

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ
ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ
ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ

Αναστάσιος Δακορώνιας

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστήμιου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2011

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα copyright

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

Υπογραφή

Δακωρώνιας Αναστάσιος, Οκτώβριος 2011

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Ο κ. Κ. Γκιζιάκης (Επιβλέπων)
- Ο κ. Μ. Παζαρζής
- Ο κ. Γ. Σαμώτης

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
ABSTRACT	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
1. Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ	11
2. ΠΟΙΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΡΟΗΓΟΥΝΤΑΙ ΤΩΝ 'ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ'	13
3. ΓΙΑΤΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΑΝ ΟΙ 'ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ'	16
4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ 'ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ' ΜΕ ΤΟΥΣ 'ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ'	19
4.1 ΟΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ	19
4.2 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ	20
4.2.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ	20
Άρθρο 11 : Μεταφορά και παράδοση του εμπορεύματος	21
Άρθρο 14 : Αξιοπλοΐα και επιμελής εκτέλεση του ταξιδιού	21
Άρθρο 12 : Χρονική περίοδος ευθύνης του μεταφορέα	23
4.2.2 ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ, ΖΗΜΙΑΣ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	24
Άρθρο 17 : Εξαιρέσεις	25
Άρθρο 23 : Γραπτή αναφορά (Notice) σε περίπτωση απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης παράδοσης του φορτίου	28
4.3 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ	29
Άρθρο 27 : Παράδοση φορτίου για μεταφορά	29
Άρθρο 32 : Κανόνες για τα επικίνδυνα φορτία	30
4.4 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	31
4.5 ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	33
Άρθρο 35: Έκδοση έντυπου εγγράφου μεταφοράς ή ηλεκτρονικής μορφής αρχείου μεταφοράς	34
Άρθρο 40: Επιβεβαίωση των πληροφοριών που αναγράφονται στα έγγραφα μεταφοράς από τον μεταφορέα	35
4.6 ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗΣ & ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ ΜΕ ΕΝΔΙΚΑ ΜΕΣΑ	36
Άρθρο 62: Προθεσμίες	36

Άρθρο 65: Οι προθεσμίες όταν δεν είναι γνωστά τα στοιχεία του μεταφορέα	38
4.7 Ο ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ	39
Άρθρα 80+81: Η υπερισχύ των όρων συμβολαίου (volume contracts) έναντι των κανόνων	40
5. ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΥΣ 'ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ'	42
5.1 ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΑΡΧΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	42
5.2 ΦΟΡΤΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	44
5.3 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	46
Άρθρο 43+44: Η υποχρέωση να παραδοθεί το εμπόρευμα στο νόμιμο κάτοχο του	46
Άρθρο 45: Η παράδοση των εμπορευμάτων δίχως την έκδοση διαπραγματεύσιμων εγγράφων μεταφοράς	47
Άρθρο 46: Η παράδοση του μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς, ως προϋπόθεση για την παραλαβή του εμπορεύματος	48
Άρθρο 47: Η παράδοση των εμπορευμάτων με την έκδοση διαπραγματεύσιμου έγγραφου μεταφοράς (έντυπου ή ηλεκτρονικού)	49
Άρθρο 48: Τα δικαιώματα του μεταφορέα στη περίπτωση που δεν παραδοθούν τα εμπορεύματα στον κάτοχο τους	50
Άρθρο 49: Η επίσχεση των εμπορευμάτων	51
5.4 ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ 'ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΜΕΡΟΥΣ'	52
Άρθρο 50: Εφαρμογή του 'κυρίαρχου δικαιώματος'	52
Άρθρο 51: Η ταυτότητα του 'κυρίαρχου μέρους' και η δυνατότητα μεταφοράς του 'κυρίαρχου δικαιώματος' σε άλλο πρόσωπο	53
Άρθρο 57+58: Μεταβίβαση των δικαιωμάτων	55
5.5 ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ	56
Άρθρο 66: Η επιλογή δικαστηρίου σε υπόθεση με εναγόμενο το μεταφορέα	56
Άρθρο 67: Η επιλογή δικαστηρίου μέσα από τα 'volume contracts'	57
Άρθρο 68: Η επιλογή δικαστηρίου σε υπόθεση με εναγόμενο κάποιο συμβαλλόμενο μέρος της ναυτιλίας	58
Άρθρα 69+70: Η εφαρμογή των όρων προϋπόθεση για την εγκυρότητα των δικαστικών αποφάσεων	58
Άρθρο 71: Η επιλογή δικαστηρίου όταν οι εναγόμενοι είναι ο μεταφορέας και ένα συμβαλλόμενο μέρος της ναυτιλίας	58

Άρθρο 73: Η εφαρμογή μιας δικαστικής απόφασης από όλα τα κράτη που συνυπογράφουν τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'	59
Άρθρο 74: Η δέσμευση των κρατών για εφαρμογή των όρων	59
5.6 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ.....	60
Άρθρο 75: Συμφωνία διαιτησίας.....	60
5.7 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΖΩΩΝ	61
5.8 ΟΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	62
Άρθρο 26: Η σχέση των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' με άλλες διεθνείς συμβάσεις.....	63
Άρθρο 82: Τα διαφορετικά είδη μεταφοράς και διεθνών συμβάσεων	64
6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	66
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	71
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	74

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία εντοπίζει τις διαφορές και τα νέα άρθρα μεταξύ του καινούργιου ρυθμιστικού πλαισίου που ονομάζουμε 'Κανόνες του Ρότερνταμ' και του προηγούμενου ισχύοντος 'Κανόνες της Χάγης Βίσμπυ', μέσα από τη σύγκριση των πρωτότυπων κειμένων και των παρατηρήσεων από έμπειρους παράγοντες του κλάδου της ναυτιλίας.

Αναλυτικότερα, πραγματοποιείται μια ιστορική ανάδρομή της εξέλιξης των κανόνων και των αναγκών του εμπορίου που οδήγησαν στο σημερινό αποτέλεσμα, στους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'.

Στη συνέχεια της μελέτης συγκρίνονται και παρουσιάζονται τα άρθρα που έχουν διατηρηθεί από τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Τα άρθρα αυτά άλλαξαν και προσαρμόστηκαν επειδή δέχτηκαν πιέσεις από τις σημερινές ανάγκες του εμπορίου. Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν κυρίως, στις υποχρεώσεις και στα δικαιώματα του μεταφορέα, του ναυλωτή και των συμβαλλόμενων μερών της ναυτιλίας. Επίσης, αναμορφώνεται το ισχύον γραφειοκρατικό σύστημα που περιλαμβάνει τα έγγραφα και τις προθεσμίες υποβολής τους.

Στο πέμπτο κεφάλαιο η εργασία επικεντρώνεται στα νέα άρθρα των κανόνων που αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την αλλαγή σελίδας στη ναυτιλία. Νέα, επίκαιρα ζητήματα που μέχρι πρόσφατα δεν είχαν αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά από τους αρμόδιους, ρυθμίζονται με μια σειρά λεπτομερέστατων άρθρων. Οι συνδυασμένες μεταφορές, τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς, η φόρτωση εμπορευμάτων στο κατάστρωμα του πλοίου, η μεταφορά ζώων κ.α. είναι μόνο μερικές περιπτώσεις που ρυθμίζονται από τους νέους κανόνες.

Συμπερασματικά, ο αναγνώστης διαπιστώνει την επιβεβλημένη ανάγκη εφαρμογής των κανόνων και τα ευεργητικά αποτελέσματα που θα επιφέρουν για την ποντοπόρο ναυτιλία στο μέλλον. Φυσικά, τα περιθώρια βελτίωσής τους είναι αρκετά και αυτό δεν παύουν να μας το θυμίζουν οι πολέμιοι τους με τις ενστάσεις τους και τη διατύπωση διαφορετικών απόψεων.

Λέξεις κλειδιά: μεταφορέας, ναυλωτής, συμβαλλόμενα μέρη της ναυτιλίας, διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, συνδυασμένες μεταφορές.

ABSTRACT

The current dissertation exams the differences and the new regulations of the new convention of Rotterdam Rules and previous Hague-Visby Rules. This is achieving through the comparison of original remarks and bibliography.

Most specifically, the study begins with the historical development of the rules that led to the current convention of Rotterdam Rules.

The study continues with the presentation and the comparison of articles that maintain by Hague-Visby Rules. These articles changed due to the current needs of trade activities. Matters that deal the obligations and the rights of the shipper, the charterer and the maritime performing party are regulated.

The fifth chapter is focused on new articles of the rules that unconsidered to be indispensable requirement for the changes in the shipping industry. Matters that till recently had not faced successfully by the shipping community, are regulated in these articles. Such as the multimodal transportations, the electronic transport records, the loading of goods on the vessels, the transportation of animals e.t.c. are some of the cases being regulated by the new rules.

As the result, the reader realizes the necessity of the application of these rules and how beneficial will be for the shipping industry. Of course there is always a margin of improvement.

Key words: carrier, shipper, maritime performing parties, negotiable transport document, electronic transport record, multimodal transportations.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία ασχολείται με την έρευνα και ανάλυση των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' (Rotterdam Rules) που ψηφίστηκαν τον Σεπτέμβριο του 2009 στην ομώνυμη πόλη της Ολλανδίας, με σκοπό τη δημιουργία ενός νέου διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου για την ναυτιλία που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και τα δεδομένα της εποχής μας.

Οι συγκεκριμένοι κανόνες αποτελούν κάτι καινούργιο και δεν είναι ιδιαίτερα διαδεδομένοι και γνωστοί στο χώρο της ναυτιλίας. Ακριβώς για αυτό το λόγο επέλεξα σε συνεργασία με τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Γκιζιάκη την ανάλυσή τους. Η προσπάθεια που γίνεται έχει ως στόχο να παρουσιάσει με εύλωτο και οικείο τρόπο καθημερινά ζητήματα που επηρεάζουν το ναυτιλιακό χώρο και τους κανόνες οι οποίοι με τη νέα φιλοσοφία και δυναμική που τους χαρακτηρίζει, τα αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά. Κύριος στόχος της διπλωματικής εργασίας δεν είναι η μελέτη άλλων νομοθεσιών παρά η εστίαση στο περιεχόμενο των 'Κανόνων του Ρότερνταμ', η απάντηση σε ερωτήματα που θα προκύψουν κατά τη μελέτη τους και οι αλλαγές που θα επιφέρουν στο εμπόριο και στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Η αρχική επιδίωξη είναι να εντοπίσουμε και να παρουσιάσουμε στον αναγνώστη τις διαφορές των κανόνων με τους αντίστοιχους της Χάγης-Βίσμπυ (Hague-Visby Rules) και στη συνέχεια να αναλύσουμε τα νέα άρθρα που προστίθενται ώστε η νομοθεσία να ανταποκρίνεται στις νέες πρακτικές και τεχνολογικές εξελίξεις που εφαρμόζονται στο χώρο της ναυτιλίας. Με τη ματιά και τις γνώσεις ενός οικονομολόγου και γνωρίζοντας τη προσοχή που απαιτείται στη κατανόηση και σωστή ερμηνεία ενός νομικού κειμένου, η προσπάθεια συγγραφής της εργασίας γίνεται όχι για να παρουσιάσουμε ένα ακόμα δυσνόητο νομικό κείμενο για τον απλό αναγνώστη με απλές εκφράσεις να του προσφέρουμε τη γνώση για νομικά ζητήματα που απασχολούν τη ναυτιλιακή κοινότητα και να απαντήσουμε σε ερωτήματα όπως:

- ποιες είναι οι υποχρεώσεις του ναυλωτή;
- ποια είναι τα δικαιώματα του πλοιοκτήτη;
- διευρύνονται με τη νέα νομοθεσία τα δικαιώματα τους;
- τι συμβαίνει με τα ναυτιλιακά έγγραφα;.

Έτσι λοιπόν μέσα από τη γνώση σταδιακά θα διαμορφώσει τη δικιά του αντίληψη και θα διαπιστώσει πως η μεταφορική διαδικασία είναι μια όμορφη περιπέτεια που πολλές φορές

όμως δεν γνωρίζεις που σε οδηγεί. Γι' αυτό ακριβώς το λόγο η επίτευξη του κάθε στόχου θα πρέπει να είναι αποτέλεσμα συλλογικής δουλειάς και συνεργασίας. Συγκεκριμένα, η συνέπεια που χαρακτηρίζει τα εμπλεκόμενα μέρη δηλαδή το μεταφορέα, το ναυλωτή και τους λοιπούς συνεργάτες και η πιστή εφαρμογή της νομοθεσίας είναι προϋπόθεση για την ομαλότητα της διαδικασίας. Δυστυχώς όμως πολλές φορές οι καταστάσεις δεν είναι πάντα ιδανικές λόγω λαθών, άγνοιας ή απρόβλεπτων παραγόντων με αποτέλεσμα την επιβεβλημένη εφαρμογή κυρώσεων σύμφωνα με τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'.

Η έρευνά μας θα είναι βιβλιογραφική και η ανάπτυξη της εργασίας θα βασιστεί στην πρωτογενή δημοσιευμένη νομοθεσία, σε βιβλία που μελετούν τους κανόνες και σε επίσημες αναφορές και σχόλια διακεκριμένων ερευνητών του ναυτιλιακού χώρου. Η μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί θα είναι η σύγκριση του παραπάνω υλικού που θα οδηγήσει στην απόδοση συμπερασμάτων και προσωπικών απόψεων με σκοπό την παραγωγή γνώσης για το συγκεκριμένο θέμα.

Η διπλωματική εργασία αποτελείται από έξι κεφάλαια. Στο πρώτο και δεύτερο κεφάλαιο έχουμε μία ιστορική αναδρομή της εξέλιξης του εμπορίου από την εποχή απελευθέρωσής του με την επικράτηση του γνωστού αποφθέγματος 'laissez faire-laissez passer' μέχρι σήμερα με την εφαρμογή των 'Κανόνων του Ρότερνταμ'. Αρχικά γνωρίζουμε τις δυσκολίες και τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν οι έμποροι του 19ου αιώνα ώστε να κατανοήσουμε την ανάγκη για σύμπνοια των ναυτιλιακών χωρών και τη δημιουργία του πρώτου ρυθμιστικού πλαισίου που αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις ναυτιλιακές νομοθεσίες που ακολούθησαν και στις προκλήσεις που αντιμετώπιζε η ναυτιλία. Δύο παράγοντες που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη σημερινή διαμόρφωση των 'Κανόνων του Ρότερνταμ'.

Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφεται η σημερινή ανάπτυξη του εμπορίου και οι πραγματικές ανάγκες που οδήγησαν στη δημιουργία των κανόνων. Μέσα από μια δεκάχρονη πορεία διαπραγματεύσεων και συνεργασιών μεταξύ διεθνών οργανισμών όπως είναι ο Ο.Η.Ε. με τις κυβερνήσεις κρατών, αντιλαμβανόμαστε ότι το τελικό κείμενο των κανόνων ήταν μια δύσκολη, χρονοβόρα και επίπονη προσπάθεια. Είναι σημαντικό λοιπόν να γνωρίζουμε τις συνθήκες κάτω από τις οποίες διαμορφώθηκαν οι κανόνες, τους πρωταγωνιστές αυτής της προσπάθειας αλλά και τα κράτη που αγκάλιασαν και πίστεψαν στο όλο εγχείρημα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο εντοπίζονται οι διαφορές που έχουν οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' με αυτούς της Χάγης-Βίσμπυ. Είναι λογικό μέσα από το χρόνο που μεσολάβησε για την εφαρμογή των δύο κανονισμών κάποιες πρακτικές να έχουν αλλάξει και κάποιες

άλλες να έχουν μείνει ίδιες. Επίσης, είναι γνωστό πως μέσα από την εφαρμογή προηγούμενων κανόνων, οι νομικοί αποκτούν τη γνώση και την εμπειρία για να δημιουργήσουν πιο σύγχρονους κανονισμούς που θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες της ναυτιλίας. Με αυτά λοιπόν τα δεδομένα, η φιλοσοφία σε ένα μεγάλο αριθμό άρθρων από προηγούμενους κανόνες παρέμεινε ίδια, παρεμβαίνοντας όμως σε κάποιες περιπτώσεις είτε προσθέτοντας, είτε αφαιρώντας όρους ώστε να επιτευχθεί το καλύτερο αποτέλεσμα. Οι αλλαγές αυτές που είναι και το κλειδί για τη διαμόρφωση των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' παρουσιάζονται στο δεύτερο κεφάλαιο.

Το πέμπτο κεφάλαιο περιλαμβάνει τα καινοτόμα άρθρα των κανόνων. Οι τεχνολογικές εξελίξεις, οι νέοι τρόποι επικοινωνίας, οι αυστηρότερες ρυθμίσεις ασφαλείας, η μεταφορά διαφορετικών εμπορευμάτων, η κατασκευή μεγαλύτερων και πιο σύγχρονων πλοίων είναι μόνο μερικοί λόγοι που απαιτούσαν την εφαρμογή των νέων κανόνων. Μέσα από τα άρθρα θα γνωρίσουμε μια νέα μορφή ναυτιλιακών εγγράφων που ονομάζεται ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, θα αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα που δημιουργούνται από τη μεταφορά των ζώων, θα εξασφαλίσουμε μεγαλύτερη ασφάλεια για το πλοίο και το πλήρωμα που μεταφέρει επικίνδυνα φορτία, θα ρυθμίσουμε τα ζητήματα που απασχολούν τις ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και το πιο σημαντικό είναι πως θα διαπιστώσουμε ότι διαθέτουμε ένα σύγχρονο ρυθμιστικό πλαίσιο που με ξεκάθαρους όρους προσφέρει σιγουριά και προοπτική για τη ναυτιλία.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο έχουμε έναν απολογισμό των όσων μάθαμε για τους κανόνες. Έχοντας πλέον διαμορφώσει μια συνολική εικόνα σε συνδυασμό με τις αντικρουόμενες απόψεις ναυτιλιακών παραγόντων επί του θέματος, μπορούμε να εκφράσουμε τη προσωπική μας γνώμη αλλά και να θέσουμε νέα ερωτήματα για το μέλλον της ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

1. Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η ανάγκη για πώληση και αγορά των εμπορευμάτων έχει οδηγήσει στη δημιουργία ενός εγγράφου που το ονομάζουμε συμβόλαιο πώλησης. Το συμβόλαιο πώλησης αποτελεί την συμφωνία μεταξύ του πωλητή και αγοραστή του εμπορεύματος και στο περιεχόμενο του αναφέρει όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για μία σωστή συναλλαγή όπως το είδος του αγαθού, την τιμή πώλησης, τα μέσα μεταφοράς, τον τρόπο πληρωμής και το καθορισμό των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων μερών της συμφωνίας. Το συμβόλαιο πώλησης περιλαμβάνει επίσης στοιχεία για επόμενα συμβόλαια που θα απαιτηθούν μέχρι να ολοκληρωθεί η μεταφορά και παραδοθεί το εμπόρευμα στο τελικό παραλήπτη. Συνεπώς είναι απαραίτητη η εναρμόνιση των όρων όλων των σχετικών συμβολαίων της αγοραπωλησίας του αγαθού δηλαδή του συμβολαίου πώλησης, μεταφοράς, χρηματοδότησης και ασφάλισης.

Στη συνέχεια αφού έχει συμφωνηθεί η αγορά του φορτίου και έχουν τακτοποιηθεί θέματα σχετικά με την πληρωμή του, ο αγοραστής ή ο πωλητής ανάλογα με την συμφωνία που έχει επιτευχθεί στο συμβόλαιο πώλησης, αναλαμβάνει την ευθύνη για μεταφορά του εμπορεύματος στο συμφωνηθέντα προορισμό. Η αναζήτηση μεταφορικής ικανότητας οδηγεί σε διαπραγματεύσεις μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη ο οποίος δεύτερος συμφωνεί με την υπογραφή ενός συμβολαίου μεταφοράς αγαθών¹ να μεταφέρει έναντι χρηματικής αμοιβής που ονομάζουμε ναύλο (freight) ή μίσθωμα (hire) το εμπόρευμα στο λιμάνι που επιθυμεί ο ναυλωτής. Η σύνταξη του συμβολαίου είναι μεγάλης σημασίας διότι διευκολύνει τις εμπορικές συναλλαγές και περιορίζει τις εμπορικές διαφωνίες. Το ναυλοσύμφωνο πρέπει να είναι έγκυρο και κατανοητό και από τα δύο μέρη ώστε να μην δημιουργούνται παρεξηγήσεις που πιθανόν να οδηγήσουν σε οικονομικές διεκδικήσεις, επιζήμιες για το εμπόριο συνολικά.

Το 19^ο αιώνα επικρατούσε στο εμπόριο η αρχή του 'laissez faire-laissez passer' δίνοντας απεριόριστη ελευθερία σε όσους δραστηριοποιούνταν στο συγκεκριμένο κλάδο. Η αρχή 'laissez faire-laissez passer' ήταν σύνθημα που εξέφραζε φιλοσοφικό ρεύμα γνωστό ως 'φιλελευθερισμό' με στόχο τη θρησκευτική, πολιτική ή οικονομική ελευθερία του ατόμου. Ο

¹ Συμβόλαιο μεταφοράς αγαθών : Στην αγορά γραμμών το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς είναι η φορτωτική ενώ στην ελεύθερη αγορά είναι το ναυλοσύμφωνο.

οικονομικός φιλελευθερισμός έχει ταυτιστεί με την μείωση του κρατισμού και την απελευθέρωση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας από την γραφειοκρατία και τις ασφυκτικές διοικητικές ρυθμίσεις.

Τα συμβόλαια μεταφοράς υπογράφονταν με ευνοϊκούς όρους για τον πλοιοκτήτη ο οποίος λόγω του ότι αποτελούσε το ισχυρότερο συμβαλλόμενο μέρος πετύχαινε να εισάγει όλες εκείνες τις απαλλακτικές ρήτρες που ελάττωναν την ευθύνη του ως μεταφορέα, εκθέτοντας σε ρίσκο και μεγαλύτερους κινδύνους το άλλο συμβαλλόμενο μέρος. Σύμφωνα με το εθιμικό αγγλικό δίκαιο (common law)² όταν το επίσημο έγγραφο για τη μεταφορά εμπορευμάτων είναι η φορτωτική (bill of lading)³ το μέρος που την έχει στην κατοχή του έχει την απόλυτη ελευθερία να διαπραγματευτεί τους όρους της συμφωνίας. Αυτή η διαδικασία συνήθως ενδυνάμωνε τη διαπραγματευτική θέση των μεταφορέων οι οποίοι ενσωμάτωναν ευνοϊκούς όρους στη φορτωτική, δημιουργώντας θέμα οικονομικής επιβίωσης για τους ναυλωτές λόγω του ότι είχαν περισσότερες υποχρεώσεις από ότι δικαιώματα. Για το λόγο αυτό, υπήρχε η ανάγκη υπογραφής και εφαρμογής μιας Διεθνούς Σύμβασης που θα αποκαθιστούσε την ισορροπία και θα διευκόλυνε τις εμπορικές συναλλαγές.

(Πηγή : Γκιζιάκης κ.α., 2006; Wikipedia;

<http://www.emporikitrade.com/gr/assistance/tips/international-sale-contract>)

² Εθιμικό δίκαιο (Common law): Το δίκαιο που διέπει τη σχέση ναυλωτή-εκναυλωτή, βασίζεται στη νομολογία, δηλαδή στο προηγούμενο δεδικασμένο παρόμοιων αντιδικιών που εκδικάστηκαν κατά το παρελθόν στα αγγλικά δικαστήρια.

³ Φορτωτική (Bill of lading): Το κυρίαρχο έγγραφο που αποτελεί απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από το μεταφορέα για μεταφορά, που αποτελεί τίτλο ιδιοκτησίας του φορτίου και αρχική απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς των αγαθών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:

2. ΠΟΙΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΡΟΗΓΟΥΝΤΑΙ ΤΩΝ 'ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ'

Στην Αγγλία, η παραπάνω κατάσταση οδήγησε στην προώθηση ενός νέου μοντέλου φορτωτικής το οποίο προσπαθούσε να πετύχει την ισορροπία μεταξύ μεταφορέων και παραληπτών των φορτίων. Σε άλλες χώρες αντίθετα οι φορτωτές ήταν αρκετά ισχυροί ώστε να μπορούν να ρυθμίσουν τη νομοθεσία προς όφελος τους και να μην απαιτείται η άσκηση πιέσεων στους πλοιοκτήτες. Η πρώτη ψήφιση νόμου για την μεταφορά αγαθών μέσω θαλάσσης έγινε στις Η.Π.Α. με τον Harter Act of 1893. Το ενδιαφέρον για την ναυτιλία και η προσπάθεια για ανάπτυξη του εμπορίου είχε σαν αποτέλεσμα το παράδειγμα των Αμερικανών για νομοθετική ρύθμιση να το ακολουθήσουν και άλλες χώρες όπως η Αυστραλία και ο Καναδάς θεσπίζοντας τον Australian Sea Carriage of Goods Act of 1904 και Canadian Carriage of Goods by Water Act of 1910 αντίστοιχα. Η παραπάνω προσπάθεια είναι η αρχή και η βάση για την δημιουργία ενός διεθνούς νομοθετικού πλαισίου όπως αυτό των Κανόνων της Χάγης.

Τον Οκτώβριο 1922, σε διεθνή διάσκεψη για τη ναυτιλιακή νομοθεσία που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες, οι εκπρόσωποι των κρατών που συμμετείχαν συμφώνησαν ομόφωνα να εισηγηθούν στις κυβερνήσεις τους για την υιοθέτηση ενός σχεδίου σύμβασης από ομοιόμορφους κανόνες που θα καθορίζουν τις υποχρεώσεις, τις ευθύνες και τα δικαιώματα που θα αναγράφονται στη φορτωτική. Η Μεγάλη Βρετανία στο πλαίσιο αυτό δημιούργησε το 1923 ένα σχέδιο σύμβασης που ένα χρόνο αργότερα απέκτησε νομική ισχύ με την ονομασία Carriage of Goods by Sea Act of 1924.

