

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**  
**ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

**“ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΧΑΓΗΣ**  
**ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ ΣΤΟ BILL OF**  
**LADING”**

Χρυσούλα - Ανδριάννα Λάμπρου

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

Σεπτέμβριος 2014

**Δήλωση Αυθεντικότητας/ Ζήτημα 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 παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο κείμενο υπό copyright και πιθανόν συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία υπό copyright κειμένου.

Υπογραφή

Λάμπρου Χρυσούλα - Ανδριάνα

**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 Πειραιά σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

1. Ο κ. Κ. Γκιζιάκης (επιβλέπων)
2. Ο κ. Μ. Παζαρτζής
3. Ο κ. Γ. Σαμιώτης

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

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمτς και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### ΠΡΟΛΟΓΟΣ / ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω εκ βάθους καρδιάς, τον επιβλέποντα καθηγητή, κο Γκιζιάκη Κωνσταντίνο, για την συμπαράσταση και την συμβολή του στην ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες, θα ήθελα να αποδώσω και στον κο Σαμιώτη Γεώργιο, για την στήριξη, τη βοήθεια και το ενδιαφέρον του.

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

Κλείνοντας θα ήθελα να την αφιερώσω την παρούσα διπλωματική στον αδελφό μου, Γιάννη, για την απλόχερη στήριξη και την αγάπη του.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	8
<b>ABSTRACT</b> .....	10
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	11
<b>1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ</b> .....	14
<b>2 .ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	18
<b>2.1 Αναφορά</b> .....	18
<b>2.2 Βασικές Εξελίξεις ανά Κανόνες</b> .....	21
2.2.1. Hague’s Rules (1924) .....	23
2.2.2 Hague’s Visby Rules (1968) .....	26
2.2.3 Hamburg Rules (1978) .....	28
2.2.4 Rotterdam Rules (2008) .....	31
<b>2.3 Σύγκριση Κανόνων Χάγης και Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ</b> .....	33
• Εφαρμογή .....	33
• Περιορισμός της Ευθύνης .....	34
<b>2.4 Σύγκριση Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Κανόνων Αμβούργου</b> .....	34
• Εφαρμογή .....	35
• Συμβόλαια Μεταφοράς .....	35
• Είδη φορτίου .....	36
• Περίοδος Ασφαλιστικής Κάλυψης .....	37
• Υποχρεώσεις και ευθύνες του μεταφορέα .....	38
• Εξαιρέσεις ευθυνών του μεταφορέα .....	39
• Περιορισμός ευθύνης μεταφορέα .....	40
• Όριο ευθύνης σε καθυστέρηση .....	40
• Κατανομή ευθύνης .....	40
• Δήλωση απώλειας ή ζημιάς .....	40
<b>2.5 Σύγκριση Κανόνων Χάγης- Βίσμπυ και Κανόνων Ρότερνταμ</b> .....	41

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

• Στοιχεία Σύμβασης.....	42
• Έγγραφα Σύμβασης.....	42
• Συμβόλαια Μεταφοράς.....	42
• Φύση των κανόνων.....	43
• Γεωγραφικό πεδίο και τρόποι μεταφοράς .....	44
• Είδη μεταφορών.....	44
• Ευθύνη μεταφορέα.....	44
• Ευθύνη μεταφορέα για άλλα πρόσωπα.....	46
• Υποχρεώσεις μεταφορέα.....	46
• Παράδοση Εμπορευμάτων.....	48
• Επικίνδυνα εμπορεύματα.....	49
• Ευθύνες σε απώλεια ή ζημιά.....	49
• Προθεσμία εκδίκασης διαφορών.....	50
• Περιορισμός ευθύνης του μεταφορέα.....	50
• Ευθύνη του ναυλωτή.....	50
• Υποχρεώσεις Υπαλλήλων/αντιπροσώπων/ συμβαλλόμενων μερών.....	51
• « Κυρίαρχο μέρος» ή « Κυρίαρχο δικαίωμα» ελέγχου.....	51
<b>3. BILL OF LADING.....</b>	<b>52</b>
<b>3.1 Ορισμός.....</b>	<b>52</b>
<b>3.2 Στοιχεία του Bill Of Lading.....</b>	<b>53</b>
<b>3.3 Ποια διαδικασία και τα δεδομένα που θέτονται στο Bill Of Lading.....</b>	<b>55</b>
<b>3.4 Λειτουργία του Bill Of Lading.....</b>	<b>57</b>
<b>3.5 Είδη Bill Of Lading.....</b>	<b>58</b>
<b>3.6 Τρόποι υποκατάστασης του Bill Of Lading.....</b>	<b>60</b>
<b>3.7 Πιθανά προβλήματα - απάτες που δημιουργούνται και         τρόποι επίλυσης.....</b>	<b>65</b>
<b>4 ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ BILL OF LADING.....</b>	<b>70</b>
<b>4.1 Hague's Visby Rules &amp; Bill Of Lading .....</b>	<b>70</b>

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

• Αναφορά .....	70
○ Το είδος του Συμβολαίου Μεταφοράς.....	71
○ Το είδος της μεταφοράς .....	72
○ Τύπος φορτίου.....	72
• Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα .....	73
<b>4.2 Hamburg Rules and Bill of Lading .....</b>	<b>74</b>
• Αναφορά .....	74
<b>4.3 Rotterdam Rules &amp; Bill Of Lading .....</b>	<b>75</b>
• Αναφορά .....	77
• <i>Electronic – Bill of Lading</i> .....	77
• Διαφορές κανόνων βάση <i>Bill of Lading</i> .....	78
• Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα .....	79
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>81</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>85</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....</b>	<b>87</b>

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Διπλωματική εργασία αποτελεί μια προσπάθεια απεικόνισης των αλλαγών που προτείνει η νέα σύμβαση των Κανόνων του Ρότερνταμ, επικεντρώνοντας στα άρθρα που αφορούν την φορτωτική. Για την καλύτερη προβολή της κατάστασης που επικρατεί στην αγορά κρίνεται απαραίτητη η παρουσίαση και σύγκριση των προηγούμενων Κανόνων. Συγκεκριμένα τους Κανόνες Χάγης, Χάγης Βίσμπυ και Αμβούργου. Απώτερος σκοπός είναι η εστίαση στα άρθρα που αναφέρονται στο συμβόλαιο μεταφοράς, την φορτωτική, την παρουσίαση των διαφορών τους και της ανάδειξης ότι οι Κανόνες του Ρότερνταμ αποτελούν την ανάγκη για εξέλιξη που επέρχεται από τους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ.

Αναλυτικότερα, η εργασία ξεκινάει με μια ιστορική αναδρομή, αναφέροντας τις εξελίξεις του εμπορίου, τις ανάγκες που επικρατούσαν και το πως εκείνες οδήγησαν στη σημερινή μορφή του.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει μια επισκόπηση του νομοθετικού πλαισίου ρύθμισης του Διεθνούς εμπορίου δια θαλάσσης, με εκτενή περιγραφή όλων των κανόνων, ώστε να φτάσουμε στο σημείο να απεικονίσουμε τους λόγους που οδήγησαν την Διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να δημιουργήσει τους νέους Κανόνες του Ρότερνταμ.

Στη συνέχεια θα επικεντρωθούμε στο βασικό εκείνο έγγραφο της μεταφοράς, το Bill of Lading (BOL) . Θα παρουσιάσουμε τι ακριβώς είναι η φορτωτική. Συγκεκριμένα τον ορισμό, τα στοιχεία και τις διαδικασίες που ακολουθούνται για την έκδοση, τα είδη που υπάρχουν καθώς και τα υποκατάστατα, τα προβλήματα που δημιουργούνται και γενικότερα όλα όσα αφορούν την φορτωτική.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα επικεντρωθούμε στους βασικούς κανόνες σε σύγκριση με την φορτωτική. Συγκεκριμένα θα αναδείξουμε τι προβλέπουν οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, και Αμβούργου σε σχέση με το BOL, τα μειονεκτήματα και τα θέματα που υπήρχαν βάση των απαιτήσεων την εποχής, καθώς και τις προτάσεις σχετικά με το BOL που καθιερώνουν οι Κανόνες του Ρότερνταμ.



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Τέλος στο τελευταίο κεφάλαιο θα αναφέρουμε τα συμπεράσματα της εργασίας αυτής, απεικονίζοντας τις ανάγκες της εποχής στο διεθνές εμπόριο, οι οποίες περικλείονται από απαιτήσεις για ανανέωση και εκσυγχρονισμό της ναυτιλίας.

**Λέξεις Κλειδιά:** Νομοθετικό πλαίσιο, Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, Κανόνες του Ρότερνταμ, Bill of Lading.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### ABSTRACT

The present dissertation exams the needs of the world sea trade and is targeting at the rules that govern them. Especially it will exhibit the new regulations of Rotterdam Rules and compare the differences of them with the previous Hague's Visby Rules.

Particularly, the study begins with an historical retrospection of the Sea trade, its evolution and the transport conditions that existed.

It is continuing with the legislative frame of sea transportation. An analytical presentation of the progress of the rules, as the participated countries at each of them is following. The differences of each rule are mentioned, just like the problems that arise from each of them.

The third chapter is focusing at the main document of transportation, the Bill of Lading. The function, the procedure of issuing, the details, the problems and the substitute of it are mentioned.

The fourth chapter checks the basic rules, Hague's Visby Rules and Rotterdam Rules, in reference with the Bill of Lading. Especially there is an analysis of the Articles of each rules regarding to the Bill of Lading, which finally presents the advantage and disadvantage, in reference with the period they affect.

At the end of this dissertation, the conclusions are submitted, from which the needs for upgrading and modernizing, at the carriage of goods by sea, are visible. The urgency for combined transportation is necessary, for which the basis has been set.

**Keywords:** Legislative frame, Sea transportation, Hague's Visby Rules, Rotterdam Rules, Bill of Lading.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα διπλωματική θα αναφερθούμε στις νομοθετικές αλλαγές των θαλάσσιων μεταφορών επικεντρώνοντας στο Bill of Lading. Θα δούμε αναλυτικά τι είναι Bill of Lading, εξετάζοντας παράλληλα τις νομοθεσίες που θεσπίστηκαν τον 20<sup>ο</sup> αιώνα (Hague Rules, Hague's Visby Rules, Hamburg Rules ) και τις εξελίξεις τους.

Εκτενέστερη σύγκριση των κανόνων Hague's Visby με τους νέους κανόνες του Rotterdam αναφορικά με το Bill of Lading, θα οδηγήσει σε σφαιρική αντίληψη.

Οι κανόνες του Ρότερνταμ αποτελούν μια νέα σύμβαση, η οποία υιοθετήθηκε στη Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών στις 11 Δεκεμβρίου 2008 στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας, από όπου και διατήρησε το όνομα της, και υπογράφηκε στις 23 Σεπτεμβρίου 2009 από 21 χώρες, μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ, η Ελλάδα, Δανία, Νορβηγία κ.α. όπως θα δούμε αναλυτικότερα παρακάτω.

Η σύγκριση της νέας αυτής Συνθήκης, θα διεκπεραιωθεί με τους Κανόνες Χάγης Βίσμπυ, που αποτελούν το πρότερο νομοθετικό πλαίσιο των Κανόνων του Ρότερνταμ, οι οποίοι ισχύουν από το 1924 με την υπογραφή τους στις Βρυξέλλες, την μεταγενέστερη μετατροπή τους το 1968, πάλι στις Βρυξέλλες, καθώς και το δεύτερο πρωτόκολλο το 1979 όπως θα δούμε αναλυτικότερα στο κείμενο μας

Ωστόσο αναφορά θα γίνει και στους προγενέστερους κανόνες για την καλύτερη ανάδειξη των διαφορών που προέκυπταν με το πέρας των ετών. Κάθε συνθήκη παρουσίαζε και κάποιες διαφοροποιήσεις, βάση των απαιτήσεων που επικρατούσαν σε κάθε εποχή. Όλοι οι κανόνες αυτοί, δείχνουν τη σημαντικότητα ύπαρξης νομοθεσίας στις θαλάσσιες μεταφορές καθώς και τη σημασία ύπαρξης και καλής λειτουργίας του Bill of Lading.

Σκοπός της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής είναι να παρέχει μια σφαιρική άποψη των κανόνων ως προς την φορτωτική. Η παράθεση των κανόνων, των ορολογιών που χρησιμοποιούνται και γενικότερα των θεμάτων της ναυτικής κοινότητας για τις μεταφορές, επιδιώκεται να γίνει με απλό τρόπο και εκφράσεις, ώστε να γίνεται κατανοητό από κάθε αναγνώστη, αποφεύγοντας την χρήση δυσνόητων νομικών ορολογιών. Η παρουσία των θεμάτων και η απόκτηση γνώσης θα γίνεται σταδιακά .

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Θα επικεντρωθούμε στο νομικό πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών. Ξεκινώντας με μία μικρή αναφορά στις νομοθεσίες που επικρατούσαν στις μεταφορές αυτές, εστιάζουμε στις εξελίξεις που επήλθαν. Θα παρουσιαστούν οι βασικότεροι κανόνες που επικράτησαν από το 1924 και μεταγενέστερα, αναφέροντας τις βασικές ιδεολογίες και αντιλήψεις που υποστήριζαν, σχετικά πάντα με το φορτίο, τις ευθύνες, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του μεταφορέα, του φορτωτή, του ιδιοκτήτη του εμπορεύματος και γενικότερα όλων των ναυτιλιακά εμπλεκόμενων μερών. Τέλος αναφορά θα γίνει και στις χώρες που υπέγραψαν και εφάρμοσαν την κάθε Συνθήκη.

Μετά την ολοκλήρωση της απεικόνισης των κανόνων θα γίνει σύγκριση και παράθεση των πεδίων διαφοροποίησης, για πληρέστερη και σαφέστερη εικόνα καθώς και παρουσίαση των πιθανόν προβλημάτων που δημιουργούταν από τους κάθε Κανόνες.

Βασική όμως επιδίωξη είναι η παρουσίαση της φορτωτικής και συγκεκριμένα της ορολογίας "Bill of Lading". Θα αναφερθεί ο ορισμός, η λειτουργία και τα είδη που υπάρχουν, καθώς θα παρουσιαστεί και η διαδικασία που ακολουθείται για την έκδοση της φορτωτικής, τα στοιχεία που πρέπει να αναγράφονται κατά την έκδοση, όπως και τα υποκατάστατα που υπάρχουν και χρησιμοποιούνται από μεταφορείς στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο επιχειρείται η εστίαση και ανάλυση των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ σχετικά με τη φορτωτική. Συγκεκριμένα θα παραταθούν οι διατάξεις που αναφέρονται στο Bill of Lading, οι οποίες θα μας αναδείξουν τον τρόπο λειτουργίας του εγγράφου, τα πλεονεκτήματα καθώς και μειονεκτήματα που υπήρχαν στη λειτουργία, όπως και οι ελλείψεις και τα προβλήματα που υπήρχαν εν συγκρίσει με την περίοδο που διένυαν.

Στο ίδιο δε κεφάλαιο, γίνεται και η ανάλυση σχετικά με την φορτωτική, με βάση όμως τους νέους καινοτόμους Κανόνες του Ρότερνταμ, των οποίων τα νέα ρυθμιστικά πεδία είναι εμφανή. Το e-Bill of Lading, αποτελεί πλέον γεγονός. Η ηλεκτρονική μορφή των εγγράφων μεταφοράς μαζί με τις συνδυασμένες μεταφορές, όχι μόνον σε λιμένες, αλλά και σε door to door μεταφορές, αποτελούν τις βασικές αλλαγές. Τα μειονεκτήματα και τα πλεονεκτήματα των εξελιγμένων αυτών κανόνων θα αναφερθούν όπως και τα πιθανά προβλήματα που προκύπτουν από τη χρήση τους.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Κλείνοντας την εκπόνηση αυτή, θα συνοψιστούν τα βασικά σημεία, προσφέροντας έναν συνολικό απολογισμό των όσων παρουσιάστηκαν. Έχοντας διαμορφώσει μια πλήρη και σφαιρική εικόνα, θα παρατεθούν οι προσωπικές απόψεις επί του θέματος και θα τεθούν νέα ερωτήματα για το μέλλον της θαλάσσιας μεταφοράς.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### 1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ανακάλυψη της Αμερικής, το 1492 από το Χριστόφορο Κολόμβο, οδήγησε στην ίδρυση νέων αποικιών και την ανάγκη νέων θαλάσσιων, εμπορικών δρόμων και κατάλληλων πλοίων.

Η ανάπτυξη των πλοίων ξεκίνησε επί το πλείστον μετά το 1850, όπου θεωρείται η εποχή του ιστιοφόρου και της ατμομηχανής. Τα πλοία αυτά έπλεαν αρχικά μόνο σε ποτάμια και σε μικρές αποστάσεις, πράγμα το οποίο άλλαξε μεταγενέστερα καθώς παρατηρήθηκε δραστηριότητα σε όλες τις θάλασσες περιοχές. Αποτέλεσμα αυτού, τρεις δεκαετίες αργότερα, να δημιουργηθεί το πρώτο σιδερένιο -ατσάλενο ατμόπλοιο. Η τεχνολογική εξέλιξη αυτή, τέθηκε σε εφαρμογή από πολλούς λαούς, με βασικότερο τους Βρετανούς, καθώς είχαν ως πλεονέκτημα τον φθηνό άνθρακα και την αποδοτικότητα της βιομηχανίας σιδήρου. Τέλος, λίγο πριν τον Α παγκόσμιο πόλεμο εμφανίστηκαν τα πρώτα μηχανοκίνητα πλοία, με μηχανή πρόωσης ντίζελ, με πρωτοστατούντες αυτή τη φορά την Γερμανία και τις Σκανδιναβικές χώρες.

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η διακίνηση μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων και επιβατών, απαιτούσε μια πρωτοπόρα μορφή επιχειρηματικής οργάνωσης. Τα πρώτα βήματα πραγματοποιήθηκαν με στόχο τη βελτίωση της ταχύτητας επισκευής, την αύξηση προσωπικού, τη δημιουργία διεξοδικών μεταφορών και τελευταίο και βασικότερο τη μείωση του κόστους κεφαλαίου. Η ανάπτυξη θαλάσσιων γραμμών οδήγησε στη δημιουργία μηχανισμών ελέγχου. Τέτοιον μηχανισμό αποτέλεσε η "ναυτιλιακή διάσκεψη", η οποία περιόριζε τον ανταγωνισμό ανά διαδρομή, για την ρύθμιση των θαλάσσιων δρομολογίων.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι οι αγοραπωλησίες διαδραματίζονταν σε παγκόσμιο επίπεδο, με παγκόσμιες συναλλαγές. Η διακίνηση και μεταφορά εμπορευμάτων οδηγούσε τα συμβαλλόμενα μέρη να αναζητήσουν το καλύτερο φορτίο ή πλοίο για την εξυπηρέτηση τους. Ο ιδιοκτήτης του εμπορεύματος και ο αγοραστής υπέγραφε ένα συμβόλαιο πώλησης (sales contract), ενώ ο αγοραστής, εφόσον βρεθεί ο κατάλληλος μεταφορέας, συμβόλαιο ναύλωσης ενός πλοίου για την εκάστοτε μεταφορά (charter party). Τα

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

έγγραφα αυτά, περιλαμβάνουν όλα τα απαραίτητα στοιχεία για το εμπόρευμα, όπως παραδείγματος χάριν το είδος, την τιμή, καθαρό βάρος, καθώς και για την μεταφορά, π.χ. στοιχεία του πλοίου, αξιοπλοΐα, διάρκεια ταξιδιού, ημερομηνία παράδοσης κτλ. Επιπλέον να σημειωθεί ότι πολλές φορές συνθέεται και ασφαλιστήριο συμβόλαιο των εμπορευμάτων για την διαφύλαξη των αγαθών έναντι τυχών προβλημάτων. Το συμβόλαιο μεταφοράς συνήθως έπεται του συμβολαίου αγοροπωλησίας το φορτίου. Ο σαφής ορισμός των όρων των συμβολαίου αποτελεί σημαντικό ρόλο στην σύναψη συμβολαίου ναύλωσης. Τέλος να τονισθεί ότι στην ελεύθερη αγορά, συμβόλαιο μεταφοράς αποτελεί το ναυλοσύμφωνο ενώ στις τακτικές γραμμές η φορτωτική είναι εκείνη που καθορίζει τη μεταφορά.

Όσον αφορά τις νομοθεσίες που πλαισίωσαν τις θαλάσσιες μεταφορές, υπήρξαν διαφοροποιήσεις στις εμπορικές σχέσεις με το πέρασ των χρόνων. Διάφορες φιλοσοφίες υιοθετήθηκαν, με σημαντικότερη εκείνη του “Laissez-faire” τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, που είχε σκοπό να προάγει την απεριόριστη ελευθερία. Συγκεκριμένα διέθεται κατευθυντήρια αρχή την θεωρία που υποστηρίζει ότι το οικονομικό σύστημα πρέπει να είναι ελεύθερο από την κρατική παρέμβαση και να καθοδηγείται μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς. Κέντρο της πεποίθησης αυτής είναι και η άποψη ότι τα ανθρώπινα όντα υποκινούνται από το προσωπικό συμφέρον, “Αόρατο Χέρι” κατά τον Adam Smith (18ος αιώνα), το οποίο βοηθάει στην οικονομική δραστηριότητα να αποφέρει ένα ισορροπημένο σύστημα παραγωγής και ανταλλαγής, βασιζόμενο στο αμοιβαίο όφελος (“Laissez-faire”).

Η θεωρία που επακολούθησε είναι το “HARTER ACT 1893”. Ουσιαστικά αποτελεί τον πρώτο νόμο για την μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης, ο οποίος έλαβε χώρα στις ΗΠΑ, και καθιέρωσε την ισορροπία μεταξύ των μεταφορέων και ιδιοκτητών εμπορευμάτων, καθώς και την επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα πριν και μετά την φορτοεκφόρτωση του εμπορεύματος. Η κίνηση αυτή των ΗΠΑ για τη δημιουργία νομοθετικού πλαισίου των θαλάσσιων μεταφορών, παρακίνησε και άλλες χώρες στην πορεία αυτή. Έτσι λοιπόν το 1904 η Αυστραλία θέσπισε τους “Australian Sea Carriage

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

of Good Acts”, και ακολούθησε και ο Καναδάς με τους “Canadian Carriage of Goods by Water Act” το 1910.

Έπειτα από τις διάφορες απόπειρες νομοθετικών πλαισίων, καθιερώνεται το εθιμικό αγγλικό δίκαιο (common law) με επίσημο έγγραφο μεταφοράς το BOL, του οποίου ο κάτοχος έχει δικαίωμα διαπραγμάτευσης των όρων συμφωνίας της μεταφοράς. Τέτοιο εθιμικό δίκαιο είναι το “Carriage of Goods By Sea Act 1924 (COGSA 1924)” ή αλλιώς “Κανόνες της Χάγης”. Αποτελούν αγγλική νομοθεσία, η οποία προσπάθησε να επαναφέρει την ισορροπία σχετικά με την φορτωτική (International Convention for the Unification of Certain Rules relating Bills of Lading) και να περιορίσει την ευθύνη του μεταφορέα. Ακολουθούν οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ το 1968, οι οποίοι δεν υπεγράφησαν από όλα τα κράτη και επομένως δεν μπορούσε να καθιερωθεί ως Διεθνής Ναυτιλιακή Νομοθεσία. Αποτέλεσμα της αδυναμίας αυτής αποτέλεσαν οι Κανόνες του Αμβούργου, με σημαντικές διαφοροποιήσεις κυρίως στη θέση τους απέναντι στους ιδιοκτήτες των φορτίων και στην δυνατότητα εφαρμογής δύο κανόνων παράλληλα, εκείνων της Χάγης και της Χάγης Βίσμπυ.<sup>1</sup>

Συνέχεια των άνωθεν Κανόνων αποτέλεσαν οι Κανόνες του Ρότερνταμ, οι οποίοι θα ίσχυαν ένα έτος μετά από την επικύρωση της συμφωνίας από είκοσι κράτη μέλη του ΟΗΕ (Οργανισμών Ηνωμένων Εθνών), με μεγάλες αλλαγές στο παγκόσμιο εμπόριο. Μια ομάδα, Η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή, προετοίμασε ένα προσχέδιο κανόνων, τους οποίους θα εξέταζαν μέλη της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD). Αρχικά έγινε ανάλυση και μελέτη του υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου και έπειτα μια διεργασία για βελτιωμένη έκδοση με παγκόσμια αποδοχή. Στόχος η δημιουργία ομοιομορφίας στη μεταφορά φορτίων δια θαλάσσης και η γεωγραφική επέκτασή τους. Η δημιουργία δηλαδή συνδυασμένων μεταφορών που θα είχαν ως αποδέκτη σημεία και πέραν των λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης. Αποτέλεσμα των προσπαθειών αυτών ήταν ένα ολοκληρωμένο σύστημα ρυθμίσεων, με εθνικές νομοθεσίες και απώτερο σκοπό τον εκμοντερνισμό και την

---

<sup>1</sup> Εθιμικό Δίκαιο: Το δίκαιο που καθορίζει τη σχέση ναυλωτή και εκναυλωτή βασιζόμενο σε νομολογία, σε προηγούμενη δηλαδή περίπτωση δεδικασμένων αντίστοιχων αντιδικιών σε αγγλικά δικαστήρια.



