

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

Δήμητρας Τσίτσα

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς
Μάιος 2012

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 (τιμήμα 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

Τσίτσα Δήμητρα, Μάιος 2012

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:

- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος (Επιβλέπων)
- Παζαρζής Μιχάλης
- Σαμιώτης Γεώργιος

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
ABSTRACT.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ	11
2. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ’	13
3. ΠΕΔΙΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ’ ΚΑΙ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ’ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ.....	15
3.1. ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ.....	15
3.1.1. ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	15
3.1.2. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	17
3.1.3. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ	19
3.1.4. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΑΛΛΑ ΠΡΟΣΩΠΑ	21
3.1.5. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ, ΖΗΜΙΑΣ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	23
3.2. ΝΑΥΛΩΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ.....	25
3.2.1. ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΠΡΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	25
3.2.2. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ.....	26
3.2.3. ΠΑΡΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ, ΟΔΗΓΙΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ.....	27
3.2.4. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	27
3.3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ, ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ.	29
4. ΠΕΔΙΑ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ’ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ’	32
4.1. ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	32

4.1.1. Ορισμός	32
4.1.2. Εξαιρέσεις.....	33
4.2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ.....	35
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ	35
4.3. ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	37
4.4. ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	41
4.5. ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΕΚΔΙΚΑΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ	44
4.6. ΦΥΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ	46
5. ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΠΕΔΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ‘ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ’	48
5.1. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	48
5.2. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	51
5.3. ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	53
5.4. ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ’ ΚΑΙ ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ’	58
ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ.....	58
5.4.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ	59
5.4.2. ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΜΕΡΟΣ.....	60
5.4.3. ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ’	62
6. ΑΛΛΑ ΠΕΔΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	64
6.1. ΕΥΕΛΙΞΙΑ ΟΡΙΣΜΟΥ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ	64
6.2. ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΩΣ ΕΝΔΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ	67
6.3. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ.....	69
6.4. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΖΩΩΝ	71
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	76
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	79

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το παρόν πόνημα αποτελεί μια προσπάθεια παρουσίασης της νέας σύμβασης των Κανόνων του Ρόττερνταμ και των νέων άρθρων της. Απαραίτητη κρίνεται η συγκριτική ανάλυση των προϋπαρχόντων Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ με τους Κανόνες του Ρόττερνταμ με σκοπό να αναδειχθούν οι διαφορές τους.

Ειδικότερα, η εργασία ξεκινά με την ιστορική επισκόπηση του νομοθετικού πλαισίου ρύθμισης του διεθνούς εμπορίου διά θαλάσσης για να φτάσει στους λόγους που ώθησαν την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να δημιουργήσει το εκσυγχρονισμένο καθεστώς των Κανόνων του Ρόττερνταμ.

Ακολουθεί η παράθεση των άρθρων των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ σε αντιπαραβολή με τα νέα άρθρα των Κανόνων του Ρόττερνταμ. Σκοπός αυτής της σύγκρισης είναι να διαφανεί η εξέλιξη που επέρχεται από τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ σ' αυτούς του Ρόττερνταμ σε ζητήματα, όπως οι αρμοδιότητες των συμβαλλομένων μερών, η ευθύνη και τα δικαιώματα που υπέχουν κατά την μεταφορική διαδικασία, αλλά και η έκδοση εγγράφων μεταφοράς.

Στα δύο τελευταία κεφάλαια της εργασίας παρουσιάζονται καινοτομίες των Κανόνων του Ρόττερνταμ, όπως η πρόβλεψη για τις συνδυασμένες μεταφορές, τα ηλεκτρονικά έγγραφα μεταφοράς, η γεωγραφική επέκταση παράδοσης των εμπορευμάτων και η νέα έννοια του κυρίαρχου συμβαλλόμενου μέρους. Στο έκτο κεφάλαιο περιέχονται αλλά θέματα που ενώ προβλέπονταν στους Κανόνες του Αμβούργου εξελίσσονται στο νέο καθεστώς με νέες προσθήκες ή απαντώνται πρώτη φορά.

Έτσι, ο αναγνώστης, όπως ξεδιπλώνεται το νέο καθεστώς, αναγνωρίζει την επιβεβλημένη ανάγκη εκσυγχρονισμού και ενσωμάτωσης των νέων Κανόνων του Ρόττερνταμ στις εθνικές νομοθεσίες με σκοπό την βελτίωση της διεθνούς ναυτιλίας.

ABSTRACT

The current essay is an attempt to present the new contract of the Rotterdam Rules and its new articles. The comparative analysis of pre-existing rules of the Hague-Visby with the rules of Rotterdam is considered necessary in order to highlight their differences.

Specifically, the dissertation begins with the historical overview of the legal regulation of the international trade by sea and concludes with the reasons for which the international maritime community has created the updated status of the Rotterdam Rules.

The next following topic of the current analysis is the presentation of the Hague-Visby Rules articles versus the new articles of the Rotterdam Rules. The purpose of this comparison is to demonstrate the pending improvement in Rotterdam Rules in contrast with the Hague-Visby Rules, on issues such as the responsibility of the parties, liabilities and rights imposed during the carriage of the cargo, but also the issuance of documents transport.

The last two chapters of the study analyzes innovative regulatory issues of the Rotterdam Rules such as combined transport, electronic transport documents, the geographical extension of delivery of goods and the new concept of the ‘controlling party’. The sixth chapter deals with other issues some of which are pre-existed in the Hamburg Rules, but for the first time are enriched with new regulations by the new contract.

Thus, as it unfolds the new regime in this analysis, the reader realizes the imperative need to modernize the obsolete regulations and integrate the new rules of Rotterdam in national legislation in pursuing the development of international shipping.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως θέμα ανάλυσης το νέο ρυθμιστικό καθεστώς των Κανόνων του Ρόττερνταμ και την ευθυγράμμιση τους στις αυξανόμενες και σύγχρονες ανάγκες της μεταφορικής διαδικασίας και κατ' επέκταση της ναυτιλίας.

Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ, μία νέα σύμβαση (Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea) που υιοθετήθηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2008 από την Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών, στα πλαίσια μιας λαμπρής τελετής στην ολλανδική πόλη του Ρόττερνταμ, υπογράφηκαν στις 23 Σεπτεμβρίου του 2009. Οι χώρες που υπέγραψαν την παρούσα σύμβαση είναι είκοσι ένα τον αριθμό, μεταξύ των οποίων οι Η.Π.Α., η Ελλάδα, η Δανία και η Νορβηγία που αποτελούν σημαντικά ναυτιλιακά κράτη.

Βασική επιδίωξη της μελέτης αυτής είναι η ανάδειξη νέων βασικών ζητημάτων που προβλέπονται στους Κανόνες του Ρόττερνταμ και γεννιούνται με την τεχνολογική εξέλιξη, την αύξηση των εμπλεκόμενων μερών, την γενικότερη ανάγκη για ταχύτητα και ευελιξία στην ολοκλήρωση της μεταφοράς των εμπορευμάτων. Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ παρέχουν ένα πλήρες και ολοκληρωμένο κείμενο προχωρώντας σε δυναμικές αλλαγές του υπάρχοντος ρυθμιστικού πλαισίου με νέες προσθήκες και προσφέροντας δυνατότητα προοδευτικής ανάπτυξης της διεθνούς ναυτιλιακού τομέα.

Η συγκριτική ανάλυση των Κανόνων του Ρόττερνταμ με το πρότερο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την μεταφορά δια θαλάσσης, τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ στοχεύει στην ανάδειξη των βασικών πτυχών της νέας σύμβασης και όχι στην παρουσίαση των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ.

Πιο συγκεκριμένα, ο αναγνώστης θα έχει την ευκαιρία να κατανοήσει το πεδίο δικαιοδοσίας των εμπλεκόμενων μερών στην μεταφορική διαδικασία, τις αρμοδιότητες, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα τους, αλλά και τον ρόλο των εγγράφων μεταφοράς στην νόμιμη ολοκλήρωση της μεταφοράς. Παρατηρούμε ότι η εκπλήρωση μιας υγιούς συνεργασίας και συναλλαγής βασίζεται στην αξιοπιστία των εμπλεκόμενων μερών, όπως αυτή τηρείται μέσα από γραφειοκρατικές διαδικασίες. Έτσι, και η μεταφορική διαδικασία προϋποθέτει ο μεταφορέας, ο ναυλωτής και οι συνεργάτες ή αντιπρόσωποι τους να πληρούν τους όρους του συμβολαίου μεταφοράς για ακρίβεια στην εκτέλεση της ναύλωσης. Ωστόσο, η αμέλεια, η παράβλεψη, η καθυστέρηση ή καταστροφή των εμπορευμάτων από την πλευρά

των συνδαιτυμόνων είναι ένα από τα συνήθη φαινόμενα που μπορεί να οδηγήσει ακόμα και σε ματαίωση της συνεργασίας τους.

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει στηριχθεί σε πληροφορίες και πρωτότυπα στοιχεία, όπως αυτά βρέθηκαν σε δημοσιευμένες πηγές στον διαδίκτυο, αλλά και σε βιβλιογραφική ύλη και μελέτες για τις ανάγκες της έρευνας, ανάλυσης και εκπόνησης της μελέτης αυτής. Η μέθοδος είναι η ανάδειξη καίριων ζητημάτων για την ναυτιλία όπως αυτές περιέχονται στους Κανόνες του Ρόττερνταμ, αφού προηγηθεί η συγκριτική ανάλυση με το πρότερο καθεστώς των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ.

Στο πρώτο κεφάλαιο του παρόντος πονήματος ο αναγνώστης ρίχνει μια ματιά στην ιστορική διαδρομή του διεθνούς εμπορίου δια θαλάσσης μέσα από τα ρυθμιστικά νομοθετικά καθεστώτα που το διέπαν και προηγούνταν των Κανόνων του Ρόττερνταμ. Φθάνοντας στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα βήματα που οδήγησαν και οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για την δημιουργία της νέας σύμβασης, αλλά και οι λόγοι που έκαναν απαραίτητη την ανάδειξη αυτής σε νέο ρυθμιστικό εργαλείο.

Στο τρίτο κεφάλαιο επιχειρείται η συγκριτική ανάλυση των άρθρων των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ με τις νέες διατάξεις των Κανόνων του Ρόττερνταμ για κάθε εμπλεκόμενο μέρος στην ναυτιλιακή μεταφορική διαδικασία, ξεχωριστά. Η αλλαγή των εμπορικών πρακτικών, η ανάγκη για χρήση πιο αποτελεσματικών μεθόδων μεταφοράς με περισσότερα μεταφορικά μέσα για την ολοκλήρωση της παράδοσης των εμπορευμάτων στον τελικό προορισμό και η συνεπαγόμενη ανάγκη για άμεση αποστολή εγγράφων μεταφοράς οδηγεί σε νέες, ενισχυμένες υποχρεώσεις, ευθύνες και δικαιώματα τα παραδοσιακά αλλά και τα νέα συμβαλλόμενα μέρη, ή ακόμη και σε διατήρηση τους.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα πεδία διαφοροποίησης των Κανόνων του Ρόττερνταμ από τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται η αντιπαράθεση των άρθρων των δύο κανονισμών σε σχέση με τα συμβόλαια μεταφοράς και τις εξαιρέσεις τους, τα έγγραφα μεταφοράς που αποδεικνύουν το συμβόλαιο μεταφοράς, τους διαφορετικούς γεωγραφικούς προσανατολισμούς ως προς την παράδοση των μεταφερομένων εμπορευμάτων, τα όρια ευθύνης του μεταφορέα σχετικά με την καταβολή αποζημιώσεων για την αποκατάσταση ζημιάς που προκάλεσε. Οι προθεσμίες άσκησης αγωγής από τον ενάγοντα για την εκδίκαση των διαφορών, αλλά και ο χαρακτήρας και η φύση των κανόνων είναι ορισμένα από τα διαφορετικά θέματα προς συζήτηση των δύο νομοθετικών καθεστώτων.

Στο πέμπτο κεφάλαιο περιλαμβάνονται νέα πρωτοπόρα ρυθμιστικά πεδία που συναντάμε πρώτη φορά στους Κανόνες του Ρόττερνταμ. Οι συνδυασμένες μεταφορές, η

ηλεκτρονική μορφή των εγγράφων μεταφοράς, η παράδοση των εμπορευμάτων, όχι μόνο στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης αλλά στην ευρύτερη λιμενική ζώνη, καθώς και η εξουσιοδότηση νέων προσώπων στην εκτέλεση υποχρεώσεων με την εμφάνιση της νέας έννοιας του ‘κυρίαρχου μέρους’ και του ‘κυρίαρχου δικαιώματος’ του αποτελούν καινοτομίες των Κανόνων του Ρόττερνταμ. Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται άλλα ζητήματα προς ανάλυση, όπως προκύπτουν από την παρουσίαση των διατάξεων των Κανόνων του Ρόττερνταμ. Ο διαχωρισμός εδώ γίνεται γιατί η μεταφορά εμπορευμάτων επί του καταστρώματος, ζωντανών ζώων αλλά και η χρήση ευέλικτων ένδικων μέσων, όπως η διαιτησία και ο ορισμός αρμόδιου δικαστηρίου από τα συμβαλλόμενα μέρη προϋπήρχαν στους Κανόνες του Αμβούργου, αλλά ενσωματώθηκαν και εξελίχθηκαν με νέες προβλέψεις από τους Κανόνες του Ρόττερνταμ.

Στο τελευταίο κεφάλαιο η παρούσα εργασία συνοψίζει τα βασικά σημεία των Κανόνων του Ρόττερνταμ και την σημαντική συνεισφορά τους στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα. Σ’ αυτό το σημείο, προκύπτουν σημαντικά συμπεράσματα για την δυναμική, τον ρόλο και τις χρήσεις των νέων πρακτικών που καθιερώνονται με τους Κανόνες του Ρόττερνταμ και καταγράφονται οι προοπτικές της ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Το διεθνές εμπόριο αποτελεί ένα πεδίο παγκόσμιων συναλλαγών με σκοπό την αγοραπωλησία εμπορευμάτων και υπηρεσιών. Στην ποντοπόρο εμπορική ναυτιλία η διακίνηση και μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης από το ένα σημείο της γης στο άλλο αποτελούσε πάντα ανάγκη με την επιλογή φορτίου και κατάλληλου πλοίου. Η επιλογή αυτή οδηγεί στην υπογραφή ενός συμβολαίου πώλησης (sales contract) μεταξύ αγοραστή και πωλητή των εμπορευμάτων και στο επακόλουθο συμβόλαιο ναύλωσης πλοίου για την μεταφορά αυτού. Το συμβόλαιο πώλησης περιέχει όλα εκείνα τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με το φορτίο, όπως τα αγαθά, την τιμή τους, τον τρόπο μεταφοράς και τον κίνδυνο που μοιράζεται μεταξύ των συναλλασσομένων μερών. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η συμφωνία των όρων του συμβολαίου πώλησης με το συμβόλαιο μεταφοράς και το ασφαλιστήριο συμβόλαιο για αποφυγή μελλοντικών προβλημάτων.

Το συμβόλαιο μεταφοράς, που έπεται της αγοραπωλησίας του φορτίου, είναι αποτέλεσμα της ανάγκης για μεταφορά του φορτίου στον τελικό προορισμό¹ με κατανομή της ευθύνης μεταξύ πωλητή και παραλήπτη. Επίσης, σ' αυτό το συμβόλαιο μεταφοράς, που στην ελεύθερη αγορά είναι το ναυλοσύμφωνο και στην αγορά τακτικών γραμμών η φορτωτική, καθορίζεται ο ναύλος² μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Η εγκυρότητα και ο σαφής ορισμός των όρων του συμβολαίου μεταφοράς παίζουν σπουδαίο ρόλο στην ομαλή εκτέλεση της συνεργασίας και συμφωνίας.

Η αρχή του *laissez faire* του 19^{ου} αιώνα χαρακτηριζόταν από την απεριόριστη ελευθερία στις εμπορικές συναλλαγές και την προνομιακή θέση του μεταφορέα όσον αφορά την ευθύνη του σε σχέση με τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη του συμβολαίου μεταφοράς των εμπορευμάτων. Η Αγγλία υπήρξε η πρωτεργάτης προώθησης μίας νέας φορτωτικής που εξισορροπούσε την θέση του μεταφορέα έναντι των παραληπτών των εμπορευμάτων.

¹Όσον αφορά τον καταμερισμό των ευθυνών και των δαπανών που προκύπτουν κατά την μετακίνηση των εμπορευμάτων από την αποθήκη του εξαγωγέα μέχρι τον τελικό προορισμό του έχουν θεσπιστεί οι Διεθνείς Όροι Πωλήσεων (INCOTERMS).

² Ναύλος (freight) ή μίσθωμα (hire) (εξαρτάται από το είδος της ναύλωσης πλοίου) ορίζεται η αμοιβή που θα πρέπει να καταβάλει ο ναυλωτής του πλοίου στον πλοιοκτήτη για την μεταφορά των εμπορευμάτων στον τελικό λιμάνι παράδοσης.

Ακολούθησαν οι ΗΠΑ με την ψήφιση του “HARTER ACT 1893”, του πρώτου νόμου για την μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης, μεγάλης σημασίας για την χρονική επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα, πριν και μετά την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων. Ακολουθεί η αγγλική νομοθεσία, Carriage of Goods By Sea Act 1924 (COGSA 1924). Οι παραπάνω προσπάθειες για διόρθωση της ανισορροπίας αυτής οδήγησαν στην δημιουργία της Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση Συγκεκριμένων Κανόνων σχετικά με την Φορτωτική (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading), γνωστή και ως ‘Κανόνες της Χάγης’ (Hague Rules). Ο νομοθεσίες των ναυτιλιακών χωρών προσαρμόστηκαν, όπως η αγγλική COGSA 1924, αλλά και η αμερικανική HARTER ACT 1893, στους Κανόνες της Χάγης. Οι Κανόνες της Χάγης αποτέλεσαν το βασικό ρυθμιστικό πλαίσιο ελάχιστης ευθύνης του μεταφορέα σ’ ένα συμβόλαιο μεταφοράς χωρίς όμως πρόβλεψη για επέκταση αυτής στους πράκτορες και αντιπροσώπους του.

Το κενό αυτό ήρθαν να καλύψουν το 1968 οι ‘Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ’ (Hague-Visby Rules), με αποτέλεσμα την αναθεώρηση της αγγλικής ναυτιλιακής νομοθεσίας, η οποία προσαρμόστηκε στο νέο καθεστώς, μετονομάστηκε σε ‘Carriage of Goods By Sea Act of 1971’ (COGSA 1971) και τέθηκε σε ισχύ το 1978. Ωστόσο, η αδυναμία υπογραφής και κατ’ επέκταση εφαρμογής των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ απ’ όλα τα κράτη οδήγησε στην μη καθιέρωση μιας διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας. Το αποτέλεσμα αυτής της ασυμφωνίας και εναρμόνισης με το καθεστώς των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ ήταν η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD), την οποία ακολούθησε η καθιέρωση της νομοθεσίας ‘Carriage of Goods by Sea Act of 1992’ (COGSA 1992) που υπογράφηκε στο Αμβούργο, γνωστή ως Κανόνες του Αμβούργου. Οι Κανόνες του Αμβούργου, που επιφέρουν σημαντικές αλλαγές σχετικά με τα δύο προϋπάρχοντα νομοθετικά πλαίσια, σχεδιάστηκαν για την βελτίωση της θέσης των ιδιοκτητών φορτίου, ενώ προβλέπεται παράλληλη εφαρμογή τους με τους ‘Κανόνες της Χάγης’ και της ‘Χάγης-Βίσμπυ’.

(Πηγή : Γκιζιάκης, κ.α., 2006,

http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%B5%CE%AF%CF%82_%CE%95%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%AF_%CE%8C%CF%81%CE%BF%CE%B9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:

2. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΟΓΟΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ’

Η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησε στις 11 Δεκεμβρίου του 2008 σε μία λαμπρή τελετή που έλαβε χώρα στο Ρόττερνταμ την σύμβαση, Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea, γνωστή ως ‘Κανόνες του Ρόττερνταμ’.

Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ετοιμάζονταν για παραπάνω από δέκα χρόνια στο πλαίσιο διακυβερνητικών διαπραγματεύσεων και μετά από εντολή της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCITRAL) στην Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή (CMI) με σκοπό την προετοιμασία ενός προσχεδίου του κειμένου των Κανόνων. Συγκεκριμένα, η CMI μελέτησε το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο που κάλυπτε ζητήματα που αφορούσαν μόνο το θαλάσσιο σκέλος της μεταφορικής διαδικασίας και έθεσε νέες προτάσεις που ενσωμάτωναν την ανάγκη για εκσυγχρονισμό του θαλάσσιου εμπορίου μέσα από την ευρεία χρήση των συνδυασμένων μεταφορών . Με την πρόταση αυτή το νέο καθεστώς εκφεύγει από την παράδοση των εμπορευμάτων στο λιμάνι προορισμού, προσθέτοντας ως τελικό προορισμό τον τόπο προορισμού. Η ανάγκη για ένα παγκόσμιο και ολοκληρωμένο ρυθμιστικό πλαίσιο που ανταποκρίνεται στον εκσυγχρονισμό του εμπορίου οδήγησε στην διαμόρφωση του κειμένου των Κανόνων του Ρόττερνταμ.

Σκοπός της νέας αυτής σύμβασης, η οποία υπογράφηκε από 24 χώρες μεταξύ των οποίων η Ελλάδα, οι ΗΠΑ και η Γαλλία, είναι η αντικατάσταση των υπάρχοντων Κανόνων της Χάγης, της Χάγης-Βίσμπυ και του Αμβούργου με ένα πληρέστερο και σαφέστερο κείμενο που θα διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, η επίτευξη ομοιομορφίας ως προς την ευθύνη για το φορτίο, οι τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις που κατακλύζουν τον χώρο της ναυτιλίας, η αυξανόμενη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων για μεταφορά φορτίου, η χρήση των συνδυασμένων μεταφορών για την παράδοση των εμπορευμάτων στον τελικό προορισμό τους³, η επικείμενη επέκταση του γεωγραφικού πεδίου των μεταφορών από λιμάνια σε τόπους παραλαβής ή παράδοσης, η διευκόλυνση του εμπορίου με έκδοση ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς αποτελούν αλληλένδετα ζητήματα που προβλέπονται στο νέο ρυθμιστικό καθεστώς. Τέλος, μία ουσιώδης τομή που προστίθεται από τους Κανόνες

³ Η παραπάνω περιγραφείσα μεταφορά του φορτίου είναι γνωστή ως door to door’.

του Ρόττερνταμ είναι η διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού με σκοπό τη επέκταση ευθύνης και την πρόληψη δυσάρεστων εξελίξεων κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Έτσι, οι νέοι Κανόνες του Ρόττερνταμ παρουσιάστηκαν και υπογράφηκαν από εικοσιένα κράτη στις 23 Σεπτεμβρίου 2009 στο Ρόττερνταμ. Διεθνείς οργανισμοί όπως το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce-ICC), η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (International Maritime Committee-CMI), η Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (The European Community Shipowners' Associations-ECSA) και η BIMCO (Baltic and International Maritime Council) χαιρέτησαν την προσφορά των Κανόνων αυτών στην ανάπτυξη ενός διεθνούς ναυτιλιακού νομοθετικού πλαισίου, παροτρύνοντας την ενσωμάτωσή τους στο εθνικό δίκαιο.

(<http://www.rotterdamrules.com/en/>

http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en

<http://www.comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html>

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

3. ΠΕΔΙΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ’ ΚΑΙ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ’ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

3.1. ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ

3.1.1. ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Οι δύο υπάρχουσες Συμβάσεις περιέχουν διατάξεις που ρυθμίζουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, καταδεικνύοντας μέσα από την συγκριτική τους ανάλυση την ουσιώδη διαφορά που παρουσιάζουν ως προς το πεδίο εφαρμογής τους.

Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ ορίζουν ως περίοδο ευθύνης του μεταφορέα στο Άρθρο 1, παράγραφο (ε) την περίοδο από τη στιγμή φόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο έως τη στιγμή εκφόρτωσης τους απ’ αυτό⁴. Ο προσδιορισμός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα του Άρθρου 1(ε), των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ αφήνει κενά ως προς την περίοδο εφαρμογής του καθεστώτος αυτού. Ωστόσο, οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν ρυθμίζουν περιόδους που τα εμπορεύματα φυλάσσονται σε αποθήκη από τον μεταφορέα, δημιουργώντας συνθήκες αβεβαιότητας, καθώς οι κανόνες που εφαρμόζονται διαφέρουν από λιμάνι σε λιμάνι. Μία ακόμη ασάφεια του ρυθμιστικού πεδίου των Κανόνων είναι η αδυναμία καθορισμού του χρονικού σημείου έναρξης και ολοκλήρωσης της φορτοεκφόρτωσης, αλλά και η έλλειψη πρόβλεψης για μεταφόρτωση των φορτίων από πλοίο σε πλοίο.

Από την άλλη πλευρά, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ στο Άρθρο 12 , παράγραφος 1 επεκτείνουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα για μεταφορά του φορτίου, από τη στιγμή που ο μεταφορέας ή άλλα εκτελούντα την μεταφορά συμβαλλόμενα μέρη παραλαμβάνουν τα εμπορεύματα έως ότου γίνει η παράδοση ή διανομή αυτών. Σ’ αυτό το σημείο, φαίνεται ότι το νομικό πλαίσιο ρύθμισης των Κανόνων του Ρόττερνταμ καλύπτει όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, σε οποιοδήποτε σημείο έχει συμφωνηθεί η φορτοεκφόρτωση (σύστημα door to door, σύστημα port to port, σύστημα door to port /depot), περιλαμβάνοντας την λήψη, φόρτωση, εκφόρτωση, φύλαξη, μεταφορά και αποστολή των εμπορευμάτων. Μία ακόμη

⁴ Η μεταφορά από το λιμάνι φόρτωσης των εμπορευμάτων μέχρι το λιμάνι εκφόρτωσης, ονομάζεται port-to-port μεταφορά.

καινοτομία των Κανόνων του Ρόττερνταμ είναι η εξαίρεση του μεταφορέα από την περίοδο ευθύνης του, σε περίπτωση που έχει συμφωνηθεί άλλο αρμόδιο συμβαλλόμενο μέρος ν' αναλάβει την ευθύνη της φορτοεκφόρτωσης στο μέρος παράδοσης ή παραλαβής, αντίστοιχα. Βέβαια, η εξαίρεση αυτή θα μπορούσε να ανταποκριθεί μόνο σε συμφωνίες που ισχύουν για μεταφορές που λαμβάνουν χώρα από λιμάνι σε λιμάνι.

(Γκιζιάκης κ.α., 2006,

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

http://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009.pdf)

3.1.2. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Ένα άλλο υπό εξέταση πεδίο διαφοροποίησης, αντικείμενο ρύθμισης αλλά και συγκριτικής ανάλυσης μεταξύ των δύο Συμβάσεων αποτελούν οι υποχρεώσεις και η ευθύνη του μεταφορέα.

Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ αναφέρονται στο άρθρο II στις ευθύνες και υποχρεώσεις, καθώς και στα δικαιώματα και ασυλίες που υπόκειται ο μεταφορέας κατά την φόρτωση, τον χειρισμό, την αποθήκευση, την μεταφορά, την φύλαξη, την προστασία και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Όσον αφορά τα έγγραφα μεταφοράς, οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ αποτελούν ρυθμιστικό καθεστώς αποκλειστικά για την μεταφορά δια θαλάσσης, με απαραίτητη προϋπόθεση την παράδοση φορτωτικής. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπουν στην παράγραφο 7 του άρθρου III ότι ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα θα πρέπει να εκδώσουν φορτωτική στον ναυλωτή, αφού τα εμπορεύματα φορτωθούν. Μία φορτωτική που δε περιλαμβάνει παρατηρήσεις ως προς την ποσότητα, ποιότητα και σήμανση των μεταφερομένων εμπορευμάτων θα είναι *prima facie* απόδειξη της παραλαβής των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα. Ωστόσο, παραλείπουν ν' αναφερθούν ρητά στην βασική υποχρέωση του μεταφορέα να παραδώσει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη. Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ περιέχουν προβλέψεις στο Άρθρο III όσον αφορά την υποχρέωση του μεταφορέα να δείξει δέουσα επιμέλεια για την διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού, την επάνδρωση, προμήθεια και εξοπλισμό του πλοίου και την διατήρηση των αμπαριών ή μερών του πλοίου κατάλληλων για την μεταφορά φορτίου. Αυτό συνεπάγεται ότι ο μεταφορέας πρέπει να συντηρεί αξιόπλοο το πλοίο κατά την ώρα της φόρτωσης των εμπορευμάτων και κατά την ώρα του απόπλου του πλοίου.

Σε αντίθεση με το προαναφερθέν καθεστώς των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, στο Άρθρο 11 των Κανόνων του Ρόττερνταμ, υπάρχει πρόβλεψη για παράδοση του φορτίου από τον τόπο προορισμού στον παραλήπτη. Οι δε καθιερωμένες υποχρεώσεις του μεταφορέα για δέουσα επιμέλεια με στόχο την διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου και τη φροντίδα των εμπορευμάτων διατηρούνται και στους Κανόνες του Ρόττερνταμ όπως προβλέπεται στο Άρθρο 14, ενώ η πρώτη απ' αυτές τις υποχρεώσεις εξελίσσεται στο συγκεκριμένο καθεστώς. Πιο συγκεκριμένα, στο Άρθρο 14 των Κανόνων του Ρόττερνταμ παρατίθενται οι ειδικές υποχρεώσεις του μεταφορέα που ισχύουν για το ταξίδι διά θαλάσσης, ενώ η επίδειξη δέουσας επιμέλειας για την διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου επεκτείνεται σε σχέση μ'

αυτή των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ πριν, κατά την έναρξη και κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Έτσι, η χρονική επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού συνεπάγεται την διατήρηση αξιοπλοΐας του πλοίου από τεχνικής σκοπιάς (technical seaworthiness), την καταλληλότητα του πλοίου σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο (cargoworthiness) και την αξιοπλοΐα καθ' όλη την διάρκεια του προγραμματισμένου ταξιδιού (seaworthiness for the intended voyages). Οι προϋποθέσεις αυτές που προβλέπονται θα πρέπει να πληρούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ISM Code. Όσον αφορά την έκδοση εγγράφων μεταφοράς, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ προβλέπουν στο Άρθρο 35 ότι ο μεταφορέας μπορεί να εκδώσει με την συναίνεση και κατά την κρίση του ναυλωτή, ένα διαπραγματεύσιμο ή μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς εκτός αν αποτελεί έθιμο, χρήση ή πρακτική του εμπορίου να μην εκδίδεται μόνο κάτι τέτοιο. Ωστόσο, οι συνδυασμένες μεταφορές⁵ επιτρέπουν την χρήση και εφαρμογή ευέλικτων μεθόδων όπως η έκδοση τέτοιων εγγράφων μεταφοράς με την απαραίτητη συμφωνία του ναυλωτή, σε σύγκριση με την απαίτηση παράδοσης φορτωτικής από τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ.

(Γκιζιάκης κ.α., 2006.

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)

⁵ Πιο συγκεκριμένα, συνδυασμένες μεταφορές door-to-door, port-to-port και door-to-port που καθιερώνονται με τους Κανόνες του Ρόττερνταμ.

3.1.3. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

3.1.3.1. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Η σύγκριση των δύο συμβάσεων για την ευθύνη του μεταφορέα κατά την εκτέλεση του ταξιδιού αποκαλύπτει τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των δύο ρυθμιστικών πλαισίων.

Έτσι, στο άρθρο IV (1) για την ευθύνη του μεταφορέα αναφέρεται ότι αυτός είναι υπεύθυνος για την πρόκληση ζημιάς ή απώλειας των μεταφερομένων εμπορευμάτων σε περίπτωση που προκαλείται από αναξιοπλοΐα του πλοίου και έλλειψη των κατάλληλων και απαραίτητων μέτρων για να καταστήσει το πλοίο κατάλληλα επανδρωμένο, εξοπλισμένο και εφοδιασμένο για αντέξει το σχεδιασμένο ταξίδι και να μεταφέρει με ασφάλεια το φορτίο στον τελικό προορισμό του (Άρθρο III (1)). Επίσης, ο μεταφορέας φέρει το βάρος της απόδειξης της αθωότητας του με προσκόμιση στοιχείων ότι αυτός είχε λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα και την φροντίδα και δεν είναι υπαίτιος για την πρόκληση δυσάρεστων εξελίξεων που οφείλονταν στην αναξιοπλοΐα του πλοίου.

Σε συνέχεια των παραπάνω, ο μεταφορέας εξαιρείται από την υπαιτιότητα για απώλεια ή ζημιά που προκλήθηκε από πράξεις, όσον αφορά την σωστή πλοήγηση και διαχείριση του πλοίου, των υπαλλήλων ή αντιπροσώπων του, για πυρκαγιά που ήταν αποτέλεσμα βλάβης ή απόκρυψης στοιχείων, από κινδύνους σε άλλα ύδατα, θεομηνίες, εχθροπραξίες, τρομοκρατικές ενέργειες, κατάληψη, κατάσχεση, συλλήψεις, για εμπορικούς αποκλεισμούς, πράξη ή παράλειψη του ναυλωτή ή του ιδιοκτήτη του φορτίου, του πράκτορα του ή του εκπροσώπου του, απεργίες, κοινωνικές επαναστάσεις, θυσία γενικής αβαρίας, για οποιαδήποτε ανεπάρκεια στο βάρος και τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου ή σε ενσώματο ελάττωμα του, ακαταλληλότητα της συσκευασίας, ανεπάρκεια ή φθορά στις ετικέτες των αντικειμένων, ελαττώματα μη εμφανή και τέλος για οποιαδήποτε πράξη του μεταφορέα που προκάλεσε ζημιά ή απώλεια και δεν συνέβη σκόπιμα.

Παραθέτοντας το περιεχόμενο των άρθρων των Κανόνων της Χάγης-Βίμσπυ για την βάση ευθύνης του μεταφορέα και τις εξαιρέσεις απ' αυτή, μπορούμε να διακρίνουμε εμφανείς διαφορές με την βάση ευθύνης του μεταφορέα όπως αυτή διαμορφώνεται το άρθρο 17. Η πρώτη διαφορά παρουσιάζεται στην παράγραφο 1 όπου ο μεταφορέας, εκτός από την απώλεια και ζημιά των μεταφερομένων εμπορευμάτων, είναι υπεύθυνος και για την καθυστέρηση την παράδοσης τους. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 17 αναφέρονται εξίσου οι εξαιρέσεις της ευθύνης του μεταφορέα, όπως θεομηνίες , κίνδυνοι και ατυχήματα στη

θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα ύδατα, πόλεμο, εχθροπραξίες, ένοπλες επιθέσεις, πειρατεία, τρομοκρατία, επαναστάσεις και κοινωνικές αναταραχές, εμπορικοί αποκλεισμούς, παρεμβάσεις ή εμπόδια από κυβερνήσεις, δημόσιες αρχές, κυβερνήτες ή από ανθρώπους, συμπεριλαμβανομένης της κράτησης, σύλληψης ή του περιορισμού, που δεν μπορούν να αποδοθούν στον μεταφορέα ή σε οποιοδήποτε πρόσωπο, απεργίες, ανταπεργίες, διακοπές ή περιορισμούς της εργασίας, πυρκαγιά στο καράβι, λανθάνουσες ατέλειες των εμπορευμάτων.

Οι προαναφερθείσες εξαιρέσεις που προσιδιάζουν στην ομάδα εξαιρέσεων των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, διαφέρουν όσον αφορά την πρόβλεψη για στάσεις και απεργίες που προκαλούνται από εργαζομένους. Πιο συγκεκριμένα, ενώ ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για καταβολή αποζημίωσης στον παραλήπτη του εμπορεύματος για απεργίες ή στάσεις των εργαζομένων για οποιοδήποτε λόγο, στους Κανόνες του Ρόττερνταμ αφαιρείται η γενική έκφραση για οποιοδήποτε λόγο για την αποφυγή ύπαρξης μελλοντικών ασαφειών. Ένα ακόμη σημαντικό σημείο διαφοροποίησης είναι η ύπαρξη ενσώματων ατελειών του πλοίου που δεν είναι εμφανή στον μεταφορέα. Η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ καλύπτει μόνο την περίοδο του ταξιδιού στην θάλασσα, καθώς οι συγκεκριμένοι Κανόνες περιλαμβάνουν διατάξεις μόνο για την μεταφορά δια θαλάσσης, οπότε αυτή περιορίζεται σημαντικά. Αντίθετα, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ανταποκρινόμενοι στην νέα εποχή των συνδυασμένων μεταφορών και της αυξημένης ανάγκης μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, επεκτείνουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα και κατά την μεταβίβαση των εμπορευμάτων από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο, καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού.

Τέλος, η διαφορά των δύο Κανονισμών έγκειται και την διάσωση περιουσίας στην θάλασσα, καθώς οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δίνουν το δικαίωμα στον μεταφορέα να προχωρήσει σ' αυτό το διάβημα χωρίς κανένα περιορισμό. Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ θέτουν ως βασικό προαπαιτούμενο την αξιολόγηση των συνθηκών και της κατάστασης πριν προχωρήσει σ' αυτή την ενέργεια, πράγμα που θα μπορούσε να δημιουργήσει μεγαλύτερα προβλήματα στην προστασία του περιβάλλοντος με την εφαρμογή κριτηρίων βάσει των συμφερόντων των πλοιοκτητών. Σημαντική είναι και η πρόβλεψη των Κανόνων του Ρόττερνταμ σε περίπτωση που ξεσπάσει πυρκαγιά στο πλοίο, όπου ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος για τους υπαλλήλους, αντιπροσώπους του, αλλά και ανεξάρτητα συμβαλλόμενα μέρη, που αναλύονται παρακάτω στο πλαίσιο ευθύνης του μεταφορέα για άλλα πρόσωπα. Αντίθετα, σε αντίστοιχη περίπτωση οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν καθιστούν υπεύθυνο τον μεταφορέα για πράξη, αμέλεια ή παράβλεψη άλλων προσώπων, όπως το πλήρωμα ή ο καπετάνιος, που είναι αντιπρόσωποι του ή υπάλληλοι του και προκάλεσαν ζημιά ή απώλεια.

Παρατηρούμε λοιπόν, ότι ενώ το περιεχόμενο των δύο συμβάσεων μοιάζει, σημαντικές διαφορές εντοπίζονται όχι στην διατύπωση αλλά στις προβλέψεις του ρυθμιστικού πεδίου του κάθε Κανονισμού ξεχωριστά.

(<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf)

3.1.4. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΑΛΛΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

Το άρθρο 4 των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ αναφέρεται στα δικαιώματα και τις ασυλίες. Στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου αναφέρεται ότι «ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο θα είναι υπεύθυνοι για την απώλεια ή ζημιά που προκύπτει ή προκαλείται από

- (a) πράξη, αμέλεια ή παράλειψη του πλοιάρχου, πλοηγού ή των υπαλλήλων του μεταφορέα στην πλοήγηση ή την διαχείριση του πλοίου,
- (b) πυρκαγιά, εκτός αν προκλήθηκε από πραγματική υπαιτιότητα ή εσκεμμένη πράξη του μεταφορέα,
- (c) ρίσκο, κινδύνους και ατυχήματα στη θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα ύδατα,
- (d) Θεομηνίες,
- (e) εχθροπραξίες,
- (f) τρομοκράτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο ενεργεί με κάποιο πολιτικό κίνητρο,
- (g) κατάληψη, κατάσχεση, σύλληψη, περιορισμό ή κατακράτηση,
- (h) εμπορικούς αποκλεισμούς,
- (i) πράξη ή παράλειψη του ναυλωτή ή του κατόχου του φορτίου, των πρακτόρων του ή εκπροσώπου του,
- (j) απεργίες, ανταπεργίες ή παύση ή περιορισμό της εργασίας για οποιοδήποτε λόγο, είτε μερικό είτε γενικό,
- (k) στάσεις και κοινωνικές αναταραχές,
- (l) θυσία γενικής αβαρίας,
- (m) ανεπάρκεια στον όγκο ή το βάρος ή οποιαδήποτε άλλη απώλεια ή ζημιά που προκύπτει από την φύση του αντικειμένου, ακαταλληλότητά του ή ίδιο ελάττωμα,
- (n) ακαταλληλότητα της συσκευασίας,
- (o) ανεπάρκεια ή φθορά των ετικετών,
- (p) λανθάνοντα ελαττώματα που προκύπτουν από μη ύπαρξη δέουσας επιμέλειας,
- (q) οποιαδήποτε άλλη πράξη που δεν προκαλείται από κακόβουλη ή ηθελημένη ενέργεια του μεταφορέα, ή χωρίς λανθασμένη ενέργεια ή αμέλεια των πρακτόρων ή υπαλλήλων του μεταφορέα, αλλά το καθήκον απόδειξης ενοχής θα φέρει το πρόσωπο που επικαλείται το ευεργέτημα της εξαιρέσης αυτής για να δείξει ότι ούτε το πραγματικό ελάττωμα ή κακόβουλη ενέργεια του μεταφορέα ούτε η λανθασμένη ενέργεια ή αμέλεια των πρακτόρων ή υπαλλήλων του μεταφορέα συνέβαλαν στην απώλεια ή ζημιά.

Το Άρθρο 18 του κεφαλαίου 5 (ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση) των Κανόνων του Ρόττερνταμ πραγματεύεται την ευθύνη του μεταφορέα για άλλα πρόσωπα. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρει ότι «ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την παραβίαση των υποχρεώσεων του, βάσει αυτής της Σύμβασης, που προκαλείται από πράξεις ή παραλείψεις:

- (a) Οποιοδήποτε συμβαλλομένου μέρους,
- (b) Του πλοιάρχου ή του πληρώματος,
- (c) Υπαλλήλων του μεταφορέα ή ενός συμβαλλομένου μέρους εκτελούντος θαλάσσια μεταφορά,
- (d) Οποιοδήποτε άλλου προσώπου που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, στο πλαίσιο αυτής της σύμβασης μεταφοράς, στον βαθμό που αυτό το πρόσωπο δρα, είτε άμεσα είτε έμμεσα, μετά από απαίτηση, ή υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο του μεταφορέα.

Οι κατηγορίες προσώπων, για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας, αυξάνονται βαθμιαία από τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ έως τους Κανόνες του Ρόττερνταμ. Στο πλαίσιο των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, εκτός από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4(1) (a) και (b), ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για υπαιτιότητα των υπαλλήλων του ή των αντιπροσώπων του, μία υποχρέωση που προκύπτει εμμέσως από το άρθρο 4(2)(q). Η κατηγορία των αντιπροσώπων φαίνεται να είναι μάλλον περιορισμένη, διότι το άρθρο 4bis(2) προβλέπει ότι δεν περιλαμβάνονται ανεξάρτητοι συμβαλλόμενοι και επειδή το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ είναι περιορισμένο στην περίοδο μεταξύ της έναρξης της φόρτωσης και της ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης από το πλοίο. Ως εκ τούτου, οι πράξεις που διενεργούνται στην ξηρά, στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης δεν υπόκεινται στους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ. Αλλά στους αντιπρόσωπους ενδεχομένως περιλαμβάνονται ο καπετάνιος και το πλήρωμα του πλοίου αν δεν είναι υπό την απασχόληση του μεταφορέα, όπως στην περίπτωση που ο μεταφορέας απασχολεί το πλοίο με χρονοναύλωση. Οι κατηγορίες των προσώπων, για τους οποίους ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, αυξάνονται στο πλαίσιο των Κανόνων του Ρόττερνταμ. Στην πραγματικότητα περιλαμβάνονται, σύμφωνα με το άρθρο 18, εκτελούντα μεταφορά ναυτιλιακά μέρη, τόσο θαλάσσια μεταφορά (π.χ. υπομεταφορείς που εκτελούν εν όλω ή εν μέρει την μεταφορά σε σχέση με το θαλάσσιο σκέλος και όλους τους ανεξάρτητους συμβαλλομένους που εκτελούν υπηρεσίες στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού), όσο και τη μη θαλάσσια μεταφορά (π.χ. υπομεταφορείς που εκτελούν μεταφορά στην ξηρά), καθώς επίσης ο καπετάνιος και το

πλήρωμα του πλοίου και οι υπάλληλοι του μεταφορέα και κάθε συμβαλλόμενο μέρος εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος.

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)

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

<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>)

3.1.5. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ, ΖΗΜΙΑΣ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Σύμφωνα με το Άρθρο III των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, σε περίπτωση απώλειας, ζημιάς ή καταστροφής του μεταφερόμενου φορτίου, ο μεταφορέας θα πρέπει να δώσει γραπτή ειδοποίηση. Πιο συγκεκριμένα, η γνωστοποίηση αυτή θα πρέπει να γίνει πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης και, εάν η απώλεια ή βλάβη δεν είναι προφανής, εντός τριών ημερών από την παράδοση. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ελλείπει παράδοσης τέτοιας γραπτής ειδοποίησης εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών αυτό θα έχει αντίκτυπο στην φορτωτική, που αποτελεί *prima facie* απόδειξη της μεταφοράς ή στο ναυλοσύμφωνο και κατ' επέκταση θα αναγράφονται στοιχεία που δεν συνάδουν με την περιγραφή των μεταφερόμενων αγαθών. Από την άλλη πλευρά, οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν ότι η γραπτή ειδοποίηση πρέπει να γίνει πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης και, εάν η απώλεια ή βλάβη δεν είναι προφανής, εντός επτά ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων. Προβλέπουν δε ότι σε περίπτωση παράλειψης να δοθεί τέτοια γραπτή ειδοποίηση, η παράλειψη αυτή δεν θίγει το δικαίωμα απαίτησης για καταβολή αποζημίωσης και την απονομή δικαιοσύνης και απόδειξης υπαιτιότητας ή αθωότητας, που αναφέρονται στο άρθρο 17. Στόχος της διάταξης των Κανόνων του Ρότερνταμ στο άρθρο 23 είναι η διεκδίκηση αποζημίωσης και διεξαγωγής διαιτησίας με την αποφυγή χρονικών περιορισμών. Παρακάτω, παρατίθενται αναλυτικά το περιεχόμενο των άρθρων III και 23 των Κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ και των Κανόνων του Ρότερνταμ, αντίστοιχα.

Το Άρθρο III των Κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ αναφέρει στην παράγραφο 6 ότι «Εκτός εάν γραπτή ειδοποίηση απώλειας ή ζημιάς και ο γενικός χαρακτήρας των εν λόγω απωλειών ή ζημιάς πρέπει να δοθεί εγγράφως στον μεταφορέα ή τον πράκτορά του στο λιμάνι εκφόρτωσης πριν ή κατά τη στιγμή της μεταβίβαση των εμπορευμάτων στην επιμέλεια του προσώπου που δικαιούται να τα παραλάβει σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ή, εάν η απώλεια ή φθορά δεν είναι εμφανής, εντός τριών ημερών, η μεταβίβαση αυτή είναι εκ πρώτης όψεως/*prima facie* απόδειξη της παράδοσης από τον μεταφορέα των εμπορευμάτων, όπως περιγράφεται στη φορτωτική. Έγγραφη ειδοποίηση δεν χρειάζεται να γίνει αν η κατάσταση των εμπορευμάτων πρέπει, κατά τη στιγμή της παραλαβής τους, ν' αποτελέσει αντικείμενο κοινής έρευνας ή επιθεώρησης».

Το Άρθρο 23 των Κανόνων του Ρότερνταμ αναφέρεται στην γραπτή ειδοποίηση, σε περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης. Πιο συγκεκριμένα. Στην παράγραφο:

1. «Ο μεταφορέας τεκμαίρεται, ελλείψει αποδείξεως του εναντίου, ότι η παράδοση των εμπορευμάτων σύμφωνα με την περιγραφή τους στα στοιχεία

της σύμβασης, εκτός αν η ειδοποίηση απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων, που δείχνει τη γενική φύση μιας τέτοιας απώλειας ή ζημιάς, έχει δοθεί στον μεταφορέα ή το εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης, ή, εάν η απώλεια ή βλάβη δεν είναι προφανής, εντός επτά εργάσιμων ημερών στον τόπο της παράδοσης μετά την παράδοση των εμπορευμάτων.