Παράλληλα, την περίοδο 1921 με 1923 διαμορφώθηκε η 'Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων σχετικών με την Φορτωτική' (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading) που στον ναυτιλιακό χώρο είναι πιο γνωστή με το όνομα 'Κανόνες της Χάγης' (Hague Rules). Τους 'Κανόνες της Χάγης' τους υπέγραψαν τα σημαντικότερα εμπορικά έθνη τον Αύγουστο 1924. Στους Κανόνες προσαρμόστηκαν και ενσωματώθηκαν οι ναυτιλιακές νομοθεσίες των ναυτιλιακών χωρών, όπως αυτής της Αγγλίας που είχε την ονομασία 'Carriage of Goods By Sea Act of 1924' (COGSA 1924). Οι Η.Π.Α. υιοθέτησαν τους κανόνες της Χάγης κάνοντας όμως κάποιες τροποποιήσεις και δημιουργώντας ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο με την ονομασία

Carriage of Goods by Sea Act of 1936 το οποίο εφαρμοζόταν παράλληλα με το Harter Act of 1893.

Οι 'Κανόνες της Χάγης' καθόριζαν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του μεταφορέα και φορτωτή δίχως όμως να συμπεριλαμβάνουν και να επεκτείνουν την ευθύνη στους πράκτορες και αντιπροσώπους του μεταφορέα. Την παράλειψη αυτή ανέλαβαν να διορθώσουν το 1968 οι 'Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ' (Hague-Visby Rules). Το 1963 μετά από διαβούλευση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Επιτροπής (International Maritime Committee-CMI)⁴ στην πόλη Visby του Σουηδικού νησιού Gotland υιοθετήθηκε ένα προσχέδιο με σκοπό να γίνουν κάποιες τροποποιήσεις στη σύμβαση των Κανόνων της Χάγης.

Η εφαρμογή των νέων Κανόνων ήταν ζωτικής σημασίας για το εμπόριο με αποτέλεσμα να αναθεωρηθεί η Αγγλική ναυτιλιακή νομοθεσία η οποία ενσωμάτωσε τους νέους όρους και μετονομάστηκε σε 'Carriage of Goods By Sea Act of 1971' (COGSA 1971) και τέθηκε σε ισχύ το 1978.

Το διφορούμενο είναι πως οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' δεν υπογράφηκαν από όλα τα έθνη που ήταν σύμφωνα για τους 'Κανόνες της Χάγης' με αποτέλεσμα να εφαρμόζονται τόσο οι 'Κανόνες της Χάγης' όσο και οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Οι Η.Π.Α. και άλλες χώρες δεν αποδέχτηκαν τους νέους Κανόνες με αποτέλεσμα η προσπάθεια για εφαρμογή μιας διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας που θα είναι αποδεκτή και θα εφαρμόζεται από όλα τα κράτη με σκοπό την ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας, να αποτύχει.

Μία επιπλέον προσπάθεια να ξεπεραστούν οι διαφωνίες και να παρουσιαστεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα διεθνών κανόνων που θα εναρμονίζει νομικά θέματα από τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ', το εθιμικό αγγλικό δίκαιο (Common Law) και τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Η.Π.Α. ξεκίνησε από τη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD)⁵. Ο εκσυγχρονισμός της ναυτιλιακής νομοθεσίας συνεχίστηκε και το 1992 με την διαπραγμάτευση των 'Κανόνων της Χάγης' και των 'Χάγης-Βίσμπυ' να οδηγεί στην ισχύ της νομοθεσίας 'Carriage of Goods by Sea Act of 1992' (COGSA 1992) που υπογράφηκε στο Αμβούργο και είναι πιο γνωστή με την

⁴ C.M.I.: Είναι Φόρουμ που εκπροσωπεί τα συμφέροντα των πλοιοκτητών και ναυλωτών. Συμμετέχει ως συμβουλευτικό όργανο στις συνδιασκέψεις του IMO. Η νομοθεσία 'Carriage of Goods by Sea Act of 1924' (Hague-Visby Rules) που αντικατέστησε τους 'Κανόνες της Χάγης' ήταν επίτευγμα της Επιτροπής.

⁵ UNCTAD: Αποτελεί μία εξειδικευμένη οργάνωση του Ο.Η.Ε. με σκοπό την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των λαών αναπτυσσόμενων κρατών.

ονομασία 'Κανόνες του Αμβούργου' (Hamburg Rules). Οι 'Κανόνες του Αμβούργου' σχεδιάστηκαν για να εξασφαλίσουν τα δικαιώματα των ιδιοκτητών φορτίου και από το 1992 εφαρμόζονται παράλληλα με τους 'Κανόνες της Χάγης' και της 'Χάγης-Βίσμπυ'.

(Πηγή : Γκιζιάκης κ.α., 2006; Βλάχος, 2007; Anomi Wanigasekera)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΧΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

3. ΓΙΑΤΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΑΝ ΟΙ 'ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ'

Στις 11 Δεκεμβρίου 2008 η Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησε μία νέα σύμβαση (Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea) που επισημοποιήθηκε με λαμπρή δεξίωση στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας, με την ονομασία 'Κανόνες του Ρότερνταμ' (Rotterdam Rules).

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' που θα εφαρμοστούν ένα χρόνο μετά την επικύρωση της συμφωνίας από είκοσι κράτη μέλη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, θα ασκήσουν μεγάλη επίδραση στο παγκόσμιο εμπόριο. Ο Οργανισμός εκτιμά ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία μετέφερε οκτώ δισεκατομμύρια τόνους φορτίου το 2007, δηλαδή το 80% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιήθηκε μέσω θαλάσσης. Συγκεκριμένα, το 33% της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου, το 25% ξηρού φορτίου, όπως σιδηρομέταλλευμα, άνθρακας, δημητριακά, βωξίτης, αλλουμίνα και φώσφορος, καθώς και άλλα είδη φορτίου σε ποσοστό 42%, μεταφέρθηκαν με πλοία.

Μία ομάδα εργασίας της Διεθνούς Ναυτιλιακής Επιτροπής (CMI) προετοίμασε ένα προσχέδιο των κανόνων για διαβούλευση από τα μέλη της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD). Αρχικά, έγινε η μελέτη του υπάρχοντος διεθνούς νομοθετικού πλαισίου το οποίο κάλυπτε ζητήματα της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων. Στη συνέχεια, έγινε μία διεργασία για τις καλύτερες ρυθμίσεις που θα έπρεπε να ενσωματωθούν προκειμένου να πετύχουν ένα ενιαίο πλαίσιο παγκοσμίως αποδεκτό. Ο στόχος της συγκεκριμένης προσπάθειας ήταν να επιτευχθεί μέσω του θαλάσσιου δικαίου, ομοιομορφία στη μεταφορά φορτίων. Το επόμενο βήμα για την ομάδα εργασίας της CMI ήταν να προτείνει λύσεις για ζητήματα που θα προκύπτουν και από άλλα μεταφορικά μέσα πέρα του πλοίου που θα συμμετέχουν κατά τη μεταφορική διαδικασία ώστε το εμπόρευμα να φτάσει στον τελικό προορισμό του. Η προτεραιότητα ήταν να ξεφύγουμε από το στενό γεωγραφικό περιορισμό δηλαδή από το λιμάνι-αφετηρία μέχρι το λιμάνι-προορισμό, που οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ ρύθμιζαν και που πλέον δεν ανταποκρίνονταν στις σύγχρονες ανάγκες μεταφορών. Συνεπώς, η συζήτηση έπρεπε να επεκταθεί και σε θέματα σχετικά με τον σιδηρόδρομο ο οποίος θα επαναπροωθεί τα εμπορεύματα, αλλά και σε προβλήματα σχετικά με την ευρύτερη περιοχή του λιμανιού.

Η βασική δυσκολία ως προς τη σύμβαση ήταν ότι το προσχέδιο προετοιμάστηκε από ένα κατεξοχήν σχετικό με τη θάλασσα οργανισμό, όπου τα συμφέροντα συνδέονται άμεσα με αυτήν και ο κεντρικός πυρήνας της διαβούλευσης ήταν η θαλάσσια μεταφορά. Τελικά, το αποτέλεσμα παρά τις δυσκολίες, ήταν ένα ολοκληρωμένο σύστημα ρυθμίσεων που ενσωματώνει και τις εθνικές νομοθεσίες. Πιθανώς αυτό να οφείλεται στο ότι ήταν μέρος μιας διεθνούς προσπάθειας, αλλά και στη προσδοκία για δημιουργία μιας σύμβασης που θα επεκτείνεται πέρα από αυτές του θαλάσσιου διεθνούς δικαίου.

Σκοπός της σύμβασης είναι η επέκταση και ο εκμοντερνισμός των ήδη υπαρχόντων κανόνων που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίων δια θαλάσσης. Παρέχει μεγαλύτερη σαφήνεια για το ποιος είναι υπεύθυνος σε κάθε δραστηριότητα που αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές, διευκρινίζοντας μέχρι πιο σημείο φτάνουν οι αρμοδιότητές του. Η απλούστευση των δραστηριοτήτων, ο προσδιορισμός των αρμοδιοτήτων, η μείωση της γραφειοκρατίας και ο περιορισμός του κόστους είναι ένα στοίχημα που πρέπει να κερδιθεί. Ο κύριος στόχος είναι να αντικαταστήσει τους 'Κανόνες της Χάγης', τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' και του 'Αμβούργου', πετυχαίνοντας ομοιομορφία στη νομοθεσία που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις που επηρεάζουν τη ναυτιλία είναι ένας επιπλέον παράγοντας που κάνει επιτακτική την ανάγκη εκσυγχρονισμού των προηγούμενων κανόνων. Η ανάπτυξη της μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια, η επιθυμία για μεταφορά του φορτίου 'door to door'⁶, με την υπογραφή ενός και μόνου συμβολαίου και η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών σε όλες τις διαδικασίες, όπως η ανάπτυξη των ηλεκτρονικών εγγράφων, απαιτούν εξειδικευμένες ρυθμίσεις που να εξυπηρετούν την ομαλή διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου. Μεγάλη βαρύτητα επίσης δίνεται στην αξιοπλοία του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού του και στα μέτρα προστασίας που θα πρέπει να λαμβάνονται προληπτικά από τις ναυτιλιακές εταιρίες, τα πληρώματα και τους διεθνείς οργανισμούς, ώστε να αποτρέπονται πιθανές τρομοκρατικές και πειρατικές ενέργειες.

Οι διαπραγματεύσεις που κράτησαν για περισσότερο από δέκα χρόνια μεταξύ των κρατών που συμμετέχουν στη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), καθώς και η συνεργασία που προσέφερε η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (CMI) προετοιμάζοντας τις συνθήκες διαπραγμάτευσης, είχαν ως αποτέλεσμα τη διαμόρφωση του τελικού κειμένου για τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'. Την περίοδο 20-23 Σεπτεμβρίου 2009 στο πλαίσιο παρουσιάσής τους στο Ρότερνταμ, εικοσιένα κράτη

⁶ 'Door to door' μεταφορά: Η μεταφορά ενός φορτίου στο τελικό παραλήπτη του με συνδυασμένες μεταφορές δηλαδή με την χρήση διαφορετικών διαδοχικών μεταφορικών μέσων όπως για π.χ. πλοίου (θαλάσσης και λίμνης), αεροπλάνου, τραίνου.

αποδέχτηκαν και υπέγραψαν τις νέες ρυθμίσεις μεταξύ των οποίων και ναυτικά κράτη όπως η Νορβηγία, η Ελλάδα, η Δανία, η Γαλλία και οι Η.Π.Α. Ταυτόχρονα, πολλοί διεθνείς οργανισμοί όπως το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce-ICC)⁷, η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (International Maritime Committee-CMI), η Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (The European Community Shipowners' Associations-ECSA)⁸ και η BIMCO (Baltic and International Maritime Council)⁹ παροτρύνουν τις εθνικές κυβερνήσεις να υιοθετήσουν τους νέους κανόνες, υποστηρίζοντας πως η καθολική εφαρμογή τους θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα στην ανάπτυξη της παγκόσμιας ποντοπόρου ναυτιλίας.

(Πηγή : Βλάχος, 2007; Svante O. Johansson, et al, 2009; Pieter H.F. Bekker, et al, 2009; Σπίνος κ.α., 2010; <http://www.rotterdamrules.com/en/>;
http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/RR_persinfo_algemeen_Eng.pdf;
http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html;
https://www.bimco.org/en/Corporate/About/About_BIMCO.aspx)

⁷ ICC: Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο είναι η μεγαλύτερη οργάνωση επιχειρήσεων στον κόσμο. Οι εκατοντάδες χιλιάδες των επιχειρήσεων μελών σε πάνω από 130 χώρες έχουν κοινά ενδιαφέροντα που εκτείνονται σε όλες της δραστηριότητες μιας ιδιωτικής επιχείρησης.

⁸ ECSA: Φορέας των εθνικών ενώσεων πλοιοκτητών των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με έδρα τις Βρυξέλλες.

⁹ BIMCO: Μη κυβερνητικός οργανισμός που προωθεί υψηλού επιπέδου προϋποθέσεις και ομοιογένεια στις διεθνείς ρυθμίσεις που διέπουν τη ναυτιλία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ 'ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ' ΜΕ ΤΟΥΣ 'ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ'

4.1 ΟΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα δεν έχει αποδεκτεί ομόφωνα μία ναυτιλιακή νομοθεσία που θα εφαρμόζεται από τα κράτη σε όλα τα μήκη και πλάτη των θαλασσών. Η προσπάθεια για καθολική εφαρμογή ενός ομοιογενούς νομοθετικού πλαισίου μέχρι σήμερα έχει πέσει στο κενό. Το αποτέλεσμα είναι να συντηρούνται ταυτόχρονα διαφορετικές συμβάσεις που ανάλογα με τα συμφέροντα των κρατών υιοθετούνται και επιβάλλονται στον εθνικό τους χώρο. Οι κανόνες λοιπόν, ισχύουν με την σύμφωνη γνώμη των χωρών και κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες που ορίζονται στο κείμενο των συμβάσεων.

Οι βασικές προϋποθέσεις για την εφαρμογή των κανόνων είναι ο διεθνής χαρακτήρας της μεταφοράς του φορτίου και η αποδοχή της σύμβασης από μία εκ των δύο χωρών που μεσολαβούν κατά τη μεταφορά.

Συγκεκριμένα, για την εφαρμογή των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' (Άρθρο 10) θα πρέπει είτε η φορτωτική να έχει υπογραφεί είτε το φορτίο να έχει φορτωθεί σε λιμάνι χώρας που να συμφωνεί με τους κανόνες. Πολλές φορές η νομοθεσία του κάθε κράτους για να απλοποιήσει τη διαδικασία δίνει την πρωτοβουλία στα συμβαλλόμενα μέρη να αποφασίσουν τα ίδια ανεξάρτητα εάν σε διεθνές επίπεδο η χώρα έχει επικυρώσει τη σύμβαση, την εναρμόνιση τους με τους κανόνες. Στη περίπτωση που επιλέξουν τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' η επιλογή τους αυτή θα πρέπει να αναφέρεται σε σχετικό όρο της φορτωτικής. Συνεπώς, η σύμβαση μεταφοράς θα πρέπει να συνοδεύεται από την φορτωτική διότι αποτελεί απαραίτητο έγγραφο για την εφαρμογή των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' (Άρθρο 1-β). Στο ενδεχόμενο που δεν ισχύουν όλα τα παραπάνω, δηλαδή η χώρα δεν έχει επικυρώσει τους κανόνες αλλά και η εθνική νομοθεσία δεν έχει επιληφθεί επί του θέματος, τότε δίνεται στο πλοιοκτήτη η δυνατότητα να επιλέξει τη νομοθεσία που θα εφαρμοστεί για την μεταφορά του φορτίου (Άρθρο 6).

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' (Άρθρο 5) έχουν διαφορετική ισχύ και διάσταση από αυτούς των 'Χάγης-Βίσμπυ'. Για την εφαρμογή τους απαιτείται είτε η χώρα αφετηρίας είτε η χώρα προορισμού να αποδέχεται τους κανόνες. Η απόδοση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων

στα συμβαλλόμενα μέρη δεν επικεντρώνεται μόνο στη θαλάσσια μεταφορά, αλλά επεκτείνεται μέχρι τη στιγμή που το εμπόρευμα παραδίδεται στον τελικό του παραλήπτη. Το ενδιαφέρον και η ανάπτυξη του εμπορίου 'door to door' απαιτούσε ένα ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο που να καλύπτει το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας πράγμα που επιτυγχάνεται με τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'. Για την εφαρμογή τους δεν παίζει καθοριστικό ρόλο κάποιο επιπλέον έγγραφο πέρα της αρχικής σύμβασης όπως συμβαίνει με την φορτωτική στους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Η ύπαρξη περισσότερων εγγράφων σε μία τόσο σύνθετη διαδικασία θα περιέπλεκε τα πράγματα και ο περιορισμός για αποδοχή των κανόνων μόνο από το κράτος όπου φορτώνεται το εμπόρευμα, θα οδηγούσε σε έλλειψη μιας διεθνούς ομοιόμορφης ναυτιλιακής νομοθεσίας.

(Πηγή : Francesco Berlingieri, 2009; Charles M. Davis;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

4.2 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

4.2.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Μεγάλης σημασίας είναι ο καθορισμός των υποχρεώσεων των αντισυμβαλλόμενων μερών ώστε να μην υπάρχουν διαφωνίες που θα οδηγήσουν σε δικαστικές διεκδικήσεις, επιζήμιες για την οικονομική συμφωνία και το εμπόριο συνολικότερα. Οι κανόνες αναλύουν διεξοδικά για κάθε στάδιο της μεταφορικής δραστηριότητας τις ευθύνες που επωμίζεται ο μεταφορέας. Ο στόχος δεν είναι να του περιορίσουν την εμπορική ελευθερία, αλλά μέσα από το εξειδικευμένο νομοθετικό πλαίσιο, να προστατέψουν τον ίδιο και τους συνεργάτες του από πιθανές κακοτοπιές που παρουσιάζονται κατά τη διάρκεια της μεταφορικής διαδικασίας. Φυσικά και σε αυτή την περίπτωση οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' βάζουν ένα ακόμα λιθαράκι στην ανάπτυξη του ναυτικού δικαίου, θέτοντας αυστηρότερους και πιο εξειδικευμένες όρους από αυτούς των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ'.

Άρθρο 11 : Μεταφορά και παράδοση του εμπορεύματος

Η πρώτη διαφοροποίηση των κανόνων εντοπίζεται στη γενική υποχρέωση του μεταφορέα. Σύμφωνα με το Άρθρο 11 των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' είναι υπεύθυνος για τη μεταφορά του εμπορεύματος στον προορισμό του και την παράδοσή του στον αγοραστή όπως ορίζει η σύμβαση και οι όροι του συμβολαίου μεταφοράς. Οι συντάκτες των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' δεν συμπεριέλαβαν στο σχετικό κεφάλαιο της σύμβασης, τη συγκεκριμένη δήλωση αν και αποτελεί τη βάση για την σύναψη ενός συμβολαίου μεταφοράς. Πιθανόν η φύση της δήλωσης να θεωρήθηκε αυτονόητη και περιττή να αναφερθεί, τη στιγμή που οι τότε συνθήκες απαιτούσαν να διευθετηθούν άμεσα άλλα σοβαρότερα ζητήματα.

Άρθρο 14 : Αξιοπλοΐα και επιμελής εκτέλεση του ταξιδιού

Η αξιοπλοΐα και η συντήρηση (seaworthiness & maintenance) του πλοίου είναι άλλη μια σημαντική υποχρέωση του μεταφορέα. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια ώστε το πλοίο να ταξιδεύει με ασφάλεια. Στην έννοια της αξιοπλοΐας περιλαμβάνεται από τεχνικής σκοπιάς η κατάσταση του πλοίου και των μηχανών (technical seaworthiness), η καταλληλότητα σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο (cargoworthiness) και η δυνατότητα διεκπεραίωσης του ταξιδιού που πρόκειται να εκτελεστεί (seaworthiness for the intended voyages).

Στους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' (Άρθρο III) ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται για την αξιοπλοΐα του πλοίου μέχρι τη στιγμή που θα ξεκινήσει το ταξίδι του. Οφείλει πριν την έναρξη του απόπλου, να είναι επανδρωμένο με το κατάλληλο πλήρωμα, να διαθέτει τον απαιτούμενο εξοπλισμό, τα εφόδια και όλα τα μέρη του να έχουν ελεγχθεί, ώστε να μεταφέρει με ασφάλεια τα εμπορεύματα. Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' στο Άρθρο 14 προχωρώντας ένα βήμα παραπάνω, επεκτείνουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη για αξιοπλοΐα σε όλη την διάρκεια του ταξιδιού. Με αυτό τον τρόπο μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία μεταφοράς καθίσταται υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης ο οποίος αναλαμβάνει την υποχρέωση να επιλύσει οποιοδήποτε πρόβλημα που θα προκύψει και να εξασφαλίσει την παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη του.

Οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' διαφοροποιούν την ευθύνη του πλοιοκτήτη όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι και όταν είναι εν πλω. Για παράδειγμα, όταν υπάρχει μια

διαρροής στα αμπάρια του πλοίου, είναι ξεκάθαρο πως η επισκευή της θα πρέπει να γίνει άμεσα εάν το πλοίο είναι στο λιμάνι. Στην περίπτωση όμως που βρίσκεται σε ταξίδι η υποχρέωση για αποκατάσταση της ζημιάς εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως είναι το μέγεθος του προβλήματος, η πιθανότητα καταστροφής του μεταφερόμενου εμπορεύματος, η καθυστέρηση που θα έχει το πλοίο, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και τέλος η ικανότητα και επιδεξιότητα του πληρώματος να αντιδράσει και να επιδιορθώσει τη ζημιά. Από την άλλη πλευρά, οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' δεν λαμβάνουν υπόψη τέτοιου είδους παραμέτρους. Κάθε πρόβλημα στο πλοίο και τον εξοπλισμό του και κάθε έλλειψη πιστοποιητικών ή εφοδίων που προκύπτει από παράληψη του πληρώματος ή από οποιοδήποτε άλλο λόγο, καθιστά υπεύθυνο τον πλοιοκτήτη. Οι συνέπειες της ζημιάς ακόμα και εάν το πλοίο κατά τον απόπλου του θεωρήθηκε από τις αρχές ως αξιόπλοο, βαραίνουν τον μεταφορέα. Μπορούμε να πούμε ότι το συγκεκριμένο άρθρο των κανόνων ανατρέπει τα μέχρι τώρα δεδομένα καθώς δεν αναγνωρίζει ελαφρυντικά στον πλοιοκτήτη και καταργεί το ευνοϊκό καθεστώς που παρείχε το Άρθρο IV των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ'. Η διαφοροποίηση των δύο συμβάσεων στο θέμα της αξιοπλοΐας είναι τόσο έντονη που πολλές δικαστικές αποφάσεις του παρελθόντος βασιζόμενες στους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' θα είχαν διαφορετική έκβαση στη σημερινή πραγματικότητα.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι το Άρθρο 14 συνδέεται άμεσα με το Άρθρο 13 των 'Κανόνων του Ρότερνταμ'. Η προσεκτική διαχείριση του φορτίου είναι σημαντικός παράγοντας ώστε το πλοίο να παραμείνει αξιόπλοο. Ο μεταφορέας που αναλαμβάνει τη φόρτωση, στοιβασία, μετατόπιση, εκφόρτωση και παράδοση των εμπορευμάτων στον επόμενο κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας ή στον τελικό παραλήπτη, θα πρέπει να παρακολουθεί συστηματικά τις παραπάνω διαδικασίες ώστε να μην απειληθεί η ασφάλεια του πλοίου.

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' αλλάζουν και το ισχύον καθεστώς ως προς τα έγγραφα που συνοδεύουν το φορτίο. Όπως ήδη έχουμε αναφέρει η φορτωτική είναι απαραίτητο έγγραφο για την εφαρμογή των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ'. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να έχει τη φορτωτική στα χέρια του για τη χρονική περίοδο κατά την οποία έχει αναλάβει τη μεταφορά. Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' επειδή απευθύνονται σε όλη τη μεταφορική διαδικασία και ρυθμίζουν ζητήματα που δεν σχετίζονται μόνο με τη θαλάσσια μεταφορά αλλά και με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα, παρέχουν ευελιξία ως προς την κατοχή εγγράφων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Άρθρο 35, η μεταφορά των εμπορευμάτων μπορεί

να πραγματοποιηθεί με οποιοδήποτε έγγραφο μεταφοράς αρκεί να είναι αποδεκτό από τον πλοιοκτήτη.

Άρθρο 12 : Χρονική περίοδος ευθύνης του μεταφορέα

Η χρονική περίοδος στην οποία εφαρμόζονται οι παραπάνω υποχρεώσεις, μπορεί να παρερμηνευθεί ηθελημένα ή μη από τα συμβαλλόμενα μέρη δημιουργώντας καθυστερήσεις και υποβαθμίζοντας τη ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας. Για να αποφευχθούν οι προστριβές, οι κανόνες ξεκαθαρίζουν ποια είναι τα χρονικά όρια και μέχρι ποιο χρονικό σημείο έχει ο μεταφορέας ευθύνη για το εμπόρευμα.

