

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ  
ΑΠΟ ΤΗ  
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ**

**Δέσποινα Ξυνού**

**A/M MN 10066**

**Διπλωματική Εργασία**

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2017

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

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

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

1. κ. Σαμιώτης Γεώργιος (επιβλέπων)
2. κ. Παζαρζής Μιχάλης
3. κ. Τσελέντης Βασίλειος-Στυλιανός

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

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

CLC	Διεθνής Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για τη ρύπανση από πετρέλαιο
CMI	Comite Maritime International
Hague Rules	International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading
IMDG	Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Επικίνδυνων Φορτίων
IMF	Διεθνές Νομισματικό Ταμείο
IMO	Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός
IOPC Fund	Διεθνές Κεφάλαιο για την Αποζημίωση για ζημία από πετρελαϊκή ρύπανση
ISM	Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης
PSN	Proper Shipping Name
SOLAS	Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια Ζωής στη Θάλασσα
AK	Αστικός Κώδικας
ΔΟΑΕ	Διεθνής Οργανισμός Ατομικής Ενέργειας
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΚΔΝΔ	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
ΟΛΠ	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	8
Abstract.....	8
Εισαγωγή.....	9
<b>Κεφάλαιο 1: Επικίνδυνα Φορτία: Βασικές έννοιες και Ορισμοί.....</b>	<b>11</b>
1.1 Εισαγωγή στα Επικίνδυνα Φορτία.....	12
1.2 Ορισμός.....	12
<b>Κεφάλαιο 2: Νομοθεσία: Διεθνείς, Κοινοτικές και Εσωτερικές Ρυθμίσεις και Κανονισμοί.....</b>	<b>17</b>
2.1 Νομοθεσία για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.....	17
2.1.1 Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) .....	18
2.1.2 Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία (MARPOL 73/78).....	19
2.1.3 Επιτροπή Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (UNCETDG) .....	20
2.1.4 Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG) .....	21
2.1.5 Διεθνής Κώδικας για τη Ναυπήγηση και τον Εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες χημικές ουσίες (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk, IBC Code).....	23
2.1.6 Διεθνής Κώδικας για τη Ναυπήγηση και τον Εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην Υγροποιημένα Αέρια (The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code).....	23
2.1.7 Διεθνής Κώδικας για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships INF Code).....	24
2.1.8 Διεθνής Κώδικας για την ασφαλή μεταφορά χύδην φορτίων (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, IMSBC).....	24
2.1.9 Διεθνής Κώδικας για την ασφαλή μεταφορά σιτηρών χύδην (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, International Grain Code, IGC) .....	24
2.1.10 Κανονισμοί για την μεταφορά Ραδιενεργών Φορτίων.....	25

2.1.11 Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων Σχετικών με τη Φορτωτική (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature) .....	25
2.2 Ευρωπαϊκή Ένωση.....	28
2.3 Ελληνική Νομοθεσία .....	29
2.4 Ταξινόμηση, Συσκευασία, Σήμανση και Στοιβασία των επικίνδυνων φορτίων σύμφωνα με τον IMDG κώδικα .....	30
2.4.1 Ταξινόμηση.....	31
2.4.2 Συσκευασία .....	34
2.4.3 Σήμανση/Επιγραφές.....	36
2.4.4 Έγγραφα/Πληροφορίες για το φορτίο/Ενημέρωση του Μεταφορέα .....	37
2.4.5 Στοιβασία/Διαχωρισμός του φορτίου .....	40
2.5 Επιλέον κανόνες του IMDG .....	40
2.5.1 Αποστολέας.....	41
2.5.2 Μεταφορέας.....	42
2.5.3 Φορτωτής .....	43
<b>Κεφάλαιο 3: Ευθύνες και υποχρεώσεις των μερών .....</b>	<b>44</b>
3.1 Εισαγωγή .....	44
3.2 Ελληνική νομοθεσία και πρακτική .....	45
3.2.1 Ευθύνη του εκναυλωτή/μεταφορέα .....	47
3.2.2 Συσχετισμός της χρονική διάρκειας της θαλάσσιας μεταφοράς με την εθύνη του εκναυλωτή/μεταφορέα .....	49
3.2.3 Ανεύθυνο του εκναυλωτή/μεταφορέα.....	50
3.2.4 Αποκαταστάα αξία των βλαβέντων εμπορευμάτων .....	52
3.2.5 Ευθύνη του φορτωτή/αποστολέα .....	53
3.3 Διεθνείς Εμπορικοί Όροι (Incoterms).....	55
<b>Κεφάλαιο 4: Περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις .....</b>	<b>58</b>
4.1 Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις LLMC .....	58
4.1.1 Πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους.....	60
4.1.2 Απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό .....	63
4.1.3 Εξαιρέσεις.....	64
4.1.4 Όρια ευθύνης της LLMC .....	66
4.1.5 Τρόποι περιορισμού της ευθύνης σύμφωνα με την LLMC .....	66

4.2 Διεθνής Σύμβαση περί Ευθύνης και Αποζημιώσεων για της ζημίες που προκαλούνται από τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και τοξικών ουσιών (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 2010, HNS Convention).....	69
<b>Κεφάλαιο 5 Θαλάσσια Ασφάλιση και Επικίνδυνα Φορτία.....</b>	<b>71</b>
5.1 Εισαγωγή στη θαλάσσια ασφάλιση .....	71
5.2 Ασφάλιση Φορτίου .....	73
<b>Συμπεράσματα.....</b>	<b>76</b>
<b>Βιβλιογραφία .....</b>	<b>79</b>
Ελληνική .....	79
Ξενόγλωσση.....	80
Ιστοσελίδες .....	81
<b>Παραρτήματα .....</b>	<b>82</b>
<b>Πίνακες.....</b>	<b>82</b>

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει την ευθύνη του πλοιοκτλήτη, ναυλωτή, φορτοεκφορτωτή και λιμένα από και στον οποίο γίνεται η φόρτωση/εκφόρτωση των επικίνδυνων φορτίων τα οποία μεταφέρονται δια θαλάσσης. Για τον σκοπό αυτό πραγματοποιείται ανάλυση των ειδών και των κατηγοριών των επικίνδυνων φορτίων, των τρόπων φόρτωσης, στοιβασίας, σήμανσης, αποθήκευσης και ασφαλούς μεταφοράς των φορτίων ώστε να προστατεύεται το περιβάλλον αλλά και οι εργαζόμενοι. Έμφαση θα δοθεί στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Φορτίων (IMDG) ο οποίος είναι η κύρια νομοθετική πηγή που ρυθμίζει τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων. Εξετάζοντας το θέμα αυτό θα αναφερθούμε στην ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και στις οδηγίες τόσο των Διεθνών Οργανισμών όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση εξαιτίας των ατυχημάτων. Τα δεδομένα συγκεντρώθηκαν από νομικά βιβλία ναυτικού δικαίου, από τις εκδόσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και από στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Λέξεις κλειδιά: Επικίνδυνα φορτία, IMO, IMDG, θαλάσσια ασφάλιση, ευθύνη.

## **ABSTRACT**

This dissertation examines the liability of the shipowner and charterer as well as of the carrier and the port's systems where the dangerous cargo is loaded and unloaded. To this end a detailed analysis regarding the definition and the categories of dangerous cargoes is pursued while there is reference on the mandatory loading, packing, marking, labelling, stowage and operational procedures and requirements to ensure that the safety of the crew is maintained and the pollution of the sea will be prevented in case of an accident. We will emphasize on the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) which is the main legislative tool setting the rules for the transport of dangerous goods. The legislation issued by the Hellenic Republic, European Union and International Organisations such as IMO will also be examined. Data used have been collected by maritime law literature and publications of IMO and European Union.

Keywords: Dangerous cargo, marine pollutants, IMO, IMDG, insurance, liability.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία αναλύει τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων φορτίων με έμφαση κυρίως στις ευθύνες και υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών και διαιρείται σε **πέντε (5) κεφάλαια**. Στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά στον ορισμό των επικίνδυνων φορτίων με βάση τις διεθνείς συνθήκες αλλά και την ελληνική νομοθεσία ώστε να γίνει κατανοητή η φύση και τα συστατικά των επικίνδυνων φορτίων. Στη συνέχεια στο **δεύτερο κεφάλαιο** αναλύεται διεξοδικά η νομοθεσία που διέπει τα επικίνδυνα φορτία, όπως κατά καιρούς υιοθετείται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ελληνική έννομη τάξη. Το κύριο νομοθετικό κείμενο το οποίο διέπει τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων φορτίων είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Φορτίων (IMDG Code) ο οποίος παρέχει όλες τις πληροφορίες και προϋποθέσεις για την ταξινόμηση, συσκευασία, σήμανση και στοιβασία των επικίνδυνων φορτίων και οι οποίες αναλύονται στο δεύτερο μέρος του δευτέρου κεφαλαίου. Στο ίδιο κεφάλαιο αναφέρονται και οι ευθύνες του μεταφορέα, αποστολέα και φορτωτή όπως αυτές περιγράφονται στον IMDG code σχετικά με την ταξινόμηση, συσκευασία και σήμανση των επικίνδυνων φορτίων. Η ναυτιλία θεωρείται ως το ασφαλέστερο, αποδοτικότερο και οικονομικότερο μέσο μεταφοράς και για το λόγο αυτό κατέχει την μερίδα του λέοντος όσον αφορά την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, την ίδια στιγμή όμως απειλεί και με τεράστιες περιβαλλοντικές ζημίες σε περίπτωση ατυχήματος. Έτσι ο IMDG Code επιβάλλει τις ρυθμίσεις εκείνες οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων λαμβάνοντας υπ' όψιν τόσο το ανθρώπινο δυναμικό αλλά και το περιβάλλον. Ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται με τη μεταφορά των φορτίων όπως αυτές προκύπτουν από τη νομοθεσία η οποία αναλύθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο. Έτσι στο **τρίτο κεφάλαιο** παρουσιάζονται διεξοδικά οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών ενώ έμφαση δίνεται στην ελληνική νομοθεσία και πρακτική. Αφού αναλύουμε την ευθύνη και τις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών, επιτακτική θεωρήθηκε η ανάλυση του περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως αυτή εξετάζεται στο **τέταρτο κεφάλαιο** της παρούσας εργασίας. Εκεί γίνεται αναφορά και ανάλυση της Διεθνούς Σύμβασης του Λονδίνου για τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις με παράλληλη αναφορά στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Εξετάζονται τα όρια ευθύνης της σύμβασης, οι απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό, οι τρόποι περιορισμού της ευθύνης καθώς και οι εξαιρέσεις από τη σύμβαση. Θεωρήθηκε επίσης αναγκαία η περιγραφή στο ίδιο κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης περί Ευθύνης και Αποζημίωσης για τις ζημίες που προκαλούνται από τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και τοξικών ουσιών.

Τέλος στο **πέμπτο κεφάλαιο** γίνεται μνεία στη θαλάσσια ασφάλιση, με έμφαση στη θαλάσσια ασφάλιση φορτίου και κυρίως στα επικίνδυνα μεταφερόμενα φορτία. Τα συμπεράσματα από την ανάλυση παρουσιάζονται στα συμπεράσματα

Η αύξηση των επικίνδυνων μεταφερόμενων δια θαλάσσης φορτίων και τα περιστατικά ρύπανσης της θάλασσας εξαιτίας ατυχημάτων κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη για την έκδοση νομοθεσίας με την οποία να ρυθμίζονται ο τρόπος φόρτωσης, η σήμανση, η στοιβασία, φόρτωση και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται από τα λιμάνια σε περίπτωση φόρτωσης ή εκφόρτωσης επικίνδυνων φορτίων.<sup>1</sup> Έτσι υιοθετήθηκαν τόσο από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό όσο και από την Ευρωπαϊκή Ένωση κανονισμοί για την μεταφορά και συσκευασία επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης (η ΕΕ όπως και άλλοι διεθνείς οργανισμοί έχουν θέσει το νομικό πλαίσιο για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων από όλα τα μέσα μεταφοράς ή από τη συνδυασμένη μεταφορά φορτίων/intermodal). Οι κανονισμοί έχουν ως στόχο να περιορίσουν τους κινδύνους και να προλάβουν ατυχήματα τα οποία μπορεί να προκαλέσουν υλικές ζημιές στο πλοίο και στο φορτίο, να βλάψουν ανθρώπινες ζωές και το περιβάλλον. Καθοριστικό ρόλο στην πρόληψη των ατυχημάτων και των κινδύνων από τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων διαδραματίζει η συμπεριφορά του αποστολέα, φορτωτή και μεταφορέα οι οποίοι πρέπει να είναι ενήμεροι τόσο για τα δικαιώματά τους όσο και για τις υποχρεώσεις τους, οι οποίες προκύπτουν από τη σύμβαση μεταφοράς των φορτίων.

Συγχρόνως όμως έχουν αυξηθεί και οι συγκρούσεις σχετικά με τον καταμερισμό ευθυνών σε όσους συμμετέχουν στην αλυσίδα της μεταφοράς, από τον κάτοχο του φορτίου, τον συσκευαστή, το φορτωτή, τη διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου έως το φορέα εκμετάλλευσης του λιμένα. Όσο εξελίσσεται η βιομηχανία παραγωγής νέων υλικών και παρασκευασμάτων που παρουσιάζουν επικίνδυνες ιδιότητες τόσο θα εξελίσσονται και οι Διεθνείς Συνθήκες όπως ο κώδικας IMDG, ώστε να διασφαλίζονται στο μέγιστο δυνατό βαθμό ασφαλείς και περιβαλλοντικά αποδεκτές συνθήκες διακίνησης με πλοία. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την βάση της παγκόσμιας οικονομίας και βασικό κρίκο στην παγκόσμια αλυσίδα

---

<sup>1</sup> Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας άρθρο 1 παρ. 1(4) «pollution of the marine environment" means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities».

εφοδιασμού. Περίπου το 90% του διεθνούς εμπορίου διακινείται καθημερινά με πλοία και για το λόγο αυτό η ναυτιλία έχει άμεση επίδραση στην διαμόρφωση της παγκόσμιας οικονομίας. Η αυξανόμενη χρήση χημικών, ραδιενεργών και άλλων επικίνδυνων ουσιών στην βιομηχανία, καθώς και η οικονομική ανάπτυξη χωρών της Ασίας, είχε ως επακόλουθο την αύξηση της μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων δια θαλάσσης και αποτέλεσε έναυσμα για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η καταστροφή των χημικών όπλων του καθεστώτος Ασάντ στη Συρία. Τα χημικά φορτώθηκαν σε πλοία και μεταφέρθηκαν από την Συρία στο λιμάνι Gioia Tauro στην Νότια Ιταλία όπου και μεταφορτώθηκαν στο αμερικανικό πλοίο MV Cape Ray για την καταστροφή τους. Η μεταφορά των χημικών όπλων εκτός του εδάφους της Συρίας με πλοία, θεωρήθηκε ως η μόνη ασφαλής λύση, από πολλούς όμως επικρίθηκε σκληρά εξαιτίας της επικινδυνότητας του εγχειρήματος καθώς πολλές ανθρώπινες ζωές και το θαλάσσιο περιβάλλον θα διέτρεχαν κίνδυνο σε περίπτωση ατυχήματος.

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο να αναλύσει τη νομοθεσία που αφορά την επικίνδυνη μεταφορά φορτίων δια θαλάσσης με σκοπό να εξεταστούν οι υπιχρεώσεις και ευθύνες των εμπλεκόμενων μερών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ**

### **1.1 Εισαγωγή στα Επικίνδυνα Φορτία**

Η παγκόσμια οικονομία εξαρτάται σημαντικά από τη ναυτιλία η οποία αποτελεί ένα σημαντικό κρίκο της αλυσίδας μεταφοράς. Είναι ένα διεθνές μέσο μεταφοράς φορτίων και επιβατών και τα εμπλεκόμενα σε αυτή μέρη νωρίς συνειδητοποίησαν την επιτακτική ανάγκη για την θέσπιση ενός θεσμικού πλαισίου το οποίο να θέτει τους κανόνες για τη μεταφορά, συσκευασία, στοιβάσια κλπ. των επικίνδυνων φορτίων και να ρυθμίζει τα σχετικά θέματα ασφαλείας. Λόγω του παγκόσμιου χαρακτήρα της ναυτιλίας το νομικό πλαίσιο το οποίο καθορίζει τη θαλάσσια μεταφορά φορτίων και όλες τις επικουρικές σε αυτή λειτουργίες θεσπίζεται σε διεθνή επίπεδο και εφαρμόζεται από όλα σχεδόν τα ναυτιλιακά κράτη. Τα σημαντικότερα από τα εμπλεκόμενα μέρη στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων τα οποία διακρίνει ο κώδικας IMDG είναι ο αποστολέας, μεταφορέας και φορτωτής (συνήθως στην πράξη ο αποστολέας και φορτωτής είναι το ίδιο πρόσωπο). Τα συμβαλλόμενα μέρη στη μεταφορά φορτίων (είτε με τη μορφή ναυλοσυμφώνου είτε με τη μορφή φορτωτικής) φέρουν το καθένα τη δική τους ευθύνη σχετικά με την ασφάλεια του φορτίου με αποτέλεσμα να κρίνεται ιδιαίτερος σημαντική η ακριβής περιγραφή του μεταφερόμενου φορτίου ώστε να γνωρίζουν τα μέρη τις απαραίτητες διαδικασίες φόρτωσης, στοιβάσιας, σήμανσης κλπ. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος στην αλυσίδα μεταφοράς έχει συγκεκριμένες ευθύνες οι οποίες όμως πολλές φορές οδηγούν σε αντιφατικές συμπεριφορές. Η ανάγκη αυτή καθίσταται επιτακτική καθώς εκτιμάται ότι περισσότερο από το 50% των μεταφερόμενων φορτίων μπορούν να χαρακτηριστούν ως επικίνδυνα ή επιβλαβή φορτία τα οποία απαιτούν ειδική μεταχείριση. Συνεπώς η έννοια του επικίνδυνου φορτίου είναι εξαιρετικής σημασίας για τον επιμερισμό ευθυνών. Στο παρόν κεφάλαιο θα δοθεί έμφαση στις διατάξεις του κώδικα IMDG και θα γίνει και παράλληλη αναφορά στην ελληνική νομοθεσία. Ο κώδικας IMDG θεσπίζει τα απαραίτητα μέτρα και τις πρακτικές του κάθε εμπλεκόμενου μέρους στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Ωστόσο η ευθύνη αυτή εξαρτάται και από την εσωτερική νομοθεσία της κάθε χώρας αλλά και από το εάν η χώρα της σημαίας του πλοίου έχει κυρώσει τον κώδικα.

### **1.2 Ορισμός**

Τα επικίνδυνα φορτία μπορούν να μεταφέρονται είτε σε συσκευασμένη μορφή είτε χύδην. Χαρακτηριστικά παραδείγματα επικίνδυνων φορτίων είναι τα εκρηκτικά, πετρελαιοειδή, εύφλεκτα υλικά και χημικά. Ωστόσο υπάρχουν και κάποια φορτία τα οποία αν και θεωρούνται ως ασφαλή κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες μπορούν να καταστούν

επικίνδυνα. Οι διεθνείς κανόνες που έχουν υιοθετηθεί σχετικά με την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων δεν επιτρέπουν στον φορτωτή (shipper) να μεταφέρει ότι προϊόντα επιθυμεί αλλά επιβάλλουν περιορισμούς. Ο ορισμός του επικίνδυνου φορτίου έχει μεγάλη σημασία τόσο για την απόδοση ευθυνών όσο και για την σωστή ταξινόμηση, στοιβασία, φόρτωση αλλά και μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων.

Οι κανόνες της Χάγης και της Χάγης-Βίσμπυ δεν παρέχουν ορισμό των επικίνδυνων φορτίων ενώ στο άρθρο 13 των κανόνων του Αμβούργου γίνεται μόνο απλή αναφορά στην υποχρέωση του αποστολέα/φορτωτή (shipper) να χρησιμοποιήσει την κατάλληλη σήμανση και επισήμανση όταν φορτώνει επικίνδυνα φορτία. Οι κανόνες του Ρότερνταμ παρέχουν έναν περιγραφικό ορισμό των επικίνδυνων φορτίων στο άρθρο 32 αναφέροντας ότι επικίνδυνα φορτία μπορούν να χαρακτηριστούν αυτά τα οποία από τη φύση τους ή εξαιτίας των συστατικών τους πιθανότατα να προκαλέσουν κίνδυνο σε ανθρώπους, περιβάλλον και ιδιοκτησία. Ο κώδικας IMDG δεν δίνει σαφή ορισμό των επικίνδυνων φορτίων αλλά απαριθμεί τα συστατικά και τις ουσίες οι οποίες όταν υπάρχουν σε ένα αγαθό/φορτίο το καθιστούν επικίνδυνο και τις ταξινομεί σε εννέα κατηγορίες.<sup>2</sup> Σύμφωνα με τον κανονισμό 1 του γενικού μέρους του IMDG επικίνδυνες χαρακτηρίζονται εκείνες οι ουσίες, τα υλικά και αντικείμενα τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του IMDG. Η λίστα του IMDG δεν είναι εξαντλητική καθώς υπάρχουν περιπτώσεις όπου φορτία των οποίων τα συστατικά δεν περιλαμβάνονται στη λίστα έχουν κριθεί ως επικίνδυνα εξαιτίας της μεταβολής των χαρακτηριστικών του φορτίου κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους είτε εξαιτίας των καιρικών συνθηκών, ή των συνθηκών στοιβασίας ή από την επαφή τους με άλλα φορτία. Η επικινδυνότητα του φορτίου μπορεί να μην σχετίζεται μόνο με τα χαρακτηριστικά του αλλά να αφορά σε άλλες πραγματικές καταστάσεις οι οποίες δημιουργούνται από τη μεταφορά του όπως επισταλίες (demurrage, lay-time). Στην υπόθεση "Giannis NK"<sup>3</sup> [1998] 1 LLOYD'S REP. 337 το House of Lords έκρινε υπέρ του μεταφορέα και χαρακτήρισε το μεταφερόμενο φορτίο ως επικίνδυνο επειδή ήταν μολυσμένο και εξαιτίας του προκλήθηκε καθυστέρηση

---

<sup>2</sup> Η ανάλυση των κατηγοριών γίνεται στην ενότητα 2.4 του δεύτερου κεφαλαίου.

<sup>3</sup> Το πλοίο είχε ναυλωθεί για να μεταφέρει, εκτός των άλλων, φορτίο σιτηρών και καρύδια σε σβόλους (wheat and ground-nut pellets) από την Σενεγάλη στην Δομινικανική Δημοκρατία με σύμβαση φορτωτικής και σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης. Ωστόσο το φορτίο ήταν μολυσμένο από σκαθάρι και στο λιμάνι Rio Haina, ενώ το πλοίο τέθηκε σε καραντίνα η μόλυνση δεν υποχώρησε και του ζητήθηκε από τις αρχές να εγκαταλείψει το λιμάνι μαζί με το φορτίο. Ο μεταφορέας δεν είχε άλλη λύση παρά να εγκαταλείψει το φορτίο στη θάλασσα και στο επόμενο λιμάνι να απολυμάνει το πλοίο με αποτέλεσμα να ξεφορτώσει το επόμενο φορτίο με καθυστέρηση δύο μηνών. Φυσικά ο μεταφορέας άσκησε αγωγή και ζήτησε αποζημίωση από τον αποστολέα.

στην εκφόρτωση του επόμενου φορτίου. Η επικινδυνότητα του φορτίου δεν κρίθηκε *prima facie* από τον άμεσο ή έμμεσο κίνδυνο που θα μπορούσαν να προκαλέσουν τα συστατικά του αλλά από την πραγματική κατάσταση που δημιουργήθηκε εξαιτίας του φορτίου.<sup>4</sup>

Επίσης σύμφωνα με την MARPOL 73/78 με τον όρο επικίνδυνα φορτία χαρακτηρίζονται εκείνα τα στοιχεία ή τα υλικά που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή ή χύδην και τα οποία μπορούν να προκαλέσουν σοβαρές ζημιές σε πρόσωπα ή πράγματα και στο περιβάλλον και να προξενήσουν καταστροφές των μεταφορικών μέσων, όταν μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες. Στην ελληνική νομοθεσία στο άρθρο I, Μέρος Α του ΠΔ 405/1996 ως επικίνδυνο είδος ορίζεται η συσκευασμένη επικίνδυνη ουσία. Οι συσκευασμένες επικίνδυνες ουσίες πρέπει να βρίσκονται σε ένα κατάλληλο είδος συσκευασίας συμπεριλαμβανομένων στον όρο αυτό των διαφόρων καλυμμάτων, περιβλημάτων και των μονάδων.

Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι για να χαρακτηριστεί ένα φορτίο ως επικίνδυνο δεν είναι απαραίτητο να προκληθεί κίνδυνος αλλά ο κίνδυνος θα πρέπει να είναι πιθανός να συμβεί.

Η μεταφορά φορτίων δια θαλάσσης πραγματοποιείται είτε με συμβάσεις ναυλώσεως (χρονονάυλωση, ναύλωση ταξιδιού ή ναύλωση γυμνού πλοίου) είτε με φορτωτικές (bills of lading). Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει σαφής περιγραφή του μεταφερόμενου φορτίου από τα εμπλεκόμενα μέρη είναι σύνηθες τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα ή φορτωτικές τα οποία χρησιμοποιούνται στη ναυτιλία και είναι ευρέως αποδεκτά, να παρέχουν μια γενική διάταξη σχετικά με τα επιτρεπόμενα φορτία.<sup>5</sup> Για παράδειγμα στη σύμβαση ναύλωσης γυμνού πλοίου της BIMCO 'BARECON 2001' στο κεφάλαιο II, παράγραφος 6 αναφέρεται ότι το πλοίο ναυλώνεται για να μεταφέρει «νόμιμο φορτίο».<sup>6</sup> Στα υποδείγματα των φορτωτικών συνήθως γίνεται αναφορά στο άρθρο 4 παρ. 6 των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ.<sup>7</sup> Νόμιμο μπορεί να

---

<sup>4</sup> The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Meltem Deniz Güner-Özbek, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 12, 2007.

<sup>5</sup> Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα ανανεώνονται από καιρό σε καιρό για να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της ναυτιλίας, του διεθνούς εμπορίου και του δικαίου.

<sup>6</sup> BARECON 2001, Standard Bareboat Charter, Annex II: «The vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise».

<sup>7</sup> Άρθρο 4 παραγρ. 6 «Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented, with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they

χαρακτηριστεί το φορτίο του οποίου η φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση επιτρέπεται τόσο από τη διεθνή νομοθεσία όσο και από την εσωτερική νομοθεσία του λιμένα ή της χώρας της σημαίας του πλοίου. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία τα επικίνδυνα είδη που πρόκειται να φορτωθούν σε ή να εκφορτωθούν από πλοία και βρίσκονται στις χερσαίες περιοχές λιμένων πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες διατάξεις.<sup>8</sup> Τα φορτία για τα οποία οι κώδικες IMDG, IBC και IGC θέτουν τις προϋποθέσεις μεταφοράς, στοιβασίας, σήμανσης κλπ. θεωρούνται επιτρεπόμενα για μεταφορά επικίνδυνα φορτία (lawful) εκτός εάν η εσωτερική νομοθεσία του λιμένα ή της σημαίας του πλοίου τα απαγορεύει ρητά.<sup>9</sup> Οι κανονισμοί που διέπουν τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων είναι κατά βάση δημοσίου δικαίου και διέπουν τις σχέσεις του κράτους και του πολίτη/ιδιώτη ο οποίος πρέπει να συμμορφώνεται με όσα αυτοί ορίζουν. Ωστόσο η αστική ευθύνη ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη (μεταφορέα, ναυλωτή, ιδιοκτήτη) όσον αφορά στη ζημία ή απώλεια του φορτίου εξαρτάται από το συμβόλαιο και τους νόμους του κράτους που διέπουν το συμβόλαιο (είναι σύνηθες τα εμπλεκόμενα μέρη να επιλέγουν το δίκαιο της χώρας που θα εφαρμόζει τις μεταξύ τους σχέσεις), εμπίπτουν δηλαδή στις διατάξεις του ιδιωτικού δικαίου το οποίο ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας. Στον τομέα της ναυτιλίας το αγγλικό δίκαιο είναι η πιο συχνή επιλογή διέποντος δικαίου στις διεθνείς εμπορικές συμβάσεις. Στην Ελλάδα το ΠΔ 405/1996 το οποίο θέτει τους κανόνες για την φόρτωση, εκφόρτωση κλπ. επικίνδυνων ειδών σε λιμάνια έχει εκδοθεί λαμβάνοντας υπόψη τον Κώδικα Δημίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) και συγκεκριμένα το άρθρο 36 σχετικά με τις αρμοδιότητες επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι οι διατάξεις οι σχετικές με τα επικίνδυνα φορτία έχουν ως στόχο να προστατεύσουν τη δημόσια ασφάλεια. Στον IMDG δεν γίνεται αναφορά για τον επιμερισμό της ευθύνης στα εμπλεκόμενα μέρη αλλά μόνο στις πρακτικές που πρέπει να ακολουθήσουν ώστε τα επικίνδυνα φορτία να μεταφέρονται με ασφάλεια καθώς επίσης και στους κανόνες για την φόρτωση, σήμανση στοιβασία και τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών.

---

may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any».

<sup>8</sup> ΠΔ 405/1996, άρθρο 2 παράγραφος 6.

<sup>9</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 1.1.3.1 του IMDG «Unless provided otherwise by this Code, the following are forbidden from transport: Any substance or article which, as presented for transport, is liable to explode, dangerously react, produce a flame or dangerous evolution of heat or dangerous emission of toxic, corrosive or flammable gases or vapours under normal conditions of transport».

Η αύξηση των διεθνών συμβάσεων που αφορούν την ασφάλεια και αστική ευθύνη καταδεικνύει την αυξανόμενη ανησυχία για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Τα επικίνδυνα φορτία (τα οποία μπορεί να είναι στερεά, υγρά ή αέρια) είναι ουσίες που προορίζονται για ικανοποίηση διαφόρων κοινωνικών αναγκών (ως πρώτες ύλες της βιομηχανίας ή έτοιμα καταναλωτικά αγαθά) και μπορούν να προκαλέσουν ζημιά σε πρόσωπα ή πράγματα, να προξενήσουν καταστροφές εγκαταστάσεων ή των μεταφορικών τους μέσων και είναι ικανά να προξενήσουν βλάβες και στο περιβάλλον χερσαίο και θαλάσσιο. Τα κριτήρια με βάση τα οποία χαρακτηρίζονται οι ουσίες ως επικίνδυνες είναι στοιχεία, όπως η οξειδωτικότητα, η τοξικότητα, η αναφλεξιμότητα, η διαβρωτικότητα, η ερεθιστικότητα, η αντιδραστικότητα και άλλες γενικές επιπτώσεις. Θα πρέπει όμως να σκεφτούμε μήπως αυτός ο τόσο γενικός ορισμός των επικίνδυνων φορτίων που δίνεται σε όλες τις συμβάσεις έχει ως στόχο τη διεύρυνση των ουσιών οι οποίες μπορούν να κριθούν ως επικίνδυνες λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη της τεχνολογίας και κατ' επέκταση των επικίνδυνων ουσιών οι οποίες δημιουργούνται και μεταφέρονται. Μήπως λοιπόν με τον τρόπο αυτό καθίσταται εφικτή και επιτρεπτή η διασταλτική ερμηνεία των ορισμών;

Η γνώση των συστατικών των φορτίων τα οποία μεταφέρονται και οι κατάλληλες μέθοδοι χειρισμού του φορτίου είναι σημαντικοί παράγοντες για την αποτροπή κινδύνου πρόκλησης ατυχήματος. Καθοριστικής σημασίας κρίνεται η γνώση του μεταφορέα. Οι ουσίες/φορτία τα οποία περιλαμβάνονται στον κώδικα IMDG θεωρούνται επικίνδυνα, ωστόσο πολλές φορές έχουν χαρακτηριστεί ως επικίνδυνα και φορτία τα οποία δεν υπάγονται στον IMDG κώδικα αλλά εξαιτίας των συνθηκών αποθήκευσης ή στοιβασίας τους κατέστην επικίνδυνα ή ρυπογόνα για το θαλάσσιο περιβάλλον.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ: ΔΙΕΘΝΕΙΣ, ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ, ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ**

### **2.1 Νομοθεσία για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων**

Η ανάγκη για τη θεσμοθέτηση διεθνών Κανονισμών για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων αναγνωρίστηκε το 1929 από την τότε σύνοδο για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1929 SOLAS Conference). Παρ' όλα αυτά χρειάστηκαν πάνω από 40 χρόνια τόσο για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό όσο και για την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών να ολοκληρώσουν ένα θεσμικό πλαίσιο με στόχο την ταξινόμηση, επισήμανση, συσκευασία, διαχωρισμό, στοίβαξη και μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (UN Committee of Experts of the Transportation of Dangerous Cargoes).

