, η καθυστέρηση υπόκειται στον περιορισμό της ευθύνης.

Όσον αφορά τον χρόνο που ταιριάζει, οι κανόνες Χάγη - Βίσμπι προβλέπουν ένα χρονικό όριο, ενώ οι κανόνες του Αμβούργου προβλέπουν δύο χρόνια. Με τη σειρά του, οι κανόνες του Ρότερνταμ έχουν υιοθετήσει τη διετή χρονική γραμμή. Επιπλέον, οι διατάξεις σχετικά με τις αγωγές αποζημίωσης είναι παρόμοιες μεταξύ των κανόνων του Αμβούργου και του Ρότερνταμ. Ωστόσο, οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν περαιτέρω ότι σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να αναγνωριστεί από το έγγραφο μεταφοράς, η διαδικασία μπορεί να κινηθεί μετά τη λήξη των δύο ετών και εντός του χρονικού διαστήματος που προβλέπεται από τους κανόνες.

Μια καινοτομία των κανόνων του Ρότερνταμ είναι ότι οι μεταφορείς μπορούν να αναθέτουν σε τρίτους μέρος των συμβατικών τους υποχρεώσεων. Επιπλέον, οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν εξυπηρετούν αποκλειστικά τις θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον, ορισμοί όπως το «μέρος ελέγχου» και το «δικαίωμα ελέγχου» εισάγονται πρώτη φορά από τους κανόνες του Ρότερνταμ. Εν ολίγοις, «ελεγκτής» είναι το μέρος που έχει το δικαίωμα βάσει της σύμβασης μεταφοράς να δώσει οδηγίες στον μεταφορέα σχετικά με τα εμπορεύματα. «Δικαίωμα ελέγχου»: το δικαίωμα βάσει της σύμβασης μεταφοράς να δίνει οδηγίες στον μεταφορέα σχετικά με τα εμπορεύματα. Με άλλα λόγια, το μέρος που έχει το «δικαίωμα ελέγχου» είναι το «μέρος ελέγχου», το οποίο μπορεί να δώσει στον μεταφορέα ένα σύνολο εναλλακτικών λύσεων όπως η αντικατάσταση του παραλήπτη, η παράδοση του φορτίου καθ' οδόν και η τροποποίηση των οδηγιών όσον αφορά τα εμπορεύματα. Το μέρος που ελέγχει έχει το δικαίωμα να μεταβιβάσει τα δικαιώματά του σε άλλο πρόσωπο και επομένως να το ορίσει ως «μέρος ελέγχου».

Οι κανόνες της Χάγης - Visby δεν περιέχουν ειδικές διατάξεις για τη δικαιοδοσία και τη διαιτησία. Οι κανόνες του Αμβούργου προβλέπουν τη δικαιοδοσία και τη διαιτησία, ενώ οι διατάξεις των κανόνων του Ρότερνταμ είναι παρόμοιες με εκείνες των κανόνων του Αμβούργου. Ωστόσο, για την εφαρμογή των διατάξεων διαιτησίας και δικαιοδοσίας, είναι απαραίτητο για τα Κράτη που επικυρώνουν τη Σύμβαση να αποφασίσουν εάν θα επιλέξουν την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων. Όταν τα κράτη αποφασίζουν να επιλέξουν, οι κανόνες προβλέπουν τους τόπους όπου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η διαιτησία, με επιπτώσεις αντίθετες με την τρέχουσα κοινή πρακτική.