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη για τη μεταφορά ξηρού φορτίου σύμφωνα με το Άρθρο 1ε των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' ξεκινάει από τη στιγμή που το εμπόρευμα φορτώνεται στο πλοίο μέχρι την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης στην αποβάθρα. Το συγκεκριμένο άρθρο δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα και δημιουργεί πολλές αμφισβητήσεις από τα συμβαλλόμενα μέρη. Η συνήθης πρακτική κυρίως στην αγορά γραμμών, όσον αφορά στην ευθύνη του πλοιοκτήτη, αρχίζει πολύ πιο νωρίς από τη χρονική στιγμή που το φορτίο θα φορτωθεί στο πλοίο και φτάνει μέχρι τη χρονική στιγμή της παράδοσης στις εγκαταστάσεις του αγοραστή στο λιμάνι. Το αποτέλεσμα είναι οι κανόνες να μην ακολουθούν τις εξελίξεις της αγοράς και να επιτρέπουν την ύπαρξη νομικού κενού για την περίοδο πριν και μετά τη φορτοεκφόρτωση του εμπορεύματος.

Η ομάδα σύνταξης των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' βλέποντας την αδυναμία των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' διορθώνει αυτή την παράβλεψη και επεκτείνει χρονικά την ευθύνη του μεταφορέα. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να είναι συνεπής ως προς τις υποχρεώσεις του έτσι όπως ορίζουν οι κανόνες, από την χρονική στιγμή που θα παραλάβει το φορτίο μέχρι τη χρονική στιγμή που θα το παραδώσει (Άρθρο 12).

(Πηγή : Debattista et al, 2009; Γκιζιάκης κ.α., 2006; Esteban Chami, 2009;

Francesco Berlingieri, 2009; Charles M. Davis, 2010;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

4.2.2 ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ, ΖΗΜΙΑΣ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η σύγκριση των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' και 'Ρότερνταμ' για την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης του φορτίου είναι μία δύσκολη υπόθεση. Για μία ολοκληρωμένη νομική κάλυψη θα πρέπει να έχουν προβλεφθεί όλα τα πιθανά συμβάντα ώστε εάν χρειαστεί, να αποδοθεί δικαιοσύνη και να αποζημιωθεί ο θιγόμενος χωρίς να αδικηθεί καμία πλευρά. Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' προς την κατεύθυνση αυτή έχουν επεκταθεί τόσο πολύ που είναι δύσκολο να τους συγκρίνουμε με ακρίβεια με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Εντούτοις, οι βασικές τους διαφορές είναι εμφανείς και θα τις αναλύσουμε παρακάτω.

Στους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' και 'Ρότερνταμ' (Άρθρο 17.1) ο ενάγων θα πρέπει να αποδείξει ότι παραβιάστηκε κάποιος όρος από το συμβόλαιο μεταφοράς με αποτέλεσμα την μερική ή ολική ζημιά του φορτίου του. Η απόδειξη από τον ενάγοντα ότι το φορτίο του υπέστη ζημιά την περίοδο που υπεύθυνος ήταν ο μεταφορέας ή ότι η γενεσιουργός αιτία της προκληθείσας ζημιάς εμφανίστηκε τη συγκεκριμένη περίοδο, καθιστά υπαίτιο τον μεταφορέα. Για παράδειγμα, όταν το φορτίο υγρανθεί και αργότερα υποστεί αλλοιώσεις, τότε ο ενάγοντας θα πρέπει να αποζημιωθεί από τον πλοιοκτήτη εφόσον αποδείξει ότι το φορτίο του καταστράφηκε λόγω της παραπάνω αιτίας κατά την περίοδο μεταφοράς. Προτού αναζητήσει τα αίτια, είναι σημαντικό να γνωρίζει εάν το πλοίο ήταν αξιόπλοο. Η αξιόπλοια του πλοίου είναι ένα λεπτό θέμα που βαραίνει τον πλοιοκτήτη και σε περίπτωση παραβίασής της δεν του δίνει κανένα ελαφρυντικό.

Η διαφορά μεταξύ των δύο συνθηκών εντοπίζεται στους όρους που αναφέρονται στην αξιόπλοια του πλοίου. Σύμφωνα με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' το πλοίο θα πρέπει να είναι αξιόπλοο πριν και κατά την έναρξη του απόπλου του. Οποιοσδήποτε αστάθμιστος παράγοντας προκύψει στη διάρκεια του ταξιδιού και οδηγήσει σε δυσάρεστες εξελίξεις για το πλοίο και το εμπόρευσμά του, δεν θα συνδέεται με τον πλοιοκτήτη. Αντίθετα, οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' επεκτείνουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη για αξιόπλοια καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού καθιστώντας τον υπεύθυνο μέχρι τη στιγμή που θα παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη του. Επιπρόσθετα, ο ενάγοντας μπορεί να κατηγορήσει τον πλοιοκτήτη έχοντας μόνο την υπόνοια ότι πιθανόν (probability) οι προκληθείσες ζημιές στο εμπόρευμα να οφείλονται από αναξιόπλοια του πλοίου (Άρθρο 17-5α). Ένας ισχυρισμός

τέτοιου τύπου δίχως αδιάσειστες αποδείξεις στο παρελθόν δεν θα αποτελούσε ρεαλιστικό στοιχείο για την επίλυση μιας υπόθεσης από τη διαιτησία (Άρθρο 4.1).

Άρθρο 17 : Εξαιρέσεις

Σε γενικές γραμμές οι δύο νομοθεσίες κινούνται στο ίδιο πλαίσιο. Οι διαφορές τους προκύπτουν στο μεγάλο αριθμό εξαιρέσεων και στην προστασία που παρέχουν οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' στον μεταφορέα για κάποιες περιπτώσεις. Οι εξαιρέσεις χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη περιλαμβάνει εφτά εξαιρέσεις σχετικές με συμβάντα που ο μεταφορέας χάνει τον έλεγχο του μεταφορικού μέσου (Άρθρο 17.3 a-g). Στη δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται οι επόμενες τέσσερις εξαιρέσεις που αφορούν στις ζημιές που προκαλούνται από τη λανθασμένη κρίση ή αμέλεια του μεταφορέα (Άρθρο 17.3 h-k). Στη τρίτη κατηγορία περιλαμβάνονται οι τελευταίες εξαιρέσεις του Άρθρου 17.3 l-o οι οποίες αναφέρονται στην απώλεια, καταστροφή ή καθυστέρηση του φορτίου από θεμιτή ενέργεια του μεταφορέα με σκοπό να αποφύγει μία μεγαλύτερη καταστροφή όπως για παράδειγμα τη βύθιση του πλοίου.

Μία από τις εξαιρέσεις αφορά στις απεργίες, στις στάσεις εργασίας ή σε άλλες κινητοποιήσεις που παρεμποδίζουν την ομαλή διεξαγωγή της μεταφορικής διαδικασίας. Στην περίπτωση αυτή η διαφοροποίηση των κανόνων βρίσκεται μόνο στο νομικό κείμενο, στη διατύπωση του όρου. Οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' (Άρθρο IV-2j) με μία πιο ευρεία έκφραση¹⁰ απαλλάσσουν τους μεταφορείς από την καταβολή αποζημίωσης, εφόσον η ζημιά έχει προέλθει από οποιαδήποτε κινητοποίηση των εργαζομένων. Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι εάν οι εργαζόμενοι αρνηθούν να εργαστούν για ψυχολογικούς, μη υπαρκτούς λόγους π.χ. φημολογία για τοποθέτηση βόμβας στον εργασιακό χώρο, τότε ο μεταφορέας δεν θα δεχτεί κυρώσεις για τις ζημιές που θα υποστεί ο αγοραστής του εμπορεύματος. Οι ασάφειες και τα ερωτηματικά λοιπόν που δημιουργούνται έχουν σαν αποτέλεσμα η νομοθεσία να ερμηνεύεται από τον καθένα με διαφορετικό τρόπο ανάλογα με τα συμφέροντά του.

Στους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' η διατύπωση του όρου παρέμεινε η ίδια με τη διαφορά ότι αφαιρέθηκαν κάποιες γενικόλογες λέξεις που πιθανόν να δημιουργούσαν σύγχυση¹¹. Ο σκοπός ήταν να μη δίνεται η εντύπωση πως στην εξαίρεση περιλαμβάνονται όλοι οι πιθανοί λόγοι για τους οποίους θα μπορούσαν οι εργαζόμενοι να αρνηθούν να

¹⁰ 'Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general'.

¹¹ 'Strikes, lockouts, stoppages or restrains of labour'.

εργαστούν. Επειδή όμως δεν υπήρξε περαιτέρω εξειδίκευση των λόγων κινητοποίησης που θα εξαιρούσαν τον μεταφορέα από τις υποχρεώσεις του, οι ίδιες ασάφειες και τα ερωτηματικά συνεχίζουν να υπάρχουν και στους νέους κανόνες.

Ο μεταφορέας επίσης προστατεύεται από μία απρόβλεπτη πυρκαγιά που ίσως ξεσπάσει πάνω στο πλοίο. Η αιτία που προκαλεί τη φωτιά είναι ο παράγοντας που διαφοροποιούνται οι κανόνες. Σύμφωνα με το Άρθρο III-1 των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ', στην περίπτωση που η φωτιά εκδηλωθεί λόγω αμέλειας ή λανθασμένης ενέργειας του καπετάνιου ή του πληρώματος, τότε ο πλοιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος για τις ζημιές που θα προκληθούν. Η άποψη αυτή δεν συμπίπτει με τους νέους κανόνες, που προσεγγίζουν διαφορετικά το θέμα. Ο μεταφορέας θεωρείται συνυπεύθυνος για τις πράξεις των εργαζομένων που βρίσκονται υπό την εποπτεία του και με τους οποίους συνεργάζεται. Στο Άρθρο 18 διευκρινίζεται με μεγαλύτερη σαφήνεια ποιοι συνεργάτες του μεταφορέα με τις πράξεις τους του δημιουργούν ευθύνες.

Άλλη μία εξαίρεση σχετίζεται με τις λανθάνουσες ατέλειες και τα μειονεκτήματα του πλοίου. Το ενδιαφέρον των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' (Άρθρο IV-2p) ως μιας αποκλειστικά θαλάσσιας σύμβασης, επικεντρώνεται στα προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπίσει το πλοίο κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Αντίθετα, επειδή οι 'Κανόνων του Ρότερνταμ' είναι πιο διευρυμένοι, η εξαίρεση καλύπτει και τις αστοχίες που θα προκύψουν σε άλλα μέσα μεταφοράς που κατά την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα θα πρέπει να συνδυαστούν προκειμένου να εκτελεστεί ομαλά η μεταφορική διαδικασία. Φυσικά, το κείμενο δεν θα μπορούσε να αγνοήσει και την ύπαρξη ελαττωματικών εμπορευματοκιβωτίων για τα οποία έχει λάβει πρόνοια.

Μεγάλη σημασία έχει και ο τρόπος που προσεγγίζουν οι δύο συνθήκες τις προσπάθειες που πρέπει να γίνουν ώστε να σωθεί περιουσία που βρίσκεται στη θάλασσα. Οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' ως προς αυτό το θέμα είναι αρκετά ανεκτικοί. Δεν θέτουν κανένα περιορισμό στον πλοιοκτήτη για τις ενέργειες που κάνει προκειμένου να διασώσει περιουσία που βρίσκεται στο νερό. Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' αντίθετα διαφοροποιούνται θέτοντας ένα πιο αυστηρό νομικό πλαίσιο. Θα πρέπει ο πλοιοκτήτης σύμφωνα πάντα με τους κανόνες, να έχει εκτιμήσει σωστά την κατάσταση που θα αντιμετωπίσει ώστε να είναι σίγουρος πως η προσπάθεια διάσωσης είναι σημαντική και δεν θα οδηγήσει σε άσκοπο κίνδυνο το πλοίο του. Θα πρέπει δηλαδή ο πλοιοκτήτης να είναι βέβαιος πως η διάσωση της περιουσίας θα είναι περισσότερο επικερδής συγκριτικά με την πιθανή απώλεια του δικού του φορτίου. Βέβαια, αυτό το δίλημμα που τίθεται αποτελεί μία ξεκάθαρη πολιτική αποθάρρυνσης εκείνων που προσέφεραν βοήθεια σε πλοία που βρίσκονταν σε κίνδυνο.

Δεύτερον, η υποχρέωση των κρατών για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σύμφωνα με το Άρθρο 192 της συνθήκης UNCLOS 82, περνάει σε δεύτερη μοίρα. Λίγοι πλοιοκτήτες με τα νέα δεδομένα θα είναι διατεθειμένοι να ρισκάρουν για την προστασία των θαλασσών εφόσον πλέον θα πρέπει να αξιολογήσουν τις ενέργειές τους με βάση οικονομικά κριτήρια.

Τέλος, οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' έχουν παρέμβει και στο Άρθρο IV-2a των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ', το οποίο πραγματεύεται τις συνέπειες από τις λανθασμένες ενέργειες, αμέλεια ή ολιγωρία του καπετάνιου, των ναυτικών, του πιλότου ή των υπαλλήλων. Στην περίπτωση που οι επιλογές τους επηρεάσουν την πορεία ή την ομαλή διοίκηση του πλοίου οδηγώντας σε καταστροφικές συνέπειες, δεν θα πρέπει να συνδέονται και να καθιστούν ένοχο τον πλοιοκτήτη. Με την παρέμβαση των νέων κανόνων, αυτό το δεδομένο ανατρέπεται. Πλέον, ο μεταφορέας έχει την πλήρη ευθύνη για τη δράση των εργαζομένων του και θα πρέπει να ασκεί ουσιαστική παρέμβαση όταν θεωρεί ότι το πλοίο δεν έχει τις σωστές κατευθύνσεις. Η μέχρι τώρα λογική ότι ο καπετάνιος έχει τον τελευταίο λόγο πάνω στο πλοίο, ανατρέπεται. Ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που πρέπει να κρατάει τα ηνία για όλες τις δραστηριότητες των πλοίων και της επιχείρησής του.

Τα παραπάνω βέβαια ισχύουν μόνο στη περίπτωση κακοδιοίκησης του πλοίου. Σύμφωνα με το Άρθρο IV-2a, ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για άλλου είδους λάθη των υπαλλήλων και των πρακτόρων του. Οι κατηγορίες των πρακτόρων που οι πράξεις τους βαραίνουν το μεταφορέα περιορίζονται διότι η συνθήκη δεν περιλαμβάνει τους ανεξάρτητους αναδόχους. Επίσης, η περίοδος εφαρμογής της συνθήκης είναι με την έναρξη της φόρτωσης μέχρι την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης του εμπορεύματος από το πλοίο. Επομένως, ο χρόνος ευθύνης του πλοιοκτήτη είναι περιορισμένος, τα εμπλεκόμενα πρόσωπα περιορίζονται και δεν έχουν όλων των ειδών οι πράκτορες άμεση εξάρτηση από τον πλοιοκτήτη. Επιπρόσθετα, οι δραστηριότητες που εξελίσσονται στη προβλήτα και τον ευρύτερο χώρο του λιμανιού προκειμένου να φορτωθεί και να εκφορτωθεί το εμπόρευμα, δεν καλύπτονται από τη συνθήκη και δεν αποτελούν ευθύνη του πλοιοκτήτη.

Τα εμπλεκόμενα μέρη για τα οποία είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας αυξάνονται στους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'. Το Άρθρο 18 περιλαμβάνει τους ναυτιλιακούς φορείς δηλαδή τους υπο-ναυλωτές που συμμετέχουν καθ' όλη τη διάρκεια ή μέρους της συνδυασμένης μεταφοράς και όλους τους ανεξάρτητους αναδόχους που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους μέσα στην περιοχή του λιμανιού. Επίσης, περιλαμβάνει τους μη ναυτιλιακούς φορείς δηλαδή τους συνεργάτες που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στη στεριά και τέλος το ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων και της επιχείρησης, δηλαδή τον καπετάνιο, το πλήρωμα και τους εργαζόμενους στα γραφεία.

Άρθρο 23 : Γραπτή αναφορά (Notice) σε περίπτωση απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης παράδοσης του φορτίου

Η γνωστοποίηση της απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης παράδοσης του φορτίου θα πρέπει να γίνεται κάτω από κάποιες προϋποθέσεις. Σύμφωνα με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' (Άρθρο III-6) το σχετικό έγγραφο θα πρέπει να αποστέλλεται πριν ή κατά τη διάρκεια παράδοσης του φορτίου. Στην περίπτωση που η ζημιά δεν είναι εμφανής δίνεται χρονικό περιθώριο στον ενάγοντα τριών ημερών από την παράδοση του φορτίου για να γνωστοποιήσει τις προθέσεις του. Επειδή το χρονικό περιθώριο είναι περιορισμένο είναι σημαντικό για τον θιγόμενο να προλάβει τις προθεσμίες. Εάν αποτύχει να υποστηρίξει τα δικαιώματά του στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, αυτό θα έχει αντίκτυπο στη μεταφορική διαδικασία διότι τα επίσημα έγγραφα μεταφοράς, όπως είναι η φορτωτική και το ναυλοσύμφωνο, θα αναγράφουν ανακρίβειες για το φορτίο που παραδόθηκε.

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' (Άρθρο 23, 1-6) θέτουν διαφορετικό χρονικό περιθώριο για την επίσημη γνωστοποίηση του προβλήματος. Συγκεκριμένα, εάν δεν είναι προφανής η ζημιά, επεκτείνουν από τρεις σε επτά τις μέρες που έχει στη διάθεσή του ο θιγόμενος για να γνωστοποιήσει τις προθέσεις του. Επίσης, τα διαστήματα που το άρθρο αναφέρει έχουν πιο πολύ τυπικό χαρακτήρα. Ο θιγόμενος σε αντίθεση με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' έχει την δυνατότητα να διεκδικήσει αποζημίωση για τις ζημιές ή τις καθυστερήσεις που υπέστη ανεξάρτητα από τους χρονικούς όρους που του θέτει το άρθρο. Αυτό που ουσιαστικά έχει σημασία για τους νέους κανόνες είναι να αποδοθεί η δικαιοσύνη και να μην αναλωθεί η δεισιπαιξία σε τυπικούς, μικρότερης σημασίας όρους και περιορισμούς.

(**Πηγή** : Debattista et al, 2009; Francesco Berlingieri, 2009; Charles M. Davis; 2010<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>; http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

4.3 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ

Ο ναυλωτής του μεταφορικού μέσου (πλοίου, τραίνου, αεροπλάνου) θα πρέπει και αυτός με τη σειρά του, ανάλογα πάντα με το είδος της συμφωνίας που έχει υπογραφεί, να αναλάβει τις υποχρεώσεις του και να επιδείξει επαγγελματισμό. Οι ευθύνες του καθορίζονται από τη συμφωνία μεταφοράς π.χ. το ναυλοσύμφωνο που περιέχει τους διεθνείς εμπορικούς όρους (incoterms)¹² και από τη διεθνή νομοθεσία η οποία διευκρινίζει τους κανόνες που πρέπει να τηρούνται από τα συμβαλλόμενα μέρη. Οι ευθύνες του ναυλωτή σύμφωνα με τις παραπάνω προϋποθέσεις, αναλύονται και διατυπώνονται με διαφορετικό τρόπο από τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' και 'Ρότερνταμ'.

Άρθρο 27 : Παράδοση φορτίου για μεταφορά

Ένας σημαντικός παράγοντας για την ομαλή διεκπεραίωση του ταξιδιού είναι η σωστή προετοιμασία του εμπορεύματος. Ο ναυλωτής θα πρέπει να έχει δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες που θα εξασφαλίζουν την ασφαλή μεταφορά του φορτίου. Η φόρτωση, ο χειρισμός, η στοιβάση και η εκφόρτωσή του θα πρέπει να γίνουν με τρόπο που δεν θα προκαλέσουν βλάβες στο πλήρωμα και στην περιουσία.

Αν και η προετοιμασία του εμπορεύματος μπορεί να κρίνει τη τύχη ολόκληρου του ταξιδιού, οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' περιορίζονται μόνο σε μία μικρή αναφορά σχετικά με αυτό το θέμα. Συγκεκριμένα, αναφέρουν ότι η λανθασμένη τοποθέτηση του φορτίου δεν είναι ευθύνη του μεταφορέα ή του πληρώματος, υποδεικνύοντας έμμεσα τον ναυλωτή (Άρθρο IV-2h)¹³. Το νομικό κενό έρχονται να καλύψουν οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' που βλέποντας το πλήθος των ατυχημάτων από την ελλιπή φροντίδα για το φορτίο, επιλέγουν να επεκτείνουν και να εξειδικεύσουν τις υποχρεώσεις του ναυλωτή πάνω σε αυτό τον τομέα.

Σύμφωνα με τους νέους κανόνες (Άρθρο 27) το εμπόρευμα θα πρέπει να παραδοθεί στον μεταφορέα σε κατάσταση που να μπορεί να αντέξει τις δύσκολες συνθήκες του ταξιδιού. Οποιαδήποτε ζημιά προκύψει από τη λανθασμένη φόρτωση, τοποθέτηση-

¹² Διεθνείς εμπορικοί όροι (Incoterms): Μια σειρά διεθνών κανόνων για την ερμηνεία και την καλύτερη κατανόηση των συμβάσεων. Συγκεκριμένα, καθορίζουν ποιος επιβαρύνεται από 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.

¹³Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from insufficiency of packing.

στοιβασιά ή εκφόρτωση του φορτίου καθιστά υπόλογο τον ναυλωτή. Το ίδιο ισχύει και με το περιεχόμενο των εμπορευματοκιβωτίων ή φορτηγών αυτοκινήτων. Ο ναυλωτής θα πρέπει να έχει τοποθετήσει με τον καλύτερο τρόπο τα εμπορεύματα που βρίσκονται μέσα στα Ε/Κ ή στα φορτηγά ώστε να εξασφαλίζει ένα ασφαλές ταξίδι δίχως το φόβο μετακίνησής τους.

Άρθρο 32 : Κανόνες για τα επικίνδυνα φορτία

Πολλές φορές ο μεταφορέας αναλαμβάνει τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (dangerous goods). Φορτία όπως το βαμβάκι, ο άνθρακας, οι τοξικές ουσίες, τα καύσιμα και άλλα, θα πρέπει να μεταφερθούν με ιδιαίτερη προσοχή και κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες και μέτρα ασφαλείας. Για την εξασφάλιση υψηλών όρων ασφαλείας απαιτείται η καλή συνεργασία του ναυλωτή με τον μεταφορέα. Για αυτόν ακριβώς το λόγο οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' αναφέρουν πως η μεταφορά επικίνδυνων ουσιών θα πρέπει να γίνεται με γνώση του πλοιοκτήτη (Άρθρο 13). Ο ναυλωτής μεταφέρει την ευθύνη που έχει για το επικίνδυνο φορτίο στον μεταφορέα εφόσον τον έχει ενημερώσει πλήρως για τη φύση του φορτίου και για τους κινδύνους που εγκυμονεί η φόρτωσή του. Σε περίπτωση που δεν ακολουθηθεί η συνηθισμένη πρακτική, τότε η ευθύνη παραμένει στον ναυλωτή ο οποίος είναι υπεύθυνος για τις υλικές καταστροφές ή τις ανθρώπινες απώλειες που θα προκληθούν εξ' αιτίας της φύσης του φορτίου.

Στους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' δεν αρκεί μόνο η ενημέρωση του μεταφορέα ως προς τη φύση του φορτίου. Ο ναυλωτής θα πρέπει με κάποιο εμφανή τρόπο να διακρίνει και να χαρακτηρίσει το εμπόρευμα ως προς την επικινδυνότητά του (Άρθρο 32-2). Ο τρόπος αυτός θα πρέπει να είναι συμβατός με τη νομοθεσία και τις ρυθμίσεις του κάθε κράτους από το οποίο διέρχεται το φορτίο. Γνωρίζοντας λοιπόν πως οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' αφορούν σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και εξυπηρετούν το εμπόριο 'door to door', ο ναυλωτής που επιθυμεί τη μεταφορά ενός Ε/Κ θα πρέπει να είναι συνεπής απέναντι στις υποδείξεις των κρατών από τα οποία θα διέλθει το εύφλεκτο και επικίνδυνο φορτίο του.

(Πηγή : Debattista et al, 2009; Francesco Berlingieri, 2009;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;

<http://www.rechtsanwalt.gr/downloads/oi-oroi-incoterms-sto-diethnes-emporio.doc>)

4.4 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Άρθρο 19

Κάθε κανόνας, τόσο αυτός της Χάγης-Βίσμπυ όσο και εκείνος του Ρότερνταμ έχουν στα άρθρα τους κάποιες λέξεις κλειδιά που πρέπει να αποκωδικοποιηθούν με το σωστό τρόπο από τον αναγνώστη, γιατί η ερμηνεία του κείμενου εξαρτάται άμεσα από αυτές. Η σύγκριση και διαφοροποίηση του Άρθρου 19 των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' με το Άρθρο 7 της Χάγης-Βίσμπυ βασίζεται στη συνεπή αποτύπωση της έννοιας 'συμβαλλόμενα μέρη της ναυτιλίας' (maritime performing party) και το πώς αυτά επηρεάζουν τη μεταφορική διαδικασία.

Τα συμβαλλόμενα μέρη της ναυτιλίας (maritime performing party)¹⁴ είναι μια καινούργια έννοια που εισάγεται από τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'. Σύμφωνα με το Άρθρο 1 αποτελεί τα μέρη που αναλαμβάνουν να εκτελέσουν οποιαδήποτε υποχρέωση του μεταφορέα κατά τη χρονική διάρκεια που τα εμπορεύματα φορτώνονται πάνω στο πλοίο μέχρι τη στιγμή που ξεφορτώνονται από αυτό, στο λιμάνι προορισμού. Στη συγκεκριμένη κατηγορία περιλαμβάνονται και οι μεταφορείς που εξυπηρετούν τη διαδικασία και προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα αυστηρά όρια της περιοχής του λιμανιού.