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

καλύτερη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών, μειώνοντας την γραφειοκρατία και βελτιώνοντας την ταχύτητα εξυπηρέτησης και ολοκλήρωσης της μεταφοράς. Οι διαπραγματεύσεις των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη, διήρκησαν περισσότερο από δέκα χρόνια, σε συνεργασία πάντα με την Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή (CMI) για την ολοκλήρωση των "Κανόνων του Ρότερνταμ". Από τις 20 έως τις 23 Σεπτεμβρίου 2009, εικοσιένα κράτη αποδέχτηκαν και υπέγραψαν τις νέες ρυθμίσεις. Παράλληλα πολλοί διεθνείς οργανισμοί όπως η BIMCO (Baltic and International Maritime Council)<sup>2</sup>, η Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας(ESCA)<sup>3</sup>, η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή(ICC)<sup>4</sup> κ.α. παρότρυναν την υιοθέτηση των νέων κανόνων από τις εθνικές Κυβερνήσεις, καθώς η καθολική εφαρμογή τους, θα ωθούσε σε ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη της παγκόσμιας ποντοπόρου ναυτιλίας.

---

<sup>2</sup> BIMCO (Baltic and International Maritime Council): Μη κυβερνητικός Οργανισμός που προωθεί υψηλού επιπέδου προϋποθέσεις και ομοιογένεια στις διεθνείς ρυθμίσεις που διέπουν την ναυτιλία

<sup>3</sup> ESCA: Φορέας Εθνικών ενώσεων πλοιοκτητών κρατών-μελών της Ε.Ε, που εδρεύουν στις Βρυξέλλες.

<sup>4</sup> ICC : Διεθνές Εμπορικό επιμελητήριο, αποτελεί την μεγαλύτερη οργάνωση επιχειρήσεων στον κόσμο με συμμετοχή χιλιάδων επιχειρήσεων σε 130 χώρες.

### 2. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

#### 2.1. ΑΝΑΦΟΡΑ

Η αποδοχή μιας ναυτιλιακής νομοθεσίας από όλα κράτη της διεθνούς κοινότητας δεν έχει πραγματοποιηθεί, προσπάθεια που έχει γίνει επανειλημμένα χωρίς αποτέλεσμα. Αυτό όμως που καθιερώθηκε είναι η χρήση πολλών συμβάσεων παράλληλα.

Σε κάθε σύμβαση, απαραίτητα ήταν τα βασικά έγγραφα, δηλαδή η σύμβαση μεταφοράς και τα συμβαλλόμενα πρόσωπα. Σύμβαση μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης είναι αυτή που συνάπτεται μεταξύ του φορτωτή και του πλοιοκτήτη ή του μεταφορέα και οι όροι της σύμβασης αυτής αποδεικνύονται στη Φορτωτική(Bill of Lading), όπως προαναφέραμε.

Βάσει των άγραφων κανόνων δικαίου, οι συμβαλλόμενοι για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, υπό την φορτωτική ή παρόμοιου εγγράφου, είχαν την πλήρη ελευθερία διαπραγμάτευσης κανόνων, πράγμα το οποίο οδηγούσε τον μεταφορέα σε σκληρή διαπραγματευτική συμφωνία. Οι πλοιοκτήτες/μεταφορείς οδηγήθηκαν στην εισαγωγή κανόνων εξαίρεσης στις φορτωτικές, κανόνες που προκάλεσαν έντονες αντιδράσεις στους ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων. Οι περισσότεροι φορτωτές περίμεναν να μεταφέρουν τα εμπορεύματα είτε με καθιερωμένους κανόνες του μεταφορέα, είτε να μην τα μεταφέρουν καθόλου. Όλο αυτό το ζήτημα οδήγησε στη δημιουργία διαφόρων ειδών φορτωτικών, που επεδίωκαν πιο δίκαιη ισορροπία μεταξύ μεταφορέων, πλοιοκτητών και παραληπτών.

Η πρώτη κωδικοποίηση νόμου σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων ήταν η πράξη του Harter("Harter Act") το 1893 στις ΗΠΑ, η οποία ακολουθήθηκε από την Αυστραλιανή Σύμβαση για Θαλάσσια Μεταφορά το 1904 (Australian Sea Carriage of Goods Act) και την Καναδική Σύμβαση για θαλάσσια Μεταφορά(Canadian Carriage of Goods by Water Act) το 1910. Όλες αυτές οι συμβάσεις οδήγησαν στην διατύπωση των *Κανόνων της Χάγης το 1924*.

Στη Διεθνή Σύσκεψη των Ναυτιλιακών Κανόνων στις Βρυξέλλες τον Οκτώβριο του 1922, οι αντιπρόσωποι συμφώνησαν ομόφωνα να θέσουν ως βάση της συνθήκης, κάποιους πρόχειρους όρους, για την δημιουργία βασικών κανόνων μεταφοράς, με

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

αντικείμενο τις ευθύνες, υποχρεώσεις, δικαιώματα και εξαιρέσεις των συμβαλλόμενων μερών, σε συνδυασμό με το BOL. Έτσι λοιπόν το 1923, στη Μεγάλη Βρετανία, το προσχέδιο της συνθήκης απέκτησε νομική ισχύ με την Πράξη για τις μεταφορές δια θαλάσσης (Carriage of Goods by Sea Act 1924) ή αλλιώς οι "Κανόνες της Χάγης", οι οποίοι υπεγράφησαν στις 25 Αυγούστου στις Βρυξέλλες. Βασική αρχή τους ήταν το επίπεδο ευθύνης του μεταφορέα σε μια μεταφορά, να είναι το ελάχιστο, χωρίς να επεκτείνεται στους πράκτορες και αντιπροσώπους του.

Οι κανόνες της Χάγης, συμπληρώθηκαν το 1968 με τους «Κανόνες Χάγης Βίσμπυ» (Hague Visby Rules), οι οποίοι δεν υπογράφησαν από όλα τα έθνη που υπέγραψαν τους Hague Rules, πράγμα το οποίο οδήγησε στην από κοινού χρήση και των δύο κανόνων παράλληλα.

Οι Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ αποτέλεσαν βάση για το κίνημα που υπήρχε για αναμόρφωση και οδήγησαν στο «United Nations Convention of Goods By Sea Act» το 1971 (COSGA 1971), τους λεγόμενους κανόνες του Αμβούργου (Hamburg Rules), που τέθηκε σε ισχύ το 1978, με σκοπό την εξυπηρέτηση των δικαιωμάτων του ιδιοκτήτη του φορτίου, ακυρώνοντας την λειτουργία του COSGA 1924. Το Σεπτέμβριο του 1992 ανανεώθηκε το COSGA 1971 με το πληρέστερο «Carriage of Goods By Sea Act 1992» (COSGA 1992), που τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1992, το οποίο περιλάμβανε περισσότερες τροποποιήσεις για την ομοιόμορφη ερμηνεία ναυτιλιακών θεμάτων που απέρρεαν από το Hague Visby Rules, το εθνικό αγγλικό δίκαιο και τις εθνικές νομοθεσίες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ΗΠΑ. Παρόλο που υπήρχαν 25 συμμετοχές σε αυτή τη συνθήκη, δεν είχε μεγάλη επίδραση στο παγκόσμιο εμπόριο. Και εδώ η ισχύς των κανόνων αυτών είναι παράλληλη με τους Hague Visby Rules και τους Hague Rules. Όπως θα δούμε και στον πίνακα Α του παρατήματος, αυτό συμβαίνει διότι μπορεί παραδείγματος χάριν, η χώρα εξαγωγής ενός εμπορεύματος να μην συμμετέχει στους Hague Visby Rules και να εξάγει το φορτίο με bill of lading σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο του Hague Rules.

Επ' ευκαιρίας ας δούμε τις βασικότερες χώρες που επικύρωσαν το κάθε νομοθετικό πλαίσιο από τα προαναφερθέντα. Συγκεκριμένα:

➤ Hague's Rules: Επικυρώθηκαν από Αργεντινή, Βοσνία, Κύπρο, Ιρλανδία, Ισραήλ, Τζαμάικα, Ολλανδία, Νιγηρία, Περού, Πορτογαλία, Σομαλία, Σλοβενία, Τουρκία,

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ κ.α. Να τονίσουμε ότι υπήρχαν και χώρες που δεν επικύρωσαν τους κανόνες αυτούς, αλλά εφάρμοζαν το εθνικό δίκαιο. Τέτοιες είναι η Ινδία, η Μαλαισία, η Ταιβάν.

➤ Hague Visby Rules: Οι περισσότερες χώρες που επικύρωσαν τον κανόνα αυτόν επικύρωσαν και το SDR Protocol. Οι χώρες αυτές είναι: Αυστραλία, Βέλγιο, Καναδάς, Δανία, Φιλανδία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιαπωνία, Ιταλία, Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο κ.α. (Πίνακας Α). Και εδώ υπήρχαν και χώρες που δεν επικύρωσαν τους κανόνες αυτούς, αλλά εφάρμοζαν το εθνικό δίκαιο. Τέτοιες είναι η Γερμανία και η Νότια Αφρική. Χώρες που επικύρωσαν μόνον τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ είναι: το Εκουαδόρ, η Λετονία, το Λουξεμβούργο, η Σιγκαπούρη, η Σρι Λάνκα, η Συρία κ.α.

➤ Hamburg Rules: Επικυρώθηκαν από: Αυστρία, Μπαρμπείντος, Χιλή, Αίγυπτο, Γουινέα, Τσεχία, Κένυα, Μεξικό, Μαρόκο, Ρουμανία, Σενεγάλη, Σιέρα Λεόνε, Τανζανία, Τυνησία, Ουγκάντα και άλλες. (Πίνακας Β)

Τα τελευταία χρόνια κάποιες χώρες έχουν μονόπλευρα υιοθετήσει μια μίξη των Κανόνων Χάγης – Χάγης Βίσμπυ – Αμβούργου και η εφαρμογή τους διαφέρει από χώρα σε χώρα. Τέτοιες χώρες είναι η Αυστραλία, , Ιαπωνία, Κίνα και οι Σκανδιναβικές χώρες.

Η ανάγκη δημιουργίας ενός νομικού πλαισίου, που θα λάμβανε υπόψη πολλές τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές, που οφείλονταν στις αυξανόμενες απαιτήσεις της αγοράς, οδήγησε στις 23 Σεπτεμβρίου 2009 στο Συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών για τις Διεθνή Μεταφορές των εμπορευμάτων, στο Ρότερνταμ. (Contracts for the International Carriage of Goods Wholly, or Partly by Sea). Το συνέδριο αυτό προέβλεπε περισσότερη σαφήνεια σχετικά με την ευθύνη στις μεταφορές καθώς και στο εύρος των ευθυνών αυτών.

Βασικές χώρες που υποστήριζαν το πλαίσιο αυτό είναι: Αρμενία, Δανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Ισπανία, Ελβετία, ΗΠΑ και άλλες (Πίνακας Γ).

### 2.2 ΒΑΣΙΚΕ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΝΟΝΕΣ

Στην προηγούμενη παράγραφο έγινε αναφορά στους βασικούς κανόνες που δημιουργήθηκαν με το πέρας των χρόνων στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων. Καθένας από τους Κανόνες αυτούς δημιουργούνταν, λόγω του ότι οι προηγούμενοι διέθεταν κάποιο ελάττωμα ή δεν ρύθμιζαν κάτι στις μεταφορές που ήταν απαραίτητο κατά την περίοδο εφαρμογής τους.

Θα παραθέσουμε λοιπόν συνοπτικά τις κύριες εξελίξεις ανά κανόνα.

Ειδικότερα :

➤ Οι Κανόνες της Χάγης , 1924.

Ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ναυλωτών και πλοιοκτητών στις θαλάσσιες μεταφορές από και προς τις ΗΠΑ.

- Δεν πρόσφεραν επαρκή προστασία σε περίπτωση ζημιάς του εμπορεύματος προερχόμενη από τον πλοιοκτήτη
- Αύξησαν το ποσό που πλήρωναν οι πλοιοκτήτες στους ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων σε περίπτωση ζημιάς κατά την μεταφορά από 100 GBP ανά συσκευασία σε 500USD.

➤ Οι Κανόνες Χάγης Βίσμπυ, 1968.

Η αρχή των κανόνων αυτών είναι η μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη του μεταφορέα από τον φορτωτή, πράγμα που σημαίνει ότι για την προστασία του ιδιοκτήτη του φορτίου/φορτωτή, ο νόμος πρέπει να επιβάλλει βασικές υποχρεώσεις στον μεταφορέα. Οι κύριες λοιπόν αλλαγές είναι:

- Το κείμενο των κανόνων και οι διατάξεις του καταστατικού πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο Ναυλοσύμφωνο ή τη Φορτωτική.
- Ορίζει ως βασικές υποχρεώσεις του μεταφορέα τα εξής:
  - Σωστή φόρτωση, διαχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη, φροντίδα και εκφόρτωση του εμπορεύματος.
  - Αξιόπλοο πλοίο με σωστή επάνδρωση, εξοπλισμό και εφοδιασμό.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- Μη παρέκκλιση από την συμφωνηθείσα πορεία, με εξαιρέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2.2.2.
- Ορίζει ως βασικές υποχρεώσεις του φορτωτή :
  - Να πληρώνει το ναύλο
  - Να παρέχει την κατάλληλη συσκευασία στα εμπορεύματα
  - Η περιγραφή των εμπορευμάτων να είναι ορθή και πραγματική
  - Να μην μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα (εκτός ύπαρξης τέτοιας κοινής συμφωνίας)
  - Τα εμπορεύματα να είναι διαθέσιμα ως έχει συμφωνηθεί (Notice of Readiness).

### ➤ Κανόνες του Αμβούργου, 1978.

Αποτελούνται από συνδυασμούς κανόνων θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων, προσπάθεια της οποίας είναι η δημιουργία μιας ενιαίας νομικής βάσης για την μεταφορά εμπορευμάτων σε υπερωκεάνια ταξίδια. Απώτερο σκοπό αποτελεί η εξισορρόπηση των χωρών. Οι αναπτυσσόμενες χώρες δηλαδή, να φτάσουν στο επίπεδο των υπολοίπων χωρών.

Οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης και όχι στη φορτωτική, παρόλο που υποχρεώνουν τον μεταφορέα να εκδώσει BOL.

Πραγματοποιείται μεταφορά όλων των ειδών εμπορευμάτων, ακόμα και :

- Ζώα εν ζωή(live animals)
- Εμπορεύματα στο κατάστρωμα(Deck cargo)
- Επικίνδυνα φορτία(Dangerous cargo)

Η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα εκτείνεται από την στιγμή παραλαβής έως και την στιγμή εκφόρτωσης στο λιμάνι παράδοσης, καθόλη την διάρκεια ταξιδιού, ακόμη και στην μεταφόρτωση του εμπορεύματος σε άλλο πλοίο.

Ο περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα αυξάνεται σε 835 SDR ανά συσκευασία και υπάρχει και ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καθυστέρησης.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### ➤ Κανόνες του Ρότερνταμ, 2009.

Είναι μια διαπραγματεύση διεθνών κανόνων, που επανεξετάζει το νομικό και πολιτικό πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών. Ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του φορτωτή, του μεταφορέα και του παραλήπτη, υπό ένα συμβόλαιο μεταφοράς "Από πόρτα σε πόρτα". Απώτερος σκοπός είναι η δημιουργία ενός ομοιόμορφου νόμου σε θαλάσσιες μεταφορές .

Οι θεμελιώδεις αλλαγές και κρίσιμες διατάξεις των Rotterdam Rules επισυνάπτονται ακολούθως :

- Επεκτείνει το χρονικό διάστημα ευθύνης του μεταφορέα για τα εμπορεύματα, από το σημείο παραλαβής των αγαθών μέχρι το σημείο παράδοσης τους.
- Επιτρέπει και συμβάλλει στο ηλεκτρονικό εμπόριο και εγκρίνει τις περισσότερες μορφές ηλεκτρονικής τεκμηρίωσης.
- Υποχρεώνει τους μεταφορείς να διαθέτουν αξιόπλοα πλοία και σωστά επανδρωμένα καθ όλη την διάρκεια του ταξιδιού.
- Αυξάνει το όριο ευθύνης του μεταφορέα σε 875 SDRs ανά μεταφορά ή 3 SDR ανά κιλό μεικτού βάρους.
- Εξαλείφει το "nautical fault defense", όρος που εμποδίζει μεταφορείς και μέλη του πληρώματος να κατηγορηθούν ως υπεύθυνοι για αμέλεια διαχείρισης και πλοήγησης του πλοίου.
- Επεκτείνει το χρόνο αρχειοθέτησης των νομικών απαιτήσεων σε 2 χρόνια από την ημέρα παράδοσης των εμπορευμάτων ή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί.
- Επιτρέπει σε συμβαλλόμενα μέρη, σε συγκεκριμένες συμβάσεις να εξαιρούνται από κάποιες ευθύνες, που περιλαμβάνονταν στη σύμβαση.

### 2.2.1 ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Το « Carriage of Goods by Sea Act» (COGSA) είναι ένα νομοθέτημα των Ηνωμένων Πολιτειών που ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ναυλωτών/φορτωτών

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

και των πλοιοκτητών/μεταφορέων σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Αποτελεί τον νόμο των ΗΠΑ για το Διεθνές Συνέδριο περί Φορτωτικών (International Convention Regarding Bills of Lading), το οποίο είναι γνωστό ως "Κανόνες της Χάγης" (Hague Rules).

Σύμφωνα με κάθε σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης, ο μεταφορέας υπόκειται σε υποχρεώσεις και ευθύνες, δικαιώματα και ασυλίες που ορίζονται εξ αρχής και αφορούν την φόρτωση, διακίνηση, αποθήκευση, μεταφορά, φύλαξη, φροντίδα και εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Ο μεταφορέας υποχρεούται πριν, αλλά και κατά την έναρξη του ταξιδιού να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια ώστε:

(Α) Να καθιστήσει το πλοίο αξιόπλοο.

(Β) Να παρέχει στο πλοίο την κατάλληλη επάνδρωση και εξοπλισμό.

(Γ) Να καθιστήσει όλα τα τμήματα του πλοίου κατάλληλα για την ασφαλή υποδοχή των εμπορευμάτων, μεταφορά και διατήρησή τους.

Ο μεταφορέας ή πλοίαρχος ή πράκτορας του μεταφορέα όταν παραλάβουν το εμπόρευμα και είναι πλέον στην δική τους ευθύνη, υποχρεούνται κατόπιν αιτήματος του αποστολέα, να εκδώσουν μια φορτωτική που προβάλλει:

(i) Τα βασικά χαρακτηριστικά, που είναι απαραίτητα για την ταυτοποίηση των εμπορευμάτων

(ii) Τον αριθμό των συσκευασιών ή τεμαχίων, ή την ποσότητα ή το βάρος, ανάλογα με την κάθε περίπτωση

(iii) Την τάξη και κατάσταση των εμπορευμάτων. Η φορτωτική αποτελεί την "εκ πρώτης όψεως απόδειξη" παραλαβής των εμπορευμάτων από το μεταφορέα.

Ο αποστολέας από την άλλη θα πρέπει να εγγυάται με ακρίβεια, κατά τη στιγμή της αποστολής των εμπορευμάτων, τον αριθμό, την ποσότητα και το βάρος. Επιπλέον θα πρέπει να δώσει εγγράφως στον μεταφορέα ή τον πράκτορά, το πρόσωπο εκείνο που δικαιούται να παραλάβει το εμπόρευμα σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς.



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Σε περίπτωση απώλειας ο μεταφορέας οφείλει να εκδώσει σημείωμα της απώλειας ή της ζημιάς (Notice of Loss or Damage), το οποίο θα αναφέρει το γενικό χαρακτήρα της εν λόγω απώλειας ή ζημιάς. Εάν η απώλεια ή βλάβη δεν είναι εμφανής, θα πρέπει να δοθεί το ανωτέρω έγγραφο εντός τριών ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων. Σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα, υπάρχουν εξαιρέσεις στην υπαιτιότητα του μεταφορέα ή του πλοίου, που μπορεί να οφείλονται είτε σε αναξιοπλοΐα ή να προέρχονται από φυσικά αίτια ή πολιτιστικά ή πολιτικά ή από την φύση του προϊόντος κτλ.

Ο μεταφορέας, πλοίαρχος ή πράκτορας του μεταφορέα και ο φορτωτής, θα πρέπει να έχει την ελευθερία να εισάγει σε οποιαδήποτε συμφωνία, οποιουσδήποτε όρους ως προς την ευθύνη και τις υποχρεώσεις του, τα δικαιώματα και τις ασυλίες του. Στην περίπτωση που δεν έχει εκδοθεί φορτωτική ή δεν θα εκδοθεί, οι όροι που συμφωνήθηκαν πρέπει να ενσωματωθούν σε μια απόδειξη, η οποία θα είναι μη διαπραγματεύσιμος τίτλος και πρέπει να αναγνωρίζεται ως τέτοια. Κάθε συμφωνητικό με την αναφερόμενη σύσταση, θα πρέπει να έχει πλήρη νομική ισχύ.

Οι διατάξεις της παρούσας σύμβασης θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλες τις φορτωτικές που εκδίδονται σε οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα κράτη.<sup>5</sup>

Η συνέλευση θεώρησε ότι οι Κανόνες της Χάγης δεν προσέφεραν στον ναυλωτή την επαρκή προστασία για την προερχόμενη από τον πλοιοκτήτη ζημιά στο εμπόρευμα τροποποιώντας τους σε ένα αριθμό υποδεέστερων, αλλά σημαντικών μεθόδων. Αύξησε το ποσό που πληρώνουν οι πλοιοκτήτες στους ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων για την ζημιά κατά τη μεταφορά από 100 GBP(Great Britain Pounds) ανά συσκευασία σε 500 USD(United States Dollars) ανά συσκευασία ή για αγαθά που δεν συσκευάστηκαν ή ήταν σε συνήθη μονάδα φορτίου. Ο "περιορισμός των συσκευασιών", αποτέλεσε ένα από τα πιο αμφισβητούμενα και φιλόδικα πεδία στο θέμα της ζημιάς του

---

<sup>5</sup> International convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading ( "Hague's Rules" ) and Protocol of Signature.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

εμπορεύματος, ιδιαίτερα όσον αφορά τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών με εμπορευματοκιβώτια.

### 2.2.2 ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ ΒΙΣΜΠΥ

Οι Κανόνες Χάγης Βίσμπυ αποτελεί έναν συνδυασμό από διεθνείς κανόνες για την μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Επίσημη ορολογία είναι “International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” και υπεγράφη στις Βρυξέλλες το 1924. Μετά από την τροποποίησή του από τις Βρυξέλλες το 1968, “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading”, οι κανόνες έγιναν ευρέως γνωστοί ως Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ. Οι Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ ενσωματώθηκαν στο αγγλικό δίκαιο με το “Carriage of Goods by Sea Act 1971” και η τελευταία τροποποίηση πραγματοποιήθηκε στο Δεύτερο Πρωτόκολλο (SDR Protocol) το 1979.

Αρχή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ είναι ότι ο μεταφορέας έχει πολύ μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη από τον φορτωτή και για να προστατέψει τα συμφέροντα του φορτωτή/ιδιοκτήτη φορτίου, ο νόμος πρέπει να επιβάλει υποχρεώσεις στον μεταφορέα.

Σύμφωνα με τους Κανόνες, βασικές υποχρεώσεις του μεταφορέα είναι η φόρτωση, διαχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη, φροντίδα και εκφόρτωση των μεταφερόμενων αγαθών καθώς και η επιμέλεια για αξιόπλοο πλοίο, με την σωστή επάνδρωση, εξοπλισμό και εφοδιασμό. Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ απαιτούν από ένα πλοίο να είναι αξιόπλοο μόνον «πριν και κατά την αρχή του ταξιδιού», κάτω από τους Κανόνες του Ρότερνταμ απαιτείται το πλοίο να είναι αξιόπλοο καθ’ όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

Ο μεταφορέας δεν πρέπει να παρεκκλίνει από τη συμφωνηθείσα πορεία μήτε από τη συνηθισμένη πορεία. Ωστόσο δεν θα πρέπει να θεωρηθεί καταπάτηση ή παραβίαση των κανόνων αυτών, οποιαδήποτε παρέκκλιση πορείας για τη διάσωση ή προσπάθεια

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

διάσωσης ανθρώπινης ζωής ή περιουσίας στη θάλασσα ή οποιαδήποτε εύλογη παρέκκλιση.