Σημαντικός ρυθμιστής των θεμάτων διεθνούς ασφάλειας στις μεταφορές είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός [International Maritime Organisation (IMO)]. Τα Ηνωμένα Έθνη σε συνάντησή τους στη Γενεύη το 1948, αποφάσισαν την ίδρυση του IMO, η σύμβαση για την ίδρυση του IMO ετέθη σε ισχύ το 1958 και η πρώτη συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στις 6 Ιανουαρίου 1959. Ο ρόλος του IMO καθορίζεται από το άρθρο 1(α) του IMO Convention το οποίο ορίζει ότι: «*To provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, and to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships; and to deal with administrative and legal matters related to the purposes set out in this Article*».<sup>10</sup> Προτεραιότητα του IMO από την ίδρυσή του ήταν να υιοθετήσει μια νέα έκδοση της Διεθνούς σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) στην οποία να περιλαμβάνεται κεφάλαιο για την Μεταφορά Συσκευασμένων Επικίνδυνων Φορτίων. Εκτός από τη SOLAS ο IMO έχει υιοθετήσει την STCW Convention “Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978”<sup>11</sup> για την πιστοποίηση και εκπαίδευση των ναυτικών όπως και τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM κώδικα) τα οποία

---

<sup>10</sup> <http://www.imo.org>, τελευταία επίσκεψη: 21/07/2017.

<sup>11</sup> Η STCW σύμβαση (με τις τροποποιήσεις οι οποίες υιοθετήθηκαν στη Manila το 2010) κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ΠΔ 79/2012 ΠΔ και δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 137 Α' /14-6-2012.

αποτελούν σημαντικά εργαλεία για την αναβάθμιση της ασφάλειας των πλοίων και αποτελούν πυλώνες της ποιοτικής ναυτιλίας.<sup>12</sup>

Ο IMO αποτελείται από τη συνέλευση, το Συμβούλιο και τέσσερις (4) κύριες επιτροπές: την επιτροπή ασφαλείας για τη ναυτιλία (MSC), την επιτροπή για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (MEPC), τη νομική επιτροπή και την επιτροπή συνεργασίας για τεχνικά θέματα. Η επιτροπή ασφαλείας για τη ναυτιλία (MSC) είναι το ανώτατο τεχνικό όργανο και είναι επιφορτισμένη με το έργο για την ασφάλεια των μεταφορών.

### **2.1.1 Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)<sup>13</sup>**

Στην πρώτη έκδοση της σύμβασης SOLAS (SOLAS 1914)<sup>14</sup> η μεταφορά φορτίων τα οποία εξαιτίας της φύσης τους, ποσότητας και στοιβασίας ήταν πιθανό να θέσουν σε κίνδυνο τη ζωή των επιβατών ή την ασφάλεια του πλοίου, ήταν καταρχήν απαγορευμένη. Ωστόσο έμεινε στα συμβαλλόμενα κράτη-μέλη να αποφασίσουν ποια φορτία θεωρούνται «επικίνδυνα». Αν και η SOLAS 1914 δεν ετέθη ποτέ σε ισχύ η αρχή να αποφασίζουν τα κράτη για τον ορισμό των επικίνδυνων φορτίων καθιερώθηκε δημιουργώντας έτσι ποικίλλες πρακτικές.

Το 1948 έγινε και πάλι μια νέα προσπάθεια για τη θεσμοθέτηση κοινών κανονισμών για τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Στον απόηχο του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου η ανάγκη για την θεσμοθέτηση διεθνών κανονισμών κατέστη επιτακτική εξαιτίας κυρίως της αύξησης των θαλάσσιων μεταφορών και των μεταφερόμενων φορτίων, (ο πόλεμος συνέβαλλε προς αυτή την κατεύθυνση) εκ των οποίων πολλά μπορούσαν να θεωρηθούν επικίνδυνα. Το αποτέλεσμα ήταν η υιοθέτηση το 1948 του κεφαλαίου VI στη σύμβαση SOLAS με τίτλο «Μεταφορά Σιτηρών και Επικίνδυνων φορτίων». Στο συνέδριο αποφασίστηκε ότι ο χαρακτηρισμός των φορτίων ως επικίνδυνα έπρεπε να γίνεται με βάση

---

<sup>12</sup> Θαλάσσια ασφάλιση για την ανάκτηση του χαμένου Prestige, Χαρίλαος Ν. Ψαράυτης, δημοσίευση στα Ναυτικά Χρονικά, Φεβρουάριος 2003.

<sup>13</sup> Η Ελλάδα κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα με τον νόμο 1045/1980 με τίτλο περί «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση» και η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980. Έκτοτε έχει υποστεί αρκετές τροποποιήσεις ώστε να συμμορφώνεται με τις τροποποιήσεις της SOLAS όπως αυτές υιοθετούνται κατά διαστήματα από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO. Η τελευταία τροποποίηση έλαβε χώρα με το ΠΔ 98/2016 (ΦΕΚ Α 166).

<sup>14</sup> Η βύθιση του Τιτανικού στο παρθενικό του ταξίδι είχε ως αποτέλεσμα να διεξαχθεί το συνέδριο για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα το οποίο πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο και συνολικά 13 χώρες συμμετείχαν.

τα χαρακτηριστικά του κάθε φορτίου και το σύστημα σήμανσης των φορτίων έπρεπε να αναπτυχθεί αναλόγως.

Το 1960 ένα νέο συνέδριο για την αναθεώρηση της SOLAS πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του IMO στο οποίο πήραν μέρος 55 χώρες.<sup>15</sup> Στο συνέδριο αποφασίστηκε η εισαγωγή του κεφαλαίου VII στη σύμβαση SOLAS το οποίο αφορά αποκλειστικά τη μεταφορά φορτίων τα οποία χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα. Το 1974 ένα ακόμα συνέδριο έλαβε χώρα στο Λονδίνο στο οποίο συμμετείχαν 71 χώρες. Η σύμβαση αναθεωρήθηκε περαιτέρω στη μορφή που την γνωρίζουμε σήμερα<sup>16</sup> και τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980.

### **2.1.2 Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία (MARPOL 73/78)<sup>17</sup>**

Η MARPOL είναι η κύρια Διεθνής Σύμβαση η οποία θέτει το κανονιστικό πλαίσιο για την πρόληψη και ελαχιστοποίηση της μόλυνσης από πλοία, συμπεριλαμβανομένης της ακούσιας μόλυνσης αλλά και αυτής η οποία δημιουργείται κατά τη διάρκεια των εργασιών των πλοίων. Επί του παρόντος η σύμβαση περιλαμβάνει έξι (6) τεχνικά παραρτήματα.<sup>18</sup> Η MARPOL εφαρμόζεται για την πρόληψη της μόλυνσης των θαλασσών από πετρέλαιο, χημικά, βλαβερές ουσίες σε συσκευασμένη μορφή, απόβλητα και σκουπίδια και πιο συγκεκριμένα το κεφάλαιο III θέτει τους όρους και τις προϋποθέσεις για το σκοπό αυτό. Στόχος ήταν να προσδιοριστούν οι θαλάσσιοι ρυπαντές ώστε να καθοριστεί ο τρόπος συσκευασίας και στοιβασίας τους κατά τη μεταφορά τους με πλοία ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα ακούσιας ρύπανσης η οποία μπορεί να προκληθεί από ατύχημα με πλοίο. Έτσι η MARPOL εισήγαγε κριτήρια όσον αφορά στη συσκευασία, επισήμανση, σήμανση, απαιτούμενα έγγραφα, στοιβασία κλπ. για την αποφυγή και περιορισμό της μόλυνσης από επιβλαβείς ουσίες. Το κεφάλαιο III της MARPOL έχει κατά καιρούς υποστεί διάφορες τροποποιήσεις ώστε να καταστήσει σαφές ότι ρυπογόνες/επιβλαβείς/επικίνδυνες ουσίες (harmful substances) είναι αυτές οι ουσίες οι οποίες αναγνωρίζονται ως θαλάσσιοι ρυπαντές με βάση τον IMDG.

---

<sup>15</sup> Η αύξηση των συμμετεχόντων κρατών υποδηλώνει την τάση η οποία είχε αρχίσει να δημιουργείται για την υιοθέτηση κανόνων για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

<sup>16</sup> Φυσικά από τότε έχει υποστεί τροποποιήσεις.

<sup>17</sup> Η Ελλάδα κύρωσε την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πλοία (MARPOL) με τον νόμο Ν1269/1982 με τίτλο «Περί Προλήψεως της ρυπάνσεως της θάλασσας από πλοία» του 1973 και του πρωτοκόλλου του 1978. Έκτοτε έχει υποστεί αρκετές τροποποιήσεις ώστε να συμμορφώνεται με τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO. Η τελευταία τροποποίηση έλαβε χώρα με την απόφαση 226/2017 (ΦΕΚ Β 1846 26/05/2017).

<sup>18</sup> [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx), τελευταία επίσκεψη: 04/08/2017.

### **2.1.3 Επιτροπή Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (UNCETDG)**

Στις αρχές της δεκαετίας του '50 και στον απόηχο του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, η επιτροπή εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων θεώρησε επιτακτική την ανάγκη για την θεσμοθέτηση διεθνών κανόνων για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων για όλα τα μέσα μεταφοράς. Τον Απρίλιο του 1957 τα Ηνωμένα Έθνη υιοθέτησαν ένα κανονιστικό σύστημα-υποδείξεις (UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulations) για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων οι οποίες είναι ευρέως γνωστές ως το «πορτοκαλί βιβλίο» (Orange Book). Το ανωτέρω κανονιστικό σύστημα (σύστημα UN) περιέχει το σύνολο των βασικών απαιτήσεων για την ασφάλεια κατά τη μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων και αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη όλων των διεθνών κανονισμών για όλους τους τρόπους μεταφοράς: θαλάσσια, αεροπορική, οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά. Το πορτοκαλί βιβλίο θεσπίζει τους κανόνες για την ταξινόμηση, επισήμανση και συσκευασία των επικίνδυνων φορτίων.<sup>19</sup> Οι κατευθυντήριες γραμμές είναι η βάση για τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων για όλα τα μέσα μεταφοράς ώστε να διευκολυνθεί το εμπόριο και η αποτελεσματική μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων. Ωστόσο εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι δεν εφαρμόζονται για τη μεταφορά χύδην επικίνδυνων φορτίων.

Οι κατευθυντήριες γραμμές επιδιώκουν την ασφάλεια των μεταφορών με στόχο την ενίσχυση του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης και καλύπτουν όλο το φάσμα των μεταφορών. Οι τροποποιήσεις στις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών των Ηνωμένων Εθνών πραγματοποιούνται σε διετή κύκλο και περίπου δύο χρόνια μετά την έγκρισή τους υιοθετούνται από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη ρύθμιση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Η τελευταία αναθεωρημένη έκδοση είναι η 20<sup>η</sup> η οποία εκδόθηκε τον Ιούνιο του 2017.<sup>20</sup> Το πορτοκαλί βιβλίο έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα (δεν είναι δεσμευτικό για τις χώρες) αλλά αποτελεί τη βάση για την εσωτερική νομοθεσία της κάθε χώρας και λαμβάνεται υπ' όψιν από όλους τους Διεθνείς Οργανισμούς στην προσπάθεια θέσπισης κανόνων για την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

---

<sup>19</sup> Η επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών διακρίνει 9 κλάσεις για την αναγνώριση ουσιών με βάση τις επικίνδυνες ιδιότητες που ενέχουν.

<sup>20</sup> <http://www.unece.org/index.php?id=46066&L=0>, τελευταία επίσκεψη: 04/08/2017.

#### **2.1.4 Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG) <sup>21</sup>**

Με το ψήφισμα 56 στο συνέδριο για τη SOLAS το 1960, προτάθηκε η υιοθέτηση από τις κυβερνήσεις των χωρών-μελών ενός ενιαίου διεθνή κώδικα ο οποίος να ρυθμίζει θέματα σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων μέσω θαλάσσης, με έμφαση κυρίως σε θέματα συσκευασίας και στοιβασίας. Έτσι το 1965 υιοθετήθηκε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Φορτίων με ψήφισμα στην 4<sup>η</sup> σύνοδο του IMO. Έκτοτε έχει υποστεί αρκετές τροποποιήσεις ώστε να συμβαδίζει με τις αυξανόμενες τεχνολογικές εξελίξεις και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της ναυτιλίας όπως αυτές διαμορφώνονται εξαιτίας των οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών και τεχνολογικών εξελίξεων. Το 1985 ο κώδικας IMDG αναθεωρήθηκε ώστε να αφορά και στους θαλάσσιους ρυπαντές σε μια προσπάθεια να ενισχυθεί η εφαρμογή του κεφαλαίου III της MARPOL 73/78.

Αρχικά ο κώδικας IMDG αποτελούσε σύσταση προς τις κυβερνήσεις και δεν ήταν υποχρεωτικός. Όμως η Επιτροπή Ασφάλειας για τη Ναυτιλία του IMO στην 75<sup>η</sup> συνάντησή της το 2002 αποφάσισε ότι ο κώδικας έπρεπε να καταστεί υποχρεωτικός<sup>22</sup> και έτσι από την 1 Ιανουαρίου 2004 ο κώδικας τυγχάνει υποχρεωτικής εφαρμογής. Η Επιτροπή ωθήθηκε στην απόφαση αυτή από τη συνεχώς αυξανόμενη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων π.χ. πυρηνικά, χημικά και ραδιενεργά απόβλητα κλπ. Εδώ είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι η Ελλάδα κήρυξε υποχρεωτικής εφαρμογής τον κώδικα και τον εισήγαγε στην εσωτερική της νομοθεσία με την ΥΑ 121/1995 ΦΕΚ 531/Β/1995 περί Αποδοχής του Κώδικα IMDG, πολύ πριν καταστεί υποχρεωτικός από τον IMO.

Οι τροποποιήσεις στον κώδικα γίνονται σε διετή κύκλο λαμβάνοντας υπ' όψιν τις προτάσεις που υποβάλλονται από τα κράτη-μέλη του IMO καθώς και τις αλλαγές στις κατευθυντήριες γραμμές-υποδείξεις των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων με όλα τα μέσα μεταφοράς.<sup>23</sup> Η Επιτροπή Ασφάλειας για τη Ναυτιλία στην 96<sup>η</sup> συνάντησή της

---

<sup>21</sup> Τα ψηφίσματα με τα οποία έχει τροποποιηθεί ο IMDG είναι: MSC. 157(78) και τέθηκε σε ισχύ την 1/1/2006, MSC. 205(81) και τέθηκε σε ισχύ την 1/1/2008, MSC. 262 (84) και τέθηκε σε ισχύ την 1/1/2010, MSC. 294 (87) και τέθηκε σε ισχύ την 1/1/2012, MSC. 328(90) και τέθηκε σε ισχύ την 1/1/2014, MSC. 372(93) και τέθηκε σε ισχύ την 1/1/2016 και MSC. 406(96) η οποία θα τεθεί σε ισχύ από την 1/1/2018 αλλά τα συμβαλλόμενα κράτη-μέλη εθελοντικά μπορούν να την εφορμόσουν από 1/1/2017.

<sup>22</sup> Απόφαση Α.716(17).

<sup>23</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/DangerousGoods/Pages/default.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 04/08/2017.

τον Μάιο του 2016 προχώρησε σε τροποποιήσεις του κώδικα με την απόφαση (MSC.406(96)). Σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vi)(2)(bb) της SOLAS οι ανωτέρω τροποποιήσεις του κώδικα θεωρείται ότι έχουν γίνει δεκτές από την 1 Ιουλίου 2017 αλλά θα τεθούν σε ισχύ από την 1 Ιανουαρίου 2018. Η τελευταία αναθεωρημένη έκδοση του κώδικα IMDG, εκδόθηκε το 2016 και τίθεται σε ισχύ από την 1 Ιανουαρίου 2018 και για δύο έτη ενώ μπορεί να εφαρμοστεί εθελοντικά από τα συμβαλλόμενα κράτη-μέλη από την 1 Ιανουαρίου 2017.

Ωστόσο παρά το γεγονός ότι ο κώδικας έχει καταστεί υποχρεωτικός τα παρακάτω τμήματα του κώδικα συνεχίζουν να έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα (συστάσεις): παράγραφος 1.1.1.8 (κοινοποίηση παραβάσεων), παράγραφοι 1.3.1.4 έως 1.3.1.7 (εκπαίδευση), κεφάλαιο 1.4 (διατάξεις ασφαλείας) με εξαίρεση την παράγραφο 1.4.1.1, η οποία έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα, τμήμα 2.1.0 του κεφαλαίου 2.1 (κλάση 1 –εκρηκτικά, εισαγωγή), τμήμα 2.3.3 του κεφαλαίου 2.3 (καθορισμός του σημείου ανάφλεξης), στήλες 15 και 17 από τη λίστα με τα επικίνδυνα φορτία του κεφαλαίου 3.2, το διάγραμμα ροής στο παράρτημα του κεφαλαίου 7.2, τμήμα 5.4.5 του κεφαλαίου 5.4 (φόρμα για επικίνδυνα φορτία), σχετικά με τη διάταξη των φορτίων, κεφάλαιο 7.8 (ειδικές διατάξεις για την περίπτωση φωτιάς επικίνδυνων φορτίων), τμήμα 7.9.3 (στοιχεία επικοινωνίας για την ορισθείσα εθνική αρχή του κάθε κράτους-μέλους) και το παράρτημα Β του κώδικα.<sup>24</sup>

Ο κώδικας IMDG είναι υποχρεωτικός για όλα τα πλοία στα οποία η Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974) εφαρμόζεται και τα οποία μεταφέρουν συσκευασμένα επικίνδυνα φορτία όπως αυτά καθορίζονται από τον κώδικα αλλά και σε φορτηγά πλοία χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων.<sup>25</sup>

Η χρήση του κώδικα έχει επεκταθεί σε όλη την αλυσίδα χειρισμού, μεταφοράς και αποθήκευσης επικίνδυνων υλικών από τους παραγωγούς στους καταναλωτές. Οι φορείς διοίκησης των λιμανιών, οι τερματικοί σταθμοί, οι εταιρείες αποθήκευσης, οι φορτωτές αλλά και σχεδόν κάθε επιχείρηση οι δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνουν τη μεταφορά και χειρισμό επικίνδυνων υλικών καθοδηγούνται από τον κώδικα.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/DangerousGoods/Pages/default.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 02/08/2017.

<sup>25</sup> Κεφάλαιο VII, άρθρο 2.1.

<sup>26</sup> Wardelman, (1991) 'Transport by Sea of Dangerous, Hazardous, Harmful and Waste Cargoes'.

### **2.1.5 Διεθνής Κώδικας για τη Ναυπήγηση και τον Εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες χημικές ουσίες (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk, IBC Code)**

Η μεταφορά χύδην χημικών ουσιών ρυθμίζεται από τη σύμβαση SOLAS κεφάλαιο VII (Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων) και από τη σύμβαση MARPOL παράρτημα II (Κανονισμός για την πρόληψη μόλυνσης από χύδην επιβλαβείς υγρές ουσίες). Σύμφωνα με τις προαναφερθείσες συμβάσεις, η εφαρμογή του κώδικα IBC είναι υποχρεωτική για τα δεξαμενόπλοια τα οποία έχουν ναυπηγηθεί μετά την 1 Ιουλίου 1986. Δεξαμενόπλοια τα οποία ναυπηγήθηκαν πριν την 1 Ιουλίου του 1986 θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα BCH (κώδικας για την ναυπήγηση και τον εξοπλισμό πλοίων τα οποία μεταφέρουν χύδην επικίνδυνα χημικά φορτία) ο οποίος αποτελεί πρόγονο του IBC Code.<sup>27</sup>

Ο κώδικας IBC θεσπίζει διεθνή τεχνικά πρότυπα για την σχεδίαση και κατασκευή πλοίων τα οποία μεταφέρουν χύδην επικίνδυνα χημικά φορτία με στόχο να περιορίσουν τους κινδύνους που ελοχεύουν όσον αφορά στο πλοίο, στο πλήρωμα αλλά και στο περιβάλλον σε περίπτωση ατυχήματος.

### **2.1.6 Διεθνής Κώδικας για τη Ναυπήγηση και τον Εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην Υγροποιημένα Αέρια (The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, IGC Code)**

Ο IGC κώδικας υιοθετήθηκε με την απόφαση της Επιτροπής Ασφαλείας MSC.5(48), και έχει καταστεί υποχρεωτικός σύμφωνα με το κεφάλαιο VII της σύμβασης SOLAS από τον Ιούλιο του 1986. Ο κώδικας εφαρμόζεται σε πλοία ανεξαρτήτως μεγέθους (συμπεριλαμβανομένων και αυτών συνολικής χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων) τα οποία μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια στα οποία η πίεση ατμού ξεπερνά τα 0.28 MPa σε θερμοκρασία 37.8°C αλλά προϊόντα τα οποία αναφέρονται στο κεφάλαιο 19 και μεταφέρονται χύδην. Εκτός και εάν προβλέπεται ρητά σε κάποια άλλη νομοθεσία ο IGC κώδικας εφαρμόζεται σε πλοία στα οποία η τρόπιδα (keel) έχει ήδη τοποθετηθεί ή βρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο ναυπήγησης κατά την ή μετά την 1 Ιουλίου 2016.<sup>28</sup> Στόχος του κώδικα IGC είναι να παρέχει διεθνή πρότυπα για την ασφαλή μεταφορά χύδην υγροποιημένων αερίων και άλλων παρόμοιων φορτίων με πλοία.

---

<sup>27</sup><http://www.imo.org/en/ourwork/safety/cargoes/cargoesinbulk/pages/ibc-code.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 02/08/2017

<sup>28</sup> Απόφαση της Επιτροπής Ασφαλείας του IMO MSC.370(93), η οποία υιοθετήθηκε στις 22 Μαΐου 2014. Η απόφαση (MSC.411(97)) της Επιτροπής θα τεθεί σε εφαρμογή την 1 Ιανουαρίου 2020.



### **2.1.7 Διεθνής Κώδικας για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships INF Code)**

Το θεσμικό πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας (ΔΟΑΕ) για την ασφαλή μεταφορά ραδιενεργών υλικών το οποίο εκδόθηκε το 1961, αποτελεί τη βασική νομοθεσία για την μεταφορά ραδιενεργών φορτίων και αναθεωρείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να προσαρμόζεται στις επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Το 1993 ο IMO εισήγαγε τον INF Code, ο οποίος αρχικά είχε εθελοντική εφαρμογή, σε μια προσπάθεια να ενισχύσει αλλά και να συμπληρώσει το κανονιστικό πλαίσιο του ΔΟΑΕ. Ο INF κώδικας εισήγαγε τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές για τον σχεδιασμό και ναυπήγηση πλοίων τα οποία μεταφέρουν ραδιενεργά φορτία με στόχο κυρίως την ευστάθεια του πλοίου μετά από ζημιά, την προστασία σε περίπτωση πυρκαγιάς και στατικής επάρκειας. Τον Ιανουάριο του 2001 ο INF Code κατέστη υποχρεωτικός και έκτοτε έχει υποστεί διάφορες τροποποιήσεις.<sup>29</sup>

### **2.1.8 Διεθνής Κώδικας για την ασφαλή μεταφορά χύδην φορτίων (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, IMSBC)**

Ο IMSBC κώδικας ο οποίος αντικαθιστά τον κώδικα ασφαλούς πρακτικής για ξηρά χύδην φορτία (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes BC Code), έχει ως στόχο να θεσπίσει κανόνες ώστε να διευκολύνει την ασφαλή στοιβασία και μεταφορά χύδην φορτίων παρέχοντας πληροφορίες για τους πιθανούς κινδύνους εξαιτίας της μεταφοράς φορτίων όπως για παράδειγμα εύφλεκτα υγρά ή τοξικές ουσίες αλλά και άλλα τα οποία συγκεκριμένα αναφέρονται στον κώδικα. Ο IMSBC κώδικας υιοθετήθηκε από τον IMO στις 4 Δεκεμβρίου 2008 με την απόφαση της Επιτροπής Ασφαλείας MSC.268(85) και τέθηκε σε ισχύ την 1 Ιανουαρίου 2011. Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι ο IMSBC κώδικας δεν εφαρμόζεται για την μεταφορά σιτηρών χύδην.

### **2.1.9 Διεθνής Κώδικας για την ασφαλή μεταφορά σιτηρών χύδην (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, International Grain Code, IGC)**

Ο κώδικας IGC υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ασφαλείας του IMO με την απόφαση MSC.23 (59) και έχει καταστεί υποχρεωτικός από την 1 Ιανουαρίου 1994 ως τμήμα της SOLAS, κεφάλαιο VI. Αρχικά τα σιτηρά μεταφέρονταν σε σακιά, αργότερα όμως υιοθετήθηκε η πρακτική του χύδην φορτίου καθώς τόσο ο χρόνος όσο και τα έξοδα για την

<sup>29</sup> <http://www.imo.org/en/ourwork/safety/cargoes/dangerousgoods/pages/inf-code.aspx>, τελευταία επίσκεψη: 02/08/2017.



μεταφορά των σιτηρών μειώθηκαν αισθητά. Χαρακτηριστικό των σιτηρών ως φορτίο είναι η ρευστότητά τους και για τον λόγο αυτό απαιτούνται ακριβείς υπολογισμοί για την σωστή ευστάθεια του πλοίου κατά την διάρκεια της μεταφοράς. Τα σιτηρά αποτελούν ιδιαίτερο φορτίο μεταφορών (special cargo), με δύο κύρια χαρακτηριστικά: την εύκολη μετατόπισή τους καθώς και την αυτοθέρμανσή τους, για τα οποία και χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και επιμέλειας κατά τη φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωσή τους ιδίως από τα πλοία λόγω της μεγάλης μεταφερόμενης ποσότητας.<sup>30</sup>

#### **2.1.10 Κανονισμοί για την μεταφορά Ραδιενεργών Φορτίων**

Μεγάλες ποσότητες ραδιενεργών φορτίων μεταφέρονται καθημερινά με όλα τα μέσα μεταφοράς. Εντός ΕΕ το ποσοστό των ραδιενεργών φορτίων το οποίο μεταφέρεται καθημερινά ανέρχεται σε ποσοτό 1% του συνόλου των μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων.<sup>31</sup> Όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω ο ΔΟΑΕ, ο οποίος ιδρύθηκε το 1957 και αποτελεί οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών, έχει υιοθετήσει τον κανονισμό για την ασφαλή μεταφορά ραδιενεργών συστατικών, ο οποίος είναι διεθνώς αναγνωρισμένος. Ο IMDG Code έχει υιοθετήσει στοιχεία από τον κανονισμό της ΔΟΑΕ κυρίως όσον αφορά στην κλάση 7 των ραδιενεργών συστατικών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση με τη σειρά της έχει υιοθετήσει την Οδηγία 2006/117/ΕΥΡΑΤΟΜ, σχετικά με την επιτήρηση και τον έλεγχο των αποστολών ραδιενεργών αποβλήτων και αναλωμένου πυρηνικού καυσίμου.

#### **2.1.11 Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων Σχετικών με τη Φορτωτική (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature)**

Η ανωτέρω σύμβαση η οποία στον χώρο της ναυτιλίας είναι γνωστή ως «Κανόνες της Χάγης», υιοθετήθηκε τον Αύγουστο του 1924 από την Σύμβαση των Βρυξελλών και καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του μεταφορέα και φορτωτή σχετικά με την μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης. Η αναθεωρημένη έκδοση των ‘Κανόνων της Χάγης’

---

<sup>30</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 9 του κεφαλαίου VI της SOLAS όπως αυτό έχει τροποποιηθεί και στο οποίο κεφάλαιο έχει ενσωματωθεί ο Grain Code “1. In addition to any other applicable requirements of the present regulations, a cargo ship carrying grain shall comply with the requirements of the International Grain Code, and hold a document of authorization as required by that Code. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory. 2 A ship without such a document shall not load grain until the master satisfies the Administration, or the Contracting Government of the port of loading on behalf of the Administration, that the ship will comply with the requirements of the International Grain Code in its proposed loaded condition”.

<sup>31</sup> <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/nuclear-energy/radiation-protection/transport-radioactive-materials>; τελευταία επίσκεψη 02/08/2017.

(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading") υιοθετήθηκε το 1968 και έγινε γνωστή ως οι «Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ», οι οποίοι και τροποποιήθηκαν περαιτέρω με το πρωτόκολλο του 1979. Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ αναφέρονται στα επικίνδυνα φορτία και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο IV παράγραφος 6 του πρωτοκόλλου 1968 αναφέρεται ότι «Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any». Ωστόσο δεν παρέχουν τον ορισμό των επικίνδυνων φορτίων με αποτέλεσμα συχνά να δημιουργούνται διαφοροποιήσεις.

Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν υπογράφηκαν από όλα τα κράτη τα οποία υπέγραψαν τους κανόνες της Χάγης με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν διαφωνίες τις οποίες προσπάθησε να επιλύσει η νέα σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων η οποία υπογράφηκε στο Αμβούργο της Γερμανίας το 1978 και είναι γνωστή στον κλάδο της ναυτιλίας ως «Κανόνες του Αμβούργου».<sup>32</sup> Οι κανόνες του Αμβούργου τέθηκαν σε ισχύ την 1 Νοεμβρίου 1992. Στο άρθρο 13 των κανόνων γίνεται αναφορά στα επικίνδυνα φορτία και συγκεκριμένα «Article 13 - Special rules on dangerous goods 1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous. 2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character: (a) The shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and (b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation. 3. The provisions of paragraph 2 of this Article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with

---

<sup>32</sup> Διπλωματική Εργασία Μαρίας Γρηγοροπούλου, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Νομικής.

knowledge of their dangerous character. 4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this Article 91 do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of Article 5».<sup>33</sup>

Στις 11 Δεκεμβρίου 2008, η γενική συνέλευση του ΟΗΕ υιοθέτησε τη «Σύμβαση για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων εν όλω ή εν μέρει από τη θάλασσα», εξουσιοδότησε την τελετή υπογραφής της σύμβασης στο Ρότερνταμ στις 23 Σεπτεμβρίου 2009, και εισηγήθηκε την ονομασία της νέας σύμβασης ως «κανόνες του Ρότερνταμ». Οι «κανόνες του Ρότερνταμ» επεκτείνουν και εκσυγχρονίζουν τους ήδη υφιστάμενους διεθνείς κανόνες σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Ο στόχος είναι οι «κανόνες του Ρότερνταμ» να αντικαταστήσουν τους «κανόνες της Χάγης», τους «Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και τους «κανόνες του Αμβούργου» ώστε να επιτευχθεί ομοιομορφία του νόμου στον τομέα των μεταφορών και κυρίως στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς. Η Ελλάδα στις 23 Σεπτεμβρίου 2009 υπέγραψε τους Κανόνες του Ρότερνταμ (Διεθνή Συνθήκη UNCITRAL 2009) για την ευθύνη στη θαλάσσια και συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων. Στο άρθρο 32 των Κανόνων γίνεται ρητή αναφορά στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων θεσπίζοντας και την ευθύνη του αποστολέα/φορτωτή (shipper) να ενημερώσει τον μεταφορέα (carrier) για τα επικίνδυνα χαρακτηριστικά του φορτίου σε εύλογο χρονικό διάστημα πριν την παράδοσή τους στον μεταφορέα. Οι κανόνες του Ρότερνταμ εφαρμόζονται όταν ο θαλάσσιος τίτλος της μεταφοράς είναι η φορτωτική ή όταν έχει συμφωνηθεί ρητά από τα συμβαλλόμενα μέρη στο ναυλοσύμφωνο.

Η Ελλάδα έχει κυρώσει την σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 καθώς και τα δύο τροποποιητικά της πρωτόκολλα (1968 και 1979) με τον νόμο 2107/1992 ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή στις 23 Ιουνίου 1993 και έκτοτε διέπει τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς στο ελληνικό δίκαιο. Η Ελλάδα παρακολουθεί τις διεθνείς εξελίξεις στο ναυτικό δίκαιο και ως ένα από τα σημαντικότερα ναυτικά κράτη αποδέχεται και τις ανάλογες διεθνείς συμβάσεις.

---

<sup>33</sup> United Nations, Treaty Collection.

## 2.2 Ευρωπαϊκή Ένωση

Η οδηγία 67/548 της ΕΕ ήταν η βασική νομοθεσία των κρατών-μελών της ΕΕ σχετικά με την ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων ουσιών. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της οδηγίας «Η οδηγία αφορά στην προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των Κρατών μελών που αφορούν στην ταξινόμηση, συσκευασία, και στην επισήμανση των επικινδύνων ουσιών εφόσον αυτές διατίθενται στην αγορά στα Κράτη μέλη της Κοινότητας». Υιοθετήθηκε επίσης η οδηγία 1999/45 ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου η οποία ρύθμιζε παρόμοια θέματα. Όμως μετά τα ατυχήματα του Erika<sup>34</sup> και Prestige<sup>35</sup> και την τεράστια οικολογική καταστροφή που προκλήθηκε εξαιτίας της ρύπανσης από το πετρέλαιο η ΕΕ έθεσε ως στόχο την θεσμοθέτηση νέων αυστηρότερων κανόνων για την πρόληψη<sup>36</sup> και προστασία από την ρύπανση εξαιτίας επικίνδυνων φορτίων. Έτσι το 2002 με τον κανονισμό 1406/2002<sup>37</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (European Maritime Safety Agency EMSA), ο οποίος παρέχει τεχνική και επιστημονική υποστήριξη στην ΕΕ όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης που προκαλείται από πλοία στη θάλασσα.<sup>38</sup> Ωστόσο οι οδηγίες 67/548 και 1999/45 της ΕΕ καταργήθηκαν από τον Κανονισμό 1272/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ταξινόμηση, την επισήμανση και τη συσκευασία των ουσιών και των μειγμάτων, ο οποίος ετέθη σε ισχύ από την 1 Ιουνίου 2015. Στόχος του κανονισμού είναι να καθορίσει ποιες ιδιότητες των ουσιών και των μειγμάτων μπορούν να οδηγήσουν σε ταξινόμηση αυτών ως επικινδύνων, προκειμένου οι κίνδυνοι των ουσιών και των μειγμάτων να προσδιορίζονται κατάλληλα και να γνωστοποιούνται. Στις ιδιότητες αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνονται οι κίνδυνοι από φυσικούς παράγοντες καθώς και οι κίνδυνοι για την ανθρώπινη υγεία και το

---

<sup>34</sup> Στις 12 Δεκεμβρίου 1999 το δεξαμενόπλοιο Erika χωρητικότητας 37,283dwt έσπασε στα δύο στον Βισκαϊκό κόλπο και περίπου 20.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στη θάλασσα.

<sup>35</sup> Το Prestige είχε βυθιστεί ανοιχτά των ακτών της Ισπανίας στις 19 Νοεμβρίου 2002, με αποτέλεσμα να διαρρεύσουν 50.000 τόνοι πετρελαίου.

<sup>36</sup> Η διαμόρφωση της πολιτικής για θέματα ασφάλειας ήταν, και ακόμα είναι, σε μεγάλο βαθμό ‘αντιδραστική’ (reactive), Θαλάσσια ασφάλιση για την ανάκτηση του χαμένου Prestige, Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, δημοσίευση στα Ναυτικά Χρονικά, Φεβρουάριος 2003.

<sup>37</sup> Τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 1891/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ο οποίος αναφέρεται στην πολυετή χρηματοδότηση της δράσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας για την καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία, ο οποίος είναι ακόμα σε ισχύ καθώς και από τον Κανονισμό 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

<sup>38</sup> <https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/emsa.en>, τελευταία επίσκεψη: 03/08/2017.

περιβάλλον. Ο κανονισμός ορίζει επίσης γενικά πρότυπα συσκευασίας, προκειμένου να εξασφαλίζεται ο ασφαλής εφοδιασμός των επικίνδυνων ουσιών και μειγμάτων. Επίσης στο πλαίσιο του πακέτο Erika II, με το οποίο η ΕΕ καθιέρωσε αυστηρότερη πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, υιοθετήθηκε η Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης. Στο άρθρο 1 της οδηγίας αναφέρεται ότι: «Ο σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η δημιουργία στην Κοινότητα ενός συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, προκειμένου να ενισχυθούν η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας να βελτιωθεί η ανταπόκριση των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα, ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα, μεταξύ άλλων με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, και να διευκολυνθούν η πρόληψη και η ανίχνευση της ρύπανσης από πλοία». Επίσης στο άρθρο 12 της οδηγίας θεσπίζεται η υποχρέωση του φορτωτή να παραδίδει στον πλοίαρχο ή στον εκμεταλλεόμενο το πλοίο δήλωση με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία τα οποία μεταφέρονται, διότι στην αντίθετη περίπτωση τα φορτία αυτά δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται επί του πλοίου σε λιμένα κράτους-μέλους. Για τον ορισμό των φορτίων ως επικίνδυνων ή ρυπογόνων γίνεται σαφή αναφορά στις διεθνείς συμβάσεις του ΙΜΟ όπως SOLAS, MARPOL, IMDG Code, INF Code κλπ. Με την παρούσα οδηγία καταργήθηκε η οδηγία 93/75/ΕΟΚ για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα.

### **2.3 Ελληνική Νομοθεσία**

Στην Ελλάδα η θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων διέπεται από διάφορους κανονισμούς οι οποίοι αφορούν τις μεταφορές τόσο στο εσωτερικό όσο και τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές επικίνδυνων φορτίων. Η κύρια νομοθετική πηγή η οποία διέπει την ασφάλεια στις εσωτερικές μεταφορές των επικινδύνων φορτίων είναι το ΠΔ 405/1996 (ΦΕΚ Α'272/16-12-1996) με τίτλο «Κανονισμός Φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών δια θαλάσσης», το οποίο ρυθμίζει θέματα μεταφοράς επικινδύνων ειδών αλλά και θέματα σχετικά με τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να λειτουργούν στους χερσαίους χώρους λιμένα όπου και πραγματοποιούνται φορτοεκφορτώσεις επικίνδυνων εμπορευμάτων. Εδώ είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι στο άρθρο 25 του διατάγματος γίνεται σαφής απαγόρευση στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων με επιβατηγά πλοία με εξαίρεση την μεταφορά επικίνδυνων ειδών που

αναφέρονται στο άρθρο 29 του διατάγματος και τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων με έκτακτα ειδικά δρομολόγια Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.<sup>39</sup> Γενικότερα βλέπουμε ότι η Ελλάδα θέτει υψηλές προδιαγραφές για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

Η Ελλάδα έχει επίσης κυρώσει τον IMDG του IMO με την ΥΑ 121/1995 με τίτλο Αποδοχή Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Ειδών. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της ΥΑ ο IMDG εφαρμόζεται σε όλα τα ελληνικά πλοία διεθνών πλόων ανεξάρτητα από την χωρητικότητά τους καθώς και σε πλοία με ξένη σημαία εφόσον καταπλέουν ή αποπλέουν από ελληνικούς λιμένες. Στόχος του IMDG Κώδικα είναι η ενίσχυση της ασφαλούς μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η διευκόλυνση της διακίνησης επικίνδυνων εμπορευμάτων. Ο IMDG συμβάλει καθοριστικά στην επίτευξη βέλτιστων συνθηκών ναυτιλιακής ασφάλειας και επαφίεται στην συνέπεια, υπευθυνότητα και επαγγελματισμό των εμπλεκόμενων μερών της ναυτιλιακής κοινότητας για την ορθή και πλήρη εφαρμογή του. Άλλωστε καθίσταται σαφές ότι προορίζεται για χρήση όχι μόνο από τους ναυτικούς, αλλά και από όλους όσους συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τη ναυτιλία, σε χημικές βιομηχανίες και υπηρεσίες στους λιμένες, οι οποίοι θα πρέπει να λειτουργήσουν αρμονικά ως αλληλοσυνδεόμενοι κρίκοι.

Η νομοθεσία η οποία εφαρμόζεται για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων εξελίσσεται με στόχο να γίνεται αυστηρότερη και να περιορίζει τυχόν ασάφειες από τις οποίες τα εμπλεκόμενα μέρη θα μπορούσαν να επωφεληθούν, εστιάζοντας στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και του θαλασσίου περιβάλλοντος.

#### **2.4 Ταξινόμηση, Συσκευασία, Σήμανση και Στοιβασία των επικίνδυνων φορτίων σύμφωνα με τον IMDG κώδικα**

Ο κώδικας IMDG αποτελείται από επτά (7) κεφάλαια τα οποία χωρίζονται ως εξής:

- Κεφάλαιο 1 Γενικές Διατάξεις, ορισμοί και εκπαίδευση
- Κεφάλαιο 2 Ταξινόμηση
- Κεφάλαιο 3 Πίνακας επικίνδυνων ουσιών, ειδικές διατάξεις και εξαιρέσεις
- Κεφάλαιο 4 Συσκευασία και διατάξεις για δεξαμενές
- Κεφάλαιο 5 Διαδικασίες Μεταφοράς
- Κεφάλαιο 6 Διατάξεις για την κατασκευή και δοκιμή υπό πίεση δοχείων, συσκευασιών, εμπορευματοκιβωτίων για μεταφορά χύδην IBCs, μεγάλων

---

<sup>39</sup> Άρθρο 25 του ΠΔ 405/1996.

συσκευασιών, φορητών δεξαμενών, πολλαπλών στοιχείων εμπορευματοκιβωτίων αερίων MEGCs, και βυτιοφόρων οχημάτων

- Κεφάλαιο 7 Διατάξεις σχετικές με τις μεταφορές.

#### 2.4.1 Ταξινόμηση<sup>40</sup>

Ο κώδικας IMDG έχει κατατάξει τα επικίνδυνα φορτία σε εννέα (9) βασικές κατηγορίες ή κλάσεις (classes) ανάλογα με τον κίνδυνο που ενδέχεται να προκαλέσουν και οι οποίες υποδιαιρούνται σε υποκατηγορίες οι οποίες περιγράφουν τις ουσίες και τα αντικείμενα που εμπίπτουν στην κάθε κατηγορία και χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα. Σύμφωνα με το κεφάλαιο 2 του IMDG ο φορτωτής/αποστολέας (shipper/consignor) ή η σχετική αρμόδια αρχή φέρουν την υποχρέωση ταξινόμησης των φορτίων.

- Κλάση 1: Εκρηκτικά. Σύμφωνα με τον κώδικα IMDG αυτή η κλάση είναι ‘restricted’ με αποτέλεσμα να επιτρέπεται η μεταφορά μόνο των εκρηκτικών υλών που περιλαμβάνονται στον πίνακα επικίνδυνων ουσιών του κεφαλαίου 3 του IMDG. Ωστόσο οι αρμόδιες για τη μεταφορά αρχές διατηρούν το δικαίωμα με κοινή συμφωνία να επιτρέψουν τη μεταφορά εκρηκτικών εκτός λίστας για ειδικούς σκοπούς και με την επιβολή ειδικών όρων.

1.1 Είδη με κίνδυνο μαζικής έκρηξης, όπως για παράδειγμα η δυναμίτιδα και η tetranitroaniline,

1.2 Είδη με κίνδυνο ανατίναξης, αλλά όχι μαζικής έκρηξης, όπως κάποια είδη πυροτεχνημάτων και φωτοβολίδων,

1.3 Είδη με κίνδυνο πυρκαγιάς, μικρότερο κίνδυνο έκρηξης ή και ανατίναξης, αλλά χωρίς κίνδυνο μαζικής έκρηξης, π.χ. μη εκρηκτικό φυτίλι, dinitrosobenzene,

1.4 Ουσίες και είδη χωρίς σημαντικό κίνδυνο όπως για παράδειγμα το φυτίλι αναπήρων,

1.5 Εκρηκτικά με πολύ μικρή πιθανότητα ενεργοποίησης ή μετάβασης από την καύση στην έκρηξη κάτω από κανονικές συνθήκες μεταφοράς,

1.6 Αντικείμενα που περιέχουν μη ευαίσθητες ουσίες για πυροκρότηση και δεν εγκυμονούν κίνδυνο μαζικής έκρηξης.

- Κλάση 2: Αέρια (συμπιεσμένα, υγροποιημένα ή διαλυμένα υπό πίεση αέρια)

2.1 Εύφλεκτα αέρια

---

<sup>40</sup> Όπως έχει τροποποιηθεί με τις MSC.328(90) και MSC. 372(93). Η MSC.406(96) η οποία ψηφίστηκε το 2016 θα τεθεί σε εφαρμογή την 1 Ιανουαρίου 2018 και μέχρι τότε τα κράτη-μέλη της SOLAS μπορούν να την εφορμόσουν σε εθελοντική βάση.

2.2 Άφλεκτα αέρια π.χ. ήλιο και αζωτούχα μείγματα

2.3 Δηλητηριώδη αέρια π.χ. τριοξείδιο του αζώτου, συμπιεσμένο μονοξείδιο του άνθρακα.

- Κλάση 3. Εύφλεκτα υγρά<sup>41</sup>
- Κλάση 4. Εύφλεκτα στερεά
  - 4.1 Εύφλεκτα στερεά, π.χ. καμφορά
  - 4.2 Είδη υποκειμένα σε αυτανάφλεξη, π.χ. μετάξι, ξυλάνθρακας
  - 4.3 Είδη που εκλύουν εύφλεκτα αέρια όταν υγρανθούν π.χ. ασβέστιο
- Κλάση 5. Οξειδωτικές ουσίες και οργανικά υπεροξείδια
  - 5.1 Οξειδωτικά είδη π.χ. τριοξείδιο του χρωμίου, χλωριούχος χαλκός
  - 5.2 Οργανικά υπεροξείδια, π.χ. υπεροξείδιο μεθυλκυκλοεξανόνης.
- Κλάση 6. Τοξικές και μολυσματικές ουσίες
  - 6.1 Δηλητηριώδη είδη, π.χ. υδροκυάνιο, αρσενικό τα οποία μπορούν να προκαλέσουν σοβαρή βλάβη ακόμα και θάνατο σε περίπτωση εισπνοής, κατάπωσης ή επαφής με το δέρμα
  - 6.2 Μολυσματικές ουσίες, π.χ. ιατρικά απορρίμματα. Σε περίπτωση διαρροής ή ατυχήματος οι αρχές δημόσιας υγείας πρέπει να ενημερωθούν άμεσα.
- Κλάση 7. Ραδιενεργά είδη π.χ. ραδιενεργά ισότοπα. Οι διατάξεις αυτής της κλάσης είναι σύμφωνες με το θεσμικό πλαίσιο του ΔΟΑΕ για την ασφαλή μεταφορά ραδιενεργών φορτίων
- Κλάση 8. Διαβρωτικά είδη π.χ. υδροχλωρικό οξύ, φωσφορικό οξύ
- Κλάση 9. Διάφορες επικίνδυνες ουσίες και είδη και ουσίες επικίνδυνες για το περιβάλλον.<sup>42</sup>

Υπάρχει ωστόσο και μία ακόμα κατηγορία η οποία ονομάζεται «Θαλάσσιοι Ρυπαντές» οι οποίοι υπόκεινται στις διατάξεις του παραρτήματος ΙΙΙ της MARPOL73/78. Δεν αποτελεί χωριστή κλάση καθώς πολλές από τις ουσίες των κλάσεων 1-9 μπορούν να χαρακτηριστούν

---

<sup>41</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ΠΔ 405/1996 η κλάση 3 υποδιαιρείται σε 3 υποκλάσεις: 3.1 Υγρά με σημείο ανάφλεξης κάτω των 18°C, 3.2 Υγρά με σημείο ανάφλεξης μεταξύ -18°C και 23°C, π.χ. 1-προπανόλη (σ.α. στους 15°C), αιθανόλη (13°C) και 3.3 Υγρά με σημείο ανάφλεξης μεταξύ 23°C και 61°C.

<sup>42</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ΠΔ 405/1996 σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται είδη που παρουσιάζουν κίνδυνο και δεν μπορούν να περιληφθούν στις προηγούμενες κλάσεις, τα υγρά που μεταφέρονται σε θερμοκρασία 100oC και πάνω, τα στερεά που μεταφέρονται σε θερμοκρασία 240oC και πάνω και οι ουσίες που δεν αφορούν το κεφάλαιο VII/A της SOLAS και αφορούν το παράρτημα ΙΙΙ της MARPOL 73/78.



θαλάσσιοι ρυπαντές αλλά παρ'όλα αυτά τοποθετούνται κάτω από χωριστό τίτλο στον IMDG κώδικα.

Τα επικίνδυνα φορτία προσδιορίζονται με βάση έναν αριθμό το 'UN number'<sup>43</sup> το 'Proper Shipping Name' με βάση τον βαθμό επικινδυνότητας και την σύνθεσή τους. Τα επικίνδυνα φορτία τα οποία συνήθως μεταφέρονται παρατίθενται στη λίστα των επικινδυνων φορτίων του κεφαλαίου 3.2 του IMDG κώδικα (Dangerous Good List), όπως αυτή τροποποιείται ανά χρονικά διαστήματα. Υπάρχουν τέσσερις (4) διαφορετικές καταχωρήσεις στη λίστα και είναι οι εξής:

1. μοναδικές καταχωρήσεις για σαφώς καθορισμένες ουσίες ή είδη πχ. UN1090, ακετόνη,
2. γενικές καταχωρήσεις για μία σαφώς καθορισμένη ομάδα ουσιών ή ειδών πχ. UN1133 συγκολλητικές ουσίες,
3. ειδικές NOS<sup>44</sup> καταχωρήσεις που καλύπτουν ομάδα ουσιών ή ειδών συγκεκριμένης χημικής ή τεχνικής φύσης, πχ. UN 1987 αλκοόλες και
4. γενικές NOS καταχωρήσεις που καλύπτουν ομάδα ουσιών ή ειδών με μία ή περισσότερες επικίνδυνες ιδιότητες, πχ. UN 1993 εύφλεκτο υγρό.

Η λίστα αυτή περιέχει σχετικές πληροφορίες για τα επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ονομασία, κλάση, ομάδα συσκευασίας, ετικέτα/ ετικέτες που πρέπει να επικολλούνται, διατάξεις για συσκευασία και μεταφορά και χωρίζεται σε 18 στήλες οι οποίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- Στήλη 1 - Αριθμός OHE (UN Number),
- Στήλη 2 - Οικεία Ονομασία Αποστολής OHE - Proper Shipping Name (PSN),
- Στήλη 3 - Κλάση ή Τάξη κινδύνου,
- Στήλη 4- Επικουρικοί κίνδυνοι (εδώ περιλαμβάνονται και οι θαλάσσιοι ρυπαντές),
- Στήλη 5 - Ομάδα συσκευασίας,
- Στήλη 6 - Ειδικές διατάξεις,
- Στήλη 7α – Περιορισμένες ποσότητες,
- Στήλη 7β - Εξαιρούμενες ποσότητες,

---

<sup>43</sup> Είναι ο αριθμός που έχει δοθεί από την Επιτροπή των Εμπειρογνομόνων των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά επικινδυνων φορτίων (UN List)

<sup>44</sup> N.O.S. σημαίνει «όχι άλλως οριζόμενες» και αναφέρεται στις ουσίες ή είδη τα οποία είναι καταχωρημένα στη λίστα με τα επικίνδυνα φορτία.

- Στήλη 8 - Οδηγίες συσκευασίας,
- Στήλη 9 - Ειδικές απαιτήσεις συσκευασίας,
- Στήλη 10 - Οδηγίες συσκευασίας IBC
- Στήλη 11 - Ειδικές Απαιτήσεις IBC,
- Στήλη 12- Reserved
- Στήλη 13- Οδηγίες για τις δεξαμενές και χύδην φορτία
- Στήλη 14-Ειδικές Απαιτήσεις Δεξαμενών
- Στήλη 15- EMS
- Στήλη 16-Ρυμούλκηση και Διαχωρισμός  
Στήλη 16α-Χειρισμός φορτίου και στοιβασία  
Στήλη 16β- Διαχωρισμός
- Στήλη 17 - Ιδιότητες και Παρατηρήσεις
- Στήλη 18 - Αριθμός OHE (UN Number)

Το σύστημα ταξινόμησης του IMDG αναπτύχθηκε ώστε να υπάρχει διάκριση μεταξύ επικίνδυνων και μη επικίνδυνων προϊόντων, να προσδιοριστούν οι πιθανοί κίνδυνοι που μπορεί να παρουσιαστούν στο στάδιο της μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών με πλοίο αλλά και να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των καταλληλότερων μέτρων ώστε να μεταφέρονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα με ασφάλεια χωρίς να προκαλούν κίνδυνο σε πρόσωπα ή πράγματα.

#### **2.4.2 Συσκευασία**

Η σωστή συσκευασία των επικίνδυνων φορτίων έχει κυρίως ως στόχο την προστασία και τον χειρισμό του φορτίου. Η συσκευασία θα πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε τα φορτία να μην επηρεάζονται από την κλιματικές συνθήκες, μόλυνση από επιβλαβείς ουσίες ή εξωτερικές δυνάμεις όπως κραδασμούς. Για λόγους συσκευασίας οι ουσίες των κλάσεων του κώδικα IMDG, με εξαίρεση τις κλάσεις 1, 2, 5, 2, 7, και των αυτενεργών ουσιών της κλάσης 4.1, αποδίδονται σε ομάδες συσκευασίας σύμφωνα με το βαθμό επικινδυνότητας που παρουσιάζουν:

- Ομάδα συσκευασίας I: Ουσίες υψηλού κινδύνου,
- Ομάδα συσκευασίας II: Ουσίες μετρίου κινδύνου,
- Ομάδα συσκευασίας III: Ουσίες χαμηλού κινδύνου.

Στην πράξη συνηθίζεται τα φορτία να συσκευάζονται από τον αποστολέα. Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί αύξηση στην μεταφορά φορτίων με εμπορευματοκιβώτια

(containers) διότι αποτελεί οικονομικότερη λύση. Στις περιπτώσεις εκείνες όπου ο φορτωτής στοιβάξει το εμπορευματοκιβώτιο και το παραδίδει σφραγισμένο στον μεταφορέα χωρίς ο τελευταίος να έχει επιβλέψει τη στοιβασία του φορτίου υποστηρίζεται ότι το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να θεωρηθεί ως ένα ενιαίο δέμα<sup>45</sup> για τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα. Στην αντίθετη όμως περίπτωση όπου ο μεταφορέας είναι αυτός που παρέχει το εμπορευματοκιβώτιο τότε η ευθύνη του αποστολέα περιορίζεται.

Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ στο άρθρο IV.2(n) εξαιρούν τον μεταφορέα (carrier) από την ευθύνη για όποια ζημία προκληθεί εξαιτίας ανεπαρκούς συσκευασίας.<sup>46</sup> Η συσκευασία των επικίνδυνων φορτίων θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αντέχει τους μέσους κινδύνους που μπορεί να υπάρξουν κατά τη διάρκεια της μεταφοράς συμπεριλαμβανομένης της μεταφόρτωσης μεταξύ μεταφορικών μονάδων και αποθηκών.<sup>47</sup> Στο κεφάλαιο 4 του IMDG δίνονται οδηγίες σχετικά με την συσκευασία των επικίνδυνων φορτίων. Οι οδηγίες συσκευασίας υποδιαιρούνται σε τρία υποτιμήματα ανάλογα με τον τύπο των συσκευασιών για τον οποίο ισχύουν: α) συσκευασίες εκτός των IBCs και των μεγάλων συσκευασιών, β) IBCs (υποδεικνύονται από έναν αλφαριθμητικό κώδικα που ξεκινά με τα γράμματα «IBC» και γ) μεγάλες συσκευασίες. Είναι υψίστης σημασίας για την ασφάλεια τόσο του φορτίου όσο και του πληρώματος, του πλοίου, της θάλασσας αλλά και όλων των εμπλεκόμενων μερών, η συσκευασία των επικίνδυνων φορτίων να γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί. Το άρθρο 7 του ΠΔ 405/1996 ορίζει ότι οι συσκευασίες των επικίνδυνων φορτίων πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση των φορτίων και η εξασφάλιση των παραπάνω αποτελεί ευθύνη εκείνου που ενεργεί τη συσκευασία. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 περ. ιδ των κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του όταν η ζημία ή η απώλεια του φορτίου οφείλεται στην ανεπάρκεια της συσκευασίας του φορτίου. Το άρθρο 27 των κανόνων του Ρότερνταμ θεσπίζει την ευθύνη του αποστολέα να παραδώσει το φορτίο έτοιμο για φόρτωση στον μεταφορέα και σε τέτοια ενδεδειγμένη συσκευασία ώστε να είναι ασφαλές

---

<sup>45</sup> 76/2006 Εφετείο Πειραιώς (ΠΕΙΡΝΟΜ 2006/466), όπου για την εφαρμογή του άρθρου 141 του ΚΙΝΔ «δια του όρου δέμα νοείται μια αυθυπόστατη συσκευασία κατά τρόπο καθιστώντα αδύνατη την εξακρίβωση του περιεχομένου της ενώ ο όρος μονάς έχει εφαρμογή στα εμπορεύματα που μεταφέρονται χύδην».

<sup>46</sup> Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from insufficiency of packing.

<sup>47</sup> Στην υπόθεση 'Bamfield vs Goole etc.' η δραστική ουσία του φορτίου άλλαξε και εξαιτίας της ανεπαρκούς συσκευασίας δηλητηριώδη αέρια αναδύθηκαν.

κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και να μην προκαλέσει βλάβη ή ζημία σε άτομα ή άλλα αγαθά.

### 2.4.3 Σήμανση/Επιγραφές

Στην πράξη ο αποστολέας/φορτωτής (shipper) παρέχει τα στοιχεία/πληροφορίες σχετικά με το φορτίο. Στην περίπτωση της φορτωτικής ο αποστολέας πρέπει να περιγράψει το φορτίο και να δώσει την κατάλληλη σήμανση σε αυτό. Η υποχρέωση του αποστολέα/φορτωτή για τη σωστή σήμανση των φορτίων έχει ιδιαίτερη σημασία στον καταμερισμό των ευθυνών καθώς ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο για φορτία των οποίων τα ειδικά χαρακτηριστικά έχουν επισημανθεί από τον αποστολέα/φορτωτή. Ο σκοπός της σήμανσης και των ετικετών στα επικίνδυνα φορτία έχει ως σκοπό να ενημερώσει όλα τα εμπλεκόμενα στη μεταφορά μέρη ώστε να χειριστούν το φορτίο με τον κατάλληλο τρόπο. Είναι επίσης σημαντικό σε περίπτωση ατυχήματος ώστε να γνωρίζουν τα μέρη την κατάλληλη επείγουσα διαδικασία που πρέπει να εφαρμοστεί. Το κεφάλαιο 5 του IMDG κώδικα θέτει τους κανόνες για τη σήμανση των επικίνδυνων φορτίων.<sup>48</sup>

Σύμφωνα με τον IMDG η σήμανση στο φορτίο θα πρέπει:

- να είναι ευκρινής,
- να παραμείνει επάνω στο φορτίο για τουλάχιστον τρεις (3) μήνες από τη βύθιση του φορτίου στη θάλασσα,
- να τοποθετείται σε εμπορευματοκιβώτιο, ρυμουλκούμενο ή φορητή δεξαμενή μία σε κάθε πλευρά και μία σε κάθε άκρο της, σε βαγόνι τουλάχιστον σε κάθε πλευρά, σε πολλαπλών διαμερισμάτων δεξαμενή που περιέχει περισσότερες από μία επικίνδυνες ουσίες ή τα κατάλοιπά τους κατά μήκος κάθε πλευράς στις θέσεις των σχετικών διαμερισμάτων και σε κάθε άλλη μονάδα μεταφοράς φορτίου τουλάχιστον στις δύο πλευρές και στο πίσω μέρος της μονάδας.

Το άρθρο 22 του ΠΔ 405/1996 ορίζει ότι κάθε μέσο συσκευασίας που περιέχει επικίνδυνη ουσία πρέπει να σημαίνεται προ της παράδοσής του για μεταφορά ανάλογα με την κλάση που ανήκει, ενώ στο άρθρο 26 παρ. 2 προβλέπεται ότι υπεύθυνοι για τη συσκευασία οποιασδήποτε μορφής είναι αυτοί που συσκευάζουν τις επικίνδυνες ουσίες καθώς και οι εισαγωγείς ετοιμών συσκευασμένων επικίνδυνων ειδών. Σύμφωνα με το άρθρο 22 του ΠΔ 406/1996 τα σήματα τα οποία επικολλούνται στα φορτία θα πρέπει να έχουν διαστάσεις

---

<sup>48</sup> Πίνακας 1 παράρτημα για τις πινακίδες αναγνώρισης κινδύνου.

τουλάχιστον 10 εκ. X 10 εκ.για μικρές συσκευασίες και τουλάχιστον 25 εκ. X 25 εκ. για μονάδες (βυτιοφόρα, δεξαμενές, εμπορευματοκιβώτια) και θα πρέπει να σημαίνονται σε δύο πλευρές τουλάχιστον. Κατάλληλη είναι η σήμανση όταν εξασφαλίζεται ότι θα είναι ευχερώς αντιληπτή ώστε να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας για τη μεταφορά των επικίνδυνων ουσιών.<sup>49</sup> Τόσο οι κανόνες του Αμβούργου όσο και του Ρότερνταμ θεσπίζουν την υποχρέωση σήμανσης του φορτίου σύμφωνα με την νομοθεσία.