Τα συμβαλλόμενα μέρη της ναυτιλίας έχουν τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις με το μεταφορέα όταν εκείνα είναι που αναλαμβάνουν να παραλάβουν, να παραδώσουν εμπορεύματα ή να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στη περιοχή του λιμανιού προκειμένου να ολοκληρωθεί η μεταφορική διαδικασία. Επίσης, στη περίπτωση απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του φορτίου στο προορισμό του έχουν μερίδιο ευθύνης εφόσον

- 1) τα γεγονότα που προκάλεσαν τα παραπάνω έλαβαν χώρα τη περίοδο που τα εμπορεύματα εισήλθαν στο λιμένα φόρτωσης μέχρι τη στιγμή αποχώρησης του πλοίου από το λιμάνι προορισμού,

¹⁴ 'Maritime performing party' means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

- 2) εφόσον είναι υπεύθυνα για τη προστασία του εμπορεύματος καθώς και
- 3) όταν είναι αποτέλεσμα οποιασδήποτε δραστηριότητας που έχουν αναλάβει στα πλαίσια της σύμβασης μεταφοράς.

Επιπρόσθετα, όταν οι ευθύνες που έχει επωμιστεί ο μεταφορέας κατά την εκτέλεση της μεταφοράς είναι περισσότερες από αυτές που του αναλογούν σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς τότε τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να αρνηθούν τις επιπλέον υποχρεώσεις και να περιοριστούν στις αρμοδιότητες που προβλέπονται από τη σύμβαση. Τέλος, τα συμβαλλόμενα μέρη εάν έχουν εμπιστευτεί σε κάποιο τρίτο πρόσωπο τις υποχρεώσεις τους και αυτό με τις πράξεις και τις παραλήψεις του δημιουργήσει πρόβλημα στη μεταφορική διαδικασία, τότε είναι υπόλογα για τα αποτελέσματα αυτών των πράξεων (Άρθρο 19).

Στο ίδιο μήκος κύματος κινούνται και οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' ως προς τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των προσώπων που βοηθούν το μεταφορέα μέχρι τα εμπορεύματα να παραδοθούν στον επόμενο κρίκο της μεταφορικής αλυσίδας και να απομακρυνθούν από τα στενά γεωγραφικά όρια της περιοχής του λιμανιού. Στο Άρθρο 7 αναφέρεται ότι ο μεταφορέας, ο καπετάνιος, ο ναυτλιακός πράκτορας και ο ναυλωτής είναι ελεύθεροι να συμφωνήσουν μεταξύ τους για το κομμάτι των υποχρεώσεων που θα αναλάβει ο καθένας καθώς και για τα δικαιώματα που τους αναλογούν. Οι όροι που θα αναφέρονται στα παραπάνω πρέπει να ενσωματώνονται σε μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς και η εφαρμογή τους να μην βλάπτει τη δημόσια πολιτική και τις συνθήκες εργασίας των υπαλλήλων και ναυτλιακών πρακτόρων.

Η σύγκριση των δύο άρθρων μας οδηγεί σε δύο συμπεράσματα. Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' με την εισαγωγή της έννοιας 'συμβαλλόμενα μέρη της ναυτιλίας' προσδιορίζουν τα καθήκοντα και τα δικαιώματα μιας μεγάλης ομάδας ανθρώπων που μέχρι σήμερα με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' δεν γνωρίζαμε σε πιο ισχύον καθεστώς υπαγόntonταν. Το Άρθρο 7 προστατεύει συγκεκριμένα πρόσωπα όπως είναι ο καπετάνιος, ο ναυτλιακός πράκτορας κ.α. δίχως να λαμβάνει μέριμνα για άλλους παράγοντες της ναυτιλίας που συμμετέχουν και υποβοηθούν το μεταφορέα στη δουλειά του. Η πολυπλοκότητα όμως που χαρακτηρίζει τις μεταφορικές υπηρεσίες έχει καταστήσει αναγκαία την ύπαρξη τους και κατά συνέπεια τη διαμόρφωση ενός νομικού πλαισίου που θα αναγνωρίζει τη προσφορά τους στη ναυτιλία. Επίσης, διευκρινίζεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να δραστηριοποιούνται στο γεωγραφικό χώρο του λιμανιού. Δηλαδή, μια σιδηροδρομική εταιρία που μεταφέρει το εμπόρευμα από τις αποθήκες του λιμανιού στο καράβι ανήκει σε αυτή τη κατηγορία. Το ίδιο δεν ισχύει όταν η μεταφορά έχει γίνει από χώρο εκτός του λιμανιού.

Το δεύτερο συμπέρασμα προκύπτει από την αναλυτική μορφή που χαρακτηρίζει το Άρθρο 19 των 'Κανόνων του Ρότερνταμ'. Η αναγνώριση της αξίας των συμβαλλόμενων μερών ως ισότιμα με το μεταφορέα εφόσον απολαμβάνουν τα ίδια δικαιώματα και αναλαμβάνουν τις ίδιες υποχρεώσεις, η πρόβλεψη για την περίπτωση απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του φορτίου στον προορισμό του καθώς και όλες οι άλλες νομικές λεπτομέρειες, καθιστούν το συγκεκριμένο άρθρο ολοκληρωμένο και επίκαιρο για τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν στη ναυτιλία. Η εικόνα είναι τελείως διαφορετική για το Άρθρο 7 των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' που σε ένα συνοπτικό κείμενο παρέχεται η δυνατότητα τα ίδια τα μέρη να διαμορφώσουν κατά το δοκούν τις συνθήκες εργασίας. Τα περιθώρια για πρωτοβουλίες ως προς τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που θα διαμορφώσουν μελλοντικά είναι τόσο μεγάλα που δεν είναι καθόλου απίθανο οι αποφάσεις τους να δημιουργούν δυσλειτουργία στην ομαλότητα της μεταφορικής διαδικασίας. Το συγκεκριμένο άρθρο αν και βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση λόγω του ότι γίνεται κατανοητό πως πέρα από το ναυλωτή και το μεταφορέα συνυπάρχουν και άλλοι ναυτιλιακοί παράγοντες, παρ' όλα αυτά παρέχει τα περιθώρια για ασάφειες και αφήνει αδιαμόρφωτα τα όρια που θα πρέπει να κινηθούν οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του καθένα.

(Πηγή : Francesco Berlingieri, 2009; Debattista et al, 2009; Charles M. Davis, 2010;
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;
<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

4.5 ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η εύρυθμη λειτουργία του εμπορίου και του ναυτιλιακού κλάδου βασίζεται στις ειλικρινείς και 'καθαρές' συμφωνίες μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Οι συμφωνίες αυτές οριοθετούνται από επίσημα ναυτιλιακά έγγραφα (transport documents)¹⁵ που συνήθως είναι το συμβόλαιο μεταφοράς και η φορτωτική. Οι κανόνες καθορίζουν τις προϋποθέσεις ώστε τα έγγραφα να διασφαλίζουν την ομαλή μεταφορά του εμπορεύματος. Δημιουργούν δικλίδες ασφαλείας που εξασφαλίζουν σωστή πληροφόρηση στα συμβαλλόμενα μέρη προκειμένου να πραγματοποιηθεί η μεταφορά μέχρι το τελικό της στάδιο έτσι όπως έχει συμφωνηθεί από την πρώτη στιγμή.

¹⁵ Ναυτιλιακά έγγραφα (transport documents): Έγγραφα που εκδίδονται από τον μεταφορέα βασιζόμενα στους όρους του συμβολαίου μεταφοράς και αποτελούν αποδεικτικό στοιχείο του συμβολαίου και απόδειξη της παράδοσης του εμπορεύματος.

Άρθρο 35: Έκδοση έντυπου εγγράφου μεταφοράς ή ηλεκτρονικής μορφής αρχείου μεταφοράς

Η πρακτική που ακολουθείται μέχρι σήμερα στις μεταφορές επιβάλλει την έντυπη έκδοση των ναυτιλιακών εγγράφων τα οποία περιλαμβάνουν τους όρους της αρχικής συμφωνίας, τις παρατηρήσεις του καπετάνιου και τα σχόλια των εμπλεκόμενων μερών. Η πρακτική αυτή είναι απόλυτα εναρμονισμένη με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Ο λόγος είναι ότι οι μέχρι σήμερα πιο διαδιδόμενοι κανόνες συνδέονται άμεσα με τα ναυτιλιακά έγγραφα. Για την εφαρμογή τους δεν αρκεί μόνο η σύμφωνη γνώμη των συμβαλλόμενων μερών αλλά θα πρέπει να αναφέρεται η επιλογή των κανόνων σε σχετικό όρο του συμβολαίου μεταφοράς και της φορτωτικής.

Σύμφωνα με τους κανόνες και το Άρθρο 3-7, με την παραλαβή του εμπορεύματος ο μεταφορέας και ο ναυλωτής θα πρέπει να έχουν στα χέρια τους τη φορτωτική. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στη φορτωτική θα πρέπει να είναι με καλή πίστη και το φορτίο να πληρεί τα κριτήρια που έχουν συμφωνηθεί πριν τη φόρτωση του στο πλοίο. Φυσικά, θα πρέπει ο μεταφορέας να γνωρίζει και να ελέγχει κάποιες παραμέτρους αλλά στη περίπτωση που ο φορτωτής σκόπιμα τον ξεγελάσει και ενεργήσει με δόλο τότε ο μεταφορέας δεν φέρει την ευθύνη της ζημιάς που θα προέλθει από την παραπάνω ενέργεια (Άρθρο 3-3). Στο ενδεχόμενο όμως που αντιληφθεί την απάτη μπορεί είτε να αρνηθεί τη φόρτωση του εμπορεύματος στο πλοίο είτε να αναφέρει τις παρατηρήσεις του στη φορτωτική. Το ίδιο ισχύει και στη περίπτωση που η φορτωτική μεταβιβαστεί με οπισθογράφιση σε ένα τρίτο συμβαλλόμενο μέρος. Το εμπόρευμα θα πρέπει να παραδοθεί στην ποσότητα και στην ποιότητα που έχει συμφωνηθεί με όλα τα συμβαλλόμενα μέρη να έχουν ενεργήσει με καλή πίστη¹⁶ (Άρθρο 3-4).

Η συμφωνία θα πρέπει να τηρηθεί στο ακέραιο αλλά η ύπαρξη ναυτιλιακών εγγράφων δεν είναι απαραίτητη για την εφαρμογή των 'Κανόνων του Ρότερνταμ'. Η φορτωτική δεν παίζει σημαντικό ρόλο και δεν συνδέεται με τους κανόνες όπως ακριβώς συμβαίνει με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Αρκεί η αναφορά στο συμβόλαιο μεταφοράς ότι θα εφαρμοστούν οι συγκεκριμένοι κανόνες. Η επιλογή της χρήσης κάποιου

¹⁶ Καλή πίστη: Νομικός όρος που αποτελεί σημαντικό κριτήριο για την υπογραφή μιας σύμβασης και αναφέρεται στη υποχρέωση των εμπλεκόμενων μερών να παρουσιάζουν τα πραγματικά περιστατικά ως αληθινά. Η έλλειψη της μπορεί να οδηγήσει σε ακυρωσία της σύμβασης.

επιπρόσθετου ναυτιλιακού έγγραφου σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή είναι στην ευκαιρία των συμβαλλόμενων μερών.

Η προαιρετικότητα των εγγράφων είναι πιθανόν αντί να φέρει ευεργητικά αποτελέσματα στο εμπόριο να οδηγήσει σε δυσκαμψία την όλη διαδικασία. Η ανυπαρξία της φορτωτικής μπορεί να δυσκολέψει τις συνθήκες για γρήγορη επίτευξη συμφωνιών και να ανοίξει την όρεξη σε επιδέξιους απατεώνες να καταστρατηγήσουν διαχρονικές αξίες όπως αυτή της καλής πίστεως.

Η καινοτομία των κανόνων εντοπίζεται σε δύο χαρακτηριστικά (Άρθρο 35). Πρώτον, έχουμε εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στη διαδικασία μεταφοράς. Για πρώτη φορά γίνεται αναφορά σε ηλεκτρονικής μορφής αρχεία. Ο σκοπός είναι να απλοποιηθεί η διαδικασία, να επιτευχθεί μεγαλύτερη ταχύτητα ώστε τα συμβαλλόμενα μέρη να έχουν στα χέρια τους την πληροφόρηση που απαιτείται και η πληροφόρηση αυτή να είναι πολύ πιο φθηνή. Δεύτερον, στη περίπτωση που τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν την ύπαρξη επιπρόσθετων έντυπων ή ηλεκτρονικών εγγράφων, αυτά μπορεί να είναι μη-διαπραγματεύσιμα (Non-negotiable transport document)¹⁷ ή διαπραγματεύσιμα (Negotiable transport document)¹⁸. Ο διαχωρισμός αυτός είναι μία μεγάλη αλλαγή που δεν περιέχεται σε προηγούμενα νομοθετικά πλαίσια.

Άρθρο 40: Επιβεβαίωση των πληροφοριών που αναγράφονται στα έγγραφα μεταφοράς από τον μεταφορέα

Στο Άρθρο 40 προσδιορίζεται κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο μεταφορέας αναλαμβάνει την ευθύνη για την εγκυρότητα των πληροφοριών που αναφέρονται στα έγγραφα μεταφοράς. Σημαντικός είναι ο διαχωρισμός που υφίστανται τα χύδην και τα μοναδοποιημένα φορτία από αυτά που βρίσκονται σε εμπορευματοκιβώτια.

Τα Ε/Κ είναι μία νέα εξέλιξη της ναυτιλίας που δεν έχει ληφθεί υπόψη από προηγούμενες νομοθεσίες. Συνεπώς, ο προσδιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα για το περιεχόμενο των Ε/Κ είναι κάτι καινούργιο.

Σύμφωνα με τους κανόνες, ο μεταφορέας μπορεί να συμπεριλάβει στο συμβόλαιο μεταφοράς έναν όρο ο οποίος θα περιλαμβάνει την επιφύλαξη του ως προς το περιεχόμενο

¹⁷ Μη-Διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς (Non-negotiable transport document): Ένα έγγραφο μεταφοράς που δεν είναι διαπραγματεύσιμο.

¹⁸ Διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς (Negotiable transport document): Ένα έγγραφο μεταφοράς που χαρακτηρίζεται από τη λέξη 'διαπραγματεύσιμο' και αναφέρει πως τα εμπορεύματα βρίσκονται στην επίβλεψη του ναυλωτή, του πωλητή ή του κομιστή.

του κλειστού Ε/Κ που παραλαμβάνει. Βέβαια θα πρέπει να μην έχει καμία προηγούμενη γνώση για το εμπόρευμα. Σε αντίθετη περίπτωση είναι υπεύθυνος για την ποσότητα και την ποιότητα στο εσωτερικό των Ε/Κ. Η ευθύνη του μπορεί να επεκταθεί εάν σε όρο απαιτείται η παρουσία του για τον υπολογισμό του βάρους του φορτίου και η αναφορά των σχετικών στοιχείων στα έγγραφα μεταφοράς.

(Πηγή : Debattista et al, 2009; Francesco Berlingieri, 2009; Charles M. Davis, 2010; Παζαρζής, 2007; http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf; <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

4.6 ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗΣ & ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ ΜΕ ΕΝΔΙΚΑ ΜΕΣΑ

Δεν είναι λίγες οι φορές που συμβάσεις ακυρώνονται γιατί ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν τήρησε τους όρους της συμφωνίας δυσαρετώντας τους συνεργάτες του. Οι λόγοι που οδηγούν στην αθέτηση των υποσχέσεων οφείλονται συνήθως στον ανθρώπινο παράγοντα που είτε λόγω απειρίας, δόλου ή άγνοιας δεν παραδόθηκε το εμπόρευμα στο παραλήπτη με τα κριτήρια που είχαν αρχικά συμφωνηθεί.

Την επίλυση της διαφωνίας αναλαμβάνει το δικαστήριο ή η διαιτησία που κρίνοντας αντικειμενικά και αμερόληπτα τα γεγονότα πρέπει να αποφανθεί για το είδος της ποινής. Η διαδικασία αυτή είναι συνήθως χρονοβόρα και εξελίσσεται στο πλαίσιο συγκεκριμένων νομικών κανόνων. Οι κανόνες αυτοί περιλαμβάνουν προθεσμίες μέσα στις οποίες δίνεται η δυνατότητα στα εμπλεκόμενα μέρη να υποβάλλουν τα αιτήματα, τις κατηγορίες και τις απόψεις τους σχετικά με την υπόθεση που έχουν αντιδικία.

Άρθρο 62: Προθεσμίες

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' στο Άρθρο 62 καθορίζουν ένα χρονικό περιθώριο δύο ετών μέσα στο οποίο ο θιγόμενος μπορεί να κινήσει τις απαραίτητες νομικές διαδικασίες και να προσκομίσει τα ανάλογα έγγραφα που θα αποδεικνύουν την αθέτηση της συμφωνίας από κάποιο άλλο εμπλεκόμενο μέρος. Η προθεσμία αυτή αρχίζει τη στιγμή που το εμπόρευμα παραδοθεί στον παραλήπτη του. Στην περίπτωση που το φορτίο δεν έχει παραδοθεί ή δεν έχει παραδοθεί εξ' ολοκλήρου στον παραλήπτη του, ο χρόνος αρχίζει να μετράει από την τελευταία ημέρα που θα έπρεπε η διαδικασία ξεφόρτωσης να είχε πραγματοποιηθεί.

Η χρονική περίοδος των δύο χρόνων δεν είναι δεσμευτική. Τα εμπλεκόμενα μέρη είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν σε μία μεγαλύτερη περίοδο. Η επιλογή τους αυτή θα πρέπει όμως να αναφέρεται σε σχετικό όρο της συμφωνίας. Βέβαια, δεν ισχύει το ίδιο με παραπάνω στην περίπτωση που επιθυμούν να μειώσουν το χρονικό περιθώριο των δύο ετών. Σύμφωνα με το Άρθρο 79 οι κανόνες θέτουν ως ελάχιστη χρονική περίοδο τα δύο χρόνια. Με αυτό τον τρόπο θέλουν να προστατέψουν το ποιο αδύναμο οικονομικά και με την μικρότερη επιρροή στην αγορά μέρος που πιθανόν να δεχτεί πιέσεις κατά τη διάρκεια της συμφωνίας. Είναι σημαντικό λοιπόν να εξασφαλίζεται ο απαραίτητος χρόνος που θα δίνει στο θιγόμενο την ευκαιρία να υπερασπιστεί και να διεκδικήσει τα δικαιώματά του. Με την ίδια λογική ερμηνεύεται και η ρητή αναφορά των κανόνων που δεν επιτρέπει την κατάργηση ή την αναβολή του συγκεκριμένου διαστήματος.

Σημαντική δικλείδα ασφαλείας για την προστασία των συμβαλλόμενων μερών αποτελεί η μη παραγραφή¹⁹ του συμβάντος μετά το πέρας των δύο χρόνων. Σε μια μελλοντική τους συνεργασία δίνεται η δυνατότητα στο θιγόμενο μέρος στην περίπτωση που με δική του υπαιτιότητα προκαλέσει κάποια ζημιά του ίδιου μεγέθους κατά τη διάρκεια της μεταφορικής διαδικασίας, να ζητήσει συμψηφισμό και να αποφύγει την καταβολή αποζημίωσης.

Τα πράγματα διαφέρουν αρκετά στους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Η προθεσμία που δίνεται στα συμβαλλόμενα μέρη να καταγγείλουν κάποια αδικία είναι μειωμένη στο μισό αυτής των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' δηλαδή σε ένα χρόνο (Άρθρο III-6).

Επίσης, δεν είναι σαφές στο κείμενο των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' και δεν διευκρινίζεται επακριβώς από ποια στιγμή αρχίζει να μετράει ο παραπάνω χρόνος του ενός έτους στη περίπτωση που το εμπόρευμα δεν έχει παραδοθεί εξ' ολοκλήρου στον παραλήπτη του. Παράδειγμα αποτελεί η διαδικασία που βασίζεται στους ως άνω Κανόνες και που ακολουθείται στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού (voyage charter party). Στους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' διευκρινίζεται ρητά ότι η έναρξη της περιόδου είναι η τελευταία ημέρα της διαδικασίας ξεφόρτωσης αν αυτή πραγματοποιείται, ενώ με το παραπάνω ναυλοσύμφωνο η προθεσμία του ενός έτους ξεκινάει όταν ο παραλήπτης βεβαιωθεί πως δεν πρόκειται να του

¹⁹ Αναφέρονται οι λέξεις 'defence' και 'set-off' που μας παραπέμπουν στη μη παραγραφή του συμβάντος και στον συμψηφισμό του με κάποιο άλλο του ίδιου μεγέθους σε μελλοντική συνεργασία των συμβαλλόμενων μερών.

παραδοθεί άλλο εμπόρευμα²⁰ (και που είναι τελείως υποκειμενικό, μαχητό και αμφισβητούμενο).

Επιπρόσθετα, δεν δίνεται η δυνατότητα όπως συμβαίνει στους νέους κανόνες, να επιλέξουν την επιμήκυνση του χρονικού ορίου μετά από μεταξύ τους συμφωνία²¹. Οποιαδήποτε αλλαγή των αρχικών κριτηρίων που θέτουν οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ', θεωρείται άκυρη (Άρθρο III-8).

Τέλος, διαφοροποίηση διαπιστώνεται και στη δυνατότητα του συμψηφισμού που εφαρμόζεται ως ύστατη παρέμβαση από τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' για απονομή δικαιοσύνης. Σύμφωνα με το Άρθρο III-6 μετά τη λήξη της προθεσμίας που δίνεται από τους κανόνες, ο υπαίτιος απαλλάσσεται πλήρως των υποχρεώσεών του και το αδίκημα παραγράφεται.

Άρθρο 65: Οι προθεσμίες όταν δεν είναι γνωστά τα στοιχεία του μεταφορέα

Για να στραφεί ο ενάγοντας με ένδικα μέσα εναντίον του άλλου συμβαλλόμενου μέρους που με τις ενέργειες του τον ζημίωσε οικονομικά, οφείλει να γνωρίζει ο ίδιος και οι δικαστικές αρχές τα στοιχεία του. Σύμφωνα με το Άρθρο 36-2β των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' το συμβόλαιο και τα έγγραφα μεταφοράς πρέπει να περιλαμβάνουν το όνομα και την διεύθυνση του μεταφορέα. Στη περίπτωση που δεν περιέχονται τα παραπάνω στοιχεία σύμφωνα με το Άρθρο 37-2 πρέπει να αναφέρονται άλλες πληροφορίες που να προσδιορίζουν το ποιος είναι ο μεταφορέας. Συνήθως οι κατηγορίες του θιγόμενου στρέφονται ενάντια σε εκείνον που είναι καταγεγραμμένος ως ιδιοκτήτης του πλοίου στα νηολόγια. Υπάρχει βέβαια το ενδεχόμενο το πλοίο να έχει παραχωρηθεί για εκμετάλλευση με συμβόλαιο γυμνού πλοίου (bareboat charter party) όπου σε αυτή την περίπτωση απαλλάσσεται των κατηγοριών ο ιδιοκτήτης και την ευθύνη των πράξεων τις αναλαμβάνει ο υπεύθυνος για τη λειτουργία του πλοίου ναυλωτής (Άρθρο 37-3).

Ένα νέο άρθρο έχει προστεθεί στους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' για τους μεταφορείς και ναυλωτές που το όνομα και η διεύθυνση τους δεν περιλαμβάνεται στα συνοδευτικά έγγραφα και που απαιτείται έρευνα και χρόνος για τον εντοπισμό τους. Το Άρθρο 65 παρέχει επιπλέον χρόνο πέρα της προθεσμίας (2 χρόνων) ώστε οι ενέργειες του υπαίτιου να μην παραγραφούν εξαιτίας των καθυστερήσεων που θα προκληθούν από την διεξαγωγή της

²⁰ Αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο ταξιδιού (voyage charter): 'all of the goods available for delivery have been delivered and there is no prospect of any further delivery.'

²¹ Νομολογία *Finagra Ltd vs OT Africa Line Ltd* [1998].

έρευνας. Συγκεκριμένα, δίνεται είτε ο απαραίτητος χρόνος που απαιτείται για τον εντοπισμό του μεταφορέα και που ορίζεται από την αρμόδια νομοθεσία του κάθε κράτους, είτε 90 μέρες επιπλέον από τη στιγμή που έχει αναγνωρισθεί ο μεταφορέας.

(Πηγή : Debattista et al, 2009; Francesco Berlingieri, 2009; Charles M. Davis, 2010;
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;
<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

4.7 Ο ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Οι Η.Π.Α. διαμόρφωσαν ένα ειδικό νομοθετικό καθεστώς για κάποιες κατηγορίες φορτίων που μεταφέρονται κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Με την υπογραφή αυτών των συμβολαίων που αρχικά ονομάστηκαν 'service contracts' και αργότερα έγιναν ευρύτερα γνωστά με την ονομασία 'volume contracts'²² ή 'tonnage agreements', επιτρεπόταν τα συμβαλλόμενα μέρη να διαπραγματεύονται μεταξύ τους ζητήματα που αφορούν τη μεταφορική διαδικασία και οι τελικές τους αποφάσεις να είναι δεσμευτικές και έγκυρες παράλληλα την απόκλιση τους από τους κανόνες. Ο προαιρετικός χαρακτήρας των κανόνων βασίστηκε στην αρχή της ισότητας όπου για την διαμόρφωση των όρων του συμβολαίου τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν την ίδια διαπραγματευτική ισχύ. Συνεπώς, δεν απαιτούνται κάποιες γενικές υποχρεωτικές κατευθύνσεις όπως αυτές που προσφέρονται από τους κανόνες άλλα η ευκαιρία να λειτουργήσει η αγορά και το εμπόριο με τις δικές τους δυνάμεις.