Ο μεταφορέας και το πλοίο εξαιρούνται της ευθύνης σε περίπτωση καταστροφής ή ζημιάς του εμπορεύματος προκαλούμενης από :

- 1) Πράξη, αμέλεια ή εντολή του πλοιάρχου, ναυτικού ή πιλότου κατά την πλοήγηση ή διοίκηση του πλοίου,
- 2) Πυρκαγιά, εκτός αν δημιουργείται από βλάβη ή εν γνώσει του μεταφορέα.
- 3) Απειλές, κινδύνους και ατυχήματα στη θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα ύδατα.
- 4) Νόμος του Θεού (Act of God – Φυσικά αίτια).
- 5) Πράξη πολέμου (Act of War).
- 6) Δημόσιες Εχθροπραξίες (Act of Public Enemies)
- 7) Σύλληψη ή περιορισμό πριγκίπων, κυβερνητικών ή ανθρώπων, καθώς και κατάληψη υπό νόμιμες προϋποθέσεις.
- 8) Καραντίνα ή περιορισμός
- 9) Πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, του ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων, του πράκτορα ή του αντιπροσώπου του.
- 10) Απεργία, ανταπεργία, διακοπή ή αναστολή του εργατικού δυναμικού προερχόμενη από οποιαδήποτε αιτία, μερική ή γενική.
- 11) Στάσεις ή κοινωνικές κινητοποιήσεις.
- 12) Διάσωση η προσπάθεια διάσωσης ανθρώπινης ζωής στ θάλασσα.
- 13) Απώλεια όγκου βάρους ή οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά προερχόμενη από κάποιο ελάττωμα του εμπορεύματος, την ποιότητα ή κάποια ατέλειά του
- 14) Ελαττωματική συσκευασία
- 15) Ανεπαρκή ή ακατάλληλους χαρακτηρισμούς ή ετικέτες.
- 16) Ελαττώματα μη εμφανή με την καταβολή της δέουσας επιμέλειας.
- 17) Οποιαδήποτε άλλη αιτία που προκύπτει χωρίς την πραγματική υπαιτιότητα ή γνώση του μεταφορέα, των πρακτόρων ή των υπαλλήλων του. Το χρέος για απόδειξη επωμίζεται το πρόσωπο που επικαλείται το όφελος της εξαίρεσης αυτής, θέλοντας να αποδείξει ότι ούτε υπαιτιότητα, ούτε γνώση του μεταφορέα υπήρξε, ούτε δόλος ή αμέλεια των πρακτόρων ή υπαλλήλων του μεταφορέα για την απώλεια αυτή.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Αμφιλεγόμενη είναι η εξαίρεση που αφαιρεί την ευθύνη του μεταφορέα για "παράλειψη ή λάθος του καπετάνιου στην πλοήγηση ή στη διοίκηση του πλοίου". Θεωρείται άδικη για το φορτωτή και επιπλέον, οι δύο μεταγενέστεροι κανόνες, Αμβούργου και Ρότερνταμ, δεν αποδέχονται την εξαίρεση που οφείλεται σε αμέλεια ναυσιπλοΐας ή διοίκησης.

Υποχρεώσεις του φορτωτή είναι (α) να πληρώνει το ναύλο (β) να συσκευάζει τα εμπορεύματα κατάλληλα για το ταξίδι (γ) να περιγράφει τα εμπορεύματα ειλικρινά και ορθά (δ) να μην μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα (εκτός αν συμφωνηθεί και από τις δύο πλευρές) και (ε) να έχει τα εμπορεύματα έτοιμα για φόρτωση στο πλοίο ως έχει συμφωνηθεί (έγγραφο για την ετοιμότητα της φόρτωσης - "Notice of Readiness").

Προαναφέραμε τις χώρες που επικύρωσαν τους Κανόνες Χάγης- Βίσπυ. Ωστόσο στο παράρτημα, στον πίνακα 2, αναφέρονται τα κράτη και οι επικυρώσεις τους, στους υπάρχοντες κανόνες έως το 1979, στο δεύτερο πρωτόκολλο των Hague's Visby Rules.

### 2.2.3 ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Οι Κανόνες του Αμβούργου αποτελούνται από συνδυασμό κανόνων που διαχειρίζονται τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αγαθών, προερχόμενες από το Διεθνές Συνέδριο Ηνωμένων Εθνών στην Μεταφορά Εμπορευμάτων δια Θαλάσσης (United Nations International Convention on The Carriage of Goods by Sea), το οποίο καθιερώθηκε στο Αμβούργο την 31 Μαρτίου 1978. Το συνέδριο ήταν προσπάθεια δημιουργίας ενιαίας νομικής βάσης για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπερωκεάνιων ταξιδιών. Κινητήρια δύναμη πίσω από το Συνέδριο ήταν η προσπάθεια των αναπτυσσόμενων χωρών να φτάσουν το επίπεδο των υπολοίπων συμμετεχόντων. Τέθηκε σε ισχύ την 1 Νοεμβρίου 1992.

Οι νέοι αυτοί κανόνες είχαν εφαρμογή σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές και δεν εξαρτιόταν από την έκδοση φορτωτικής, παρόλο που θεωρούσαν ότι έπρεπε να εκδοθεί από τον μεταφορέα.

Ποικίλουν το είδος των εμπορευμάτων, εισάγοντας και νέα εμπορεύματα στις μεταφορές που παλαιότερα θεωρούνταν απαγορευμένα. Τέτοια φορτία είναι:

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- ✓ Τα ζώα εν ζωή
- ✓ Τα εμπορεύματα στο κατάστρωμα
- ✓ Τα επικίνδυνα φορτία.

Η πρώτη κατηγορία αφορά την μεταφορά ζωντανών ζώων, η οποία ουσιαστικά θέτει στον μεταφορέα υποχρέωση φροντίδας τους πέραν της ασφαλής μεταφοράς τους. Σε περίπτωση απώλειας που προέρχεται από την έμφυτη φύση του φορτίου αυτού, ο μεταφορέας δεν έχει ευθύνη.

Τα εμπορεύματα στο κατάστρωμα μεταφέρονται από τον μεταφορέα μόνον όταν είναι σύμφωνο με τη σύμβαση μεταφοράς και ο φορτωτής συμβιβάζεται με την διαδικασία, σύμφωνα πάντα με τη χρήση, τους κανόνες και τη νομοθεσία. Στην ανωτέρω περίπτωση μεταφοράς, την μεγαλύτερη ευθύνη την έχει ο μεταφορέας και σε ενδεχόμενο που δεν υπάρχει ο όρος στο BOL για τέτοιου είδους μεταφορά, έχει απεριόριστη ευθύνη.

Τρίτη κατηγορία είναι τα επικίνδυνα φορτία τα οποία δεν μπορούν να μεταφερθούν χωρίς την συναίνεση του μεταφορέα. Σε περίπτωση που συμβεί αυτό, ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να εξουδετερώσει το εμπόρευμα, χρεώνοντας τον φορτωτή για την διαδικασία αυτή, χωρίς καμία αποζημίωση στον ιδιοκτήτη του εμπορεύματος. Για την κατηγορία αυτή οι Hamburg Rules καθιέρωσαν τρεις προϋποθέσεις για την μεταφορά τους:

1. Πρέπει να υπάρχουν οι ανάλογες ενδείξεις πάνω στα εμπορεύματα
2. Η επικίνδυνη ιδιότητά τους πρέπει να αναφέρεται στον μεταφορέα.
3. Πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και οι φορτωτικές να περιλαμβάνουν σαφείς δηλώσεις για την επικινδυνότητα του φορτίου.

Στους Κανόνες αυτούς η ευθύνη που έχει ο μεταφορέας για τα αγαθά επεκτείνεται. Συγκεκριμένα ξεκινάει από την στιγμή παραλαβής τους έως την στιγμή παράδοσης τους. Καλύπτεται όλη η περίοδος μεταφοράς δια θαλάσσης από τον μεταφορέα ακόμα και κατά την διάρκεια μεταφόρτωσης.

Συνάπτεται σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης με ένα φορτωτή, η οποία καλύπτει όχι μόνο τον μεταφορέα, αλλά και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Σχετικά με τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, εκείνος ευθύνεται για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση παράδοσης του εμπορεύματος. Αν η απώλεια γίνει κατά την περίοδο που το εμπόρευμα είναι υπό την ευθύνη του, ο μεταφορέας έχει δικαίωμα να αποδείξει ότι έλαβε, ή εκείνος ή τα πρόσωπα που έχει ορίσει, όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της ζημίας αυτής.

Κανόνες εξαίρεσης υπάρχουν και είναι οι εξής:

- i. Ζώα εν ζωή: Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται σε περίπτωση που μπορεί να αποδείξει ότι συμμορφώθηκε σύμφωνα με τις ειδικές υποδείξεις του φορτωτή, και η ζημιά προκλήθηκε από ιδιαίτερους κινδύνους, που είναι έμφυτοι στο μεταφερόμενο εμπόρευμα.
- ii. Παρέκκλιση: Ο μεταφορέας ευθύνεται για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση παράδοσης εμπορευμάτων σε περίπτωση παρέκκλισης. Στην μόνη περίπτωση που δεν ευθύνεται είναι στη Γενική Αβαρία, όπου η παρέκκλιση προέρχεται από ενέργειες για διάσωση ζωής ή περιουσίας στη θάλασσα.
- iii. Πυρκαγιά: Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος σε περίπτωση ο ενάγων μπορεί να αποδείξει ότι η φωτιά προήλθε από λάθος ή αμέλεια του μεταφορέα ή του προσωπικού του. Εν αντιθέσει, ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι εκείνος και οι υπάλληλοι ή οι πράκτορές του έκαναν κάθε δυνατή πράξη για την αποφυγή του γεγονότος.

Οι Κανόνες του Αμβούργου, όσον αφορά τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα, αύξησαν την ευθύνη σε 835 SDR ανά συσκευασία ή 2,5 SDR ανά χιλιογραμμάριο.

Όσον αφορά την ευθύνη σε καθυστέρηση παράδοσης, ορίστηκε από τους κανόνες ως πληρωτέο ποσό, 2,5 φορές το φορτίο, παρόλο που μπορεί η αποζημίωση να μην ξεπερνά το πληρωτέο ποσό του συνολικού φορτίου, βάση της σύμβασης μεταφοράς.

Καθορίζεται πλέον και η κατανομή της ευθύνης. Δηλαδή, όταν μια παράβλεψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων του, γίνεται με σκοπό την μείωση απώλειας, ζημίας ή την καθυστέρηση της παράδοσης, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνο στο βαθμό της παράβλεψης του, με προϋπόθεση βέβαια, να μπορεί να αποδείξει ότι η συνολική απώλεια, δεν οφείλεται εξ' ολοκλήρου στην παράλειψη αυτή.

Σε κάθε περίπτωση απώλειας, πρέπει να δίνεται εγγράφως "Notice of Loss or Damage" από τον παραλήπτη ή τον μεταφορέα, το αργότερο μια εργάσιμη μέρα μετά την

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

παράδοση των αγαθών στον παραλήπτη ή στον τόπο που πραγματοποιήθηκε η απώλεια ή η ζημιά.

Η αμέλεια παράδοσης τέτοιου εγγράφου είναι "prima facie evidence" (εκ πρώτης όψεως απόδειξη) και υποδεικνύει ότι το έγγραφο δεν έχει εκδοθεί σε καλές συνθήκες.

Οι αστικές υποθέσεις ή η διαιτησία που διενεργούνται σχετικά με τη μεταφορά των αγαθών, πρέπει να αρχίσουν μέσα σε δύο χρόνια από την ημερομηνία παράδοσης των αγαθών ή την ημέρα που δεν υπήρξε η παράδοση ή στην τελευταία ημέρα που τα αγαθά έπρεπε να είχαν παραδοθεί.

### 2.2.4 ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

Οι κανόνες του Ρότερνταμ, της οποίας η επίσημη ορολογία είναι "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea" αποτελείται από μια διαπραγμάτευση διεθνών κανόνων, η οποία επανεξετάζει το νομικό και πολιτικό πλαίσιο για τη θαλάσσια μεταφορά αγαθών και υιοθετήθηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2008. Οι κανόνες προετοιμάζονταν πάνω από 10 χρόνια κατόπιν εντολή της UNCITRAL, δηλαδή της "Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη" στην Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή(CMI), η οποία ξεκίνησε την δημιουργία προσχέδιου κειμένου του νομοθετικού πλαισίου. Τέθηκαν νέες προτάσεις που καθιερώνουν ένα μοντέρνο, περιεκτικό, ενιαίο νομοθετικό καθεστώς, το οποίο θα επιδίωκε την ισορροπία στην ευθύνη του φορτίου, στις τεχνολογικές εξελίξεις, στις αυξήσεις χρήσης εμπορευματοκιβωτίων, στην καθιέρωση των συνδυασμένων μεταφορών (door to door), στην γεωγραφική επέκταση, στην διατήρηση της αξιοπλοΐας και το βασικότερο, στην διευκόλυνση των συμβαλλόμενων μερών της μεταφοράς με την έκδοση των ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς.

Απώτερος σκοπός είναι η επέκταση και εκμοντερνισμός των ήδη υπάρχοντων κανόνων, καθώς και η δημιουργία ενός ομοιόμορφου νόμου, αναβαθμίζοντας ή και αντικαθιστώντας τις υπάρχουσες συνθήκες Χάγης, Χάγης- Βίσμπυ και Αμβούργου, με ένα κείμενο πλήρες και σαφές.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Το νέο αυτό ρυθμιστικό πλαίσιο παρουσιάστηκε και υπογράφηκε στις 23 Σεπτεμβρίου 2009 στο Ρότερνταμ, υπογράφηκε από 24 χώρες, με βασικότερες τις ΗΠΑ, Γαλλία, Ελλάδα, Δανία, Ελβετία και Ολλανδία, και με βασικούς οργανισμούς όπως την CMI(International Maritime Committee), την Ένωση των πλοιοκτητών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Ship-owners Association- ECSA) και την BIMCO (Baltic and International Maritime Council) να παροτρύνουν την λειτουργία τους στο εθνικό δίκαιο.

Συμβαλλόμενα μέλη ήταν οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Γαλλία, η Ελλάδα, η Δανία, η Ελβετία και η Ολλανδία καθώς ήταν οι χώρες με την μεγαλύτερη ισχύ στο παγκόσμιο εμπόριο. Μετά την τελετή, οι υπογραφές αναγνωρίστηκαν από τα κεντρικά γραφεία των Ηνωμένων Εθνών στην Νέα Υόρκη των Η.Π.Α.

Πριν δούμε τι ακριβώς περιλαμβάνουν οι κανόνες του Ρότερνταμ σωστό θα ήταν να αναφέρουμε ότι αυτή τη στιγμή οι κανόνες δεν είναι πλήρως εν ισχύ.

Ακολουθούν οι κρίσιμες διατάξεις και αλλαγές κανόνων που θεμελιώνουν τα Rotterdam Rules:

- Επεκτείνει το χρονικό διάστημα όπου οι μεταφορείς είναι υπεύθυνοι για τα εμπορεύματα, καλύπτοντας το διάστημα μεταξύ σημείου παραλαβής και παράδοσης των αγαθών. Να τονίσουμε ότι αυτό εφαρμόζεται μόνον εάν υφίσταται θαλάσσια μεταφορά στη συνολική μεταφορά του αγαθού. Κατά συνέπεια οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν ανταποκρίνονται πλήρως στις συνδυασμένες μεταφορές, καθώς αν δεν περιλαμβάνεται η θαλάσσια μεταφορά, δεν αποτελεί αντικείμενο εφαρμογής.
- Επιτρέπει το ηλεκτρονικό εμπόριο και εγκρίνει περισσότερες μορφές ηλεκτρονικής τεκμηρίωσης.
- Υποχρεώνει τους μεταφορείς να έχουν πλοία αξιόπλοα και σωστά επανδρωμένα καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.
- Αυξάνει το όριο ευθύνης του μεταφορέα σε 875 SDR ανά συσκευασία ή 3 SDR ανά κιλό μεικτού βάρους.
- Εξαλείφεται το "*nautical fault defense*", όρος, που όπως προαναφέραμε, εμποδίζει μεταφορείς και μέλη του πληρώματος να κατηγορηθούν ως υπεύθυνοι για αμέλεια διαχείρισης και πλοήγησης του πλοίου.



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- Επεκτείνει το χρόνο αρχειοθέτησης των νομικών απαιτήσεων σε δύο χρόνια από την ημέρα που τα εμπορεύματα παρεδόθησαν ή θα έπρεπε να παραδοθούν.
- Επιτρέπει στα συμβαλλόμενα μέλη, σε συγκεκριμένες ισχύος συμβάσεις, να εξαιρούνται από κάποιους κανόνες ευθύνης, που περιλαμβάνονται στη σύμβαση.

### 2.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΧΑΓΗΣ ΚΑΙ ΧΑΓΗΣ ΒΙΣΜΠΥ

Αντικείμενο των Κανόνων Χάγης και Χάγης- Βίσμπυ ήταν να προστατέψουν τους ιδιοκτήτες των εμπορευμάτων από την καθολική άρνηση ευθύνης των θαλάσσιων μεταφορέων. Ο στόχος επιτεύχθηκε με την ενσωμάτωση βασικών όρων στις φορτωτικές, με τον καθορισμό των κινδύνων από τον μεταφορέα και τον οριοθέτηση της μέγιστης προστασίας που μπορεί να απαιτήσει από τις εξαιρέσεις και τους περιορισμούς από τους όρους ευθύνης.

Οι κανόνες Χάγης και Χάγης Βίσμπυ είναι ουσιαστικά οι ίδιοι εκτός από τα κάτωθι σημεία:

#### **Εφαρμογή**

- Κανόνες Χάγης

Οι κανόνες της Χάγης δημιουργήθηκαν από το “ Carriage of Goods by Sea Act 1922” για φορτωτικές που εκδόθηκαν για ταξίδια πλεύσης έξω από τα σύνορα του Ηνωμένου Βασιλείου .

Οι Κανόνες αυτοί δεν χρησιμοποιούν την έκφραση «Συμβαλλόμενη χώρα», αλλά την ονομασία της κάθε χώρας στην οποία θεσπίστηκε και ορίστηκε. Το νομοσχέδιο περιελάμβανε μια ταχεία δήλωση (paramount clause), την οποία την υπέβαλλαν στους Κανόνες.

- Κανόνες Χάγης Βίσμπυ

Οι Κανόνες Χάγης Βίσμπυ επεκτείνονται σε πιο μεγάλη περιοχή. Οραματίζεται ένα διεθνές συμβόλαιο μεταφοράς “μεταξύ λιμένων σε διαφορετικές χώρες”.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Χρησιμοποιείται ο όρος «συμβαλλόμενες χώρες» ώστε να μην δημιουργηθεί σύγκρουση νομικών θεμάτων.

Εφαρμόζονται σε συμβόλαιο μεταφοράς, το οποίο εναρμονίζεται με το BOL ή με παρεμφερές τεκμήριο.

### Περιορισμός της Ευθύνης

- Ο περιορισμός της ευθύνης στους Κανόνες της Χάγης ήταν 100 λίρες ανά συσκευασία, σε συνδυασμό με τον υπολογισμό της ισοτιμίας σε «Αξία χρυσού». Προβλήματα διεγέρθηκαν σε πολλές χώρες από την ερμηνεία του όρου «Συσκευασία και μονάδα», καθώς χρησιμοποιείται στον ορισμό και αφορούσε εμπορευματοκιβώτια (container), παλέτες και άλλα τεχνάσματα για την ενοποίηση των αγαθών. Έτσι οι Κανόνες περιόρισαν την ευθύνη του μεταφορέα σε 500 USD για ολόκληρο το περιεχόμενο ενός εμπορευματοκιβωτίου.

- Οι κανόνες Χάγης Βίσμπυ διατήρησαν το όρο «συσκευασία ή μονάδα» για περιορισμό της ευθύνης σε μεμονωμένα τεμάχια εμπορεύματος μεγάλης αξίας, αλλά εισήγαγαν και μία εναλλακτική φόρμουλα, βασισμένη στο βάρος του εμπορεύματος, όπου ο μεταφορέας δύναται να επικαλείται όποια εναλλακτική αποφέρει το υψηλότερο ποσό αποζημίωσης. Διένεξη δημιουργήθηκε για την εφαρμογή του στο χύδην φορτίο.

### 2.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΧΑΓΗΣ ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ.

Οι κανόνες του Αμβούργου καθιστούν μια νέα Συνθήκη στη θαλάσσια μεταφορά, η οποία συμφωνήθηκε υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών στη σύσκεψη στο Αμβούργο την 31 Μαρτίου 1978. Η επίσημη ορολογία είναι: "Σύσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την Μεταφορά Αγαθών δια Θαλάσσης 1978" (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978). Οι κανόνες σχεδιάστηκαν με σκοπό να αντικαταστήσουν τους Κανόνες του 1924 της Χάγης καθώς και του 1968 της Χάγης Βίσμπυ.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### Εφαρμογή

- Οι Κανόνες Χάγης Βίσμπυ χρησιμοποιούνται από συμβόλαια μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης, που αποδεικνύονται από φορτωτική ή παρόμοιο έγγραφο μεταξύ λιμένων διαφόρων πολιτειών. Χρησιμοποιούνται για όλες τις μεταφορές εξωτερικού από το Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ στις εισαγωγές, έχουν ισχύ μόνο εάν το εμπόρευμα προέρχεται από χώρα που σχετίζεται με τους κανόνες αυτούς ή το BOL έχει εκδοθεί σε μία από αυτές τις χώρες ή εάν εφαρμόζει ρητώς το "Paramount clause" στο BOL. Σε περίπτωση που δεν έχει εκδοθεί φορτωτική, ο μεταφορέας δεν έχει νομικό περιορισμό να εφαρμόσει τους κανόνες και επομένως μπορεί να υποτάσσετε στην ισχύ ενός εθνικού νόμου. Οι κανόνες αυτοί δεν ισχύουν σε Συμβάσεις μεταφοράς (Charter Parties).

- Οι κανόνες του Αμβούργου εφαρμόζονται σε όλες τις Συμβάσεις για την μεταφορά των εμπορευμάτων δια θαλάσσης μεταξύ δύο χωρών. Η εφαρμογή των κανόνων δεν εξαρτάται απαραίτητα από την έκδοση BOL και πιθανόν να εφαρμόζεται και σε εισαγωγές και εξαγωγές.

### Συμβόλαια Μεταφοράς

- Οι κανόνες Χάγης Βίσμπυ θέτονται σε λειτουργία όταν ένα BOL ή αντίστοιχο έγγραφο καλύπτει τη σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς.

Στο "Carriage of Goods by Sea Act 1971" (τμήμα 1β) εξασφαλίζεται ότι οι κανόνες έχουν την δύναμη του νόμου, ειδικά σε ό,τι αφορά το BOL, προβλέποντας ότι οι κανόνες θα πρέπει να κατευθύνουν τη σύμβαση.

- Οι Κανόνες του Αμβούργου έχουν εφαρμογή στη σύμβαση μεταφοράς και όχι στη φορτωτική, εντούτοις θεωρούν σωστό ότι ο μεταφορέας θα πρέπει να εκδίδει BOL, σε περίπτωση αντιγραφής και ηλεκτρονικής μεταβίβαση της.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### Είδη Φορτίου

• Στους Κανόνες Χάγης Βίσμπυ( άρθρο 1 (γ)) ορίζεται ότι οι κανόνες εφαρμόζονται σε όλα τα αγαθά, εμπορεύματα και αντικείμενα κάθε είδους, εκτός από ζώα εν ζωή και εμπορεύματα επί του καταστρώματος του πλοίου.

Σε σχέση με τις δύο αυτές εξαιρέσεις, τα συμβαλλόμενα μέρη είναι ελεύθερα να διαπραγματεύονται τους δικούς τους όρους μεταφοράς.

Η εξαίρεση αιτιολογείται από τον ιδιαίτερο κίνδυνο που απορρέει από την μεταφορά και των δύο αυτών κατηγοριών φορτίων.