#### **2.4.4 Έγγραφο/Πληροφορίες για το φορτίο/Ενημέρωση του Μεταφορέα<sup>50</sup>**

Όταν τα επικίνδυνα φορτία συσκευάζονται ή φορτώνονται σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα (container) οι υπεύθυνοι για τη φόρτωση θα πρέπει να παραδώσουν στον μεταφορέα το λεγόμενο “container/vehicle packing certificate”<sup>51</sup> στο οποίο θα αναγράφεται ρητά ο αριθμός του εμπορευματοκιβωτίου ή του οχήματος και θα δηλώνεται ότι η φόρτωση έχει γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα IMDG. Χωρίς αυτό το πιστοποιητικό το εμπορευματοκιβώτιο ή όχημα δεν θα γίνονται δεκτά για φόρτωση στο πλοίο. Το αναφερθέν πιστοποιητικό δεν απαιτείται για φορητές δεξαμενές. Σύμφωνα με το κεφάλαιο 5.4.5 του κώδικα IMDG κάθε φορτίο θα πρέπει να συνοδεύεται από το έγγραφο μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων το οποίο ονομάζεται “Multimodal Dangerous Goods Form”<sup>52</sup> και στο οποίο θα πρέπει να αναγράφονται μεταξύ άλλων τα εξής:

- Ο αποστολέας/παραλήπτης και τα στοιχεία επικοινωνίας τους,
- Ο τόπος προορισμού, το είδος και μέσο μεταφοράς,
- Η δήλωση επικινδυνότητας του φορτίου,
- Όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά,
- Η δήλωση του φορτωτή/αποστολέα: "I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in

---

<sup>49</sup> 1603/2014 ΔΕΦ Πειραιά (Α΄ Δημοσίευση στην τράπεζα νομικών πληροφοριών ΝΟΜΟΣ) όπου επιβλήθηκε πρόστιμο λόγω μη εμφανούς σήμανσης σε μεταφερόμενα με πλοίο επικίνδυνα υλικά. Η εκκαλούσα όφειλε σύμφωνα με το άρθρο 26 παρ. 2 του ΠΔ 405/1996 να είχε λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα και να είχε προβεί σε όλους τους απαιτούμενους ελέγχους ώστε να εξασφαλιστεί ότι η σήμανση ήταν εμφανής και ότι δεν υφίστατο κίνδυνος κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

<sup>50</sup> Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Υλικών IMDG, PROTEAS LIFE09 ENV/GR/000291 Παραδοτέο - Υπόδραση 2.2.

<sup>51</sup> Πίνακας 2 παράρτημα, sample copy issued by BIMCO.

<sup>52</sup> Η συγκεκριμένη φόρμα έχει υποστεί τροποποιήσεις σύμφωνα με την MSC.406(96) η οποία απόφαση θα τεθεί σε ισχύ από την 1 Ιανουαρίου 2018. Ωστόσο από την 1 Ιανουαρίου 2017 τα κράτη-μέλη του IMO μπορούν να την εφορμώσουν εθελοντικά.

proper condition for transport according to applicable international and national government regulations".

Επιπλέον ο κώδικας IMDG επιβάλλει κάθε πλοίο το οποίο μεταφέρει επικίνδυνα φορτία και θαλάσσιους ρυπαντές να είναι εφοδιασμένο με έναν ειδικό κατάλογο ή δηλωτικό επικίνδυνων εμπορευμάτων ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας στα οποία να προσδιορίζονται τα επικίνδυνα φορτία και οι θαλάσσιοι ρυπαντές τα οποία βρίσκονται για μεταφορά στο πλοίο καθώς και η ακριβής θέση φόρτωσής τους επάνω στο πλοίο. Πριν την αναχώρηση του πλοίου αντίγραφο αυτών θα βρίσκεται στη διάθεση του αρμοδίου προσώπου ή αρχής όπως έχει καθοριστεί από την λιμενική αρχή. Το ΠΔ 406/1996 στο άρθρο 19 θεσπίζει την υποχρέωση του φορτωτή ή του ναυτικού πράκτορα ή των αντιπροσώπων των πλοίων ή της ναυτιλιακής εταιρείας να παραδώσουν τα ανωτέρω έγγραφα στην οικεία λιμενική αρχή φόρτωσης ή εκφόρτωσης 24 ώρες πριν την έναρξη εκφόρτωσης ή φόρτωσης των επικίνδυνων φορτίων (φυσικά η δήλωση φόρτωσης-εκφόρτωσης επικίνδυνων φορτίων μπορεί να είναι τηλεγράφημα, ή τηλετύπημα ή τηλεομοιότυπο).<sup>53</sup>

Οι πληροφορίες σχετικά με τα επικίνδυνα φορτία είναι καθοριστικής σημασίας καθώς τόσο ο πλοίαρχος όσο και το πλήρωμα πρέπει να γνωρίζουν ποια είναι τα χαρακτηριστικά του φορτίου ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να μπορούν να πράξουν κατάλληλα. Επίσης εάν ο φορτωτής/αποστολέας δεν παράσχει όλες τις πληροφορίες σχετικά με το φορτίο ο μεταφορέας δεν θα μπορέσει να λάβει τα κατάλληλα μέτρα μεταφοράς του φορτίου. Η υποχρέωση του φορτωτή/αποστολέα (shipper) να ενημερώσει τον μεταφορέα δίνει το δικαίωμα στον τελευταίο να επιλέξει εάν επιθυμεί ή όχι να μεταφέρει το επικίνδυνο φορτίο και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του πληρώματος και του πλοίου.<sup>54</sup> Σύμφωνα με το εθιμικό δίκαιο (common law) το οποίο έχει επικρατήσει να εφορμίζεται σε περιπτώσεις που το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο ή στις περιπτώσεις που δεν μπορούν να εφαρμοστούν οι Κανόνες της Χάγης και Χάγης - Βίσμπυ, ή εφόσον έχει συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, εφόσον ο αποστολέας/φορτωτής έχει ενημερώσει τον μεταφορέα για την φύση των προϊόντων και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά

<sup>53</sup> Στην Αμερική από τις 2 Φεβρουαρίου 2003 επιβάλλεται οι μεταφορείς φορτίων να στέλνουν συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικές με το φορτίο στις τελενειακές αρχές, 24 ώρες πριν τη φόρτωση του πλοίου στο αλλοδαπό λιμάνι εφόσον τα φορτία έχουν προορισμό την Αμερική. Η προηγούμενη νομοθεσία η οποία απλά επέβαλε στον πλοίαρχο να διαθέτει τη δήλωση των επικίνδυνων φορτίων και να την επιδείξει όταν του ζητηθεί, τροποποιήθηκε μετά την επίθεση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 σε μια προσπάθεια να προλάβουν κάποια τρομοκρατική επίθεση.

<sup>54</sup> Girvin, Shipper's Liability for the carriage of dangerous goods by sea, 1996

τους ώστε το φορτίο να μπορέσει να μεταφερθεί χωρίς να προκληθούν ζημιές και ο μεταφορέας επιλέγει να το φορτώσει και να το μεταφέρει τότε ο αποστολέας/φορτωτής δεν καθίσταται υπεύθυνος για όποια ζημία υπάρξει. Η ίδια αρχή εφαρμόζεται και στο Αμερικάνικο δίκαιο.<sup>55</sup> Από τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και συγκεκριμένα από το άρθρο IV παρ. 6 προκύπτει ότι ο μεταφορέας, καπετάνιος και πράκτορας του πλοίου δεν φέρουν ευθύνη σε περίπτωση που δεν ενημερωθούν και δεν συναινέσουν στη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων. Οι κανόνες του Αμβούργου στο άρθρο 13 θεσπίζουν την υποχρέωση του αποστολέα (shipper) για τη σωστή σήμανση των επικίνδυνων φορτίων και για την ενημέρωση του μεταφορέα για την επικινδυνότητα του φορτίου αλλά και για τις κατάλληλες προφυλάξεις που πρέπει να πάρει. Σε περίπτωση που ο μεταφορέας δεν λάβει ενημέρωση από τον φορτωτή/αποστολέα τότε δεν φέρει καμία ευθύνη για την απώλεια του φορτίου. Στο άρθρο 29 των κανόνων του Ρότερνταμ ο αποστολέας είναι υποχρεωμένος να παρέχει στον μεταφορέα όλες τις πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα σχετικά με το φορτίο τα οποία άλλως δεν θα μπορούσαν να είναι γνωστά στον μεταφορέα και τα οποία είναι απαραίτητα για την επιμελή φόρτωση του φορτίου. Βέβαια εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με το φορτίο από τον αποστολέα/φορτωτή ή ναυλωτή στον μεταφορέα θα πρέπει να είναι τέτοιες με τις οποίες ο κάθε μέσος μεταφορέας θα μπορέσει να εκτιμήσει και ο ίδιος τους κινδύνους από τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου ώστε να τους αποφύγει, π.χ. ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής ενός tanker γνωρίζει ότι το πετρέλαιο είναι επικίνδυνο φορτίο και θα έπρεπε να μπορεί να εκτιμήσει τους κινδύνους ώστε να πάρει τα κατάλληλα μέτρα προστασίας. Ωστόσο ο αποστολέας είναι υποχρεωμένος να ενημερώσει τον μεταφορέα για κάποιο ειδικό κίνδυνο που μπορεί να υπάρχει στο φορτίο εξαιτίας των συστατικών του ή που μπορεί να δημιουργηθεί εάν το φορτίο βρεθεί κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες οι οποίες μπορούν να αλλάξουν κάποια από τα χαρακτηριστικά του.<sup>56</sup> Εάν το φορτίο χρειάζεται ειδική φροντίδα ο φορτωτής οφείλει να ενημερώσει τον μεταφορέα προκειμένου να το μεταχειριστεί καταλλήλως, π.χ. φορτίο που χρειάζεται ψύξη ή θέρμανση. Σε περίπτωση που στο πλοίο υπάρχουν φορτία περισσότερων του ενός

---

<sup>55</sup> Brass vs Maitland, στην οποία υπόθεση το δικαστήριο έκρινε ότι είναι η υποχρέωση του αποστολέα να συσκευάσει σωστά το φορτίο και προειδοποιήσει για τυχόν κινδύνους εξαιτίας των συστατικών του φορτίου και International Mercantile Marine Co. vs Fels στην οποία το δικαστήριο έκρινε ότι η λέξη νάφθα στην περιγραφή του μεταφερόμενου φορτίου ήταν επαρκής και ο μεταφορέας μπορούσε να κρίνει την επικινδυνότητα του φορτίου από τη λέξη.

<sup>56</sup> The Fiona Case [1994] 2 Lloyd's Rep. 506, στην οποία το δικαστήριο αποφάσισε ότι ειδική ενημέρωση (special notice) για το φορτίο και τα χαρακτηριστικά του έπρεπε να είχε δοθεί στον μεταφορέα.

αποστολέων τότε έχουν το δικαίωμα πληροφόρησης σχετικά με το όνομα του αποστολέα του επικίνδυνου φορτίου, την ποσότητα και το είδος του φορτίου.

#### **2.4.5 Στοιβασία/Διαχωρισμός του φορτίου**

Ο μεταφορέας του φορτίου έχει την υποχρέωση να φορτώσει, στοιβάσει και να μεταφέρει το φορτίο με επιμέλεια. Η ευθύνη για τη σωστή στοιβασία του φορτίου παραμένει με τον μεταφορέα σε κάθε περίπτωση. Φυσικά ο αποστολέας είναι υποχρεωμένος να δώσει όλες τις πληροφορίες στον φορτωτή και να τον ενημερώσει για την επικινδυνότητα του φορτίου. Στην πράξη ο πλοίαρχος είναι αυτός ο οποίος επιβλέπει τη στοιβασία των φορτίων. Για τη στοιβασία του φορτίου θα πρέπει να ακολουθείται αυστηρά το κεφάλαιο 7 του κώδικα IMDG. Σύμφωνα με το άρθρο 23 του ΠΔ 405/1996 τα επικίνδυνα είδη στοιβάζονται με ασφαλή και κατάλληλο τρόπο ανάλογα με τη φύση τους και ο πλοίαρχος ή ο υπεύθυνος αξιωματικός του πλοίου πρέπει να τα επιθεωρούν πριν την φόρτωση αλλά και μετά τη στοιβασία για τυχόν ελαττώματα στο φορτίο από τα οποία μπορεί να προκληθεί κίνδυνος. Ο διαχωρισμός των επικίνδυνων φορτίων επάνω στο πλοίο είναι εξίσου σημαντικός για την προστασία των φορτίων καθώς από την επαφή των συστατικών ουσιών των διαφορετικών φορτίων μπορεί να υπάρξει ατύχημα.<sup>57</sup>

#### **2.5 Επιλέον κανόνες του IMDG**

Οι συμμετέχοντες στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τη φύση και την έκταση των προβλέψιμων κινδύνων, για την αποφυγή ζημιάς ή σωματικής βλάβης και, αν είναι απαραίτητο, για τον περιορισμό των συνεπειών τους. Σε όλες τις περιπτώσεις, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του IMDG. Το προσωπικό όλων των συμμετεχόντων στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων θα πρέπει να λαμβάνει κατάλληλη εκπαίδευση με βάση τις προϋποθέσεις που διέπουν τη μεταφορά των επικινδύνων φορτίων ανάλογα με τα καθήκοντά του. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις του κώδικα IMDG και να περιλαμβάνει εκτός των άλλων εκπαίδευση ανά λειτουργία και ανάλογα με τα καθήκοντα και για το προσωπικό διαχείρισης του λιμένα και τους μεταφορείς και εκπαίδευση ασφαλείας σχετικά με τους κινδύνους και τα πιθανά ατυχήματα κατά τη μεταφορά, τη φόρτωση και

---

<sup>57</sup> Για τον διαχωρισμό των φορτίων εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου 7.2 του κώδικα IMDG και ορίζεται ότι ο διαχωρισμός των φορτίων γίνεται σε κατηγορίες με βάση την Dangerous Goods List και συγκεκριμένα τα φορτία θα πρέπει να διαχωρίζονται ως εξής: acids, ammonium compounds, bromates, chlorates, chlorites, cyanides, heavy metals and their salts (including their organometallic compounds), hypochlorites, lead and its compounds, 10 liquid halogenated hydrocarbons, 11 mercury and mercury compounds, 12 nitrites and their mixtures, 13 perchlorates, 14 permanganates, 15 powdered metals, 16 peroxides, 17 azides, 18 alkalis.



εκφόρτωση των φορτίων, τον ασφαλή χειρισμό και τα μέτρα επείγουσας ανάγκης. Πρέπει επίσης να τηρούνται οι κανόνες που θέτει ο ISM κυρίως όσον αφορά στον σχεδιασμό φόρτωσης και εκφόρτωσης, σχεδιασμό ταξιδιού και διαδικασίες ελέγχου πριν και κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Οι εμπλεκόμενοι στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (αποστολείς, μεταφορείς, παραλήπτες, φορτωτές, συσκευαστές, πληρωτές, χειριστές εμπορευματοκιβωτίων-δεξαμενών/ φορητών δεξαμενών, χειριστές, διαχειριστές θαλάσσιας υποδομής, εκφορτωτές) θα πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα, για την αποφυγή ζημιάς ή σωματικής βλάβης και σε όλες τις περιπτώσεις, θα πρέπει να τηρούνται οι κανόνες του κώδικα IMDG.

### **2.5.1 Αποστολέας<sup>58</sup>**

Ο αποστολέας επικίνδυνων εμπορευμάτων υποχρεούται να παραδίνει προς μεταφορά μόνο αποστολές φορτίων οι οποίες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του IMDG. Συγκεκριμένα ο αποστολέας θα πρέπει να εξακριβώνει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα είναι ταξινομημένα και εγκεκριμένα για μεταφορά σύμφωνα με τον IMDG, να προμηθεύει τον μεταφορέα με πληροφορίες και στοιχεία και, αν είναι απαραίτητο, με τα απαιτούμενα έγγραφα μεταφοράς και συνοδευτικά έγγραφα (εξουσιοδοτήσεις, εγκρίσεις, ειδοποιήσεις, πιστοποιητικά, κλπ.), λαμβάνοντας υπόψη ειδικότερα τις απαιτήσεις του κώδικα IMDG, να κάνει χρήση των κατάλληλων συσκευασιών για τη μεταφορά των εν λόγω ουσιών και φερόντων των σημάτων που υπαγορεύει ο IMDG και γενικότερα να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των μέσων της αποστολής και των περιορισμών της αποστολής. Αν ο αποστολέας χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες άλλων συμμετεχόντων (συσκευαστής, φορτωτής, πληρωτής, κλπ.), θα λάβει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλίσει ότι η αποστολή του φορτίου πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα IMDG. Όταν ο αποστολέας ενεργεί εκ μέρους τρίτου, ο τελευταίος θα ενημερώνει γραπτώς τον αποστολέα για το ότι πρόκειται για επικίνδυνα εμπορεύματα και θα του γνωστοποιεί όλες τις πληροφορίες και τα έγγραφα που χρειάζεται για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του.

---

<sup>58</sup> Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Υλικών IMDG, PROTEAS LIFE09 ENV/GR/000291 Παραδοτέο - Υπόδραση 2.2.

### 2.5.2 Μεταφορέας<sup>59</sup>

Ο μεταφορέας που αναλαμβάνει τα εμπορεύματα προς μεταφορά θα πρέπει στο σημείο της αναχώρησης, με αντιπροσωπευτικά δείγματα, να εξακριβώνει ότι τα επικίνδυνα εμπορεύματα προς μεταφορά είναι εγκεκριμένα για μεταφορά σύμφωνα με τον κώδικα IMDG και να εξακριβώνει ότι όλες οι προβλεπόμενες στον IMDG πληροφορίες που σχετίζονται με τα επικίνδυνα εμπορεύματα προς μεταφορά έχουν παρασχεθεί από τον αποστολέα πριν τη μεταφορά. Θα πρέπει να ελέγχει ότι τα προβλεπόμενα έγγραφα είναι πάνω στη μονάδα μεταφοράς ή, αν χρησιμοποιούνται τεχνικές ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων (EPD) ή ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI) αντί της έγγραφης τεκμηρίωσης, ότι τα δεδομένα είναι διαθέσιμα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς κατά τρόπο τουλάχιστον ισοδύναμο με εκείνον της έγγραφης τεκμηρίωσης, να εξακριβώνει οπτικά ότι το πλοίο και τα φορτία δεν έχουν εμφανή ελαττώματα, διαρροές ή ρωγμές, ελλιπή εξοπλισμό, κλπ., εξακριβώνει ότι η ημερομηνία προθεσμίας για τον επόμενο έλεγχο των πλοίων, βυτιοφόρων οχημάτων, οχημάτων μεταφοράς συστοιχίας δοχείων αερίων, σταθερών δεξαμενών, αποσυνδεδεμένων δεξαμενών, φορητών δεξαμενών, δεξαμενών-εμπορευματοκιβωτίων και MEGCs δεν έχει εκπνεύσει, να επιβεβαιώνει ότι το πλοίο δεν είναι υπερφορτωμένο και ότι οι ετικέτες κινδύνου και οι σημάνσεις που προβλέπονται για το πλοίο έχουν επικολληθεί.

Εάν, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, παρατηρηθεί παραβίαση που θα μπορούσε να διακινδυνεύσει την ασφάλεια της επιχείρησης, η αποστολή θα πρέπει να σταματήσει το συντομότερο δυνατό, δεδομένων των προϋποθέσεων της ασφάλειας της κυκλοφορίας και της δημόσιας ασφάλειας. Η επιχείρηση μεταφοράς μπορεί να συνεχιστεί μόνο όταν η αποστολή συμμορφωθεί με τους αρμόζοντες κανονισμούς. Η αρμόδια αρχή για το υπόλοιπο του ταξιδιού μπορεί να εγκρίνει τη συνέχιση της επιχείρησης μεταφοράς. Στην περίπτωση που η ζητούμενη συμμόρφωση δεν μπορεί να επιτευχθεί και η εξουσιοδότηση δεν μπορεί να δοθεί για το υπόλοιπο του ταξιδιού, η αρμόδια αρχή θα παρέχει στον μεταφορέα την απαραίτητη διοικητική βοήθεια. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που ο μεταφορέας ενημερώσει την αρμόδια αρχή ότι η επικινδυνότητα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων δεν του γνωστοποιήθηκε από τον αποστολέα και ότι επιθυμεί, δυνάμει του ισχύοντος νόμου περί μεταφορικών συμβάσεων, να εκφορτώσει, να καταστρέψει τα εμπορεύματα ή να τα καταστήσει αβλαβή.

---

<sup>59</sup> Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Υλικών IMDG, PROTEAS LIFE09 ENV/GR/000291 Παραδοτέο - Υπόδραση 2.2.

### 2.5.3 Φορτωτής<sup>60</sup>

Ο φορτωτής θα πρέπει να παραδίδει τα επικίνδυνα εμπορεύματα στο μεταφορέα μόνο εάν είναι εξουσιοδοτημένα προς μεταφορά σύμφωνα με τον IMDG και θα ελέγχει, στην παράδοση προς μεταφορά συσκευασμένων επικίνδυνων εμπορευμάτων ή ακαθάριστων κενών συσκευασιών, εάν η συσκευασία είναι φθαρμένη. Δεν θα πρέπει να παραδίδει φορτίο του οποίου η συσκευασία είναι φθαρμένη, ιδιαίτερα αν δεν είναι στεγανό, και υπάρχουν διαρροές ή πιθανότητα διαρροών της επικίνδυνης ουσίας, έως ότου επισκευαστεί η φθορά και πρέπει να συμμορφώνεται με τις ειδικές απαιτήσεις φόρτωσης και χειρισμού όταν φορτώνει επικίνδυνα εμπορεύματα σε ένα πλοίο, ή μεγάλο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο. Θα πρέπει επίσης να συμμορφώνεται με τις απαγορεύσεις περί μικτής φόρτωσης λαμβάνοντας υπόψη επικίνδυνα εμπορεύματα που βρίσκονται ήδη στο πλοίο ή σε μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο και με τις απαιτήσεις σχετικά με την απομόνωση τροφίμων, άλλων αναλωσίμων ή ζωοτροφών. Ο φορτωτής μπορεί ωστόσο να βασιστεί στις πληροφορίες και τα στοιχεία που του δόθηκαν από άλλους συμμετέχοντες.

Όλα τα εμπλεκόμενα πρόσωπα που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες άλλων συμμετεχόντων (καθαριστής, υπηρεσία απολύμανσης, κ.λπ.) θα πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του IMDG.

---

<sup>60</sup> Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Υλικών IMDG, PROTEAS LIFE09 ENV/GR/000291 Παραδοτέο - Υποδραση 2.2.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

### 3.1 Εισαγωγή

Στη μεταφορά φορτίων τα ίδια τα φορτία είναι το αντικείμενο ζημίας ή απώλειας. Συγκεκριμένα η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων συνιστά μεγάλο ρίσκο διότι μπορεί να προκαλέσει ζημίες στο ίδιο το πλοίο, σε άλλα φορτία, στο πλήρωμα αλλά και στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εάν το φορτίο κριθεί επικίνδυνο οι αρχές μπορούν να απαγορεύσουν τον απόπλου του πλοίου ή να το θέσουν σε καραντίνα με αποτέλεσμα ο μεταφορέας να υποστεί οικονομική ζημία.<sup>61</sup> Έτσι λοιπόν ο επιμερισμός των ευθυνών κυρίως όσον αφορά τον φορτωτή και τον μεταφορέα (τα δύο σημαντικότερα πρόσωπα στη σύμβαση μεταφοράς) καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικός τόσο για τις μεταξύ τους σχέσεις όσο και για τις ευθύνες τους προς τρίτα πρόσωπα πχ. πλήρωμα, φορτοεκφορτωτές, ιδιοκτήτες των άλλων φορτίων κλπ. Όπως αναφέρεται και στα προηγούμενα κεφάλαια η μεταφορά φορτίων διά θαλάσσης μπορεί να εκτελεστεί είτε με σύμβαση ναυλώσεως (χρονοναύλωση, ναύλωση ταξιδιού ή ναύλωση γυμνού πλοίου) και αποδεικνύεται με έγγραφο που ονομάζεται ναυλοσύμφωνο είτε με σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων<sup>62</sup> και αποδεικνύεται με έγγραφο το οποίο ονομάζεται φορτωτική. Τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν όρους που αφορούν τις υποχρεώσεις των μερών και σε χώρες με εθιμικό δίκαιο συμπληρώνονται από τις ναυτιλιακές συνήθειες και έθιμα που έχουν διαμορφωθεί στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα ναυλοσύμφωνα επιβάλλουν την υποχρέωση στον εκναυλωτή να θέσει στη διάθεση του ναυλωτή αξιόπλοο πλοίο, να εκτελεί τις συμβατικές του υποχρεώσεις με σύνεση και να ακολουθεί τη συμφωνημένη διαδρομή. Ο ναυλωτής από τη μεριά του πρέπει να δηλώσει έναν ασφαλή λιμένα φόρτωσης και εκφόρτωσης και να μην φορτώνει στο πλοίο επικίνδυνα εμπορεύματα.<sup>63</sup> Αρκετές από τις υποχρεώσεις αυτές και κυρίως αυτές που αφορούν στον μεταφορέα/εκναυλωτή έχουν συμπεριληφθεί και στις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με τις φορτωτικές.<sup>64</sup> Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι πολλά ναυλοσύμφωνα έχουν προσαρμόσει το περιεχόμενό τους ώστε να είναι

<sup>61</sup> Υπόθεση "Giannis NK" [1998] 1 LLOYD'S REP. 337.

<sup>62</sup> Στο δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών και στη διεθνή πρακτική η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων δεν ρυθμίζεται από τις ίδιες διατάξεις με αυτές της ναύλωσης, ωστόσο στον ΚΙΝΔ οι δύο αυτές μορφές θαλάσσιας μεταφοράς ρυθμίζονται στο κεφάλαιο έκτο του κώδικα "Περί Ναυλώσεως" αφού στο άρθρο 107 του κώδικα συμπεριλήφθηκε και η μεταφορά πραγμάτων διά θαλάσσης (σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων) ως αντικείμενο της ναύλωσης. Το άρθρο 107 θέσπισε γραπτούς κανόνες δικαίου που ρυθμίζουν τη ναύλωση και έχουν αναγκαστικό χαρακτήρα όσον αφορά τις ευθύνες του εκναυλωτή/μεταφορέα.

<sup>63</sup> The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Meltem Deniz Güner-Özbek, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 12, 2007.

<sup>64</sup> Άρθρο 3 παρ. 1 των κανόνων Χάγης-Βίμπυ και άρθρο 134 του ΚΙΝΔ σύμφωνα με τα οποία ο εκναυλωτής-μεταφορέας πρέπει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του με επιμέλεια.

σύμφωνο με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ. Στη ναύλωση γυμνού σκάφους (bareboat charter) ο ναυλωτής φέρει τον κίνδυνο για την οικονομική ζημία από την εκμετάλλευση του πλοίου όσο και την ευθύνη για τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες που υφίστανται τρίτα πρόσωπα από τις υπαίτιες πράξεις ή παραλείψεις δικές του ή του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος. Στη χρονοναύλωση ο εκναυλωτής/μεταφορέας πρέπει να θέτει στη διάθεση του φορτωτή/ναυλωτή πλοίο αξιόπλοο και πλήρως επανδρωμένο και κατάλληλο ενώ ο ναυλωτής πρέπει να καταβάλει τον συμφωνημένο ναύλο και να χρησιμοποιεί ασφαλείς λιμένες. Όσον αφορά στην ευθύνη των μερών για τις ζημιές που λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια της σύμβασης αυτή διακρίνεται στην συμβατική ευθύνη για τις σχέσεις των μερών ενώ απέναντι στους τρίτους τίθεται θέμα τόσο αδικοπρακτικής όσο και δικαιοπρακτικής ευθύνης απέναντι στους πελάτες του ναυλωτή/φορτωτή. Στη ναύλωση ταξιδιού ο μεταφορέας/εκναυλωτής υποχρεούται να εκτελέσει το ταξίδι με το πλοίο που έχει συμφωνηθεί, το οποίο πρέπει να είναι κατάλληλο για τη συγκεκριμένη μεταφορά και διατήρηση των φορτίων και το πλοίο πρέπει να βρίσκεται στον συμφωνημένο τόπο και χρόνο έτοιμο προς φόρτωση. Όσον αφορά το φορτίο στα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα γίνεται ρητή αναφορά στην ευθύνη του φορτωτή/ναυλωτή για την φόρτωση, στοιβασία και εκφόρτωση του φορτίου. Στην ελληνική έννομη τάξη τα άρθρα 112 περ. β και 127 του ΚΙΝΔ θεσπίζουν την ευθύνη του εκναυλωτή σχετικά με τη φόρτωση και στοιβασία του φορτίου οι οποίες όμως διατάξεις είναι ενδοτικού δικαίου και έτσι η ύπαρξη ρήτρας στο ναυλοσύμφωνο που μεταθέτει τις υποχρεώσεις αυτές στον ναυλωτή θεωρείται έγκυρη. Οι διατάξεις όμως του άρθρου 134 ΚΙΝΔ που αφορούν την ευθύνη του εκναυλωτή είναι αναγκαστικού δικαίου, έτσι ρήτρες που απαλλάσσουν τον εκναυλωτή από την ευθύνη του για παραβάσεις κατά τη φόρτωση και στοιβασία είναι άκυρες σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και νομολογία.<sup>65</sup> Οι διατάξεις του ΚΙΝΔ θεσπίζουν και τις ευθύνες του μεταφορέα/εκναυλωτή. Οι διατάξεις των άρθρων 134-148 του ΚΙΝΔ εφαρμόζονται μόνο στη ναύλωση καθώς η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων έχει αποσπαστεί από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ.<sup>66</sup>

### **3.2 Ελληνική νομοθεσία και πρακτική**

Όσον αφορά στην ελληνική νομοθεσία και πρακτική, η χώρα μας με τον Ν2107/1992 κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών της 25/08/1924 για την ενοποίηση των κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές όπως η σύμβαση τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα του 1968 και 1979 (Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ) και αποτελούν σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του

<sup>65</sup> Απόφαση 815/1991 Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά, δημοσίευση στη ΝΟΜΟΣ.