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία που χρησιμοποιείται για τη σύνταξη αυτού του εγγράφου, αυτό πιθανότατα θα οδηγήσει στο γεγονός ότι ο μεταφορέας δεν θα είναι σε θέση να επιλέξει ένα ουδέτερο μέρος για διαιτησία, η οποία δεν συνδέεται με το συμβαλλόμενα μέρη ή τη διαφορά, αλλά μόνο τον τόπο της κατοικίας του. Αυτό σημαίνει ότι εάν η κατοικία του μεταφορέα δεν είναι στην Αγγλία, μια ρήτρα διαιτησίας του Λονδίνου δεν θα δεσμεύσει ποτέ τρίτο μέρος. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την αδυναμία επιλογής της διαιτησίας του Λονδίνου, η οποία είναι δημοφιλής στον κόσμο της ναυτιλίας λόγω της εμπειρογνωμοσύνης στον τομέα της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, το άρθρο 80 για τις «συμβάσεις όγκου» παραμένει η πιο αμφιλεγόμενη διάταξη των κανόνων του Ρότερνταμ, παρά την καινοτομία. Ο ορισμός των συμβάσεων όγκου έχει επικριθεί για το ότι είναι αβέβαιος και ως εκ τούτου μπορούμε να πούμε ότι θα έχει αβέβαιες συνέπειες για τα μέρη και ειδικά τους φορτωτές. Το άρθρο δεν προβλέπει ελάχιστη ποσότητα, χρονική περίοδο ή συχνότητα και ελάχιστο αριθμό αποστολών και συνεπώς μπορεί να οδηγήσει σε κατάχρηση από τους μεταφορείς. Φυσικά, ο τρόπος με τον οποίο τα δικαστήρια θα αντιμετωπίσουν αυτό το ζήτημα είναι κάτι που πρέπει να δούμε στο μέλλον.

Τέλος, οι κανόνες του Ρότερνταμ έχουν σχεδιαστεί για να εξυπηρετούν τις πολυτροπικές μεταφορές εμπορευμάτων. Είναι η πρώτη φορά που μια Σύμβαση προβλέπει ρητές διατάξεις για τη σχέση του πλοίου με άλλους τρόπους μεταφοράς,

όπως το τρένο, τα φορτηγά, τα αεροπλάνα και τις εσωτερικές μεταφορές. Από αυτή την άποψη, το άρθρο 82 καλύπτει τη σχέση της παρούσας σύμβασης με άλλες διεθνείς συμβάσεις που δεν έχουν καμία σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και προβλέπει ποια σύμβαση αντικαθιστά σε περίπτωση πιθανής σύγκρουσης κατά τη διέλευση του φορτίου στο επόμενο μέσο μεταφοράς. Οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ρητά ότι η παρούσα σύμβαση δεν επηρεάζει την εφαρμογή άλλων συμβάσεων που ρυθμίζουν την ευθύνη του μεταφορέα, με άλλα μέσα μεταφοράς.

Ωστόσο, ενώ άλλοι έχουν προσπαθήσει να προσδιορίσουν τις Συμβάσεις που συνεπάγεται αυτό το άρθρο, υπάρχουν άλλοι που προτείνουν ότι αυτό είναι αδύνατο, δεδομένου ότι προβλέπει γενικά τις Συμβάσεις. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν έχουν τεθεί σε ισχύ ακόμη και είναι επίσης άγνωστο πότε τίθενται σε ισχύ. Επομένως, το περιεχόμενο αυτής της διάταξης θα μπορούσε να θεωρηθεί γενικό, δεδομένου ότι μπορεί να περιλαμβάνει οποιαδήποτε Σύμβαση που ισχύει τη στιγμή που αυτή η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ μαζί με τυχόν μελλοντικές τροποποιήσεις.

Ολοκληρώνοντας μέσω της σύγκρισης των τριών Συμβάσεων και μιας πιο λεπτομερούς ανάλυσης των κανόνων του Ρότερνταμ, μπορεί να υποστηριχθεί ότι είναι ένα πιο πρακτικό, ολοκληρωμένο και πλήρες νομικό καθεστώς, από θεωρητική άποψη. Το εμπορευματοκιβώτιο και η χρήση πολυτροπικών μεταφορών καλύπτεται με την επέκταση των κανόνων στις συμβάσεις μεταφοράς «εν όλω ή εν μέρει δια θαλάσσης» και έτσι η περιγραφή τους από πολλούς συγγραφείς της βιβλιογραφίας χρησιμοποιείται ως: «ένα θαλάσσιο συν». Αναμφίβολα, η Νέα Σύμβαση είναι μια προσπάθεια εναρμόνισης των υποχρεώσεων μεταξύ των μεταφορέων και των φορτωτών. Για παράδειγμα, η απαλοιφή της «ναυτικής βλάβης» που απαλλάσσεται και η συνεχής υποχρέωση αξιοπλοΐας μεταξύ των πλοίων, μεταξύ άλλων, θα δημιουργήσουν μια νέα εποχή στην ναυτιλιακή αγορά με μάλλον σημαντικές επιπτώσεις για τους πλοιοικτήτες.