- Εμπόρευμα στο κατάστρωμα: Εάν το εμπόρευμα είναι στοιβαγμένο και τοποθετημένο στο κατάστρωμα και ο παράγοντας αυτός είναι ευκρινώς δηλωμένος στη φορτωτική, τότε τα εμπορεύματα αυτά μπορούν να εξαιρεθούν από τους κανόνες.
  - Ζώα εν ζωή: Ο μεταφορέας έχει την ελευθερία να διαπραγματευτεί τους όρους μεταφοράς τέτοιου εμπορεύματος. Η μεταφορά αυτή μπορεί να αίρει θέμα στους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ μέσω ειδικής συμφωνίας .
- Οι Κανόνες του Αμβούργου καλύπτουν όλα τα είδη εμπορεύματος συμπεριλαμβανομένων και των ζωντανών ζώων.
- Ζώα εν ζωή: Το Άρθρο 5(1) των κανόνων του Αμβούργου παραπέμπει στη μεταφορά ζωντανών ζώων, αναφορικά με την γενική υποχρέωση φροντίδας και την μη ευθύνη του μεταφορέα σε απώλεια, προερχόμενη από όποιο ειδικό, έμφυτο κίνδυνο, σχετιζόμενο με το είδος της μεταφοράς αυτής.
  - Εμπόρευμα στο κατάστρωμα: Το Άρθρο 9 των κανόνων Αμβούργου εξασφαλίζει την μεταφορά εμπορευμάτων στο κατάστρωμα. Ο μεταφορέας έχει δικαίωμα να μεταφέρει αγαθά στο κατάστρωμα, μόνο εάν ο φορτωτής είναι σύμφωνος και η συμφωνία αυτή αναφέρεται στη φορτωτική, ακολουθώντας πάντα τους κανόνες ή την νομοθεσία.
  - Επικίνδυνο φορτίο: Το Άρθρο 4 και ο Κανόνας 6 καθορίζουν την ευθύνη της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, γεγονός το οποίο ενδυναμώνει τον υπονοούμενο όρο στον κοινό νόμο, ότι ο φορτωτής δεν θα αποστείλει

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

επικίνδυνα αγαθά χωρίς τη συναίνεση του μεταφορέα. Το άρθρο 6 ορίζει ότι όταν τέτοια αγαθά μεταφέρονται χωρίς την γνώση ή τη συναίνεση του μεταφορέα, όχι μόνο του επιτρέπεται να τα καταστρέψει με έξοδα του φορτωτή, χωρίς καμία υποχρέωση αποζημίωσης του ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων, αλλά ο φορτωτής είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά προέλθει από τη μεταφορά αυτή.

Οι κανόνες Αμβούργου καθιέρωσαν τρεις νέες απαιτήσεις για την μεταφορά επικίνδυνων αγαθών:

1. Πρέπει να υπάρχουν ενδείξεις στα επικίνδυνα εμπορεύματα.
2. Η επικίνδυνη ιδιότητα των αγαθών πρέπει να αναφέρεται στον μεταφορέα.
3. Πρέπει να λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και επιπλέον οι φορτωτικές πρέπει να περιλαμβάνουν σαφή όρο ότι το εμπόρευμα είναι επικίνδυνο.

### Περίοδος Ασφαλιστικής Κάλυψης

- Οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ εφαρμόζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς, από τη στιγμή φόρτωσης των εμπορευμάτων έως τη στιγμή εκφόρτωσης τους από το πλοίο (Tackle to Tackle).

- Οι Κανόνες του Αμβούργου καλύπτουν την περίοδο κατά την οποία ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τα αγαθά. Ως εκ τούτου και στο λιμάνι φόρτωσης, και κατά τη μεταφορά, και στο λιμάνι εκφόρτωσης. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τα αγαθά από την ώρα παραλαβής τους έως την ώρα παράδοσης τους.

Οι κανόνες, στην πραγματικότητα, καλύπτουν ολόκληρη την περίοδο μεταφοράς δια θαλάσσης, ακόμα και κατά την διάρκεια μεταφόρτωσης τους σε άλλο πλοίο. Σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου, ο μεταφορέας έχει τη μεγαλύτερη ευθύνη για την μεταφορά εμπορευμάτων πάνω στο κατάστρωμα(deck cargo). Σε περίπτωση που στο BOL δεν υπάρχει άδεια για τη μεταφορά του εμπορεύματος στο κατάστρωμα, ο μεταφορέας έχει απεριόριστη ευθύνη.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### Υποχρεώσεις και ευθύνες του μεταφορέα.

• Σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης Βίσμπυ στους μεταφορείς περιλαμβάνονται ο ιδιοκτήτης ή ο ναυλωτής που συνάπτει μια σύμβαση μεταφοράς με έναν φορτωτή(Άρθρο 1(α)). Βάση λοιπόν των κανόνων αυτών ο μεταφορέας πρέπει να ολοκληρώσει με επιμέλεια τα κάτωθι:

1. Να καθιστά το πλοίο αξιόπλοο.

2. Να φροντίζει για την σωστή επάνδρωση, εφοδιασμό και τροφοδότηση του πλοίου.

3. Να φροντίζει τα τμήματα του πλοίου, στα οποία θα μεταφερθούν τα εμπορεύματα, ώστε να είναι κατάλληλα και ασφαλή για την παραλαβή, διαφύλαξη και μεταφορά τους.

Ο μεταφορέας πρέπει να φορτώσει, να χειριστεί, να στοιβάξει, να μεταφέρει, να διαφυλάξει, να φροντίσει και να εκφορτώσει καταλλήλως τα μεταφερόμενα αγαθά.

• Σύμφωνα με τους Hamburg Rules ο μεταφορέας συνάπτει σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης με έναν φορτωτή. Οι Κανόνες καλύπτουν εξ' ολοκλήρου τον μεταφορέα και κάθε πρόσωπο που λειτουργεί κατ' εντολή του μεταφορέα, για μέρος ή ολόκληρη τη μεταφορά των αγαθών.

Ωστόσο, ο μεταφορέας ευθύνεται για απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση παράδοσης των εμπορευμάτων, όταν τα αγαθά είναι υπό την ευθύνη του. Εξαιρείται η περίπτωση στην οποία ο μεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι εκείνος, ο υπάλληλος ή ο πράκτοράς του, έλαβαν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθεί το γεγονός και οι συνέπειές του(απώλεια ή ζημιά). Επίσης, ο κανόνας ορίζει ως καθυστέρηση, εκείνη που πραγματοποιείται όταν τα αγαθά δεν έχουν παραδοθεί στο λιμάνι εκφόρτωσης μέσα στο χρόνο που έχει ορισθεί στο Συμβόλαιο μεταφοράς.

### Εξαιρέσεις ευθυνών του μεταφορέα

• Οι κανόνες Χάγης Βίσμπυ περιλαμβάνουν ένα μεγάλο πίνακα με εξαιρέσεις, ευνοώντας τον μεταφορέα (Παράγραφος 2.2.2). Εάν η απώλεια ή η ζημιά προέρχεται από αναξιοπλοΐα, την ευθύνη απόδειξης του αντιθέτου την επωμίζεται ο μεταφορέας.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

• Σε αντίθεση με τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ , οι κανόνες του Αμβούργου δεν έχουν εκτεταμένη λίστα από κανόνες εξαίρεσης. Υπάρχουν τρεις (3) βασικές εξαιρέσεις, οι οποίες ενεργούν ευνοϊκά για το μεταφορέα:

- i. Ζώα εν ζωή (live animals)
- ii. Παρέκκλιση
- iii. Πυρκαγιά

### i. Ζώα εν ζωή

Σύμφωνα με το άρθρο 2(5), όταν μεταφέρονται ζωντανά ζώα, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται, σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι συμμορφώθηκε σύμφωνα με τις ειδικές υποδείξεις του φορτωτή και η απώλεια ή η ζημιά προκλήθηκε ιδιαίτερους έμφυτους κινδύνους του μεταφερόμενου φορτίου.

### ii. Παρέκκλιση

Στο Άρθρο 5(6) αναφέρεται ότι ο μεταφορέας ευθύνεται για την απώλεια, εκτός από την περίπτωση της Γενικής Αβαρίας, όπου απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση σε παράδοση, προέρχεται από ενέργειες για τη διάσωση ζωής ή περιουσίας στη θάλασσα. Παρόλα αυτά, σε περιπτώσεις παρέκκλισης, ο μεταφορέας εξακολουθεί να είναι υπεύθυνος για όλες τις απώλειες, ζημιές ή καθυστερήσεις στην παράδοση.

Σε αντίθεση με το Άρθρο 4, στον κανόνα 4 των Hague's Visby Rules, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για απώλεια προερχόμενη από οποιαδήποτε παρέκκλιση στην προσπάθεια να διασώσει ζωή ή περιουσία στη θάλασσα ή οποιαδήποτε λογική παρέκκλιση.

### iii. Πυρκαγιά

Σύμφωνα με το Άρθρο 5 (4), ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, εάν ο ενάγων μπορεί να αποδείξει ότι η φωτιά προήλθε από λάθος ή αμέλεια του μεταφορέα, των υπαλλήλων ή πρακτόρων του. Ο μεταφορέας από την άλλη πλευρά πρέπει να αποδείξει ότι εκείνος, οι υπάλληλοι και πράκτορές του, έλαβαν όλα τα απαραίτητα δυνατά μέτρα για να αποφύγουν το γεγονός και τις συνέπειες του.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### Περιορισμός ευθύνης μεταφορέα.

- Κανόνες Χάγης Βίσμπυ: 666,67 SDRs ανά συσκευασία ή 2 SDRs ανά χλιογραμμάριο, το οποίο είναι ακριβότερο.
- Κανόνων Αμβούργου: 835 SDRs ανά συσκευασία ή 2,5 SDRs ανά χλιογραμμάριο, που και αυτό είναι ακριβότερο.

### Όριο ευθύνης σε καθυστέρηση

- Κανόνες Χάγης Βίσμπυ: Μη ισχύουσα διάταξη.
- Κανόνες Αμβούργου: πληρωτέο 2,5 φορές το φορτίο για καθυστερημένα αγαθά, παρόλο που η αποζημίωση μπορεί να μην ξεπερνά το πληρωτέο ποσό του συνολικού φορτίου, βάση της σύμβασης μεταφοράς.

### Κατανομή ευθύνης

- Κανόνες Χάγης Βίσμπυ: Μη ισχύουσα διάταξη.
- Κανόνες Αμβούργου: Όταν η παράβλεψη του μεταφορέα(ή των υπαλλήλων του) γίνεται με σκοπό τη μείωση απώλειας, ζημίας ή καθυστέρηση της παράδοσης, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνο στο βαθμό που χαρακτηρίζει την παράβλεψη του. Υπό την προϋπόθεση όμως, να αποδείξει ότι το συνολικό ποσό της απώλειας, ζημίας ή καθυστέρησης στη παράδοση, δεν οφείλεται εξολοκλήρου στην παράλειψη του.

### Δήλωση απώλειας ή ζημίας (Notice of Loss or Damage)

- Κανόνες Χάγης Βίσμπυ: Το "Notice of Loss or Damage" πρέπει να δίδεται εγγράφως στο μεταφορέα ή στον πράκτορά του, στο λιμάνι εκφόρτωσης πριν ή κατά την ώρα της παράδοσης ή στον τόπο που πραγματοποιήθηκε η απώλεια ή η ζημιά, εντός 3 ημερών από την παράδοση.

Η παράλειψη παράδοσης τέτοιου εγγράφου είναι "εκ πρώτης όψεως απόδειξη" (prima facie evidence), σύμφωνα με το BOL.



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Αστική αγωγή θα πρέπει να υποβληθεί μέσα σε ένα χρόνο από την ημερομηνία παράδοσης των αγαθών ή την ημερομηνία κατά την οποία τα αγαθά έπρεπε να είχαν παραδοθεί.

- Κανόνες Αμβούργου: Το "Notice of Loss or Damage" πρέπει να δίδεται εγγράφως από τον παραλήπτη ή τον μεταφορέα, το αργότερο μια εργάσιμη μέρα μετά την παράδοση των αγαθών στον παραλήπτη ή στον τόπο που πραγματοποιήθηκε η απώλεια ή η ζημιά. Αν η ζημιά δεν είναι εμφανής, μπορεί να προσκομιστεί εντός 15 συνεχόμενων ημερών από την παράδοση τους στον παραλήπτη (Άρθρο 19).

Αποζημίωση για απώλεια προερχόμενη από καθυστέρηση παραλαβής μπορεί να μην εξασφαλίζεται, εκτός εάν η δήλωση έχει δοθεί εγγράφως στο μεταφορέα μέσα σε 60 συνεχόμενες ημέρες από την παράδοση τους στον παραλήπτη.

Οι αστικές υποθέσεις ή η διαιτησία που διενεργούνται σχετικά με τη μεταφορά των αγαθών, πρέπει να ξεκινήσουν μέσα σε δύο χρόνια από την ημερομηνία παράδοσης των αγαθών ή την ημέρα που δεν έγινε η παράδοση ή την τελευταία ημέρα που τα αγαθά έπρεπε να είχαν παραδοθεί.

### 2.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΧΑΓΗΣ ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

Κατόπιν παράθεσης των βασικών σημείων διαφοροποίησης των Κανόνων του Αμβούργου από τους Κανόνες Χάγης Βίσμπυ, ακολουθεί και η αναφορά των βασικών διαφορών μεταξύ των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ και Ρότερνταμ.

#### **Στοιχεία Σύμβασης**

- Hague's Visby Rules: Ο ναυλωτής οφείλει να αναγράφει ορθές πληροφορίες στις ετικέτες των εμπορευμάτων, την πραγματική ποσότητα και ποιότητα καθώς και το βάρος, ειδάλτως ο μεταφορέας μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση σε περίπτωση πλάνης ή απάτης.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- Rotterdam Rules: Ο ναυλωτής οφείλει να προσκομίσει έγκυρες και έγκαιρες πληροφορίες για την σύναψη σύμβασης και έκδοση του εγγράφου μεταφοράς, όπως και να παραθέσει ό,τι άλλες πληροφορίες απαιτούνται, καθώς και το όνομα του παραλήπτη.

Ο ναυλωτής πρέπει να παρέχει τις απαιτούμενες εγγυήσεις για την εγκυρότητα των πληροφοριών, καθώς και αποζημίωση στον μεταφορέα σε περίπτωση που τα στοιχεία δεν είναι αληθή.

Οι Rotterdam Rules καινοτομούν προσφέροντας πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα στο μεταφορέα σχετικά με τα μεταφερόμενα αγαθά.

### Έγγραφα Σύμβασης

- Hague Visby Rules: Εκδίδεται BOL μετά την παραλαβή του εμπορεύματος από τον μεταφορέα.

- Rotterdam Rules: Δεν κρίνουν απαραίτητη την έκδοση BOL αλλά οποιοδήποτε έγγραφο μεταφοράς διαπραγματεύσιμο ή μη, σε ηλεκτρονική μορφή και με ηλεκτρονική υπογραφή του μεταφορέα. Στους κανόνες αυτούς γίνεται ρητή αναφορά στην ταυτότητα του μεταφορέα.

### Συμβόλαια Μεταφοράς

- Hague's Visby Rules: Ορίζουν συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς με βασικό έγγραφο το BOL ή ανάλογο τίτλο ιδιοκτησίας. Έντυπο έγγραφο με μεγάλο κίνδυνο απάτης και χρονοβόρα διαδικασία. Τα ναυλοσύμφωνα εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής των κανόνων, εκτός εάν στο όνομα του ναυλωτή/ φορτωτή υπάρχει ρητή πρόβλεψη για ναυλοσύμφωνο.

- Rotterdam Rules: Το συμβόλαιο μεταφοράς αποτελεί το συμφωνητικό όπου ο μεταφορέας, έναντι πληρωμής ναύλου, αναλαμβάνει την μεταφορά εμπορευμάτων από ένα μέρος σε κάποιο άλλο. Δεν περιορίζεται μόνον στη θαλάσσια μεταφορά.

Οι σύγχρονες ηλεκτρονικές επικοινωνίες και η ανάγκη για άμεσες αποστολές των εγγράφων οδήγησε στην έκδοση ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς, με αναφορές

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

στις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνουν και στις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν.

E-BOL(Electronic Bill of Lading): Αποτελεί φορτωτική σε ηλεκτρονική μορφή με άμεση διαδικασία έκδοσης, αποστολής και με έλεγχο για αποφυγή απάτης.

### Φύση των Κανόνων

Και οι δύο κανόνες θεσπίζουν υποχρεωτικά τους όρους εφαρμογής τους στη σύμβαση μεταφοράς.

- Οι Hague Visby Rules παρέχουν αυστηρό πλαίσιο υποχρεώσεων ισχυρότερο από τη σύμβαση μεταφοράς.
- Οι Rotterdam Rules παρέχουν ελευθερία σύμβασης χάρις στην εισαγωγή των “Volume Contracts”. Πρόκειται για ειδικό καθεστώς πλήρους ελευθερίας της σύμβασης σε μια κατηγορία εμπορευμάτων, που μεταφέρονται υπό τις συμβάσεις μεταφοράς “Volume Contracts” ή “Service contracts” ή “Tonnage contracts”. Τα συμβόλαια αυτά υπερισχύουν των Rotterdam Rules, καθώς μεταφέρουν συγκεκριμένη ποσότητα εμπορεύματος, που καταλαμβάνει το ελάχιστο ή μέγιστο μιας συμφωνηθείσας κλίμακας, σε συγκεκριμένη συμφωνηθείσα περίοδο. Σκοπός της δημιουργίας των συμβολαίων αυτών, αποτελεί η αύξηση της διαπραγματευτικής δύναμης των οικονομικά πιο αδυνάτων. Στις περιπτώσεις αυτές ο μεταφορέας και ο ναυλωτής προχωρούν σε προσδιορισμό δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, κατά παρέκκλιση των κανόνων του Ρότερνταμ. Οι παρεκκλίσεις από τους Rotterdam Rules και οι συμφωνίες θα πρέπει να αναφέρονται.

### Γεωγραφικό πεδίο και τρόποι μεταφοράς

Και οι δύο κανόνες διαθέτουν Διεθνή χαρακτήρα.

- Hague’s Visby Rules: Η μεταφορά γίνεται μεταξύ δύο λιμένων με τέσσερις προϋποθέσεις:
  - Το BOL να είναι σε συμβαλλόμενο κράτος
  - Η μεταφορά να γίνεται από λιμάνι συμβαλλόμενου κράτους

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- Να ενσωματώνονται και να ισχύουν σε εθνικές νομοθεσίες, όπως και στο BOL.
- Η μεταφορά γίνεται από λιμάνι σε λιμάνι (Port to Port).

• Rotterdam Rules: Η σύμβαση μεταφοράς συνάπτεται για μεταφορά από λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης διαφορετικών συμβαλλόμενων κρατών. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο τόπος παραλαβής, το λιμάνι φόρτωσης και το λιμάνι εκφόρτωσης να είναι σε συμβαλλόμενα κράτη.

Η μεταφορά γίνεται από σημείο παραλαβής σε σημείο παράδοσης (Door to Door).

### Είδη μεταφορών

• Hague Visby Rules: Η μεταφορά των εμπορευμάτων γίνεται από το λιμάνι παραλαβής και φόρτωσης τους, έως το λιμάνι εκφόρτωσης τους, όπου γίνεται και η παραλαβή τους από τον παραλήπτη. Port-to-Port μεταφορές.

• Rotterdam Rules: Υπάρχει ολοκληρωμένη μεταφορά εμπορευμάτων, συνδυάζοντας θαλάσσια, οδική και σιδηροδρομική μεταφορά. Η μεταφορά γίνεται από ένα συγκεκριμένο σημείο παραλαβής σε ένα άλλο συγκεκριμένο σημείο παράδοσης, το οποίο δεν είναι απαραίτητα λιμάνι. Door-to-Door μεταφορές.

### Ευθύνη Μεταφορέα

• Hague's Visby Rules: Η ευθύνη περιορίζεται στην περίοδο φόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο έως την εκφόρτωσή τους. Ο έλεγχος ισχύει και περιορίζεται πριν την φόρτωση και πριν τον απόπλου του πλοίου.

Στους κανόνες αυτούς ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την αξιοπλοΐα του πλοίου, εκτός από περιπτώσεις όπως πυρκαγιά, θεομηνία και γενικότερα περιπτώσεις της λίστας εξαίρεσης. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα και δεν είναι υπεύθυνος για πράξη, παράλειψη ή αμέλεια του κυβερνήτη, του ναύτη, των υπαλλήλων ή πρακτόρων του σε διακυβέρνηση ή χειρισμό του πλοίου (Ναυτικό πταίσμα).

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- Rotterdam Rules: Στο Άρθρο 12, και συγκεκριμένα στην παράγραφο 1, επεκτείνεται η ευθύνη του μεταφορέα από τη στιγμή παραλαβής των εμπορευμάτων ωσότου γίνει η παράδοση ή η διανομή του εμπορεύματος. Προσφέρεται κάλυψη καθ' όλη την μεταφορά του προϊόντος, από τη λήψη και την φόρτωση του φορτίου έως την φύλαξη, μεταφορά και αποστολή τους. Ο έλεγχος εκτείνεται καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού. Ο μεταφορέας ευθύνεται όχι μόνο σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς αλλά και σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης του εμπορεύματος.

Εξαιρούνται περιπτώσεις προερχόμενες από θεομηνίες, πειρατείες και όλες τις εξαιρέσεις(ανωτέρας βίας) των Hague's Visby Rules. Διαφέρουν όμως στις περιπτώσεις στάσεων ή απεργίας των εργαζομένων.

Σε περίπτωση ύπαρξης ατελειών στο πλοίο, που δεν είναι εμφανείς υπάρχει σαφέστατη ευθύνη του μεταφορέα, ενώ σε περίπτωση διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα, πρέπει βάση των κανόνων αυτών, να γίνεται πρώτα η αξιολόγηση των συνθηκών και των καταστάσεων, καθώς η ενέργεια αυτή μπορεί να προκαλέσει μεγαλύτερα προβλήματα από εκείνα που θα υπήρχαν σε περίπτωση μη διάσωσης (η διάσωση πιθανόν να εξυπηρετούσε και συμφέροντα πλοιοκτητών). Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι σε περίπτωση πυρκαγιάς, ο μεταφορέας ευθύνεται και για το προσωπικό του.

Εν αντιθέσει με τους προαναφερθέντες Κανόνες, στους Κανόνες του Ρότερνταμ ο μεταφορέας ευθύνεται πάντα για ναυτικό πταίσμα.

### **Ευθύνη Μεταφορέα για άλλα πρόσωπα**

- Hague's Visby Rules: Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται στις περιπτώσεις εξαιρέσεων των Κανόνων Χάγης-Βίسمπυ, π.χ. θεομηνία, εχθροπραξία, πειρατεία κτλ. Ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο για τους υπαλλήλους /πράκτορες/ ή αντιπροσώπους του κατά την θαλάσσια μεταφορά.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

• Rotterdam Rules: Οι Κανόνες αυτοί πραγματεύονται την ευθύνη του μεταφορέα για άλλα πρόσωπα. Συγκεκριμένα: Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την παραβίαση υποχρεώσεών του, βάση σύμβασης, που προκαλείται από πράξεις και παραλήψεις :

- Οποιοδήποτε συμβαλλόμενου μέρους
- Πλοιάρχου ή πληρώματος
- Υπαλλήλου του μεταφορέα ή συμβαλλόμενου μέρους της θαλάσσιας μεταφοράς
- Οποιοδήποτε άλλου πρόσωπο που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, στο πλαίσιο της σύμβασης.

Τα πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας στους παρόντες κανόνες αυξάνονται λόγω των συνδυασμένων μεταφορών. Συγκεκριμένα είναι υπεύθυνος για:

- Ναυτιλιακά μέρη στη θαλάσσια μεταφορά, ακόμα και για τα ανεξάρτητα μέρη που προσφέρουν υπηρεσίες στο λιμάνι.
- Όχι μόνο για την θαλάσσια μεταφορά, αλλά και για το μεταφορικό έργο στην ξηρά.
- Πληρώματα του πλοίου.
- Υπαλλήλων του μεταφορέα
- Κάθε συμβαλλόμενο μέρος της μεταφοράς.

### Υποχρεώσεις του Μεταφορέα

• Hague's Visby Rules: Το άρθρο 2 αναγνωρίζει τις υποχρεώσεις, τα δικαιώματα και τις ασυλίες του μεταφορέα κατά την φόρτωση, χειρισμό, αποθήκευση, μεταφορά, φύλαξη, προστασία και εκφόρτωση του εμπορεύματος. Οι μεταφορές ρυθμίζονται αποκλειστικά από έγγραφο μεταφοράς δια θαλάσσης, που στην συγκεκριμένη νομοθεσία διευθετούνται από το BOL, το οποίο εκδίδεται από τον μεταφορέα ή τους υπαλλήλους/πράκτορες του. Το έγγραφο αυτό πρέπει να αναφέρει συγκεκριμένα στοιχεία, όπως την ποσότητα και την ποιότητα του εμπορεύματος, καθώς και να περιλαμβάνει σήμανση για "prima evidence facie". Παράλειψη των Κανόνων αυτών,

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

αποτελεί το γεγονός ότι δεν αναφέρουν ρητά την υποχρέωση του μεταφορέα να παραδώσει το εμπόρευμα στον παραλήπτη ονομαστικά.

Τέλος έγκειται στην υποχρέωση του μεταφορέα η αξιόπλοη κατάσταση του πλοίου, πριν και κατά την διάρκεια του ταξιδιού, η κατάλληλη επάνδρωση και εξοπλισμός του πλοίου καθώς και η μεταφορά των εμπορευμάτων.