<sup>66</sup> Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 2, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

Συντάγματος αναπόσπαστο τμήμα του ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου. Κατά την ερμηνεία που δόθηκε στο άρθρο δεύτερο παρ. 2 του κυρωτικού νόμου οι διατάξεις του ΚΙΝΔ περί ναυλώσεως (άρθρα 107-173) συνεχίζουν να εφαρμόζονται στη σύμβαση ναυλώσεως και τα ναυλοσύμφωνα. Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ εφαρμόζονται στην Ελλάδα στις θαλάσσιες μεταφορές στις οποίες τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη και εφόσον καλύπτονται από φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο που αποτελεί τίτλο για θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι, άλλως οι διατάξεις του ΚΙΝΔ έχουν εφαρμογή. Σύμφωνα, λοιπόν, με άρθρα 2, 3 και 4 των «Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ, ο θαλάσσιος μεταφορέας: α) ευθύνεται, μεταξύ άλλων, για τη μεταφορά, τη φύλαξη και φροντίδα του υπό μεταφορά φορτίου, β) υποχρεούται πριν και κατά την έναρξη του πλου να έχει το πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοΐα, καθώς και να εξοπλίσει, επανδρώσει και εφοδιάσει το πλοίο κατάλληλα, γ) ευθύνεται, εάν δεν έχει επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια, για απώλειες ή ζημιές που προέρχονται ή είναι αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας του πλοίου ή παραλείψεις εξασφάλισης καταλλήλου πληρώματος στο πλοίο ή παραλείψεις διατηρήσεως σε καλή και ασφαλή κατάσταση των αποθηκευτικών χώρων του πλοίου και δ) ευθύνεται για το πταίσμα των υπ' αυτού προστηθέντων, ιδίως του πλοιάρχου και του πληρώματος, όπως και για ίδιο πταίσμα, εάν όμως η ζημία προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προστηθέντος από το μεταφορέα, σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου, ο θαλάσσιος μεταφορέας απαλλάσσεται. Ειδικότερα, κατά τη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 1 των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ «ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλειες ή ζημιές που προέρχονται ή είναι αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας, εκτός αν αυτή προέρχεται από έλλειψη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα να διατηρεί το πλοίο σε κατάσταση αξιοπλοΐας ή να εξασφαλίζει στο πλοίο το πλήρωμα, εξοπλισμό και εφοδιασμό και να διατηρεί σε καλή και ασφαλή κατάσταση τους αποθηκευτικούς χώρους, τους θαλάμους υψηλής και χαμηλής ψύξης και κάθε άλλο χώρο του πλοίου, όπου φορτώνονται εμπορεύματα, ώστε να είναι κατάλληλα για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρηση τους». Ενώ, κατά την παρ. 2 του ίδιου άρθρου «ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλεια ή ζημία που προέρχεται ή προκύπτει από α) πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προστηθέντος από το μεταφορέα σχετικά με τη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου» και β) κάθε άλλη αιτία που δεν προέρχεται από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα ή από πταίσμα των πρακτόρων ή εκπροσώπων του μεταφορέα, αλλά το βάρος της απόδειξης θα το έχει το πρόσωπο που νομιμοποιείται να ζητήσει αυτήν την εξαίρεση». Εξάλλου και

κατά τη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 1 εδ. β' των ιδίων κανόνων «οποτεδήποτε προκύψει απώλεια ή ζημία σαν αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας, το βάρος της απόδειξης εάν επιδείχθηκε η δέουσα επιμέλεια το φέρει ο μεταφορέας ή οποιοσδήποτε τρίτος που νομιμοποιείται να ζητήσει την απαλλαγή που προβλέπεται από το άρθρο αυτό». Με την παραπάνω διάταξη καθιερώνεται κανόνας, σύμφωνα με τον οποίο το πταίσμα διακρίνεται σε ναυτικό και διοικητικό (εμπορικό)<sup>67</sup>, ο δε εκναυλωτής δεν ευθύνεται για το ναυτικό, για το πταίσμα δηλαδή περί τη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου από τους προστηθέντες αυτού. Στην ελληνική νομοθεσία το ναυτικό πταίσμα αναφέρεται στη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου ενώ εμπορικό ή διοικητικό πταίσμα είναι σύμφωνα με το άρθρο 138 του ΚΙΝΔ αυτό που αφορά μέτρα που λαμβάνονται για το συμφέρον του φορτίου δηλαδή το εμπορικό μέρος της αποστολής όπως φόρτωση, εκφόρτωση, φύλαξη, παράδοση φορτίου κλπ. Η διάκριση ανάμεσα στο ναυτικό και το εμπορικό πταίσμα έχει μεγάλη σημασία γιατί στηρίζει το ανεύθυνο ή την ευθύνη του του εκναυλωτή για πράξεις ή παραλείψεις των προσηκόντων του.<sup>68</sup> Πράξεις ή παραλείψεις σχετικά με τη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου είναι εκείνες που ανάγονται στις ειδικές τεχνικές γνώσεις και ικανότητες προς διακυβέρνηση και χειρισμό του πλοίου κατά τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και οι οποίες ενεργούνται προς το συμφέρον του πλοίου. Ευθύνη φέρει ο εκναυλωτής μόνο όταν υφίσταται ίδιον αυτού πταίσμα. Ευθύνεται επίσης αυτός σε περίπτωση διαχειριστικού ή διοικητικού (εμπορικού) πταίσματος του πλοίαρχου, δηλαδή για πράξεις που βλάπτεται μόνο το συμφέρον του ενδιαφερομένου επί του φορτίου, το οποίο καλύπτει ο μεταφορέας με την ευθύνη του. Εάν συνυπάρχουν ζημιογόνα γεγονότα που οφείλονται σε πράξεις ή παραλείψεις που άλλες αποτελούν ναυτικό πταίσμα και άλλες αποτελούν ίδιον πταίσμα του μεταφορέα, χωρίς να είναι δυνατός ο καθορισμός της έκτασης της ζημιάς που οφείλεται από καθεμιά πράξη ή παράλειψη, ο μεταφορέας εξακολουθεί να ευθύνεται, καθώς και η ευθύνη του αποτελεί τον κανόνα, ενώ η μη ευθύνη του για το ναυτικό πταίσμα την εξαίρεση.

### **3.2.1 Ευθύνη του εκναυλωτή/μεταφορέα**

Με βάση τον ΚΙΝΔ η ευθύνη του εκναυλωτή/μεταφορέα είναι πταισματική, προϋποθέτει δηλαδή πταίσμα το οποίο τεκμαίρεται. Ο εκναυλωτής/μεταφορέας ευθύνεται μόνο για το διαχειριστικό πταίσμα των προστηθέντων του, όχι για το ναυτικό τους πταίσμα. Σύμφωνα με την κρατούσα θεωρία και νομολογία οι διατάξεις 3 παρ. 1 και 4 παρ. 1 των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ θεσπίζουν τη νόθο αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα με την έννοια ότι σε

<sup>67</sup> Τους όρους ναυτικό και εμπορικό ή διαχειριστικό πταίσμα δεν τους συναντάμε στο νόμο είναι δημιουργήματα της επιστήμης.

<sup>68</sup> Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 1, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου ο τελευταίος έχει το βάρος απόδειξης ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα, το θεσπιζόμενο δηλαδή σύστημα ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα βασίζεται στο τεκμαιρόμενο πταίσμα του και ο ίδιος έχει το βάρος της απόδειξης του ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα. Η ευθύνη αυτή υφίσταται κατ' ανάλογη εφαρμογή των άρθρων 134 και 135 του ΚΙΝΔ, έναντι οποιουδήποτε προσώπου έχει ενδιαφέρον επί του φορτίου υπό την έννοια ότι είναι φορέας δικαιώματος επί του φορτίου και μπορεί να θεωρηθεί ότι ζημιώνεται άμεσα από την απώλεια ή βλάβη του όπως πχ. ο φορτωτής, ο παραλήπτης του φορτίου ή ο ασφαλιστής του φορτίου που κατέβαλε την ζημία του ασφαλιζομένου και υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα αυτού.<sup>69</sup> Η διαβάθμιση του πταίσματος είναι όμοια με αυτή του αστικού δικαίου στη συμβατική ευθύνη, δηλαδή ο μεταφορέας ευθύνεται για δόλο, βαριά και ελαφρά αφηρημένη αμέλεια. Η ελαφρά αφηρημένη αμέλεια έχει την έννοια της μη καταβολής της επιμέλειας του μέσου συνετού μεταφορέα. Στο πλαίσιο αυτό ο θαλάσσιος μεταφορέας βαρύνεται να αποδείξει την αμφισβητούμενη αιτία της ζημίας, δηλαδή τα πραγματικά περιστατικά στα οποία οφείλεται η απώλεια ή βλάβη του φορτίου και ότι η αιτία αυτή δεν μπορούσε να αποτραπεί με την επιμέλεια του μέσου συνετού μεταφορέα. Η ευθύνη αυτή του θαλάσσιου μεταφορέα αφορά κατ' αρχήν τις απώλειες ή βλάβες των πραγμάτων αν και τούτο δεν αναφέρεται ρητά στο άρθρο 4 των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Ο μόνος περιορισμός είναι ότι η απώλεια, ή η βλάβη πρέπει να αναφύει σε συνάφεια με τη φόρτωση, μεταχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη, φροντίδα και εκφόρτωση των πραγμάτων. Εκτός όμως από την παραπάνω ευθύνη που είναι συμβατική ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη προς αποζημίωση και κατά τις διατάξεις περί αδικοπραξιών του Αστικού Κώδικα και αν ακόμα η συγκεκριμένη συμπεριφορά που συνθέτει το δόλο ή την αμέλειά του αποτελεί παράβαση και συμβατικής υποχρέωσης διότι και στην περίπτωση αυτή η συντέλεση της ζημίας αντίκειται στο άρθρο 914 του ΑΚ το οποίο θεμελιώνει την υποχρέωση και το καθήκον του «μη ζημιούν έτερον» και δεν προϋποθέτει αναγκαία την ύπαρξη συμβατικής σχέσης μεταξύ υπαίτιου και ζημιωθέντος αφού στο πλαίσιο του καθήκοντος αυτού ο μεταφορέας αλλότριου πράγματος υποχρεώνεται από μόνη την ιδιότητα αυτή να απέχει από κάθε ενέργεια ή παράλειψη που θα μπορούσε να προκαλέσει την ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη της ουσίας του. Συγκεκριμένα λοιπόν επί θαλάσσιας μεταφοράς που διέπεται από τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ η βλάβη ή απώλεια των πραγμάτων θεμελιώνει συρροή αξιώσεων δηλαδή συρροή συμβατικής και εξωσυμβατικής ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα που μπορούν να ασκηθούν παράλληλα αλλά η ικανοποίηση της μίας επιφέρει απόσβεση της άλλης. Κατά την

---

<sup>69</sup> 387/2012 Εφετείο Πειραιώς Δ/ΝΗ 2014/493, 719/2011 Εφετείο Πειραιώς ΔΕΕ 2012/592.



κρατούσα στη θεωρία και νομολογία άποψη η μη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την προφύλαξη του φορτίου αποτελεί απλή συμβατική παράλειψη του θαλάσσιου μεταφορέα και των προστηθέντων αυτού προσώπων. Έτσι η συμπεριφορά αυτή δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως πράξη παράνομη και υπαίτια χωρίς την ύπαρξη ναύλωσης-θαλάσσιας μεταφοράς και συνεπώς δεν υπάρχει αδικοπραξία. Κατά τη διάταξη του άρθρου 139 του ΚΙΝΔ που είναι αυστηρού δικαίου (jus cogens) εάν υπάρχει ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 134 του ΚΙΝΔ για ολική ή μερική απώλεια των μεταφερθέντων δια θαλάσσης πραγμάτων, ο εκναυλωτής υποχρεούται να αποζημιώσει τον δικαιούχο αυτών, δηλαδή να αποκαταστήσει την αξία που είχαν τα πράγματα του αυτού γένους και της αυτής ποιότητας στο λιμάνι προορισμού τους, ήτοι στο λιμάνι εκφόρτωσής τους από το πλοίο, κατά το χρόνο έναρξης της εκφόρτωσής τους από αυτό. Εφόσον δεν δοθεί στο μεταφορέα ή στον πράκτορα του στο λιμάνι εκφόρτωσης δήλωση απώλειας ή ζημίας και της γενικής φύσης αυτής της απώλειας ή ζημίας πριν ή κατά το χρόνο παραλαβής των πραγμάτων από το πρόσωπο που έχει δικαίωμα στην παραλαβή τους με βάση τη σύμβαση μεταφοράς, τότε η παραλαβή θα αποτελεί τεκμήριο ότι τα πράγματα παραδόθηκαν από το μεταφορέα όπως περιγράφονται στη φορτωτική.

### **3.2.2 Συσχετισμός της χρονική διάρκειας της θαλάσσιας μεταφοράς με την εθύνη του εκναυλωτή/μεταφορέα**

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. ε των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων καλύπτει μόνο τη χρονική περίοδο της θαλάσσιας αποστολής που αρχίζει από τη φόρτωση των εμπορευμάτων και τελειώνει με την εκφόρτωσή τους. Υποστηρίζεται ότι η θαλάσσια μεταφορά αρχίζει από τη στιγμή που το άγκιστρο του φορτωτικού μηχανήματος συλλαμβάνει τα πράγματα από την προκυμαία (ή την φορτηγίδα) και η διαδικασία εκφορτώσεως περατώνεται με την αποσύνδεση των πραγμάτων από το άγκιστρο της τροχαλίας του ανυψωτικού μηχανήματος και την εναπόθεση τους στην προκυμαία του λιμένα εκφορτώσεως (ή στη φορτηγίδα) ή αλλιώς «from tackle to tackle».<sup>70</sup> Γίνεται έτσι δεκτό ότι οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν καλύπτουν την ευθύνη του μεταφορέα για τα ακραία στάδια της μεταφοράς δηλαδή από την παράδοση των πραγμάτων σε αυτόν προς μεταφορά μέχρι την παραλαβή τους από τον παραλήπτη και σύμφωνα με το άρθρο 7 των κανόνων ο μεταφορέας για τα στάδια αυτά μπορεί έγκυρα να συμφωνήσει μείωση ή απαλλαγή από την ευθύνη του για απώλειες ή βλάβες που επέρχονται κατά τη διάρκεια των

---

<sup>70</sup> Απόφαση 583/2013 Εφετείο Πειραιώς, ΕΝΑΥΤΔ 2013/424, 631/2007 Εφετείο Πειραιώς ΕΝΑΥΤΔ 2008/26.

δύο αυτών φάσεων μεταφοράς. Ωστόσο το βάρος της απόδειξης για την ύπαρξη της απαλλακτικής ρήτρας το φέρει ο μεταφορέας με βάση την αρχή της νόθου αντικειμενικής ευθύνης.

### **3.2.3 Ανεύθυνο του εκναυλωτή/μεταφορέα**

Το άρθρο 144<sup>71</sup> του ΚΙΝΔ καθιερώνει το ανεύθυνο του εκναυλωτή/μεταφορέα όσον αφορά συγκεκριμένα περιστατικά. Αρκετοί από τους εξαιρουμένους κινδύνους του άρθρου 144 αποδίδονται και στους κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ και συγκεκριμένα στο άρθρο 4 των κανόνων. Συγκεκριμένα το άρθρο 144 περ. η και θ του ΚΙΝΔ καθιερώνουν το ανεύθυνο του εκναυλωτή για ζημίες που αφορούν το φορτίο. Όσον αφορά τα ελαττώματα του φορτίου στην περ. η εάν ο μεταφορέας επικαλεσθεί και αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται στο ελάττωμα ή στην ειδική φύση του φορτίου τότε θεμελιώνει το ανεύθυνο. Όσον αφορά στην πλημμελή, ανεπαρκή και ελαττωματική συσκευασία και στις ατέλειες στα διακριτικά σημεία και την σήμανση δημιουργούν συνθήκες για τη μη ασφαλή μεταφορά των φορτίων και για το λόγο αυτό οι ζημίες που θα προκύψουν εξαιτίας της πλημμελούς συσκευασίας δεν είναι δυνατόν να βαρύνουν τον θαλάσσιο μεταφορέα. Όπως είδαμε και στα προηγούμενα κεφάλαια ο φορτωτής/αποστολέας έχει την υποχρέωση να ενημερώσει τον μεταφορέα για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων ή επικίνδυνων ουσιών και στην περίπτωση αυτή η συσκευασία και σήμανση πρέπει να είναι σύμφωνη με τον κώδικα IMDG άλλως υπέχει σοβαρές ευθύνες. Ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι το φορτίο παραδόθηκε από τον φορτωτή πλημμελώς συσκευασμένο, με ακατάλληλη για την μεταφορά συσκευασία και ότι η ζημία προκλήθηκε εξαιτίας αυτής της συσκευασίας. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας μπορεί να συμπεριλάβει στην φορτωτική σημείωση για την πλημμελή συσκευασία του φορτίου σύμφωνα με το άρθρο 125 παρ. 2 του ΚΙΝΔ. Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται τεκμήριο υπέρ του μεταφορέα το οποίο πρέπει να ανατρέψει ο φορτωτής. Με το άρθρο 144 περ. θ του ΚΙΝΔ επιφυλασσομένων των γενικών περί αδυναμίας παροχής διατάξεων «ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται δια ζημίας που προέρχονται εκ πράξεων ή παραλείψεων του φορτωτού ή του

---

<sup>71</sup>Άρθρον 144. Επιφυλασσομένων των γενικών περί αδυναμίας παροχής διατάξεων, ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται δια ζημίας αίτινες προέρχονται: α) εκ θαλασσιών εν γένει συμβεβηκότων, β) εκ πράξεων, αίτινες αποτελούν συνέπειαν πολέμου ή εχθροπραξιών εν γένει, γ) εκ παρεμποδίσεως υπό ξένης Δυνάμεως, δ) εκ μέτρων υγειονομικών, ε) εκ κατασχέσεως αδεί της αρχής, στ) εξ απεργίας ή εν γένει παρεμποδίσεως της εργασίας, ζ) εκ πράξεων γενομένων προς διάσωσιν προσώπων ή πραγμάτων εν θαλάσση, η) εξ απομειώσεως του βάρους ή του όγκου του φορτίου ή εξ ελαττωμάτων ή της ειδικής φύσεως αυτού, πλημμελούς συσκευασίας ή ατελείας περί τα διακριτικά σημεία, θ) εκ πράξεων ή παραλείψεων του φορτωτού ή του κυρίου του φορτίου ή των εν γένει προεστώτων αυτών, ι) εκ λαϊκών εξεγέρσεων.

κυρίου του φορτωτού ή των εν γένει προστηθέντων αυτών».<sup>72</sup> Στην περίπτωση αυτή υπάγονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες η ζημία οφείλεται σε κακή συσκευασία του φορτίου που ενήργησαν ο φορτωτής ή ο κύριος του φορτίου ή τα πρόσωπα που προστήθηκαν απ' αυτούς καθώς και η περίπτωση της διάχυσης ή διαρροής του περιεχομένου του φορτίου εξαιτίας της κακής συσκευασίας.<sup>73</sup> Βέβαια μόνη η φόρτωση του εμπορεύματος η στοιβασία και η σφράγιση του φορτίου με ευθύνη του φορτωτή ή του κυρίου δεν οδηγεί σε απευθείας απαλλαγή του μεταφορέα αλλά απαιτείται η ζημία ή η απώλεια του φορτίου να τελεί σε αιτιώδη συνάφεια προς τις πράξεις ή παραλείψεις του φορτωτή ή κυρίου που έλαβαν χώρα κατά τη φόρτωση, στοιβασία και σφράγιση του εμπορεύματος. Το ανεύθυνο της περίπτωσης αυτής μπορεί να καλύψει και τις ζημίες από πράξεις ή παραλείψεις και ανεξαρτήτων επαγγελματιών τους οποίους ο φορτωτής ή ο κύριος του φορτίου χρησιμοποιεί εφόσον τους έχει εντάξει στον επαγγελματικό κύκλο της δράσεώς του και υπάρχει αιτιώδης σχέση μεταξύ της συμπεριφοράς των προσώπων αυτών και των καθηκόντων που τους έχει αναθέσει ο προστήσας δηλαδή ο κύριος του φορτίου ή ο φορτωτής εάν είναι διαφορετικά πρόσωπα.<sup>74</sup> Σύμφωνα με την νομολογία των δικαστηρίων μας ο μεταφορέας/εκναυλωτής απαλλάσσεται από την ευθύνη του σε περίπτωση ανωτέρας βίας και συνηθισμένων τυχηρών. Ως συνηθισμένα τυχηρά εννοούνται εκείνα που δεν μπορούν να αποδοθούν σε δόλο ή αμέλεια του εκναυλωτή αλλά μπορεί να οφείλονται σε πράξη άλλου προσώπου για το οποίο αυτός δεν φέρει ευθύνη, η βλάβη δηλαδή του φορτίου μπορεί να οφείλεται σε τρίτο πρόσωπο που παρεμβλήθηκε χωρίς να είναι προστηθείς ή βοηθός εκπλήρωσης (πχ. πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων του ΟΛΠ).<sup>75</sup>

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 137 του ΚΙΝΔ που αποδίδει τη ρύθμιση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και που παρόμοια ρύθμιση υπάρχει σε όλα τα ξένα δίκαια που υιοθέτησαν τους κανόνες ο εκναυλωτής/μεταφορέας δεν φέρει καμία ευθύνη για ζημίες που προκλήθηκαν εξαιτίας ψευδής αναγραφής στοιχείων από τον ναυλωτή/φορτωτή στη φορτωτική ή το ναυλοσύμφωνο. Η ψευδής αναγραφή πρέπει να έγινε εν γνώση του φορτωτή/ναυλωτή, πρέπει δηλαδή να υπάρχει δόλος. Η ρύθμιση αυτή προστατεύει τον εκναυλωτή/μεταφορέα θεσπίζοντας μια μορφή κυρώσεως, ένα είδος ποινής σε βάρος του ναυλωτή/φορτωτή για την

<sup>72</sup> Σήμερα επικρατεί η άποψη ότι το άρθρο 144 ΚΙΝΔ καθιερώνει πταισματική ευθύνη του εκναυλωτή, με αντιστροφή του βάρους της αποδείξεως ως προς το πταίσμα που τυχόν βαρύνει τον εκναυλωτή. Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 1, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

<sup>73</sup> Απόφαση 504/2003 Άρειος Πάγος, Α' Δημοσίευση ΝΟΜΟΣ.

<sup>74</sup> Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 2, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

<sup>75</sup> 1582/1997 Εφετείο Θεσσαλονίκης, ΕΕΜΠΔ/1997.

αθέμιτη συμπεριφορά του.<sup>76</sup> Στις μεταφορές που χαρακτηρίζονται εξαιρετικές και ασυνήθιστες όπως η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων η ιδιαιτερότητα του φορτίου πρέπει να δηλώνεται από τον φορτωτή.

#### **3.2.4 Αποκαταστάα αξία των βλαβέντων εμπορευμάτων**

Από τις διατάξεις των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ προκύπτει ότι αποκατασταέα είναι η αξία των βλαβέντων εμπορευμάτων στον τόπο και το χρόνο εκφόρτωσης και όχι το διαφυγόν κέρδος ή άλλη περαιτέρω ζημία θετική ή αποθετική που προκύπτει από απώλεια ή βλάβη του πράγματος ή από τη στέρηση του κέρδους ή της ωφέλειας από τη χρησιμοποίησή του φορτίου ανεξαρτήτως εάν η βλάβη προέκυψε από ενδοσυμβατική ή εξωσυμβατική ευθύνη.<sup>77</sup> Το άρθρο 141 του ΚΙΝΔ ορίζει ότι η εκ μέρους του μεταφορέα οφειλόμενη αποζημίωση για βλάβη ή απώλεια του φορτίου δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό που ορίζεται εκάστοτε με διάταγμα κατά δέμα ή κατά μονάδα εκτός εάν συμφωνήθηκε μεγαλύτερο ποσό ή αν η φύση και η αξία των φορτωθέντων πραγμάτων δηλώθηκαν από το φορτωτή πριν από τη φόρτωση η δε δήλωση πρέπει να έγινε εγγράφως.<sup>78</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 4 των κανόνων της Χάγης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων σε θαλάσσια μεταφορά το συνολικό ποσό της αποζημίωσης θα υπολογίζεται σε σχέση με την αξία αυτών των εμπορευμάτων στον τόπο και χρόνο που εκφορτώνονται από το πλοίο ή που έπρεπε να είχαν εκφορτωθεί σύμφωνα με την σύμβαση μεταφοράς. Η αξία των εμπορευμάτων θα υπολογίζεται σύμφωνα με την χρηματιστηριακή τιμή για το εμπορεύμα ή εάν δεν υπάρχει τέτοια σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στην αγορά ή αν δεν υπάρχει καμία από τις δύο θα υπολογίζεται με βάση τη συνήθη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας. Με το άρθρο II § 1 Πρωτόκολλο, που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 21-12-1979 και τροποποίησε το άρθρο 4 των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, καθιερώθηκαν ως μονάδα υπολογισμού τα Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα (S.D.R.) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, ενώ σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 23-2-1968 και τροποποίησε το άρθρο 4 § 5 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, εάν τα εμπορεύματα έχουν στοιβαχθεί μέσα σε φορηγό αυτοκίνητο («μέσο μεταφοράς παρόμοιο με εμπορευματοκιβώτιο» κατά την διατύπωση του άρθρου) και ο φορτωτής δεν δηλώσει στον μεταφορέα τον αριθμό των δεμάτων ή μονάδων, που περιέχονται σε αυτό, τότε αυτό το μέσο μεταφοράς θα θεωρείται, για τον υπολογισμό της αποζημίωσης, ως το μοναδικό δέμα ή η μονάδα, που μεταφέρεται. Επίσης σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 4β' των

<sup>76</sup> Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 2, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

<sup>77</sup> 631/2007 Εφετείο Πειραιώς, ΕΝΑΥΤΔ 2008/26.

<sup>78</sup> Απόφαση 457/2015 ΜΠΡ Χανίων, Α' Δημοσίευση ΝΟΜΟΣ.

κανόνων Χάγης-Βισμπυ, που προστέθηκε με το άρθρο 3, του Πρωτοκόλλου της 23-2-1968, οι λόγοι απαλλαγής (ναυτικό πταίσμα) και τα όρια ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα ισχύουν και όταν αυτός ενάγεται, με βάση την αδικοπρακτική του ευθύνη, ενώ σύμφωνα με την δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου, τους ίδιους λόγους απαλλαγής και τα όρια ευθύνης μπορεί να τα επικαλεσθούν και οι προστηθέντες του μεταφορέα (π.χ. ο πλοίαρχος να επικαλεστεί ότι δεν υπάρχει προσωπικό του πταίσμα, αλλά προσωπικό πταίσμα του πλοιοκτήτη ή ναυτικό πταίσμα των υφιστάμενων του αξιωματικών και μελών του πληρώματος), εκτός εάν η ζημία προκλήθηκε από δόλο ή βαριά αμέλεια του. Με βάση, επομένως, τα ανωτέρω, η αγωγή εις βάρος του μεταφορέα και των προστηθέντων του για ολική ή μερική απώλεια των μεταφερόμενων πραγμάτων, είτε στηρίζεται στην ενδοσυμβατική είτε στην αδικοπρακτική ευθύνη των εναγόμενων, θα είναι νόμιμη μόνον κατά το αίτημα αποζημίωσης για την αξία των πραγμάτων που καταστράφηκαν ολικώς ή μερικώς, και όχι για το διαφυγόν κέρδος ή για άλλη περαιτέρω θετική ή αποθετική ή μη περιουσιακή ζημία, που προκύπτει από την βλάβη ή την απώλεια του πράγματος ή από την στέρηση του κέρδους ή της ωφέλειας από την χρησιμοποίηση του ζημιά.<sup>79</sup>

### **3.2.5 Ευθύνη του φορτωτή/αποστολέα**

Η ευθύνη του φορτωτή/αποστολέα (shipper) προς τρίτα πρόσωπα είναι αδικοπρακτική και δεν εμπίπτει κάτω από τις διατάξεις της σύμβασης μεταφοράς. Ωστόσο εάν υπάρξει ευθύνη του μεταφορέα προς τρίτα πρόσωπα από τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων έχει το δικαίωμα να στραφεί εναντίον του αποστολέα/φορτωτή και να αναζητήσει το ποσό που του επιβλήθηκε ως αποζημίωση. Εάν ο μεταφορέας έχει ενημερωθεί για την επικινδυνότητα του μεταφερόμενου φορτίου όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, τότε έχει την υποχρέωση και την ευθύνη να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου. Στην αντίθετη όμως περίπτωση ο αποστολέας/φορτωτής θα καταστεί υπεύθυνος για την παράλειψη της ενημέρωσης με ότι αυτή μπορεί να συνεπάγεται. Ο φορτωτής/αποστολέας σε σύγκριση με τον μεταφορέα έχει περισσότερες πληροφορίες για τη φύση και τα συστατικά του φορτίου άρα οι υποχρώσεις του και η ευθύνη του θα πρέπει να είναι μεγαλύτερες σε σχέση με αυτές του μεταφορέα. Το εθιμικό δίκαιο (το οποίο διέπει και την πλεοψηφία των συμβάσεων μεταφοράς) θεσπίζει την αντικειμενική ευθύνη του φορτωτή/αποστολέα. Η αμέλεια από τη μεριά του shipper δεν είναι υποχρεωτικό να θεμελιωθεί, μόνη η μεταφορά των φορτίων χωρίς να ενημερώσει για την επικινδυνότητά τους θεμελιώνει την αντικειμενική ευθύνη του φορτωτή/αποστολέα. Η ευθύνη του θεμελιώνεται ακόμα και στην

---

<sup>79</sup> Απόφαση 1086/2008 Πολυμελής Πρωτοδικείο Πειραιώς, δημοσίευση ΝΟΜΟΣ.

περίπτωση που δεν γνώριζε την επικίνδυνη φύση του φορτίου ή δεν είχε τα μέσα να το διαπιστώσει. Στην περίπτωση όμως που ο αποστολέας γνωστοποιήσει στον μεταφορέα την επικινδυνότητα του μεταφερόμενου φορτίου τότε η αντικειμενική ευθύνη δεν εγείρεται. Βέβαια αυτό δεν σημαίνει ότι στην περίπτωση αυτή είναι άμοιρος ευθυνών. Η αντικειμενική ευθύνη του αποστολέα έχει ως στόχο την ασφάλεια των μεταφορών και βασίζεται στο γεγονός ότι ο αποστολέας οφείλει και μπορεί να γνωρίζει την επικινδυνότητα του φορτίου. Στην υπόθεση Giannis NK η σύμβαση ναύλωσης διέποταν από τους κανόνες της Χάγης και το House of Lords έκρινε ότι η ευθύνη του φορτωτή/αποστολέα σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 6 είναι αντικειμενική όπως και στο εθιμικό δίκαιο (common law), έστω και εάν ο αποστολέας/φορτωτής δεν γνώριζε ή δεν μπορούσε να γνωρίζει ότι το φορτίο ήταν μολυσμένο όταν φορτώθηκε για τη μεταφορά. Η βάση της αντικειμενικής ευθύνης επιτρέπει στον μεταφορέα να ζητήσει αποζημίωση για τις ζημίες που υπέστη εξαιτίας της μεταφοράς του επικίνδυνου φορτίου αλλά δεν επιτρέπει στον μεταφορέα/φορτωτή να προσφύγει όσον αφορά τη βάση της ευθύνης του. Η επιλογή της υποκειμενικής ευθύνης έχει θεωρηθεί από διάφορους ακαδημαϊκούς ότι θα φέρει σε πολύ δυσμενή θέση τον μεταφορέα και μπορεί να στρεβλώσει την αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων. Φυσικά ο φορτωτής/αποστολέας καθίσταται υπεύθυνος και για την πλημμελή σήμανση και συσκευασία των φορτίων προς μεταφορά.

Ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να επιμεληθεί την φόρτωση, την στοιβασία, την φύλαξη, τη μεταφορά και την εκφόρτωση πραγμάτων επιδεικνύοντας την προσήκουσα επιμέλεια.<sup>80</sup> Η στοιβασία έχει ιδιαίτερα μεγάλη σημασία καθώς μπορεί να θέσει σε κίνδυνο το φορτίο ή τα παρακείμενα φορτία ενώ επηρεάζει και την ευστάθεια του πλοίου. Στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς είναι σύνηθες να συμπεριλαμβάνονται ορισμένες ρήτρες σύμφωνα με τις οποίες η φόρτωση, στοιβασία και εκφόρτωση ή κάποιες από αυτές τις λειτουργίες θα διενεργθούν από τον φορτωτή ή ότι ο ίδιος θα φέρει τα έξοδα της φόρτωσης. Ωστόσο οι ρήτρες αυτές μπορούν να μεταθέσουν την ευθύνη για τις ζημίες που προκαλούνται από την εκτέλεση των εργασιών αυτών; Σύμφωνα με το άρθρο 142 του ΚΙΝΔ κάθε συμφωνία που απαλλάσσει τον εκναυλωτή ή περιορίζει τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του είναι άκυρη. Η σαφής πρόθεση του νομοθέτη είναι να απαγορεύσει τις συμφωνίες που βελτιώνουν τη θέση του εκναυλωτή, άρα συμφωνίες που επιτείνουν την ευθύνη ή τις υποχρεώσεις του

---

<sup>80</sup> Άρθρο 134 του ΚΙΝΔ και άρθρο 3 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ.

επιτρέπονται.<sup>81</sup> Παρ'όλα αυτά υπάρχουν περιθώρια για συμφωνίες που απαλλάσσουν τον εκναυλωτή ή περιορίζουν την ευθύνη του. Το άρθρο 143 του ΚΙΝΔ απαριθμεί τις περιπτώσεις αυτές οι οποίες είναι περιοριστικές και μπορεί να περιλαμβάνονται στα ναυλοσύμφωνα ή στις φορτωτικές. Επειδή το πταίσμα του ναυλωτή τεκμαίρεται το βάρος της απόδειξης για την ύπαρξη της ρήτρας απαλλαγής το φέρει ο ίδιος. Οι συμφωνίες για τον περιορισμό της ευθύνης του εκναυλωτή αφορούν τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή πριν από τη φόρτωση και εκφόρτωση, κοινές αβαρίες, φόρτωση στο κατάστρωμα, μεταφορά ζωντανών ζώων και μεταφορά εξαιρετική και ασυνήθιστη στην οποία εμπίπτει και η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

### **3.3 Διεθνείς Εμπορικοί Όροι (Incoterms)**

Εδώ θα πρέπει να γίνει αναφορά και στους Διεθνείς Εμπορικούς Όρους (Incoterms από την αγγλική συντομογραφία του International Commercial terms) οι οποίοι είναι κωδικοποιημένοι εμπορικοί όροι που έχει θεσπίσει το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce ή ICC) και αφορούν την διακίνηση εμπορευμάτων. Οι εμπορικοί αυτοί όροι έχουν ομαδοποιηθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η κάθε ομάδα να προσδιορίζει με σαφήνεια ποιος (ο αγοραστής ή ο πωλητής) είναι υπεύθυνος για την διακίνηση εμπορευμάτων από τον αποστολέα έως τον παραλήπτη καθώς επίσης και ποιος οφείλει να καταβάλει τις δαπάνες που θα προκύψουν, ποιος επιβαρύνεται με τα έξοδα μεταφοράς, ποιος είναι αρμόδιος για την φόρτωση/εκφόρτωση και εκτελωνισμό των εμπορευμάτων και ποιος φέρει και από πότε τον κίνδυνο απώλειας/καταστροφής των εμπορευμάτων. Η κάθε ομάδα όρων περιγράφεται με τρεις λατινικούς χαρακτήρες (π.χ. EXW, CIF). Η επιλογή του κατάλληλου Incoterm για κάθε αγοροπωλησία είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ του αγοραστή και του πωλητή. Υφίστανται διαφορετικοί όροι για τις θαλάσσιες και για τις χερσαίες μεταφορές. Incoterms μπορεί να ενσωματωθούν στο ναυλοσύμφωνο ή τη φορτωτική αλλά μπορούν και να συμφωνηθούν από τα συμβαλλόμενα μέρη χωρίς την ανάγκη σύνταξης ειδικής συμφωνίας για κάθε συναλλαγή.

Η τελευταία έκδοση των Incoterms εκδόθηκε το 2010<sup>82</sup> και παρακάτω παρατίθενται οι όροι ο οποίοι εφαρμόζονται στη θαλάσσια μεταφορά φορτίων.<sup>83</sup>

---

<sup>81</sup> Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 2, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

<sup>82</sup> <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>, τελευταία επίσκεψη 18/08/2017.

<sup>83</sup> Οι όροι i έως vi χρησιμοποιούνται σε όλα τα μέσα μεταφοράς ενώ οι όροι vii έως xi χρησιμοποιούνται μόνο από τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς.

- i. EXW (“Ex Works), εκ του εργοταξίου: Ο πωλητής καθιστά διαθέσιμα και παραδίδει τα εμπορεύματα στις εγκαταστάσεις του (π.χ. στο εργαστήριο ή το εργοστάσιό του) και ο αγοραστής αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη, το κόστος μεταφοράς, τους φόρους και τα τέλη έκτοτε από το χρονικό αυτό σημείο. (π.χ. το εμπόρευμα παραλαμβάνεται από τον αγοραστή από το εργοστάσιο του πωλητή στη Μάλτα. Ο όρος χρησιμοποιείται στο συμβόλαιο ως “Ex Works Malta”). Με τον όρο EXW ελαχιστοποιεί ο πωλητής τους κινδύνους του, καθώς τα εμπορεύματα τίθενται σε διάθεση στις εγκαταστάσεις του,
- ii. FCA (“Free Carrier”), ελεύθερο στον μεταφορέα: Ο πωλητής καθιστά τα αγαθά ελεύθερα προς εξαγωγή και τα παραδίδει στον μεταφορέα, στον τόπο που καθορίζει ο αγοραστής. Εάν ο τόπος αυτός είναι η έδρα του πωλητή, τότε ο πωλητής υποχρεούται να φορτώσει τα εμπορεύματα στο όχημα, αλλιώς την υποχρέωση αυτή έχει ο αγοραστής. Από το σημείο αυτό αναλαμβάνει ο αγοραστής τον κίνδυνο και την κυριότητα και φέρει όλα τα έξοδα για την μεταφορά των αγαθών. Ο όρος αυτός συνήθως χρησιμοποιείται, όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται με περισσότερα από ένα μέσα μεταφοράς.
- iii. CPT (“Carriage Paid To”), μεταφορά πληρωμένη μέχρι: Ο πωλητής καλύπτει το κόστος της μεταφοράς των εμπορευμάτων στο ακριβές σημείο παράδοσης αυτών. Η ευθύνη για τα εμπορεύματα μεταφέρεται στον αγοραστή, όταν ο πωλητής τα παραδίδει στον πρώτο μεταφορέα, από το σημείο αυτό και μετά πρέπει ο αγοραστής να ασφαλίσει τα αγαθά.
- iv. CIP (“Carriage and Insurance Paid”), μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι: Ο πωλητής καλύπτει το κόστος, τόσο για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, όσο και για την ασφάλιση αυτών κατά τη μεταφορά τους στον τελικό προορισμό. Η ευθύνη για τα εμπορεύματα μεταφέρεται στον αγοραστή, όταν ο πωλητής τα παραδίδει στον πρώτο μεταφορέα. Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται συνήθως, όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται με περισσότερα του ενός μέσα μεταφοράς. Όταν η μεταφορά αυτή γίνεται δια θαλάσσης, χρησιμοποιείται ο όρος CIF (Cost Insurance and Freight).
- v. DAT (“Delivered at Terminal”), παραδοτέο στον τερματικό σταθμό: Ο πωλητής καλύπτει το κόστος για τη μεταφορά των εμπορευμάτων σε συγκεκριμένο τερματικό (terminal) στο συμφωνημένο προορισμό. Ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για την κάλυψη εξόδων και διατυπώσεων εισαγωγής των εμπορευμάτων. Ο αγοραστής αναλαμβάνει την ευθύνη για τα εμπορεύματα, κατά την εκφόρτωσή τους στο ως άνω τερματικό.



- vi. DAP (“Delivered at Place”), παραδοτέο στο: Ο πωλητής καλύπτει το κόστος για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στον τελικό προορισμό, αλλά ο αγοραστής καλύπτει το κόστος και τις διατυπώσεις εισαγωγής των εμπορευμάτων. Ο πωλητής έχει την ευθύνη για τα εμπορεύματα μέχρι το χρονικό σημείο, κατά το οποίο είναι έτοιμα προς εκφόρτωση στον τελικό προορισμό.
- vii. DDP (“Delivered Duty Paid”), παραδοτέο, δασμός πληρωτέος: Ο πωλητής είναι υπεύθυνος για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στο ορισμένο σημείο προορισμού στη χώρα του αγοραστή, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξόδων, φόρων, δασμών, τελών.
- viii. FAS (“Free Alongside Ship”), ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου: Ο πωλητής τοποθετεί το εμπόρευμα κατά μήκος της πλευράς (alongside) του πλοίου στο συγκεκριμένο – ορισμένο λιμάνι, από το οποίο και θα μεταφερθεί. Ο πωλητής πρέπει να ετοιμάσει όλες τις διατυπώσεις για την εξαγωγή, αλλά ο αγοραστής αναλαμβάνει το κόστος και την ευθύνη, αναφορικά με τη φόρτωση του εμπορεύματος. Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται κοινώς για τη μεταφορά βαρέων φορτίων ή χύδην φορτίου (π.χ. γεννήτριες, πλοία), αλλά σε καμία περίπτωση για εμπορεύματα, τα οποία μεταφέρονται εντός δοχείων με περισσότερα από ένα μέσα μεταφοράς.
- ix. FOB (“Free on Board”), ελεύθερο επί πλοίου: Ο πωλητής πρέπει να καλύψει τα έξοδα και τις διατυπώσεις εξαγωγής των εμπορευμάτων και να τα φορτώσει πάνω στο ορισμένο πλοίο. Ο αγοραστής κι ο πωλητής μοιράζονται από κοινού την ευθύνη και το κόστος, όταν τα εμπορεύματα έχουν ήδη φορτωθεί εντός του πλοίου. Ο όρος αυτός δε χρησιμοποιείται για εμπορεύματα, που μεταφέρονται εντός δοχείων με περισσότερα του ενός μέσα μεταφοράς.
- x. CFR (“Cost and Freight”), αξία και ναύλος: Ο πωλητής πρέπει να καλύψει το κόστος για τη μεταφορά των εμπορευμάτων στο κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού. Ο αγοραστής είναι υπεύθυνος για κάθε κίνδυνο, σχετικά με τα προϊόντα, από το χρονικό σημείο φόρτωσης αυτών.
- xi. CIF (“Cost, Insurance and Freight”), αξία, ασφάλεια και ναύλος: Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται μόνο όταν η διεθνής μεταφορά των αγαθών διεξάγεται διά θαλάσσης. Ο πωλητής καλύπτει το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων στο κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού. Επιπλέον, καλύπτει και το κόστος ασφάλισης των εμπορευμάτων αυτών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Ο αγοραστής αναλαμβάνει την ευθύνη για τα εμπορεύματα, από το χρονικό σημείο φόρτωσης αυτών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

Στο κοινό δίκαιο ο κανόνας που ισχύει είναι η απεριόριστη ευθύνη του οφειλέτη εν αντιθέσει με τον ναυτικό οφειλέτη που απολαμβάνει το ευεργέτημα του περιορισμού της ευθύνης του. Ο περιορισμός λοιπόν της ευθύνης του οφειλέτη είναι αρχή του ναυτικού δικαίου και έχει τις ρίζες της στην εποχή του μεσαίωνα. Ο λόγος για τη δημιουργία του συστήματος του περιορισμού της ευθύνης είναι οι οικονομικοί κίνδυνοι που συνδέονται με τη ναυτιλία (πχ. ατυχήματα εξαιτίας αστάθμητων καιρικών συνθηκών που έχουν ως αποτέλεσμα ναυάγια ή άλλες αβαρίες) και οι οποίοι βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Έτσι ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης υιοθετήθηκε ώστε να ενθαρύνει περισσότερα άτομα να ασχοληθούν με τη ναυτιλία σε μια προσπάθεια να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες του εμπορίου. Σήμερα ο μηχανισμός του περιορισμού της ευθύνης είναι εξίσου σημαντικός κυρίως όσον αφορά την ασφάλιση της ευθύνης των πλοιοκτητών. Το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης καθιστά τις ευθύνες του πλοιοκτήτη ασφαλίσιμες. Ο κλάδος της ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών στηρίζεται στον κανόνα αυτό και σε όλα τα ασφαλιστικά συμβόλαια γίνεται αναφορά στο δικαίωμα του θαλάσσιου μεταφορέα να περιορίσει την ευθύνη του. Η δικαιολογητική βάση για τον περιορισμό της ευθύνης είναι το επιχείρημα της ασφαλισιμότητας, της δυνατότητας δηλαδή για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που απορρέει από την εκμετάλευση του πλοίου. Τα P&I clubs<sup>84</sup> τα οποία καλύπτουν και τον μεγαλύτερο όγκο ασφαλίσεων αστικής ευθύνης από την εκμετάλευση πλοίου υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες προσφέρουν πλήρη ασφαλιστική κάλυψη στα μέλη τους, ωστόσο μπορούν και προσφέρουν την κάλυψη αυτή λόγω του μηχανισμού του περιορισμού της ευθύνης καθώς σε αντίθετη περίπτωση θα ήταν πρακτικά αδύνατο να καλύψουν τις απαιτήσεις τρίτων καθώς το κόστος θα ήταν απαγορευτικό. Ο περιορισμός λοιπόν της ευθύνης καθιστά δυνατή την πλήρη ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης.

### **4.1 Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις LLMC**

Το καθεστώς του περιορισμού της ευθύνης πέρασε από διάφορες φάσεις στην ιστορία του ναυτικού δικαίου και σήμερα ρυθμίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις που υπογράφηκε στο Λονδίνο το 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, «LLMC») η οποία αντικατέστησε τη Διεθνή

---

<sup>84</sup> Τα P&I clubs είναι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί (Ενώσεις Αμοιβαίας Ασφάλισης) οι οποίοι χρηματοδοτούνται από ετήσιες συνεισφορές των μελών τους ("mutual premium") ικανές για να καλύψουν όλες τις αποζημιώσεις, κόστος ανασφάλισης και λειτουργικά έξοδα του Club. Οι συνεισφορές των μελών καταβάλλονται προκαταβολικά αναλογικά με το ασφαλισμένο τονάζ και διαφοροποιούνται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, τους κινδύνους που αντιπροσωπεύει κλπ.

Σύμβαση των Βρυξελλών του 1957 για τον Περιορισμό της ευθύνης των πλοιοκτητών θαλασσοπλοούντων πλοίων. Οι προσπάθειες για την δημιουργία διεθνώς ομοιόμορφων κανόνων δικαίου για τον περιορισμό της ευθύνης εντάθηκαν με πρωτοβουλία της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής (Comite Maritime International-CMI) και του IMO. Στο συνέδριο του 1976 συμφωνήθηκε να υπάρξει ισορροπία ανάμεσα στον περιορισμό της ευθύνης και αλλά και στην επιτυχή έκβαση της αίτησης τρίτων για αποζημίωση για όποιες υλικές ζημιές ή βλάβες έχουν υποστεί. Για το λόγο αυτό συμφωνήθηκε η συμμετοχή στη σύσταση του κεφαλαίου να είναι τόση όση ο πλοιοκτήτης μπορεί να καλύψει με την ασφαλιστική σύμβαση με ένα εύλογο κόστος. Η LLMC συντάχθηκε με σκοπό να παραμερίσει τις αδυναμίες των παραδοσιακών συστημάτων περιορισμού της ευθύνης και να δημιουργήσει ένα σύστημα κατάλληλο για τις ανάγκες των σύγχρονων συνθηκών της ναυτιλίας. Η LLMC αύξησε τα όρια του περιορισμού της ευθύνης, αποσύνδεσε το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης από τον θαλάσσιο επιχειρηματία και το συνέδεσε με τις ναυτικές απαιτήσεις ενώ αύξησε σημαντικά και τον αριθμό των απαιτήσεων που υπόκεινται σε περιορισμό. Οι μεταρρυθμίσεις που εισήγαγε η σύμβαση οδηγούν στην διαπίστωση ότι ο περιορισμός της ευθύνης άλλαξε θεωρητική βάση, δεν στηρίζεται πλέον στην έννοια της θαλάσσιας περιουσίας αλλά στην θεωρία των κινδύνων με βάση την οποία όλα τα πρόσωπα που συμμετέχουν στη θαλάσσια αποστολή αντιμετωπίζονται ομοιόμορφα ως προς τους θαλάσσιους κινδύνους που αντιμετωπίζουν.<sup>85</sup>

Με το ν. 1923/1991 κυρώθηκε από την Ελλάδα η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου «Για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», η οποία, από την επικύρωσή της την 1η Νοεμβρίου 1991 και τη θέση της σε ισχύ, αποτελεί, κατά το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύει κάθε αντίθετης διάταξης νόμου. Με την σύμβαση αυτή εισήχθη σύστημα περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή κτλ. σε ορισμένο ποσό που ακολουθεί το αντίστοιχο αγγλικό σύστημα διαφορετικό από αυτό που καθιερώνει στα άρθρα 84 και επόμενα ο ΚΙΝΔ. Σε όσες περιπτώσεις δεν δύναται να τύχει εφαρμογής η σύμβαση, εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι αντίστοιχες διατάξεις του ΚΙΝΔ.

Το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης προβλέπεται στο άρθρο 15 είτε με θετική διατύπωση είτε με αρνητική αποκλείοντας την εφαρμογή της σε ορισμένες περιπτώσεις. Σύμφωνα με την

---

<sup>85</sup> Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 1, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

παρ. 1 εδ α` άρθρο 15 της LLMC, αυτή εφαρμόζεται κάθε φορά που πρόσωπο από αυτά που αναφέρονται στο άρθρο 1 επιδιώκει τον περιορισμό της ευθύνης του σε Δικαστήριο κράτους-μέλους ή επιδιώκει να εξασφαλίσει την αποδέσμευση άλλης ασφάλειας που έχει παρασχεθεί στα πλαίσια της δικαιοδοσίας κράτους-μέλους ή επιδιώκει την αποδέσμευση ενός πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου που έχει παρασχεθεί στα πλαίσια της δικαιοδοσίας κράτους-μέλους. Κατά την έννοια της διάταξης αυτής οι κανόνες της σύμβασης εφαρμόζονται ως *lex fori* από το δικαστήριο κράτους-μέλους στο οποίο επιδιώκεται ο περιορισμός της ευθύνης ανεξάρτητα από την *lex causae* της υποκειμένης σε περιορισμό απαίτησης και ανεξάρτητα από την υπαιτιότητα των επικαλουμένων τον περιορισμό προσώπων ή την σημαία του πλοίου. Επιπλέον η σύμβαση προσφέρει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης κάποιες από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 15. Η Ελλάδα δεν έχει κάνει χρήση των ευχερειών που παρέχει το άρθρο 15 και έτσι εφαρμόζει την LLMC ως έχει, ακόμα και για εθνικές σχέσεις, για απαιτήσεις δηλαδή που δεν έχουν κανένα στοιχείο αλλοδαπότητας. Πρέπει επίσης να διευκρινισθεί ότι, όταν εφαρμόζονται οι διατάξεις της σύμβασης, ο ΚΙΝΔ εφαρμόζεται ως προς τις διατάξεις εκείνες που καθορίζουν τις προϋποθέσεις ευθύνης των προσώπων που δικαιούνται σε περιορισμό τους διότι η σύμβαση εισάγει απλώς περιορισμό της ευθύνης υπέρ ορισμένων προσώπων και απαιτήσεων, χωρίς να ρυθμίζει το νόμιμο λόγο ευθύνης των προσώπων και τις προϋποθέσεις γένεσης των αντίστοιχων απαιτήσεων.<sup>86</sup> Επίσης οι διατάξεις των άρθρων 84 επόμενα του ΚΙΝΔ εφαρμόζονται στις περιπτώσεις εκείνες οι οποίες δεν εμπίπτουν στο άρθρο 15 της σύμβασης πχ. αερόστρωμα, πλωτές εξέδρες.

#### **4.1.1 Πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους**

Στο άρθρο 1 της LLMC αναφέρονται τα πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους για τις απαιτήσεις του άρθρου 2 της σύμβασης. Ειδικότερα ως δικαιούχοι αναφέρονται ο πλοιοκτήτης και θαλάσσιος αρωγός. Στην έννοια του πλοιοκτήτη περιλαμβάνονται ο κύριος του πλοίου, ο ναυλωτής, ο εφοπλιστής και ο διαχειριστής του πλοίου, ενώ αναφέρονται ως δικαιούχοι τα πρόσωπα για πράξεις ή παραλείψεις των οποίων ευθύνονται ο πλοιοκτήτης και ο θαλάσσιος αρωγός με την έννοια της σύμβασης. Δικαιούχος του περιορισμού της ευθύνης μπορεί να είναι και ο ασφαλιστής ευθύνης στην ίδια έκταση με τον ασφαλισμένο ενώ είναι και αυτός ένα από τα πρόσωπα που μπορεί να συστήσει κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης. Σκοπός της διάταξης είναι να μην τίθεται ο ασφαλιστής σε χειρότερη θέση από αυτή του ασφαλισμένου. Επίσης σαφή αναφορά γίνεται και στιν

---

<sup>86</sup> Απόφαση 149/2005 Εφετείο Πειραιά, ΕΝΑΥΤΔ 2005/190.

διαχειριστή του πλοίου. Σήμερα τη διαχείριση του πλοίου (τεχνική, crew, ναυλώσεις) αναλαμβάνει ένα τρίτο προς την εκμετάλλευση του πλοίου πρόσωπο, συνήθως εταιρεία, το οποίο συμβάλλεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή ναυλωτή. Στις περιπτώσεις που ο διαχειριστής φέρει προσωπική ευθύνη διότι συμβάλλεται στο όνομά του, τότε έχει δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του.<sup>87</sup> Από τα άρθρα 10 και 11 της σύμβασης συνάγεται ότι το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης είναι ενδοτικού δικαίου και το δικαιούμενο πρόσωπο μπορεί να παραιτηθεί από αυτό.<sup>88</sup>

Η LLMC εισαγάγει τον θεσμό του περιορισμού της ευθύνης υπέρ ορισμένων προσώπων και απαιτήσεων χωρίς να ρυθμίζει τον νόμιμο λόγο ευθύνης των προσώπων και των αντίστοιχων απαιτήσεων, η ευθύνη του πλοιοκτήτη ρυθμίζεται από το άρθρο 84 του ΚΙΝΔ αλλά και από το άρθρο 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ που θεμελιώνει την ευθύνη του κυρίου του πλοίου και για τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή.<sup>89</sup> Η άποψη που επικρατεί στη θεωρία και τη νομολογία δέχεται ότι για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις τρίτων ευθύνεται απεριόριστα ο εφοπλιστής ενώ ο κύριος του πλοίου μόνο δια του συγκεκριμένου πλοίου και μέχρι της αξίας αυτού, υπό την έννοια αυτή η ευθύνη του κυρίου χαρακτηρίζεται ως αντικειμενική και πραγματοπαγής.<sup>90</sup> Θεωρείται επίσης ότι η ευθύνη του κυρίου του πλοίου είναι αυτοτελής, δεν υπάρχει δηλαδή η κατά κυριολεξία παθητική εις ολόκληρον ενοχή<sup>91</sup> αλλά η ευθύνη του βαίνει παράλληλα με την προσωπική ευθύνη του εφοπλιστή, δεν έχει δηλαδή επικουρικό χαρακτήρα. Γίνεται επίσης δεκτό ότι για να νομιμοποιηθεί ο κύριος του πλοίου στη σχετική δίκη θα πρέπει να διατηρεί την κυριότητα αυτού κατά το χρόνο ασκήσεως της αγωγής. Συνέπεια όλων αυτών είναι ότι η πιο πάνω περιορισμένη ευθύνη του κυρίου του πλοίου παύει να υφίσταται όταν αυτό μεταβιβαστεί κατά κυριότητα σε άλλον. Επομένως οι δανειστές των απαιτήσεων που πηγάζουν από τον εφοπλισμό του πλοίου δεν μπορούν να στραφούν κατά του πλοίου στα χέρια του νέου κυρίου γιατί δεν υπάρχει πλέον το δικαίωμα παρακολουθήσεώς του.<sup>92</sup> Βέβαια η πιο πάνω άποψη έχει δεχτεί κριτική διότι παραγνωρίζει

---

<sup>87</sup> Όταν ο πλοιοκτήτης αναθέτει τη διαχείριση του πλοίου του σε τρίτο πρόσωπο, τότε η ενοχική σχέση που συνδέει τον διαχειριστή και τον πλοιοκτήτη είναι μίσθωση ανεξάρτητων υπηρεσιών, στην οποία εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις του ΑΚ για την εντολή.

<sup>88</sup> The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Meltem Deniz Güner-Özbek, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 12, 2007.

<sup>89</sup> Άρθρο 106 εδ. β' του ΚΙΝΔ «οι απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις ασκούνται και κατά του πλοίου».

<sup>90</sup> Απόφαση 269/2016 Εφετείο Πειραιώς, Α' Δημοσίευση ΝΟΜΟΣ.

<sup>91</sup> Στη νομολογία πολλές φορές αναφέρεται και ως νόθος παθητική εις ολόκληρον ενοχή, απόφαση 228/2013 Εφετείο Πειραιώς, ΕΝΑΥΤΑ 2014/46.

<sup>92</sup> Απόφαση 746/2003 του Εφετείου Πειραιώς, ΕΝΑΥΤΑ 2003/365.

το γεγονός ότι σκοπός της ευθύνης του κυρίου του πλοίου είναι η προστασία των δανειστών από τον εφοπλισμό οι οποίοι βασίζονται στις συναλλαγές τους στην εμπιστοσύνη που τους παρέχει το πλοίο.<sup>93</sup>

Τι ισχύει όμως στην περίπτωση που ο ναυλωτής θελήσει να περιορίσει την ευθύνη του ως προς τον κύριο του πλοίου; Στην υπόθεση *Aegean Sea Traders Corp. V Repsol Petroleo s.a.*<sup>94</sup> η οικολογική καταστροφή ήταν τεράστια και το ατύχημα αποτέλεσε τη βάση για σημαντικές αποζημιώσεις. Ο κύριος του πλοίου στράφηκε κατά του ναυλωτή ζητώντας αποζημίωση για ζημίες από ρύπανση, δαπάνες θαλάσσιας αρωγής, ζημίες για το πλοίο κλπ με την αιτιολογία ότι ο ναυλωτής είχε υποδείξει ένα μη ασφαλές λιμάνι με αποτέλεσμα να καθίσταται υπεύθυνος.<sup>95</sup> Οι ναυλωτές αρνήθηκαν ότι υπέδειξαν μη ασφαλή λιμένα αλλά σε κάθε περίπτωση υποστήριξαν ότι έχουν το δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους με βάση τη σύμβαση του Λονδίνου. Ωστόσο το δικαστήριο απεφάνθη αρνητικά και υποστήριξε ότι το δικαίωμά τους αυτό δεν πηγάζει από τη σύμβαση σε περίπτωση που ενάγονται από τον κύριο του πλοίου.<sup>96</sup> Στην υπόθεση *CMA CGM s.a v Classica Shipping Co. Ltd (the CMA Djakarta)*<sup>97</sup> το container πλοίο *CMA Djakarta* είχε ναυλωθεί με ναυλοσύμφωνο χρονοναύλωσης *NYPE*.<sup>98</sup> Κατά τη διάρκεια τριών ταξιδιών συνέβη μια έκρηξη η οποία προκάλεσε ζημίες στο πλοίο, στο άλλο μεταφερόμενο φορτίο με αποτέλεσμα να προκύψουν

---

<sup>93</sup> «Η Ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις», Ιωάννης Χαμηλοθώρης, Εφέτης Αθηνών, προδημοσίευση από τον τιμ. τόμο Απ. Γεωργιάδη, εισήγηση στην επιστημονική εκδήλωση της Ένωσης Αστικολόγων στον Πειραιά στις 26.1.05 σε συνεργασία με τον τοπικό Δικηγορικό Σύλλογο, όπου ο ίδιος προτείνει ως ορθότερη λύση την καθαρή ενοχική υποχρέωση του κυρίου του πλοίου απέναντι στους δανειστές από τον εφοπλισμό παράλληλα με την ενοχική ευθύνη του εφοπιστή, η οποία όμως είναι περιορισμένη, συγκεντρώνεται δηλαδή στο πλοίο και με την έννοια αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ως πραγματοπαγής. Κατά την έκταση αυτή και μέχρι την αξία του πλοίου δημιουργείται μεταξύ του εφοπιστή και του κυρίου του πλοίου παθητική εις ολόκληρον ενοχή. Η μεταβίβαση του πλοίου από τον ενεχόμενο κύριο αυτού δεν συνεπάγεται και απαλλαγή αυτού από την ευθύνη του απέναντι στους δικαιούχους των απαιτήσεων από τον εφοπλισμό. Έτσι, αν το πλοίο πουληθεί ή παραχωρηθεί με άλλο τρόπο σε άλλον, ο μέχρι τότε κύριος εξακολουθεί να ευθύνεται για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό με το τίμημα ή το αντάλλαγμα που πήρε.

<sup>94</sup> [1998] 2 Lloyd's Rep. 39, Στην υπόθεση *Aegean Sea Traders Corp. V Repsol Petroleo s.a.* το πλοίο *Aegean Sea* προσάραξε στην πόλη *La Coruna* της Ισπανίας με αποτέλεσμα τη διαρροή περίπου 80,000 τόνων αργού πετρελαίου. Το πλοίο εξεράγη δημιουργώντας ένα τεράστιο σύννεφο μαύρης ομίχλης.

<sup>95</sup> Σύμφωνα με τους κανόνες *Χάγης-Βίσμυ* και τις ρήτρες που εφαρμόζονται στα ναυλοσύμφωνα ο ναυλωτής έχει υποχρέωση να υποδείξει ασφαλή λιμένα φόρτωσης/εκφόρτωσης.

<sup>96</sup> Το δικαστήριο για να καταλήξει στην απόφαση μελέτησε το κείμενο της σύμβασης του 1957 και αυτό του 1976 και κατέληξε ότι ο ναυλωτής μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του μόνο όταν φέρεται ως κύριος του πλοίου και για ευθύνες που προκύπτουν από την εκμετάλλευση/διαχείριση του πλοίου (ευθύνες δηλαδή που ταιριάζουν στον κύριο του πλοίου).

<sup>97</sup> [2004] 1 Lloyd's Rep. 460.

<sup>98</sup> *New York Produce Exchange Form* για *Time Charter*.