Στην πορεία βέβαια θα διαπιστώσουμε πως αν και η λογική είναι απλή η ανισορροπία των οικονομικών δυνάμεων και τα συμφέροντα δεν επιτρέπουν την ισορροπία της αγοράς και την ανάπτυξη του εμπορίου. Πολλές φορές η διαπραγματευτική ισχύ των μερών διαφέρει σε τέτοιο βαθμό που δίχως την επίβλεψη ρυθμιστικής αρχής οι συμφωνίες διακρίνονται από αδικία και εξυπηρετούν τα συμφέροντα των πιο ισχυρών. Σύμφωνα λοιπόν με τις ανάγκες της εποχής οι κανόνες διαφοροποιούνται με στόχο την εξυγίανση του κλάδου των μεταφορών.

²² Volume contracts: Συμβόλαια που αφορούν συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου το οποίο μεταφέρεται σταδιακά μετά από μια σειρά ταξιδιών εντός συμφωνημένου χρονικού διαστήματος.

Άρθρα 80+81: Η υπερισχύ των όρων συμβολαίου (volume contracts) έναντι των κανόνων

Στους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' οι συνθήκες για υπερισχύ του συμβολαίου έναντι των κανόνων δεν είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές. Το πλαίσιο είναι αυστηρό και δεν επιτρέπει σε καμία συμφωνία ή έγγραφο να ελαφρύνει τις υποχρεώσεις του μεταφορέα. Σύμφωνα με το Άρθρο III-8 οποιοσδήποτε όρος του συμβολαίου μεταφοράς διευκολύνει τη θέση του μεταφορέα και τον απαλλάσσει από τυχόν αμέλεια, λάθος ή αποτυχία του κατά τη διάρκεια της μεταφορικής διαδικασίας, έρχεται σε αντίθεση με όσα υποστηρίζουν οι κανόνες με αποτέλεσμα να θεωρείται άκυρος.

Βέβαια στη περίπτωση που κάποιο συμβάν ή πιθανή εξέλιξη δεν καλύπτεται από τους κανόνες και δεν έχει προβλεφθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη η έκδοση φορτωτικής, δίνεται η δυνατότητα στον μεταφορέα, τον καπετάνιο ή τον πράκτορα να έρθουν σε νόμιμη συμφωνία με το άλλο μέρος προκειμένου να διασφαλίσουν τα συμφέροντα και τις υποχρεώσεις τους (Άρθρο VI). Με την ίδια λογική επιτρέπεται για τις επιμέρους διαδικασίες πριν τη φόρτωση και μετά την ξεφόρτωση του εμπορεύματος από το πλοίο τα συμβαλλόμενα μέρη να αποφασίσουν τα ίδια ποιες υποχρεώσεις θα αναλάβουν (Άρθρο V).

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' ακολουθούν διαφορετική φιλοσοφία υιοθετώντας το ειδικό καθεστώς που είχαν θεσπίσει στο παρελθόν οι Η.Π.Α και που αφορά τα 'volume contracts'. Στα Άρθρα 80 και 81 επιτρέπεται στα συμβαλλόμενα μέρη να διαμορφώσουν τα ίδια τις συνθήκες μεταφοράς και να επιβάλλουν τους δικούς τους όρους έναντι αυτών των κανόνων. Η ρύθμιση των υποχρεώσεων όμως δεν θα πρέπει να επηρεάζει θέματα ζωτικής σημασίας για τον ασφαλή απόπλου του πλοίου. Αυτό σημαίνει πως δεν επιτρέπεται καμία έκπτωση στις υποχρεώσεις που ορίζουν οι κανόνες ως προς την αξιοπλοΐα του πλοίου και την πληροφόρηση που πρέπει να δώσει ο ναυλωτής στο μεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνου φορτίου.

Σημαντική είναι επίσης η σύμφωνη γνώμη όλων των εμπλεκόμενων μερών στη διαμόρφωση ενός 'volume contract'. Οι αμφιβολίες και η απόρριψη των όρων από κάποιο μέρος μπορεί να οδηγήσει σε δυσάρεστες εξελίξεις. Ο περιορισμός των ευθυνών του μεταφορέα μπορεί να είναι επικερδής τόσο για τον ίδιο όσο και για το ναυλωτή ο οποίος εξαιτίας των συμβιβασμών του πετυχαίνει καλύτερη τιμή στο ναύλο, μια τέτοια εξέλιξη δεν σημαίνει όμως πως βρίσκει σύμφωνο και τον αγοραστή του φορτίου. Το τρίτο μέρος μπορεί με την σειρά του να εγείρει απαιτήσεις (claims) για την χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών που

του προσφέρονται όχι μόνο από τον μεταφορέα αλλά και από το ναυλωτή που θεωρείται πλέον συνυπεύθυνος.

Η δυνατότητα αυτή που δίνεται στους μεταφορείς και τους ναυλωτές με τα 'volume contracts' πολλές φορές διαστρεβλώνεται και παύει να εξυπηρετεί τον πραγματικό σκοπό της. Ενώ στόχος είναι η προστασία των μικρών ναυλωτών, ο ορισμός των 'volume contracts' είναι τόσο γενικός που αναλόγως τις ανάγκες και τα συμφέροντα ο κάθε εμπλεκόμενος μπορεί να υποστηρίξει πως υπάγεται στο συγκεκριμένο καθεστώς. Για να ρυθμιστεί η δυσκαμψία που προκλήθηκε από την θολή έννοια του όρου συμφωνήθηκε τα 'volume contracts' να είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης και όχι προσκόλλησης του εμπορίου και δεύτερον να επιλέγεται η σύναψη συμβολαίων που να ταυτίζονται με τις απαιτήσεις των 'Κανόνων του Ρότερνταμ'.

(Πηγή : Hannu Honka, 2009; Francesco Berlingieri, 2009; Charles M. Davis, 2010;
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;
<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

5. ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΥΣ 'ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ'

Οι κανόνες δίνουν τις γενικές κατευθύνσεις για την εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλίας. Με εργαλεία τα πραγματικά συμβάντα, τις νομολογίες και την εμπειρία των επαγγελματιών του κλάδου ανάλογα με τις ανάγκες και τις συνθήκες της εκάστοτε εποχής θέτουν συγκεκριμένες ρυθμίσεις που διορθώνουν τα 'κακώς κείμενα' του παρελθόντος και διασφαλίζουν τη σταθερή ανάπτυξη του εμπορίου.

Οι αλλαγές και ανακατατάξεις που υφίσταται η ναυτιλία με την πάροδο του χρόνου προσδίδουν ένα δυναμικό χαρακτήρα στη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία. Για να μην ξεπεραστεί από τις νέες εξελίξεις είναι απαραίτητη η αναθεώρηση πολλών άρθρων της και η εισαγωγή νέων που θα ανταποκρίνονται στα σύγχρονα δεδομένα.

Στη λογική αυτή οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' με διαφορετική φιλοσοφία και προσέγγιση σε πολλά ζητήματα, με τα άρθρα τους καλύπτουν το νομικό κενό των προηγούμενων νομοθεσιών. Μετά από εμπειρία χρόνων και κατέχοντας τη ναυτιλιακή γνώση, στους νέους κανόνες έχει προστεθεί μία σειρά από καινοτόμα άρθρα που ξεκαθαρίζουν το τοπίο για κάθε είδους 'ναυτιλιακή περιπέτεια' και καθορίζουν με σαφήνεια τις υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών μιας συμφωνίας.

5.1 ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΑΡΧΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 8+9+10:

Μία από τις καινοτομίες των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' είναι ο κανονισμός για τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς (Electronic transport record)²³. Η εξέλιξη στις επικοινωνίες

²³ Ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς (Electronic transport record): Ηλεκτρονικής μορφής αρχείο που εκδίδεται από τον μεταφορέα βασισμένο στους όρους του συμβολαίου μεταφοράς και αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο του συμβολαίου και απόδειξη της παράδοσης του εμπορεύματος. Στο περιεχόμενο του αναφέρει πως τα εμπορεύματα βρίσκονται στην επίβλεψη του ναυλωτή, του πωλητή ή του κομιστή. Για τη χρήση του θα πρέπει να πληρούνται τα κριτήρια που αναφέρονται στο Άρθρο 9, παράγραφο 1 των κανόνων.

και η εφαρμογή νέων τεχνολογιών δημιουργούν το περιβάλλον για αλλαγή των υφιστάμενων πρακτικών με διαδικασίες που ανταποκρίνονται στη σύγχρονη εποχή και οδηγούν σε νέες προοπτικές για το χώρο της ναυτιλίας. Η νομοθεσία στη προσπάθεια της να συμβαδίσει με τις προκλήσεις του 20^{ου} αιώνα, διευκολύνει και προωθεί οποιοδήποτε τεχνολογικό σύστημα θα μπορούσε να επιφέρει ευεργητικά αποτελέσματα στο εμπόριο εξοικονομώντας χρόνο και πόρους. Παράδειγμα είναι η διάδοση των ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς που όλο και περισσότερο κερδίζουν έδαφος στη προτίμηση των παραγόντων της ναυτιλίας αντικαθιστώντας τα έντυπα έγγραφα μεταφοράς.

Τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς χαρακτηρίζονται ως ισότιμα με τα αντίστοιχα έντυπα έγγραφα και περιλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες που έχουν συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη για την ομαλή διεξαγωγή του ταξιδιού. Η χρήση τους θα πρέπει να έχει τη συγκατάθεση όλων των μερών και ενέργειες όπως είναι η έκδοση, ο έλεγχος ή η μεταβίβαση του αρχείου σε ένα άλλο πρόσωπο αποφέρουν τα ίδια αποτελέσματα με αυτά των εγγράφων (Άρθρο 8 a,b)

Στο Άρθρο 9 αναφέρονται οι διαδικασίες στις οποίες υπόκεινται τα ηλεκτρονικά αρχεία ώστε να καθιερωθούν ως αξιόπιστα στο ναυτιλιακό χώρο. Οι διαδικασίες αυτές αφορούν τη μέθοδο που εφαρμόζεται για την έκδοση και μεταβίβαση του αρχείου σε συγκεκριμένο πρόσωπο, τη διαβεβαίωση ότι διατηρεί την ακεραιότητα του εμπεριέχοντας όλες τις λεπτομέρειες και τους συμφωνηθέντες όρους όπως ακριβώς θα συνέβαινε με ένα έντυπο έγγραφο, τον τρόπο με τον οποίο το συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να αποδείξει ότι είναι ο κάτοχος του αρχείου και τέλος τη μέθοδο μέσα από την οποία επιβεβαιώνεται η παράδοση του στον εκάστοτε κάτοχο αλλά και σε ποιες περιπτώσεις χάνει οποιαδήποτε επίδραση ή ισχύ όπως ορίζουν το Άρθρο 10 παράγραφος 2 και Άρθρο 47 υποπαράγραφος 1-a ii, c. Οι παραπάνω διαδικασίες πρέπει να αναλύονται διεξοδικά στο περιεχόμενο μιας σύμβασης και οι πληροφορίες τους να μπορούν να εξακριβωθούν με εύκολο τρόπο από κάποιο άλλο μέρος.

Στη περίπτωση που έχει ήδη εκδοθεί ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς αλλά τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν να το αντικαταστήσουν με το αντίστοιχο ηλεκτρονικό αρχείο, ο κάτοχος του θα πρέπει να το παραδώσει στο μεταφορέα και εκείνος με τη σειρά του να δώσει το ηλεκτρονικό μαζί με μια δήλωση που θα αναφέρει την αντικατάσταση του. Από εκείνη τη στιγμή, το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς θα παύει να έχει οποιαδήποτε ισχύ. Ακριβώς η αντίθετη διαδικασία ισχύει στη περίπτωση που έχουμε ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς και θέλουμε να κάνουμε χρήση της έντυπης μορφής του. Ο μεταφορέας θα αντικαταστήσει το ηλεκτρονικό αρχείο με το αντίστοιχο

έγγραφο και αφού το παραδώσει στο νόμιμο κάτοχο του μαζί με μια δήλωση που θα καταγράφονται οι παραπάνω ενέργειες, το πρώτο θα παύει να είναι έγκυρο (Άρθρο 10).

(Πηγή : Francesco Berlingieri, 2009; Debattista et al, 2009;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

5.2 ΦΟΡΤΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Άρθρο 25:

Οι συνθήκες μεταφοράς προσδιορίζουν το τύπο του πλοίου που απαιτείται για το κάθε ταξίδι. Σε πολλές περιπτώσεις υπάρχει η ανάγκη ύπαρξης μεγάλων επιφανειών ώστε να μεταφερθεί στοιβαγμένη η ποσότητα φορτίου στο προορισμό της. Ο χώρος αυτός εξασφαλίζεται από πλοία που διαθέτουν μεγάλο κατάστρωμα με εύκολη πρόσβαση για τα μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης. Οι κίνδυνοι όμως που απειλούν την ασφάλεια του πλοίου είναι πολλοί, πόσο μάλλον όταν τα εμπορεύματα είναι στοιβαγμένα ώστε να εξοικονομηθεί χώρος και εκτεθειμένα στις δύσκολες καιρικές συνθήκες ενός ποντοπόρου ταξιδιού.

Η λογική της στοιβάσης μας παραπέμπει στα εμπορευματοκιβώτια (containers) δηλαδή σε συγκεκριμένων διαστάσεων μεταλλικά κουτιά που στο εσωτερικό τους τοποθετούνται τα εμπορεύματα. Η χρήση τους είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη λόγω των πλεονεκτημάτων που προσφέρουν και η μεταφορά τους γίνεται με πλοία ειδικού τύπου (containerships). Το ενδιαφέρον του Άρθρου 25 περιορίζεται σε αυτού του είδους τη μεταφορά και η προσοχή επικεντρώνεται στις συνθήκες που πρέπει να εξασφαλίζει ο μεταφορέας πάνω στο κατάστρωμα του πλοίου του.

Σύμφωνα με το άρθρο τα εμπορεύματα μπορούν να φορτωθούν στο κατάστρωμα ενός πλοίου εφόσον πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Η πρώτη αφορά την εθνική νομοθεσία και το κατά πόσο αυτή προβλέπει τη συγκεκριμένη μεταφορά. Εφόσον η διαδικασία επιτρέπεται από το εκάστοτε κράτος στη συνέχεια θα πρέπει να είναι σύμφωνα και τα συμβαλλόμενα μέρη υπογράφοντας το συμβόλαιο μεταφοράς. Τέλος, τα εμπορεύματα πρέπει να τοποθετούνται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα σχεδιασμένα για αυτό το σκοπό και αντίστοιχα το κατάστρωμα του πλοίου να είναι κατάλληλα διαμορφωμένο για να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του ταξιδιού.

Σε περίπτωση που έχουμε απώλεια, φθορά ή καθυστέρηση στη παράδοση του εμπορεύματος, ο μεταφορέας αναλαμβάνει το μερίδιο ευθύνης που του αναλογεί σύμφωνα με όσα προβλέπονται από τη νομοθεσία και το συμβόλαιο μεταφοράς που έχει υπογράψει. Το παραπάνω αποτέλεσμα θα πρέπει όμως να είναι συνέπεια δικιάς του υπαιτιότητας και όχι λόγω μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων για τα οποία δεν είχε γνώση ο ίδιος και δεν περιλαμβάνονται σε αντίστοιχο όρο του συμβολαίου μεταφοράς. Στο ενδεχόμενο αυτό το άρθρο τον προστατεύει και τον απεμπλέκει από οποιαδήποτε ανάμιξη του από το συγκεκριμένο γεγονός.

Σημαντικός παράγοντας για την αθώωση του μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του εμπορεύματος είναι η τήρηση όσων αναφέρονται στο Άρθρο 25. Στο ενδεχόμενο όμως που αποκλίνει από τους όρους του και βρεθεί αργότερα σε δύσκολη θέση, τότε δεν θα έχει κανένα ελαφρυντικό και δεν θα μπορεί να υιοθετήσει ως υπερασπιστική γραμμή τις περιπτώσεις του Άρθρου 17 .

Ένα ακόμα περιορισμό που θέτει το άρθρο είναι ότι ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί σε περίπτωση διαφωνίας του με τρίτο μέρος που έχει αποκτήσει το 'διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς' με καλή πίστη²⁴, τον όρο που αναφέραμε αρχικά για συμφωνία των εμπλεκόμενων μερών προκειμένου η μεταφορά των εμπορευμάτων να γίνει στο κατάστρωμα του πλοίου. Αυτό βέβαια δεν ισχύει εφόσον το τρίτο μέρος έχει λάβει γνώση έγκαιρα για τις λεπτομέρειες του συμβολαίου και του έχουν σταλεί τα έγγραφα που περιέχουν το παραπάνω όρο.

Τέλος, ο τρόπος που θα διαχειριστεί ο μεταφορέας μια απώλεια, φθορά ή καθυστέρηση του εμπορεύματος είναι διαφορετικός όταν αυτό έχει τοποθετηθεί στο κατάστρωμα του πλοίου και διαφορετικός αν έχει συμφωνήσει με το ναυλωτή να βρίσκεται σε αμπάρια. Στη πρώτη περίπτωση το εμπόρευμα είναι εκτεθειμένο και οι συνθήκες που επικρατούν είναι τελείως διαφορετικές από εκείνες των προστατευμένων αμπαριών. Συνεπώς, το μερίδιο ευθύνης του μεταφορέα είναι διαφορετικό και η πιθανότητα απαλλαγής του από οποιαδήποτε κατηγορία είναι μεγαλύτερη εάν η απώλεια είναι αποτέλεσμα εξωγενών παραγόντων και όχι προσωπικού του λάθους.

(Πηγή : Debattista et al, 2009; Francesco Berlingieri, 2009; Charles M. Davis, 2010;
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;
<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

²⁴ Καλή πίστη: Βλέπε σελ. 31.

5.3 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Πολλά είναι τα ζητήματα που προκύπτουν με την άφιξη του μεταφορέα στο λιμάνι προορισμού αλλά σε ένα πλήθος από αυτά δεν υπάρχουν οι κατάλληλοι όροι στο κείμενο των 'Κανόνων Hague-Visby' που να τα επιλύουν. Τα προβλήματα που καλείται η νομοθεσία να ρυθμίσει αφορούν κυρίως θέματα σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του μεταφορέα. Ενδεικτικά, αναφέρουμε το δικαίωμα του να παρακρατήσει το εμπόρευμα εάν ο ναυλωτής είναι κακοπληρωτής και δεν του έχει αποδώσει το ναύλο ή να αρνηθεί τη παράδοση του όταν το πρόσωπο που παρουσιάζεται ως παραλήπτης δεν μπορεί να αποδείξει ότι είναι ο νόμιμος κάτοχος του και δεν διαθέτει τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα.

Το νομικό κενό που διαπιστώνεται δημιουργεί αβεβαιότητα στους παράγοντες της ναυτιλίας και συνεπώς απαιτείται η κατάλληλη νομοθεσία που θα αναλάβει με καινοτόμες ρυθμίσεις να επιληφθεί των παραπάνω ζητημάτων. Αυτό επιτυγχάνεται με μία δέσμη όρων και συγκεκριμένα με τη θέσπιση εφτά άρθρων (Άρθρα 43-49) που ρυθμίζουν όλες τις εκδοχές που είναι πιθανόν να προκύψουν και αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του μεταφορέα με την άφιξη του στο λιμάνι προορισμού.

Άρθρο 43+44: Η υποχρέωση να παραδοθεί το εμπόρευμα στο νόμιμο κάτοχο του

Η πρώτη υποχρέωση του πλοιοκτήτη μόλις φτάσει στο λιμάνι είναι να παραδώσει το εμπόρευμα στο νόμιμο παραλήπτη του. Οι λεπτομέρειες όμως της διαδικασίας αυτής έχουν εκ των προτέρων συμφωνηθεί από τα δύο μέρη συνεπώς για να διασφαλιστεί η καλή συνεργασία τους, αποτελεί σημαντική προϋπόθεση η συνέπεια του πλοιοκτήτη ως προς το χρόνο και τη τοποθεσία παράδοσης. Ακόμα και αν για κάποιο λόγο η συμφωνία ακυρωθεί θα πρέπει να ακολουθηθεί η συνήθης πρακτική ή να εφαρμοστούν οι όροι του συμβολαίου που έχουν συμφωνηθεί για τέτοιας φύσεως υποθέσεις ώστε να μην εκτεθεί καμία από τις δύο πλευρές (Άρθρο 43).

Στη πορεία της διαδικασίας παράδοσης μπορεί να διαπιστωθεί όμως πως ενώ ο πλοιοκτήτης είναι συνεπής, το ίδιο δεν ισχύει στην περίπτωση του παραλήπτη. Για να προστατέψει λοιπόν τα συμφέροντα του, θα πρέπει να ζητήσει από τον δεύτερο να ακολουθήσει την συνήθης πρακτική και να αναγνωρίσει ότι παρέλαβε το εμπόρευμα απαλλάσσοντας τον από την υποχρέωση που είχε. Σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να αρνηθεί τη παράδοση του εμπορεύματος (Άρθρο 44).

Άρθρο 45: Η παράδοση των εμπορευμάτων δίχως την έκδοση διαπραγματεύσιμων εγγράφων μεταφοράς

Ένα ακόμα ζήτημα είναι ποια τακτική θα πρέπει να ακολουθήσει ο πλοιοκτήτης όταν δεν έχουν εκδοθεί τα διαπραγματεύσιμα έντυπα ή ηλεκτρονικά έγγραφα μεταφοράς. Σύμφωνα με το Άρθρο 45 η παράδοση θα πρέπει γίνει ανεξάρτητα των εγγράφων στη χρονική περίοδο και στη τοποθεσία που έχει συμφωνηθεί. Εάν βέβαια ο αυτοαποκαλούμενος παραλήπτης δεν μπορέσει να δώσει πειστικές αποδείξεις ότι είναι ο νόμιμος κάτοχος του εμπορεύματος, ο μεταφορέας έχει κάθε δικαίωμα να αρνηθεί τη παράδοση. Επίσης, σημαντικό είναι να αναφέρονται τα προσωπικά του στοιχεία όπως για παράδειγμα το όνομα και η διεύθυνση στο περιεχόμενο του συμβολαίου. Σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει ο μεταφορέας να έχει πληροφορηθεί τα παραπάνω στοιχεία πριν ή κατά τη διάρκεια της άφιξης του στο λιμάνι προορισμού.

Ακόμα και να πληρούνται τα παραπάνω κριτήρια δεν σημαίνει πως έχουν ξεπεραστεί όλα τα εμπόδια και είναι εξασφαλισμένη η παράδοση των εμπορευμάτων.

- Ο παραλήπτης εφόσον έχει ενημερωθεί για την άφιξη του μεταφορέα αλλά δεν παρουσιαστεί στη χρονική στιγμή και στη τοποθεσία που έχει οριστεί για την μεταξύ τους συναλλαγή, δεν έχει μεταχρονολογημένα το δικαίωμα να εγείρει απαίτηση παράδοσης του εμπορεύματος.
- Το ίδιο ισχύει στη περίπτωση που δεν μπορεί να αποδείξει πως είναι ο νόμιμος κάτοχος τους.
- Τέλος, παρόμοιο αποτέλεσμα έχουμε και όταν μετά από αναζήτηση δεν καταφέρει ο μεταφορέας να έρθει σε επικοινωνία με τον αγοραστή ώστε να ενημερωθεί για τις λεπτομέρειες της παράδοσης και στην συνέχεια αναγκάζεται να απευθυνθεί στο κυρίαρχο μέρος και το ναυλωτή δίχως όμως να αποδώσουν καρπούς οι προσπάθειες του.

Σε αντίθετη περίπτωση βέβαια και εφόσον εφαρμοστούν τα συμφωνηθέντα, απαλλάσσεται (ο μεταφορέας) από την υποχρέωση που είχε για παράδοση του εμπορεύματος.

Άρθρο 46: Η παράδοση του μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς, ως προϋπόθεση για την παραλαβή του εμπορεύματος

Διαφορετικές είναι οι συνθήκες που διαμορφώνονται ως προς την παράδοση των εμπορευμάτων στην περίπτωση έκδοσης μη διαπραγματεύσιμων εγγράφων μεταφοράς. Συγκεκριμένα, για να εφαρμοστεί η παραπάνω διαδικασία επιβάλλεται ο παραλήπτης να παραδώσει το έγγραφο στο μεταφορέα. Αυτή είναι η βασική διαφορά με τα διαπραγματεύσιμα έγγραφα μεταφοράς που αναλύσαμε παραπάνω. Σύμφωνα με το άρθρο 46, ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να παραδώσει το εμπόρευμα τη χρονική στιγμή και στην τοποθεσία που έχει συμφωνηθεί, εφόσον ο παραλήπτης αποδειχθεί ότι είναι ο νόμιμος κάτοχος του και αποδεχτεί με τη σειρά του, να παραδώσει και εκείνος το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς. Από τη στιγμή που ένα γνήσιο αντίτυπο του εγγράφου έχει παραδοθεί στο μεταφορέα, κάθε άλλο γνήσιο αντίγραφο του δεν έχει αξία. Στη περίπτωση που δεν εφαρμοστούν τα ανωτέρω, ο μεταφορέας έχει κάθε δικαίωμα να αρνηθεί την παράδοση του φορτίου.