- Rotterdam Rules: Υπάρχει ρητή πρόβλεψη για παράδοση του εμπορεύματος από τον τόπο παραλαβής σε συγκεκριμένο παραλήπτη.

Βασικές υποχρεώσεις του μεταφορέα είναι η αξιοπλοΐα του πλοίου και η επιμέλεια του εμπορεύματος. Συγκεκριμένα, οφείλει πριν και κατά την διάρκεια του ταξιδιού να διευθετήσει για τα συγκεκριμένα είδη αξιοπλοΐας :

1. Technical Seaworthiness, αφορά την τεχνική καταλληλότητα του πλοίου
2. Cargo Worthiness, για την καταλληλότητα μεταφοράς εμπορευμάτων
3. Seaworthy for the intended voyages, για την καταλληλότητα εκτέλεσης ταξιδιού.

Τα τρία αυτά χαρακτηριστικά πρέπει πάντα να τηρούνται βάση ISM Code.

Τα έγγραφα μεταφοράς σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, μπορεί να είναι δύο ειδών, είτε διαπραγματεύσιμα είτε μη διαπραγματεύσιμα, εξαρτάται πάντα από το εάν ορίζεται κάτι τέτοιο στην μεταφορά. Η ευέλικτη αυτή φύση οφείλεται στις συνδυασμένες μεταφορές που επιτρέπουν τη χρήση τέτοιων μεθόδων.

### Παράδοση Εμπορευμάτων

- Οι Hague's Visby Rules δεν αναφέρουν πουθενά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών σχετικά με την παράδοση των εμπορευμάτων κατά την άφιξη τους στον τόπο παράδοσης. Έτσι δημιουργούνται αρκετά προβλήματα.

- Εν αντιθέσει, οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν μια σειρά από περιπτώσεις προβλημάτων που μπορεί να αντιμετωπίσει ο μεταφορέας στην παράδοση και αναφέρουν τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται ανά περίπτωση.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Συγκεκριμένα:

- Ο πλοιοκτήτης πρέπει να παραδώσει τα αγαθά στον παραλήπτη μετά την άφιξη του και εκείνος να αποδεχθεί την παραλαβή ως ορίζει η σύμβαση μεταφοράς.
- Οι Κανόνες ορίζουν ότι η παράδοση πρέπει να γίνει στον παραλήπτη την χρονική στιγμή ή εντός χρονικής περιόδου συμφωνίας, στον τόπο συμφωνίας.
- Αν δεν αναγράφονται τα στοιχεία παράδοσης στη μεταφορά ο παραλήπτης θα πρέπει να συμμορφωθεί με τους όρους της σύμβασης, τα ήθη και τα έθιμα, τις συνήθειες και πρακτικές του εμπορίου και της μεταφοράς και να αναμείνει την παράδοση.
- Με την παραλαβή θα πρέπει να εκδώσει τις απαραίτητες διαβεβαιώσεις για την αναγνώριση των εμπορευμάτων. Ειδικότερα ο μεταφορέας μπορεί να κρατήσει τα αγαθά για την διασφάλιση των συμφερόντων του σε περίπτωση παραβίασης των υποχρεώσεων του παραλήπτη.
- Σε περίπτωση που δεν έχει εκδοθεί ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς, ο μεταφορέας προχωρά στην παράδοση στον παραλήπτη σε σωστό χρόνο και τόπο. Έχει δικαίωμα άρνησης της παράδοσης λόγω ελλείψης ή μη σωστής εξακρίβωσης στοιχείων. Ο μεταφορέας μπορεί να προχωρήσει σε παράδοση εμπορευμάτων όταν ο παραλήπτης πληρεί κάποια κριτήρια, όπως :
  - Παράδοση ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς ή έντυπου εγγράφου μεταφοράς.
  - Απόδειξη ότι είναι ο κάτοχος.
  - Ταυτοποίηση κατόχου.

### Επικίνδυνα Εμπορεύματα

Και οι δύο κανόνες δεν διαθέτουν σαφή ορισμό.

- Hague Visby Rules: Αναφέρουν ότι τα εύφλεκτα αγαθά που έχουν φορτωθεί στο πλοίο χωρίς την συναίνεση του μεταφορέα, μπορούν να καταστραφούν και να



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

εξουδετερωθούν σε οποιοδήποτε μέρος και χρόνο χωρίς την συναίνεση του ναυλωτή και χωρίς την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης.

- Rotterdam Rules: Επικίνδυνα χαρακτηρίζονται εμπορεύματα βάσει της φύσης τους, προερχόμενη από τον κίνδυνο που προκαλούν σε πρόσωπα, περιουσία ή περιβάλλον.

Οι κανόνες αυτοί ορίζουν ως υποχρέωση του ναυλωτή να αναφέρει τον επικίνδυνο χαρακτήρα και φύση του αγαθού, καθώς επιβάλλει και το μαρκάρισμα των εμπορευμάτων αυτών με την αντίστοιχη ετικέτα, σύμφωνα με το νόμο, τους κανονισμούς και τις δημόσιες αρχές.

### Ευθύνες σε απώλεια ή σε ζημιά

- Hague's Visby Rules: Ο μεταφορέας πρέπει να παραδίδει γραπτή ειδοποίηση πριν ή κατά την παράδοση του εμπορεύματος. Εάν δεν είναι προφανής η απώλεια ή η ζημιά, η ειδοποίηση δύναται να δοθεί εντός 3 ημερών από την παράδοση τους.

Η μη παράδοση του ανωτέρου εγγράφου, έχει αντίκτυπο στο BOL, και ως εκ τούτου θα αποτελέσει "prima evidence" απόδειξη μεταφοράς στο ναυλοσύμφωνο, όπου θα αναγράφονται στοιχεία, που δεν αρμόζουν στην περιγραφή της μεταφοράς αυτής.

Η προθεσμία για την δήλωση απώλειας ή ζημιάς κατά του μεταφορέα, γίνεται εντός ενός έτους από την ημερομηνία παράδοσης των αγαθών ή την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί αυτά.

- Rotterdam Rules: Ο μεταφορέας πρέπει δίνει γραπτή ειδοποίηση πριν ή κατά την παράδοση του εμπορεύματος. Εάν πάλι δεν είναι προφανής η απώλεια ή η ζημιά, αυτό γίνεται εντός 7 ημερών από την παράδοση τους.

Σε περιπτώσεις παράληψης παράδοσης του εγγράφου αυτού, δεν τίγεται η απαίτηση της καταβολής αποζημίωσης, της απονομή δικαιοσύνης, της απόδειξη υπαιτιότητας και αθωότητας. Στόχος εδώ αποτελεί η διεκδίκηση αποζημίωσης, η διεξαγωγή διαιτησίας και η αποφυγή χρονικών περιορισμών.

Στους Κανόνες αυτούς η προθεσμία για την άσκηση αγωγής κατά του μεταφορέα αυξάνετε σε δύο χρόνια από την ημερομηνία παράδοσης.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### Προθεσμία εκδίκασης διαφορών

- Hague's Visby Rules: Ο ενάγων μπορεί να ασκήσει αγωγή κατά του μεταφορέα, για την ζημιά που υπέστη από δόλο ή αμέλεια του δευτέρου, εντός ενός έτους από την παράδοση των εμπορευμάτων ή την ημερομηνία που έπρεπε να παραδοθούν αυτά.
- Rotterdam Rules: Η προθεσμία άσκησης αγωγής για απαίτηση ή διαφορές από τα μεταφερόμενα προϊόντα, επεκτείνεται στους κανόνες αυτούς, σε δύο χρόνια από την παράδοση των εμπορευμάτων ή σε περίπτωση μη παράδοσής τους την τελευταία ημέρα εκφόρτωσής τους.

### Περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα.

- Hague's Visby Rules: Οι αποζημιώσεις που δίνονται είναι σε χαμηλά επίπεδα. Συγκεκριμένα 666,67 λογιστικές μονάδες ανά συσκευασία ή 2 λογιστικές μονάδες ανά χιλιογραμμάριο.
- Rotterdam Rules: Αύξηση αποζημιώσεων. Συγκεκριμένα 875 λογιστικές μονάδες ανά συσκευασία ή 3 λογιστικές μονάδες ανά χιλιογραμμάριο.  
Επίσης, ορίζεται αποζημίωση σε ζημιά που προκλήθηκε από την καθυστέρηση παράδοσης του εμπορεύματος. Το ποσό ανέρχεται σε 2,5 φορές επί του ναύλου.

### Ευθύνη Ναυλωτή

- Hague's Visby Rules: Οι Κανόνες αυτοί αποδέχονται την ασυλία του ναυλωτή. Η ασυλία αναφέρει ότι ο ναυλωτής δεν ευθύνεται για απώλεια ή ζημιά που υπέστη ο μεταφορέας.
- Rotterdam Rules: Πεδίο ευθύνης του ναυλωτή αποτελεί συνάρτηση της σύμβασης μεταφοράς με διεθνής όρους εμπορίου INCOTERMS, για τον καταμερισμό ευθύνης μεταξύ του πλοιοκτήτη, ναυλωτή και του νομοθετικού πλαισίου που ρυθμίζει τη σύμβαση μεταφοράς.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### Υποχρεώσεις Υπαλλήλων/Αντιπροσώπων/ Συμβαλλόμενων Μερών

- Hague's Visby Rules: Δεν υπάρχουν σχετικές διατάξεις
- Rotterdam Rules: Ορίζονται ως "Εκτελούντα μεταφορά ναυτιλιακά μέρη". Ουσιαστικά ορίζει ένα πρόσωπο διαφορετικά από το μεταφορέα, που εκτελεί και αναλαμβάνει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του, βάση της υπάρχουσας σύμβασης. Τα πρόσωπα αυτά υπόκεινται στις υποχρεώσεις και στις ευθύνες του μεταφορέα.

### «Κυρίαρχο μέρος» ή «Κυρίαρχο δικαίωμα» Ελέγχου

Η αύξηση των υποχρεώσεων και ευθυνών στις σύγχρονες μεταφορές, όπου οι διαδικασίες είναι πολυπλοκότερες, οδήγησε στην ανάγκη για μεγαλύτερη επίβλεψη των διαδικασιών. Έτσι λοιπόν, δημιουργήθηκε η ανάγκη για εξουσιοδοτήσεις προσώπων, όπως και παροχή οδηγιών σε υπαλλήλους για την αρτιότερη ολοκλήρωση της μεταφοράς.

Έχουμε λοιπόν τις νέες έννοιες "Κυρίαρχο μέρος" (Controlling Party) και "Κυρίαρχο δικαίωμα" (Right Controlling). Το "Κυρίαρχο δικαίωμα" μπορεί να ασκηθεί μόνο από το "Κυρίαρχο μέρος" και αποτελεί το δικαίωμα παροχής οδηγιών στον μεταφορέα, ή στο δικαίωμα παράδοσης εμπορευμάτων ή αντικατάστασης του παραλήπτη. Το δικαίωμα αυτό υφίσταται σε ολόκληρη τη μεταφορική διαδικασία και συνήθως η παραχώρηση δικαιώματος συντελείται και με παραχώρηση υποχρέωσης.

"Κυρίαρχο μέρος" είναι το άτομο που διαθέτει το "Κυρίαρχο δικαίωμα" και έχει την δυνατότητα παραχώρησής του. Συνήθως ορίζεται ο ναυλωτής αλλά ενίοτε και ο παραλήπτης. Υποχρεώσεις του είναι η παροχή και χορήγηση επιπλέον οδηγιών στο μεταφορέα, καθώς και η εκτέλεσή τους, η παράδοση των εμπορευμάτων και η τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς, εάν καθίσταται ανάγκη.

### 3. BILL OF LADING

Οι φορτωτικές τέθηκαν σε ισχύ τον 13<sup>ο</sup> αιώνα, όπου οι πλοιοκτήτες, όντας συνήθως κάτοχοι των αγαθών, μετέφεραν τα εμπορεύματα στον πωλητή και το Bill Of Lading (BOL) διαδραμάτιζε το ρόλο του τιμολογίου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Τον 16<sup>ο</sup> και 17<sup>ο</sup> αιώνα, εισήχθησαν στην αγορά μεγαλύτερα πλοία και δημιουργήθηκε ποικιλία εμπορευμάτων και πωλητών στις μεταφορές, πράγμα που αποτέλεσε την αιτία για ενσωμάτωση όρων συμβολαίου μεταφοράς στο BOL. Οι επιθυμίες των επιχειρηματιών, που επεδίωκαν να πωλούν τα εμπορεύματα, πριν ακόμα το πλοίο φτάσει τον προορισμό του, επέκτειναν το τεκμήριο του BOL και σε τίτλο κυριότητας. Έτσι στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα η φορτωτική αποτελούσε την έγγραφη απόδειξη του συμβολαίου μεταφοράς και παράδοσης του φορτίου, με αντίτιμο συγκεκριμένο ναύλο.

#### 3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Η μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης, όπως και στην ξηρά, απαιτεί ένα συμβόλαιο πώλησης αγαθών. Στις θαλάσσιες μεταφορές η φορτωτική συνδέεται κυρίως με την σύμβαση μεταφοράς, αλλά εγδεχομένως και με την ναύλωση, εφόσον έχει εκδοθεί φορτωτική σε εκτέλεση ναυλοσύμφωνου.

Πριν από την πώληση του φορτίου, υπάρχει πάντα η συμφωνία του πωλητή με τον αγοραστή, το λεγόμενο συμβόλαιο μεταφοράς - ναύλωσης. Το συμβόλαιο ναύλωσης, αποτελείται παραδοσιακά από το Ναυλοσύμφωνο (C/P), όταν αναφερόμαστε σε ελεύθερη αγορά (spot) και την φορτωτική (BOL) στην αγορά γραμμών (liner).

Σε κάθε σύμβαση μεταφοράς φορτίων δια θαλάσσης, ο μεταφορέας εκδίδει φορτωτική. Συμβαλλόμενα μέρη αποτελούν ο φορτωτής και ο μεταφορέας. Ο μεν πρώτος (shipper) είναι ο ενδιαφερόμενος για την μεταφορά των αγαθών και ο δε δεύτερος (carrier) είναι εκείνος που διεκπεραιώνει την μεταφορά τους.

Bill of Lading, δηλαδή η φορτωτική, είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται από τον μεταφορέα και πιστοποιεί ότι συγκεκριμένα εμπορεύματα φορτώθηκαν για αποστολή σε ορισμένο τόπο, για παράδοση σε συγκεκριμένο παραλήπτη. Ενσωματώνει τους

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

όρους της σύμβασης μεταξύ του μεταφορέα και του ιδιοκτήτη του εμπορεύματος, είναι αξιόγραφο, το οποίο ενσωματώνει την απαίτηση για την εκτέλεση της μεταφοράς και μεταβιβάζει το δικαίωμα απαίτησης των εμπορευμάτων στον αγοραστή.

Η θαλάσσια φορτωτική διέπεται από την Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924, που τροποποιήθηκε το 1968 από το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, τους κανόνες Χάγης Βίσμπυ το 1979, οι οποίοι επικυρώθηκαν και στην Ελλάδα με τον νόμο 2107/1992. Βάση του νόμου αυτού, η θαλάσσια φορτωτική αποτελεί τον τίτλο (document of title), υπό τον οποίον εκτελείται η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς στις διεθνείς, αλλά και στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές.

### 3.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ BILL OF LADING

Η φορτωτική δίνει το δικαίωμα στον κάτοχό της να διεκδικήσει τα αγαθά στο λιμάνι προορισμού και στον ιδιοκτήτη να μεταβιβάσει τα αγαθά, που βρίσκονται υπό διαμετακόμιση, σε τρίτο πρόσωπο και τέλος περιστασιακά, σαν τίτλοι ιδιοκτησίας διαπραγματεύονται αγαθά που δεν έχουν φτάσει ακόμη στο προορισμό τους.

Παλαιότερα αποτελούνταν από ένα μόνο φύλλο. Οι εξελίξεις των μεταφορών και οι ανάγκες των συναλλαγών, επέβαλλαν λεπτομερέστερη διατύπωση των όρων της σύμβασης μεταφοράς αυτής και πλέον αποτελείται από περισσότερες σελίδες. Στην εμπρόσθια όψη του BOL αναγράφονται τα βασικά στοιχεία της μεταφοράς, ενώ στην πίσω όψη του διατυπώνονται οι όροι της συγκεκριμένης μεταφοράς. Η πληθώρα όμως των όρων που περιλαμβάνονται πλέον στην φορτωτική, ανέδειξε την ανάγκη για τυποποίηση του εντύπου της φορτωτικής. Σήμερα, στις περισσότερες συναλλαγές χρησιμοποιείται η τυποποιημένη φορτωτική «Conlinebill» (Liner Bill of Lading), που παραθέεται στο παράρτημα. Πρόκειται για φορτωτική γενικής εφαρμογής, η οποία συντάχθηκε το 1950 με πρωτοβουλία της BIMCO, για τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία γραμμής, υπό τους κανόνες Hague's- Visby.

Το BOL κατέχει συχνά και τον ρόλο του Ναυλοσυμφώνου (Charter Party-C/P) στην Liner αγορά, όπου η συμφωνία μεταφοράς επικυρώνεται από το έγγραφο αυτό και φανερώνει τις σχέσεις του πλοιοκτήτη με τον ναυλωτή. Η συμφωνία πραγματοποιείται με ένα Booking Note (B/N), μέσω του οποίου ο μεταφορέας υπόσχεται στο πελάτη του

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

ότι θα του διαθέσει τον αιτούμενο χώρο για τα προϊόντα του, στο συγκεκριμένο χρόνο. Όταν λοιπόν τα εμπορεύματά του επιβιβασθούν στο πλοίο εκδίδεται και αντίστοιχη φορτωτική. Εν αντιθέσει με την Liner αγορά, στην ελεύθερη υπάρχει το ναυλοσύμφωνο που καθορίζει τις σχέσεις πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Η φορτωτική αποτελεί απόδειξη παραλαβής των αγαθών για μεταφορά από τον πλοιοκτήτη και διατηρεί όλες τις νομικές ιδιότητες. Συνήθως στην spot αγορά, ο πλοιοκτήτης ή ο μεταφορέας επιδιώκουν να εκδίδουν την φορτωτική σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου, χρησιμοποιώντας τον όρο π.χ. «Η φορτωτική είναι σύμφωνη με τους όρους του ναυλοσυμφώνου 12/12/2012» .

Ανεξάρτητα από την αγορά στην οποία απευθύνεται η φορτωτική, το περιεχόμενο της είναι καθορισμένο. Τα στοιχεία που περιλαμβάνει είναι:

- i. *Accurate cargo description, quantity and condition of cargo* (Την ακριβή περιγραφή του φορτίου): Στις διεθνείς μεταφορές, μετά την παραλαβή των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας του μεταφορέα, είναι υποχρεωμένος κατόπιν αιτήματος του φορτωτή, να εκδώσει φορτωτική που θα περιλαμβάνει: α. Τα βασικά διακριτά σημεία για την αναγνώριση των εμπορευμάτων, όπως δηλώνονται γραπτά από το φορτωτή πριν την έναρξη φόρτωσής τους β. Ανάλογα με την περίπτωση, τον αριθμό δεμάτων ή τεμαχίων, την ποσότητα ή το βάρος και γ. Την προφανή εξωτερική κατάσταση των εμπορευμάτων.
- ii. *Ship's Name*: Το όνομα του πλοίου που θα πραγματοποιήσει την μεταφορά.
- iii. *Date of Bill of Lading*: Ημερομηνία φορτωτικής αποτελεί η ημερομηνία όπου ο καπετάνιος υπογράφει το BOL και αποτελεί πολύ σημαντικό στοιχείο. Η φορτωτική αποδεικνύει είτε ότι τα αγαθά έχουν παραληφθεί για φόρτωση, είτε ότι έχουν ήδη φορτωθεί στο πλοίο.
- iv. *Name of Shipper & Consignee*: Απαραίτητα είναι τα ονόματα των δύο συμβαλλόμενων μερών, φορτωτή και παραλήπτη.
- v. *Loading & Unloading Ports*: Λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- vi. *Payment of freight*: Όταν το BOL αποτελεί και το ναυλοσύμφωνο, θα πρέπει σε αυτό να αναφέρεται ο ναύλος (freight) και ο τρόπος εξόφλησης. Π.χ. αν ο ναύλος πρέπει να πληρωθεί με την παράδοση του εμπορεύματος ή έχει προπληρωθεί, αυτό θα πρέπει να αναφέρεται στο BOL και να εξοφληθεί με την υπογραφή της φορτωτικής.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- vii. *Numbers of Bill of Lading*: Πρέπει να σημειωθεί ο αριθμός των BOL (αντίγραφων) που έχουν εκδοθεί. Συνήθως εκδίδονται 3(τρεις): ένα για τον φορτωτή, ένα για το μεταφορέα και ένα για τον παραλήπτη του φορτίου.
- viii. *Signature*: Η υπογραφή του πλοιάρχου ή του πράκτορα, που επιβεβαιώνουν την παραλαβή του φορτίου.
- ix. *Terms and Conditions of the Carriage*: Ο φορτωτής δεν είναι υποχρεωμένος να αποδεχθεί ότι η φορτωτική είναι σύμφωνη με τους όρους του Charter Party, όταν η ναύλωση αυτή έχει ασυνήθη στοιχεία ή επαχθή για αυτόν.

### 3.3 ΠΟΙΑ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΟΙΑ ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΘΕΤΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ BILL OF LADING

Κατά την θαλάσσια μεταφορά εμπορεύματος, τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης μεταφοράς είναι ο φορτωτής και ο μεταφορέας.

Οι φορτωτικές που επιλέγονται συνήθως από τα συμβαλλόμενα μέρη είναι τυποποιημένες (Standard forms of Bill of Lading). Ισχυρή παρουσία στις τυποποιημένες μορφές φορτωτικών κατέχει η BIMCO με μεγάλο αριθμό φορτωτικών που εφαρμόζονται πλήρως στην σημερινή αγορά. Η διαδικασία που ακολουθείται για την έκδοση του Bill of Lading είναι η εξής :

Εφόσον έχει συμφωνηθεί και υπογραφεί το Charter Party, έπεται η διαδικασία μεταφοράς του εμπορεύματος. Όταν εκείνο φορτωθεί στο πλοίο, ο υποπλοίαρχος εκδίδει το «mate's receipt», έγγραφο το οποίο περιγράφει το φορτίο. Ανάλογα με το είδος του εμπορεύματος, χύδην ή γενικού φορτίου, εξαρτάται και ο τρόπος έκδοσης του συγκεκριμένου εγγράφου.<sup>6</sup>

Εφόσον εκδοθεί το έγγραφο αυτό, εκδίδεται το BOL, αποτελούμενο από τρία πρωτότυπα αντίγραφα με τα ίδια ακριβώς στοιχεία. Απαραίτητο και μεγίστης σημασίας είναι η αναγραφή της ίδιας ημερομηνίας και περιεχομένου σε όλα τα αντίγραφα. Το ένα παραμένει στο πλοίο, ενώ τα άλλα δύο τα παραλαμβάνει ο φορτωτής για να

<sup>6</sup> Όταν το εμπόρευμα είναι bulk, εκδίδεται βάση του ελέγχου βυθίσματος (draft survey), ενώ σε general Cargo, βάση της καταμέτρησης του φορτίου.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

αποστέλλει το ένα στον παραλήπτη στο λιμάνι εκφόρτωσης, είτε στην τράπεζα. Σε κάθε περίπτωση το περιεχόμενο του BOL θα πρέπει να συμφωνεί με αυτό του mate's receipt.

Σε περίπτωση που ο πλοίαρχος δεν μπορεί να επιβεβαιώσει την ακρίβεια και ορθότητα του περιεχομένου της φορτωτικής, υπάρχουν όροι, οι οποίοι διευκρινίζουν την θέση του πλοιάρχου επί του εμπορεύματος. Τέτοιοι όροι είναι:

1) shipper load and count 2) said to be 3) apparent order and condition 4) weight, quality, condition and value unknown, οι οποίες δεν καθιστούν την φορτωτική εσφαλμένη (Claused bill of lading).

Ο πράκτορας στο εκάστοτε λιμάνι εκδίδει το "δηλωτικό φορτίου" (manifest of the cargo), το οποίο αναφέρει τα χαρακτηριστικά του φορτίου και τα στοιχεία των φορτωτών. Τα αντίτυπα του εγγράφου είναι αρκετά και δίδονται στον πράκτορα, στο πλοίο, στον πλοιοκτήτη, στις τελωνειακές αρχές και στο λιμάνι εκφόρτωσης.