αβαρίες. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι η έκρηξη προκλήθηκε εξαιτίας της σκόνης λεύκανσης και ότι η μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου αποτελεί παράβαση της υποχρέωσης του ναυλωτή να μην μεταφέρει επικίνδυνα και εύφλεκτα φορτία η οποία υποχρέωση πηγάζει από το ναυλοσύμφωνο. Στην κατ'έφεση δίκη γεννήθηκε το ερώτημα εάν ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του κατά του κυρίου του πλοίου. Το δικαστήριο έκρινε ότι οι ναυλωτές μπορούσαν να περιορίσουν την ευθύνη τους μόνο ως προς το αίτημα του κυρίου του πλοίου για την ικανοποίηση των απαιτήσεων των άλλων ιδιοκτητών φορτίου το οποίο βρισκόταν στο πλοίο. Για όλες τις άλλες απαιτήσεις το δικαστήριο αποφάσισε ότι δεν επιτρέπεται να περιοριστούν.<sup>99</sup>

Η LLMC στο άρθρο 4 ορίζει και περιπτώσεις στις οποίες το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης αποκλείεται. Το πρόσωπο που έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του χάνει αυτό το δικαίωμα εάν αποδειχθεί ότι η απώλεια ή παράλειψη οφείλεται σε προσωπικό πταίσμα του. Όσον αφορά το πταίσμα των νομικών προσώπων αυτό πρέπει να συντρέχει στα πρόσωπα για τις πράξεις ή παραλείψεις των οποίων ευθύνεται το νομικό πρόσωπο, όπως οι πράξεις του Διοικητικού Συμβουλίου ή φυσικών προσώπων στα οποία έχει δοθεί εξουσιοδότηση να το αντιπροσωπεύουν και να το εκπροσωπούν. Στη θεωρία γίνεται δεκτό ότι η απώλεια του δικαιώματος του περιορισμού της ευθύνης επέρχεται και στις περιπτώσεις που η ζημία προκαλείται από ενδεχόμενο δόλο, το πρόσωπο δηλαδή προβλέπει το παράνομο αποτέλεσμα και το αποδέχεται, αλλά και από ενσυνείδητη αμέλεια, το πρόσωπο δηλαδή ελπίζει ότι το παράνομο αποτέλεσμα θα αποφεύγονταν.<sup>100</sup> Το πταίσμα του προσώπου δεν τεκμαίρεται και το βάρος της απόδειξης το φέρει ο ζημιωθείς ο οποίος επιδιώκει να ανατρέψει το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης του υπευθύνου. Οι πράξεις ή παραλείψεις κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας αποστολής από τον κύριο του πλοίου, εκναυλωτή και διαχειριστή τείνουν να περιοριστούν από την υιοθέτηση του ISM Code ο οποίος έχει θεσπίσει υποχρεωτικά συστήματα ασφαλείας για την αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων.

#### **4.1.2 Απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό**

Το άρθρο 2 της LLMC ορίζει τις απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό. Αξίζει να αναφέρουμε ότι όσον αφορά τις απαιτήσεις που προέρχονται από απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες και από απώλεια ή ζημία σε πράγματα η σύμβαση του 1976, σε αντίθεση με τη

<sup>99</sup> The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Meltem Deniz Güner-Özbek, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 12, 2007.

<sup>100</sup> Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 1, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

σύμβαση του 1957, συνέδεσε τις απαιτήσεις όχι μόνο με περιστατικά τα οποία συνέβησαν επάνω στο πλοίο αλλά και με αυτά που συνδέονται με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση του πλοίου ή με επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής και από κάθε άλλη απώλεια που προήλθε σαν συνέπεια τους. Εδώ είναι επίσης σημαντικό να αναφέρουμε ότι η επέκταση του περιορισμού της ευθύνης σε άλλες περιπτώσεις από αυτές που ορίζονται στο άρθρο 2 της σύμβασης δεν επιτρέπεται. Οι απαιτήσεις πρέπει να συνδέονται με τους κινδύνους της ναυσιπλοΐας τους οποίους δεν μπορεί να ελέγξει το υπεύθυνο πρόσωπο και σε υποχρεώσεις που συνδέονται με τους οικονομικούς κινδύνους της επιχειρήσεως του πλοίου διότι αυτοί θα μπορούσαν να αποτραπούν εάν υπάρχει καλή οργάνωση στην επιχείρηση (άρθρο 138 του ΚΙΝΔ, άρθρο 4 παρ. 2 των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ).<sup>101</sup> Όσον αφορά τις απαιτήσεις του άρθρου 2 παρ.1 (β) εδ. β. σχετικά με τις αποσκευές των επιβατών υπάρχουν ειδικότερες συμβάσεις που ρυθμίζουν το θέμα όπως η Δ.Σ. των Αθηνών του 1974, οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και οι κανόνες του Αμβούργου στις οποίες όμως δεν προβλέπεται περιορισμός της ευθύνης για καθυστέρηση.

#### 4.1.3 Εξαιρέσεις

Το άρθρο 3 της LLMC θεσπίζει τις απαιτήσεις που εξαιρούνται από τον περιορισμό της ευθύνης. Στη διάταξη αυτή εμπίπτουν εκτός των άλλων οι απαιτήσεις από πετρελαϊκή ρύπανση και οι απαιτήσεις για ζημίες από πυρηνική ενέργεια. Η ευθύνη και ο περιορισμός αυτής ρυθμίζονται από χωριστές διεθνείς συμβάσεις και ιδιαίτερο σύστημα αποζημίωσης εξαιτίας των αυξημένων κινδύνων και της τεράστιας καταστροφής που μπορούν να προκαλέσουν σε περίπτωση ατυχήματος. Η Διεθνής Σύμβαση «περί Αστικής Ευθύνης για τη ρύπανση από πετρέλαιο (CLC)», υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 29 Νοεμβρίου 1969 και κυρώθηκε από την Ελλάδα το Μάιο του 1976 με το ν. 314/1976 και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού ελληνικού δικαίου, υπερισχύει δε κάθε αντίθετης διάταξης νόμου. Η CLC τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1992, το οποίο κυρώθηκε από την Ελλάδα με το π.δ. 197/1998 και τέθηκε σε ισχύ στις 30 Μαΐου 1996.<sup>102</sup> Από το συνδυασμό των πιο πάνω διατάξεων της CLC, όπως αυτή τροποποιήθηκε και της διάταξης του άρθρου 3 της LLMC σαφώς συνάγεται ότι από τον περιορισμό των απαιτήσεων από την LLMC εξαιρούνται, όχι οι απαιτήσεις αποζημίωσης από ρύπανση πετρελαίου αδιακρίτως, αλλά μόνο εκείνες που προέρχονται από ρύπανση πετρελαίου με την έννοια της CLC και συγκεκριμένα, εκείνες που προέρχονται από πλοίο με την έννοια του άρθρου 1 της

<sup>101</sup> Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος 1, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα 2003.

<sup>102</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).



τελευταίας, οπότε η υπαγωγή ή μη στις διατάξεις της CLC κρίνεται κατά περίπτωση.<sup>103</sup> Η ευθύνη του πλοιοκτήτη<sup>104</sup> είναι αντικειμενική ευθύνη από διακινδύνευση ακόμα και στις περιπτώσεις που ο κύριος του πλοίου δεν εκμεταλλεύεται ο ίδιος το πλοίο και με τον τρόπο αυτό συνάγεται ότι στην εξαίρεση του άρθρου 3 της LLMC εμπίπτουν μόνο οι απαιτήσεις για ζημίες που στέφονται κατά του πλοιοκτήτη ενώ όλα τα υπόλοιπα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 1 της LLMC διατηρούν το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης τους. Επιτρέπεται στον ιδιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του σε ποσό συνδεδεμένο με τη χωρητικότητα του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης χάνει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του μόνον εφόσον αποδειχθεί ότι οι ζημίες της ρύπανσης προκλήθηκαν «από προσωπική του πράξη ή αμέλεια, οι οποίες διαπράχθηκαν με την πρόθεση να προκληθεί ζημία, ή από απερισκεψία και εν γνώσει του ότι θα επερχόταν πιθανόν η ζημία αυτή». Η σύμβαση CLC απαιτεί επίσης από τους πλοιοκτήτες να έχουν ασφάλιση ευθύνης και δίδει στους ενάγοντες το δικαίωμα άμεσης προσφυγής κατά του ασφαλιστή εντός των ορίων ευθύνης του πλοιοκτήτη. Στις περιπτώσεις όμως που έχει ιδρυθεί κεφάλαιο ο δανειστής δεν μπορεί να στραφεί σε άλλα περιουσιακά στοιχεία του πλοιοκτήτη. Με τις τροποποιήσεις του 2000 οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 2003 αυξήθηκαν τα ανώτατα όρια αποζημίωσης κατά 50%. Στη CLC αποφασίστηκε και η ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για την Αποζημίωση για Ζημία από Πετρελαϊκή Ρύπανση (Fund ή IOPC Fund)<sup>105</sup> έτσι ώστε να αποζημιώνονται τα θύματα ζημίες από ρύπανση όταν η ευθύνη του πλοιοκτήτη δεν αρκεί για να καλυφθούν οι ζημίες. Το Ταμείο IOPC χρηματοδοτείται από τους παραλήπτες του πετρελαίου, εταιρίες ή άλλα νομικά πρόσωπα, που παραλαμβάνουν πετρέλαιο μεταφερόμενο δια θαλάσσης. Σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας, λοιπόν, όλοι οι ανά τον κόσμο παραλήπτες πετρελαίου, οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι στα κράτη που είναι Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης για το Ταμείο εισφέρουν στην αποζημίωση, όπως και στις διοικητικές δαπάνες του Ταμείου, ανεξαρτήτως που προκληθεί η ζημία από την ρύπανση. Το Ταμείο IOPC δεν καταβάλλει αποζημίωση εφόσον η ζημία της ρύπανσης οφείλεται σε πολεμική πράξη ή προκλήθηκε από πετρελαιοκηλίδα πολεμικού πλοίου. Πρέπει επίσης να αποδεικνύεται ότι το πετρέλαιο προέρχεται από δεξαμενόπλοιο.

---

<sup>103</sup> Απόφαση 766/2010 του Εφετείου Πειραιώς, ΕΝΑΥΤΔ 2010/319.

<sup>104</sup> Ο πλοιοκτήτης νοείται το πρόσωπο που εμφανίζεται στο νηολόγιο ως κύριος του πλοίου και ελλείψει νηολόγησης, το πρόσωπο στο οποίο ανήκει το πλοίο ανεξαρτήτως αν το εκμεταλλεύεται ο ίδιος ή όχι.

<sup>105</sup> International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND).

Όσον αφορά στον περιορισμό της ευθύνης για ζημίες από πυρηνική ενέργεια εφαρμόζεται η Σύμβαση σχετική με την Αστική Ευθύνη στον Τομέα Ναυτιλιακής Μεταφοράς Πυρηνικών Υλικών, 1971 (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material [NUCLEAR]), η οποία υιοθετήθηκε την 17 Δεκεμβρίου 1971 και τέθηκε σε ισχύ την 15 Ιουλίου 1975. Σκοπός της είναι να επιλύει δυσκολίες και διαφορές που προκύπτουν από την ταυτόχρονη εφαρμογή ορισμένων συμβάσεων περί ευθύνης του πλοιοκτήτη για βλάβη από πυρηνικά, καθώς και άλλων συμβάσεων που καθιερώνουν ευθύνη των υπευθύνων πυρηνικών εγκαταστάσεων, που προκύπτει από πυρηνικά συμβάντα και από τις οποίες ή προς τις οποίες μεταφέρονται τα συγκεκριμένα υλικά. Η Ελλάδα μέχρι και την συγγραφή της παρούσας δεν έχει κυρώσει τη NUCLEAR σύμβαση και δεν διαθέτει και ειδικές εθνικές διατάξεις οι οποίες να προβέπουν ή να απαγορεύουν τον περιορισμό της ευθύνης για ζημίες από πυρηνική ενέργεια.

#### **4.1.4 Όρια ευθύνης της LLMC**

Η νομισματική μονάδα υπολογισμού είναι τα ειδικά τραβηχτικά δικαιώματα τα οποία θα μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα του κράτους όπου επιδιώκεται οι περιορισμός σύμφωνα με την αξία που έχει το νόμισμα αυτό την ημέρα της σύστασης του κεφαλαίου περιορισμού της πραγματοποίησης της πληρωμής ή της παροχής ασφαλείας ισοδύναμης με την πληρωμή αυτή και για τα κράτη-μέλη της σύμβασης που δεν συμμετέχουν στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF) η αναγωγή στο εθνικό τους νόμισμα θα γίνεται με τρόπο που θα καθορίζει το ίδιο το κράτος-μέλος. Τα όρια δεν συνδέονται με την αξία του πλοίου αλλά καθορίζονται με βάση τις μονάδες ολικής χωρητικότητας του πλοίου οι οποίες πολλαπλασιάζονται με τις μονάδες υπολογισμού της LLMC. Με το πρωτόκολλο του 1996<sup>106</sup> το οποίο υιοθετήθηκε τον Απρίλιο του 2012 και τέθηκε σε ισχύ τον Ιούνιο του 2015, αυξήθηκαν τα όρια των απαιτήσεων.

#### **4.1.5 Τρόποι περιορισμού της ευθύνης σύμφωνα με την LLMC**

Ο περιορισμός της ευθύνης μπορεί να γίνει είτε με τη σύσταση κεφαλαίου περιορισμού είτε χωρίς. Η Ελλάδα δεν έχει κάνει χρήση της ευχέρειας του άρθρου 10 της LLMC με αποτέλεσμα ο οφειλέτης με βάση το ελληνικό δίκαιο να έχει την ευχέρεια να επιλέξει τον έναν από τους δύο τρόπους περιορισμού της ευθύνης. Στις περιπτώσεις περιορισμού της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου εφαρμόζονται τα άρθρα 10 και 12 της LLMC καθώς και τα άρθρα 90-104 του ΚΙΝΔ ενώ στην αντίθετη περίπτωση τα άρθρα 11-14 της LLMC.

---

<sup>106</sup> Στην Ελλάδα το πρωτόκολλο του 1996 κυρώθηκε με τον Ν. 3743/2009, ΦΕΚ Α 24/13-2-2009.

Με τη σύσταση κεφαλαίου η ευθύνη του οφειλέτη περιορίζεται στο συσταθέν κεφάλαιο, το οποίο συνιστά αυτοτελές τμήμα της περιουσίας του οφειλέτη και οι δανειστές δεν επιτρέπεται να στραφούν κατά άλλων περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη (πραγματοπαγής περιορισμός της ευθύνης). Στο ελληνικό δίκαιο δεν υπάρχουν ειδικές δικονομικές διατάξεις για τη διαδικασία συστάσεως και διανομής του κεφαλαίου και έτσι στις περιπτώσεις που το κεφάλαιο συνιστάται στην Ελλάδα εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 90 επ. του ΚΙΝΔ.

Ο περιορισμός της ευθύνης εμφανίζεται και στους κανόνες Χάγη-Βίσμπυ αλλά και στους κανόνες του Αμβούργου, φαίνεται λοιπόν ότι με την αύξηση των μεταφερόμενων προϊόντων δια θαλάσσης κατέστη σημαντικός ο περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα. Οι ανωτέρω κανόνες εφαρμόζονται στις σχέσεις του μεταφορέα με κάθε αντισυμβαλλόμενο του φορτωτή ή αποστολέα εφόσον η ζημία προκαλείται κατά την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς.

Ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης υιοθετήθηκε με σκοπό να ενθαρρύνει και να ενισχύσει τη συμμετοχή περισσότερων προσώπων στον κλάδο της ναυτιλίας παρέχοντας τους την ασφάλεια του περιορισμού της ευθύνης. Ωστόσο σήμερα στις θαλάσσιες επιχειρηματικές δραστηριότητες η εταιρική διάρθρωση είναι τέτοια ώστε η ευθύνη του κυρίου του πλοίου ούτως ή άλλως περιορίζεται. Η κυριότητα του πλοίου ανήκει σε εταιρεία η οποία είναι και ο εγγεγραμμένος ιδιοκτήτης στο νηολόγιο της σημαίας με αποτέλεσμα οι μέτοχοι της εταιρείας να ευθύνονται εκ του νόμου περιορισμένα. Στην πλειοψηφία των εταιρικών συστημάτων ο μέτοχος ευθύνεται μόνο μέχρι του ποσού συμμετοχής του στην εταιρεία.<sup>107</sup> Είναι χαρακτηριστικό ότι επιλέγονται ως χώρες σύστασης της εταιρείας δικαιοδοσίες που επιτρέπουν τις μετοχές στον κομιστή (bearer shares) ή δεν έχουν public registry μετόχων. Επίσης στην πράξη συναντάμε κυρίως τη διάρθρωση μία εταιρεία-ένα πλοίο (one-ship-company) που έχει ως στόχο τον περιορισμό του ρίσκου και των ευθυνών και το κάθε πλοίο το διαχειρίζεται μια ship-management εταιρεία. Την τελευταία δεκαετία οι εταιρικές δομές έχουν γίνει πιο πολύπλοκες με τη χρήση των special purposes vehicles και trusts. Τα δικαστήρια σε πολλές περιπτώσεις έχουν αναγνωρίσει την εταιρική αυτή δομή ως ξεκάθαρα θεμιτή επιχειρηματική απόφαση και ελλείψει απάτης δεν επέτρεψαν να

---

<sup>107</sup> Σύμφωνα με το εμπορικό δίκαιο της Μάλτας ο μέτοχος της εταιρείας ευθύνεται μόνο μέχρι του unpaid μετοχικού κεφαλαίου (το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο ναυτιλιακής εταιρείας είναι €1,200 εκ του οποίου τουλάχιστον το 20% είναι υποχρεωτικό να καταβληθεί), εάν όμως το μετοχικό κεφάλαιο είναι fully paid up τότε ο μέτοχος δεν ευθύνεται.

παρακαμφεί η εταιρική δομή ώστε να αναγνωριστεί το τελικό φυσικό πρόσωπο (ultimate beneficial owner) ο οποίος θεωρείται και ο τελικός δικαιούχος.

Ωστόσο η ανωτέρω κριτική δεν λαμβάνει υπ' όψιν της τη χρήση και λειτουργία των P&I clubs καθώς σε περίπτωση κατάργησης του θεσμού του περιορισμού της ευθύνης η παρεχόμενη από τα P&I clubs ασφάλιση δεν θα είναι εφικτή. Η σύγχρονη αιτιολογία για το θεσμό του περιορισμού της ευθύνης είναι το επιχείρημα της περιορισμένης δυνατότητας της ασφαλιστικής αγοράς να παρέχει την ζητούμενη εκάστοτε ασφαλιστική κάλυψη σε λογικό κόστος για τον πλοιοκτήτη και σε κέρδος για τον ασφαλιστή. Ουσιαστικά με τον τρόπο αυτό τόσο ο ασφαλιστής όσο και ο ασφαλιζόμενος γνωρίζουν εκ των προτέρων το ανώτερο όριο της έκθεσης τους στον ασφαλιζόμενο κίνδυνο και έτσι το ποσό της αποζημίωσης που θα υποχρεωθούν να καταβάλλουν. Επιπλέον η εισαγωγή του δικαιώματος της ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή αποτέλεσε καινοτομία στο πεδίο του ναυτικού δικαίου με δεδομένο ότι κατά το νομικό πλαίσιο που διέπει την ασφαλιστική κάλυψη την οποία παρέχουν τα P&I Clubs, περιλαμβάνεται κατά κανόνα ο όρος pay to be paid σύμφωνα με το οποίο ο αλληλασφαλιστικός οργανισμός αναλαμβάνει να αποζημιώσει το μέλος του για ζημία την οποία το μέλος προξένησε σε τρίτους και για τις οποίες έχει ήδη καταβάλει αποζημίωση.<sup>108</sup>

Οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται από τις καθαρότερες μορφές μεταφοράς προϊόντων και για το λόγο αυτό βλέπουμε να δημιουργούνται κίνητρα για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων καθώς γίνεται μια προσπάθεια για εύρεση λύσεων στο πρόβλημα της οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης και του φαινομένου του θερμοκηπίου. Πιστεύουμε λοιπόν ότι η κατάργηση του θεσμού του περιορισμού της ευθύνης μπορεί να οδηγήσει σε μείωση του ενδιαφέροντος νέων προσώπων στη ναυτιλία και να φέρει αντίθετα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

---

<sup>108</sup> «Η Αποζημίωση», εργασία στο μάθημα «Ναυτασφαλίσεις», ΠΜΣ Ναυτιλία, 10ος κύκλος, Part-Time, επιβλέπων καθηγητής κ. Μιχάλης Παζαρζής, επιμέλεια κ. Αικατερίνη Μαυρή και Δέσποινα Ξυνού.

#### **4.2 Διεθνής Σύμβαση περί Ευθύνης και Αποζημιώσεων για της ζημίες που προκαλούνται από τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και τοξικών ουσιών (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 2010, HNS Convention)**

Μέχρι την εισαγωγή της HNS δεν υπήρχε πρόληψη σχετικά με την αποζημίωση προσώπων που έχουν υποστεί ζημίες από τη διαρροή επικίνδυνων και τοξικών ουσιών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων. Μέχρι τη συγγραφή της παρούσας η HNS δεν έχει τεθεί σε ισχύ. Η HNS βασίζεται στις ίδιες αρχές με τις άλλες συμβλάσεις αστικής ευθύνης όπως αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη, υποχρεωτική ασφάλιση για την κάλυψη ζημιών τρίτων, δικαίωμα άμεσης προσφυγής των προσώπων που υφίστανται ζημίες κατά του ασφαλιστή, περιορισμός της ευθύνης και, όταν πρόκειται για πετρέλαιο και επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες ειδικό ταμείο/κεφάλαιο για την καταβολή αποζημιώσεων όταν οι ζημίες υπερβαίνουν τα όρια ευθύνης του πλοιοκτήτη. Η HNS είναι ένα ιδιαίτερος σημαντικό νομοθέτημα ιδίως επειδή η θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και τοξικών ουσιών, καθώς και LNG και LPG αποτελεί ιδιαίτερα αυξανόμενη εμπορική δραστηριότητα και αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο του ναυτιλιακού τομέα. Στη σύμβαση εμπίπτουν εκτός των άλλων και οι επικίνδυνες και βλαβερές ουσίες και υλικά τα οποία μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή σύμφωνα με τον IMDG. Οι ζημίες που προκαλούνται εξακολουθούν να καλύπτονται από το σύστημα αποζημίωσης δύο σταδίων (two-tier system) εκτός εάν εμπίπτουν σε κάποιες από τις εξαιρέσεις και ο φυσικός παραλήπτης του φορτίου καθίσταται υπεύθυνος για την καταβολή των σχετικών εισφορών στο κεφάλαιο HSN, στις περιπτώσεις μεταφοράς LNG για καθαρά εμπορικούς λόγους αυτός που έχει τον τίτλο κυριότητα του φορτίου θα καταβάλει την εισφορά πριν από τη εκφόρτωση. Με την HNS καθιερώνεται αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη για κάθε ζημία που προκαλείται από περιστατικό σχετιζόμενο με τη θαλάσσια μεταφορά (first-tier). Υπάρχουν περιορισμένες εξαιρέσεις όσον αφορά την αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη για τις οποίες το βάρος της απόδειξης φέρει ο ίδιος. Στις εξαιρέσεις αυτές ανήκει και η έλλειψη ενημέρωσης από τον μεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά των επικίνδυνων και τοξικών ουσιών που οδήγησε έλευση της ζημίας. Η αντικειμενική ευθύνη συνδυάζεται με την υποχρέωση του πλοιοκτήτη να προβεί σε ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια κάλυψης της ευθύνης του για ζημίες με βάση τη σύμβαση. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να πιστοποιούν την ύπαρξη τέτοιας ασφάλισης ή χρηματικής ασφάλειας η οποία είναι γνωστή ως blue card. Η HNS θεσπίζει επίσης το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Το κεφάλαιο/ταμείο το οποίο ιδρύεται με την HNS προορίζεται για την καταβολή αποζημίωσης σε οποιοδήποτε πρόσωπο υφίσταται ζημία από τη θαλάσσια

μεταφορά επικίνδυνων και τοξικών προϊόντων, εφόσον το συγκεκριμένο πρόσωπο δεν μπόρεσε να λάβει από τον πλοιοκτήτη και τον ασφαλιστή του πλήρη και επαρκή αποζημίωση (second-tier).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΦΟΡΤΙΑ

### 5.1 Εισαγωγή στη θαλάσσια ασφάλιση

Η θαλάσσια ασφάλιση ως ο αρχαιότερος κλάδος ασφάλισης, παρουσιάζει ασφαλιστική νομοθετική αυτοτέλεια απέναντι στις άλλες μορφές ασφάλισης εξαιτίας της πολυπλοκότητας και της ανομοιογένειας που παρουσιάζει η ναυτιλιακή βιομηχανία. Η θαλάσσια ασφάλιση ως κλάδος είναι επηρεασμένη στην εξέλιξη και διαμόρφωσή της από το αγγλικό δίκαιο και για το λόγο αυτό αρκετές ναυτασφαλιστικές εταιρείες έχουν ως ρήτρα στα συμβόλαια ναυτικής ασφάλισης ότι η ασφάλιση θα διέπεται από το αγγλικό δίκαιο αλλά και παρέκταση αρμοδιότητας στα αγγλικά δικαστήρια. Στο ελληνικό δίκαιο η θαλάσσια ασφάλιση διέπεται από τα άρθρα 257-288 του ΚΙΝΔ, από τις διατάξεις του Ν. 2496/1997 όπως ισχύει σήμερα αλλά και από τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν αναλογικά.

Ασφάλιση είναι η σύμβαση μεταξύ ασφαλιστού και ασφαλισμένου με την οποία ο πρώτος αναλαμβάνει την υποχρέωση, έναντι ασφαλιστρού, να καταβάλει στον ασφαλισμένο αποζημίωση για τη ζημία ή απώλεια που θα υποστεί το αντικείμενο της ασφάλισης μέσα σε ορισμένο χρόνο από θαλάσσιο κίνδυνο. Η ασφαλιστική σύμβαση είναι μια ενοχική ανταλλακτική σύμβαση διαρκείας και βασίζεται στην αρχή της αποζημίωσης. Η θαλάσσια ασφάλιση μπορεί να χωριστεί ανάλογα με το αντικείμενο ασφάλισης σε ασφάλιση πλοίου<sup>109</sup> και φορτίου και ανάλογα με την ζημία σε ασφάλιση ενεργητικού (υπάγονται τα ενεργητικά στοιχεία της θαλάσσιας περιουσίας όπως πλοίο, φορτίο, ελπίζόμενο κέρδος κλπ.) και ασφάλιση παθητικού ή ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων (πχ. ασφάλιση ευθύνης για ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο).<sup>110</sup> Η ασφαλιστική σύμβαση είναι σύμβαση αποζημίωσης γι' αυτό βασική προϋπόθεση για να είναι ο ασφαλισμένος υποκείμενο ασφάλισης είναι να έχει έννομο συμφέρον επί του ασφαλισμένου αντικειμένου να είναι δηλαδή αυτός που θα υποστεί τη ζημία σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των ασφαλισμένων

---

<sup>109</sup> Ο ενυπόθηκος δανειστής του πλοίου έχει το δικαίωμα να ασφαλίσει το ενυπόθηκο πλοίο για λογαριασμό και με έξοδα του κυρίου του πλοίου μέχρι το ποσό του δανείου πλέον 30% εάν το πλοίο είναι ανασφάλιστο ή μερικά ασφαλισμένο. Υπάρχει τότε ασφάλιση ξένου συμφέροντος και ο ενυπόθηκος δανειστής έχει το δικαίωμα να απαιτήσει την άμεση καταβολή του χρέους αν ο οφειλέτης δεν καταβάλει το ασφάλιστρο.

<sup>110</sup> Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου, Άλκης Αργυριάδης, εκδόσεις Σάκκουλα, τέταρτη έκδοση.

αντικειμένων και το οποίο συμφέρον να μην έρχεται σε αντίθεση με απαγορευτική διάταξη νόμου ή τα χρηστά ήθη.<sup>111</sup>

Οι ασφαλιστές διακρίνονται σε κύριους (underwriters) οι οποίοι καλύπτουν κυρίως τις ζημιές του σκάφους, των μηχανών, εξοπλισμών κλπ. και σε αλληλοασφαλιστικούς συνεταιρισμούς (P&I Clubs) οι οποίοι καλύπτουν κυρίως ζημιές που αφορούν το πλήρωμα, το φορτίο και τη ρύπανση της θάλασσας. Αντικείμενο της θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να είναι «παν έννομον συμφέρον, περιλαμβανομένου και του ελπιζομένου κέρδους, εκτιθέμενον εις θαλασσίους κινδύνους» (άρθρο 259 ΚΙΝΔ). Οι θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν είναι ανάγκη να προέρχονται άμεσα από τη θάλασσα, αλλά μπορούν να έχουν αφορμή το θαλάσσιο ταξίδι. Στη θαλάσσια ασφάλιση ισχύει η αρχή της καθολικότητας των κινδύνων, αρχή που υιοθετείται διεθνώς, σύμφωνα με την οποία η ασφάλιση καλύπτει το σύνολο των κινδύνων που απειλούν το πράγμα, στο οποίο αναφέρεται η ασφάλιση (το ίδιο το πλοίο, το φορτίο κ.λπ.) κατά τη διάρκεια του πλου. Στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο δεν είναι ανάγκη να προσδιοριστεί ότι καλύπτονται όλοι αυτοί ή και άλλοι πολλοί κίνδυνοι καθώς καλύπτονται αυτόματα, εφόσον συμφωνήθηκε θαλάσσια ασφάλιση, αρκεί να συνδέονται με τη θαλάσσια επιχείρηση με οποιονδήποτε τρόπο και δεν περιορίζονται μόνο σε περιστατικά, που συμβαίνουν αποκλειστικά στη ναυσιπλοΐα ή κατά τη διάρκεια των θαλασσιών ταξιδιών. Είναι δυνατόν να συμφωνηθεί και η κάλυψη δευτερευόντων χερσαίων κινδύνων, όπως οι κίνδυνοι "από αποθήκη σε αποθήκη" όπου και θα ισχύσουν οι κανόνες για τη χερσαία ασφάλιση μεταφοράς, εφόσον δεν τροποποιηθούν από τα μέρη.<sup>112</sup> Οι ναυλωτές και οι μεταφορείς μπορούν και οι ίδιοι να έχουν ασφαλιστική κάλυψη όσον αφορά τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους που μπορεί να προκύψουν από τη μεταφορά των φορτίων τους.

Από τις διατάξεις του αγγλικού Νόμου περί θαλάσσιας ασφαλίσεως του 1906 η σύμβαση ναυτικής ασφαλίσεως βασίζεται στην υπέρτατη καλή πίστη και εάν η υπέρτατη καλή πίστη δεν τηρηθεί από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, το άλλο μπορεί να την ακυρώσει. Έτσι ο ασφαλιζόμενος οφείλει να ενημερώσει τον ασφαλιστή για πριν από την κατάρτιση της σύμβασης για οποιοδήποτε ουσιώδες περιστατικό γνωρίζει το οποίο θα μπορούσε να επηρεάσει την κρίση του ασφαλιστή είτε για τον καθαρισμό του ασφαλιστρού είτε για την απόφαση να αναλάβει τον κίνδυνο ή όχι. Με βάση την αιτιολογία αυτή η απόφαση 285/2011

---

<sup>111</sup> «Η Αποζημίωση», εργασία στο μάθημα «Ναυτασφαλίσεις», ΠΜΣ Ναυτιλία, 10ος κύκλος, Part-Time, επιβλέπων καθηγητής κ. Μιχάλης Παζαρζής, επιμέλεια Αικατερίνη Μαυρή και Δέσποινα Ξυνού.

<sup>112</sup> Απόφαση 135/2014 Εφετείο Πειραιώς, δημοσίευση στη ΝΟΜΟΣ.