Οι βασικοί λόγοι που μπορούν να εμποδίσουν την ομαλή λειτουργία της εμπορικής συναλλαγής είναι:

- όταν ο αγοραστής έχει ειδοποιηθεί για την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού αλλά δεν παρευρίσκεται ο ίδιος στην τοποθεσία κατά τη χρονική στιγμή που έχει συμφωνηθεί. Η καθυστέρησή του αυτή, του αφαιρεί το δικαίωμα να ζητήσει αργότερα την παράδοση του εμπορεύματος.
- Ο δεύτερος λόγος αφορά στην αναγνώριση του παραλήπτη. Εάν δεν είναι ικανός να αποδείξει ότι αυτός αποτελεί το εμπλεκόμενο μέρος της συμφωνίας ή αρνείται να παραδώσει το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο στο μεταφορέα, τότε δημιουργούνται υποψίες για το πρόσωπό του και τελικά δεν του παραδίδεται το εμπόρευμα μέχρι να διαλευκανθεί η υπόθεση.
- Τέλος, αν για κάποιο λόγο ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικοινωνήσει με τον αγοραστή ώστε να μάθει τις λεπτομέρειες της παράδοσης και σε ανάλογη πρωτοβουλία του δεν βρει ανταπόκριση από το ναυλωτή, τότε δεν μπορεί να εκπληρώσει την υποχρέωση της παράδοσης.

Άρθρο 47: Η παράδοση των εμπορευμάτων με την έκδοση διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς (έντυπου ή ηλεκτρονικού)

Το Άρθρο 47 είναι το πλέον κατατοπιστικό άρθρο ως προς τη χρήση και την πρακτική που εφαρμόζεται για τα διαπραγματεύσιμα έγγραφα μεταφοράς (έντυπα ή ηλεκτρονικά). Σύμφωνα με το περιεχόμενό του, ο κάτοχος του εγγράφου μπορεί να ζητήσει τη παράδοση του εμπορεύματος του από το μεταφορέα, όταν και οι δύο έχουν συναντηθεί τη χρονική στιγμή και στη τοποθεσία που έχουν συμφωνήσει. Με τη σειρά του ο μεταφορέας μπορεί να προχωρήσει τη διαδικασία εκφόρτωσης εφόσον πρώτα έχει εξασφαλίσει κάποιες προϋποθέσεις οι οποίες είναι:

- Να του παραδοθεί το έγγραφο και ο κάτοχος του να είναι ένα από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο Άρθρο 1, υποπαράγραφο 10 α,ι ή να μπορεί να του αποδείξει με κάποιο τρόπο πως εκείνος είναι ο νόμιμος κάτοχος του εμπορεύματος.
- Σε περίπτωση που έχουμε χρήση ηλεκτρονικού εγγράφου, να αποδείξει την πραγματική του ταυτότητα και να γίνει σωστή αναγνώριση σύμφωνα με τη διαδικασία που υποδεικνύει το Άρθρο 9, παράγραφος 1.

Βέβαια, αν τα ανωτέρω δεν ισχύουν, ο μεταφορέας έχει κάθε δικαίωμα να αρνηθεί τη παράδοση του φορτίου. Επιπρόσθετα, από τη στιγμή που ένα γνήσιο αντίτυπο του έντυπου εγγράφου έχει παραδοθεί στο μεταφορέα, κάθε άλλο γνήσιο αντίγραφο του δεν έχει αξία. Αντίστοιχα, εάν έχει εκδοθεί ένα ηλεκτρονικό έγγραφο τότε με τη παράδοση του εμπορεύματος χάνει την ισχύ του.

Υπάρχει και η περίπτωση που στο συμβόλαιο μεταφοράς δεν περιλαμβάνεται ως όρος η παράδοση του διαπραγματεύσιμου εγγράφου. Συνεπώς, η παράδοση του εμπορεύματος μπορεί να μην εξαρτάται άμεσα από το έγγραφο, θα πρέπει όμως η διαδικασία να γίνει με το σωστό τρόπο όπως καθορίζεται από το άρθρο.

- Συγκεκριμένα, το φορτίο δεν μπορεί να παραδοθεί εφόσον ο παραλήπτης ενώ έχει λάβει γνώση για την άφιξη του πλοίου, δεν παραβρίσκεται στη τοποθεσία και στη χρονική στιγμή που έχει συμφωνηθεί. Επόμενο είναι να μην δικαιούται εκ των υστέρων την παραλαβή τους.
- Ένας ακόμα λόγος είναι όταν ο παραλήπτης δεν μπορεί να αποδείξει ότι είναι ο νόμιμος κάτοχος όπως ορίζει το Άρθρο 1, υποπαράγραφος 10 α,ι.
- Τέλος, το ίδιο αποτέλεσμα ισχύει όταν ο μεταφορέας δεν καταφέρει μετά από προσπάθεια να εντοπίσει τον κάτοχο του φορτίου ώστε να ενημερωθεί για τις

λεπτομέρειες της μεταφοράς και σε αντίστοιχη ενέργεια του δεν μπορέσει να επικοινωνήσει ούτε με το ναυλωτή.

Σημαντικό είναι να αναφέρουμε πως ο μεταφορέας απαλλάσσεται από το δεσμευτικό όρο που του επιβάλλει το συμβόλαιο μεταφοράς για παράδοση του εμπορεύματος τη στιγμή που έχει ακολουθήσει τις οδηγίες παράδοσης του ναυλωτή και ανεξάρτητα με το αν έχει παραλάβει το διαπραγματεύσιμο έντυπο έγγραφο ή η διαδικασία ίσχυσε με την έκδοση ενός ηλεκτρονικού αρχείου σύμφωνα με όσα ορίζει επί του θέματος το Άρθρο 9, παράγραφος 1. Επίσης, το πρόσωπο που θα αναλάβει να δώσει τις οδηγίες παράδοσης είναι και αυτό που θα αναλάβει την αποζημίωση του κατόχου, στο ενδεχόμενο που προκύψει κατά τη διαδικασία φθορά ή απώλεια του εμπορεύματος.

Στη περίπτωση που το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς μεταβιβαστεί σε ένα άλλο πρόσωπο από αυτό που παρέλαβε το εμπόρευμα, τότε ο νέος κάτοχος αποκτά όλα τα δικαιώματα πέρα της παράδοσης του φορτίου έναντι του μεταφορέα, που απορρέουν από μια τέτοια ενέργεια. Βέβαια, είναι λογικό εφόσον εκ των υστέρων απέκτησε το έγγραφο να μην γνωρίζει ο ίδιος τις λεπτομέρειες της παράδοσης. Πολλές φορές όμως το συμβόλαιο μεταφοράς παρέχει τις απαραίτητες πληροφορίες ή υποδεικνύει που μπορεί να τις αναζητήσει, συνεπώς θεωρείται πως από τη στιγμή που λαμβάνει στα χέρια του το διαπραγματεύσιμο έγγραφο, γίνεται γνώστης της διαδικασίας που ακολούθησε.

Άρθρο 48: Τα δικαιώματα του μεταφορέα στη περίπτωση που δεν παραδοθούν τα εμπορεύματα στον κάτοχο τους

Στο Άρθρο 48 συνοψίζονται οι λόγοι για τους οποίους είναι πιθανόν να μην παραδοθούν τα εμπορεύματα στον παραλήπτη τους. Αναφέρονται πέντε (5) περιπτώσεις οι οποίες είναι:

- Να μην έχουν εφαρμοστεί οι όροι του Άρθρου 43 που αφορούν την παράδοση του εμπορεύματος σε συμφωνημένη τοποθεσία και χρονική στιγμή.
- Το κυρίαρχο μέρος, ο κάτοχος του φορτίου ή ο ναυλωτής να μην έχουν δώσει τις απαραίτητες οδηγίες παράδοσης στο μεταφορέα όπως ορίζουν τα Άρθρα 45, 46 και 47.
- Ο μεταφορέας να αρνηθεί την παράδοση εφόσον δεν πληρούνται οι όροι των Άρθρων 44, 45, 46 και 47.
- Να μην επιτρέπει η νομοθεσία ή ο σχετικός κανονισμός την παράδοση του εμπορεύματος.

- Για οποιοδήποτε άλλο λόγο ο μεταφορέας να μην μπορεί να παραδώσει το φορτίο.

Το ερώτημα βέβαια είναι τι γίνεται στη περίπτωση που τελικά δεν παραδοθούν τα εμπορεύματα στο λιμάνι προορισμού αλλά μείνουν στη διάθεση του μεταφορέα. Το Άρθρο 48 σε συνέχεια των ανωτέρω έρχεται να προβλέψει και τις επόμενες ενέργειες ώστε να εξασφαλιστούν τα εμπορεύματα μέχρις ότου καταλήξουν στον παραλήπτη τους. Ο μεταφορέας θα λάβει δράση για την προστασία του φορτίου αποποιούμενος όμως του ρίσκου και του οικονομικού κόστους των ενεργειών του, τα οποία επιβαρύνεται ο κάτοχος του (εμπορεύματος) και η δράση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει τις εξής τρεις πρωτοβουλίες. Πρώτον, να αποθηκεύσει τα αγαθά σε ένα κατάλληλα διαμορφωμένο μέρος. Δεύτερον, να ξεπακετάρει τα εμπορεύματα που είναι τοποθετημένα στο εσωτερικό των εμπορευματοκιβωτίων ή των οχημάτων και γενικά να προσέξει εκείνα που πρέπει να μετακινηθούν. Τέλος, αν απαιτείται, να πουλήσει ή να καταστρέψει τα εμπορεύματα όπως ορίζει η συνήθης πρακτική ή η νομοθεσία ή ο σχετικός κανονισμός. Ως προς τη πώληση να διευκρινίσουμε ότι οι εισπράξεις από την οικονομική συναλλαγή οφείλονται να αποδοθούν στο κάτοχο του φορτίου μειωμένες όμως κατά το ποσό που αναλογεί στη πληρωμή και οποιοδήποτε επιπλέον κόστος επιβαρύνθηκε ο μεταφορέας.

Σημαντικό κριτήριο για την εφαρμογή των δικαιωμάτων του μεταφορέα, είναι η αποστολή προειδοποίησης προς το πρόσωπο που αναφέρεται στο συμβόλαιο μεταφοράς ως παραλήπτης ή αν η συγκεκριμένη πληροφορία δεν αναγράφεται, προς το κυρίαρχο μέρος ή το ναυλωτή, προκειμένου να ενημερωθεί για τις προθέσεις και τις ενέργειες που θα ακολουθήσουν από τη στιγμή που δεν παραληφθεί το εμπόρευμα στο λιμάνι προορισμού.

Τέλος, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για τη φθορά ή απώλεια του φορτίου κατά το διάστημα που παραμένει αδιάθετο. Βέβαια, αυτό δεν ισχύει εάν ο ενάγων αποδείξει πως η φθορά ή η απώλεια είναι αποτέλεσμα των ελλιπών μέτρων προστασίας του εμπορεύματος για τα οποία γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει πως θα οδηγούσαν σε δυσάρεστες εξελίξεις.

Άρθρο 49: Η επίσχεση των εμπορευμάτων

Το Άρθρο 49 σε μια πρόταση, διευκρινίζει τη σημασία για τους κανόνες να προστατευτεί το δικαίωμα του μεταφορέα σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς ή την εφαρμόσιμη νομοθεσία για δέσμευση των εμπορευμάτων ώστε να εξασφαλιστεί η πληρωμή των χρηματικών ποσών που του οφείλονται.

(Πηγή : Francesco Berlingieri, 2009; Debattista et al, 2009;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

5.4 ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ 'ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΜΕΡΟΥΣ'

Άρθρο 50: Εφαρμογή του 'κυρίαρχου δικαιώματος'

Το περιβάλλον μεταφοράς των εμπορευμάτων τις σημερινές μέρες έχει γίνει αρκετά περίπλοκο τόσο με τις συνδυασμένες μεταφορές όσο και με τη φύση των εμπορευμάτων με αποτέλεσμα να απαιτείται η συνεχόμενη επανεκτίμηση και η ευέλικτη προσαρμογή στα νέα δεδομένα που προκύπτουν.

Η μεταφορική διαδικασία είναι μία διαδικασία κατά την οποία τα εμπλεκόμενα μέρη μπορεί να αντιμετωπίσουν απρόβλεπτους παράγοντες, συνεπώς επιβάλλεται για τη σωστή εκτέλεση της η καλή μεταξύ τους συνεργασία. Ο ναυλωτής ως ο πιο άμεσα ενδιαφερόμενος για μηδενική απώλεια του εμπορεύματος του ναί μεν προστατεύεται νομικά από πιθανές παραλείψεις και λάθη του μεταφορέα αλλά και ο ίδιος επιβλέπει τη διαδικασία θέτοντας εξειδικευμένες οδηγίες που θα εξασφαλίσουν μεγαλύτερη ασφάλεια στο φορτίο. Ο δυναμικός χαρακτήρας όμως της μεταφοράς πιθανόν να δημιουργήσει προκλήσεις κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και η αντιμετώπιση τους να απαιτεί νέες οδηγίες ή την τροποποίηση των ήδη υπαρχόντων.

Η διαδικασία αυτή προβλέπεται από τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' οι οποίοι μέσα από το Άρθρο 50 δίνουν το δικαίωμα στα αρμόδια μέρη να παρεμβαίνουν στη μεταφορική διαδικασία δίνοντας οδηγίες ή αλλάζοντας τις ήδη συμφωνηθείσες με σκοπό την προστασία του φορτίου από πιθανές κακοτοπίες. Η δυνατότητα αυτή αποτελεί το 'κυρίαρχο δικαίωμα' και μπορεί να εφαρμοστεί μόνο από τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα τα οποία ορίζονται ως 'κυρίαρχα μέρη'. Σύμφωνα με το Άρθρο 1.12 ως 'κυρίαρχο δικαίωμα' (right of control) ορίζουμε το δικαίωμα να δίνονται οδηγίες στο μεταφορέα για θέματα που αφορούν τη μεταφορά του εμπορεύματος στα πλαίσια του κεφαλαίου 10 των 'Κανόνων του Ρότερνταμ'²⁵. Τις οδηγίες αυτές τις δίνει το εμπλεκόμενο μέρος που είναι αρμόδιο να ασκήσει το 'κυρίαρχο δικαίωμα' σύμφωνα με το Άρθρο 51 και το οποίο ορίζεται ως

²⁵ Κυρίαρχο δικαίωμα (right of control): The right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

‘κυρίαρχο μέρος’ (controlling party)²⁶ (Άρθρο 1.13). Συνήθως, όταν αναφερόμαστε στο ‘κυρίαρχο μέρος’ εννοούμε το ναυλωτή.

Η ευελιξία που παρέχεται από τους κανόνες αφορά επίσης τα λιμάνια παράδοσης του φορτίου καθώς και την αντικατάσταση των εμπλεκόμενων μερών με καλύτερους συνεργάτες. Ο ναυλωτής εκτιμώντας τις παρούσες συνθήκες και λαμβάνοντας υπόψη του τον επόμενο κρίκο της μεταφορικής διαδικασίας εφόσον κρίνει πως είναι συμφέρουσα λύση και διευκολύνει τις χερσαίες μεταφορές έχει το δικαίωμα να αναθεωρήσει το προγραμματισμένο λιμάνι παράδοσης και να επιλέξει κάποιο άλλο που τον διευκολύνει καλύτερα. Βέβαια, η επιλογή του λιμανιού θα πρέπει να είναι κοντά στη γεωγραφική περιοχή που έχει προγραμματιστεί να πλεύσει το πλοίο.

Στο συγκεκριμένο άρθρο αναφέρεται επίσης το δικαίωμα του ναυλωτή να αντικαταστήσει τον αρχικό μεταφορέα με οποιονδήποτε άλλον της επιλογής του. Όπως προαναφέραμε είναι ζωτικής σημασίας η καλή συνεργασία των μερών συνεπώς σε περίπτωση ασυμφωνίας και μεταξύ τους ασυνεννοησίας η διέξοδος δίνεται μέσα από τους κανόνες που διευκολύνουν το ναυλωτή να επιλέξει τον καλύτερο συνεργάτη που θα εγγυηθεί ασφαλή μεταφορά του φορτίου του.

Άρθρο 51: Η ταυτότητα του ‘κυρίαρχου μέρους’ και η δυνατότητα μεταφοράς του ‘κυρίαρχου δικαιώματος’ σε άλλο πρόσωπο

Η δύναμη που αποκτάει το ‘κυρίαρχο μέρος’ με την εφαρμογή του ‘κυρίαρχου δικαιώματος’, ο πρωταγωνιστικός ρόλος που παίζει στη μεταφορική διαδικασία και η δυνατότητα παραχώρησης των δικαιωμάτων του σε ένα άλλο πρόσωπο μέσα από το Άρθρο 51 είναι σημαντικοί λόγοι για να προσδιοριστεί η ταυτότητα του και να αποτραπούν τυχόν παρερμηνείες και ασάφειες για το ποιο από τα εμπλεκόμενα μέρη μπορεί να ασκήσει τόσο μεγάλη επιρροή.

Το Άρθρο 51 αναφέρει τέσσερις περιπτώσεις που ανάλογα με το αν πληρούνται κάποια κριτήρια καθορίζεται ποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να ασκήσει το ‘κυρίαρχο δικαίωμα’. Στη πρώτη περίπτωση που δεν γίνεται αναφορά για κάποιο έγγραφο το ‘κυρίαρχο μέρος’ είναι ο ναυλωτής. Με την ιδιότητα του, επιτρέπεται σύμφωνα με το άρθρο εφόσον δεν επιθυμεί να διατηρήσει τα δικαιώματα του να τα μεταβιβάσει σε ένα άλλο πρόσωπο όπως για παράδειγμα στο παραλήπτη του εμπορεύματος. Αυτόματα, μαζί με τα

²⁶ Κυρίαρχο μέρος (controlling party): The person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

δικαιώματα μεταβιβάζεται βέβαια και η ιδιότητα του. Φυσικά, για να ισχύει η διαδικασία αυτή απαιτείται η σύμφωνη γνώμη και της άλλης πλευράς. Τελικά, όποιο και αν αποφασιστεί να είναι το 'κυρίαρχο μέρος' θα πρέπει να γίνουν οι ανάλογες ενέργειες που θα εξασφαλίζουν το ρόλο του στη μεταφορική διαδικασία και μέσα από τα έγγραφα μεταφοράς θα γίνεται γνωστή η ταυτότητα του.

Στη δεύτερη περίπτωση σημασία έχει η έκδοση ενός 'μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς' (Non-negotiable transport document)²⁷. Η εμφάνιση του συγκεκριμένου εγγράφου είναι προϋπόθεση για την παράδοση του εμπορεύματος στον ιδιοκτήτη του και ταυτόχρονα υποδεικνύει ως 'κυρίαρχο μέρος' το ναυλωτή. Στο ενδεχόμενο που ο ναυλωτής επιθυμεί να αποποιηθεί τις ευθύνες του και να μεταβιβάσει την ιδιότητα του, αυτό μπορεί να το πράξει δίχως καμία δέσμευση αρκεί όμως να αναφέρεται στο 'μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο' το όνομα του νέου προσώπου που θα ασκεί το 'κυρίαρχο δικαίωμα'. Βέβαια για να ισχύουν όλα τα παραπάνω θα πρέπει να πιστοποιείται η εγκυρότητα του 'κυρίαρχου μέρους'. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη συγκέντρωση στα χέρια του όλων των 'μη διαπραγματεύσιμων εγγράφων' στη περίπτωση που έχουν εκδοθεί πέρα του ενός πρωτοτύπου και με την ανάληψη ευθύνης για την έκδοση τους από το ίδιο μέσα στα οποία θα αναγράφεται με το κατάλληλο τρόπο η ταυτότητα του.

Όταν για τη μεταφορική διαδικασία έχει εκδοθεί ένα ή περισσότερα 'διαπραγματεύσιμα έγγραφα μεταφοράς'²⁸ ο κάτοχος τους είναι το 'κυρίαρχο μέρος'. Με την παράδοση των εγγράφων σε κάποιο άλλο πρόσωπο όπως ορίζεται στο Άρθρο 57 των κανόνων εκχωρείται η ιδιότητα και τα δικαιώματα του. Προϋπόθεση όμως για την εφαρμογή ή την εκχώρηση του 'κυρίαρχου δικαιώματος' είναι το 'κυρίαρχο μέρος' να αναλάβει τη παραγωγή των εγγράφων και να αναγράψει στο περιεχόμενο τους με τον ενδεδειγμένο τρόπο τη ταυτότητα του εφόσον περιλαμβάνεται στις κατηγορίες των προσώπων που αναφέρονται στο Άρθρο 1, υποπαράγραφο 10 α) των κανόνων.

Η τελευταία περίπτωση υποδεικνύει ως 'κυρίαρχο μέρος' το κάτοχο του 'διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς'²⁹ όπου τυχόν μεταβίβαση του όπως ορίζεται από το Άρθρο 9, παράγραφο 1 των κανόνων σε άλλο πρόσωπο αποτελεί εκχώρηση του 'κυρίαρχου δικαιώματος'.

²⁷ Μη-Διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς (Non-negotiable transport document): Βλέπε σελ. 32.

²⁸ Διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς (Negotiable transport document): Βλέπε σελ. 32.

²⁹ Διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς (Negotiable electronic transport record): Βλέπε σελ. 39.

Άρθρο 57+58: Μεταβίβαση των δικαιωμάτων

Η μεταβίβαση των δικαιωμάτων ενός μέρους σε ένα άλλο είναι μια συνήθης διαδικασία. Αυτό το διαπιστώνουμε τόσο στη παραχώρηση του 'κυρίαρχου δικαιώματος' από το ναυλωτή σε ένα άλλο συμβαλλόμενο μέρος μέσα από το Άρθρο 51 όσο και στο ισχύον καθεστώς που επιτρέπει τη μεταβίβαση του συνόλου των δικαιωμάτων αλλά και των υποχρεώσεων παραδίδοντας τα ναυτιλιακά έγγραφα κάτω από κάποιες προϋποθέσεις σε εκείνον που επιθυμεί να εμπλακεί πιο ενεργά στη μεταφορική διαδικασία.

Το Άρθρο 57 ρυθμίζει τους τρόπους με τους οποίους ο κάτοχος ενός διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς μπορεί να μεταφέρει τα δικαιώματα που ενσωματώνονται στο περιεχόμενο του σε ένα άλλο πρόσωπο. Για να πετύχει η παραπάνω διαδικασία ο δεύτερος θα πρέπει να έχει στα χέρια του το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς είτε επικυρωμένο με το κατάλληλο τρόπο είτε ανεπικύρωτο με την προϋπόθεση ότι προέρχεται (το έγγραφο) από κάποιο ναυτιλιακό φορέα ή εφόσον αναφέρει ονομαστικά το παραλήπτη του και η διαδικασία γίνεται μεταξύ δύο μερών που τα στοιχεία τους είναι γνωστά μέσα από το έγγραφο. Όσον αφορά το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, θα πρέπει να ακολουθηθούν οι διαδικασίες που προβλέπονται από το Άρθρο 9, παράγραφο 1 των κανόνων καθώς και να απευθύνεται ονομαστικά στο νέο του κάτοχο.

Συμπληρωματικά, το Άρθρο 58 σε συνέχεια του 57 διευκρινίζει τι προβλέπει η νομοθεσία στη περίπτωση που ο κάτοχος του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς δεν είναι ο ναυλωτής αλλά κάποιο άλλο πρόσωπο. Το ενδιαφέρον σε αυτή τη περίπτωση επικεντρώνεται στο περιεχόμενο του συμβολαίου μεταφοράς. Οι όροι που αφορούν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του μέρους που έχει στα χέρια του το διαπραγματεύσιμο έγγραφο θα πρέπει να ταυτίζονται με αυτούς του συμβολαίου μεταφοράς. Σε καμία περίπτωση δεν νομιμοποιούνται οι ενέργειες του μόνο με τη χρήση του εγγράφου και όσων αναφέρονται στο εσωτερικό του. Ο κάτοχος (του εγγράφου) που δεν του αναγνωρίζονται δικαιώματα από το συμβόλαιο μεταφοράς αλλά και εκείνος που του αναγνωρίζονται αλλά δεν υπάρχει ταύτιση με τους όρους που αναγράφονται στο διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, δεν μπορεί να λάβει καμία απόφαση σχετική με όσα έχουν συμφωνηθεί³⁰. Τέλος, το εμπόδιο για εφαρμογή των δικαιωμάτων όπως αναφέραμε παραπάνω μπορεί να οφείλεται στη συμφωνία του συμβαλλόμενου μέρους με το μεταφορέα για αντικατάσταση του

³⁰ Νομολογία Berge Sisar.

διαπραγματεύσιμου εγγράφου με το αντίστοιχο ηλεκτρονικό αρχείο ή το αντίστροφο (Άρθρο 10) καθώς επίσης στη μεταβίβαση των δικαιωμάτων του σε άλλο μέρος όπως ορίζει το Άρθρο 57.

(Πηγή : Francesco Berlingieri, 2009; Debattista et al, 2009;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

5.5 ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Με μια σειρά από άρθρα (Άρθρα 66-74) οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' ξεδιαλύνουν την απορία μας για το ποιες είναι οι συνθήκες κάτω από τις οποίες ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν αθέτηση συμφωνιών, λανθασμένη κρίση και οτιδήποτε άλλο μπορεί να δημιουργήσει εμπόδιο και να προκαλέσει αρρυθμία στην ομαλή λειτουργία του εμπορίου.