Όταν η φόρτωση ολοκληρωθεί, ο πλοίαρχος παραδίδει το Bill of Lading στο φορτωτή. Εάν αποδέχεται τα αναγραφόμενα, αποστέλλεται μέσω τραπεζικού συστήματος αντίγραφο στον παραλήπτη, τον νόμιμο δικαιούχο του εμπορεύματος, ο οποίος μπορεί να το παραλάβει στο λιμάνι εκφόρτωσης.<sup>7</sup> Ο δικαιούχος του εμπορεύματος είναι υποχρεωμένος να προσκομίσει την φορτωτική στον πράκτορα, ο οποίος θα την ελέγξει και θα την σφραγίσει με τον όρο "Accomplished" εφόσον συμφωνεί, υπογράφοντας εκ μέρους του πλοιάρχου. Τέλος θα παραλάβει το εμπόρευμα με το έγγραφο "delivery order", το οποίο εκδίδεται από τον πράκτορα για τους στοιβαδόρους.

Η φορτωτική διαδραματίζει διαφορετικό ρόλο, ανάλογα με το φορτίο μεταφοράς. Στην αγορά γραμμών (Liner) το Bill of Lading φανερώνει την σχέση μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή και αποτελεί το βασικό έγγραφο μεταφοράς. Η συμφωνία πραγματοποιείται με ένα απλό Booking Note(B/N) , με το οποίο ο μεταφορέας υπόσχεται στο πελάτη του ότι θα κρατήσει χώρο για τα προϊόντα του σε συγκεκριμένο χρόνο και δρομολόγιο. Το BOL αποτελεί το έγγραφο που διέπει τις φορτωτικές τους. Στην ελεύθερη αγορά (Spot ή tramp) υπάρχει το ναυλοσύμφωνο(Charter Party) να καθορίζει τις σχέσεις πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Το BOL αποτελεί απόδειξη ότι τα αγαθά παρελήφθησαν από

<sup>7</sup> Στην ονομαστική φορτωτική ο δικαιούχος είναι ο αναγραφόμενος σε αυτήν, παραλήπτης και στην "εις διαταγήν" παραλήπτης είναι ο κομιστής στο οποίο μεταβιβάστηκε με οπισθογράφηση.



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

το πλοιοκτήτη για την μεταφορά και διατηρεί όλες τις νομικές ιδιότητες. Στην φορτωτική μπορούν να αναφερθούν θέματα που αναγράφονται στο ναυλοσύμφωνο.

Αυτή είναι η βασική διαδικασία που πραγματοποιείται για την θαλάσσια μεταφορά ενός εμπορεύματος. Κύριο έγγραφο αποτελεί το Bill of Lading, με ισχύ από το λιμάνι φόρτωσης έως το λιμάνι εκφόρτωσης, που πλαισιώνεται και από αρκετά άλλα έγγραφα για την σωστή διεκπεραίωση της μεταφοράς. Στη μεταφορά που αναφέρεται στο BOL δεν αποκλείεται η περίπτωση του transshipment-μεταφόρτωσης ή της φύλαξης του εμπορεύματος σε αποθήκη μέχρι την παραλαβή αυτού από τον αγοραστή-παραλήπτη. Πρωταγωνιστικό ρόλο στην μεταφορά έχουν ο πλοίαρχος και ο πράκτορας, η υπογραφή των οποίων είναι απαραίτητη για την ορθή έκδοση των εγγράφων.

### 3.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ BILL OF LADING

Οι φορτωτικές πέραν του προφανούς ρόλου τους, της πιστοποίησης φόρτωσης του εμπορεύματος, έχουν και τις κάτωθι λειτουργίες:

➤ *Receipt of Cargo Shipped*: Αποτελούν απόδειξη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί από το μεταφορέα για μεταφορά, και περιλαμβάνει και στοιχεία του ληφθέντος εμπορεύματος (π.χ. ποιότητα, ποσότητα, βάρος κ.α.).

➤ *Document of title*: Ο κάτοχος της φορτωτικής έχει το δικαίωμα να παραλάβει τα αγαθά στο λιμάνι παράδοσης ή να μεταβιβάσει, μέσω οπισθογράφησης, σε τρίτον το εμπόρευμα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

Κατά το ισχύοντα Ελληνικό Δίκαιο, η φορτωτική εκδίδεται κατ' επιλογή του φορτωτή είτε «ονομαστική», είτε «εις διαταγήν». Η διάκριση αυτή έχει σημασία για τον προσδιορισμό του δικαιούχου, όπως και για τον τρόπο μεταβίβασης της φορτωτικής. Η ονομαστική φορτωτική, όπως δηλώνει και ο τίτλος της, αναφέρει το όνομα του δικαιούχου και μεταβιβάζεται με εκχώρηση(Σύμβαση μεταξύ μεταβιβάζοντος και αποκτώντος, η οποία όμως δεν ισχύει απέναντι στον οφειλέτη(μεταφορέα), πριν αναγγελθεί σε αυτόν). Η «εις διαταγήν» φορτωτική αναφέρει το όνομα συγκεκριμένου δικαιούχου, δηλωμένη με την ρήτρα «εις διαταγήν» και μεταβιβάζεται με

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

οπισθογράφηση. Συνήθως, στις περιπτώσεις αυτές, η φορτωτική εκδίδεται σε διαταγή του φορτωτή ή του παραλήπτη που αναφέρεται και ονομαστικά στη φορτωτική. Τα δικαιώματα που ενσωματώνονται σε αυτήν, τα ασκεί το όνομα που κατονομάζεται στο κείμενο του BOL ή εκείνος τον οποίον ο πρώτος υποδεικνύει με την οπισθογράφηση.

➤ *A prima evidence of the contact of carriage*: Κάθε φορτωτική περιλαμβάνει τους όρους της συμφωνίας μεταφοράς. Στην ελεύθερη αγορά, το BOL αποτελεί απόδειξη φόρτωσης των αγαθών και όχι το συμβόλαιο μεταφοράς του εμπορεύματος. Στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης(Shipper) επιδιώκει το BOL να είναι σύμφωνο με τους όρους του ναυλοσυμφώνου, πράγμα σημαντικό, όπως προαναφέραμε.

➤ *Documentary Credit*: Το BOL πιθανόν να αποτελέσει και πιστωτικό τίτλο, με τον οποίο θα πραγματοποιηθεί η λήψη πίστωσης έναντι αυτού με προεξόφληση. Παραδείγματος χάριν να χορηγήσει η τράπεζα χρήματα έναντι των φορτωτικών.

### 3.5 ΕΙΔΗ BILL OF LADING

Στην καθημερινότητα των θαλάσσιων μεταφορών χρησιμοποιούνται ποικίλα είδη φορτωτικών. Παρακάτω θα παραθέσουμε τα είδη των υπαρχουσών φορτωτικών:

➤ *Clean Bill of Lading(or uncloused BOL)*: Εκδίδεται όταν το εμπόρευμα που φορτώθηκε στο πλοίο είναι σωστής ποιότητας και ποσότητας, και χαρακτηρίζεται ως “Apparent good order and condition”. Όταν αναγράφεται η ρήτρα αυτή στο BOL, δεν υπάρχουν επιφυλάξεις σχετικά με την ποιότητα ή ποσότητα του φορτίου.

➤ *Foul Bill of Lading*: Όταν το φορτωμένο εμπόρευμα δεν είναι σωστής ποιότητας ή ποσότητας και εμφανίζει ελαττώματα ή αλλοιώσεις, ονομάζεται εσφαλμένη φορτωτική, η οποία περιλαμβάνει παρατηρήσεις και επιφυλάξεις του πλοίαρχου που καλύπτουν την πλοιοκτήτρια εταιρία σε περίπτωση που ο παραλήπτης αξιώσει αποζημίωση για το είδος του προϊόντος παράδοσης.

➤ *Received for shipment bill of lading*: Εκδίδεται όταν το εμπόρευμα είναι έτοιμο για φόρτωση, έχει παραδοθεί δηλαδή στον μεταφορέα. Δεν είναι απαραίτητο να έχει φορτωθεί επί του πλοίου. Ο φορτωτής στην περίπτωση αυτή, έχει δικαίωμα να ζητήσει

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

από το μεταφορέα την οπισθογράφιση του BOL με την ακριβή ημερομηνία φόρτωσης του εμπορεύματος.

- Shipped bill of Lading: Εκδίδεται όταν «όλο» το εμπόρευμα έχει φορτωθεί επί του πλοίου. Αν πρωτίστως έχει εκδοθεί "Received for shipment bill of lading", με την έκδοση του "Shipped bill of Lading" η πρώτη ακυρώνεται αυτομάτως.
- Direct bill of lading: Φορτωτική που εκδίδεται για την θαλάσσια μεταφορά από το λιμάνι φόρτωσης στο λιμάνι εκφόρτωσης.
- Transhipment bill of Lading: Εκδίδεται όταν το φορτίο θα περάσει από το στάδιο του transhipment, δηλαδή από το στάδιο μεταφόρτωσης σε άλλο πλοίο, για την παράδοση στον τελικό λιμένα.
- Through bill of lading: Εκδίδεται για την μεταφορά ενός φορτίου στο οποίο μεσολαβούν πολλοί μεταφορείς, όπου ο καθένας τους εκδίδει δικά του έγγραφα. Η ευθύνη της ασφαλούς μεταφοράς επιμερίζεται ανάμεσα στους μεταφορείς, ανάλογα με την συμμετοχή του καθενός.
- Combined transport bill of lading: Εκδίδεται στις συνδυασμένες μεταφορές, όταν χρησιμοποιούνται περισσότερα από ένα μεταφορικά μέσα και αφορά κυρίως τα containers.
- Stale bill of Lading: Η φορτωτική απαιτείται να παρευρίσκεται στο λιμάνι παράδοσης πριν ή τουλάχιστον κατά την εκφόρτωση των αγαθών. Εάν εμφανισθεί μετά την εκφόρτωση, αποτελεί "Stale bill of lading", το οποίο δημιουργεί πολλά προβλήματα στην όλη διαδικασία παράδοσης του φορτίου.
- Groupage bill of lading: Εκδίδεται από τους πλοιοκτήτες όταν το φορτίο που μεταφέρουν αποτελεί προϊόν συγκέντρωσης διαμεσολαβητικών πρακτόρων. Το φορτίο αποτελεί άθροισμα πολλών μεμονωμένων αποστολών της ίδιας περιοχής ή πόλης ως μία αποστολή.
- Open bill of lading: Είναι η φορτωτική που δεν αναφέρει όνομα παραλήπτη. Αποτελεί σπάνιο BOL, το οποίο παραπέμπει σε blank cheque.
- Named bill of lading: Ονομαστική φορτωτική. Εκδίδεται στο όνομα του παραλήπτη. Αν δεν αναφέρει τους όρους "to order" ή "to order or assigns" δεν μεταβιβάζεται.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- Order bill of lading: Είναι η "εις διαταγήν" του παραλήπτη του φορτίου φορτωτική και μπορεί να μεταβιβασθεί με οπισθογράφηση.
- Negotiable bill of lading: Η φορτωτική είναι διαπραγματεύσιμη. Περιλαμβάνονται εκφράσεις όπως "Or him or their assigns", "Bearer", "To order" ή "To order to assigns".
- Non negotiable bill of lading: Ο κοιμιστής δεν μπορεί να μεταβιβάσει την φορτωτική. Δεν είναι διαπραγματεύσιμη.
- Liner bill of lading: Είναι η φορτωτική για την Liner αγορά και αποτελεί βασικό συμβόλαιο μεταφοράς των εμπορευμάτων, περιλαμβάνοντας όλους τους όρους μεταφοράς.
- Charter party bill of lading: Αποτελεί το BOL για την ελεύθερη αγορά. Περιλαμβάνει λεπτομέρειες και όρους μόνο για την φόρτωση των αγαθών και όχι την μεταφορά. Το ναυλοσύμφωνο αποτελεί το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς. Ωστόσο είναι αναγκαία η ύπαρξη BOL με ρήτρα ενσωμάτωσης των όρων του ναυλοσυμφώνου, ώστε να μην δημιουργούνται αντιπαραθέσεις.

### 3.6 ΤΡΟΠΟΙ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ BILL OF LADING

Υπάρχουν διάφορα έγγραφα που μπορούν να θεωρηθούν ως υποκατάστατα των BOL. Συγκεκριμένα:

- 1) *Short bill of lading*: Η σύντομη φορτωτική αποτελεί ένα τέτοιο παράδειγμα, καθώς η εμπρόσθια όψη της είναι ίδια με αυτήν της φορτωτικής. Στην πίσω όψη όμως συνηθίζεται να μην αποτυπώνονται οι γενικοί όροι συναλλαγών του μεταφορέα. Σε αυτήν την περίπτωση προστίθεται ρήτρα που παραπέμπει στους τυποποιημένους όρους του μεταφορέα. Το έγγραφο αυτό επομένως έχει αφενός τις ιδιότητες της φορτωτικής και λειτουργεί σε όλες τις σχετικές συμβάσεις, αφετέρου όμως αποτελείται μόνο από μια σελίδα που εκδίδεται γρήγορα, ευανάγνωστα, μεταβιβάζεται πιο εύκολα με τα μέσα τηλεπικοινωνίας και έχει μικρότερο κόστος παραγωγής.
- 2) *Sea waybill*: Αποτελεί Δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς. Εξωτερικά μοιάζει εκπληκτικά με την φορτωτική. Διαθέτει, όπως και η σύντομη φορτωτική εμπρόσθια όψη με ρήτρα μεταφοράς, ενώ η πίσω είναι κενή. Χρησιμοποιείται κυρίως στη Liner

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

αγορά και έχει δύο λειτουργίες. Αποτελεί απόδειξη παραλαβής φορτίου(receipt of cargo) από το πλοιοκτήτη και απόδειξη συμφωνίας μεταφοράς εμπορευμάτων(evidence of a contract of carriage). Ιδιομορφία αποτελεί το ότι δεν είναι τίτλος ιδιοκτησίας του φορτίου, αλλά είναι ονομαστική και δεν μπορεί να μεταβιβασθεί. Ο αναγραφόμενος δικαιούχος είναι υπεύθυνος για την παραλαβή του φορτίου πράγμα το οποίο βοηθάει στην αποφυγή λαθών, αν και η παράδοση στο λιμένα προορισμού γίνεται χωρίς την εμφάνιση του δελτίου, απλά με την εξακρίβωση της ταυτότητας του παραλήπτη. Το Sea Waybill είναι ευρέως διαδεδομένο όμως σε ενδοεπιχειρησιακές μεταφορές .

3) *Το Σύστημα Υποκαταστάσεως της Θαλάσσιας Φορτωτικής (SeaDocs)*: Η χρήση των προαναφερθέντων εγγράφων, δεν συνετέλεσαν στην επίλυση προβλημάτων που αντιμετώπιζε η φορτωτική. Το 1986 λοιπόν, η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων(INTERTANKO) σε συνεργασία με την τράπεζα "Chase Manhattan", συνέστησαν την Sea Docs με έδρα το Λονδίνο και 60 συμμετέχουσες εταιρίες. Δημιούργησαν ένα σύστημα καταθέσεως και καταχωρήσεως της φορτωτικής σε έναν κεντρικό Οργανισμό Μητρώο Θαλάσσιων Τίτλων (SeaDocs Registry Limited), με τον οποίο θα επικοινωνούσαν τα ενδιαφερόμενα μέλη και θα γινόταν η διακίνηση των φορτωτικών τους, χωρίς αυτούσια μεταβίβαση. Ο μεταφορέας δηλαδή, εξέδιδε έγγραφη φορτωτική, την παρέδιδε στο φορτωτή και εκείνη αποσυρόταν από τη φυσική(έγγραφη) κυκλοφορία και αποστέλλονταν στον Οργανισμό Μητρώου, που λειτουργούσε ως θεματοφύλακας και εκπρόσωπος της πρωτότυπης φορτωτικής για κάθε ενδιαφερόμενο, έχοντας εξουσία μεταβίβασης της φορτωτικής κατά την μεταφορά των εμπορευμάτων. Ο Οργανισμός Μητρώου, με την παραλαβή της φορτωτικής, εξέδιδε έναν «κωδικό κλειδί» μοναδικό για κάθε φορτωτική. Έπειτα απέστειλε ηλεκτρονικά ένα μέρος του κωδικού στο μεταφορέα και ένα μέρος του κωδικού στο φορτωτή. Για οποιαδήποτε μεταβίβαση ή αλλαγή, έπρεπε να δοθούν οι αλλαγές μαζί με τον αντίστοιχο κωδικό στο Μητρώο.

Το σύστημα τέθηκε εκτός λειτουργίας τον Δεκέμβριο του 1986, χωρίς την ύπαρξη λειτουργικών προβλημάτων. Κύριος λόγος αποτέλεσε η αδυναμία προσέλκυσης ικανοποιητικού αριθμού χρηστών, με αποτέλεσμα να αποχωρήσει η "Chase Manhattan". Η απουσία του τραπεζικού κολοσσού δεν κατάφερε να καλυφθεί παρά την προσπάθεια της INTERTANKO.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

4) *“Σύστημα των Κανόνων της CMI για την Ηλεκτρονική Φορτωτική”* : Πρόκειται για προσπάθεια υπέρβασης των προβλημάτων που υπήρχαν στο έγγραφο του Bill of Lading, βασιζόμενη στην ιδέα της ηλεκτρονικής διαβίβασης του περιεχομένου της φορτωτικής, πράγμα δύσκολο λόγω της έλλειψης νομοθετικού πλαισίου στα πιθανά προβλήματα που θα αντιμετώπιζαν.

Το 1990 λοιπόν, η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή (CMI) εκπόνησε τους *“Κανόνες για ηλεκτρονικές φορτωτικές”*, που θεωρήθηκαν ως η πιο ικανή προσπάθεια για την αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογικών επιτευγμάτων. Η λειτουργία τους στηρίζεται σε ορισμένα πρότυπα συμπεριφοράς για την ηλεκτρονική ανταλλαγή εμπορικών δεδομένων μέσω τηλεμεταβίβασης (UNCID- International Chamber of Commerce Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission), που δημιουργήθηκαν για τα έτη 1987-1988, από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο και τους κανόνες του ΟΗΕ, για την ηλεκτρονική ανταλλαγή των δεδομένων για την Διοίκηση. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κανόνες CMI δεν είχαν σκοπό την υποκατάσταση των ουσιαστικών κανόνων δικαίου που καθόριζαν τις φορτωτικές.

Η λειτουργία των κανόνων CMI είχε ως εξής: η έγγραφη φορτωτική συνθέτεται μέσω μηνυμάτων του υπολογιστή του μεταφορέα. Μετά την κατάρτιση της συμφωνίας των κανόνων, ο φορτωτής παραδίδει τα εμπορεύματα στο μεταφορέα, ο οποίος στέλνει μήνυμα στο φορτωτή που περιλαμβάνει το όνομα του φορτωτή, την περιγραφή του φορτίου, την ημερομηνία και τον τόπο παραλαβής των εμπορευμάτων, τους όρους μεταφοράς, τον μεταφορέα και τέλος «προσωπικό κλειδί» που θα χρησιμοποιείται στις επόμενες διαβιβάσεις. Το «προσωπικό κλειδί» κατέχει το ρόλο του μυστικού κώδικα επικοινωνίας και είναι μοναδικός για τον καθένα από τους δικαιούχους «κομιστές» και επιπλέον δεν μεταβιβάζεται. Με αυτό γίνεται η έκδοση, οπισθογράφιση και καταχώρηση της ηλεκτρονικής φορτωτικής στον υπολογιστή του μεταφορέα. Πρωταγωνιστικό ρόλο στο σύστημα κανόνων CMI για τις ηλεκτρονικές φορτωτικές, κατέχει ο μεταφορέας, το επονομαζόμενο «κέντρο μητρώου», καθώς όλη η επικοινωνία διεξάγεται από τον δικό του υπολογιστή.

Η λειτουργία του συστήματος καταστρώθηκε με επιμέλεια και προσοχή χωρίς να σημαίνει ότι δεν υπήρχαν και μειονεκτήματα.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

5) *Bolero (Bills of Lading Electronic Registry Organization)*: Ο Οργανισμός του Ηλεκτρονικού Μητρώου Φορτωτικής αποτελεί την πιο πρόσφατη προσπάθεια για ηλεκτρονική φορτωτική στη θαλάσσια μεταφορά. Συγκεκριμένα το 1991, η BIMCO, αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Κανόνων CMI, πήρε την πρωτοβουλία να δημιουργήσει ένα πρόγραμμα δημιουργίας συστήματος ηλεκτρονικής φορτωτικής, στηριζόμενο στους Κανόνες CMI.

Το Bolero λοιπόν, σχεδιάστηκε ως ένα νέο παγκόσμιο πρότυπο, αξιοποιώντας τους Κανόνες CMI για ηλεκτρονική φορτωτική και παράλληλα τις αρχές του συστήματος του Κέντρου Μητρώου θαλάσσιων τίτλων (SeaDocs). Με τις παραμέτρους αυτές, αποτέλεσε ένα σύστημα πιο πολύπλοκο και ασφαλές από τα προηγούμενα, ικανό να παραμερίσει από τις ναυτιλιακές και μεταφορικές εταιρίες το έντυπο έγγραφο, οδηγώντας σε βελτιωμένη και αποτελεσματική διαδικασία, με πλεονεκτήματα όπως η μείωση κόστους συναλλαγών και κινδύνων πλαστογράφησης.

Η δομή του Bolero αποτελείται από δύο χωριστές ενώσεις προσώπων:

1. Bolero International Limited: Παρέχει τις λειτουργικές υπηρεσίες στο διαδίκτυο, με την ονομασία “Bolero net”. Αποτελεί την ένωση που κινεί την διαδικασία εγγραφής μελών και χειρίζεται το “Rule Book” (είδος καταστατικού).
2. Bolero Association: Αποτελεί μη κερδοσκοπική ένωση προσώπων, με μέλη τους χρήστες του συστήματος και άλλα πρόσωπα. Η ένωση αυτή εκπροσωπεί τους χρήστες και αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ όλων των χρηστών του “Rule Book”.

Το σύστημα αυτό, προς το παρόν δύναται να χρησιμοποιηθεί μόνον από τα μέλη του (έμποροι, φορτωτές, παραλήπτες, τράπεζες κ.α.). Απαραίτητο στοιχείο λειτουργίας του Bolero, είναι το “Rule Book”, το οποίο σύμφωνα με τους κανόνες, είναι μια πολυμερής σύμβαση πλαισίου ανάμεσα σε όλους τους χρήστες μεταξύ τους, καθώς και ανάμεσα σε κάθε χρήστη ξεχωριστά με την Bolero Association. Αποτελεί σύμβαση προσχωρήσεως με τυποποιημένο περιεχόμενο, αδιαπραγμάτευτο για τους χρήστες, δεσμεύει όλους εκείνους που έχουν προσχωρήσει σε αυτό, περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις των μερών, την επίλυση των διαφορών και ρήτρα εφαρμογής αγγλικού δικαίου. Κύριο όρο αποτελεί το ότι οι χρήστες είναι υποχρεωμένοι να δέχονται τα μηνύματα, που αποστέλλονται ηλεκτρονικώς, ως γραπτά και να μην αμφισβητούν το

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

κύρος της ψηφιακής υπογραφής. Να αναφέρουμε ότι κάθε χρήστης έχει την δική του ψηφιακή υπογραφή «ιδιωτικό/προσωπικό κλειδί»(private key), μοναδικό για κάθε χρήστη. Κάθε ιδιωτικό κλειδί αντιστοιχεί σε ένα «δημόσιο κλειδί», το οποίο σημειώνεται σε ψηφιακό πιστοποιητικό, που δίδεται από την Bolero International, και αποτελεί αρχείο που συνδέει το κατονομαζόμενο σε αυτό πρόσωπο.

Βασικές υπηρεσίες της Bolero International είναι :

- α) η χρήση του Κέντρου Αποστολής Μηνυμάτων(The Core Messaging Platform) για την επικοινωνία του χρήστη με τους άλλους χρήστες
- β) η χρήση του Μητρώου Τίτλων σε σχέση με τις φορτωτικές.
- γ) η έκδοση των ψηφιακών πιστοποιητικών.

Η φορτωτική Bolero, όπως ορίζεται από το Rule Book, δημιουργείται και αποδεικνύεται με την διαβίβαση μηνυμάτων δια συστήματος. Λειτουργεί ως ισότιμη με την έγγραφη φορτωτική, παρότι παίρνει την νομική ισχύ της από το Rule Book(από τη σύμβαση δηλαδή και όχι το νόμο). Αποτελείται από δύο ηλεκτρονικά αρχεία:

1. το κείμενο της Ηλεκτρονικής Φορτωτικής Bolero (BBL text), που περιλαμβάνει τα στοιχεία της παραδοσιακής φορτωτικής, την ταυτότητα(ID) του Κειμένου της Ηλεκτρονικής Φορτωτικής και την ψηφιακή υπογραφή του μεταφορέα.
2. Το Μητρώο Καταχώρησης Τίτλων (Registry Title Record), μια βάση δεδομένων μέσα στο Μητρώο Τίτλων, όπου καταγράφεται κάθε ηλεκτρονική φορτωτική συναλλαγή.