Οι κανόνες του Ρότερνταμ είναι το πληρέστερο νομικό πλαίσιο μέχρι σήμερα. Φυσικά, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει περιθώριο βελτίωσης, καθώς

έχουν επικριθεί έντονα για περιορισμένο πεδίο εφαρμογής ή για ασάφεια και περιπλοκές. Για παράδειγμα, τα κεφάλαια 14 και 15 παρέχουν το δικαίωμα σε Συμβαλλόμενα Κράτη, τα οποία έχουν επικυρώσει τους Κανόνες να εξαιρεθούν από τις διατάξεις δικαιοδοσίας και διαιτησίας της παρούσας Σύμβασης. Θεωρείται ότι δημιουργεί αβεβαιότητα στα μέρη μιας σύμβασης μεταφοράς.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Andrews, M. D. (2016). *The Rotterdam rules: to what extent do they provide appropriate solutions to the shortcomings of the Hague-Visby rules and the Hamburg rules with regard to multimodal transportation, the carrier's seaworthiness obligation and the nautical fault defence?* (Doctoral dissertation).

Asariotis, R. (2003), *Draft instrument on transport law: an update on proceedings at the UNCITRAL Working Group*, Journal of International Maritime Law, p. 400

Baatz Y., Dennatista C., Lorenzon F., Serdy A., Staniland H., Tsimplis M., (2009), “The Rotterdam Rules: A practical annotation”, London, page 70

Baugen, S. (2004). *Shipping Law*, 3<sup>rd</sup> ed ,Cavendish Publishing Ltd

Baughen, S. (2009) Obligations owed by the shipper to the carrier. In: Thomas DR (ed) *A new convention for the carriage of goods by sea: the Rotterdam Rules*. Lawtext Publishing, Oxford.

Beare, S. (2009), *Strengths and Weaknesses of the new Convention*, paper delivered at the Congress “The Rotterdam Rules: A New Era in Uniform Transport Law”, held at Carlos III University of Madrid on the 17th and 18th of September

Berlingieri F, A. Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules, p. 13 – 14, Available at: (<http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg-3/Berlingieri-papercomparing-Rotterdam-Rules-Hamburg-HVR.pdf>)

Berlingieri F. (2009a) Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules, (online)<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>,

Berlingieri, F. (2009), A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, paper delivered at the General Assembly of the International Association of Average Adjusters-AMD, Marrakesh, 5-6,available (online) [www.comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative\\_analysis.pdf](http://www.comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative_analysis.pdf)

Berlingieri, Francesco-Delebecque, Philippe-Fujita, Tomotaka-Illescas, Rafael-Sturley, Michael-van der Ziel, Gertjan-von Ziegler, Alexander-Zunarelli, Stefano, (2009). The Rotterdam Rules, an attempt to clarify certain concerns that have emerged, (online) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/5RRULES.pdf>

Bonnevie, P. (2009). Evaluation of the new Convention from the perspective of cargo interests, in Transportrecht, online,<http://www.transportrecht.org/html/IntSymUNConv09d.pdf>,

Bosman, R., Loorbach, D., Rotmans, J., & Van Raak, R. (2018). Carbon lock-out: Leading the fossil port of Rotterdam into transition. *Sustainability*, 10(7), 2558.