Άρθρο 66: Η επιλογή δικαστηρίου σε υπόθεση με εναγόμενο το μεταφορέα

Η αρχή γίνεται με το Άρθρο 66 και τις επιλογές που έχει ο ενάγων ως προς την τοποθεσία που επιθυμεί να δικαστεί η υπόθεση του. Σημαντικό κριτήριο για την εφαρμογή του δικαιώματος αυτού είναι η υπόθεση να στρέφεται εναντίον του μεταφορέα και να μην περιλαμβάνεται όρος στο συμβόλαιο μεταφοράς που να συνδέεται με τα Άρθρα 67 ή 72 διότι καθορίζεται εκ των προτέρων συγκεκριμένο μέρος που θα λάβει χώρα η δικαστική διαμάχη.

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' επιτρέπουν μεγάλη ευελιξία ως προς τα μέρη που μπορούν να επιλεγούν. Πρώτον, η υπόθεση μπορεί να δικαστεί σε ένα αρμόδιο δικαστήριο που βρίσκεται

- 1) είτε στη χώρα-έδρα του μεταφορέα,
- 2) είτε στο μέρος που έγινε η παραλαβή του εμπορεύματος,
- 3) είτε στο αντίστοιχο που έγινε η παράδοση του και τελευταία επιλογή
- 4) στις χώρες που ανήκουν τα λιμάνια αναχώρησης και προορισμού δηλαδή εκεί που φορτώθηκε και ξεφορτώθηκε το φορτίο.

Δεύτερον, σε οποιοδήποτε δικαστήριο έχει συμφωνήσει ο ναυλωτής με το μεταφορέα για την περίπτωση που ο πρώτος αξιώσει αποζημιώσεις έναντι του δεύτερου.

Άρθρο 67: Η επιλογή δικαστηρίου μέσα από τα 'volume contracts'

Στο Άρθρο 67 αναφέρονται οι λεπτομέρειες για την περίπτωση που ο ναυλωτής και ο μεταφορέας αποφασίσουν από κοινού σε ποιο αρμόδιο δικαστήριο θα εκδικαστεί η υπόθεσή τους. Η διαφωνία τους θα πρέπει να αναφέρεται σε κάποιον από τους συμφωνημένους όρους του συμβολαίου μεταφοράς (volume contracts)³¹, το οποίο πρέπει να περιέχει τα προσωπικά στοιχεία των συμβαλλόμενων μερών (όπως ονόματα, διευθύνσεις κ.ά.). Η απόφαση για την επιλογή δικαστηρίου θα είναι είτε ένα ξεχωριστό ζήτημα προς διαπραγμάτευση, σε σχέση με τους όρους του συμβολαίου, είτε το συμβόλαιο θα περιλαμβάνει ξεχωριστή δήλωση με συγκεκριμένη επιλογή δικαστηρίου που θα αναλαμβάνει την εκδίκαση της υπόθεσης. Επίσης, τα δικαστήρια που υποδεικνύονται μπορεί να είναι ένα ή περισσότερα αλλά όλα πρέπει να βρίσκονται στο γεωγραφικό χώρο της ίδιας συμβαλλόμενης χώρας.

Στη περίπτωση που ένα πρόσωπο δεν έχει υπογράψει το συμβόλαιο μεταφοράς, το οποίο περιέχει δήλωση με συγκεκριμένη επιλογή δικαστηρίου τότε η επιλογή αυτή ισχύει εφόσον

- 1) το δικαστήριο βρίσκεται σε μια από τις τοποθεσίες που έχουμε αναφέρει στο Άρθρο 66³²,
- 2) βεβαιώνεται η ύπαρξη δήλωσης στο εσωτερικό του συμβολαίου ή του αντίστοιχου ηλεκτρονικού αρχείου,
- 3) ενημερώνεται το εμπλεκόμενο μέρος με έγκυρη και επαρκή ειδοποίηση για το που θα λάβει χώρα η αντιδικία καθώς και για την αποκλειστική αρμοδιότητα που έχει το συγκεκριμένο δικαστήριο,
- 4) και τέλος, η νομοθεσία να αναγνωρίζει τη δέσμευση που δημιουργείται μεταξύ του προσώπου και του δικαστηρίου.

³¹ Volume contracts: Βλέπε σελ. 36.

³² Άρθρο 66: 1) Στη χώρα-έδρα του μεταφορέα, 2) στο μέρος που έγινε η παραλαβή του εμπορεύματος, 3) στο αντίστοιχο που έγινε η παράδοση του, 4) στις χώρες που ανήκουν τα λιμάνια αναχώρησης και προορισμού δηλαδή εκεί που φορτώθηκε και ξεφορτώθηκε το φορτίο.

Άρθρο 68: Η επιλογή δικαστηρίου σε υπόθεση με εναγόμενο κάποιο συμβαλλόμενο μέρος της ναυτιλίας

Τις φορές που η κατηγορία στρέφεται εναντίον των συμβαλλόμενων μερών της ναυτιλίας, ο ενάγων είναι αυτός που αποφασίζει για το ποιο αρμόδιο δικαστήριο θα εκδικάσει την υπόθεση. Η απόφαση του όμως περιορίζεται από δύο επιλογές. Η δίκη θα πρέπει να διεξαχθεί σε δικαστήριο, της χώρας που έχει ως έδρα το συμβαλλόμενο μέρος της ναυτιλίας ή της χώρας που στο λιμάνι της δραστηριοποιείται (το συμβαλλόμενο μέρος) δηλαδή εμπλέκεται στη διαδικασία της φόρτωσης, της εκφόρτωσης ή σε οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα είναι αναγκαία η συνεργασία του.

Άρθρα 69+70: Η εφαρμογή των όρων προϋπόθεση για την εγκυρότητα των δικαστικών αποφάσεων

Οι υποθέσεις που σχετίζονται με τα Άρθρα 71 και 72 όπου κατηγορούμενοι είναι ο μεταφορέας και ένα συμβαλλόμενο μέρος της ναυτιλίας, δεν μπορούν να εκδικαστούν σε δικαστήριο που δεν πληροί τα κριτήρια των Άρθρων 66 ή 68. Αλλά και ανεξάρτητα τον κατηγορούμενο, για τη νομική ισχύ των αποφάσεων ενός δικαστηρίου περιλαμβανομένου και της ποινής της σύλληψης, επιβάλλεται να πληρούνται οι όροι του κεφαλαίου (Άρθρα 66-74).

Άρθρο 71: Η επιλογή δικαστηρίου όταν οι εναγόμενοι είναι ο μεταφορέας και ένα συμβαλλόμενο μέρος της ναυτιλίας

Εκτός της περίπτωσης ισχύος δεσμευτικής συμφωνίας στο συμβόλαιο μεταφοράς που οδηγεί στη επίλυση πιθανόν διαφορών μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών σε συγκεκριμένο δικαστήριο (όπως ορίζουν οι όροι του Άρθρου 67 και 72), όταν οι εναγόμενοι για την ίδια κατηγορία είναι ο μεταφορέας και ένα συμβαλλόμενο μέρος της ναυτιλίας, το δικαστήριο που επιλέγεται ως αρμόδιο για την απονομή της δικαιοσύνης πρέπει να είναι σύμφωνο με τους όρους των Άρθρων 66 και 68 των κανόνων. Σε αντίθετη περίπτωση, η επιλογή του βασίζεται στους αντίστοιχους όρους του Άρθρου 68, υποπαράγραφο b. Επιπρόσθετα, οι δύο κατηγορούμενοι έχουν το δικαίωμα να καταθέσουν δήλωση μέσα από την οποία να

αρνούνται τις κατηγορίες και οποιαδήποτε άλλη πράξη τους, στερεί να συμμετέχουν και οι ίδιοι στην επιλογή δικαστηρίου (σύμφωνα με τα Άρθρα 66 ή 68). Με την αποδοχή της δήλωσης τους παρέχεται η δυνατότητα να παρέμβουν στην τελική επιλογή του δικαστηρίου (όπως ορίζουν τα Άρθρα 66 ή 68).

Άρθρο 73: Η εφαρμογή μιας δικαστικής απόφασης από όλα τα κράτη που συνυπογράφουν τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'

Η ετυμηγορία ενός δικαστηρίου, χώρας που αποδέχεται τους κανόνες, πρέπει να αναγνωρίζεται και να εφαρμόζεται από όλες τις άλλες χώρες που συνυπογράφουν τη σύμβαση και αποδέχονται τη δήλωση του Άρθρου 74 (περί δέσμευσης τους για εφαρμογή των όρων του συγκεκριμένου κεφαλαίου), αρκεί βέβαια η απόφαση να συμβαδίζει με την εθνική τους νομοθεσία. Σε αντίθετη περίπτωση, χώρα επικαλούμενη τη νομοθεσία της μπορεί να αρνηθεί την εφαρμογή της εκάστοτε απόφασης. Τέλος, τα ανωτέρω δεν επιδρούν και δεν εφαρμόζονται στα πλαίσια της ύπαρξης μιας περιφερειακής οικονομικής συνένωσης κρατών, της οποίας η ίδρυση μπορεί να χρονολογείται πριν ή μετά την υπογραφή των κανόνων.

Άρθρο 74: Η δέσμευση των κρατών για εφαρμογή των όρων

Οι όροι του κεφαλαίου που αναλύουμε, είναι υποχρεωτικοί για τα κράτη που αποδέχονται τους κανόνες και που με δήλωση τους σύμφωνα με το Άρθρο 91, δεσμεύονται να τους εφαρμόσουν.

(Πηγή : Francesco Berlingieri, 2009; Debattista et al, 2009;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

5.6 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Άρθρο 75: Συμφωνία διαιτησίας

Ο στόχος αυτού του κεφαλαίου είναι τα συμβαλλόμενα μέρη να μπορούν να επιλύουν τις μεταξύ τους διαφορές για θέματα που αφορούν τη μεταφορά των εμπορευμάτων στο πλαίσιο των κανόνων. Σύμφωνα με το Άρθρο 75 προτείνεται μια ηπιότερη μορφή απονομής δικαιοσύνης από αυτή που επιβάλλεται στις δικαστικές αίθουσες και που συνήθως αφήνει άσκημες εντυπώσεις στα αντίπαλα μέρη διακόπτοντας οποιαδήποτε επαγγελματική συνεργασία που θα μπορούσε να προκύψει στο μέλλον. Η προσφυγή στη διαιτησία (arbitration) είναι ο τρόπος που προτείνεται από τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' για την διευθέτηση των ναυτιλιακών διαφορών και αφιερώνεται το Κεφάλαιο 15 στο συγκεκριμένο θέμα για να μας υπογραμμίσουν τα θετικά αυτής της επιλογής καθώς και για να διευκρινιστούν οι τεχνικές λεπτομέρειες προς αποφυγή παρερμηνειών.

Το εμπλεκόμενο μέρος που εγείρει νομικές απαιτήσεις έναντι κάποιου άλλου προσώπου, έχει το προνόμιο να επιλέξει τη τοποθεσία που θα λάβει χώρα η διαδικασία της διαιτησίας. Η πρώτη επιλογή του ενάγοντα είναι η καθορισμένη τοποθεσία που έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων για τη περίπτωση που τα δύο μέρη έχουν μεταξύ τους διαφορές και η οποία αναφέρεται στη συμφωνία διαιτησίας (arbitration agreement) που έχουν υπογράψει. Εναλλακτικά, η διαιτησία μπορεί να πραγματοποιηθεί σε οποιαδήποτε άλλη χώρα που είτε είναι έδρα του μεταφορέα είτε αποτελεί την αφετηρία της μεταφορικής διαδικασίας όπου παραλήφθηκε το εμπόρευμα είτε είναι ο προορισμός που θα παραδοθεί το εμπόρευμα είτε τα λιμάνια της χρησιμοποιήθηκαν για την φόρτωση και την εκφόρτωση του φορτίου (Άρθρο 75-2a,b).

Η επιλογή όμως τοποθεσίας από τον ενάγοντα δεν αφορά τα συμβόλαια που ονομάζουμε ως 'volume contracts'³³. Στη περίπτωση τους, ο προσδιορισμός της χώρας που θα αναλάβει τη διαιτησία σε ενδεχόμενη διένεξη μεταξύ των μερών είναι δεσμευτικός και προκύπτει σε ξεχωριστή διαπραγμάτευση από τους άλλους όρους του 'volume contract'. Ο δεσμευτικός χαρακτήρας της συμφωνίας διαιτησίας αναφέρεται σε δήλωση που περιλαμβάνεται στο εσωτερικό του συμβολαίου (Άρθρο 75-3a,b).

Τα τρίτα πρόσωπα που δεν εμπλέκονται σε 'volume contract', στις διαφορές τους με τα συμβαλλόμενα μέρη που έχουν υπογράψει αυτού του τύπου το συμβόλαιο μεταφοράς

³³ Volume contracts: Βλέπε σελ. 36.

οφείλουν να αποδεχτούν τη χώρα διαιτησίας που επιβάλλεται στη συμφωνία εφόσον αυτή πληρή τα κριτήρια της παραγράφου 2b, η συμφωνία περιλαμβάνεται στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, τους παρέχεται η έγκυρη και επαρκή ενημέρωση ως προς τη τοποθεσία και τέλος η εθνική νομοθεσία είναι σύμφωνη με τα παραπάνω (Άρθρο 75-4).

5.7 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΖΩΩΝ

Άρθρο 81:

Οι ευθύνες για το μεταφορέα είναι διαφορετικές όταν αναλαμβάνει να μεταφέρει ως εμπόρευμα ζώα. Τα όρια ευθύνης του είναι περιορισμένα σε σχέση με τη μεταφορά άλλων εμπορευμάτων. Αυτό δεν σημαίνει όμως πως οι κανόνες δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση απώλειας ή ζημιάς του εμπορεύματος. Αν ο ενάγων αποδείξει ότι η απώλεια, η ζημιά ή η καθυστέρηση προήλθε από λανθασμένη ενέργεια του μεταφορέα ή οποιουδήποτε προσώπου που αναφέρεται στο Άρθρο 18 και ο υπαίτιος γνωρίζει εκ των προτέρων τις συνέπειες που θα προέλθουν από τις πράξεις του, τότε η ευθύνη βαραίνει αποκλειστικά τα ανωτέρω πρόσωπα.

Η υπογραφή μιας ειδικής συμφωνίας μπορεί επίσης να περιορίσει τις ευθύνες του μεταφορέα. Εφόσον οι συνθήκες και το είδος του εμπορεύματος το επιτρέπουν, τα συμβαλλόμενα μέρη υπογράφουν τη συγκεκριμένη συμφωνία που χαρακτηρίζει τη μεταφορά ως ασυνήθιστη για τα δεδομένα και δεν απαιτείται η έκδοση διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς.

(Πηγή : Francesco Berlingieri, 2009;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>)

5.8 ΟΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι διεθνείς συμβάσεις είναι τα εργαλεία που εξασφαλίζουν ένα σταθερό και σίγουρο ναυτιλιακό περιβάλλον. Οι ραγδαίες εξελίξεις στο χώρο του εμπορίου απαιτούν τα εργαλεία αυτά συνέχεια να εκσυγχρονίζονται και να συμβαδίζουν με τα δεδομένα της κάθε εποχής.

Αρχικά, οι πρώτοι κανόνες έδιναν έμφαση στις αρμοδιότητες που είχε αναλάβει ο μεταφορέας τη περίοδο που περιλάμβανε τη φόρτωση του εμπορεύματος, τη μεταφορά και τη ξεφόρτωση του στο λιμάνι προορισμού. Στη συνέχεια, η ανάγκη για μεγαλύτερη προστασία του εμπορεύματος διέυρνε τη περίοδο ευθύνης του μεταφορέα και τον καθιστούσε υπεύθυνο από τη στιγμή που παραλάμβανε το φορτίο μέχρι τη στιγμή που το παρέδιδε στον αγοραστή. Η αλλαγή αυτή οφείλεται στο ότι πολλές φορές ο μεταφορέας ήταν αναγκασμένος να παραλαμβάνει και να παραδίδει τα εμπορεύματα σε περιοχή εκτός των γεωγραφικών ορίων του λιμένα, συνεπώς επιβαλλόταν η προσαρμογή της νομοθεσίας που θα διασφάλιζε καθ' όλη τη περίοδο τα συμφέροντα των εμπλεκόμενων μερών.

Η σταδιακή όμως προσαρμογή των κανόνων δεν ήταν αρκετή για να προλάβει τη γιγάντωση του εμπορίου και την ανάπτυξη της 'door to door' μεταφοράς³⁴ με την εμπλοκή και άλλων μεταφορικών μέσων στη μεταφορική διαδικασία. Προάγγελος για το νομοθετικό πλαίσιο που θα ακολουθήσει είναι οι εποικοδομητικές και προς τη σωστή κατεύθυνση προσπάθειες διεθνών οργανισμών και επιτροπών όπως της BIMCO³⁵, της UNCTAD³⁶ και του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC)³⁷ για τη διαμόρφωση κανόνων και έγγραφων (multimodal transport documents, multimodal transport contract) που θα απλούστευαν και θα διευκόλυναν τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ δύο ή περισσότερων μέσων μεταφοράς.

Μέσα από την ιστορική εξέλιξη του εμπορίου, την διάδοση των εμπορευματοκιβωτίων ως τρόπο μεταφοράς και τη παράδοση του 50% αυτών στο τελικό παραλήπτη μέσα από τη διαδικασία της 'door to door' μεταφοράς, οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' αναλαμβάνουν ως μια κατεξοχήν ναυτιλιακή νομοθεσία να ρυθμίσουν ζητήματα που αφορούν τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης και την αμφίδρομη σχέση που αναδεικνύεται με τους άλλους κρίκους της μεταφορικής διαδικασίας.

³⁴ 'Door to door' μεταφορά: Βλέπε σελ. 14.

³⁵ BIMCO: Βλέπε σελ. 15.

³⁶ UNCTAD: Βλέπε σελ. 11.

³⁷ ICC: Βλέπε σελ. 15.

Άρθρο 26: Η σχέση των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' με άλλες διεθνείς συμβάσεις

Στο Άρθρο 26 για πρώτη φορά το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στις ισορροπίες που διατηρούν οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' με άλλες διεθνείς συμβάσεις που έχουν διαφορετικό αντικείμενο από αυτό της ναυτιλίας. Για την Ευρώπη ενδεικτικά αναφέρουμε δύο συμβάσεις, τη CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)³⁸ που αφορά το κλάδο των αυτοκινητιστών και την COTIF (Convention Relative aux Transports International aux Ferroviaires)³⁹ η οποία σχετίζεται με τον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο. Η εμπλοκή και η σχέση τους με τους κανόνες ξεκινά όταν το εμπόρευμα από το πλοίο πρέπει να παραδοθεί στο επόμενο μεταφορικό μέσο που βρίσκεται στα γεωγραφικά όρια του λιμανιού. Η χρήση των υποδομών και του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού που αφορά τις παραπάνω συμβάσεις περιπλέκει τη κατάσταση όταν αυτή γίνεται στο τομέα ευθύνης των 'Κανόνων του Ρότερνταμ'.

Η ρύθμιση λοιπόν των σχέσεων μεταξύ των κανόνων και των άλλων διεθνών συμβάσεων είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία του εμπορίου. Το Άρθρο 26 διευκρινίζει τα όρια εφαρμογής της κάθε νομοθεσίας ώστε να αποφευχθούν οι μεταξύ τους συγκρούσεις για ζητήματα που ανήκουν σε κοινό τομέα ευθύνης. Συγκεκριμένα, αναφέρεται η περίπτωση της απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του φορτίου στο προορισμό του εξαιτίας λαθών που διαπράττονται τη χρονική περίοδο πριν τη φόρτωση και μετά τη ξεφόρτωση του εμπορεύματος, περίοδο στην οποία υπεύθυνος είναι ο πλοιοκτήτης. Η χρήση ενός δεύτερου μεταφορικού μέσου πέραν του πλοίου τη χρονική περίοδο που αναφέραμε δημιουργεί το ερώτημα για το ποια θα πρέπει να είναι η αρμόδια νομοθεσία που θα εφαρμοστεί για την επίλυση του παραπάνω ζητήματος. Σύμφωνα με το άρθρο, η διεθνής σύμβαση του δεύτερου μεταφορικού μέσου (τραίνου, φορτηγού) είναι εκείνη που οι όροι της έχουν εφαρμογή και υπερισχύουν των αντίστοιχων του Ρότερνταμ. Σημαντική προϋπόθεση όμως είναι η νομοθεσία να περιλαμβάνει στο περιεχόμενο της όρους που θα ανταποκρίνονται στις συνθήκες του συμβάντος όπως για παράδειγμα να αναφέρεται η περίοδος ευθύνης και οι υποχρεώσεις του μεταφορέα. Επιπρόσθετα, είναι υποχρεωτική η

³⁸ CMR: Συνθήκη των Η.Ε. που υπογράφηκε στη Γενεύη το Μάιο του 1956 και πραγματεύεται νομικά θέματα που αφορούν τη μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς. Η CMR έχει επικυρωθεί από την πλειοψηφία των ευρωπαϊκών κρατών.

³⁹ COTIF: Διεθνής σύμβαση που ρυθμίζει νομικά ζητήματα σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς. Υπογράφηκε στη Βέρνη τον Οκτώβριο του 1980 αλλά μπήκε σε ισχύ τον Μάιο του 1985. Η COTIF έχει επίσης επικυρωθεί από την πλειοψηφία των ευρωπαϊκών κρατών.

υπογραφή ξεχωριστού συμβολαίου από τα δύο εμπλεκόμενα μέρη δηλαδή το πλοιοκτήτη και το ναυλωτή που θα επιτρέπει την εφαρμογή της νομοθεσίας για την περίπτωση της απώλειας, φθοράς ή καθυστέρησης του εμπορεύματος στο προορισμό του.

Άρθρο 82: Τα διαφορετικά είδη μεταφοράς και διεθνών συμβάσεων

Η σχέση των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' με άλλες διεθνείς συμβάσεις περιγράφεται και μέσα από το Άρθρο 82. Για άλλη μια φορά, αναφέρεται η πρόθεση των κανόνων να μην εμποδίσουν με αντίθετους όρους τη νόμιμη ρύθμιση ζητημάτων για θέματα που αφορούν απώλεια, φθορά ή καθυστέρηση του εμπορεύματος στο προορισμό του από συμβάσεις που παρέχουν νομική προστασία σε άλλα μεταφορικά μέσα. Μάλιστα, στη συνέχεια του άρθρου δίνεται μια εικόνα για τα είδη μεταφοράς και συμβάσεων που εφαρμόζονται ανάλογα την κάθε περίπτωση. Στις συμβάσεις αυτές περιλαμβάνονται όσες αφορούν τη μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς, σιδηροδρομικώς, από αέρα και μέσω παραποτάμιων διαδρομών. Διευκρινίζεται επίσης, ότι στη πρώτη περίπτωση η εφαρμογή της νομοθεσίας αφορά και τα φορτηγά που είναι φορτωμένα με εμπορεύματα αλλά βρίσκονται στο κατάστρωμα του πλοίου. Επιπρόσθετα, για την περίπτωση που η μεταφορά πραγματοποιείται μέσω των ποταμών, για να εφαρμοστεί η σχετική σύμβαση δεν επιτρέπεται η μεταφόρτωση (transshipment)⁴⁰ των εμπορευμάτων από τα ποταμόπλοια στα καράβια και το αντίστροφο. Μια τελευταία παρατήρηση θα πρέπει να κάνουμε για την λέξη 'supplement', που χρησιμοποιείται στη διατύπωση του όρου που αφορά τη σιδηροδρομική μεταφορά των εμπορευμάτων. Σύμφωνα με το άρθρο για να είναι νόμιμη η εφαρμογή της σύμβασης επιβάλλεται εφόσον συνδυάζεται και η θαλάσσια μεταφορά, ο ρόλος της δεύτερης να είναι συμπληρωματικός ως προς την πρώτη. Συνεπώς, αναφερόμαστε σε ένα αποκλειστικά σιδηροδρομικό ταξίδι που περιλαμβάνει ως παρένθεση για μικρή διάρκεια την χρήση του πλοίου ως μεταφορικό μέσο.

⁴⁰ Μεταφόρτωση (transshipment): Το μεγάλο πλοίο-μητέρα (mother) που στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του χρόνου του ταξιδιού περιορίζει τις προσεγγίσεις του σε ένα ή το πολύ δύο λιμάνια της ίδιας γεωγραφικής περιοχής. Το φορτίο προωθείται στον προορισμό του με μικρότερα πλοία - τροφοδότες (feeders).

(Πηγή : Francesco Berlingieri, 2009; Jasmine Siu Lee Lam, 2008;

http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf;

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>;

http://en.wikipedia.org/wiki/CMR_Convention)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' ανεπιφύλακτα είναι μια συλλογική προσπάθεια που μόνο ευεργητικά αποτελέσματα μπορούν να επιφέρουν στο εμπόριο και την ποντοπόρο ναυτιλία. Η επιτυχία τους θα κριθεί από το χρόνο και την ικανοποιητική εφαρμογή τους στα πραγματικά γεγονότα. Μέχρι εκείνη τη στιγμή όμως μπορούμε μέσα από την ανάγνωση των άρθρων και τη σύγκρισή τους με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' να διαπιστώσουμε τις αλλαγές που οδηγούν προς τη σωστή κατεύθυνση τη ναυτιλία. Η εμπειρία έχει δείξει ότι κάθε καινούργιο και διαφορετικό φοβίζει και προκαλεί τις αντιδράσεις παραγόντων που κατέχουν δεσπόζουσες θέσεις στο χώρο. Κάποιοι εξ' αιτίας της περιορισμένης πληροφόρησης τους κατακρίνουν τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ'. Κάποιοι άλλοι διαφωνούν με συγκεκριμένα μέτρα και όρους. Όλες αυτές οι απόψεις προσθέτοντας και τη δικιά μας γνώμη, αποτυπώνονται μέσα στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας μας. Διαμορφώνουν ένα καινούργιο υλικό για σκέψεις, προβληματισμούς και νέα ερωτήματα για το μέλλον της ναυτιλίας.