2. Η παράλειψη έγγραφης ειδοποίησης που αναφέρεται σε αυτό το άρθρο στον μεταφορέα ή το εκτελών μέρος δεν θίγει το δικαίωμα απαίτησης αποζημίωσης για απώλεια ή ζημιά των εμπορευμάτων βάσει της παρούσας σύμβασης, ούτε θίγει την κατανομή του βάρους της απόδειξης που αναφέρεται στο άρθρο 17.
3. Η ειδοποίηση που αναφέρεται στο παρόν άρθρο δεν απαιτείται για απώλεια ή ζημιά που έχει διαπιστωθεί σε μια από κοινού επιθεώρηση των εμπορευμάτων από το πρόσωπο στο οποίο έχουν παραδοθεί και τον μεταφορέα ή το εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος κατά του οποίου εγείρεται ευθύνη.
4. Καμιά αποζημίωση για καθυστέρηση δεν οφείλεται εκτός εάν υπάρξει απώλεια που οφείλεται σε καθυστέρηση που αποδίδεται στον μεταφορέα εντός είκοσι μιας συνεχόμενων ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων.
5. Όταν η ειδοποίηση που προβλέπεται στο παρόν άρθρο δίνεται στο εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα, έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως αν η ειδοποίηση είχε δοθεί στον μεταφορέα, και η ειδοποίηση που δόθηκε στον μεταφορέα έχει το ίδιο αποτέλεσμα με μια ειδοποίηση που δόθηκε σε ένα εκτελών θαλάσσια μεταφορά μέρος.
6. Στην περίπτωση οποιασδήποτε πραγματικής ή επικείμενης απώλειας ή βλάβης, τα μέρη στη διαφορά θα παρέχουν όλες τις εύλογες διευκολύνσεις το ένα στο άλλο για τον έλεγχο και καταμέτρηση των εμπορευμάτων και θα παρέχουν πρόσβαση σε αρχεία και έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά των εμπορευμάτων».

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)

<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>

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

3.2. ΝΑΥΛΩΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ

Ο ναυλωτής που αποτελεί ένα από τα βασικά συμβαλλόμενα μέρη σε μία σύμβαση μεταφοράς υπόκειται σε μία σειρά υποχρεώσεων και ευθυνών που ρυθμίζονται και στις δύο Συμβάσεις. Ωστόσο, η ευθύνη του ναυλωτή στους Κανόνες του Ρόττερνταμ ορίζεται με εναργέστερο τρόπο και με την παράθεση περισσότερων λεπτομερειών σε σχέση με το προγενέστερο καθεστώς των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, όπου το πεδίο ευθύνης του ναυλωτή είναι συνάρτηση της σύμβασης μεταφοράς, που περιέχει τους διεθνείς όρους του εμπορίου INCOTERMS για τον καταμερισμό ευθύνης μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή αλλά και του διεθνούς καθεστώτος που ρυθμίζει την συγκεκριμένη σύμβαση μεταφοράς. Για τον σκοπό αυτό, θα παρατεθούν οι διαφορές των δύο καθεστώτων σχετικά με την ευθύνη του ναυλωτή.

(Γκιζιάκης κ.α., 2006)

3.2.1. ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΠΡΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Το άρθρο IV στην παράγραφο 3 των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ αναφέρεται στα δικαιώματα και τις ασυλίες του ναυλωτή. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την παράδοση των εμπορευμάτων προς μεταφορά δε γίνεται ρητή αναφορά, αλλά προβλέπεται ότι ο ναυλωτής δεν καθίσταται υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη που υπέστη ο μεταφορέας ή το πλοίο που προκαλείται από οποιαδήποτε αιτία χωρίς υπαιτιότητα ή με αμέλεια του ναυλωτή, των πρακτόρων του ή των υπαλλήλων του. Κατ' αυτόν τον τρόπο, συνάγεται ως συμπέρασμα απ' τα συμφραζόμενα του άρθρου ότι ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη που υπέστη ο μεταφορέας μετά από πράξη, υπαιτιότητα ή αμέλεια του ναυλωτή.

Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ εξελίσσουν ακόμη περισσότερο την συγκεκριμένη ευθύνη του ναυλωτή στο άρθρο 27, που έχει ως βάση την υπαιτιότητα του. Στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου (Κεφάλαιο 7 υποχρεώσεις του ναυλωτή) περιλαμβάνονται λεπτομέρειες για την παράδοση των εμπορευμάτων προς μεταφορά σε προσήκουσα κατάσταση που θα αντέχουν κατά την διάρκεια της προβλεπόμενης μεταφοράς, συμπεριλαμβανόμενης της διαχείρισης, φόρτωσης, διακίνησης, στοιβασίας, πρόσδεσης, της ασφαλούς μεταφοράς και εκφόρτωσης, και ότι δεν θα προκαλέσουν ζημιά σε πρόσωπα ή πράγματα. Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, προβλέπεται ότι ο ναυλωτής θα πρέπει να εκπληρώσει οποιαδήποτε υποχρέωση με σωστό και προσεκτικό τρόπο στο πλαίσιο συμφωνίας σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2.

Στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου υπάρχει πρόβλεψη για την περίπτωση που στο πλοίο έχει φορτωθεί συσκευασμένο εμπορευματοκιβώτιο ή όχημα φορτωμένο από τον ναυλωτή και την υποχρέωση του για σωστή και προσεκτική στοιβασία, πρόσδεση και προστασία των περιεχομένων με τέτοιο τρόπο ώστε να μην προκαλείται βλάβη σε άτομα ή περιουσία.

Διαφαίνεται ξεκάθαρα, λοιπόν, η διαφορά μεταξύ της πρόβλεψης των Κανόνων του Ρότερνταμ και εκείνων της Χάγης-Βίσμπυ, οι οποίες δεν αποσαφηνίζουν την φύση των υποχρεώσεων του ναυλωτή σχετικά με τα στάδια προετοιμασίας για τα υπό μεταφορά εμπορεύματα .

Έτσι, αν και οι υποχρεώσεις αυτές του ναυλωτή υφίστανται και στις δύο Συμβάσεις, ωστόσο δεν εξειδικεύονται στο πλαίσιο των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, αλλά υπάρχει μία έμμεση πρόβλεψη για υποχρέωση του ναυλωτή σε περίπτωση ακατάλληλης συσκευασίας των εμπορευμάτων (στοιχείο η, παράγραφο 2, άρθρο IV), εφόσον αποκλείεται η ευθύνη του μεταφορέα και του πλοίου απ' τα συμφραζόμενα. Όσον αφορά το βάρος απόδειξη της ευθύνης, δεν υπάρχει πρόβλεψη απ' την πλευρά των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, αλλά συνάγεται από τα συμφραζόμενα ότι υπεύθυνος είναι ο μεταφορέας. Αντίθετα, στο άρθρο 30, παράγραφος 1 των Κανόνων του Ρότερνταμ προβλέπεται ρητά ότι ο ναυλωτής καθίσταται υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη που υπέστη ο μεταφορέας μετά από απόδειξη του μεταφορέα ότι η εν λόγω απώλεια ή ζημία προκλήθηκε από παραβίαση των υποχρεώσεων του ναυλωτή.

3.2.2. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Όσον αφορά την παροχή πληροφοριών και οδηγιών, στο Άρθρο III των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ (ευθύνες και υποχρεώσεις του ναυλωτή), στην παράγραφο 5 αναφέρεται ότι ο ναυλωτής θα πρέπει να παρέχει στον μεταφορέα ακριβείς πληροφορίες για τις ετικέτες, τον αριθμό, την ποσότητα και το βάρος των εμπορευμάτων κατά την φόρτωση τους, διαφορετικά θα καθίσταται υπεύθυνος για την καταβολή αποζημίωσης στον μεταφορέα σε περίπτωση που τα στοιχεία αυτά δεν ανταποκρίνονται στην περιγραφή που είχε δοθεί.

Ωστόσο, η διατύπωση του άρθρου 31 των Κανόνων του Ρότερνταμ είναι διαφορετική και περισσότερο ενδελεχής, καθώς προβλέπεται ότι ο ναυλωτής πρέπει να παρέχει στον μεταφορέα έγκυρες και έγκαιρες πληροφορίες για την κατάρτιση των στοιχείων της σύμβασης και την έκδοση των εγγράφων μεταφοράς ή άλλων ηλεκτρονικών εγγραφών μεταφοράς, καθώς και περισσότερα στοιχεία όπως το όνομα του μέρους που προσδιορίζεται

ως ναυλωτής στα στοιχεία της σύμβασης, το όνομα του παραλήπτη, εάν υπάρχει και το όνομα του προσώπου για λογαριασμό του οποίου το έγγραφο μεταφοράς ή τα ηλεκτρονικά έγγραφα της μεταφοράς πρόκειται να εκδοθούν, αν υπάρχουν. Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, προβλέπεται ότι ο ναυλωτής παρέχει τις απαιτούμενες εγγυήσεις για την ισχύ των πληροφοριών και παράλληλα εγγυάται για την παροχή αποζημίωσης στον μεταφορέα σε περίπτωση που θίγεται από την ανακρίβεια των πληροφοριών που προαναφέρθηκαν.

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το ρυθμιστικό πλαίσιο και των δύο συμβάσεων είναι αυστηρό όσον αφορά την έκταση της ευθύνης του ναυλωτή και την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του, με την διαφορά της λεπτομερούς περιγραφής των υποχρεώσεων του στο νέο ρυθμιστικό καθεστώς του Ρόττερνταμ.

3.2.3. ΠΑΡΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ, ΟΔΗΓΙΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Το άρθρο 29 των Κανόνων του Ρόττερνταμ αποτελεί πρωτοπορία, καθώς δεν υπάρχουν αντίστοιχες διατάξεις σε πρότερες συμβάσεις σχετικά με την υποχρέωση παροχής πληροφοριών, οδηγιών και εγγράφων όσον αφορά τα υπό μεταφορά εμπορεύματα στον μεταφορέα. Ωστόσο, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ έχουν απλώς κωδικοποιήσει την συνήθη εμπορική πρακτική που ισχύει στις συμβάσεις μεταφοράς δια θαλάσσης. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ο ναυλωτής πρέπει να παρέχει τις απαραίτητες πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα στον μεταφορέα για τα υπό μεταφορά εμπορεύματα και που ο μεταφορέας δεν έχει πρόσβαση με άλλο τρόπο σ' αυτά, για την κατάλληλη διαχείριση και μεταφορά των εμπορευμάτων, αλλά και για την συμμόρφωση του μεταφορέα με την νομοθεσία και τους κανονισμούς που ισχύουν για την προβλεπόμενη μεταφορά. Έτσι, ο ναυλωτής τόσο στο άρθρο 29 όσο και στο άρθρο 31 πρέπει να παρέχει όλες εκείνες τις σημαντικές πληροφορίες για την κατάρτιση των εγγράφων της σύμβασης στον μεταφορέα για την πλήρη κάλυψη του.

3.2.4. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Όσον αφορά τον ορισμό των υπό μεταφορά εμπορευμάτων ως επικίνδυνων και οι δύο συμβάσεις δεν παρέχουν ακριβή ορισμό. Έτσι, στην παράγραφο 6 του άρθρου 4 αναφέρεται ότι εμπορεύματα εύφλεκτης, εκρηκτικής ή επικίνδυνης φύσης που έχουν φορτωθεί από τον ναυλωτή χωρίς την συναίνεση και με γνώση της φύσης τους αυτής από τον μεταφορέα, τον πλοίαρχο ή τον αντιπρόσωπο του, μπορούν πριν την εκφόρτωση τους να αποβιβαστούν σε οποιοδήποτε μέρος, να καταστραφούν ή να καταστούν αβλαβή από τον μεταφορέα χωρίς αποζημίωση και ευθύνη από την πλευρά του εκτός από την περίπτωση γενικής ευθύνης, ενώ

ο ναυλωτής θα φέρει ουσιαστική ευθύνη αποζημίωσης για την αποκατάσταση της ζημιάς ή της απώλειας που προήλθε από την φόρτωση των εμπορευμάτων αυτών. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ καθορίζουν την επικινδυνότητα των εμπορευμάτων ως προς την φύση και των χαρακτήρα τους, ενώ η ευθύνη του ναυλωτή υφίσταται όταν ο μεταφορέας δεν συναίνεσε στην μεταφορά αυτών και ενώ δεν γνώριζε τον χαρακτήρα των εμπορευμάτων αυτών.

Από την άλλη πλευρά, στο Άρθρο 32 των Κανόνων του Ρόττερνταμ ορίζονται ως επικίνδυνα, τα εμπορεύματα με βάση την φύση και τον χαρακτήρα τους, αλλά και την επικινδυνότητα τους ως προς τα πρόσωπα, την περιουσία ή το περιβάλλον. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οριοθετούνται αποτελεσματικότερα οι καταστάσεις, κατά τις οποίες ένα εμπόρευμα μπορεί να καταστεί επικίνδυνο σε σχέση με τον ορισμό των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ. Επίσης, στο άρθρο 32 αναφέρεται ότι υποχρέωση του ναυλωτή είναι να ενημερώσει τον μεταφορέα για τον επικίνδυνο χαρακτήρα ή φύση των εμπορευμάτων εγκαίρως πριν από την παράδοσή τους σ' αυτόν και μόνο εφόσον δε προχωρήσει σ' αυτή την πληροφόρηση καθίσταται υπεύθυνος. Ως προς αυτή την υποχρέωση του ναυλωτή, παρατηρούμε ότι και οι δύο συμβάσεις παρέχουν την ίδια πρόβλεψη. Ωστόσο, η δεύτερη υποχρέωση του ναυλωτή στην παράγραφο 2 του άρθρου 32, είναι να μαρκάρει με ετικέτες τα επικίνδυνα εμπορεύματα σύμφωνα με τον νόμο, τους κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις των δημόσιων αρχών που ισχύουν κατά τη διάρκεια της προβλεπόμενης μεταφοράς των εμπορευμάτων σε οποιοδήποτε στάδιο. Η υποχρέωση αυτή καταγράφεται στους Κανόνες του Ρόττερνταμ, σε αντίθεση με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ που δεν αναφέρουν ρητά την συμμόρφωση του ναυλωτή σχετικά με τις ισχύουσες διατάξεις του νόμου ή άλλες απαιτήσεις από τις δημόσιες αρχές, καθώς αυτή θεωρείται αυτονόητη υποχρέωση. Η ρητή αυτή αναφορά και περίληψη της σε διάταξη των Κανόνων του Ρόττερνταμ εξυπηρετεί τους σκοπούς των συνδυασμένων μεταφορών, που προβλέπει η παρούσα σύμβαση, και ταυτόχρονα οριοθετεί την υποχρέωση του ναυλωτή για συμμόρφωση στους εγχώριους δημόσιους κανόνες του κράτους, ως προς την διέλευση εμπορευματοκιβωτίων από το έδαφος αυτού.

(Γκιζιάκης κ.α. , 2006.

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

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

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr

3.3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ, ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ.

Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν περιέχουν διατάξεις για την ευθύνη των υπαλλήλων ή αντιπροσώπων του μεταφορέα, αλλά απλώς προβλέπουν στην παράγραφο 2 του άρθρου IV bis ότι, εάν ασκηθεί αγωγή εναντίον τους, καθώς ο συγκεκριμένος υπάλληλος ή αντιπρόσωπος δεν είναι ανεξάρτητο συμβαλλόμενο μέρος, υπόκειται στα δικαιώματα και τα όρια ευθύνης του μεταφορέα. Αντίστοιχη πρόβλεψη των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ υπάρχει στο άρθρο 7 (2), όπου προβλέπεται ότι ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα και ο ναυλωτής είναι ελεύθεροι σε σχέση με οποιαδήποτε συγκεκριμένα εμπορεύματα να συνάψουν συμφωνία με οποιουδήποτε όρους ως προς τον καθορισμό της ευθύνης και των υποχρεώσεων τους για τα εν λόγω εμπορεύματα, και ως προς τα δικαιώματά τους, εφόσον αυτή η συμφωνία ενσωματώνεται σε μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς και δεν αντιβαίνει προς την δημόσια πολιτική αλλά και τα συμφέροντα των υπαλλήλων ή αντιπροσώπων του μεταφορέα.

Αντίθετα, το άρθρο 19 των Κανόνων του Ρόττερνταμ προχωρά σε μία σημαντική τομή σε σχέση με τους εμπλεκόμενους στην μεταφορική διαδικασία αλλά και τις ευθύνες και τα δικαιώματα που τους αντιστοιχούν. Ειδικότερα, αναφέρεται για πρώτη φορά ο όρος εκτελούντα μεταφορά ναυτιλιακά μέρη (maritime performing party)⁶, ο ορισμός των οποίων δίνεται στο άρθρο 1, παράγραφος 7 και αναφέρει ότι πρόκειται για εκτελών μεταφορά μέρος στο βαθμό που εκτελεί ή αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης του πλοίου και την αναχώρησή τους από το λιμάνι τους από το πλοίο, ενώ ένας μεταφορέας στην ξηρά θεωρείται εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος, μόνο αν εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει τις υπηρεσίες του αποκλειστικά εντός της ζώνης του λιμανιού. Επιπλέον, το άρθρο 19 αναφέρεται ρητά στις υποχρεώσεις αυτών

⁶ Πιο συγκεκριμένα το άρθρο 1 (7) ορίζει «'Εκτελών μεταφορά μέρος' σημαίνει ένα πρόσωπο διαφορετικό από τον μεταφορέα που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα βάσει της σύμβασης μεταφοράς όσον αφορά την παραλαβή, τη φόρτωση, τον χειρισμό, την αποθήκευση, τη μεταφορά, τη φροντίδα, την εκφόρτωση ή την παράδοση των αγαθών, στο βαθμό που το πρόσωπο αυτό δρα είτε άμεσα είτε έμμεσα, κατόπιν αιτήσεως του μεταφορέα ή υπό την εποπτεία ή τον έλεγχο του μεταφορέα.

(b) Το 'Εκτελών την μεταφορά μέρος' δεν περιλαμβάνει οποιοδήποτε πρόσωπο που πληρώνεται, άμεσα ή έμμεσα, από τον ναυλωτή, από τον ναυλωτή που αποδεικνύεται από τα έγγραφα, από το κυρίαρχο μέρος ή από τον παραλήπτη αντί του μεταφορέα».

των μερών χωρίς να απαιτείται η προϋπόθεση άσκησης αγωγής όπως στο καθεστώς της Χάγης-Βίσμπυ. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ένα εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος υπόκειται στις υποχρεώσεις και ευθύνες που επιβάλλονται στον μεταφορέα και είναι επιφορτισμένο με τα δικαιώματα του μεταφορέα και τα όρια ευθύνης του που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, εάν αυτό παρέλαβε, παρέδωσε ή εκπλήρωσε τις δραστηριότητες του σε ένα συμβαλλόμενο κράτος, ή όσον αφορά τα εμπορεύματα σε λιμένα ενός συμβαλλόμενου κράτους.

Όσον αφορά την ευθύνη των εκτελούντων μεταφορά ναυτιλιακών μερών, τα γεγονότα που προκάλεσαν απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση θα πρέπει να έχουν πραγματοποιηθεί κατά την περίοδο μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης του πλοίου και της αναχώρησής τους από το λιμάνι της εκφόρτωσης από το πλοίο, και ενώ το εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος είχε την επιμέλεια των εμπορευμάτων, ή σε οποιαδήποτε άλλη στιγμή, στο βαθμό που μετείχε στην εκτέλεση οποιασδήποτε από τις δραστηριότητες που προβλέπονται από τη σύμβαση μεταφοράς.

Επίσης, στην παράγραφο 2 του άρθρου 19 προβλέπονται τα όρια που δέχεται να αναλάβει ένα εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος σε περίπτωση που ο μεταφορέας συμφωνεί να αναλάβει τις υποχρεώσεις εκτός εκείνων που επιβλήθηκαν σ' αυτόν σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ή συμφωνεί ότι τα όρια της ευθύνης του είναι υψηλότερα από τα όρια που καθορίζονται βάσει της παρούσας σύμβασης, αλλά και η ευθύνη του για οποιοδήποτε πρόσωπο εκτελεί υποχρεώσεις του μεταφορέα.

Μετά από την παράθεση των άρθρων των δύο συμβάσεων που καθορίζουν την έκταση των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων των υπαλλήλων, των αντιπροσώπων και των ανεξάρτητων συμβαλλομένων μερών διαφαίνονται οι διαφορές τους. Έτσι, ενώ οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ προβλέπουν ότι το πεδίο ευθυνών και δικαιωμάτων των εμπλεκόμενων στην μεταφορική διαδικασία μερών βρίσκεται στην διακριτική τους ευχέρεια και κατόπιν συμφωνίας μεταξύ τους, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ αναδεικνύουν ένα εμπειριστατωμένο κείμενο διατάξεων. Μάλιστα, προχωρούν στον ορισμό της νέας έννοιας των εκτελούντων μεταφορά ναυτιλιακών μερών, οριοθετώντας κατά αυτόν τον τρόπο την ευθύνη μεταξύ συγκεκριμένων προσώπων που δραστηριοποιούνται για τις ανάγκες της εκπλήρωσης της πολύπλοκης μεταφορικής διαδικασίας εντός του λιμανιού και με τις προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν. Έτσι, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες των συνδυασμένων μεταφορών, καθορίζοντας την ευθύνη συμβαλλομένων μερών εκτός του μεταφορέα, πλοιάρχου και ναυλωτή που παρέχουν βοηθητικές υπηρεσίες για την

δια θαλάσσης μεταφορά στους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς και τις συνθήκες, υπό τις οποίες την φέρουν.

(Γκιζιάκης κ.α. , 2006,

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

4. ΠΕΔΙΑ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ’ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ’**4.1. ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ***4.1.1. Ορισμός*

Η σύναψη σύμβασης μεταφοράς, που ακολουθεί τη συναλλαγή για την αγοραπωλησία ενός φορτίου, δημιουργείται στην βάση των υποχρεώσεων και ευθυνών των συμβαλλομένων μερών. Ωστόσο, η μη ύπαρξη ομοιομορφίας σχετικά με την εφαρμογή ενιαίας και ομόφωνης νομοθεσίας που θα διέπει μια σύμβαση μεταφοράς επιτρέπει στα μέρη να αποφασίσουν τα ίδια για το νομοθετικό καθεστώς της σύμβασης μεταφοράς. Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν προσδιορίζουν τι είναι σύμβαση μεταφοράς, αλλά θεωρείται ότι έχουν υιοθετήσει έναν ορισμό της σύμβασης μεταφοράς βάσει της φορτωτικής. Πιο συγκεκριμένα, στο Άρθρο I(b) των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ φαίνεται ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή τους είναι η μεταφορά δια θαλάσσης, και κατ’ επέκταση συνδέονται με τα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς και με το βασικό έγγραφο τους που είναι η φορτωτική ή ανάλογος τίτλος ιδιοκτησίας, τα οποία εκδίδονται στο πλαίσιο ή βάσει ναυλοσυμφώνου, και κατά τη στιγμή την οποία η υποβολή της φορτωτικής ή παρόμοιου τίτλου ιδιοκτησίας ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ του μεταφορέα και του κατόχου αυτού.

Αντίθετα, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ορίζουν ρητά, στην παράγραφο 1 του Άρθρου 1, την σύμβαση μεταφοράς ως σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας, έναντι της πληρωμής ναύλου, αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει εμπορεύματα από το ένα μέρος στο άλλο. Σ’ αυτό το σημείο, φαίνεται η διαφορά με την πρότερη σύμβαση της Χάγης-Βίσμπυ, καθώς η υποχρέωση του μεταφορέα δεν περιορίζεται μόνο στην μεταφορά διά θαλάσσης, αλλά επεκτείνεται και στις συνδυασμένες μεταφορές, διευρύνοντας έτσι το πεδίο ευθύνης και στην χρήση άλλων μεταφορικών μέσων εκτός της θαλάσσιας μεταφοράς.

(Γκιζιάκης κ.α., 2006.