Brunner, R. (2008), *Electronic transport documents and shipping practice not yet a married couple*, in *European transport law*, p. 123

Carlson, M. H., (2009). *U.S. participation in private international law negotiations: Why the UNCITRAL Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea is important to the United States*, in *Texas International Law Journal*, Vol. 44, p. 269

Chami, D. E., (2009). *The Rotterdam Rules from an Argentinean perspective*, in *Uniform Law Review*, Vol. XIV, p. 847

Chami, D.E. (2009). *The Rotterdam Rules from an Argentinean perspective*, in *Uniform Law Review*, Vol. XIV, p. 847

Clarke, M. (2003). *A conflict of conventions: the UNCITRAL/CMI draft transport instrument on your doorstep*, in *Journal of International Maritime Law*, p. 28

CMI, (2003). *A guide to the e-commerce features in the draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*, in *CMI Yearbook*, p. 250

Conrado, I. C. (2011). Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO. *Orientador: Abhinayan Basu Bal. Faculty Of Law Lund University. Suécia.*

Debattista, C. (2009) The goods carried –who gets them and who controls them. In:Uncitral colloquium on Rotterdam Rules, 21 September 2009, Rotterdam. Available at <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def%20%20tekst%20Charles%20Debattista%2031%20OKT29.pdf>

Diamond, A. (2009), *The Rotterdam Rules*, in Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly

EftestÖl-Wilhelmsen, E. (2010). The Rotterdam Rules in a European multimodal context. *Journal of International Maritime Law*, 16, 274.

Eriksson, R. (2005). “*Shipping: EC maritime competition law reform – opportunities and options*” Comp. L.I. 3.

Ersboll, N.C., (2004). “*EU transportation*” Global Competition Review 95

Fenton, P. (2017). The role of port cities and transnational municipal networks in efforts to reduce greenhouse gas emissions on land and at sea from shipping—an assessment of the World Ports Climate Initiative. *Marine Policy*, 75, 271-277.

Hentschel, M., Ketter, W., & Collins, J. (2018). Renewable energy cooperatives: Facilitating the energy transition at the Port of Rotterdam. *Energy policy*, 121, 61-69.

Hudson N. Geoffrey, Medge T., (2012). *Sturges Keith, Marine Insurance Clauses*, 5<sup>th</sup> edition, informa law, London

Johnson A. (2014). Ax:son, In institute of Maritime and Transport Law, Shipper's obligation under the Rotterdam Rules - a fundamental change of view? Maritime Law library, (online) <http://www.maritimelawlibrary.se/carriage-of-goods/shippers-obligations-under-the-rotterdam-rules-a-fundamental-change-of-view/>,

Liang, C. (2011, January). Rise and Fall of Freedom of Contract under Bills of Lading—with Special Reference to the Development of the International Legislation and to a Special Issue under the Chinese Law1. In *International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA) 2010* (p. 80).

Logistics and shipping, The Hague Rules, 26<sup>th</sup> January 2010, (online) <http://viktorwong-logistics.blogspot.gr/2010/01/hague-rules.html>

Mandić, N. (2014). Institute of Excepted Perils under the Rotterdam Rules 2009. *Transactions on maritime science*, 3(01), 42-52.

Paalvast, P. (2014). *Ecological studies in a man-made estuarine environment, the port of Rotterdam* (Doctoral dissertation, [Sl: sn]).

Paardenkooper-Suli, K. (2014). *The Port of Rotterdam and the maritime container: The rise and fall of Rotterdam's hinterland (1966-2010)*.

Sturley, M. F. (2011). General principles of transport law and the rotterdam rules. In *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (pp. 63-86). Springer, Berlin, Heidelberg.

Tavasszy, L., Minderhoud, M., Perrin, J. F., & Notteboom, T. (2011). A strategic network choice model for global container flows: specification, estimation and application. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1163-1172.

UNCITRAL, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules"), article 5(4)(online) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)

UNCITRAL, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules"), article 5(1)(online) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)

UNCITRAL, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules"), article 10(1)(online) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)

UNCITRAL, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules"), article 4 (online) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)

UNCITRAL, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the "Hamburg Rules"), (online) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html)

Van der Horst, M., Kort, M., Kuipers, B., & Geerlings, H. (2019). Coordination problems in container barging in the port of Rotterdam: an institutional analysis. *Transportation Planning and Technology*, 42(2), 187-199.

Zunarelli, S. (2002). *The liability of the shipper*, in *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, p. 350