Αρχικά, θα κάνουμε μία αναδρομή στα όσα διαβάσαμε μέσα από την εργασία δηλαδή στους όρους που προστέθηκαν στα ήδη υπάρχοντα άρθρα των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' και στα νέα άρθρα που διαμορφώνουν ένα διαφορετικό νομικό περιβάλλον για τη ναυτιλία και κάνουν τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' να ξεχωρίζουν από τους προγενέστερούς τους. Μέσα από αυτή τη γρήγορη ανασκόπηση μας δίνεται η ευκαιρία να αντιληφθούμε την αξία των κανόνων και την αντοχή τους στο χρόνο.

Ο εκμοντερνισμός των ήδη υπαρχόντων άρθρων ήταν το πρώτο στοίχημα που έπρεπε να κερδίσουν οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ'. Οι διαφορές είναι πολλές συγκρίνοντάς τους με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Πρώτο βασικό σημείο διαφοράς είναι οι προϋποθέσεις εφαρμογής των κανόνων. Οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' διαμορφώνουν ένα πιο πολύπλοκο γραφειοκρατικό σύστημα γιατί χρησιμοποιούν περισσότερων από ένα ναυτιλιακά έγγραφα και ρυθμίζουν ζητήματα που αφορούν αποκλειστικά στη θαλάσσια μεταφορά διατηρώντας τη νομική τους ισχύ μόνο στη περίπτωση που αυτοί είναι αποδεκτοί από τη χώρα στην οποία πραγματοποιείται η φόρτωση. Έτσι δημιουργείται μια διαφορετική πραγματικότητα από εκείνη των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' που περιλαμβάνουν όρους πιο

φιλελεύθερους γιατί εφαρμόζονται μόνο αν έχουν υπογραφεί από μία εκ των δύο χωρών όπου ανήκουν τα λιμάνια φόρτωσης-εκφόρτωσης. Επίσης, επιλύουν ζητήματα για το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσα από την υπογραφή ενός μοναδικού εγγράφου δηλαδή της αρχικής σύμβασης.

Συνέχεια της διαφορετικής πρακτικής εφαρμογής των κανόνων αποτελούν τα άρθρα για τις υποχρεώσεις του μεταφορέα. Η ευθύνη που αναλαμβάνει για μεταφορά και παράδοση του εμπορεύματος στον αγοραστή και η οποία δεν περιλαμβάνεται σαν όρος στους 'Κανόνες της Χάγης', η επέκταση της ευθύνης του για θέματα ασφάλειας και αξιοπιστίας σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού και η επιμήκυνση της χρονικής περιόδου ευθύνης του από τη στιγμή που θα παραλάβει το φορτίο μέχρι τη στιγμή που θα το παραδώσει, είναι μερικές αλλαγές των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' που σαν στόχο έχουν τη μεγαλύτερη ασφάλεια και ομαλή λειτουργία της μεταφοράς.

Τα κριτήρια ασφαλείας και οι υποχρεώσεις είναι πιο αυστηρά και περισσότερες για το ναυλωτή. Ενώ οι 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' περιορίζονται σε μια μικρή αναφορά για την προετοιμασία που απαιτείται ως προς τη τοποθέτηση του φορτίου πάνω στο πλοίο, οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' θέτουν το ναυλωτή προ των ευθυνών για τη σωστή φόρτωση, στοιβασία και εκφόρτωση του εμπορεύματος. Ακόμα μεγαλύτερη προσοχή δίνεται στη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων όπου οι κανόνες δεν αρκούνται στην απλή ενημέρωση του μεταφορέα ως προς τη φύση του φορτίου από το ναυλωτή, αλλά η διάκριση του εμπορεύματος ως προς την επικινδυνότητα του είναι επιβεβλημένη ευθύνη με τρόπο συμβατό προς τις εθνικές νομοθεσίες ώστε η μεταφορά να γίνει με ασφάλεια και από τα άλλα μεταφορικά μέσα που εξυπηρετούν το 'door to door' εμπόριο.

Τα συμβαλλόμενα μέρη της ναυτιλίας είναι μια καινούργια έννοια που εισάγεται από τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' ώστε να οριοθετηθούν με σωστό τρόπο οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των προσώπων που συνεργάζονται με το μεταφορέα. Με αυτό τον τρόπο καλύπτεται νομικά μια ευρεία ομάδα ανθρώπων που μέχρι σήμερα, πέρα από εξαιρέσεις όπως είναι ο καπετάνιος, ο ναυτιλιακός πράκτορας κ.α., δεν γνωρίζαμε με τους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ' σε πιο ισχύον καθεστώς υπαγόντουσαν.

Οι τελευταίες διαφορές μεταξύ των δύο κανονισμών αφορούν στα γραφειοκρατικά και δικαστικά θέματα. Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' απλοποιούν τις διαδικασίες με την κατάργηση της φορτωτικής ως απαραίτητου εγγράφου για τη μεταφορά των εμπορευμάτων και αντιμετωπίζουν τη δυσκαμψία των 'Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ' για δικαστικά ζητήματα, όπως την αύξηση από ένα σε δύο χρόνια της προθεσμίας για προσκόμιση εγγράφων που θα αποδεικνύουν την αθέτηση της συμφωνίας από κάποιο εμπλεκόμενο μέρος

καθώς και την παραχώρηση επιπλέον χρόνου για την διεξαγωγή έρευνας στην περίπτωση που δεν είναι γνωστά τα στοιχεία του κατηγορούμενου.

Η αναδρομή μας θα συνεχιστεί από αυτό το σημείο με τα άρθρα που περιλαμβάνονται αποκλειστικά στους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' και ως στόχο έχουν να ανταποκριθούν στις νέες τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις. Το πρώτο βήμα γίνεται με τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς. Η ευρύτερη χρήση τους και η αντικατάσταση των εντύπων ναυτιλιακών εγγράφων αποσκοπεί με τη χρήση της τεχνολογίας να εξοικονομηθεί χρόνος και χρήμα, πράγμα που αποτελεί στόχο σημαντικό αν λάβουμε υπόψη τις σημερινές δύσκολες οικονομικές συνθήκες.

Επόμενο καινοτόμο άρθρο, είναι το Άρθρο 25 που ρυθμίζει τα ζητήματα σχετικά με τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο κατάστρωμα του πλοίου. Η πρακτική αυτή επικράτησε με τη διάδοση των εμπορευματοκιβωτίων και τη ναυπήγηση πλοίων για να εξυπηρετούν τη μεταφορά τους. Φυσικά, μέσα από το άρθρο ρυθμίζονται οι συνθήκες φόρτωσης, οι κανόνες ασφαλείας και οι υποχρεώσεις του μεταφορέα ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του πλοίου.

Οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' με τη θέσπιση επτά (7) άρθρων ρυθμίζουν επίσης όλα τα πιθανά ζητήματα που μπορεί να προκύψουν και αφορούν στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις του μεταφορέα με την άφιξη του στο λιμάνι προορισμού. Πιο αναλυτικά, αναφέρεται η υποχρέωσή του να παραδώσει το εμπόρευμα στο νόμιμο κάτοχό του. Διευκρινίζεται η τακτική που πρέπει να ακολουθήσει όταν δεν έχουν εκδοθεί τα διαπραγματεύσιμα έγγραφα μεταφοράς, αναλύονται οι συνθήκες που διαμορφώνονται ως προς την παράδοση των εμπορευμάτων στην περίπτωση έκδοσης μη διαπραγματεύσιμων εγγράφων μεταφοράς, προσδιορίζονται τα δικαιώματά του στην περίπτωση που για κάποιο λόγο δεν παραδοθούν τα εμπορεύματα στον κάτοχό τους κ.α.

Στη συνέχεια της εργασίας παρουσιάζονται μια σειρά από άρθρα που εισάγουν δύο νέες έννοιες, αυτές του 'κυρίαρχου δικαιώματος' και του 'κυρίαρχου μέρους'. Ο δυναμικός χαρακτήρας της μεταφοράς επιβάλλει ένα συμβαλλόμενο μέρος που το ονομάζουμε 'κυρίαρχο μέρος' να έχει τον πρώτο λόγο στην αντιμετώπιση κάποιων δύσκολων καταστάσεων και με δικές του πρωτοβουλίες να ρυθμίζει ζητήματα της μεταφορικής διαδικασίας (κυρίαρχο δικαίωμα). Στην περίπτωση βέβαια που το 'κυρίαρχο μέρος' δεν επιθυμεί να ασκήσει τα δικαιώματά του έχει τη δυνατότητα να τα μεταβιβάσει παραδίδοντας τα ναυτιλιακά έγγραφα κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις σε εκείνον που επιθυμεί να εμπλακεί πιο ενεργά στη μεταφορική διαδικασία.

Σημαντική επίσης είναι η προσπάθεια που γίνεται από τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' για την υιοθέτηση ενός ηπιότερου συστήματος απονομής δικαιοσύνης που ονομάζεται

διαιτησία. Με αυτό τον τρόπο στο πλαίσιο ενός 'φιλικού διακανονισμού' μεταξύ των αντίπαλων μερών επιλύονται με πολιτισμένο τρόπο οι όποιες διαφορές, δίνοντας ταυτόχρονα το περιθώριο για συνέχιση της επαγγελματικής συνεργασίας τους στο μέλλον. Οποιαδήποτε όμως και αν είναι η απόφαση για τον τρόπο επίλυσης μιας υπόθεσης, δηλαδή είτε με τη διαδικασία της διαιτησίας, είτε με τον παραδοσιακό τρόπο εκδίκασης της, οι κανόνες με μια σειρά από άρθρα δίνουν τη δυνατότητα στα αντικρουόμενα μέρη να επιλέξουν με προϋποθέσεις το δικαστήριο που επιθυμούν να διεξαχθεί η δίκη.

Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι ένα ακόμα μεγάλο ζήτημα με το οποίο ασχολούνται αποκλειστικά οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ'. Για πρώτη φορά επιλύονται ζητήματα που αφορούν στην αμφίδρομη σχέση του πλοίου με τα άλλα μεταφορικά μέσα όπως είναι το τραίνο, το φορτηγό κ.α. Το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στις ισορροπίες που διατηρούν οι κανόνες με άλλες διεθνείς συμβάσεις οι οποίες έχουν διαφορετικό αντικείμενο από αυτό της ναυτιλίας. Επίσης, επικεντρώνεται στον τρόπο με τον οποίον επιλύουν πιθανά προβλήματα που προκύπτουν από την εμπλοκή αυτών των συμβάσεων τη στιγμή που το εμπόρευμα από το πλοίο πρέπει να παραδοθεί στο επόμενο μεταφορικό μέσο που βρίσκεται στα γεωγραφικά όρια του λιμανιού.

Η σύντομη αναδρομή στα άρθρα που άλλαξαν ή προστέθηκαν στους 'Κανόνες του Ρότερνταμ' μας δίνει την αίσθηση ενός ολοκληρωμένου ρυθμιστικού πλαισίου που μπορεί επάξια να ανταποκριθεί στις ανάγκες της ναυτιλίας και να προσφέρει μια νέα πνοή ανάπτυξης στον κλάδο. Δεν μπορούν σε καμιά περίπτωση να περάσουν απαρατήρητες οι τόσες αλλαγές στα ήδη υπάρχοντα άρθρα που διαμορφώνουν ένα φιλικότερο και ασφαλέστερο περιβάλλον για τους παράγοντες της ναυτιλίας. Το πιο σημαντικό βήμα και η πραγματική ώθηση στη ναυτιλία, δίνεται με τα νέα άρθρα που για πρώτη φορά θίγουν με αποτελεσματικό τρόπο ζητήματα που καιρό τώρα ταλανίζουν το χώρο.

Συμπερασματικά, μέσα από την προσπάθεια μας να αποτυπώσουμε με τον καλύτερο τρόπο τους 'Κανόνες του Ρότερνταμ', διαπιστώσαμε πως αποτελούν το πληρέστερο ρυθμιστικό πλαίσιο που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχουν περιθώρια βελτίωσής του. Πολλές είναι εξάλλου οι φωνές που ασκούν έντονη κριτική για τα αρνητικά τους σημεία. Οι πολέμιοι τους υποστηρίζουν ότι πολλά ναυτιλιακά κράτη ενώ έχουν υπογράψει τους κανόνες για να προστατέψουν τα συμφέροντα τους έχουν τη δυνατότητα να απαλλαγούν από κάποιους όρους τους. Για παράδειγμα αναφέρουν το Ηνωμένο Βασίλειο που για να διατηρήσει ως κέντρο διαιτησίας το Λονδίνο πιθανώς να θελήσει να αποφύγει και να μην αποδεχτεί την ισχύ και εφαρμογή των σχετικών με την διαιτησία άρθρων (Πηγή: <http://www.rotterdamrules.com/en/>). Πολλές είναι ακόμα οι

ενστάσεις και οι επιφυλάξεις που εκφράζονται. Το σίγουρο όμως είναι πως οι 'Κανόνες του Ρότερνταμ' βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση και ο μοναδικός αντικειμενικός κριτής τους είναι ο χρόνος.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ. Π., *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική (β έκδοση)*, εκδόσεις Α Θ. Σταμούλης, Αθήνα 2007.
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α. Ι., Πλωμαρίτου Ε. Η., *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις (β έκδοση)*, εκδόσεις Α Θ. Σταμούλης, Αθήνα 2002.
- Παζαρζής Μ., *Σημειώσεις Ναυτασφαλίσεων*, εκδόσεις Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς 2007.
- Τζελέπης Ν., *Μεταφορά Εμπορευμάτων δια Θαλάσσης - Ναυλοσύμφωνα, Φορτωτική, Κανόνες Χάγης*, εκδόσεις Ίων, Αθήνα 1988.

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Charles Debattista, Yvonne Baatz, Filippo Lorenzon, Andrew Serdy, Hilton Staniland, Michael Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa Law, London 2009.
- Hodges Susan, *Law of Marine Insurance*, Cavendish Publishing Limited.
- Turner Harold, *The Principles of Marine Insurance*, Issac Pitman & Sons Ltd, London 1952.
- Dover Victor, *A Handbook to Marine Insurance*, H.F.&G. Witherby Ltd, London 1957.
- Brown Robert, *Marine Insurance - The Principles*, Witherby & Co Ltd, London 1975.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Εμπορική Τράπεζα, *Προετοιμασία μιας διεθνούς σύμβασης πώλησης*,
<http://www.emporikitrade.com/gr/assistance/tips/international-sale-contract>
- Anomi Wanigasekera, *Comparison of Hague-Visby and Hamburg Rules*,
http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf
- Svante O. Johansson, A. Barry Oland, Kay Pysden, Jan Ramberg, William Tetley C.M., Douglas G. Schmitt, *A response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules published 5 August 2009*,
<http://www.rotterdamrules.com/pdf/Summation-pdf.pdf>
- Rotterdam Rules, *Introduction (2009)*, <http://www.rotterdamrules.com/en/>
- UNCITRAL, *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea-the Rotterdam Rules (2008)*,
http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html
- BIMCO, About BIMCO,
https://www.bimco.org/en/Corporate/About/About_BIMCO.aspx
- Francesco Berlingieri, *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules (2009)*,
http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf
- Charles M. Davis, *The Rotterdam Rules: Changes from COGSA (2010)*,
<http://davismarine.com/articles/Rotterdam%20Rules%20-%20Changes%20from%20COGSA.pdf>
- *Hague-Visby Rules*, <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>
- United Nations, *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2009)*,
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf
- Crowell & Moring LLP, *New Rotterdam Rules for maritime shipping (2009)*,
<http://www.crowell.com/NewsEvents/AlertsNewsletters/all/1352321>

- Rotterdam Rules, *'Rotterdam Rules' in maritime transport of goods (2009)*, http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/RR_persinfo_algemeen_Eng.pdf

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Δακορόνιας Α., Σπίνος Α. (2010), *Διεθνές εμπόριο και ναυτασφαλίσεις*
- Jasmine Siu Lee Lam, Wei Yim Yap (2008), *Competition for transshipment containers by major ports in Southeast Asia: slot capacity analysis*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Σαν παραρτήματα παρουσιάζονται τα άρθρα των 'Κανόνων του Ρότερνταμ' που αναλύθηκαν στη διπλωματική εργασία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ 'ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ' ΜΕ ΤΟΥΣ 'ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΙ'

4.1 ΟΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Article 5

General scope of application

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State: (a) The place of receipt; (b) The port of loading; (c) The place of delivery; or (d) The port of discharge.
2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

4.2 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

4.2.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Article 11

Carriage and delivery of the goods

The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

Article 12

Period of responsibility of the carrier

1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.
2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of

responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party. (b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.

3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that: (a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or (b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

Article 14

Specific obligations applicable to the voyage by sea

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to: (a) Make and keep the ship seaworthy; (b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and (c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

4.2.2 ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ, ΖΗΜΙΑΣ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Article 17

Basis of liability

1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.

2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18 .

3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay: (a) Act of God; (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters; (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions; (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18; (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour; (f) Fire on the ship; (g) Latent defects not discoverable by due diligence; (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34; (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee; (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods; (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier; (l) Saving or attempting to save life at sea; (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea; (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or (o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay: (a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or (b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if: (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of

the goods; and (b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.

6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

Article 23

Notice in case of loss, damage or delay

1. The carrier is presumed, in absence of proof to the contrary, to have delivered the goods according to their description in the contract particulars unless notice of loss of or damage to the goods, indicating the general nature of such loss or damage, was given to the carrier or the performing party that delivered the goods before or at the time of the delivery, or, if the loss or damage is not apparent, within seven working days at the place of delivery after the delivery of the goods.

2. Failure to provide the notice referred to in this article to the carrier or the performing party shall not affect the right to claim compensation for loss of or damage to the goods under this Convention, nor shall it affect the allocation of the burden of proof set out in article 17.

3. The notice referred to in this article is not required in respect of loss or damage that is ascertained in a joint inspection of the goods by the person to which they have been delivered and the carrier or the maritime performing party against which liability is being asserted.

4. No compensation in respect of delay is payable unless notice of loss due to delay was given to the carrier within twenty-one consecutive days of delivery of the goods.

5. When the notice referred to in this article is given to the performing party that delivered the goods, it has the same effect as if that notice was given to the carrier, and notice given to the carrier has the same effect as a notice given to a maritime performing party.

6. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the parties to the dispute shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods and shall provide access to records and documents relevant to the carriage of the goods.

4.3 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ

Article 27

Delivery for carriage

1. Unless otherwise agreed in the contract of carriage, the shipper shall deliver the goods ready for carriage. In any event, the shipper shall deliver the goods in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading, and that they will not cause harm to persons or property.
2. The shipper shall properly and carefully perform any obligation assumed under an agreement made pursuant to article 13, paragraph 2.
3. When a container is packed or a vehicle is loaded by the shipper, the shipper shall properly and carefully stow, lash and secure the contents in or on the container or vehicle, and in such a way that they will not cause harm to persons or property.

Article 32

Special rules on dangerous goods

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment: (a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and (b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

4.4 ΟΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Article 19

Liability of maritime performing parties

1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as

provided for in this Convention if: (a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and (b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage .

2. If the carrier agrees to assume obligations other than those imposed on the carrier under this Convention, or agrees that the limits of its liability are higher than the limits specified under this Convention, a maritime performing party is not bound by this agreement unless it expressly agrees to accept such obligations or such higher limits.

3. A maritime performing party is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier's obligations under the contract of carriage under the conditions set out in paragraph 1 of this article.

4. Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party.

4.5 ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Article 35

Issuance of the transport document or the electronic transport record

Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option: (a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or (b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

Article 40

Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if: (a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or (b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading .
2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.
3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if: (a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or (b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information .
4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if: (i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and (ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and (b) Article 36, subparagraph 1 (d), if: (i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or (ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

4.6 ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΗΣ & ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ ΜΕ ΕΝΔΙΚΑ ΜΕΣΑ

Article 62

Period of time for suit

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.
2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.
3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

Article 65

Actions against the person identified as the carrier

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of: (a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or (b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

4.7 Ο ΠΡΟΑΙΠΕΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Article 80

Special rules for volume contracts

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when: (a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention; (b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations; (c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and (d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation .
3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.
4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.
5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that: (a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and (b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record .
6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

Article 81

Special rules for live animals and certain other goods

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if: (a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or (b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms

and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΥΣ 'ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ'

Article 8

Use and effect of electronic transport records

Subject to the requirements set out in this Convention: (a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and (b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

Article 9

Procedures for use of negotiable electronic transport records

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for: (a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder; (b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity; (c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and (d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.
2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

Article 10

Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record: (a) The holder shall

surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier; (b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and (c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document: (a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and (b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.

5.2 ΦΟΡΤΩΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Article 25

Deck cargo on ships

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if: (a) Such carriage is required by law; (b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or (c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.

2. The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article.

3. If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17.

4. The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or

delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

5.3 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Article 43

Obligation to accept delivery

When the goods have arrived at their destination, the consignee that demands delivery of the goods under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

Article 44

Obligation to acknowledge receipt

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

Article 45

Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued: (a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier; (b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address; (c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery

of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods; (d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

Article 46

Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods: (a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity; (b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods; (c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper

pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

Article 47

Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued: (a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder: (i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), upon the holder properly identifying itself; or (ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record; (b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met; (c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity . When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.

2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules apply (a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods . If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect

of the delivery of the goods; (b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder; (c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request; (d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods; (e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

Article 48

Goods remaining undelivered

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination: (a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 43; (b) The controlling party, the holder, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 45, 46 and 47; (c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 44, 45, 46 and 47; (d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or 33 (e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.

2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including: (a) To store the goods at any suitable place; (b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and (c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time .

3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person, if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.

4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.

5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

Article 49

Retention of goods

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

5.4 ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ 'ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΜΕΡΟΥΣ'

Article 50

Exercise and extent of right of control

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to: (a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage; (b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and (c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.
2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

Article 51

Identity of the controlling party and transfer of the right of control

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article: (a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party; (b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and (c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.
2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods: (a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and (b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.
3. When a negotiable transport document is issued: (a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party; (b) The holder may transfer the right of control by transferring the

negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and (c) In order to exercise the right of control, the holder shall produce the negotiable transport document to the carrier, and if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), the holder shall properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

4. When a negotiable electronic transport record is issued: (a) The holder is the controlling party; (b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and (c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

Article 57

When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person: (a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or (b) Without endorsement, if: (i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.

2. When a negotiable electronic transport record is issued, its holder may transfer the rights incorporated in it, whether it be made out to order or to the order of a named person, by transferring the electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.

Article 58

Liability of holder

1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such

liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.

3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because: (a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or (b) It transfers its rights pursuant to article 57.

5.5 ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Article 66

Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier: (a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places: (i) The domicile of the carrier; (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage; (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or (b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

Article 67

Choice of court agreements

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction: (a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and (b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if: (a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a); (b) That agreement is contained

in the transport document or electronic transport record; (c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and (d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

Article 68

Actions against the maritime performing party

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places: (a) The domicile of the maritime performing party; or (b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

Article 69

No additional bases of jurisdiction

Subject to articles 71 and 72, no judicial proceedings under this Convention against the carrier or a maritime performing party may be instituted in a court not designated pursuant to article 66 or 68.

Article 70

Arrest and provisional or protective measures

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless: (a) The requirements of this chapter are fulfilled; or (b) An international convention that applies in that State so provides.

Article 71

Consolidation and removal of actions

1. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, if a single action is brought against both the carrier and the maritime performing party arising out of a single occurrence, the action may be instituted only in a court designated pursuant to both article 66 and article 68. If there is no such court, such

action may be instituted in a court designated pursuant to article 68, subparagraph (b), if there is such a court.

2. Except when there is an exclusive choice of court agreement that is binding pursuant to article 67 or 72, a carrier or a maritime performing party that institutes an action seeking a declaration of non-liability or any other action that would deprive a person of its right to select the forum pursuant to article 66 or 68 shall, at the request of the defendant, withdraw that action once the defendant has chosen a court designated pursuant to article 66 or 68, whichever is applicable, where the action may be recommenced.

Article 72

Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.
2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

Article 73

Recognition and enforcement

1. A decision made in one Contracting State by a court having jurisdiction under this Convention shall be recognized and enforced in another Contracting State in accordance with the law of such latter Contracting State when both States have made a declaration in accordance with article 74.
2. A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law.
3. This chapter shall not affect the application of the rules of a regional economic integration organization that is a party to this Convention, as concerns the recognition or enforcement of judgements as between member States of the regional economic integration organization, whether adopted before or after this Convention.

Article 74

Application of chapter 14

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

5.6 ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Article 75

Arbitration agreements

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at: (a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or (b) Any other place situated in a State where any of the following places is located: (i) The domicile of the carrier; (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage; (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship .
3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either: (a) Is individually negotiated; or (b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.
4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if: (a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article; (b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record; (c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and (d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.
5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.

5.7 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΖΩΩΝ

Article 81

Special rules for live animals and certain other goods

Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if: (a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or (b) The character or condition of the goods or the circumstances and terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement, provided that such contract of carriage is not related to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade and that no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued for the carriage of the goods.

5.8 ΟΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Article 26

Carriage preceding or subsequent to sea carriage

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay: (a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred; (b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and (c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

Article 82

International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport

Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods: (a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage; (b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship; (c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or (d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.