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

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

4.1.2. Εξαιρέσεις

Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ σύμφωνα με το άρθρο I (b) εφαρμόζονται σε συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς που καλύπτονται μόνο από φορτωτική ή ανάλογο τίτλο ιδιοκτησίας, η έκδοση των οποίων ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ του μεταφορέα και του κατόχου αυτού. Ως εκ τούτου, εξαιρούνται τα ναυλοσύμφωνα από το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, εκτός αν αυτή έχει εκδοθεί στο όνομα του ναυλωτή-φορτωτή και υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο ναυλοσύμφωνο για εφαρμογή αυτού του καθεστώτος, καθώς και οι φορτωτικές που δεν είναι μεταβιβάσιμες σε τρίτα πρόσωπα. Το άρθρο III (3) δημιουργεί αβεβαιότητα, γιατί προβλέπει ότι ο μεταφορέας πρέπει να εκδώσει φορτωτική μετά από απαίτηση του ναυλωτή. Ωστόσο, γνωρίζοντας ότι η φορτωτική αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς στην αγορά τακτικών γραμμών και απλή απόδειξη παραλαβής μεταξύ μεταφορέα και ναυλωτή, στην ελεύθερη αγορά, όταν αυτή μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση σε τρίτο πρόσωπο αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς.

Το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Ρόττερνταμ οριοθετείται στο άρθρο 6 και 7, που περιλαμβάνονται οι ειδικές εξαιρέσεις και η εφαρμογή τους σε συγκεκριμένα συμβαλλόμενα μέρη, αντίστοιχα. Πιο συγκεκριμένα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ δεν εφαρμόζονται σε ναυλοσύμφωνα και άλλες συμβάσεις για τη χρήση του πλοίου ή μέρος αυτού όσον αφορά την αγορά γραμμών, ενώ δεν έχουν ισχύ για συμβάσεις μεταφοράς στην ελεύθερη αγορά, εκτός από τις περιπτώσεις που δεν υπάρχει ναυλοσύμφωνο ή άλλη σύμβαση μεταξύ των μερών για τη χρήση του πλοίου ή μέρους αυτού και εκδίδεται έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Σε συνέχεια της εφαρμογής των Κανόνων του Ρόττερνταμ, στο άρθρο 7 προβλέπεται ότι η Σύμβαση αυτή ισχύει μεταξύ του μεταφορέα και του παραλήπτη, του κυρίαρχου συμβαλλόμενου μέρους ή του κατόχου, που δεν αποτελούν αρχικά συμβαλλόμενα μέρη ναυλοσυμφώνου ή άλλης σύμβασης μεταφοράς που εμπίπτει στο πεδίο εξαιρέσεων αυτού του νομοθετικού πλαισίου.

Μετά την παρουσίαση των εξαιρέσεων και των δύο συμβάσεων μεταφοράς παρατηρούμε ότι οι Κανόνες του Ρόττερνταμ έχουν ένα ευρύτερο φάσμα εφαρμογής διαφορετικό από αυτό των 'Χάγης-Βίσμπυ'. Ανεξάρτητα από την ύπαρξη διαπραγματεύσιμο εγγράφου μεταφοράς, όπως η φορτωτική ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, καθώς και οποιοδήποτε έγγραφο, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ εφαρμόζονται σε μία σύμβαση μεταφοράς, απλά με τη πρόβλεψη εφαρμογής τους στο εσωτερικό αυτής της σύμβασης μεταφοράς, χωρίς την απαίτηση επιπλέον

εγγράφων πέραν του αρχικού, όπως συμβαίνει με την φορτωτική στους 'Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ'. Το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό των διατάξεων τους σχετικά με το πεδίο εφαρμογής τους είναι ότι ισχύουν για τις μεταφορές τακτικών γραμμών, στις οποίες η σύμβαση περιέχεται ή αποδεικνύεται από ένα έγγραφο μεταφοράς, και δεν ισχύουν για τη μεταφορά μη τακτικών γραμμών, σύμφωνα με τις οποίες κανονικά η σύμβαση μεταφοράς αποδεικνύεται από το ναυλοσύμφωνο. Έτσι, η ελευθερία και ευελιξία επιλογής εγγράφου των Κανόνων του Ρόττερνταμ διευκολύνει την ήδη περίπλοκη διαδικασία των συνδυασμένων μεταφορών, σε αντίθεση με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ που προϋποθέτουν η φορτωτική να αποδεικνύει την σύμβαση μεταφοράς.

(Γκιζιάκης κ.α., 2006.

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>)

4.2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής και των δύο Συμβάσεων θέτει ως προαπαιτούμενο τον διεθνή χαρακτήρα της μεταφοράς, αλλά και την απαραίτητη σύνδεση αυτής με ένα συμβαλλόμενο, είτε στους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ είτε στους Κανόνες του Ρόττερνταμ, κράτος.

Έτσι, το Άρθρο 10 των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ προβλέπει ότι η εφαρμογή των κανόνων γίνεται σε κάθε φορτωτική για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων σε δύο διαφορετικά κράτη, εφόσον πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι τρεις και αφορούν στην έκδοση φορτωτικής σε συμβαλλόμενο κράτος, στην διενέργεια μεταφοράς από λιμάνι συμβαλλομένου κράτους και την ενσωμάτωση και ισχύ τους στο εσωτερικό των εθνικών νομοθεσιών και στη φορτωτική.

Αντίθετα, σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρόττερνταμ στην παράγραφο 1 του Άρθρου 5, προβλέπεται ότι το πεδίο εφαρμογής τους ανταποκρίνεται σε συμβάσεις μεταφοράς, στις οποίες ο τόπος παραλαβής και παράδοσης, το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης της ίδιας διά θαλάσσης μεταφοράς βρίσκονται σε διαφορετικά συμβαλλόμενα κράτη. Ωστόσο, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί ο τόπος παραλαβής, ο λιμένας φόρτωσης, ο τόπος παράδοσης ή ο λιμένας εκφόρτωσης να βρίσκονται σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος.

Εδώ, αποκαλύπτεται η εμφανής διαφορά των δύο νομοθετικών πλαισίων, καθώς το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Ρόττερνταμ δεν περιορίζεται μόνο στην μεταφορά δια θαλάσσης και κατ' αυτόν τον τρόπο στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων όπως οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, αλλά επεκτείνεται στους τόπους παραλαβής και παράδοσης τους. Έτσι, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ εφαρμόζονται σε συμβάσεις για door-to-door μεταφορά, στο πλαίσιο των οποίων η παραλαβή και παράδοση ενδέχεται να πραγματοποιείται στο εσωτερικό της χώρας και ανταποκρίνονται στον εκσυγχρονισμό και ενίσχυση της εφοδιαστικής αλυσίδας με συνδυασμένες μεταφορές. Μία ακόμη ουσιώδης διαφορά σε σχέση με το καθεστώς της Χάγης –Βίσμπυ είναι ότι δε γίνεται καμιά αναφορά για τον τόπο έκδοσης της φορτωτικής ή άλλου εγγράφου μεταφοράς και την ενσωμάτωση των Κανόνων σε έγγραφα μεταφοράς, καθώς η ενσωμάτωση αυτή θα μπορούσε να προκαλέσει σωρεία προβλημάτων. Πιο συγκριμένα, η πολύπλοκη μεταφορική διαδικασία σε συνδυασμό με την απαίτηση ενσωμάτωσης των Κανόνων του Ρόττερνταμ σε έγγραφα μεταφοράς, όπως η φορτωτική αλλά και στις διάφορες εθνικές νομοθεσίες θα

περιόριζε σημαντικά την ελευθερία της σύμβασης μεταφοράς και την ευελιξία της και θα προκαλούσε ανομοιομορφία και αβεβαιότητα για την εφαρμογή της.

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

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

4.3. ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Το Άρθρο 3 των Κανόνων της Χάγης –Βίσμπυ αναφέρει στην παράγραφο 3, μετά την παραλαβή των εμπορευμάτων στην διάθεση του, ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα πρέπει να εκδώσει στον ναυλωτή φορτωτική, κατόπιν απαίτησης του, στην οποία αναγράφονται συγκεκριμένα στοιχεία για την κατάσταση των εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα, στην φορτωτική θα πρέπει να περιέχονται ετικέτες που είναι απαραίτητες για την ταυτοποίηση των εμπορευμάτων, όπως έχουν προσκομισθεί εγγράφως από τον ναυλωτή πριν ξεκινήσει η φόρτωση των εν λόγω εμπορευμάτων και οι οποίες έχουν κολληθεί ή διαφορετικά αναγράφονται καθαρά στα εμπορεύματα, τα οποία περιέχονται σε κιβώτια, μέχρι το τέλος του ταξιδιού. Δύο επιπλέον στοιχεία που πρέπει να περιέχονται στην φορτωτική είναι ο αριθμός των συσκευασιών ή κομματιών, η ποσότητα, το βάρος ή, ανάλογα με το κιβώτιο, καθώς και η φαινομενική τάξη και κατάσταση των εμπορευμάτων. Επίσης, προβλέπεται ότι μετά την φόρτωση των εμπορευμάτων ο μεταφορέας δεν φέρει καμία ευθύνη για εμπορεύματα που έχει παραλάβει και των οποίων η κατάσταση δεν είναι σύμφωνη με την περιγραφή τους. Με λίγα λόγια, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για πληροφορίες που δεν έχουν δοθεί με καλή πίστη και που δεν έχει κανένα εύλογο μέσο ελέγχου γι' αυτά, αλλά αν έχει βάσιμη υποψία ότι δεν αντιπροσωπεύουν με ακρίβεια τα εμπορεύματα μπορεί να αναφέρει τις παρατηρήσεις του στην φορτωτική⁷. Το άρθρο 3 (4) αναφέρει ότι η φορτωτική αποτελεί *prima facie* απόδειξη παραλαβής από τον μεταφορέα των εμπορευμάτων και ότι απόδειξη του εναντίου από την περιγραφή των εμπορευμάτων, δεν είναι αποδεκτή όταν η φορτωτική έχει μεταβιβαστεί σε τρίτους που ενεργούν με καλή πίστη. Σύμφωνα με το άρθρο 3 (7) μετά τη φόρτωση των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας πρέπει να εκδώσει φορτωτική στον ναυλωτή, ότι τα εμπορεύματα έχουν αποσταλεί.

Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ περιέχουν διατάξεις για τα αναγκαία έγγραφα μεταφοράς στο κεφάλαιο 8 και πιο συγκεκριμένα στα άρθρα 35-42. Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ κάνουν ένα σημαντικό βήμα ως προς την παράδοση των εγγράφων μεταφοράς,

⁷ Ο πλοίαρχος μπορεί να αναφέρει τις παρατηρήσεις και τις επιφυλάξεις του στην φορτωτική σχετικά με την ποσότητα ή ποιότητα των εμπορευμάτων που έχει συμφωνηθεί να μεταφερθούν και παρουσιάζουν διαφορές. Περιπτώσεις *clean bill of lading*, *foul bill of lading*, κ.α. στο Γκιζιάκης κ.α., 2006.

καθώς δεν θεωρούν απαραίτητο προαπαιτούμενο την έκδοση φορτωτικής αλλά οποιοδήποτε έγγραφο μεταφοράς, υπό την προϋπόθεση να είναι διαπραγματεύσιμο ή μη διαπραγματεύσιμο. Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 41 ένα έγγραφο μεταφοράς ή ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς αποτελεί *prima facie* απόδειξη παραλαβής από τον μεταφορέα των εμπορευμάτων, ενώ απόδειξη του αντίθετου από τον μεταφορέα όσον αφορά τα στοιχεία της σύμβασης για την παραλαβή των εμπορευμάτων δεν είναι αποδεκτή, εφόσον τα στοιχεία αυτά της σύμβασης περιλαμβάνονται σε διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς που έχει μεταφερθεί σε τρίτους που ενεργούν χωρίς δόλο ή σε μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς προκειμένου να γίνει παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη που ενεργεί με καλή πίστη. Παρατηρούμε, λοιπόν την ευκαμψία αλλά και τον προαιρετικό χαρακτήρα των εγγράφων που υφίσταται σε σχέση με το προγενέστερο καθεστώς των κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, όπου απαραίτητη προϋπόθεση είναι η φορτωτική. Αντίθετα, για την εφαρμογή των Κανόνων του Ρόττερνταμ αρκεί η απλή αναφορά των εγγράφων αυτών, χωρίς να υπάρχει απαίτηση έκδοσης φορτωτικής. Ο χαρακτήρας των διαπραγματεύσιμων ή μη εγγράφων μεταφοράς, καθώς και η ηλεκτρονική μορφή αυτών αποτελούν πρωτοπόρα πεδία που απαντώνται μόνο στους Κανόνες του Ρόττερνταμ (Άρθρο 35). Επιπλέον, στο άρθρο 38, προβλέπεται ότι ένα έγγραφο μεταφοράς υπογράφεται από τον μεταφορέα, ενώ το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς περιλαμβάνει την ηλεκτρονική υπογραφή του μεταφορέα, προσδιορίζοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, τον υπογράφοντα σε σχέση με το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Ωστόσο, εύλογο θα ήταν να τονίσουμε ότι παρά την αμεσότητα της αποστολής των εγγράφων σε σχέση με την έκδοση φορτωτικής ελλοχεύει ο κίνδυνος εξαπάτησης των συμβαλλομένων μερών.

Όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στα έγγραφα μεταφοράς, προβλέπεται στο άρθρο 36 ότι πρέπει να παρέχονται από τον ναυλωτή η περιγραφή των εμπορευμάτων ως κατάλληλα για μεταφορά, οι ετικέτες για την αναγνώριση των εμπορευμάτων, ο αριθμός των δεμάτων ή τεμαχίων, η ποσότητα των εμπορευμάτων, και το βάρος των εμπορευμάτων, καθώς και το ονοματεπώνυμο και η διεύθυνση του παραλήπτη, αλλά και στοιχεία που παρέχονται από τον μεταφορέα. Πιο συγκεκριμένα, δήλωση της κατάστασης των εμπορευμάτων κατά τη στιγμή που ο μεταφορέας τα παραλαμβάνει για μεταφορά, το όνομα και την διεύθυνση του μεταφορέα, καθώς και η ημερομηνία παραλαβής των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα, φόρτωσης τους στο πλοίο και έκδοσης εγγράφου μεταφοράς ή ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς. Επίσης, ο μεταφορέας καθίσταται υπεύθυνος για την προσκόμιση πληροφοριών, όπως το όνομα του πλοίου, οι χώροι παραλαβής και παράδοσης, τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Σ' αυτό το σημείο,

βλέπουμε μία ακόμη πρωτοπορία όσον αφορά την εγκυρότητα των πληροφοριών για τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, αφού τόσο ο ναυλωτής όσο και ο μεταφορέας μπορούν να επιθεωρήσουν την εξωτερική κατάσταση των εμπορευμάτων κατά τη στιγμή που ο ναυλωτής τα παραδίδει στον μεταφορέα και πριν από την έκδοση του εγγράφου μεταφοράς ή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς από τον μεταφορέα, αντίστοιχα. Έτσι, αναδεικνύεται γλαφυρά η εμφανής διαφορετική προσέγγιση μεταξύ των δύο καθεστώτων, καθώς προβλέπεται ότι μετά από επιθεώρηση ο μεταφορέας μπορεί να προχωρήσει στην διασταύρωση των πληροφοριών, όταν έχει βάσιμη υπόνοια να πιστεύει ότι είναι ψευδείς ή παραπλανητικές και θεσμοθετείται πρώτη φορά στους Κανόνες του Ρόττερνταμ η επιθεώρηση του περιεχομένου του εμπορευματοκιβωτίου από τον μεταφορέα για την αξιολόγηση της ποιότητας και της ποσότητας του. Σημαντική τομή, αλλά και ενδεικτική της εισαγωγής της έννοιας του εμπορευματοκιβωτίου στο νέο ρυθμιστικό καθεστώς των μεταφορών, είναι η διάκριση των χύδην φορτίων σε σχέση με τα μοναδοποιημένα φορτία που περιέχονται σε εμπορευματοκιβώτια και η ευθύνη που φέρει ο μεταφορέας σε σχέση με το περιεχόμενο τους (διαφορετικός καταμερισμός ευθύνης μεταξύ επιθεωρημένων και κλειστών εμπορευματοκιβωτίων) (άρθρο 40). Σε περίπτωση παροχής ανακριβών στοιχείων ή απουσίας πληροφοριών, προβλέπεται στο άρθρο 39 ότι η ισχύς του εγγράφου μεταφοράς δεν πλήγεται, ενώ παρέχονται χρήσιμες πληροφορίες για την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι τα εμπορεύματα παραλήφθηκαν από τον μεταφορέα σε προσήκουσα κατάσταση.

Μια ακόμη καινοτομία που προσφέρεται από τους Κανόνες του Ρόττερνταμ είναι ο ρητός προσδιορισμός της ταυτότητας του μεταφορέα, γεγονός που σε περίπτωση δικαστικής διαμάχης διευκολύνει σημαντικά τους ενάγοντες, αποτρέποντας τυχόν καθυστερήσεις στη επίλυση της διαφοράς. Κατ' αυτόν τον τρόπο, προβλέπεται ότι μεταφορέας θεωρείται αυτός που αναγνωρίζεται από το όνομα στα στοιχεία της σύμβασης, οποιαδήποτε άλλη πληροφορία στο έγγραφο της σύμβασης δεν θα έχει καμία επίδραση, ενώ αν κανένα άτομο δεν ταυτοποιείται ως μεταφορέας και το έγγραφο μεταφοράς αναφέρει το όνομα του πλοίου, ο εγγεγραμμένος πλοιοκτήτης θα πρέπει να θεωρείται ότι είναι ο μεταφορέας. Ωστόσο, στην περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται υπό ναύλωση γυμνού πλοίου κατά τον χρόνο της μεταφοράς, προσδιορίζεται ως μεταφορέας ο ναυλωτής γυμνού πλοίου από την αναγραφόμενη διεύθυνσή του στο έγγραφο μεταφοράς. Εναλλακτικά, ο εγγεγραμμένος πλοιοκτήτης μπορεί να προσδιορίσει τον μεταφορέα παρέχοντας ως στοιχείο την διεύθυνσή του, ενώ και ο ναυλωτής γυμνού πλοίου μπορεί να κινηθεί με αντίστοιχο τρόπο.

Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι οι Κανόνες του Ρόττερνταμ περιλαμβάνουν ενδελεχείς και ολοκληρωμένες διατάξεις ρύθμισης σχετικά με τα έγγραφα μεταφοράς, την αποδεικτική ισχύ τους και την έκταση εφαρμογής τους σε σύγκριση με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ.

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>

http://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009.pdf)

4.4. ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας των υπό μεταφορά εμπορευμάτων οριοθετείται στους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ και σ' αυτούς του Ρόττερνταμ. Η εφαρμογή του ρυθμιστικού πεδίου των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ όσον αφορά την ευθύνη του μεταφορέα και την καταβολή αποζημίωσης στις περιπτώσεις που προαναφέρθηκαν προσδιορίζεται στο άρθρο 4 στην παράγραφο 5. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος, εκτός εάν η φύση και η αξία των εν λόγω εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί από τον ναυλωτή πριν την φόρτωση και την περίληψη τους στη φορτωτική, για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά σε ή σε σχέση με τα εμπορεύματα σε ποσό που ανέρχεται άνω των 666,67 λογιστικών μονάδων ανά συσκευασία ή μονάδα ή 2 λογιστικές μονάδες ανά κιλό μεικτού βάρους των εμπορευμάτων που έχουν χαθεί ή καταστραφεί. Το συνολικό ποσό, που πρέπει να καταβληθεί, υπολογίζεται με βάση την αξία των εμπορευμάτων, που καθορίζεται σύμφωνα με τη συναλλαγματική τιμή τους, ή σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή της αγοράς, ή σε σχέση με την αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας, στον συμφωνημένο τόπο και χρόνο εκφόρτωσης των εμπορευμάτων. Η λογιστική μονάδα είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, όπως ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Τα ποσά μετατρέπονται σε εθνικό νόμισμα με βάση την αξία του νομίσματος αυτού, σε ημερομηνία που θα καθοριστεί από τη νομολογία του Δικαστηρίου που έχει επιληφθεί της υπόθεσης. Ο μεταφορέας δεν δικαιούται το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, αν αποδειχθεί ότι η ζημιά προκλήθηκε από σκόπιμη πράξη ή παράλειψη του να προκαλέσει βλάβη είτε από αμέλεια και με τη γνώση ότι η ζημιά θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί. Η δήλωση, εάν ενσωματώνεται σε φορτωτική, αποτελεί *prima facie* απόδειξη, αλλά δεν είναι δεσμευτική ή οριστική για τον μεταφορέα.

Παρατηρούμε κάποιες βασικές διαφορές μεταξύ του καθεστώτος των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, το οποίο εφαρμόζεται μέχρι σήμερα στην ρύθμιση των ορίων ευθύνης του μεταφορέα και των Κανόνων του Ρόττερνταμ. Πιο συγκεκριμένα, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ στο άρθρο 59 (1) διευρύνουν τα όρια ευθύνης του μεταφορέα από 666,67 SDR ανά συσκευασία ή μονάδα και 2 SDR ανά κιλό σε 875 λογιστικές μονάδες ανά δέμα ή άλλη μονάδα φόρτωσης, ή 3 λογιστικές μονάδες ανά κιλό μεικτού βάρους των εμπορευμάτων, που αποτελούν αντικείμενο της αξίωσης ή διαφοράς, εκτός από την περίπτωση που η αξία των εμπορευμάτων αυτών έχει οριστεί από τον ναυλωτή και περιλαμβάνεται στα στοιχεία της σύμβασης, ή όταν ένα υψηλότερο ποσό από το ποσό του περιορισμού της ευθύνης έχει

συμφωνηθεί μεταξύ του μεταφορέα και του ναυλωτή. Εδώ, φαίνεται η διεύρυνση των ορίων ευθύνης του μεταφορέα, αλλά και ορίζεται καθαρά ότι τα ποσά αποζημίωσης δίνονται για τα εμπορεύματα που αποτελούν αντικείμενο απαίτησης ή διαφοράς. Κατ' αυτόν τον τρόπο, σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, καλύπτεται η απώλεια ή ζημιά σε ή σε σχέση με τα αγαθά, ενώ στο άρθρο 59 των Κανόνων του Ρόττερνταμ διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής, το οποίο καλύπτει γενικά παραβιάσεις των υποχρεώσεων του μεταφορέα, όπως υποχρεώσεις που αφορούν την έγκαιρη παράδοση των εμπορευμάτων στην ίδια ποσότητα και κατάσταση κατά τη στιγμή της παραλαβής, την έκδοση ενός εγγράφου μεταφοράς με τα στοιχεία που απαιτούνται από το άρθρο 36, την αξιολόγηση των πληροφοριών σχετικά με τα εμπορεύματα ως ψευδών ή παραπλανητικών, την παράδοση των εμπορευμάτων και, αυτές που προβλέπονται με σκοπό την εκτέλεση των οδηγιών του κυρίαρχου μέρους. Αντίθετα, με το προϋπάρχον καθεστώς των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, όπου η ευθύνη του μεταφορέα νομοθετείται σε σχέση με την απώλεια ή ζημιά των υπό μεταφορά εμπορευμάτων, στο άρθρο 60 των Κανόνων του Ρόττερνταμ προστίθεται και η καθυστέρηση στην παράδοση τους. Η συγκεκριμένη διάταξη περιλαμβάνει, για πρώτη φορά, πρόβλεψη για αποζημίωση από ζημιά, που προκλήθηκε από καθυστέρηση στην παράδοση εμπορευμάτων, σε ποσό που αντιστοιχεί δύο μισή φορές το ναύλο που καταβάλλεται για τα εμπορεύματα που έχουν καθυστερήσει⁸.