του Εφετείου Πειραιώς έκρινε ότι η αναληθής δήλωση του ασφαλιζομένου όσον αφορά τη χρονολογία κατασκευής του πλοίου και την αξία της μηχανής συνιστά παράβαση της αρχής της υπέρτατης καλής πίστης και ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να ακυρώσει τη σύμβαση και να απαλλαγεί από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης.<sup>113</sup> Ένα άλλο στοιχείο απαραίτητο για την κατάρτιση της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης, σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, είναι η νομιμότητα της ναυτικής αποστολής ακόμα και εάν δεν υπάρχει ρητή συμφωνία. Έτσι εάν δεν τηρηθεί αυτή η εγγύηση από τον ασφαλιζόμενο, ανεξαρτήτως αιτιώδους συνάφειας προς την επέλευση της ζημίας ή την επίταση του κινδύνου ο ασφαλιστής απαλλάσσεται από την ευθύνη του. Το Εφετείο Πειραιώς στην με αριθμό 603/2012 απόφασή του έκρινε ότι ο ασφαλιζόμενος αθέτησε την υποχρέωση νομιμότητας στην περίπτωση απόπλου χωρίς να έχει πραγματοποιηθεί έλεγχος των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου από την αρμόδια λιμενική αρχή.<sup>114</sup>

Όπως αναφέρουμε ανωτέρω η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι εντάσεως κεφαλαίου και ο επιχειρηματίας που εκτελεί διεθνείς μεταφορές με πλοία που είτε του ανήκουν κατά κυριότητα ή απλώς τα εκμεταλλεύεται, μπορεί να βρεθεί αντιμέτωπος με κινδύνους που θα τον οδηγήσουν σε σοβαρές οικονομικές απώλειες. Η πλήρης αποζημίωση είναι ο στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων, στόχος που δεν είναι πάντοτε εφικτός αφού η ευθύνη του ασφαλιστή για την καταβολή αποζημίωσης μπορεί να περιοριστεί με την χρήση ρητρών που συμφωνούνται με την ασφαλιστική σύμβαση και εξαιρούν από την κάλυψη διάφορους κινδύνους.

## 5.2 Ασφάλιση Φορτίου

Στο παρόν κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με την ασφάλιση φορτίου. Η ασφάλιση φορτίου είναι ασφάλιση ενεργητικού με ασφαλισμένο συμφέρον το συμφέρον τινος κυρίου του φορτίου. Υποκείμενο του ασφαλιστικού συμφέροντος είναι το πρόσωπο που βρίσκεται σε οικονομική σχέση κυρίου με το φορτίο. Επειδή ο κύριος του φορτίου μπορεί να αλλάξει κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, η ασφάλιση φορτίου σε πολλές περιπτώσεις εκδίδεται σε διαταγή.<sup>115</sup> Εξαιρέση σε αυτό αποτελεί η πώληση FAS. Στην πώληση FOB, CF και CIF η αλλαγή κυρίου πραγματοποιείται μετά τη φόρτωση. Ενώ στη FOB και CF αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή είναι ο αγοραστής στην πώληση CIF η σύναψη της ασφάλισης είναι μία από της κύριες υποχρεώσεις του πωστή και το ασφάλιστρο καθώς και ο ναύλος, περιλαμβάνονται στη

<sup>113</sup> Απόφαση 285/2011 Εφετείο Πειραιώς, δημοσίευση στη ΝΟΜΟΣ.

<sup>114</sup> Απόφαση 603/2012 Εφετείο Πειραιώς, δημοσίευση στη ΝΟΜΟΣ.

<sup>115</sup> Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου, Άλκης Αργυριάδης, εκδόσεις Σάκκουλα, τέταρτη έκδοση.

συνολική τιμή του εμπορεύματος.<sup>116</sup> Έτσι η νόμιμη κατοχή του ασφαλιστηρίου και της φορτωτικής αρκεί για τη νομιμοποίηση του κατόχου ως φορέα του ασφαλισμένου συμφέροντος. Η ασφαλιστική κάλυψη από τα P&I clubs στηρίζεται στην αρχή της αμοιβαιότητας, κάθε μέλος πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις και να διατηρεί τα ελάχιστα πρότυπα που τίθενται. Η αμοιβαία ασφάλιση στηρίζεται στον κανόνα ότι ενώ οι αναπόφευκτοι κίνδυνοι και τα λάθη κατά την εκπλήρωση της θαλάσσιας μεταφοράς αποτελούν κινδύνους οι οποίοι ασφαλίζονται, η εκούσια παραβίαση κανόνων και λάθη δεν θα έπρεπε να ασφαλίζονται. Ένας λοιπόν ασφαλιστής μέλος του P&I club οφείλει να μην πραγματοποιεί ταξίδια ακατάλληλα, επικίνδυνα και ανασφαλής.<sup>117</sup> Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια στηρίζονται στην αρχή της καλής πίστης, δηλαδή στην υποχρέωση των συμβαλλομένων μερών να μην αποκρύπτουν στοιχεία που γνωρίζουν και τα οποία μπορούν να επηρεάσουν τη σύμβαση. Ένα τυπικό ασφαλιστικό συμβόλαιο καλύπτει ζημίες από συγκρούσεις, ζημίες στο μεταφερόμενο φορτίο, τραυματισμούς, νοσήλεια ή ακόμα και απώλεια ζωής μέλος του πληρώματος<sup>118</sup>, ευθύνες ναυαγίου, κόστος καθαρισμού από ρύπανση, πρόωρος επαναπατρισμός ναυτικού, κλπ.

Όσον αφορά τα επικίνδυνα φορτία ο ναυλωτής πρέπει να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα προστασίας για την κατάλληλη στοιβασία των φορτίων καθώς σε αντίθετη περίπτωση όπου γνώριζε αλλά δεν έκανε κάτι για να αποτρέψει το συμβάν δεν θα αποζημιωθεί. Όπως στα ναυλοσύμφωνα έτσι και στα ασφαλιστικά συμβόλαια μπορεί να υπάρξει ρήτρα σύμφωνα με την οποία ο ασφαλιστής δεν θα καταβάλει αποζημίωση εφόσον αποδειχθεί ότι αυτή έγινε κατά παράβαση των ρητρών του ασφαλιστηρίου συμβολαίου.

Σε πολλές χώρες δεν είναι υποχρεωτική η ασφάλιση αστικής ευθύνης είτε αφορά επικίνδυνα φορτία είτε όχι. Στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρο 7 του Νόμου 2881/2001 «Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, το οποίο παραμένει ή καταπλέει σε ελληνικό λιμένα η θαλάσσιο τερματικό σταθμό ή αποπλέει, υποχρεούται να διατηρεί σε ισχύ βεβαίωση ασφάλισης ασφαλιστικής επιχείρησης ή διεθνώς αναγνωρισμένου αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού ή εγγυητική επιστολή πιστωτικού ιδρύματος (εγγυητή), που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και έχει το δικαίωμα αυτό, για την

---

<sup>116</sup> Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου, Άλκης Αργυριάδης, εκδόσεις Σάκκουλα, τέταρτη έκδοση.

<sup>117</sup> «Ναυτική Ασφάλιση», διπλωματική εργασία που κατατέθηκε στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, τομέας Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών από την Γιώτα Παπαριστοδήμου και επιβλέποντα καθηγητή τον κ. Χ. Ψαραύτη.

<sup>118</sup> Με την εισαγωγή της MLC 2006 οι ασφαλιστικές παροχές προς το πλήρωμα έχουν αυξηθεί.

κάλυψη της ευθύνης τους έναντι του Δημοσίου ή Οργανισμού, που απορρέει από το νόμο αυτόν».

Η ασφάλιση τοξικών και επικίνδυνων φορτίων είναι από τις πιο ακριβές ασφαλίσεις και το γεγονός, όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ότι ο ναυλωτής δεν μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του απέναντι στον κύριο το πλοίου καθιστά εξαιρετικά αμφισβητήσιμη την ασφαλιστική υποχρέωση του.

Η ναυτιλιακή αγορά απαιτεί από τη θαλάσσια ασφάλιση να είναι εξειδικευμένη και να ανταποκρίνεται στους σύγχρονους κινδύνους που αντιμετωπίζει η ναυτιλία όπως για παράδειγμα η πειρατεία ώστε να προστατεύονται καλύτερα τα συμφέροντα τόσο των πλοιοκτητών όσο και οποιουδήποτε άλλο έλκει δικαιώματα από την εκμετάλλευση του πλοίου και από τη μεταφορά του φορτίου. Η πλήρης αποζημίωση είναι ο στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων στόχος που δεν είναι πάντοτε εφικτός αφού η ευθύνη του ασφαλιστή για την καταβολή αποζημίωσης μπορεί να περιοριστεί με την χρήση ρητρών που συμφωνούνται με την ασφαλιστική σύμβαση και εξαιρούν από την κάλυψη διάφορους κινδύνους.<sup>119</sup>

---

<sup>119</sup> «Η Αποζημίωση», εργασία στο μάθημα «Ναυτoαφoλίσεις», ΠΜΣ Ναυτιλία, 10ος κύκλος, Part-Time, επιβλέπων καθηγητής κ. Μιχάλης Παζαρζής, επιμέλεια Αικατερίνη Μαυρή και Δέσποινα Ξυνού.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στη θαλάσσια μεταφορά φορτίων η πιο κοινή ζημία είναι αυτή του μεταφερόμενου φορτίου. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις όπως αναλύθηκε ανωτέρω όπου ο μεταφορέας/πλοιοκτήτης υπόκειται ζημίες εξαιτίας του φορτίου και κυρίως εξαιτίας της επικινδυνότητας του μεταφερόμενου φορτίου τα οποία δημιουργούν εγγενής κινδύνους για τα υπόλοιπα φορτία ή και το ίδιο το πλοίο. Για την αποφυγή τέτοιων προβλημάτων έχουν υιοθετηθεί κανονισμοί και οδηγίες που έχουν ως στόχο την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων φορτίων. Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 1 οι κανονισμοί αυτοί είναι διεθνείς έχουν υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ αλλά και από την Ευρωπαϊκή Ένωση με κύριο στόχο την μείωση των ατυχημάτων, εξαιτίας της κακής συσκευασίας, στοιβασίας και της εν γένει μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων. Ο σημαντικότερος κανονισμός/νομοθεσία προς αυτή την κατεύθυνση είναι ο κώδικας IMDG όσον αφορά τα συσκευασμένα επικίνδυνα φορτία. Υπάρχουν όμως και κανονισμοί για τα χύδην φορτία, τα οποία μπορούν να προκαλέσουν ίσως και μεγαλύτερες καταστροφές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το ναυάγιο του φορτηγού πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίων «Bulk Jupiter», το οποίο μετέφερε 46.400 τόνους βωξίτη, ένα από τα πιο επικίνδυνα χύδην φορτία.<sup>120</sup> Το φορτίο αυτό εμπίπτει στη νομοθετική ρύθμιση του κώδικα IMSBC σύμφωνα με τον οποίο ο φορτωτής πρέπει να παρέχει ένα πιστοποιητικό, υπογεγραμμένο από έναν φορέα αναγνωρισμένο από την αρμόδια κρατική αρχή του λιμένα φόρτωσης, στο οποίο να δηλώνεται με σαφήνεια το Μεταφερόμενο Όριο Υγρασίας (TML) του φορτίου. Η αδυναμία να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του Κώδικα IMSBC μπορεί να οδηγήσει στο να μην καλυφθεί, ασφαλιστικά, ο πλοιοκτήτης σε περίπτωση ατυχήματος. Επικίνδυνα βέβαια μπορεί να είναι τα φορτία όχι μόνο εξαιτίας των συστατικών τους αλλά επειδή από την συνθήκες μεταφοράς τους ή από την κακή συσκευασία και στοιβασία τους μπορούν να προκαλέσουν ζημίες στα υπόλοιπα μεταφερόμενα φορτία ή ακόμα και στο ίδιο το πλοίο. Από τη νομολογία που εκτέθηκε καθίσταται προφανής η αντικειμενική ευθύνη του ναυλωτή/φορτωτή σε περίπτωση που δεν ενημερώσει τον μεταφορέα για την επικινδυνότητα των μεταφερόμενων φορτίων και δεν παράσχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για την ασφαλή μεταφορά τους. Η αντικειμενική ευθύνη του αποστολέα έχει ως στόχο την ασφάλεια των μεταφορών και βασίζεται στο γεγονός ότι ο αποστολέας οφείλει και μπορεί να γνωρίζει την επικινδυνότητα του φορτίου.

---

<sup>120</sup> Εφημερίδα Ναυτεμπορική, ηλεκτρονική έκδοση.

Με τόσα πολλά πλοία να πραγματοποιούν φορτώσεις και εκφορτώσεις στα λιμάνια της Ευρώπης, οι πληροφορίες σχετικά με το φορτίο, τα συστατικά του και τους λιμένες προορισμού είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και για τους οικονομικούς παράγοντες. Ωστόσο, η διαχείριση αυτών των πληροφοριών αποτελεί έργο διάφορων παραγόντων σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Πολύ συχνά η ανταλλαγή πληροφοριών είναι δύσκολη γιατί υπηρεσίες όπως οι λιμενικές αρχές χρησιμοποιούν διαφορετικούς τρόπους για τη συλλογή, αποθήκευση και μεταφορά δεδομένων, και πολλές από αυτές διαθέτουν μη συμβατά πληροφοριακά συστήματα. Οι πληροφορίες μεταδίδονται με διαφορετικούς τρόπους, συχνά μέσω τηλεομοιοτυπίας, τηλεφώνου ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Για το λόγο αυτό, από το 2002, τα κράτη μέλη και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάζονται για την ανάπτυξη μιας λύσης και την εφαρμογή της οδηγίας 2002/59/EK<sup>121</sup>, βάσει της οποίας θεσπίστηκε ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (VTMIS)<sup>122</sup>. Αποτέλεσμα αυτής της συνεργασίας ήταν η σύσταση ενός ευρωπαϊκού δικτύου με την ονομασία SafeSeaNet, το οποίο διαχειρίζεται ο EMSA<sup>123</sup>, για την εναρμόνιση του τρόπου ανταλλαγής δεδομένων που αφορούν τη ναυτιλία. Η ακριβής γνώση σχετικά με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρονται από τα πλοία αποτελούν βασικά στοιχεία για την προετοιμασία και την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων επέμβασης σε περιπτώσεις ρύπανσης ή κινδύνου ρύπανσης στη θάλασσα. Έχουν σημειωθεί σημαντικές τεχνολογικές πρόοδοι στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού που πλέον επιτρέπουν την ηλεκτρονική ανταλλαγή των σχετικών πληροφοριών. Εδώ αξίζει να αναφέρουμε το παράδειγμα της Hapag Lloyd, η οποία δημιούργησε ένα λογισμικό το οποίο συνεχώς εξετάζει τις πληροφορίες από όλα τα φορτία τα οποία μεταφέρουν παγκοσμίως ώστε να εντοπίσει φορτία τα οποία δεν έχουν δηλωθεί ως επικίνδυνα ή έχουν δηλωθεί με λανθασμένα χαρακτηριστικά. Το λογισμικό ονομάζεται ‘watchdog’ και όποτε εντοπίζει κάτι ύποπτο το αρμόδιο προσωπικό ελέγχει το αντίστοιχο φορτίο.<sup>124</sup>

Ο περιορισμός της ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις αλλά και η υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων ευθύνης και αποζημιώσεων για της ζημιές που προκαλούνται από τη θάλασσα

---

<sup>121</sup> Οδηγία 2002/59/ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης.

<sup>122</sup> <http://www.emsa.europa.eu/>, τελευταία επίσκεψη 11/09/2017.

<sup>123</sup> Ευρωπαϊκός Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας.

<sup>124</sup> [https://www.hapag-lloyd.com/en/news-insights/insights/2015/04/the-watchdog-that-detects-explosives\\_39645.html](https://www.hapag-lloyd.com/en/news-insights/insights/2015/04/the-watchdog-that-detects-explosives_39645.html), τελευταία επίσκεψη 11/08/2017.

μεταφορά επικίνδυνων φορτίων όπως πυρηνικά και τοξικά ή από πετρελαϊκή ρύπανση καταδεικνύουν τη σημασία που δίνει ο ΙΜΟ αλλά και η ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα στην προστασία του περιβάλλοντος αλλά και των εμπλεκόμενων ατόμων σε όλη την εφοδιαστική αλυσίδα. Το περιβάλλον ως αγαθό προστατεύεται τόσο από το ιδιωτικό αλλά και από το δημόσιο δίκαιο και ταυτίζεται με τον ζωτικό χώρο όπου ο άνθρωπος ζει και αναπτύσσει τις δραστηριότητές. Σύμφωνα με την αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει, ο ρυπαίνων βαρύνεται με τα έξοδα για την πρόληψη αλλά και την αντιμετώπιση της ρύπανσης και ο λόγος εφαρμογής της είναι ο περιορισμός επικίνδυνων δραστηριοτήτων και η παροχή κινήτρων για καθαρότερες μεταφορές. Η ναυτιλία οφείλουμε να παραδεχτούμε ότι είναι από τις πιο «καθαρές» μορφές μεταφοράς αγαθών και τα όποια μέτρα παρθούν πρέπει να σταθμιστούν σωστά ώστε να είναι τόσο προς όφελος του περιβάλλοντος αλλά και προς όφελος της παγκοσμιοποιημένης αγοράς στην οποία ζούμε για μην υπάρξουν οικονομικές συνέπειες οι οποίες θα έχουν δυσμενή αποτελέσματα στην εν γένει οικονομία.

Η κοινή νομοθεσία, οι αυστηροί κανονισμοί τα προληπτικά μέτρα, οι αξιόπιστοι πλοιοκτήτες και ασφαλιστές θα οδηγήσουν σε μια ναυτιλία περισσότερο ποιοτική οι οποία είναι προς το συμφέρον όλου του ναυτιλιακού cluster.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική

- i. Αργυριάδης Άλκης Α. "Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου", έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη έτος 1986.
- ii. Γεωργιάδης Απόστολος και Σταθόπουλος Μιχάλης "Αστικός Κώδιξ, Κατ' Άρθρο Ερμηνεία", εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, έτος 1978.
- iii. Δελτίο της Ελληνικής Ενώσεως Ναυτιλιακών Δικηγόρων.
- iv. Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Υλικών IMDG, PROTEAS LIFE09 ENV/GR/000291 Παραδοτέο - Υπόδραση 2.2.
- v. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, "Ναυτικό Δίκαιο", Τόμος 1, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη έτος 2003.
- vi. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, "Ναυτικό Δίκαιο", Τόμος 2, έκδοση 4η, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη έτος 2003.
- vii. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, "Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων με εμπορευματοκιβώτια", εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη έτος 2009.
- viii. Κλαμαρής Κανέλλος, Φρέντζου Ρεγγίνα, Χαχλαδάκη Ιωάννα και Χούση Ιωάννα "Η Αστική Ευθύνη του πλοιοκτήτη για ζημίες από ρύπανση (ιδίως πετρέλαιο)".
- ix. Κοροτζής Ιωάννης "Η ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ", εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα, έτος 1994.
- x. Μαυρή Αικατερίνη και Ξυνού Δέσποινα "Η Αποζημίωση", στα πλαίσια του μαθήματος Ναυτασφαλίσεις, ΠΜΣ Ναυτιλία, 10ος κύκλος, Part-Time, επιβλέπων καθηγητής κ. Μιχάλης Παζαρζής, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, έτος 2011.
- xi. Ναυτεμπορική, εφημερίδα, ηλεκτρονική έκδοση.
- xii. Παζαρζής Μιχάλης "Σημειώσεις Ναυτασφαλίσεων", εκδόσεις Πανεπιστήμιο Πειραιώς, έτος 2007.
- xiii. Παπαριστοδήμου Γιώτα "Ναυτική Ασφάλιση", διπλωματική εργασία που κατατέθηκε στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, τομέας Οικονομική Θαλάσσιων Μεταφορών με επιβλέποντα καθηγητή τον κ. Ψαράτη Χαρίλαο, έτος 2005.
- xiv. Πετρίδη Ελένη "Το γενικό πλαίσιο της θαλάσσιας Ασφάλισης και οι Παράγοντες που διαμορφώνουν το ασφάλιστρο", διπλωματική εργασία που κατατέθηκε στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, με επιβλέποντα καθηγητή τον κ. Ελευθεριάδη Ιορδάνη, έτος 2017.

- xv. Πουλακίδα Ευδοκία, Οικονόμου Ελένη και Σκλαβουνάκη Ειρηάννα "Νομοθετικό καθεστώς του Περιορισμού της Ευθύνης (Δ.Σ. Λονδίνου 1976)", έτος 2010.
- xvi. Χαμηλοθώρης Ιωάννης, Εφέτης Αθηνών "Η Ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις", έτος 2005.
- xvii. Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης (2003) "Θαλάσσια ασφάλιση για την ανάκτηση του χαμένου Prestige", δημοσίευση στα Ναυτικά Χρονικά, Φεβρουάριος 2003.
- xviii. Χατζοπούλου Α. και Γερασίμου Σ. "Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου".

### **Ξενογλώσση**

- i. Arslan Ozcan and Deha Er Ismail "SWOT analysis for safer carriage of bulk liquid chemicals in tankers", στο Journal of Hazardous Materials, 21 February 2008.
- ii. Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, εκδόσεις International Maritime Organization, έτος 2003.
- iii. Coles Richard and Edward Watt "Ship Registration: Law and Practice", εκδόσεις Informa, Lloyd's Shipping Law Library, έκδοση 2<sup>η</sup>, Λονδίνο έτος 2009.
- iv. Dangerous, Hazardous and Harmful Cargoes, εκδόσεις International Maritime Organization, έτος 2003.
- v. Dockray Martin "Cases and Materials on the carriage of goods by Sea", εκδόσεις Cavendish Publishing Limited, έτος 2004.
- vi. Dr Hofer Thomas "Hazard Assessment for Chemicals Carried by Ships", Federal Institute for Risk Assessment, Berlin, Germany.
- vii. Girvin Stephen D. "Shipper's Liability for the carriage of dangerous goods by sea", εκδόσεις LMCLQ, Λονδίνο έτος 2004.
- viii. Güner-Özbek Meltem Deniz "The Carriage of Dangerous Goods by Sea", εκδόσεις Hamburg Studies on Maritime Affairs, Volume 12, Αμβούργο έτος 2007.
- ix. Hakan Karan "The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules", εκδόσεις E. Mellen Press, έτος 2004.
- x. International Atomic Energy Agency "Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material" έτος 2012.
- xi. International Maritime Dangerous Goods Code: Incorporating Amendment 36-12, Τόμος 1, εκδόσεις International Maritime Organization, έτος 2012.
- xii. International Safety Guide for Inland Navigation, Chapter 12 Carriage and Storage of Hazardous Materials, έτος 2010.



- xiii. Prof. Rhidian Thomas "Liability Regimes in Contemporary Maritime Law", εκδόσεις Informa, Lloyd's Shipping Law Library, Λονδίνο έτος 2007.
- xiv. Qi Shaojiang "Study on major legal issues of carriage of dangerous goods at sea" διπλωματική εργασία η οποία κατατατέθηκε στο World Maritime University, έτος 2013.
- xv. Marchand Michel "Chemicals Spills at Sea", Case Studies, Chapter 43, έτος 2005.
- xvi. Reynolds W.B. Barnabas και Tsimplis Michael N. "Shipowner's Limitation of Liability", εκδόσεις Wolters Kluwer Law and Business, έτος 2012.
- xvii. Schroder Meike and Prause Gunnar "Transportation of Dangerous Goods in Green Transport Corridors-Conclusion from Baltic Sea Region", δημοσίευση στο περιοδικό Transport and Telecommunication, volume 17, no 4, 322-334, έτος 2016.
- xviii. Singh Lamchi "The Laws of Carriage of goods by Sea", εκδόσεις Bloomsbury Professional Ltd, έτος 2012.
- xix. Wilson John F. "Carriage of Goods by Sea", 7η έκδοση, εκδόσεις Pearson Education Limited, έτος 2010.

## **ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ**

- i. [http://www.elinyae.gr/el/item\\_details.jsp?item\\_id=2744&cat\\_id=859](http://www.elinyae.gr/el/item_details.jsp?item_id=2744&cat_id=859)
- ii. <http://www.emsa.europa.eu/>
- iii. <http://www.hellenicshippingnews.com/>
- iv. <http://www.imo.org>
- v. <http://www.unece.org/>
- vi. <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/nuclear-energy/radiation-protection/transport-radioactive-materials>
- vii. <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010>
- viii. <https://treaties.un.org/>
- ix. [https://www.hapag-lloyd.com/en/news-insights/insights/2015/04/the-watchdog-that-detects-explosives\\_39645.html](https://www.hapag-lloyd.com/en/news-insights/insights/2015/04/the-watchdog-that-detects-explosives_39645.html)
- x. ΝΟΜΟΣ – Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

### **Πίνακες**

Πίνακας 1: Multimodal Dangerous Goods Form

Πίνακας 2: Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods  
Container/Vehicle Packing Certificate

# MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM

\* FOR DANGEROUS GOODS; you must specify: proper shipping name, hazard class, UN no., packing group (where assigned) and any other element of information required under applicable national and international regulations

BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS

1. Shipper / Consignor /Sender		2. Transport document number			
		3. Page 1 of Pages	4. Shipper's reference		
		5. Freight Forwarder's reference			
6. Consignee		7. Carrier (to be completed by the carrier)			
		<b>SHIPPER'S DECLARATION</b> I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described below by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labeled /placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national governmental regulations.			
8. This shipment is within the limitations prescribed for: (Delete non-applicable)		9. Additional handling information			
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT ONLY CARGO AIRCRAFT					
10. Vessel / flight no. and date	11. Port / place of loading				
12. Port / place of discharge	13. Destination				
14. Shipping marks * Number and kind of packages; description of goods Gross mass (kg) Net mass Cube (m <sup>3</sup> )					
15. Container identification No./ vehicle registration No.		16. Seal number (s)	17. Container/vehicle size & type	18. Tare (kg)	19. Total gross mass (including tare) (kg)
<b>CONTAINER/VEHICLE PACKING CERTIFICATE</b> I hereby declare that the goods described above have been packed/loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the applicable provisions ** <b>MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER/VEHICLE LOADS BY PERSON RESPONSIBLE FOR PACKING/LOADING</b>		<b>21.RECEIVING ORGANISATION RECEIPT</b> Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition unless stated hereon: RECEIVING ORGANISATION REMARKS:			
20. Name of company		Haulier's name	22. Name of company (OF SHIPPER PREPARING THIS NOTE)		
Name / Status of declarant		Vehicle reg. no.	Name / Status of declarant		
Place and date		Signature and date	Place and date		
Signature of declarant		DRIVER'S SIGNATURE	Signature of declarant		

\*\* See 5.4.2.

**MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM****Continuation Sheet**

1. Shipper / Consignor /Sender	2. Transport document number		
	3. Page 1 of          Pages	4. Shipper's reference	
	5. Freight Forwarder's reference		

14. Shipping marks	* Number and kind of packages; description of goods	Gross mass (kg)	Net mass	Cube (m <sup>3</sup> )

\* FOR DANGEROUS GOODS: you must specify: proper shipping name, hazard class, UN no., packing group (where assigned) and any other element of information required under applicable national and international regulations

BLACK HATCHINGS BLACK HATCHINGS

## DECLARATION OF DANGEROUS GOODS IN CONTAINER & CONTAINER PACKING CERTIFICATE (FOR MULTIMODAL TRANSPORT)

This form meets the requirements of SOLAS 74, chapter VII, regulation 4 ; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4.

1 Shipper/Consignor/Sender		2 Transport document number (e.g.: Booking No. or B/L No.)			
		3 Page 1 of 1 pages	4 Shipper's reference		
		5 Freight forwarder's reference			
6 Consignee		7 Carrier (to be completed by the carrier)			
6-1 Notify party's		<p><b>SHIPPER'S DECLARATION</b></p> <p>I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described below by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled / placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national governmental regulations.</p> <p><u>I undertake to hold the Carrier fully harmless and indemnify them against any and all losses, damage, and expenses resulting from the failure to comply with the above.</u></p>			
8 This shipment is within the limitation prescribed for :		9 Additional handling information:			
10 Vessel / flight No. and data 1 <sup>st</sup> :		Ems: US DOT ERG NO.:			
11 Port / place of loading		24 hr contact phone/ person:			
12 Port / place of discharge		Others: ( any special attention for transport : prepare by shipper)			
13 Destination		14 Description of goods			
UN number	PROPER SHIPPING NAME (Technical name)	IMO/CFR class Subsidiary risk	Packing Group	Number and kind of packages Gross mass(kgs)/Net mass(kgs)/Cube(m3)	Other description(Flash Point, Limit Quantity, Marine Pollutant, Special stowage requirement, etc)
15 Container identification No. / vehicle registration No.		16 Seal number ( s )	17 Container / vehicle size & type	18 Total cargo mass (kg)	19 Total gross mass (including tare) (kg)
<p><b>CONTAINER / VEHICLE PACKING CERTIFICATE</b></p> <p>I hereby declare that the goods described above have been packed / loaded into the container / vehicle identified above in accordance with the applicable provisions. ♀ <b>MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER / VEHICLE LOADS BY PERSON RESPONSIBLE FOR PACKING / LOADING</b></p>				<p><b>21 RECEIVING ORGANIZATION RECEIPT</b></p> <p>Received the above number of packages / containers / trailers in apparent good order and condition , unless stated hereon: RECEIVING ORGANIZATION REMARKS :</p>	
20 Name of company				Haulier's name	
Name / status of declarant				22 Name of company ( OF SHIPPER PREPARING THIS NOTE )	
Place and data				Vehicle reg. no.	
Signature of declarant				Signature and data	
				Name / status of declarant	
				Place and date	
				Signature of declarant	
				DRIVER'S SIGNATURE	

**\* DANGEROUS GOODS:**

You must specify: UN No., Proper Shipping Name, hazard class, packing group (where assigned) marine pollutant and observe the mandatory requirements under applicable national and international governmental regulations. For the purposes of the IMDG Code, see 5.4.1.4

♀ For the purposes of the IMDG CODE, see 5.4.2. (see overleaf)

(overleaf page)

**Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods**  
**Container/Vehicle Packing Certificate**

The signature given overleaf in Box 20 must be that of the person controlling the container/vehicle operation.

It is certified that :

1. The container/vehicle was clean, dry and apparently fit to receive the goods.
2. If the consignments include goods of class 1, other than division 1.4, the container is structurally serviceable.
3. No incompatible goods have been packed into the container/vehicle unless specially authorized by the Competent Authority.
4. All packages have been externally inspected for damage and only sound packages packed.
5. Drums have been stowed in an upright position unless otherwise authorized by the Competent Authority.
6. All package have been properly packed and secured in the container/vehicle.
7. When materials are transported in bulk packagings, the cargo has been evenly distributed in the container/vehicle.
8. The packages and the container/vehicle have been properly marked, labelled and placarded. Any irrelevant mark, labels and placards have been removed.
9. When solid carbon dioxide (CO<sub>2</sub> – dry ice) is used for cooling purposes, the vehicle or freight container is externally marked or labelled in a conspicuous place, e.g. at the door end, with the words: DANGEROUS CO<sub>2</sub> GAS (DAY ICE) INSIDE – VENTILATE THOROUGHLY BEFORE ENTERING.
10. When this Dangerous Goods Form is used as a container/vehicle packing certificate only, not a combined document, a dangerous goods declaration signed by the shipper or supplier must have been issued/received to cover each dangerous goods consignment packed in the container.

**Note:** The container packing certificate is not required for tanks.