Όσον αφορά την απώλεια του προνομίου περιορισμού της ευθύνης, το Άρθρο 61 των Κανόνων του Ρόττερνταμ αναφέρει ότι ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα του προνομίου περιορισμού της ευθύνης, εάν ο ενάγων αποδείξει ότι η ζημιά που προκύπτει από παραβίαση της υποχρέωσης του μεταφορέα ή καθυστέρηση στην παράδοση, προήλθε από προσωπική πράξη ή παράλειψη του και έγινε με πρόθεση να προκαλέσει τέτοια ζημιά, ή από αμέλεια και με γνώση ότι τέτοια ζημιά πιθανώς θα προκύψει. Σ' αυτό το σημείο, φαίνεται ότι και οι δύο συμβάσεις περιέχουν παρόμοια πρόβλεψη, με την διαφορά ότι το πρόσωπο, το οποίο έχει θιγεί από την απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση των εμπορευμάτων έχει προκληθεί από προσωπική παράλειψη, σκόπιμη πράξη ή αμέλεια προσώπου που διεκδικεί μείωση της ευθύνης του για αποζημίωση και όχι από πράξεις του μεταφορέα, όπως αναφέρεται στους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ. Ένα επιπλέον διαφορετικό στοιχείο που προκύπτει από την συγκριτική ανάλυση των δύο συμβάσεων, είναι ότι ο ενάγων, που έχει θιγεί προσωπικά,

⁸ Τα κριτήρια βάσει των οποίων το όριο θα πρέπει να εκτιμηθεί μπορεί να είναι πολλά και περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την μέση αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης και το κόστος της ασφάλισης της ευθύνης του μεταφορέα και τον αντίκτυπό της στον ναύλο.

πρέπει να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία ότι το πρόσωπο αυτό είχε επίγνωση της οικονομικής ζημιάς που θα προκαλούσε σ' αυτόν με την αμέλεια, απώλεια ή καθυστέρηση του στην παράδοση των εμπορευμάτων και όχι απλή πιθανότητα πρόκλησης αυτής της βλάβης, όπως στους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ. Έτσι, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι Κανόνες του Ρόττερνταμ παρέχουν την δυνατότητα για μεγαλύτερες αποζημιώσεις, ανταποκρινόμενοι στην ανάγκη για μεταφορά καταμετρημένων μοναδοποιημένων φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια, με μονάδα μέτρησης ανά πακέτο ή άλλη ναυτιλιακή μονάδα, αλλά και για μη μοναδοποιημένων φορτίων (άρθρο 59 (3) σε αντίθεση με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ.

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

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

http://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009.pdf)

4.5. ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΕΚΔΙΚΑΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Η έλλειψη συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα συμβαλλόμενα μέρη μιας σύμβασης μεταφοράς και η μη εκπλήρωση της μεταφορικής διαδικασίας των εμπορευμάτων σε κατάλληλη κατάσταση οδηγεί σε ακύρωση της συμφωνίας, αλλά και προσφυγή σε δικαστικά και διαιτητικά μέσα για επίλυση της διαφοράς. Και τα δύο καθεστώτα της Χάγης-Βίσμπυ και του Ρόττερνταμ περιέχουν μία σειρά διατάξεων που ρυθμίζουν την υποβολή άσκησης αγωγής για αποζημίωση και τις προθεσμίες προσφυγής σε ένδικο μέσα.

Πιο συγκεκριμένα, στο Άρθρο III (6) των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ προβλέπεται ότι οι διάδικοι που έχουν θιγεί από δόλο, παράλειψη, ή αμέλεια από την πλευρά του μεταφορέα, μπορούν να ασκήσουν αγωγή εναντίον του για πρόκληση ζημιάς εντός ενός έτους από την παράδοσή των εμπορευμάτων, ή την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να παραδοθούν. Ωστόσο, η προθεσμία άσκησης αγωγής μπορεί να διευρυνθεί κατόπιν συμφωνίας των διαδίκων μερών και αφού έχει αποδειχθεί η γενεσιουργός αιτία της αγωγής. Όσον αφορά την αγωγή για αποζημίωση μπορεί να ασκηθεί ακόμη και μετά την λήξη του ενός έτους, εάν ασκηθεί εντός του διαστήματος σύμφωνα με την συναίνεση του Δικαστηρίου που έχει επιληφθεί της υπόθεσης. Ωστόσο, ο επιτρεπόμενος χρόνος, που δεν μπορεί να είναι μικρότερος των τριών μηνών, αρχίζει από την ημέρα κατά την οποία το πρόσωπο που ασκήσει αγωγή για αποζημίωση, έχει θέσει την απαίτηση του ή έχει επιδοθεί στη διαδικασία προσφυγής.

Αντίθετα, στους Κανόνες του Ρόττερνταμ παρατηρούμε ότι η προθεσμία της άσκησης αγωγής για απαιτήσεις ή διαφορές που έχουν προκύψει όσον αφορά τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, παρατείνεται στο Άρθρο 62 στον διπλάσιο χρόνο σε σχέση με το προϋπάρχον καθεστώς, στα δύο χρόνια. Μία ακόμη ουσιαστική διαφορά μεταξύ των δύο ρυθμιστικών πλαισίων και του χρονικού περιθωρίου που παρέχουν για την άσκηση αγωγής και αποζημίωσης, είναι ο καθορισμός συγκεκριμένων ημερομηνιών από τους Κανόνες του Ρόττερνταμ γι' αυτή την άσκηση, σε αντίθεση με τη έλλειψη σαφούς πρόβλεψης από την πλευρά των Κανόνων της Χάγης-Βίμπυ. Πιο συγκεκριμένα, η προθεσμία των δύο ετών ορίζεται από την ημέρα παράδοσης των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα ή, σε περιπτώσεις μη παράδοσης των εμπορευμάτων ή μέρους αυτών, την τελευταία ημέρα εκφόρτωσης τους. Μία ακόμη σημαντική εξέλιξη, είναι η δυνατότητα συμψηφισμού της υπαιτιότητας ενός μέρους σε μελλοντική συνεργασία με το μέρος που είχε θιγεί απ' αυτό

κατά το παρελθόν, πρόβλεψη που οδηγεί σε μη παραγραφή του αδικήματος, σε συνέχεια απρόσκοπτης συνεργασίας μεταξύ των μερών υπό το προστατευτικό ρυθμιστικό πλαίσιο του Ρόττερνταμ. Αντίθετα, οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν παρέχουν τις ίδιες διαβεβαιώσεις και δεν επιτρέπουν την παράταση της προθεσμίας, αλλά ουσιαστικά ευνοούν την παραγραφή του αδικήματος (άρθρο III(8)), πράγμα που ρητώς απαγορεύεται στο άρθρο 63 των Κανόνων του Ρόττερνταμ. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι η αναστολή ή διακοπή της προβλεπόμενης προθεσμίας των 2 χρόνων απαγορεύεται, αλλά το χρονικό περιθώριο μπορεί να παραταθεί. Τέλος, στο άρθρο 65 ορίζεται η προσφυγή κατά του ατόμου που μπορεί να προσδιοριστεί ως μεταφορέας για παροχή αποζημιώσεων στον ενάγοντα. Στο άρθρο 37 (2) δίνονται τα απαραίτητα στοιχεία που προσδιορίζουν την ταυτότητα του μεταφορέα σε περίπτωση που δε δίνονται όνομα και διεύθυνση αυτού (άρθρο 36 (2)), όπως η εγγραφή του πλοιοκτήτη σε νηολόγιο, αλλά και σε περίπτωση ναύλωσης γυμνού πλοίου ο ορισμός ως μεταφορέα του ναυλωτή (bareboat charterer). Έτσι, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ανταποκρίνονται σε ενδεχόμενη καθυστέρηση προσδιορισμού της ταυτότητας του μεταφορέα για άσκηση αγωγής για αποζημίωση, παρέχοντας ευελιξία, παρατείνοντας το διάστημα μετά την λήξη της προθεσμίας δύο χρόνων, και εφόσον η ανάληψη αυτής της πρωτοβουλίας έχει γίνει το αργότερο εντός του χρόνου σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της χώρας όπου έχουν κινηθεί διαδικασίες, και σε ενενήντα ημέρες μετά από προσδιορισμό της ταυτότητας του μεταφορέα.

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

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

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rule

<http://davismarine.com/articles/Rotterdam%20Rules%20-%20Changes%20from%20COGSA.pdf>)

4.6. ΦΥΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ και οι Κανόνες του Ρόττερνταμ θεσπίζουν υποχρεωτικούς κανόνες εφαρμογής στο εσωτερικό της σύμβασης μεταφοράς. Ωστόσο, οι Κανόνες της Χάγης- Βίσμπυ παρέχουν ένα πιο αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο υποχρεώσεων, που η ισχύς τους και τα έννομα αποτελέσματα που παράγονται από την εφαρμογή τους είναι ανώτερα από αυτά μίας σύμβασης μεταφοράς που συνάπτουν τα μέρη . Πιο συγκεκριμένα, στο Άρθρο 3 στην παράγραφο 8 αναφέρεται ότι όταν ο μεταφορέας διευκολύνεται, ή απαλλάσσεται από μέρος των υποχρεώσεων του σε σχέση με εμπορεύματα, ή δεν καθίσταται υπεύθυνος για πράξεις του που έγιναν με δόλο ή αμέλεια, ή παραλείψεις του, όπως προβλέπονται σε ρήτρα, συμβόλαιο, ή συμφωνία που περιέχεται σε σύμβαση μεταφοράς, ή περιορίζεται αυτή του η ευθύνη, τότε οι όροι και η συμφωνία που αυτοί περιέχονται θα καθίστανται άκυροι και θα θεωρείται ότι αντιβαίνουν στους Κανόνες αυτούς. Βέβαια, στο άρθρο 6 των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ προβλέπεται ότι ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του μεταφορέα και ο ναυλωτής στην περίπτωση που δεν υπάρχει έκδοση φορτωτικής και που το φορτίο που μεταφέρεται απαιτεί ειδική συμφωνία μεταξύ αυτών λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα του, τότε τα συμβαλλόμενα αυτά μέρη ορίζουν, υπό αυτές τις περιστάσεις, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.

Αντίθετα, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ καινοτομούν παρέχοντας ελευθερία της σύμβασης με την εισαγωγή του νέου όρου “volume contracts”⁹. Πιο συγκεκριμένα, τα νέα αυτά συμβόλαια μεταφοράς, “volume contracts” υπερισχύουν έναντι των υποχρεώσεων που προβλέπονται από τους Κανόνες του Ρόττερνταμ, καθώς αφορούν μεταφορά συγκεκριμένης ποσότητας εμπορευμάτων που περιλαμβάνει ένα ελάχιστο ή μέγιστο μιας κλίμακας (Άρθρο 1 (2)) σε μια σειρά αποστολών ,κατά την διάρκεια μιας συμφωνημένης περιόδου. Η εισαγωγή αυτής της νέας έννοιας στους Κανόνες του Ρόττερνταμ, η οποία παρέχει ελευθερία καθορισμού των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων μεταξύ των μερών σε σχέση με τις προβλεπόμενες υποχρεώσεις της Σύμβασης, έγινε με σκοπό την αύξηση της διαπραγματευτικής δύναμης των οικονομικά πιο αδύναμων (Άρθρο 79), αλλά και σε ανταπόκριση στις απαιτήσεις της νέας τάξης πραγμάτων, που προοιωνίζεται την αυξανόμενη

⁹ Οι ΗΠΑ μετά από πρόταση τους υιοθέτησαν το ειδικό καθεστώς ελευθερίας της σύμβασης για μια κατηγορία φορτίων που μεταφέρονται υπό τις συμβάσεις μεταφοράς, που ονομάζονται “service contracts” και πιο ευρέως γνωστές ως “volume contracts” ή “tonnage contracts”.

μεταφορά με αυτή την νέα μορφή συμβολαίων. Στο άρθρο 80 προβλέπεται ότι ο μεταφορέας και ο ναυλωτής μπορούν να προχωρήσουν στον προσδιορισμό των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων τους σε μία ατομικής διαπραγμάτευσης ‘volume contract’ κατά παρέκκλιση των Κανόνων του Ρόττερνταμ, καθώς και τον προσδιορισμό των τμημάτων της συμφωνίας που τα μέρη παρεκκλίνουν. Απαραίτητες προϋποθέσεις θεωρούνται η παρέκκλιση αυτή να μην ενσωματώνεται μέσω παραπομπής σε άλλο έγγραφο, το οποίο δεν αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης, να μη λογίζεται ως ‘volume contract’ το δημόσιο ‘schedule’ τιμών και υπηρεσιών του μεταφορέα, έγγραφα μεταφοράς, ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς ή αντίστοιχο έγγραφο, αλλά ένα ‘volume contract’ να μπορεί να ενσωματωθεί στα εν λόγω έγγραφα, με παραπομπή στους όρους της σύμβασης. Μία ακόμη ουσιαστική προϋπόθεση αποτελεί η απαραίτητη συναίνεση όλων των συμβαλλόμενων μερών ως προς τους όρους της ‘volume contract’, καθώς σκοπός αυτών των συμβάσεων είναι η ενίσχυση της θέσης των οικονομικά αδύναμων ναυλωτών σε σχέση με τους προνομιακούς όρους που μπορούν να εξασφαλίσουν για τους ίδιους ο ναυλωτής και ο μεταφορέας. Για αποφυγή της δημιουργίας άνισης διαπραγματευτικής θέσης μεταξύ των μερών η ‘volume contract’ δύναται να παρεκκλίνει από τους Κανόνες του Ρόττερνταμ, αρκεί οι παρεκκλίσεις αυτές να μην αντίκεινται στον σκοπό αυτών. Έτσι, αρκεί ο προσδιορισμός των υποχρεώσεων σε μια ‘volume contract’ να μην αντιβαίνει σε βασικές υποχρεώσεις, όπως αυτή της τήρησης αξιοπλοΐας του πλοίου καθ’ όλη την διάρκεια του ταξιδιού και της μεταφοράς εμπορευμάτων επικίνδυνης φύσης και χαρακτήρα. Τέλος, τα μέρη μπορούν να ορίσουν με πρωτοβουλία τους και με ειδική συμφωνία τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα τους όσον αφορά την μεταφορά ζωντανών ζώων και ορισμένων άλλων εμπορευμάτων, που ο χαρακτήρας τους και οι περιστάσεις απαιτούν ειδική συμφωνία.

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

<http://davismarine.com/articles/Rotterdam%20Rules%20-%20Changes%20from%20COGSA.pdf>

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

(<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

5. ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΠΕΔΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ‘ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ’**5.1. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Η περίοδος της ευθύνης του μεταφορέα επεκτείνεται διαχρονικά, όχι μόνο στο εμπόριο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας, αλλά και στο εμπόριο τακτικών γραμμών μέσα από τα διάφορα ρυθμιστικά πλαίσια, όπως αυτό της Χάγης και της Χάγης-Βίσμπυ που ανταποκρίνονταν στις αυξανόμενες υποχρεώσεις του μεταφορέα για παράδοση των εμπορευμάτων. Έτσι, αρχικά οι υποχρεώσεις του μεταφορέα περιορίζονταν σε συγκεκριμένα στάδια της μεταφορικής διαδικασίας, όπως η παράδοση των εμπορευμάτων, η φόρτωση, η εκφόρτωση και η παραλαβή αυτών παραπλεύρως του πλοίου ή σε αποθήκες που βρίσκονταν στο λιμάνι. Ωστόσο, η αύξηση του όγκου των μεταφορών με περισσότερα του ενός μεταφορικά μέσα μέχρι την ολοκλήρωση της μεταφοράς δια θαλάσσης, δηλαδή η αύξηση της μεταφοράς door-to door οδήγησε και στην ταυτόχρονη ανάγκη για ρύθμιση της περιόδου ευθύνης από την πλευρά του μεταφορέα υπό το νέο αυτό καθεστώς. Έτσι, προς αυτή την κατεύθυνση έχουμε τις πρώτες προσπάθειες της BIMCO¹⁰ για δημιουργία εγγράφων ή φορτωτικών συνδυασμένης μεταφοράς, όπου ρυθμίζεται η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα ή περιορισμού αυτής, αλλά και άλλων διεθνών οργανισμών όπως της UNCTAD¹¹ και του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC)¹². Η δραματική αύξηση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με την χρήση συνδυασμένων μεταφορών στο εμπόριο τακτικών γραμμών αποτελεί αιτία αλλά και πρωτοπορία για την περίληψη της στο ρυθμιστικό καθεστώς των Κανόνων του Ρόττερνταμ. Ωστόσο, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ δεν έχουν σχεδιαστεί με σκοπό τη ρύθμιση κατ’ εξοχήν των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά με σκοπό τη ρύθμιση των συμβάσεων μεταφοράς δια θαλάσσης, στις οποίες ο μεταφορέας συμφωνεί να επεκτείνει τις υπηρεσίες του και στις συνδυασμένες μεταφορές που προηγούνται ή έπονται του θαλάσσιου σκέλους της μεταφοράς. Επομένως, παρατηρούμε ότι οι Κανόνες του

¹⁰ BIMCO (BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL),
http://en.wikipedia.org/wiki/Baltic_and_International_Maritime_Council

¹¹ UNCTAD (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT)
http://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Conference_on_Trade_and_Development

¹² ICC (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE)
http://en.wikipedia.org/wiki/International_Chamber_of_Commerce

Ρόττερνταμ συμπληρώνουν την θαλάσσια μεταφορά, με προβλέψεις που ρυθμίζουν και την επέκταση τους στις συνδυασμένες μεταφορές και τις ανάλογες υποχρεώσεις και δικαιώματα που επισείουν αυτές, περιλαμβάνοντας όχι μόνο τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης, αλλά και τους τόπους παράδοσης και παραλαβής. Απαραίτητη προϋπόθεση, βέβαια, για την εφαρμογή αυτών των διατάξεων είναι τα συγκεκριμένα γεωγραφικά σημεία να βρίσκονται σε ή από έδαφος συμβαλλόμενου μέρους, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ο διεθνής χαρακτήρας της σύμβασης μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, οι διατάξεις που ρυθμίζουν το νομικό καθεστώς που ισχύει για τις door-to-door συμβάσεις μεταφοράς είναι τα άρθρα 26 και 82.

Το Άρθρο 26 των Κανόνων του Ρόττερνταμ αναφέρεται στην μεταφορά που προηγείται ή έπεται του θαλάσσιου σκέλους της μεταφοράς και επομένως στην σχέση που διέπει τους Κανόνες με διεθνείς συμβάσεις που ρυθμίζουν την μεταφορά με άλλα μεταφορικά μέσα. Στην Ευρώπη εφαρμόζονται οι διεθνείς συμβάσεις μεταφοράς οδικώς, CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) και σιδηροδρομικώς, COTIF (Convention Relative aux Transports International aux Ferroviaires), αντίστοιχα. Δεδομένου ότι αμφοτέρως οι πράξεις αυτές ισχύουν μόνο για τις διεθνείς μεταφορές, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ισχύουν πλήρως και για τις μεταφορές οδικώς ή σιδηροδρομικώς εντός της λιμενικής ζώνης και στις εθνικές μεταφορές από την περιοχή του λιμανιού με τελικό προορισμό εκτός της εν λόγω λιμενικής περιοχής. Ωστόσο, όρια τίθενται μεταξύ των δύο νομοθετικών καθεστώτων με σκοπό να μην υπάρχουν συγκρούσεις ως προς τις υποχρεώσεις των μερών σε κάθε στάδιο της μεταφορικής διαδικασίας. Έτσι, αναφέρεται ότι οι διατάξεις των Κανόνων του Ρόττερνταμ δεν υπερισχύουν των διατάξεων διεθνούς σύμβασης του δεύτερου μεταφορικού μέσου που ρυθμίζουν την ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια, ζημιά σε εμπορεύματα, ή καθυστέρηση στην παράδοσή τους, περιλαμβάνοντας μία σειρά προϋποθέσεων για την εφαρμογή της πρόβλεψης αυτής του άρθρου 26. Απαραίτητη προϋπόθεση, λοιπόν, τίθεται το γεγονός της απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης να έχει συμβεί πριν από τη φόρτωση τους στο πλοίο ή μόνο μετά την εκφόρτωση τους από το πλοίο. Μία ακόμη σημαντική προϋπόθεση είναι η ξεχωριστή και άμεση συμφωνία μεταξύ ναυλωτή και μεταφορέα, ο οποίος υπόκειται στις διατάξεις της εν λόγω διεθνούς σύμβασης, για το συγκεκριμένο στάδιο της μεταφοράς, όπου συνέβη η απώλεια, ζημιά, ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων. Επίσης, προβλέπεται ρητά για την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης μεταφοράς με άλλο μεταφορικό μέσο εκτός του πλοίου, ότι οι διατάξεις της για την ευθύνη του μεταφορέα, τον περιορισμό της ευθύνης του ή τον χρόνο προσφυγής σε ένδικα μέσα, καθώς και τη μη δυνατότητα παρέκκλισης του είτε γενικά είτε εις βάρος του ναυλωτή είναι υποχρεωτικές.

Όσον αφορά το Άρθρο 82 των Κανόνων του Ρόττερνταμ αναφέρεται στα διαφορετικά είδη διεθνών συμβάσεων που διέπουν τη διαμεταφορά εμπορευμάτων με συνδυασμένες μεταφορές, με σκοπό να φτάνει με άριστο τρόπο από το σημείο προέλευσης στον τελικό προορισμό. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι Κανόνες του Ρόττερνταμ δεν συγκρούονται με τις διατάξεις διεθνών συμβάσεων για τη μεταφορά με διαφορετικά μεταφορικά μέσα, κατά τον χρόνο έναρξης της ισχύος τους, και οι οποίες αφορούν στην ρύθμιση της ευθύνης του μεταφορέα σε περίπτωση πρόκλησης απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Ειδικότερα, δεν συγκρούονται με συμβάσεις που διέπουν τη μεταφορά εμπορευμάτων αεροπορικώς, οδικώς, σιδηροδρομικώς και μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Ωστόσο, κάποιες απαραίτητες διευκρινήσεις θα πρέπει να επισημανθούν για αυτούς τους προβλεπόμενους τρόπους μεταφοράς. Όσον αφορά την μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς, θα πρέπει να τονιστεί ότι περιλαμβάνεται πρόβλεψη, εκτός της μεταφορά με όχημα στην λιμενική ζώνη, για την παραμονή των φορτωμένων εμπορευμάτων σε φορτηγά, που βρίσκονται πάνω στο πλοίο. Επιπλέον, προβλέπεται ότι η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης αποτελεί συμπλήρωμα της σιδηροδρομικής μεταφοράς, πράγμα που σημαίνει ότι η μεταφορά γίνεται αποκλειστικά με σιδηρόδρομο και η θαλάσσια μεταφορά με πλοίο αποτελεί ένα στάδιο της κατ' εξοχήν σιδηροδρομικής μεταφοράς. Τέλος, όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών απαγορεύεται η μεταφόρτωση αυτών κατά την μεταφορά αυτή, από εσωτερικές πλωτές οδούς, όπως ποτάμια και διά θαλάσσης¹³.

¹³ http://en.wikipedia.org/wiki/Feeder_ship

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

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

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules)

5.2. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ένα πρωτοπόρο ρυθμιστικό πεδίο, που περιλαμβάνεται για πρώτη φορά στους Κανόνες του Ρόττερνταμ, είναι η ηλεκτρονική μορφή των έντυπων μεταφοράς. Σε ανταπόκριση των σύγχρονων ηλεκτρονικών επικοινωνιών και της αυξανόμενης ανάγκης για άμεση αποστολή των εμπορικών εντύπων και κατ' επέκταση λειτουργική διευκόλυνση της μεταφορικής διαδικασίας, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ αφιερώνουν ένα κεφάλαιο, το κεφάλαιο 3 στα ηλεκτρονικά έντυπα, στην ισχύ τους σε σχέση με τα έγγραφα μεταφοράς, στις πληροφορίες που πρέπει να περιέχουν αλλά και τις προϋποθέσεις αντικατάστασης μεταξύ αυτών των δύο εντύπων.

Έτσι, στο Άρθρο 8 των Κανόνων του Ρόττερνταμ αναφέρεται στην χρήση και στην ισχύ των ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, καθώς και η έκδοση, η μετέπειτα χρήση, ο αποκλειστικός έλεγχος ή η μεταφορά του, που γίνεται με τη συναίνεση του μεταφορέα και του ναυλωτή, θα είναι εφάμιλλης ισχύος μ' ένα έντυπο έγγραφο μεταφοράς και θα περιέχει κι αυτό αντίστοιχα, τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με την ολοκλήρωση της μεταφορικής διαδικασίας. Στο Άρθρο 9 περιλαμβάνονται οι διαδικασίες για τη έγκυρη και σύννομη χρήση των διαπραγματεύσιμων ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς. Η χρήση ενός διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς υπόκειται σε διαδικασίες που προβλέπουν την μέθοδο για την έκδοση και τη μεταφορά του εν λόγω αρχείου στον κάτοχο αυτού, μια διαβεβαίωση ότι το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς εξακολουθεί να διατηρεί την ισχύ του για την εξυπηρέτηση εμπορικών σκοπών όπως και ένα έγγραφο, τον τρόπο απόδειξης της ταυτότητας του κατόχου από τον ίδιο και τον τρόπο που πιστοποιείται η παράδοση του στον εκάστοτε κάτοχο αυτού, αλλά και την διακοπή οποιασδήποτε νόμιμης ισχύος σύμφωνα με τα άρθρα 10, παράγραφος 2, ή 47, εδάφιο 1 (α) (ii) και (γ). 2. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι οι διαδικασίες αυτές να παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την μεταφορά που πραγματοποιείται, χωρίς προσκόμματα στην εξακρίβωση αυτών.

Τέλος, στο Άρθρο 10 των Κανόνων του Ρόττερνταμ αναφέρεται η αντικατάσταση των διαπραγματεύσιμων εγγράφων μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμων ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς και στα βήματα που επίκεινται. Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για την αντικατάσταση του εγγράφου με ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, ενώ έχει ήδη εκδοθεί ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς και κατόπιν

συμφωνίας μεταξύ του μεταφορέα και του κατόχου αυτού, είναι απλή και συγκεκριμένη. Ο κάτοχος παραδίδει το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, ή το σύνολο αυτών, εάν περισσότερα από ένα έχουν εκδοθεί, στον μεταφορέα και ο μεταφορέας, με την σειρά του, εκδίδει στον κάτοχο ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς που περιλαμβάνει μια δήλωση αντικατάστασης του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς. Κατόπιν αυτής της αντικατάστασης, το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς παύει να έχει οποιαδήποτε ισχύ ή εγκυρότητα. Αντίστοιχα, όταν ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς έχει εκδοθεί και με συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα και του κατόχου, αντικατασταθεί το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς από ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, τότε ο μεταφορέας εκδίδει στον κάτοχο ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, που περιλαμβάνει μια δήλωση αντικατάστασης του διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, και κατόπιν αυτής της αντικατάστασης το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς δεν είναι έγκυρο.

(http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfolat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rule
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf
http://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009.pdf
http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf)

5.3. ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Καμία πρόβλεψη δεν υπάρχει στους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών σχετικά με την παράδοση των εμπορευμάτων μετά την άφιξη τους στον προορισμό. Έτσι, τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν ποικίλλουν με την μη ύπαρξη σχετικής πρόβλεψης, κενό που έρχονται να καλύψουν οι Κανόνες του Ρόττερνταμ με μία σειρά άρθρων (43-49) που περιέχουν τις ενδεχόμενες περιπτώσεις που μπορεί να συμβούν κατά την άφιξη των εμπορευμάτων στο λιμάνι ή τόπο παραλαβής τους, τις εκάστοτε προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σχετικά με τα έγγραφα μεταφοράς, καθώς και τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των μερών σε καθεμία απ' αυτές.

Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να παραδώσει τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, μετά την άφιξη στον τελικό προορισμό, στον παραλήπτη τους, κι αυτός με την σειρά του ν' αποδεχθεί την παραλαβή τους, όπως προβλέπεται στην σύμβαση μεταφοράς. Το Άρθρο 43 των Κανόνων του Ρόττερνταμ προβλέπει ότι η παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη θα πρέπει να γίνει κατά τη χρονική στιγμή ή εντός της χρονικής περιόδου και στον τόπο που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει πρόβλεψη στην σύμβαση μεταφοράς για συγκεκριμένο τόπο και χρόνο παράδοσης των εμπορευμάτων, τότε ο παραλήπτης συμμορφούμενος με τους όρους της σύμβασης, τα έθιμα, τις συνήθειες ή τις πρακτικές του εμπορίου και τις συνθήκες της μεταφοράς, θα αναμένει την παράδοση αυτών κατά τον συνηθισμένο χρόνο και τόπο. Κατόπιν παράδοσης των εμπορευμάτων στον παραλήπτη, θα πρέπει αυτός να παρέχει τις απαραίτητες διαβεβαιώσεις του για την αναγνώριση των εμπορευμάτων ως παραδοτέων, στον συμφωνημένο τόπο παράδοσης, στον μεταφορέα ή το εκτελών μέρος και μετά από απαίτηση τους. Διαφορετικά, ο μεταφορέας μπορεί να κρατήσει τα εμπορεύματα στην διάθεση του, στην περίπτωση που ο παραλήπτης αρνείται να τα παραλάβει (άρθρο 44), με σκοπό να διασφαλίσει τα συμφέροντα του από ενδεχόμενη παραβίαση των υποχρεώσεων του παραλήπτη.

Στο Άρθρο 45 των Κανόνων του Ρόττερνταμ αφορά την παράδοση όταν δεν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, τις περιπτώσεις που δημιουργούνται και τις κινήσεις που θα πρέπει να τηρηθούν από την πλευρά του μεταφορέα σε κάθε τέτοια περίπτωση. Πιο συγκεκριμένα, όταν δεν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, τότε ο μεταφορέας προχωρά στην παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη τους στον

συμφωνημένο τόπο και χρόνο. Στην περίπτωση, όμως που υπάρξει έλλειψη σωστής εξακρίβωσης και ταυτοποίησης του φερόμενου ως παραλήπτη, τότε ο μεταφορέας προβλέπεται ότι μπορεί ν' αρνηθεί την παράδοση των εμπορευμάτων και την κράτηση τους στην διάθεση του. Για ν' αποφευχθεί αυτό το ενδεχόμενο, το κυρίαρχο μέρος θα πρέπει, πριν ή μετά την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού, να κατευθύνει τον μεταφορέα στο εν λόγω όνομα και τη διεύθυνση, σε περίπτωση που δεν αναγράφονται το όνομα και η διεύθυνση του εν λόγω παραλήπτη στα στοιχεία της σύμβασης. Στην περίπτωση που έχει αποσταλεί ειδοποίηση άφιξης των εμπορευμάτων στον συμφωνημένο τόπο προορισμού στον παραλήπτη και αυτός δεν τα παρέλαβε κατά την στιγμή της άφιξης ή εντός συμφωνημένης προθεσμίας, τα εμπορεύματα δεν παραδίδονται από τον μεταφορέα. Επίσης, η αδυναμία αναγνώρισης του φερόμενου πρόσωπου ως παραλήπτη από τον μεταφορέα, ή εντοπισμού του παραλήπτη για την παροχή οδηγιών παράδοσης απ' αυτό, το κυρίαρχο μέρος, τον ναυλωτή ή τον ναυλωτή βάσει εγγράφων προς τον μεταφορέα, οδηγούν στο ίδιο αποτέλεσμα. Ωστόσο, αν ένα από τα προαναφερόμενα μέρη, το κυρίαρχο μέρος, τον ναυλωτή ή τον ναυλωτή βάσει εγγράφων παρέχει τις απαραίτητες οδηγίες παράδοσης των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας παύει να είναι υπεύθυνος γι' αυτά μετά την παράδοση τους.

Σε περίπτωση έκδοσης μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς, το οποίο είναι προαπαιτούμενο της παραλαβής των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας λειτουργεί με διαφορετικό τρόπο σε σχέση με την απαίτηση έκδοσης διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς (Άρθρο 46). Ειδικότερα, ο μεταφορέας παραδίδει τα εμπορεύματα κατά τον συμφωνημένο χρόνο και τόπο, στον παραλήπτη, εφόσον η αναγνώριση του φερόμενου ως παραλήπτη ανταποκρίνεται στα στοιχεία της σύμβασης και φέρει κι αυτός ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, που αποδεικνύει την νόμιμη κατοχή των παραδοτέων εμπορευμάτων. Με την επίδειξη και παράδοση, λοιπόν, του πρωτότυπου μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς από την πλευρά του παραλήπτη, οποιοδήποτε άλλο αντίτυπο παύει να έχει ισχύ. Ωστόσο, τα εμπορεύματα δεν θα μπορούν να παραδοθούν από τον μεταφορέα στον παραλήπτη στον συμφωνημένο τόπο προορισμού τους, εάν δεν πληρούνται κάποιες απαραίτητες προϋποθέσεις. Μία απ' αυτές είναι ο παραλήπτης να μην είναι εκπρόθεσμος για την παραλαβή των εμπορευμάτων, μετά την αποστολή ειδοποίησης για άφιξη τους στον προορισμό τους. Επίσης, προαπαιτείται η σωστή ταυτοποίηση του παραλήπτη από τον μεταφορέα ή σε περίπτωση που δεν εμφανιστεί ο παραλήπτης, η παροχή οδηγιών από τον ναυλωτή ή τον ναυλωτή βάσει εγγράφων. Μετά την παροχή των απαραίτητων οδηγιών από τον ναυλωτή τον ναυλωτή βάσει εγγράφων, ο μεταφορέας δεν

φέρει ευθύνη για παράδοση των εμπορευμάτων, ανεξάρτητα αν το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς έχει παραδοθεί σ' αυτόν.

Μία ακόμη περίπτωση που προβλέπεται στο Άρθρο 47 των Κανόνων του Ρόττερνταμ είναι αυτή της έκδοσης διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς έντυπης ή ηλεκτρονικής μορφής ως προϋπόθεσης για την παράδοση των εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα, μετά την έκδοση ενός διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς ο μεταφορέας μπορεί να προχωρήσει σε παράδοση των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού και κατά τον συμφωνημένο χρόνο εκφόρτωσης, εφόσον ο κάτοχος του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς πληροί κάποια κριτήρια. Ένα απ' αυτά είναι η παράδοση του προαπαιτούμενου διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού ή έντυπου εγγράφου μεταφοράς από τον κάτοχο των εμπορευμάτων, όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 1, εδάφιο 10 (α) (i), και η απόδειξη ότι όντως είναι ο κάτοχος αυτών από τον ίδιο. Επιπλέον, η ταυτοποίηση του κατόχου του διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς από τον ίδιο σύμφωνα με τις διαδικασίες (άρθρο 9(1)). Με την ολοκλήρωση της παραπάνω διαδικασίας για την παράδοση των εμπορευμάτων ακολουθεί η παράδοση του πρωτότυπου διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς και η λήξη ισχύος άλλων αντιγράφων του. Στην περίπτωση έκδοσης διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού εγγράφου μεταφοράς, αυτό παύει να έχει οποιαδήποτε ισχύ με την παράδοση των εμπορευμάτων στον κάτοχο.

Ωστόσο, υπάρχει πρόβλεψη παράδοσης των εμπορευμάτων χωρίς την έκδοση διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς. Παρά την πρόβλεψη για παράδοση εμπορευμάτων χωρίς διαπραγματεύσιμα έγγραφα μεταφοράς, θα πρέπει και σ' αυτή την περίπτωση να τηρούνται κάποιες απαιτήσεις. Πιο συγκεκριμένα, τα εμπορεύματα δε παραδίνονται από τον μεταφορέα αν ο κάτοχος, αφού έλαβε ειδοποίηση άφιξης των εμπορευμάτων, είναι εκπρόθεσμος για να αξιώσει την παράδοση αυτών, ή δεν προσκομίζει τα απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία που τον προσδιορίζουν ως κάτοχο ή ο μεταφορέας αδυνατεί να παραδώσει τα εμπορεύματα λόγω μη εντοπισμού του κατόχου για παροχή οδηγιών, ή του ναυλωτή ή του ναυλωτή βάσει εγγράφων. Αν, όμως, εμφανιστεί ο ναυλωτής ή ο ναυλωτής κατά τα έγγραφα και δώσει τις οδηγίες που απαιτούνται για την παράδοση των εμπορευμάτων, τότε ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη παράδοσης αυτών, ανεξάρτητα από το αν το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς έχει παραδοθεί σε αυτόν, ή το πρόσωπο που διεκδικεί παράδοση με ηλεκτρονικό διαπραγματεύσιμο αρχείο μεταφοράς έχει αποδειχθεί ως κάτοχος, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 1. Το

πρόσωπο αυτό που θα κληθεί να δώσει οδηγίες στον μεταφορέα θα πρέπει να του παρέχει έγκυρες πληροφορίες, διαφορετικά ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί να τις ακολουθήσει, ενώ ταυτόχρονα καθίσταται υπεύθυνο για την καταβολή αποζημίωσης του μεταφορέα.

Στην περίπτωση που ένα πρόσωπο, διαφορετικό απ' αυτό που παρέλαβε τα εμπορεύματα από τον μεταφορέα, γίνει κάτοχος διαπραγματεύσιμου έντυπου έγγραφης ή ηλεκτρονικής μορφής, τότε αποκτά όλα τα δικαιώματα έναντι του μεταφορέα, όπως ορίζονται στην σύμβαση μεταφοράς, πέραν της παράδοσης του φορτίου. Ως εκ τούτου, ο νέος κάτοχος μπορεί να μην συμμετείχε στην σύναψη της σύμβασης μεταφοράς και να μην γνωρίζει λεπτομέρειες για την παράδοση των εμπορευμάτων, όμως με την κατοχή του διαπραγματεύσιμου εγγράφου θεωρείται ότι αυτές ενσωματώνονται σ' αυτό και άρα μπορεί ν' αναζητήσει τυχόν πληροφορίες ή υποδείξεις σχετικά με την παράδοση.

Εκτός από τις προαναφερθείσες περιπτώσεις, υπάρχει πρόβλεψη στο Άρθρο 48 για εμπορεύματα που παρέμειναν μη παραδοτέα εξαιτίας κάποιων γεγονότων. Πιο συγκεκριμένα, όταν

- ο παραλήπτης δεν αποδεχθεί την παράδοση των εμπορευμάτων κατά τη χρονική στιγμή και στην τοποθεσία που έχει συμφωνηθεί (άρθρο 43),
- υπάρχει αδυναμία εντοπισμού ή παροχής οδηγιών στον μεταφορέα, του κυρίαρχου μέρους, του κάτοχου, του ναυλωτή ή του ναυλωτή βάσει εγγράφων (άρθρα 45, 46 και 47),
- ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα ή την υποχρέωση να αρνηθεί την παράδοση σύμφωνα με τα άρθρα 44, 45, 46 και 47,
- ο μεταφορέας απαγορεύεται να παραδώσει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη, συμμορφούμενος με το εθνικό δίκαιο του τόπου που γίνεται παράδοση,
- δεν είναι εφικτή η παράδοση των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα για οποιαδήποτε αιτία

Ωστόσο, σε συνέχεια των παραπάνω προβλέψεων του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας μπορεί να προβεί σε κάποιες ενέργειες με ευθύνη και έξοδα του προσώπου που δικαιούται τα εμπορεύματα, σε περίπτωση που τα εμπορεύματα δεν μπορούν να παραδοθούν. Έτσι, προβλέπεται ότι ο μεταφορέας μπορεί

- να αποθηκεύσει τα εμπορεύματα σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο.
- να ξεπακετάρει τα εμπορεύματα αυτά όταν είναι συσκευασμένα σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα, ή να τα μετακινήσει προσεκτικά,
- να προχωρήσει σε πώληση ή καταστροφή των εμπορευμάτων, σύμφωνα με τις πρακτικές ή σύμφωνα με το νομοθετικό ή κανονιστικό πλαίσιο του τόπου, όπου βρίσκονται τα εμπορεύματα κατά το χρόνο εκείνο.

Απαραίτητες προϋποθέσεις για τις ενέργειες αυτές του μεταφορέα, είναι

- η ειδοποίηση του προσώπου, του παραλήπτη, του κυρίαρχου μέρους ή του ναυλωτή για τις προθέσεις του, αφού αυτό προηγουμένως έχει ενημερώσει τον μεταφορέα για άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού,

- σε περίπτωση πώλησης των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας να διαθέτει τα έσοδα απ' αυτή προς όφελος του προσώπου που δικαιούται τα αγαθά, το οποίο θα αφαιρεί τυχόν επιπλέον έξοδα ή αλλά έξοδα που αφορούν την μεταφορά που επιβαρύνουν τον μεταφορέα,
- ο μεταφορέας δεν θα καθίσταται υπεύθυνος για τυχόν απώλεια ή ζημιά σε εμπορεύματα που συνέβησαν κατά την περίοδο αδυναμίας παράδοσης τους, εκτός αν ο ενάγων αποδείξει ότι η εν λόγω απώλεια ή ζημιά προκλήθηκε από αδυναμία λήψης μέτρων από τον μεταφορέα, η έλλειψη των οποίων γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι θα προκαλούσα αυτή την συνέπεια.

Τέλος, προβλέπεται το δικαίωμα κράτησης των εμπορευμάτων στην δικαιοδοσία του μεταφορέα ή του εκτελούντος μεταφορά μέρους, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή το εφαρμοστέο δίκαιο, με στόχο την εξασφάλιση της αποπληρωμής οφειλών (Άρθρο 49).

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

5.4. ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ’ ΚΑΙ ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ’ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ

Οι απαιτήσεις της σύγχρονης μεταφορικής διαδικασίας αυξάνονται σημαντικά, δημιουργώντας νέες υποχρεώσεις, δικαιώματα και φέρνοντας στο προσκήνιο νέους εμπλεκόμενους φορείς που συμβάλλουν στην απελευθέρωση των παραγωγικών μεταφορικών διαδικασιών. Τα νέα δεδομένα στην πολύπλοκη μεταφορά φορτίων απαιτούν μεγαλύτερη επίβλεψη των διαδικασιών και ευελιξία για την ολοκλήρωση της μεταφοράς των εμπορευμάτων στον τελικό τους προορισμό μέσα από τις συνδυασμένες μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, η ανάγκη για εξουσιοδότηση νέων προσώπων, όπως ο ναυλωτής με στόχο την καλύτερη προαγωγή των συμφερόντων τους σε σχέση με τους μεταφορείς των εμπορευμάτων και την παροχή οδηγιών σ’ αυτούς, αποτελούν ορισμένες από τις εκφάνσεις που συμπεριλήφθηκαν στο νέο ρυθμιστικό καθεστώς. Οι ανάγκες αυτές ώθησαν τους συντάκτες των Κανόνων του Ρόττερνταμ στην εισαγωγή νέων εννοιών, όπως αυτή του κυρίαρχου μέρους και του κυρίαρχου δικαιώματος. Η έννοια του ‘κυρίαρχου μέρους’ (“controlling party”)¹⁴ αναφέρεται σε ένα πρόσωπο που επιφορτίζεται με το δικαίωμα παροχής οδηγιών στον μεταφορέα σε σχέση με την παράδοση των εμπορευμάτων. Όσον αφορά την δεύτερη έννοια του ‘κυρίαρχου δικαιώματος’ (“right of control”)¹⁵ είναι το δικαίωμα του κυρίαρχου μέρους να ασκεί το δικαίωμα παροχής οδηγιών στον μεταφορέα. Ωστόσο, αναλυτικότερα στοιχεία σχετικά με τον ορισμό των δύο αυτών εννοιών και τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που αυτά συνεπάγονται ακολουθούν παρακάτω.

¹⁴ Chapter 1, General provisions, Article 1, Definitions, 13. “Controlling party” means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

¹⁵ Chapter 1, General provisions, Article 1, Definitions 12. “Right of control” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

5.4.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ

Στο άρθρο 50 των Κανόνων του Ρόττερνταμ δίνεται η περιγραφή του κυρίαρχου δικαιώματος, ο τρόπος άσκησης του και η έκταση αυτού. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ως δικαίωμα κυριαρχίας, που μπορεί να ασκηθεί μόνο από το κυρίαρχο μέρος, ορίζεται

- το δικαίωμα παροχής ή τροποποίησης οδηγιών στον μεταφορέα όσον αφορά τα εμπορεύματα, χωρίς όμως αυτές να αλλάζουν το περιεχόμενο της σύμβασης μεταφοράς,
- το δικαίωμα παράδοσης των εμπορευμάτων σε προγραμματισμένο λιμένα ή, όσον αφορά τις χερσαίες μεταφορές, σε οποιοδήποτε σημείο καθ' οδόν, και
- το δικαίωμα αντικατάστασης του παραλήπτη από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένου του κυρίαρχου μέρους.

Το κυρίαρχο δικαίωμα υφίσταται για ολόκληρη την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, και παύει όταν η εν λόγω περίοδος λήξει. Εδώ, διαφαίνεται ότι το κυρίαρχο δικαίωμα (άρθρο 1(12)) αποτελεί μία ακόμη τομή των Κανόνων του Ρόττερνταμ, οι οποίοι ανταποκρινόμενοι στις ανάγκες της σύγχρονης, πολύπλοκης μεταφορικής διαδικασίας δίνει την δυνατότητα ευελιξίας, είτε με την παροχή οδηγιών από εξουσιοδοτημένα μέρη, όπως ο ναυλωτής στον μεταφορέα, είτε με την αλλαγή του προγραμματισμένου λιμανιού που αποτελεί μέρος της μεταφορικής διαδικασίας, η οποία περιλαμβάνει και την οδική μεταφορά. Ένα ακόμα ενδεικτικό σημείο της προσαρμογής των Κανόνων, στα νέα δεδομένα της μεταφορικής διαδικασίας και στις απαιτήσεις της, είναι η αντικατάσταση των διαφορών μεταφορέων που παρεμβάλλονται στα διάφορα στάδια αυτής από πιο αποτελεσματικά πρόσωπα, ακόμα κι από το κυρίαρχο μέρος, με στόχο την βελτίωση της και την ολοκλήρωση της.

5.4.2. ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΜΕΡΟΣ

5.4.2.1. Ορισμός της έννοιας

Στο Άρθρο 51 των Κανόνων του Ρόττερνταμ ορίζεται η ταυτότητα του κυρίαρχου μέρους, ως μίας νέας έννοιας με καταλυτικό ρόλο στην σύγχρονη μεταφορική διαδικασία, το οποίο ασκεί το κυρίαρχο δικαίωμα, αλλά και η δυνατότητα εκχώρησης αυτού του κυρίαρχου δικαιώματος. Έτσι, ως κυρίαρχο μέρος ορίζεται

- κυρίως ο ναυλωτής, αλλά και ο παραλήπτης, ο ναυλωτής βάσει εγγράφων ή άλλο πρόσωπο, με την προϋπόθεση ορισμού αυτών των προσώπων από τον ναυλωτή και εφόσον η σύμβαση μεταφοράς έχει ολοκληρωθεί. Το κυρίαρχο αυτό μέρος μπορεί να ασκήσει το κυρίαρχο του δικαίωμα και να το μεταβιβάσει σε άλλο πρόσωπο, όπως ο μεταφορέας, εφόσον όμως έχει προσδιοριστεί σωστά η ταυτότητα του στα έγγραφα μεταφοράς, έτσι ώστε να μπορέσει η μεταβίβαση αυτής της ιδιότητας να είναι αποτελεσματική και έγκυρη, εξυπηρετώντας τους σκοπούς της μεταφορικής διαδικασίας.
- Σε περίπτωση έκδοσης μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς που είναι απαραίτητο για την παράδοση των εμπορευμάτων, ο ναυλωτής ορίζεται ως κυρίαρχο μέρος με δικαίωμα μεταβίβασης του κυρίαρχου δικαιώματος του, χωρίς την απαίτηση έγκρισης, στον παραλήπτη, όπως αυτός κατονομάζεται στο έγγραφο μεταφοράς. Απαιτούμενη προϋπόθεση για την άσκηση του κυριαρχικού δικαιώματος και την αποτελεσματική μεταβίβαση αυτού, είναι η μεταβίβαση όλων των αντίτυπων του εγγράφου και ο έγκυρος προσδιορισμός του κυρίαρχου μέρους, που αποδεικνύεται από τα έγγραφα μεταφοράς.
- Σε περίπτωση έκδοσης διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς, κυρίαρχο μέρος αποτελεί ο κάτοχος αυτού ή όλων των αντίτυπων αυτού, εάν έχουν εκδοθεί. Ο κάτοχος μπορεί να μεταβιβάσει το κυριαρχικό δικαίωμα ελέγχου σε άλλο πρόσωπο, μεταβιβάζοντας το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς του σ' αυτό ή τα αντίτυπα αυτού, εάν έχουν εκδοθεί περισσότερα από ένα. Κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να γίνει μεταβίβαση του κυριαρχικού δικαιώματος και άσκηση αυτού, εφόσον ο φερόμενος ως κάτοχος προσκομίσει τα διαπραγματεύσιμα έγγραφα μεταφοράς του μεταφορέα και αποδείξει ότι είναι ένα από τα πρόσωπα που αναφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 1, εδάφιο 10 (α) (i).

Σε περίπτωση έκδοσης ενός διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού εγγράφου μεταφοράς, κυρίαρχο μέρος είναι ο κάτοχος, ο οποίος μπορεί να μεταβιβάσει το κυρίαρχο δικαίωμα σε άλλο πρόσωπο με την παράδοση του εγγράφου αυτού και να ασκήσει αυτό το δικαίωμα, με προϋπόθεση ν' αποδείξει ο ίδιος ότι είναι ο κάτοχος σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 1.

5.4.2.2. Υποχρεώσεις και Δικαιώματα του Κυρίαρχου Μέρους

Όσον αφορά τις υποχρεώσεις του κυρίαρχου μέρους, όπως η παροχή οδηγιών και η εκτέλεση αυτών από τον μεταφορέα (άρθρο 52), η παράδοση των εμπορευμάτων (άρθρο 53), η παροχή πρόσθετων πληροφοριών, οδηγιών ή εγγράφων στον μεταφορέα (άρθρο 55), αλλά και το δικαίωμα τροποποίησης της σύμβασης μεταφοράς (άρθρο 54), θα πρέπει να ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις, με σκοπό την αποτελεσματική και έγκυρη άσκηση του κυριαρχικού δικαιώματος στην μεταφορική διαδικασία.

Πιο συγκεκριμένα, το κυρίαρχο μέρος μπορεί να παρέχει στον μεταφορέα οδηγίες και κατευθυντήριες γραμμές, για τις οποίες είναι επιφορτισμένο, εφόσον ανταποκρίνεται σε κάποιες προϋποθέσεις (Άρθρο 52). Η παροχή και εκτέλεση οδηγιών γίνεται από πρόσωπο που ασκεί το κυριαρχικό δικαίωμα, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις οδηγίες αυτές, όπως τις λάβει ο μεταφορέας και χωρίς να αντιτίθενται στις δραστηριότητες αυτού. Σε περίπτωση οποιασδήποτε επιπλέον εξόδου, απώλειας ή ζημιάς κατά την εκτέλεση εντολής ή κατά την μεταφορά άλλων εμπορευμάτων εκτός από τα προβλεπόμενα, που μπορεί να υποστεί ο μεταφορέας κατά την διάρκεια της μεταφορικής διαδικασίας, το κυρίαρχο μέρος θα καθίσταται υπεύθυνο για αποζημίωση του. Επιπλέον, το κυρίαρχο μέρος θα παρέχει εύλογες εγγυήσεις για καταβολή πρόσθετου ποσού με σκοπό την εκτέλεση των οδηγιών του, σε περίπτωση που ο μεταφορέας αξιολογήσει ότι επίκειται απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση του υπό μεταφορά φορτίου. Διαφορετικά, ο μεταφορέας δεν θα εκπληρώσει καμία από τις εντολές που του δίνονται. Ωστόσο, σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης οδηγιών του κυρίαρχου μέρους, με αποτέλεσμα την πρόκληση ανεπιθύμητων συνεπειών στην προβλεπόμενη παράδοση των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού (άρθρο 53), ο μεταφορέας θα καθίσταται υπεύθυνος ν' αποζημιώσει το κυρίαρχο μέρος με ποσό που ορίζεται στα άρθρα 59 έως 61.

Σε συνέχεια των υποχρεώσεων του κυρίαρχου μέρους, εκτός από την παροχή οδηγιών, θα πρέπει να παρέχει τις απαραίτητες πληροφορίες, οδηγίες ή έγγραφα στον μεταφορέα, έγκαιρα και κατόπιν απαίτησης του ή του εκτελούντος μεταφορά ναυτιλιακού μέρους, με σκοπό την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς. Σε περίπτωση που μετά από εύλογη προσπάθεια ο μεταφορέας αδυνατεί να εντοπίσει το κυρίαρχο μέρος γι' αυτές τις πληροφορίες, τότε αρμόδιος για να απευθυνθεί θα 'ναι ο ναυλωτής, ή ο ναυλωτής που αποδεικνύεται από τα έγγραφα μεταφοράς.

Εκτός από τις υποχρεώσεις που θα πρέπει να συμμορφώνεται το κυρίαρχο μέρος, έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να προβεί σε τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς κατόπιν

συμφωνίας με τον μεταφορέα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 54 των Κανόνων του Ρόττερνταμ εκτός από τις εξαιρέσεις του άρθρου 50, εδάφιο 1 (β) και (γ). Ωστόσο, το κυρίαρχο μέρος για να προχωρήσει ακόμα και στις εξαιρούμενες αυτές τροποποιήσεις της σύμβασης μεταφοράς, αυτές θα πρέπει να ενσωματωθούν ή να περιέχονται σε ένα διαπραγματεύσιμο ή μη έγγραφο μεταφοράς, που μπορεί να μεταβιβαστεί, ή σε ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς, ή, να αναφέρονται σε ένα μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς, ή να ενσωματώνονται σε ένα μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς, κατόπιν απαίτησης του κυρίαρχου μέρους. Στην περίπτωση ενσωμάτωσης ή αναφοράς τους στα προαναφερόμενα έγγραφα μεταφοράς, η υπογραφή των εξαιρούμενων τροποποιήσεων θα γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 38.

Ωστόσο, στο Άρθρο 56 των Κανόνων του Ρόττερνταμ υπάρχει πρόβλεψη για τροποποίηση κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, όσον αφορά τις προβλέψεις για την ταυτότητα του κυρίαρχου μέρους των άρθρων 50, εδάφιο 1 (b) και (c), 50, παράγραφος 2, την παροχή οδηγιών του άρθρου 52, αλλά και την πρόβλεψη απαγόρευσης ή περιορισμού της δυνατότητας μεταβίβασης του κυρίαρχου δικαιώματος (άρθρο 51, εδάφιο 1 (b)).

(http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf
http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr)

5.4.3. ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ 'ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ'

Η μεταβίβαση των δικαιωμάτων και συνάμα των υποχρεώσεων από το ένα συμβαλλόμενο μέρος στο άλλο γίνεται με συγκεκριμένους τρόπους και εφόσον πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις, όπως η μεταβίβαση συγκεκριμένων εγγράφων μεταφοράς που αποδεικνύουν την ταυτότητα αυτού που μεταβιβάζει την ιδιότητα του, με σκοπό την εκπλήρωση της μεταφορικής διαδικασίας. Έτσι, στο κεφάλαιο 11 των Κανόνων του Ρόττερνταμ ρυθμίζεται η εκχώρηση του 'κυρίαρχου δικαιώματος' μέσα από τις διατάξεις των άρθρων 57 και 58.

Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 57, σε περίπτωση έκδοσης ενός διαπραγματεύσιμου έντυπου ή ηλεκτρονικού εγγράφου μεταφοράς προβλέπεται ο τρόπος μεταβίβασης του κυρίαρχου δικαιώματος του κατόχου. Πιο συγκεκριμένα, το πρόσωπο που του μεταβιβάζεται το έγγραφο μεταφοράς, για να ενσωματώσει το κυρίαρχο δικαίωμα του σ' αυτό, θα πρέπει

είτε να περιέχει έγκυρη επικύρωση, είτε να μην είναι επικυρωμένο, εφόσον έχει προσκομισθεί ή οπισθογραφηθεί από άλλο συμβαλλόμενο μέρος, ή κατονομάζεται ο παραλήπτης αυτού του εγγράφου και η μεταβίβαση γίνεται μεταξύ του πρώτου κατόχου και του ονομαστικού προσώπου. Στην περίπτωση έκδοσης διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού εγγράφου μεταφοράς, η μεταβίβαση του κυριαρχικού δικαιώματος από τον κάτοχο θα γίνεται σε πρόσωπο για το οποίο το έγγραφο μεταφοράς έχει συνταχθεί κατ' εντολή ή για λογαριασμό του, μεταβιβάζοντας το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 1.

Σε συνέχεια του άρθρου 57, το άρθρο 58 των Κανόνων του Ρόττερνταμ προβλέπει την περίπτωση που ο κάτοχος δεν είναι ο ναυλωτής, αλλά κάποιο άλλο πρόσωπο. Σ' αυτή την περίπτωση ο κάτοχος του εγγράφου μεταφοράς δεν μπορεί να έχει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της σύμβασης μεταφοράς, απλά επειδή έχει στην κατοχή του αυτό το έγγραφο μεταφοράς, αλλά στο βαθμό που αυτές οι υποχρεώσεις της σύμβασης μεταφοράς ενσωματώνονται ή μπορούν να διαπιστωθούν ότι υπάρχουν στο έντυπο ή ηλεκτρονικό διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς. Εκτός από την περίπτωση της απλής κατοχής του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς που δεν ταυτίζεται με τους όρους της σύμβασης, δύο ακόμα αποτρεπτικές περιπτώσεις εκχώρησης του κυριαρχικού δικαιώματος είναι η συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα και του κατόχου για αντικατάσταση διαπραγματεύσιμου έντυπου εγγράφου μεταφοράς με το αντίστοιχο ηλεκτρονικό και αντίστροφα, αλλά και η μεταβίβαση του κυρίαρχου δικαιώματος σε άλλο πρόσωπο σύμφωνα με το άρθρο 57.

(http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr
<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>)

6. ΑΛΛΑ ΠΕΔΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

6.1. ΕΥΕΛΙΞΙΑ ΟΡΙΣΜΟΥ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ρυθμίζουν στο κεφάλαιο 14 την επιλογή αρμόδιου δικαστηρίου από τα συμβαλλόμενα μέρη και την εφαρμογή και ισχύ των αποφάσεων του σε μία σειρά περιπτώσεων, όπως αυτές παρουσιάζονται στα άρθρα 66-74.

Στο Άρθρο 66 των Κανόνων του Ρόττερνταμ προβλέπεται ότι ο ενάγων μπορεί ν' ασκήσει αγωγή εναντίον του μεταφορέα και να κινήσει δικαστικές διαδικασίες με επιλογή πληρεξούσιου δικαστηρίου, με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει παραπομπή σε συγκεκριμένο δικαστήριο που να έχει οριστεί στην σύμβαση μεταφοράς, σύμφωνα με το άρθρο 67 ή 72. Έτσι, ο ενάγων έχει το δικαίωμα να κινήσει δικαστικές διαδικασίες εναντίον του μεταφορέα σε αρμόδιο δικαστήριο του, το οποίο βρίσκεται είτε στην έδρα του μεταφορέα, είτε στον συμφωνημένο τόπο παραλαβής ή παράδοσης, ή στο αρχικό λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης των εμπορευμάτων. Μία ακόμη επιλογή είναι σε αρμόδιο δικαστήριο που έχει επιληφθεί την εκδίκαση υπόθεσης για αποζημίωση που θα καταβληθεί από τον μεταφορέα στον ναυλωτή για τυχόν απαιτήσεις του δεύτερου, κατόπιν μεταξύ τους συμφωνίας.

Όσον αφορά την επιλογή του αρμόδιου δικαστηρίου κατόπιν από κοινού συμφωνίας των μερών, το Άρθρο 67 των Κανόνων του Ρόττερνταμ αναφέρει ότι απαραίτητη προϋπόθεση είναι το δικαστήριο που έχει επιλεγεί να 'χει αποκλειστική δικαιοδοσία, τηρουμένων των αναλογιών σύμφωνα με το άρθρο 66, εδάφιο b και εφόσον η αντιδικία τους αφορά σε όρους της σύμβασης μεταφοράς 'volume contract'. Ειδικότερα, στην 'volume contract' θα περιέχονται ατομικά στοιχεία των μερών, όπως όνομα, διεύθυνση. Η επιλογή του δικαστηρίου θα αποτελεί αντικείμενο ατομικής διαπραγμάτευσης και θα ενσωματώνεται στους όρους της 'volume contract' ή θα περιέχεται ξεχωριστή δήλωση για επιλογή άλλου αρμόδιου δικαστηρίου. Επίσης, τα δικαστήρια που ορίζονται θα πρέπει να βρίσκονται στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους.

Στην περίπτωση που ένα πρόσωπο δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος μιας "volume contract" και η οποία περιέχει την επιλογή δικαστηρίου για την εκδίκαση διαφοράς, τότε αυτή ισχύει εφόσον

- το δικαστήριο βρίσκεται σε έδαφος που ορίζεται στο άρθρο 66, εδάφιο (a),
- η συμφωνία για την επιλογή δικαστηρίου αποδεικνύεται από το έντυπο ή ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς,

- παρέχεται έγκαιρη και επαρκής πληροφόρηση στον μη συμβαλλόμενο για το αρμόδιο δικαστήριο που θα γίνει η εκδίκαση της υπόθεσης και την αποκλειστική του δικαιοδοσία,
- το δίκαιο του δικαστηρίου που έχει επιληφθεί της υπόθεσης, αναγνωρίζει την ύπαρξη δέσμευσης μεταξύ του προσώπου και του δικαστηρίου.

Στην περίπτωση προσφυγής με κατηγορούμενο το εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος, στο Άρθρο 68 των Κανόνων του Ρόττερνταμ προβλέπεται ότι ο ενάγων κινείται δικαστικά σε δικαστήριο του οποίου η άσκηση δικαιοδοσίας γίνεται είτε στην έδρα του εκτελούντος μεταφορά ναυτιλιακού μέρους, ή στο λιμάνι παραλαβής, παράδοσης ή δραστηριότητας του εκτελούντος μεταφορά ναυτιλιακού μέρους σε σχέση με τα εμπορεύματα.

Στο Άρθρο 69 των Κανόνων του Ρόττερνταμ ορίζονται οι δικαστικές υποθέσεις (άρθρα 71 και 72), όπου κατηγορούμενοι είναι ο μεταφορέας ή το εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος και οι οποίες δεν μπορούν εκδικαστούν σε δικαστήριο που δεν ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις των άρθρων 66 ή 68. Σε συνέχεια του παραπάνω άρθρου, το Άρθρο 70 ορίζει ότι κανένα προσωρινό ασφαλιστικό μέτρο, ποινή ή σύλληψη δεν μπορεί να αποφασιστεί και να ισχύει από δικαστήριο που δεν συμμορφώνεται με τις επιταγές του κεφαλαίου 14 των Κανόνων του Ρόττερνταμ.

Όταν η προσφυγή γίνεται κατά του μεταφορέα ή του εκτελούντος μεταφορά ναυτιλιακού μέρους, στο Άρθρο 71 των Κανόνων του Ρόττερνταμ προβλέπεται ότι εκτός από την περίπτωση ορισμού δικαστηρίου αποκλειστικής δικαιοδοσίας στην σύμβαση μεταφοράς, που δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη (άρθρο 67 ή 72), το δικαστήριο αυτό θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 66 και το άρθρου 68. Στην περίπτωση που δεν έχει καθοριστεί αρμόδιο δικαστήριο, η επιλογή άλλου δικαστηρίου γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 68, εδάφιο (b).

Ο μεταφορέας ή ένα εκτελών μεταφορά ναυτιλιακό μέρος μπορεί να κινηθούν με σκοπό την δήλωση ότι δεν είναι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε πράξη που τους καταλογίζεται και τους στερεί το δικαίωμα επιλογής δικαστηρίου σύμφωνα με το άρθρο 66 ή 68. Μετά από αναγνώριση του δικαιώματος τους αυτού μπορούν να προχωρήσουν κι αυτοί με την σειρά τους σε επιλογή δικαστηρίου (άρθρο 66 ή 68).

Όσον αφορά την περίπτωση εμφάνισης του εναγόμενου ενώπιον του δικαστηρίου, στο Άρθρο 72 των Κανόνων του Ρόττερνταμ προβλέπεται ότι τα διάδικα μέρη μπορούν να προχωρήσουν σε επίλυση της διαφοράς τους, αφού έχουν έρθει σε από κοινού συμφωνία για ορισμό αρμόδιου δικαστηρίου και μετά την εμφάνιση του εναγόμενου ενώπιον αυτού, που

συνεπάγεται αποδοχή της δικαιοδοσίας του και δέσμευση του σε οποιαδήποτε λήψη απόφασης.

Μία ακόμη πρόβλεψη των Κανόνων του Ρόττερνταμ σχετικά με την δικαιοδοσία του αρμόδιου δικαστηρίου είναι η υποχρεωτική αναγνώριση αυτής του της αρμοδιότητας και η δεσμευτική εκτέλεση των αποφάσεων του στο εσωτερικό των συμβαλλομένων κρατών των Κανόνων αυτών (Άρθρο 73). Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η συγκεκριμένη απόφαση του δικαστηρίου να μην αντίκειται στο περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας και τα συμβαλλόμενα μέρη να δηλώνουν ότι δεσμεύονται από τις διατάξεις του κεφαλαίου 14 (άρθρο 74), διαφορετικά το κράτος-μέλος των Κανόνων μπορεί να επικαλεστεί το εθνικό δίκαιο για αποφυγή δέσμευσης της και εκτέλεσης της δικαστικής απόφασης. Τέλος, οι δικαστικές αποφάσεις, είτε λήφθηκαν πριν ή μετά την υπογραφή των Κανόνων του Ρόττερνταμ, δεν έχουν εφαρμογή σε μία περιφερειακή οργάνωση οικονομικής ολοκλήρωσης.

(http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoflat/platformData/infoflat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf
<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Michael%20Sturley%2023%20OKT29.pdf>)

6.2. ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΩΣ ΕΝΔΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ

Οι Κανόνες του Ρόττερνταμ, εκτός από την πρόβλεψη τους για ορισμό αρμόδιου δικαστηρίου, ρυθμίζουν ζητήματα διαφορών μέσω της οδού της διαιτησίας. Στο Κεφάλαιο 15 σε μία σειρά άρθρων 75-78 αναλύεται η προσφυγή σε διαιτησία, οι προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται για την εφαρμογή των αποφάσεων της και η ευελιξία που δίνει αυτή η ένδικη επιλογή για ταχύτερη επίλυση της διαφοράς των μερών χωρίς να πληγεί μία ενδεχόμενη μελλοντική τους συνεργασία .

Κατ' αυτόν τον τρόπο, στο άρθρο 75 των Κανόνων του Ρόττερνταμ, κατόπιν συμφωνίας των μερών για παραπομπή σε διαιτησία οποιασδήποτε διαφοράς που μπορεί να προκύψει, ο ενάγων έχει το δικαίωμα ορισμού του τόπου, όπου θα λάβει χώρα η διαδικασία της διαιτησίας και πιο συγκεκριμένα σε:

- Κάθε μέρος που προβλέπεται εκ των προτέρων στη συμφωνία διαιτησίας για το σκοπό αυτό, ή
- Κάθε άλλο κράτος που βρίσκεται είτε η έδρα του μεταφορέα, είτε ο τόπος παραλαβής ή παράδοσης ή στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο.

Ωστόσο, υπάρχουν δύο περιπτώσεις, από την πλευρά του διάδικου μέρους που αξιώνει διαιτησία, που δεν μπορεί να γίνει επιλογή τόπου. Η πρώτη περίπτωση είναι η υπογραφή “volume contract”, γεγονός που συνεπάγεται ότι ο προσδιορισμός του τόπου διαιτησίας στην σύμβαση δεν μπορεί να γίνει κατ' επιλογή του ενάγοντα, αλλά η πρόβλεψη για την χώρα που θα αναλάβει την διευθέτηση της διαφοράς με διαιτησία είναι υποχρεωτική, όπως συνάγεται από τις διατάξεις της “volume contract” και καθορίζεται κατόπιν ατομικής διαπραγμάτευσης. Απαραίτητη δε, κρίνεται σ' αυτή την περίπτωση η δήλωση στο συμβόλαιο μεταφοράς από τα συμβαλλόμενα μέρη, ότι αυτά δεσμεύονται από την σύμβαση διαιτησίας.

Η δεύτερη περίπτωση μη δυνατότητας επιλογής τόπου διαιτησίας είναι όταν ένα πρόσωπο που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της “volume contract”. Τότε αυτό το πρόσωπο δεσμεύεται από τον προσδιορισμό του τόπου διαιτησίας σε αυτή τη συμφωνία μόνον εφόσον αυτός βρίσκεται σε ένα από τα μέρη που προκαθορίζονται στη συμφωνία σύμφωνα με το εδάφιο 2 (b) του άρθρου 75, η συμφωνία περιέχεται στο έντυπο ή ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς, του δίνεται έγκαιρη και επαρκής ενημέρωση για τον τόπο διαιτησίας, και η εθνική νομοθεσία επιτρέπει στο άτομο αυτό να δεσμεύεται από τη συμφωνία διαιτησίας. Παρ' όλα αυτά, εκείνο που ισχύει για όλες τις διατάξεις του άρθρου

75 είναι ότι θεωρούνται μέρος κάθε ρήτρας ή συμφωνίας διαιτησίας και ότι κάθε όρος της εν λόγω ρήτρας ή συμφωνίας στο βαθμό που δεν συμμορφώνεται με αυτή δεν έχει ισχύ.

Όσον αφορά τις μεταφορές μη τακτικών γραμμών, σύμφωνα με το Άρθρο 76 των Κανόνων του Ρόττερνταμ τίποτα δεν επηρεάζει την εφαρμογή και δεσμευτικότητα της συμφωνίας διαιτησίας που περιέχεται σε συμβόλαιο μεταφοράς, η οποία εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 7 και κατόπιν απόφασης των συμβαλλομένων μερών των Κανόνων αυτών για ένταξη τους στη σύμβαση μεταφοράς. Στην περίπτωση έκδοσης έντυπου ή ηλεκτρονικού έγγραφου μεταφοράς, αυτό περιέχει την σύμβαση διαιτησίας και υπόκειται στο Κεφάλαιο 15, λόγω πρόβλεψης του άρθρου 7. Ωστόσο, στην περίπτωση που τα εν λόγω έγγραφα προσδιορίζουν τους διαδίκους και την ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου ή άλλης σύμβασης που αποκλείεται από την εφαρμογή των Κανόνων του Ρόττερνταμ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6, και ενσωματώνουν με ειδική αναφορά την ρήτρα διαιτησίας ή άλλη σύμβαση που περιέχει τους όρους της συμφωνίας διαιτησίας σε ναυλοσύμφωνο, τότε η εκτέλεση των όρων της σύμβασης διαιτησίας θεωρούνται άκυροι και χωρίς ισχύ.

Μία ακόμη πρόβλεψη των Κανόνων του Ρόττερνταμ είναι η συμφωνία των συμβαλλομένων μερών για επίλυση της διαφοράς τους με διαιτησία, αφού προκύψει η διένεξη (Άρθρο 77) σε οποιοδήποτε μέρος. Τέλος, μόνο τα συμβαλλόμενα μέρη των Κανόνων του Ρόττερνταμ δεσμεύονται για την εφαρμογή των άρθρων του Κεφαλαίου 15 για την επίλυση διαφοράς με διαιτησία σύμφωνα με το άρθρο 78.

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Michael%20Sturley%2023%20OKT29.pdf>)

6.3. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Ένα ακόμα ζήτημα που οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ρυθμίζουν και εξαιρείται στους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, είναι η μεταφορά εμπορευμάτων επί του καταστρώματος, η ευθύνη του μεταφορέα και ο περιορισμός αυτής κατά την μεταφορά αυτών στο κατάστρωμα του πλοίου. Πρόβλεψη για την συγκεκριμένη μεταφορά, υπήρχε και στους προγενέστερους Κανόνες του Αμβούργου ως προς τις προϋποθέσεις μεταφοράς επί του καταστρώματος, όμως οι Κανόνες του Ρόττερνταμ ανταποκρινόμενοι στις ανάγκες της σύγχρονης μεταφορικής διαδικασίας με εμπορευματοκιβώτια, προβλέπουν την προσθήκη πρόβλεψης για μεταφορά μέσα ή επί εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων. Η πρόβλεψη αυτή ενσωματώνει την δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και μεταφοράς οχημάτων σε σύγχρονα πλοία roll-on και σε roll-off. Επομένως, όπως αποδεικνύεται στο άρθρο 25 που αναλύονται η ευθύνη του μεταφορέα και οι προϋποθέσεις μεταφοράς επί του καταστρώματος, οι διατάξεις των Κανόνων του Ρόττερνταμ είναι ένα ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο.

Έτσι, στο Άρθρο 25 των Κανόνων του Ρόττερνταμ για τα φορτία που μεταφέρονται επί του καταστρώματος του πλοίου προβλέπεται ότι η μεταφορά αυτών των εμπορευμάτων μπορεί να γίνει μ' αυτόν τον τρόπο, εφόσον πληρούνται τρεις προϋποθέσεις:

- η μεταφορά επί του καταστρώματος είναι σύμφωνη με την εθνική νομοθεσία,
- γίνεται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα που είναι κατάλληλα για μεταφορά επί του καταστρώματος, και οι γέφυρες είναι ειδικά διαρρυθμισμένες να μεταφέρουν τέτοια εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα,
- γίνεται σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ή τις συνήθειες, χρήση ή τις πρακτικές του εν λόγω εμπορίου.

Όσον αφορά τις διατάξεις των Κανόνων του Ρόττερνταμ για την ευθύνη του μεταφορέα, αυτές ισχύουν στην περίπτωση που τα μεταφερόμενα επί του καταστρώματος εμπορεύματα χαθούν, καταστραφούν ή καθυστερήσουν να φτάσουν στον τόπο παράδοσης ή παραλαβής. Ο μεταφορέας, όμως, δεν ευθύνεται, στην περίπτωση που η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση των φορτίων επί του καταστρώματος του πλοίου προκαλείται από ιδιαίτερους κινδύνους που συνδέονται με το συγκεκριμένο είδος της μεταφοράς επί του καταστρώματος.

Οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα εφαρμόζονται για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων που

μεταφέρονται στο κατάστρωμα, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, αλλά ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για απώλεια ή ζημία σε τέτοια εμπορεύματα, ή καθυστέρηση στην παράδοσή τους, που προκαλούνται από ιδιαίτερους κινδύνους που συνδέονται με τη μεταφορά τους στο κατάστρωμα, όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 (a) ή (c) του παρόντος άρθρου. Αν όμως τα φορτία επί του καταστρώματος μεταφέρονται υπό διαφορετικές συνθήκες απ' αυτές που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας ευθύνεται για απώλεια, καταστροφή ή καθυστέρηση στην παράδοσή τους, που προκαλείται αποκλειστικά λόγω της μεταφοράς τους στο κατάστρωμα, και δεν έχει τα δικαιώματα που προβλέπονται στο άρθρο 17. Στην περίπτωση έκδοσης και μεταβίβασης ενός διαπραγματεύσιμου έντυπου ή ηλεκτρονικού εγγράφου μεταφοράς σε τρίτο πρόσωπο, που το απέκτησε με καλή πίστη, ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα να επικαλείται την παράγραφο 1 (c) του παρόντος άρθρου κατά αυτού, εκτός αν τα στοιχεία της σύμβασης υποδηλώνουν ότι τα εμπορεύματα θα μπορούσαν να μεταφερθούν στο κατάστρωμα.

Τέλος, στην παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ότι εάν υπάρχει ρητή συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα και του ναυλωτή για μεταφορά των εμπορευμάτων κάτω από το κατάστρωμα, τότε ο μεταφορέας χάνει το δικαίωμα του για περιορισμό της ευθύνης του που φέρει για εμπορεύματα που χάθηκαν, καταστράφηκαν ή καθυστέρησαν να φθάσουν στον συμφωνημένο προορισμό τους, επειδή αυτά μεταφέρθηκαν επί του καταστρώματος και ενώ είχε συμφωνηθεί το αντίθετο.

(http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

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

6.4.ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΖΩΩΝ

Η μεταφορά ζώων είναι ένα ζήτημα που ρυθμίζεται από το άρθρο 81 των Κανόνων του Ρόττερνταμ . Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι υποχρεώσεις ή η ευθύνη του μεταφορέα και των εκτελούντων μεταφορά ναυτιλιακών μερών μπορεί να εξαιρεθούν ή να περιοριστούν από την σύμβαση μεταφοράς, εάν τα εμπορεύματα είναι ζωντανά ζώα. Ωστόσο, αν ο ενάγοντας αποδείξει ότι ο μεταφορέας προκάλεσε σκόπιμα ή από αμέλεια αλλά με επίγνωση ότι η απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση στην παράδοση των μεταφερόμενων ζώων ήταν πολύ πιθανό να προκύψει, τότε ο μεταφορέας ή το πρόσωπο που αναφέρεται στο άρθρο 18 φέρει ευθύνη για τις ανωτέρω πράξεις. Η ιδιαίτερη φύση του μεταφερόμενου εμπορεύματος και οι συνθήκες της μεταφοράς μπορούν να επιτρέψουν την σύναψη ειδικής συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα, χωρίς να απαιτείται έκδοση διαπραγματεύσιμου έντυπου ή ηλεκτρονικού εγγράφου μεταφοράς.

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

7.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μέσα από την καταγραφή και παρουσίαση των άρθρων των Κανόνων του Ρόττερνταμ αντιλαμβανόμαστε τον σημαντικό ρόλο που μπορεί να παίξει στην διαμόρφωση ενός νέου διεθνούς και ομοιόμορφου ρυθμιστικού τοπίου στον ναυτιλιακό χώρο. Παρά την ύπαρξη πολέμιων στο περιεχόμενο και την καθιέρωση του νέου αυτού ρυθμιστικού πεδίου, μένει μέσα από την συγκριτική ανάλυση που προηγήθηκε με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ και τις μεταβολές που παρουσιάζουν και θα επέλθουν με την επικείμενη εφαρμογή τους, να αποδειχθεί στην πράξη η επίδραση που θα ασκήσει στις μελλοντικές ναυτιλιακές συνεργασίες για την μεταφορά εμπορευμάτων. Ωστόσο, μία σύντομη και περιεκτική ανασκόπηση θα συνέβαλε σημαντικά στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τους Κανόνες του Ρόττερνταμ και τις προοπτικές που παρέχονται στην ναυτιλία με την εφαρμογή αυτών.

Η συγκριτική ανάλυση των Κανόνων του Ρόττερνταμ με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, που προηγήθηκε στα πρώτα κεφάλαια αυτού του πονήματος, θα λειτουργήσει βοηθητικά στην ανάδειξη και κατανόηση της συνεισφοράς της νέας σύμβασης σε κάλυψη προηγούμενων ρυθμιστικών αδυναμιών, κενών, αλλά και προσθηκών για την ενίσχυση κάποιων υπάρχοντων διατάξεων. Προς την ίδια κατεύθυνση, η πρόβλεψη πρωτοπόρων άρθρων, που αγγίζουν νέα νευραλγικά ζητήματα της ναυτιλίας για πρώτη φορά, συντελούν να συνειδητοποιήσουμε τους νέους ορίζοντες που μπορούν να ανοιχθούν για την διεξαγωγή ομαλών συνεργατικών δεσμών κατά την εκτέλεση της μεταφορικής διαδικασίας.

Έτσι, μέσα από την συγκριτική ανάλυση των δύο Κανονισμών ξεδιπλώνονται ουσιώδεις διαφορές στις αρμοδιότητες και τις συνεπαγόμενες ευθύνες και δικαιώματα των συμβαλλομένων μερών, όπως οι υποχρεώσεις του μεταφορέα. Μία σημαντική εξέλιξη στις υποχρεώσεις του μεταφορέα είναι ότι η επιμέλεια του για αξιοπλοΐα και ασφάλεια εκτείνεται καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού, παράλληλα με την πρόβλεψη για παράδοση του εμπορεύματος στον παραλήπτη του εμπορεύματος και ευθύνη του μεταφορέα για παράδοση του φορτίου μέχρι τον τελικό προορισμό.

Πιο ενισχυμένες φαίνεται να είναι και οι υποχρεώσεις του ναυλωτή για την διεξαγωγή ομαλής μεταφοράς των εμπορευμάτων, καθώς στους Κανόνες του Ρόττερνταμ απαιτείται λήψη μέτρων για την εξασφάλιση ασφάλειας με κατάλληλη φόρτωση, στοιβαγία και εκφόρτωση των εμπορευμάτων για την αποφυγή απώλειας, ζημιάς ή καταστροφής του φορτίου αλλά και του πλοίου, καθώς και ενημέρωση του μεταφορέα για την επικίνδυνη

φύση και χαρακτήρα του φορτίου με την συναίνεση των εθνικών νομοθεσιών για την εκτέλεση της μεταφοράς τους.

Εκτός από τις υποχρεώσεις των αντιπροσώπων και υπαλλήλων του μεταφορέα, οι Κανόνες του Ρόττερνταμ επεκτείνονται σ' ένα δίκτυο ανεξαρτήτων συμβαλλομένων μερών που υποβοηθούν τις εργασίες του μεταφορέα στην ευρύτερη λιμενική ζώνη με την προσθήκη μίας νέας έννοιας, των εκτελούντων μεταφορά ναυτιλιακών μερών διασαφηνίζοντας κατά αυτόν τον τρόπο τον προσδιορισμό των αρμοδιοτήτων.

Οι διαφοροποιήσεις των δύο συμβάσεων γίνονται ακόμα πιο εμφανείς όσον αφορά την έκδοση των εγγράφων μεταφοράς. Η ευελιξία που εξασφαλίζεται από τους Κανόνες του Ρόττερνταμ φαίνεται στην ρύθμιση όχι μόνο της μεταφοράς δια θαλάσσης, όπως ισχύει στους κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, την προϋπόθεση αποδοχής αυτών από τα συμβαλλόμενο μέρος που γίνεται η φόρτωση και την συνεπαγόμενη απαίτηση πολλών εγγράφων μεταφοράς, αλλά με την ευέλικτη υπογραφή της αρχικής σύμβασης, με αποδοχή της εφαρμογής των Κανόνων του Ρόττερνταμ από το ένα εκ των δύο συμβαλλομένων μερών, όπου βρίσκονται τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης.

Εδώ, βλέπουμε την αλλαγή του γεωγραφικού προσανατολισμού των συμβάσεων με επέκταση των ρυθμίσεων όχι μόνο στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης, αλλά και στους τόπους παραλαβής κα παράδοσης των εμπορευμάτων. Μία ακόμη σημαντική αλλαγή είναι ότι καταργείται η φορτωτική ως απαραίτητο έγγραφο μεταφοράς και *prima facie* απόδειξη κατοχής των εμπορευμάτων.

Οι χαμηλές αποζημιώσεις, 2 SDR's / kilo ή 667 SDR's/ δέμα ή μονάδα που επιβάλλονταν από τις διατάξεις των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ έρχονται να αντικατασταθούν από την αύξηση για την καταβολή τους σε περίπτωση απώλειας, ζημιάς ή αμέλειας σε 3 SDR's/kilo ή 875 SDR's/ δέμα ή μονάδα.

Επιπλέον, μια διαφορά μεταξύ των δύο συμβάσεων είναι η άσκηση αγωγής στις αρμόδιες δικαστικές αρχές με την προσκόμιση αποδεικτικών εγγράφων με αύξηση της προθεσμίας σε τρία χρόνια από τα δύο, που πρόβλεπαν οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, αλλά και δυνατότητα παράτασης αυτής της προθεσμίας, σε περίπτωση που δεν εξακριβώνεται η ταυτότητα του κατηγορουμένου και απαιτείται περαιτέρω έρευνα.

Όσον αφορά την φύση των Κανόνων του Ρόττερνταμ παρέχεται μία σημαντική ευελιξία με την καθιέρωση της νέας έννοιας των 'volume contracts' που παρέχει ευελιξία στον καθορισμό δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των μερών, καθώς μπορούν να παρεκκλίνουν από τους υποχρεώσεις των Κανόνων του Ρόττερνταμ, χωρίς όμως να αντιβαίνουν σ' αυτούς και με απαραίτητη προϋπόθεση την συναίνεση των μερών.

Συνεχίζοντας την ανασκόπηση σε καίρια σημεία των Κανόνων του Ρόττερνταμ, παρατηρούμε ότι ρυθμίζονται πρωτοπόρα πεδία σε μία σειρά άρθρων. Πιο συγκεκριμένα, για πρώτη φορά γίνεται αναφορά στις συνδυασμένες μεταφορές που χρησιμοποιούνται για την ολοκλήρωση της μεταφορικής διαδικασίας με πλοίο μαζί με άλλα μεταφορικά μέσα, αλλά και την πρόβλεψη της σχέσης των Κανόνων του Ρόττερνταμ με συμβάσεις που ρυθμίζουν την μεταφορά οδικώς, με σιδηρόδρομο και αεροπορικώς και την αποφυγή πιθανών συγκρούσεων μεταξύ τους κατά την μεταβίβαση των εμπορευμάτων από το ένα μέσο στο άλλο.

Μία ακόμη πρωτοποριακή διάταξη είναι αυτή που προβλέπει την χρήση ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς σε αντικατάσταση των έντυπων, με σκοπό την ταχύτητα, την άμεση αποστολή των εμπορευμάτων και την διευκόλυνση της μεταφοράς.

Ορίζονται οι περιπτώσεις που έχει εκδοθεί διαπραγματεύσιμο ή μη έγγραφο μεταφοράς, εμφάνισης ή μη του νόμιμου κατόχου αυτών στο σημείο παραλαβής, οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που φέρει ο μεταφορέας ως προς τα εμπορεύματα και την παράδοση τους στον παραλήπτη τους.

Ένα άλλο νέο ζήτημα είναι αυτό της παράδοσης των εμπορευμάτων στον τόπο ή το λιμάνι εκφόρτωσης τους σε πρόσωπο που προσκομίζει τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία για την κατοχή και παραλαβή τους.

Πρωτοπορία αποτελεί η εισαγωγή της έννοιας του ‘κυρίαρχου μέρους’ και του ‘κυρίαρχου δικαιώματος’ του, που σημαίνει εξουσιοδοτημένα πρόσωπα που δίνουν οδηγίες στον μεταφορέα του εμπορεύματος ή τις αλλάζουν με σκοπό την προστασία αυτού, ενώ προβλέπεται και η εκχώρηση αυτού του δικαιώματος σε πρόσωπο που πληροί κάποια κριτήρια για την άσκηση αυτού.

Στο έκτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας αναλύονται ζητήματα που ενώ δεν απαντώνται πρώτη φορά στους Κανόνες του Ρόττερνταμ, αλλά προϋπήρχαν σ’ αυτούς του Αμβούργου εμπλουτίζονται με νέες προσθήκες. Ορισμένα απ’ αυτά είναι η ευελιξία ορισμού αρμόδιου δικαστηρίου για την εκδίκαση διαφορών που προκύπτουν από αθέτηση της συμφωνίας μεταφοράς και τι ισχύει ανάλογα με τον εκάστοτε εναγόμενο (μεταφορέας, ανεξάρτητο συμβαλλόμενο μέρος) , τον τόπο εκδίκασης της υπόθεσης, την εφαρμογή των προϋποθέσεων από τα μέρη ή την αγωγή της διαφωνίας των μερών σε κάποια διάταξη της volume contract’.

Σε συνέχεια των ένδικων μέσων που έχουν στην διάθεση τους τα διάδικα μέρη περιλαμβάνεται και η διαιτησία που αποτελεί ευέλικτο τρόπο επίλυσης της διαφοράς με την

αποφυγή χρονοβόρων διαδικασιών και τερματισμού μίας μελλοντικής συνεργασίας των μερών.

Η μεταφορά εμπορευμάτων επί του καταστρώματος σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα είναι μία νέα προσθήκη ανταποκρινόμενη στις ανάγκες της νέας εποχής ‘door-to-door’ μεταφοράς με ρυθμίσεις που διασφαλίζουν την υποχρέωση του μεταφορέα για ασφάλεια στο πλοίο και το μεταφερόμενο φορτίο.

Σημαντική είναι και η αναφορά σε ζητήματα μεταφοράς ζώων επί του πλοίου και την συνεπαγόμενη ευθύνη του μεταφορέα.

Ολοκληρώνοντας την σύντομη αναδρομή στα πιο ουσιαστικά σημεία των Κανόνων του Ρόττερνταμ είτε με την παρουσίαση των διαφορών τους με το πρότερο καθεστώς των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, είτε με την αναφορά σε νέες προβλέψεις τους ή με προσθήκη νέων διατάξεων στους ήδη υπάρχοντες Κανόνες του Αμβούργου, συμπεραίνουμε ότι το μακρόπνοο σχέδιο των συντακτών των Κανόνων του Ρόττερνταμ για ένα ενιαίο ρυθμιστικό πλαίσιο με ολοκληρωμένες και λεπτομερείς πτυχές που αγγίζουν κάθε ζήτημα μπορεί να ευοδωθεί και να αποφέρει καρπούς, παρά την ύπαρξη ενάντιων στην εφαρμογή τους. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να δοκιμαστούν στην πράξη για να αποδειχθεί η συνεισφορά τους στον ναυτιλιακό χώρο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ, ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΕΥΗ Η.ΠΛΩΜΑΡΙΤΟΥ, Ναυλώσεις (2^η έκδοση), Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 2006.
- ΠΑΖΑΡΖΗΣ Ι. ΜΙΧΑΛΗΣ, ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΑΤΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, Εκδόσεις Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς, Νοέμβριος 2010.

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alexander von Ziegler, The Rotterdam Rules 2008: commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Kluwer Law International, 2010.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- THE ROTTERDAM RULES: CHANGES FROM COGSA
<http://davismarine.com/articles/Rotterdam%20Rules%20-%20Changes%20from%20COGSA.pdf>
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea
http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf
- General Assembly, Resolution adopted by the General Assembly, 63/122. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea
<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adpoted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>
- Hague-Visby Rules
<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>
- Φάνης Κρυστάλλης, Αναστασία Μπάκα, Μαρία Μοσχοπούλου, ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, THE ROTTERDAM RULES
http://emporiko.law.uoa.gr/Uncitral_21_12_2009.pdf
- FRANCESCO BERLINGIERI, A COMPARATIVE ANALYSIS OF THE HAGUE-VISBY RULES, THE HAMBURG RULES AND THE

ROTTERDAM RULES

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

- International Safety Management Code
http://en.wikipedia.org/wiki/International_Safety_Management_Code
- UNCITRAL, 2008
http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html
- HWL&EBSWORTH LAWYERS, MARITIME & TRADE
http://hwlebsworth.ensoconsultancy.com.au/maritime_trade_sept09/the-rotterdam-rules.html
- CROWELL&MORING, New Rotterdam Rules For Maritime Shipping
<http://www.crowell.com/NewsEvents/AlertsNewsletters/all/1352321>
- 20-23 September 2009, New UN Convention Rotterdam Rules Open for Signatures
<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>
- Admiralty and Maritime Law Guide, International Conventions
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>
- The Rotterdam Rules
<http://www.rotterdam-rules.com/>
- THE ECONOMIC TIMES, Let' s join rotterdam rules convoy
<http://www.peerpower.com/et/1310/-Let--s-join-rotterdam-rules-convoy#>
- Hague-Visby Rules
http://en.wikipedia.org/wiki/Hague-Visby_Rules
- The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 multilateral
<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>
- THE LAUNCH OF THE ROTTERDAM RULES
http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bp2pYnk6ttoJ:www.shhsfy.gov.cn/hsinfoplat/platformData/infoplat/pub/hsfyenglish_42/docs/200911/20.doc+rotterdam+s+rules&cd=5&hl=el&ct=clnk&gl=gr&client=firefox-a&source=www.google.gr
- Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
<http://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=235382>
- Rotterdam Rules
http://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam_Rules
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea ("Hamburg Rules")
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/hamburgrules1978.html>

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Δακορώνιας Α., Ανάλυση και Σύγκριση των Κανόνων του Ρόττερνταμ με τους Κανόνες της Χάγης –Βίσμυ, Πειραιάς, Ιούλιος 2011.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

3.ΠΕΔΙΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ’ ΚΑΙ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ’ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

3.1. ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Article 12

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

*ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ 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 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

*ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ***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.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΑΛΛΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

Article 18

Liability of the carrier for other persons

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees of the carrier or a performing party; or

(d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ, ΖΗΜΙΑΣ Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

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.

3.2. ΝΑΥΛΩΤΗΣ**ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ***ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΠΡΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ***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.

*ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ***Article 29****Shipper's obligation to provide information, instructions and documents**

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:

(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and

(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires .

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

*ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ***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.

3.3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ, ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

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.ΠΕΔΙΑ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ‘ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ’ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ’

4.1.ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- *Ορισμοί*

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another . The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.

- *Εξαιρέσεις*

Article 6

Specific exclusions

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

- (a) Charter parties; and
- (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon .

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:

- (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
- (b) A transport document or an electronic transport record is issued .

Article 7

Application to certain parties

Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention . However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

4.2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

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 .10

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.

4.3. ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

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 36

Contract particulars

1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the following information, as furnished by the shipper:

- (a) A description of the goods as appropriate for the transport;
- (b) The leading marks necessary for identification of the goods;
- (c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
- (d) The weight of the goods, if furnished by the shipper .

2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:

(a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;

(b) The name and address of the carrier;

(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and

(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued .

3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:

(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;

(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;

(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and

(d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.

4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:

(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and

(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record .

Article 37

Identity of the carrier

1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification .

2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier . Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner .

3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier .

Article 38

Signature

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.

2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record .

Article 39

Deficiencies in the contract particulars

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.

2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:

(a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or

(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.

3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them .

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.

Article 41

Evidentiary effect of the contract particulars

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:

(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;

(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or

(ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non negotiable electronic transport record:

(i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;

(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and

(iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

Article 42

“Freight prepaid”

If the contract particulars contain the statement “freight prepaid” or a statement of a similar nature, the carrier cannot assert against the holder or the consignee the fact that the freight has not been paid. This article does not apply if the holder or the consignee is also the shipper

4.4.ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Article 59

Limits of liability

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper .

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit .

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund . The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties . The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions . The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State .

Article 60

Limits of liability for loss caused by delay

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed . The total amount payable pursuant to this article and article 59,

paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

Article 61

Loss of the benefit of limitation of liability

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result .

2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

4.5. ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΕΚΔΙΚΑΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

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 63**Extension of time for suit**

The period provided in article 62 shall not be subject to suspension or interruption, but the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

Article 64**Action for indemnity**

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity 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 person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

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

4.6. ΦΥΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ**Article 79****General provisions**

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;

(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or

(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or

(b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.

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.

5.ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΠΕΔΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ‘ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ’

5.1.ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

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 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.

5.2. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

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

12.

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.

5.3. ΠΑΡΑΔΟΣΗ 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

(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. ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ’ ΚΑΙ ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ’

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ’

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.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ‘ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΜΕΡΟΥΣ’

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.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ 'ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΜΕΡΟΥΣ'

Article 52

Carrier's execution of instructions

1. Subject to paragraphs 2 and 3 of this article, the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if:

(a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control;

(b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and

(c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices .

2. In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried.

3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.

4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61 .

Article 53

Deemed delivery

Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and

the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods .

Article 54

Variations to the contract of carriage

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c) .

2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport

document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, 37 or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request

of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record . If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38 .

Article 55

Providing additional information, instructions or documents to carrier

1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage .
2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them . If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents .

Article 56

Variation by agreement

The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52 . The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ 'ΚΥΡΙΑΡΧΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ'

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.

6. ΑΛΛΑ ΠΕΔΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΟΥ ΠΟΤΤΕΡΝΤΑΜ.**6.1. ΕΥΕΛΙΞΙΑ ΟΡΙΣΜΟΥ 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.

6.2.ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ ΩΣ ΕΝΔΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ**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 .

Article 76**Arbitration agreement in non-liner transportation**

1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:

- (a) The application of article 7; or
- (b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention .

2 . Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:

- (a) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and
- (b) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement .

Article 77**Agreement to arbitrate after a dispute has arisen**

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

Article 78**Application of chapter 15**

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

6.3.ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ**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.

6.4.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.