Η ηλεκτρονική συναλλαγή μπορεί να μεταβιβασθεί με αλλαγή των ρόλων που οι χρήστες έχουν στο Αρχείο Μητρώου Τίτλων. Ουσιαστικά μεταβιβάζει και τα δικαιώματα της φορτωτικής στον κομιστή. Εάν δε η φορτωτική είναι "εις διαταγήν", μεταβιβάζεται συμβολικώς και η νομή των πραγμάτων, στα οποία αναφέρεται η φορτωτική. Λόγω όμως του ότι ένας ηλεκτρονικός τίτλος δεν διαθέτει νομοθετική ισχύ, ούτε μπορεί να αποκτήσει την αξιογραφική λειτουργία της παραδοσιακής φορτωτικής, οι δημιουργοί του συστήματος προσέφυγαν στην καθιέρωση της αυτόματης ανανέωσης της σύμβασης της θαλάσσιας μεταφοράς.

Κάθε μέλος του συστήματος Bolero, έχει δικαίωμα να εγκαταλείψει ανά πάσα στιγμή το σύστημα και να ζητήσει από το μεταφορέα να εκδώσει έγγραφη φορτωτική με τα ίδια στοιχεία που είναι αποθηκευμένα στη βάση Μητρώου Τίτλων.



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Το σύστημα Bolero αποτελεί προσπάθεια δημιουργίας ηλεκτρονικού λειτουργικού συστήματος της θαλάσσιας φορτωτικής, η οποία δεν θα λειτουργήσει αν τα εμπλεκόμενα μέρη δεν προσδώσουν αξιωματικό χαρακτήρα στην πρακτική αυτή, καθώς εκ νόμου δεν έχει ισχύ. Οι συμβάσεις που χρησιμοποιούνται στο σύστημα Bolero, πέραν του ότι δεν επαρκούν, επιπλέον είναι άκυρες σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο ως αντικείμενες σε απαγορευτική διάταξη νόμου (άρθρο 174 ΑΚ).

### 3.7 ΠΙΘΑΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ΑΠΑΤΕΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΛΥΣΗΣ.

Λόγω της πολυπλοκότητας των θαλάσσιων μεταφορών και κυρίως λόγω της πολυπληθούς συμμετοχής στην διαδικασία αυτή, είναι φυσικό επόμενο να δημιουργούνται πολλά προβλήματα. Τα προβλήματα αυτά μπορεί να είναι είτε επιτηδευμένα από κάποια από τα συμβαλλόμενα μέρη, είτε προβλήματα που προκύπτουν από την ροή των πραγμάτων.

Πριν εξετάσουμε τα βασικότερα προβλήματα που υπάρχουν στις θαλάσσιες μεταφορές και συγκεκριμένα όσον αφορά το Bill of Lading, αξίζει να αναφερθούμε σε ένα άλλο έγγραφο με ισχυρή παρουσία στην επίλυση προβλημάτων, αν και δεν είναι νόμιμο.

Το έγγραφο αυτό είναι η εγγυητική επιστολή (Letter of Indemnity – LOI). Αποτελεί γραπτή δήλωση από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, το οποίο αναλαμβάνει να αποζημιώσει το άλλο μέρος για το κόστος και τις συνέπειες που απορρέουν από μία πράξη. Συνήθως δίδεται από τον πωλητή των εμπορευμάτων στην πλοιοκτήτρια εταιρία κάποιο χρηματικό ποσό για την κάλυψη κάποιων ενεργειών ισόποσο με τις ελάχιστες ευθύνες που απορρέουν από τους Διεθνείς Ορους πώλησης. Η αξία του εγγράφου αυτού ισούται με την αξιοπιστία αυτού που την υπογράφει. Όταν δηλαδή υπογράφει μια εταιρία ευρέως γνωστή, π.χ. Η Shell έχει μεγαλύτερη αξία από όταν το υπογράφει κάποιος μικροπωλητής. Εν πάση περιπτώσει όμως, θεωρείται "απάτη" και δεν έχει νομική ισχύ.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Κλείνοντας την παρένθεση αυτή, συνεχίζουμε αναφέροντας τα κύρια προβλήματα και δολοπλοκίες που μπορούν να προκύψουν κατά την χρήση των BOL, τα οποία είναι τα εξής :

➤ *Καθαρή ή μη καθαρή φορτωτική*: Για την πληρωμή μέσω τραπεζικού συστήματος του πωλητή, η τράπεζα ζητάει συνήθως τρία παραστατικά. Πρώτον τιμολόγιο με συγκεκριμένη ημερομηνία, δεύτερον καθαρό BOL και τρίτον πιστοποιητικό βάρους ή παρεμφερές έγγραφο.

Ορισμένες φορές οι πωλητές, προκειμένου να εισπράξουν τα χρήματα, δίνουν στην πλοιοκτήτρια εταιρία εγγυητική επιστολή (LOI) ώστε να υπογράψουν ότι η φορτωτική είναι καθαρή. Εάν το ανακαλύψει ο αγοραστής, τότε ο πωλητής αναλαμβάνει να πληρώσει την αποζημίωση.

Στη διαδικασία αυτή υπάρχουν δύο βασικά μειονεκτήματα. Πρώτον, σε περίπτωση που το θέμα πάρει διαστάσεις και για την επίλυση του χρειαστεί η χρήση της δικαστικής οδού, αυτομάτως θεωρείτε «απάτη» εκ μέρους του πωλητή και του πλοιοκτήτη με απώτερο σκοπό την εξαπάτηση του αγοραστή. Δεύτερον, η εγγυητική επιστολή δεν αντικατοπτρίζει την αξία που έχει η φήμη της εταιρίας, η οποία θα δυσφημιστεί κάνοντας την απάτη αυτή. Να τονίσουμε επίσης στο σημείο αυτό ότι σε περίπτωση μη καθαρής φορτωτικής τα P & I Clubs δεν προστατεύουν τον πλοιοκτήτη.<sup>8</sup>

➤ *Η ημερομηνία του BOL* : Ημερομηνία της φορτωτικής είναι εκείνη στην οποία ολοκληρώθηκε η φόρτωση του εμπορεύματος. Πιθανόν ο ναυλωτής να επιθυμεί, για διάφορους λόγους, να γίνει έκδοση BOL με ανοικτή ημερομηνία. Ο πλοιοκτήτης, πλοίαρχος ή πράκτορας, δεν θα πρέπει να δέχονται ή επιτρέπουν το “Open Date”, καθώς μπορεί να θεωρηθεί “απάτη”.

Η ευθύνη του μεταφορέα σε φορτωτική με λάθος ημερομηνία δεν καλύπτεται από τα P & I Clubs. Το πλοίο δίνει τα αντίτυπα του αγοραστή και του πωλητή με άλλη ημερομηνία συνήθως για να καλύψουν επιθυμίες είτε του ιδίου, είτε του πωλητή. Αναγράφουν λοιπόν την ημερομηνία που τους εξυπηρετεί, το οποίο γίνεται συνήθως όταν η σχέση πλοιοκτήτη και πωλητή είναι πολύ καλές.

---

<sup>8</sup> P & I CLUBS: Protection and Indemnity Clubs: Πρόκειται για μη κερδοφόρες ενώσεις πλοιοκτητών, ναυλωτών και εφοπλιστών με σκοπό την κάλυψη αστικής ευθύνης των μελών τους.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

➤ *Ναυλοσύμφωνο (Charter Party- C/P) vs. BOL*: Το ναυλοσύμφωνο αποτελεί την συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή. Συνήθως το BOL συμφωνεί με το περιεχόμενο του C/P με τον όρο “All terms, conditions and exceptions of C/P are deemed incorporated here in”. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου το BOL αναφέρει διαφορετικά στοιχεία. Έτσι δημιουργείται το θέμα ποιο από τα δύο υπερισχύει. Παράδειγμα: Έστω ότι το ναυλοσύμφωνο αναφέρει ότι ο ναύλος πληρώνεται από το παραλήπτη του εμπορεύματος ενώ η φορτωτική ότι πληρώνεται από το ναυλωτή. Το ερώτημα είναι ποιο από τα δύο θα υπερισχύσει. Η απάντηση είναι “Ότι αναφέρει το ναυλοσύμφωνο”. Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι υποχρεωμένα να γνωρίζουν επακριβώς τι αναγράφεται στο παραστατικό. Ακόμα και τα πιο μικρά γράμματα. Υπάρχει όμως μια εξαίρεση σε αυτό. Σε περίπτωση οπισθογράφησης του BOL υπερισχύει το BOL. Και αυτό διότι ο νέος κάτοχος της φορτωτικής δεν μπορεί να γνωρίζει το ιδιωτικό συμφωνητικό(C/P), το οποίο πιθανόν εάν το γνώριζε να μην δεχόταν το BOL. Απαιτείται η προστασία του ατόμου αυτού.

➤ *Παρουσία δύο παραληπτών στο λιμάνι εκφόρτωσης*: Πρόβλημα δημιουργεί η παρουσία δύο δικαιούχων εμπορευμάτων με την ίδια, πρωτότυπη φορτωτική. Βασικό μέλημα στην περίπτωση αυτή είναι το ποιος είναι ο νόμιμος και πραγματικός κύριος του εμπορεύματος και όχι το πώς γίνεται να έχουν και οι δύο την ίδια φορτωτική, πράγμα το οποίο είναι προφανής απάτη ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη του C/P.

Στις περιπτώσεις αυτές υπάρχουν δύο εναλλακτικές λύσεις. Πρώτη και πιο ορθολογική λύση είναι η αποθήκευση του προϊόντος από την πλοιοκτήτρια εταιρία, και με την εκδίκαση της υπόθεσης στο δικαστήριο και απόφαση του νόμιμου δικαιούχου, να γίνει και η παράδοση του εμπορεύματος. Στην λύση αυτή, εάν τα προϊόντα είναι ευπαθή, π.χ. φρούτα, λαχανικά κτλ. ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα πώλησης του προϊόντος και με την επίλυση της δικαστικής διένεξης, δίνεται αποζημίωση από το δικαστήριο ανάλογο με την αξία του εμπορεύματος. Ο τρόπος αυτός δεν συμφέρει κυρίως την πλοιοκτήτρια εταιρία, καθότι τα έξοδα αποθήκευσης ανήκουν αποκλειστικά σε εκείνην.

Στη δεύτερη λύση ο αγοραστής και παραλήπτης του εμπορεύματος, προκειμένου να παραλάβει το προϊόν, επιβεβαιώνει ότι είναι ο νόμιμος κάτοχος, δίνοντας στον πλοιοκτήτη LOI (Letter of Indemnity). Έτσι εάν εμφανισθεί δεύτερος παραλήπτης ο

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

πλοιοκτήτης δίδει την αποζημίωση που του έδωσε ο πρώτος παραλήπτης. Συνήθως στις περιπτώσεις αυτές η αποζημίωση αποτελεί δεσμευμένο κεφάλαιο σε τράπεζα. Όπως προαναφέραμε όμως, η εγγυητική επιστολή(LOI) δεν αποτελεί νόμιμο έγγραφο και επομένως η όλη διαδικασία θεωρείται απάτη.

➤ *Απουσία φορτωτικής:* Υπάρχει περίπτωση ο παραλήπτης του εμπορεύματος να μην διαθέτει το Bill of Lading, είτε γιατί δεν το έχει, είτε γιατί το έχασε, είτε γιατί καθυστέρησε η αποστολή του. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας δικαιούται την άρνηση παράδοσης του φορτίου. Για την επίλυσή του, δίδεται συνήθως εγγυητική επιστολή από τον παραλήπτη, με την οποία υπόσχεται να καλύψει την προβλεπόμενη ζημιά που θα απορρεύσει από την παράδοση του εμπορεύματος χωρίς φορτωτική.

➤ *Διαφορετικό λιμάνι παράδοσης από το αναγραφόμενο του BOL:* Πολλές φορές μπορεί κατά την θαλάσσια μεταφορά να ζητηθεί παράδοση του εμπορεύματος σε άλλο λιμάνι, πέραν του αναγραφόμενου στην φορτωτική. Συνήθως οφείλεται σε μεταπώληση της φορτωτικής με οπισθογράφιση. Ο νέος κομιστής πιθανόν χρειάζεται το εμπόρευμα σε άλλη περιοχή, το οποίο απαιτεί την αλλαγή αυτή. Στην περίπτωση αυτή, ο πλοίαρχος δεν είναι υποχρεωμένος να πράξει κάτι τέτοιο. Ωστόσο ζητείται από τον παραλήπτη εγγυητική επιστολή(Letter for change of destination), με την οποία υποχρεούται να καλύψει την κάθε ζημιά που πιθανόν να προκύψει από την αλλαγή λιμένα.

Αυτά αποτελούν τα βασικότερα προβλήματα που προκύπτουν κατά την θαλάσσια μεταφορά σχετικά με τα Bill of Lading. Αξίζει να αναφερθεί ότι τέτοια ζητήματα συνήθως επιλύονται είτε με την προσφυγή στα δικαστήρια(Litigation), είτε με την διαιτησία(Arbitration), είτε δια συμβιβασμού ή μεσολάβησης. Ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της κάθε υπόθεσης, το κόστος, τα μελλοντικά σχέδια των συμβαλλόμενων μερών και η επιθυμία για συνέχεια συνεργασίας ή όχι, κρίνεται και ο εκάστοτε τρόπος επίλυσης. Τα δικαστήρια συνήθως αποτελούν την έσχατη λύση καθώς είναι χρονοβόρα, προκαλούν οξύτητες μεταξύ των μερών και βασικότερο, οδηγούν σε διακοπή των επαγγελματικών σχέσεων. Επιπλέον, η προσφυγή στα δικαστήρια απαιτεί τον ορισμό του δικαίου που θα εφαρμοστεί κατά την εκδίκαση, πράγμα δύσκολο καθώς υπάρχουν διαφορές στα συστήματα δικαίου των κρατών.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Η διαιτησία(Arbitration) αποτελεί το στάδιο πριν τα δικαστήρια. Επιτρέπει, χωρίς την παρουσία δικηγόρων και κατόπιν συμφωνίας πάντα των μερών, να κατατεθούν τα σχετικά έγγραφα, ώστε να βγάλει την απόφαση ο ανώτατος διαιτητής. Στο ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνεται ο όρος “Arbitration clause” και αφορά την διαδικασία αυτή. Εάν ο ζημιωμένος δεν συμφωνεί με την απόφαση, έχει δικαίωμα να προσφύγει στο δικαστήριο ζητώντας ακύρωση της απόφασης.

Πλεονεκτήματα της διαιτησίας είναι ότι αποτελεί απλούστερη και ταχύτερη διαδικασία, στην οποία τα συμβαλλόμενα μέρη ορίζουν δικούς τους διαιτητές, διαλέγουν τους κανόνες και αποφασίζουν για τον τόπο και τον χρόνο που θα πραγματοποιηθεί η διαιτησία. Οι εκδικάσεις είναι επίσημες, όπως και των δικαστών και τελεσίδικες. Μειονεκτήματα των διαιτησιών αποτελούν το υψηλό κόστος στα σύνθετα προβλήματα, ο απαιτούμενος χρόνος που ορισμένες φορές είναι μεγαλύτερος από τον προβλεπόμενο και τέλος η προσφυγή στα δικαστήρια που σε ορισμένες περιπτώσεις επιβάλλεται.

Ο συμβιβασμός(Conciliation) ή Διαμεσολάβηση(Mediation) είναι η διαδικασία κατά την οποία τρίτο πρόσωπο π.χ. νόμιμος επαγγελματίας, χρησιμοποιείται για την εξομάλυνση των μερών και για την φιλική διευθέτηση του θέματος. Κύρια πλεονεκτήματα αποτελούν το ότι στον συμβιβασμό δεν εκδικάζεται η υπόθεση, αλλά ολοκληρώνεται μια προσπάθεια για την εντόπιση των πραγματικών αιτιών των διαφορών και η διευθέτησή τους. Επιπλέον τα έξοδα είναι λιγότερα από τις δαπάνες διαιτησίας ή δικαστηρίου.

Ανάλογα λοιπόν με την σύνθεση του εκάστοτε θέματος και την επίλυση που επιθυμούν τα μέρη της υπόθεσης, επιλέγεται και ο εκάστοτε καλύτερος τρόπος επίλυσης.

### 4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ BILL OF LADING

Στο κεφάλαιο αυτό θα εστιάσουμε στο τι προέβλεπαν οι Κανόνες Χάγης Βίσμπυ, οι Κανόνες του Αμβούργου και οι Κανόνες του Ρότερνταμ σχετικά με τα συμβόλαια μεταφοράς και συγκεκριμένα με το έγγραφο του Bill of Lading.

Θα εξετάσουμε στον κάθε έναν από τους προαναφερθέντες κανόνες, ποιοι παράμετροι ορίζουν την επιλογή του εγγράφου μεταφοράς που θα χρησιμοποιηθεί. Θα αναφερθεί ο τρόπος χρήση του εγγράφου, η διαδικασία που ακολουθείται για να καταλήξουμε στα πλεονεκτήματα, στα μειονεκτήματα, καθώς και στις ελλείψεις που διαθέτουν οι κανόνες στην χρήση τους.

Θα παρατηρήσουμε τις εξελίξεις και την ανάγκη δημιουργίας των νέων κανόνων για τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας έκδοσης συμβολαίων μεταφοράς και φορτωτικών, για την ταχύτερη και αρτιότερη θαλάσσια μεταφορά.

Η παράθεση ξεκινάει με τους Κανόνες Χάγης- Βίσμπυ, των οποίων βασικό έγγραφο αποτελεί το Bill of Lading, και ακολουθούν οι Κανόνες του Αμβούργου, όπου η χρήση του εγγράφου αυτού δεν ήταν αναγκαία για τις μεταφορές. Κλείνοντας θα δούμε τους Κανόνες του Ρότερνταμ, που δεν απαιτούν την έκδοση Bill of Lading. Αντιθέτως, αρκούσαν σε οποιοδήποτε συμβόλαιο μεταφοράς. Παρόλα αυτά δημιούργησε την νέα τεχνολογική εξέλιξη στις θαλάσσιες μεταφορές, την ηλεκτρονική φορτωτική(Electronic –Bill Of Lading).

#### 4.1 HAGUES VISBY RULES & BILL OF LADING

Το 1978 οι Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ συμπλήρωσαν τους ήδη υπάρχοντες κανόνες της Χάγης, όπως προαναφέραμε και στα προηγούμενα κεφάλαια. Οι κανόνες αυτοί δεν υπογράφηκαν από όλα τα έθνη, με αποτέλεσμα να ισχύουν και δύο Κανόνες παράλληλα.

Η δημιουργία σύμβασης μεταφοράς προϋποθέτει την ύπαρξη σύμβασης αγοραπωλησίας του φορτίου, που υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα μέρη να επιλέξουν κάποιο νομοθετικό πλαίσιο για την συναλλαγή.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Οι Hague's Visby Rules δεν προσδιορίζουν τι είναι η σύμβαση μεταφοράς, αλλά έχουν επιβάλλει στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς να είναι απαραίτητη η φορτωτική ή οποιαδήποτε άλλο έγγραφο, που εκδίδεται πάντα σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο.

Η εφαρμογή των Hague's Visby Rules σε συμβόλαιο θαλάσσιας μεταφοράς εξαρτάται από το είδος του συμβολαίου, το είδος της μεταφοράς και τον τύπο του φορτίου. Συγκεκριμένα:

- *Το είδος συμβολαίου μεταφοράς:* Η πρακτική που ακολουθείται στις μεταφορές ακόμα και την σήμερα, είναι η έκδοση των απαραίτητων ναυτιλιακών εγγράφων, συμπεριλαμβάνοντας τους όρους της συμφωνίας, τις παρατηρήσεις του καπετάνιου και των υπολοίπων εμπλεκόμενων μερών, για την ασφαλή μεταφορά των εμπορευμάτων. Χρησιμοποιούνται διάφορες δικλίδες ασφαλείας για να πραγματοποιηθεί η μεταφορά ως έχει ορισθεί εξαρχής. Η τακτική αυτή είναι απόλυτα σύμφωνη με τους Κανόνες Χάγης Βίσμπυ. Βασικό λοιπόν έγγραφο είναι η φορτωτική ή παρόμοιος τίτλος ιδιοκτησίας(Document of Title). Πρακτικά δεν συνηθίζεται, έως σήμερα, η έκδοση άλλου εγγράφου, πέραν της φορτωτικής.

Στην αγορά γραμμών(liner) κύριο έγγραφο μεταφοράς είναι το BOL. Στην ελεύθερη αγορά όμως, το ναυλοσύμφωνο αποτελεί το έγγραφο μεταφοράς, καθώς η φορτωτική αποτελεί για τα συμβαλλόμενα μέρη απόδειξη φόρτωσης. Έτσι λοιπόν:

- Όταν το BOL εκδίδεται στο όνομα του φορτωτή, που είναι και ναυλωτής, τότε το ναυλοσύμφωνο είναι το βασικό έγγραφο μεταφοράς και οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν εφαρμόζονται παρά μόνον αν το αναφέρει ρητά το ναυλοσύμφωνο.
- Εάν το BOL εκδίδεται στο όνομα του φορτωτή, που είναι διαφορετικό πρόσωπο από το ναυλωτή, τότε η φορτωτική διέπεται από τους κανόνες Hague's Visby. Η εφαρμογή της φορτωτικής επιβεβαιώνεται στο ναυλοσύμφωνο με τη χρήση της ρήτρας “ Paramount Clause” .

Να τονίσουμε σε αυτό το σημείο ότι σε περίπτωση που υπάρχει ναυλοσύμφωνο και BOL, κανονικά υπερισχύει το ναυλοσύμφωνο. Σε περίπτωση που ο παραλήπτης μεταβιβάσει την φορτωτική, υπερισχύει το BOL καθώς ο νέος κομιστής της φορτωτικής δεν μπορεί να γνωρίζει τους όρους συμβολαίου.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- *Το είδος της μεταφοράς:* Οι κανόνες εφαρμόζονται σε κάθε φορτωτική που εκδίδεται για μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης, εάν ισχύουν τα παρακάτω:
  - Η φορτωτική έχει εκδοθεί και μεταφέρεται σε συμβαλλόμενο κράτος.
  - Το φορτίο μεταφέρεται από ένα συμβαλλόμενο κράτος.
  - Η σύμβαση μεταφοράς που περιλαμβάνεται στη φορτωτική, τονίζει ότι διέπεται από τις διατάξεις των κανόνων ενός κράτους, ανεξάρτητα από την εθνικότητα του πλοίου, του μεταφορέα, του φορτωτή, του παραλήπτη ή άλλου εμπλεκόμενου προσώπου.

- *Τύπος του φορτίου:* Οι Κανόνες Hague's Visby εφαρμόζονται σε κάθε θαλάσσια μεταφορά αγαθών, εκτός από εμπορεύματα που φορτώνονται επί του καταστρώματος του πλοίου(deck cargo) και σε μεταφορά ζωντανών ζώων(Live animals).

Οι όροι μεταφοράς ρυθμίζονται από το εθιμικό δίκαιο(common law), που συνήθως ορίζονται από το αγγλικό δίκαιο, όταν οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν μπορούν να εφαρμοστούν με διαπραγματεύσιμους όρους από τα μέλη, σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης. Προϋπόθεση είναι η σαφής και κατανοητή διατύπωση των όρων αυτών. Παραδείγματα αυτών είναι η μεταφορά ζωντανών ζώων(Live animals), φορτίου επί καταστρώματος(cargo on deck), έκδοση διαπραγματεύσιμης φορτωτικής, μεταφορά από ή σε μη συμβαλλόμενο κράτος, απουσία ρήτρας “ Paramount” στο ναυλοσύμφωνο ή BOL κ.α.

Περίοδος ισχύος των Κανόνων ορίζεται η περίοδος φόρτωσης των αγαθών στο πλοίο έως την εκφόρτωσή τους. Στις περιπτώσεις μεταφόρτωσης, οι Κανόνες ισχύουν μόνο για τη μεταφορά δια θαλάσσης και όχι άλλων μέσων, π.χ. τρένων, φορτηγών κτλ., πράγμα στο οποίο οφείλεται και η μη υιοθέτηση των κανόνων αυτών από όλα τα κράτη, καθώς το επίπεδο ευθύνης δεν εφαρμόζεται στον ίδιο βαθμό σε όλα τα τμήματα της μεταφοράς.

Ο μεταφορέας δεν μπορεί να εξαιρεθεί από τις ευθύνες που απορρέουν από τις συμβάσεις, αλλά δεσμεύεται να δείξει την πρέπουσα προσοχή ώστε να είναι αξιόπλοο το πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, να είναι καταλλήλως επανδρωμένο και εφοδιασμένο και τέλος, ασφαλώς προετοιμασμένα τα αμπάρια, για την υποδοχή και μεταφορά του φορτίου.



## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Τέλος θα παραθέσουμε τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του Bill of Lading βάσει των Hague's Visby Rules :

### ➤ Πλεονεκτήματα

- ✓ Το Bill of Lading ή άλλο αξιόγραφο έγγραφο είναι απαραίτητο για τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς.
- ✓ Αποτελεί απόδειξη παραλαβής των εμπορευμάτων.
- ✓ Αποτελεί έγγραφο με γνήσιες υπογραφές: Στους Κανόνες αυτούς η μορφή τους είναι έντυπη. Έτσι λοιπόν στις συναλλαγές απαιτούνται υπογραφές και σφραγίδες πρωτότυπες από τον φορτωτή, τον μεταφορέα και το πλοίο.
- ✓ Περιλαμβάνει ρητώς το "Paramount clause" στο BOL, που ορίζει ότι οι όροι της φορτωτικής συμφωνούν με τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

### ➤ Μειονεκτήματα

- ✓ Χρονοβόρα διαδικασία υποβολής και αποστολής εντύπων στα συμβαλλόμενα μέρη της μεταφοράς.
- ✓ Κίνδυνος μη έγκαιρης παραλαβής των εγγράφων από τον παραλήπτη του εμπορεύματος.
- ✓ Κίνδυνος πλαστογράφησης ή γενικότερης απάτης λόγω της έντυπης μορφής του εγγράφου.
- ✓ Στους Κανόνες Χάγης –Βίσμπυ δεν υπάρχει ορισμός της φορτωτικής. Γίνεται δεκτό πως η διεθνής νομοθεσία θεωρεί την έννοιά της γνωστή από την πρακτική του διεθνούς εμπορίου και από σχετικές εθνικές ρυθμίσεις.

Οι κανόνες Χάγης και Χάγης Βίσμπυ δεν αποτελούν πλήρη κώδικα και ρυθμιστή όλων των θεμάτων της θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών. Βασικά θέματα πληρωμής όπως "freight" και "demurrage" της φορτωτικής δεν αναφέρονται και επιπλέον σαν Κανόνες δεν έχουν υπογράψει και εφαρμοστεί από όλα τα κράτη.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### 4.2 HAMBURG RULES & BILL OF LADING

Η μη αναφορά των κανόνων Χάγης Βίσμπυ σε θέματα όπως "freight" και "demurrage", τα οποία αναφέρονται στη φορτωτική, αποτέλεσε τον λόγο δημιουργίας των Κανόνων του Αμβούργου το 1978 .

Οι Κανόνες του Αμβούργου σχεδιάστηκαν με σκοπό την εξυπηρέτηση των δικαιωμάτων του ιδιοκτήτη του φορτίου και τέθηκαν σε ισχύ το Νοέμβριο του 1992, παράλληλα με τους κανόνες Χάγης και Χάγης Βίσμπυ.

Οι Κανόνες αυτοί περιέλαβαν σημαντικές αλλαγές σχετικά με τις προηγούμενες συμβάσεις. Οι κυριότερες είναι:

- Η ευθύνη του μεταφορέα καθορίζεται σε πλέον αυστηρότερο πλαίσιο και σε μεγαλύτερο βαθμό.
- Η εξαίρεση του ναυτικού λάθους έχει καταργηθεί και της πυρκαγιάς έχει περιοριστεί.
- Οι κανονισμοί εφαρμόζονται σε όλα τα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών (waybills, short sea notes κ.α.) ανάμεσα σε δύο κράτη.
- Οι κανονισμοί εφαρμόζονται στη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης ακόμα και στην περίπτωση μεταφοράς ζωντανών ζώων και φορτίου επί του καταστρώματος.
- Γίνονται αναφορές σε θέματα που δεν υπήρξαν σε προηγούμενους κανόνες όπως Γενική Αβαρία (general average) και πληρωμή του ναύλου (freight) κ.α.

Συμπεραίνουμε ότι στους Κανόνες αυτούς υπάρχουν αρκετές αλλαγές με κύρια εκείνη της ευθύνης του μεταφορέα που πλέον πλαισιώνεται από ένα αυστηρότερο καθεστώς.

Όσον αφορά την φορτωτική, δεν διαδραματίζει τον πρωταγωνιστικό ρόλο που είχε στον προηγούμενο κανόνα. Αντιθέτως, όλα τα συμβόλαια μεταφοράς είναι αποδεκτά. Ωστόσο σε περίπτωση έκδοσης Bill of Lading, οι Κανόνες απαιτούν την αναφορά της ποσότητας του εμπορεύματος, τον αριθμό συσκευασιών και το βάρος.

Επιπλέον, πρέπει να περιλαμβάνουν και τα εξής χαρακτηριστικά:

Το όνομα του μεταφορέα, τον τόπο υπογραφής της μεταφοράς, το λιμάνι φόρτωσης, την ημερομηνία που παρήλθαν τα εμπορεύματα στην κυριότητα του μεταφορέα, τον

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

ναύλο που προσφέρεται για τη μεταφορά και τέλος δήλωση ότι η φορτωτική διέπεται από τους Hamburg Rules.

Αλλαγή αποτελεί και η εφαρμογή της μεταφοράς των εμπορευμάτων στο κατάστρωμα, όπως και η μεταφορά ζώων εν ζωή.

Συμπεραίνουμε ότι στους Κανόνες αυτούς η χρήση της φορτωτικής δεν είναι απαραίτητη. Σε περίπτωση χρήσης όμως του συγκεκριμένου εγγράφου, τα στοιχεία που απαιτούνται πρέπει να είναι περισσότερα, ευδιάκριτα και αδιαπραγμάτευτα.

### 4.3 ROTTERDAM RULES & BILL OF LADING

Στις 11 Δεκεμβρίου 2008, όπως προαναφέραμε, κατοχυρώνεται ένα νομικό πλαίσιο με βασικά χαρακτηριστικά την ομοιομορφία και την σύγχρονη μορφή του. Έργο των κανόνων Ρότερνταμ αποτελεί η ρύθμιση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των φορτωτών, των μεταφορέων και των συμβαλλόμενων μερών, όπως έχει οριστεί από τη διεθνή σύμβαση μεταφοράς.

Ορίζει τη σύμβαση μεταφοράς ως εκείνη κατά την οποία ο μεταφορέας έναντι πληρωμής ενός ναύλου, αναλαμβάνει την υποχρέωση μεταφοράς του φορτίου από ένα συγκεκριμένο σημείο σε ένα άλλο, με διεθνή χαρακτήρα.

Εφαρμόζονται σε μία μόνο σύμβαση μεταφοράς με την αναφορά ότι διέπεται από τους Rotterdam Rules, χωρίς την ανάγκη ύπαρξης άλλων εγγράφων. Κάθε έγγραφο μεταφοράς είναι αποδεκτό. Δεν εφαρμόζονται οι κανόνες αυτοί σε ναυλοσύμφωνα ή άλλη σύμβαση για την χρήση του πλοίου ή μέρους αυτού. Αντιθέτως, έχουν ένα ευρύτερο φάσμα εφαρμογής. Το Bill of Lading δεν αποτελεί βασικό έγγραφο και δεν συνδέεται με τους Κανόνες, όπως γίνεται στο Hague's Visby Rules. Η επιλογή της μορφής του εγγράφου, σε έντυπη ή ηλεκτρονική, είναι στην ευχέρεια των συμβαλλόμενων μερών. Η μη ύπαρξη ωστόσο της φορτωτικής, μπορεί να δυσκολέψει τις συνθήκες μεταφοράς και να προκαλέσει καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση της διαδικασίας.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Αιτία δημιουργίας των Κανόνων είναι η ανομοιομορφία του δικαίου ρύθμισης και η έλλειψη πρόβλεψης των γεγονότων και απαιτήσεων των σύγχρονων μεταφορών.

Στόχοι δημιουργίας είναι :

1. Η έννομη ασφάλεια
2. Η επάρκεια
3. Η προβλεψιμότητα των εμπορικών συναλλαγών
4. Η μείωση νομικών εμποδίων
5. Η προσφορά νέων ευκαιριών σε απομονωμένες αγορές

Συμπεραίνουμε ότι η προσφορά ασφάλειας στους συναλλασσόμενους της σύμβασης μεταφοράς, οι οποίοι θα καλύπτονται από ένα και μόνο νομοθετικό πλαίσιο, αποτελεί πρωταρχικό ρόλο σύναψης των Rotterdam Rules. Η προβλεψιμότητα των συναλλαγών, βάση των κανόνων αυτών, θα διευκολύνει την εξυπηρέτηση όλων των μερών για την ταχύτερη και ευκολότερη ολοκλήρωσή τους. Επιπλέον, θα αυξηθούν και οι ευκαιρίες σε μικρές απομονωμένες αγορές, που έχουν επικυρώσει τους Κανόνες, μέσω των συνδυασμένων μεταφορών.

Ιδιαιτερότητα των κανόνων αποτελεί η εισαγωγή νέων τεχνολογιών και η χρήση ηλεκτρονικών αρχείων για την απλοποίηση των διαδικασιών. Η μεγαλύτερη ταχύτητα της διαδικασίας και η οικονομική πληροφόρηση των μερών είναι αποτελέσματα αυτών. Επιπλέον διευκολύνουν τα συμβαλλόμενα μέρη με την καθιέρωση των «Διαπραγματεύσιμων» και «Μη διαπραγματεύσιμων» αρχείων μεταφοράς. Έτσι, εάν τα μέρη επιθυμούν μετά την έκδοση των εγγράφων να συμπεριλάβουν κάτι επιπλέον στα αρχεία, είναι αποδεκτό ή όχι, ανάλογα με την μορφή που έχουν επιλέξει.

➤ Προϋποθέσεις εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ είναι:

1. Η ύπαρξη Διεθνούς Σύμβασης Μεταφοράς.
2. Η ύπαρξη Θαλάσσιας μεταφοράς(port- to-port) ή συνδυασμένης μεταφοράς (door to door).
3. Τόπος - Λιμάνι παράδοσης ή παραλαβής να είναι συμβαλλόμενο κράτος- μέλος.
4. Ανεξαρτησία εθνικότητας του πλοίου ή των συμβαλλόμενων μερών.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Υιοθετήθηκε το “door to door”, ένα σύστημα όπου οι συνδυασμένες μεταφορές κυριαρχούν, με μέρος παραλαβής να είναι ο τόπος παράδοσης των αγαθών στον μεταφορέα, πολύ πιθανό να μην είναι και λιμάνι, και τόπος παράδοσης να αποτελεί το μέρος που θα ορίσει ο παραλήπτης, το οποίο όμως πρέπει να είναι σε συμβαλλόμενο κράτος. Με τον τρόπο αυτό συνδυάζονται θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές, καθώς και μεταφορτώσεις, που ευνοούν τον εκσυγχρονισμό και την ενίσχυση της ολοκληρωμένης μεταφοράς-logistics, και έχουν αποτέλεσμα την μικρότερη παρεμβολή άλλων μεταφορέων και καθυστερήσεων.

Οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις για την μεταφορά, με βάση τους παρόντες Κανόνες, ανήκουν σε έναν και μόνο μεταφορέα, ο οποίος είναι αρμόδιος για την λήψη, φόρτωση, εκφόρτωση, φύλαξη, μεταφορά και αποστολή του εμπορεύματος.

Η εθνικότητα του πλοίου ή των μερών που διενεργούν την μεταφορά δεν αποτελεί ανασταλτικός ή απαγορευτικός παράγοντας, καθώς υπάρχει πλήρη ανεξαρτησία στην χρήση τους.

### ➤ *E-Bill Of Lading*

Καινοτομία των Κανόνων αυτών αποτελεί η ηλεκτρονική φορτωτική. Είναι η σύμβαση μεταφοράς που καταγράφει τα στοιχεία αυτής, η οποία υποβάλλεται, υπογράφεται και αποστέλλεται ηλεκτρονικά στα συμβαλλόμενα μέρη. Το ηλεκτρονικό αυτό αρχείο είναι ισότιμο με την έντυπη μορφή και περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ομαλή διεξαγωγή της μεταφοράς.

Για την πραγματοποίηση της διαδικασίας αυτής απαιτείται ένα σύστημα παροχής και υποστήριξης. Όπως λοιπόν, αναφέραμε και στο Κεφάλαιο 3, το βασικό σύστημα λειτουργίας του e-BOL είναι το Bolero, η δομή του οποίου αποτελείται από την “Bolero net”, την ένωση που κινεί την διαδικασία εγγραφής μελών και χειρίζεται το “Rule Book” και την “Bolero Association”, ένωση που εκπροσωπεί τους χρήστες και αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ όλων των χρηστών του “Rule Book”. Το σύστημα χρησιμοποιείται, προς το παρόν, μόνο από τα μέλη του. Απαραίτητο στοιχείο λειτουργίας είναι το “Rule Book”, που αποτελεί μια αδιαπραγμάτευτη σύμβαση προσχώρησης για τους χρήστες, στο οποίο είναι υποχρεωμένοι να δέχονται τα μηνύματα ηλεκτρονικώς χωρίς να αμφισβητούν το κύρος της ψηφιακής υπογραφής.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

Ηλεκτρονική υπογραφή είναι η υπογραφή μέσω διαδικτύου, όπου η εγκυρότητα έγκειται στην ύπαρξη του public key & cryptography, με αρμόδια υπηρεσία ελέγχου την BOLERO. Κάθε χρήστης έχει την δική του μοναδική ψηφιακή υπογραφή «ιδιωτικό ή προσωπικό κλειδί»(private key) και κάθε ιδιωτικό κλειδί αντιστοιχεί σε ένα «δημόσιο κλειδί», που αναγράφεται σε ψηφιακό πιστοποιητικό από την Bolero και αποτελεί αρχείο που συνδέει το κατονομαζόμενο σε αυτό πρόσωπο.<sup>9</sup>

### ➤ Διαφορές Κανόνων με βάση το Bill of Lading

Άξιο είναι να παρουσιάσουμε τις διαφορές που υπάρχουν στα Bill of Lading με βάση την έντυπη και ηλεκτρονική μορφή τους, στηριζόμενοι στα δεδομένα που υπήρχαν, από τους προηγούμενους κανόνες με εκείνων του Ρότερνταμ.

Παραθέτονται λοιπόν, οι βασικές διαφορές των φορτωτικών :

<b>Hague's Rules, Hague's Visby Rules , Hamburg Rules</b>	<b>Rotterdam Rules</b>
Σε χαρτί (Hard copy)	Ηλεκτρονική μορφή
Δαπανηρό	Ελαχιστοποίηση Κόστους
Χρονοβόρο	Γρήγορη και Άμεση διαδικασία
Κίνδυνος απάτης	Έλεγχος BOLERO για αποφυγή απάτης
Χρονικός κίνδυνος για μη έγκαιρη άφιξη των εγγράφων στον παραλήπτη του εμπορεύματος.	Άμεση – ηλεκτρονική αποστολή εγγράφων

<sup>9</sup> Private Key Cryptography: είναι μια μαθηματική μέθοδος, της οποίας τα στοιχεία είναι διακριτά μόνον στους παραλήπτες του μηνύματος και όχι στους υπολοίπους συμμετέχοντες.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### ➤ Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα

Αφού είδαμε τις βασικές διαφορές μεταξύ των έντυπων φορτωτικών και των ηλεκτρονικών, ας ελέγξουμε και τα πλεονεκτήματα, καθώς και τα βασικά μειονεκτήματα της ηλεκτρονικής φορτωτικής.

### ✓ Πλεονεκτήματα :

- *Οικολογικός τρόπος:* Η έκδοση των εγγράφων ηλεκτρονικά, μειώνει τη χρήση των εντύπων, με αποτέλεσμα να μειώνεται σημαντικά η κατανάλωση του χαρτιού, που αποτελεί οικολογικό αποτέλεσμα εργασίας.
- *Μηδενικός όγκος εγγράφων και κίνδυνος απώλειας:* Η έκδοση των electronic - Bill of Lading εκμηδενίζει τον αυξημένο όγκο των εγγράφων. Μειώνεται σημαντικά και ο κίνδυνος απώλειάς τους, καθώς τα αρχεία υπάρχουν πλέον σε ηλεκτρονική μορφή.
- *Μείωση Κόστους:* Η ηλεκτρονική μορφή των εγγράφων οδηγεί σε μείωση κόστους έκδοσης, αποστολής και παρεμφερών εξόδων, όπως ασφάλεια κ.α.
- *Παρατεταμένος έλεγχος για αποφυγή απάτης:* Όπως προαναφέραμε, η έκδοση ηλεκτρονικής φορτωτικής, απαιτεί την διαδικασία ασφαλούς έκδοσης και αποφυγής κινδύνων κλοπής ή απάτης.
- *Άμεση αποστολή εγγράφων:* Η ηλεκτρονική υποβολή και αποστολή εγγράφων εκμηδενίζει τον χρόνο αποστολής τους. Οι παραλήπτες ή τα συμβαλλόμενα μέρη λαμβάνουν άμεσα τα έγγραφα της συναλλαγής τους, χωρίς χρονοτριβές και καθυστερήσεις.
- *Επιτυγχάνει την ομογενοποίηση των διαφόρων χωρών:* Όταν οι χώρες έχουν επικυρώσει τους Rotterdam Rules, η ομογενοποίηση και η καθολική εφαρμογή τους είναι δυνατή.

### ✓ Μειονεκτήματα

- *Διαφορές στο νομικό καθεστώς της κάθε χώρας:* Το e-BOL απαιτεί η παράδοση του εμπορεύματος να γίνεται σε συμβαλλόμενο λιμάνι παράδοσης ή

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίسمπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

παραλαβής, πράγμα το οποίο περιορίζει την ευρεία εφαρμογή της ηλεκτρονικής φύσης του εγγράφου.

- *Κίνδυνος ηλεκτρονικής απάτης – hacker:* Η ύπαρξη των "hackers", ατόμων δηλαδή που ειδικεύονται στην χρήση του ηλεκτρονικού υπολογιστή και του διαδικτύου, καθώς και στην αποκρυπτογράφηση κωδικών και φραγμών με απώτερο σκοπό την κλοπή δεδομένων και δημιουργία απάτης, προκαλεί κινδύνους στην ηλεκτρονική διαδικασία του BOL.
- *Όλα τα συμβαλλόμενα μέλη πρέπει να έχουν πρόσβαση στα έγγραφα:* Η πρόσβαση όλων των μερών μιας σύμβασης μεταφοράς στα έγγραφα, μπορεί να δημιουργήσει διάφορα είδη προβλημάτων και να αυξήσει τον κίνδυνο για δημιουργία απάτης.

Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι οι συνεχόμενες τροποποιήσεις στα έγγραφα μεταφοράς γίνονται ως επί το πλείστον για την δημιουργία μιας ασφαλέστερης και αρτιότερης θαλάσσιας μεταφοράς, με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση των συμβαλλόμενων μερών .



### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Φτάνοντας στο τελευταίο αυτό κεφάλαιο θα παραθέσουμε τα συμπεράσματα μας από την εκπόνηση της διπλωματικής αυτής εργασίας. Η απεικόνιση όλων αυτών των δεδομένων στην παρούσα εργασία, αποτέλεσε ένα όμορφο ταξίδι μέσα σε νομοθεσίες που πλαισιώνουν τις θαλάσσιες μεταφορές και μας οδήγησαν στον προορισμό, που είναι η δημιουργία μιας σφαιρικής αντίληψης επί του θέματος. Το μόνο σίγουρο είναι ότι οι συνεχόμενες εξελίξεις των θαλάσσιων και όχι μόνο μεταφορών, προέρχονται από τις απαιτήσεις της εκάστοτε εποχής, καθώς των συμβαλλόμενων μερών.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ αποτέλεσαν αναμφίβολα τη μεγαλύτερη προσπάθεια πολλών μερών για την εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών, τόσο στο εμπόριο όσο και στην ποντοπόρο ναυτιλία. Η επιτυχία τους θα φανεί με το πέρασ του χρόνου κατά την εφαρμογή τους σε πραγματικά γεγονότα. Έως τότε όμως, το μόνο σίγουρο είναι ότι οι απόψεις για την εφαρμογή τους, το κατά πόσο είναι εύχρηστοι ή όχι, θα ποικίλουν. Υπάρχουν πολλοί που λόγω της διαφορετικότητας τους σε κάποια σημεία αρνούνται την υποστήριξή τους, ενώ άλλοι την θεωρούν την μέγιστη επίτευξη των τελευταίων χρόνων στο αντικείμενο αυτό. Παρακάτω λοιπόν θα τεθούν οι απόψεις, οι οποίες επικεντρώνονται στην φορτωτική και συγκεκριμένα σε εκείνη με την ηλεκτρονική υπόσταση.

Η διεξαγωγή της εργασίας αυτής, ξεκίνησε με μια ιστορική αναδρομή όπου παρατηρήθηκε η ανάπτυξη του εμπορίου από την εποχή της ανακάλυψης της Αμερικής έως και σήμερα. Αναφέρονται οι εξελίξεις που υπήρχαν ανά περίοδο, οι ανάγκες που δημιουργήθηκαν καθώς και οι φιλοσοφίες που υιοθετήθηκαν για την ορθότερη λειτουργία των μεταφορών. Έτσι λοιπόν, μέσα από αυτή την βοηθητική ανασκόπηση καταλαβαίνουμε πώς δημιουργήθηκε η ανάγκη για θέσπιση των Κανόνων που επακολούθησαν, της Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, καθώς υπήρχε μεγάλη ανάγκη για επαναφορά της ισορροπίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, της άρτια μεταφοράς των εμπορευμάτων και της δημιουργία κατάλληλων συνθηκών και ναύλων.

Ακολουθεί το κεφάλαιο στο οποίο παραθέσαμε τους Κανόνες που θεσπίζουν και θεσπίζαν τις θαλάσσιες μεταφορές. Η πρώτη κωδικοποίηση νομοθεσίας, με τίτλο "Κανόνες της Χάγης" εφάρμοσε τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών κατά τη

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

θαλάσσια μεταφορά. Δεν προσέφερε όμως επαρκή προστασία σε ζητήματα ζημίας, με αποτέλεσμα την δημιουργία των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ.

Επρόκειτο για κανόνες με σαφώς μεγαλύτερη διαπραγματευτική ισχύ. Ορίζαν την ισχύ του BOL σε ναυλοσύμφωνο, καθώς και τις βασικές υποχρεώσεις του μεταφορέα, αλλά και του φορτωτή. Λόγω όμως του ότι οι Κανόνες Χάγης και Χάγης Βίσμπυ δεν υπογράφηκαν από όλα τα έθνη, οι δύο αυτοί Κανόνες είχαν παράλληλη ισχύ. Η παράλληλη αυτή εφαρμογή σε συνδυασμό με το ότι οι Κανόνες Χάγης Βίσμπυ δεν έκαναν αναφορά σε βασικά θέματα όπως είναι ο ορισμός της φορτωτικής, "freight" και "demurrage", ορολογίες που αναφέρονται στη φορτωτική, συν του ότι υπήρχε ανάγκη θέσπισης κανόνων που θα υποστήριζαν και τα δικαιώματα του ιδιοκτήτη του φορτίου, πράγμα που δεν αναφερόταν σε προηγούμενες νομοθεσίες, οδήγησαν στη δημιουργία των κανόνων του Αμβούργου. Οι Κανόνες αυτοί συν τοις άλλοις, απέβλεπαν στην εξισορρόπηση των χωρών, με την ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών και την δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου για την πραγματοποίηση των υπερωκεάνιων ταξιδιών.

Η ανάγκη όμως για ένα ενιαίο νομοθετικό καθεστώς, πιο μοντέρνο, που θα επέφερε ισορροπία στην ευθύνη του φορτίου και θα συμπεριλάμβανε τις τεχνολογικές εξελίξεις της εποχής, θα καθιέρωνε τις συνδυασμένες μεταφορές και θα επεδίωκε την γεωγραφική επέκταση, ήταν απαραίτητη. Οι κανόνες αυτοί, ήταν οι Κανόνες του Ρότερνταμ, με βασική καινοτομία την δημιουργία ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς.

Ενώ ακόμα βρισκόμαστε στο δεύτερο κεφάλαιο της διπλωματικής συμπεραίνουμε ότι η ανησυχία για την εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς και της παροχής όλο και καλύτερων υπηρεσιών ήταν δεδομένη. Τα άλματα βελτίωσης είναι εμφανή, η συνεχής αναζήτηση περεταίρω καλυτέρευσης είναι δεδομένη, ενώ ο κορεσμός δεν υφίσταται. Η ανάγκη και η επιθυμία για όλο και καλύτερες υπηρεσίες είναι προφανής.

Ακολούθησε το κεφάλαιο που επικεντρώνεται στο Bill of Lading. Αποτελεί υποχρεωτικό έγγραφο για την μεταφορά στους Κανόνες Χάγης Βίσμπυ, ενώ στους υπόλοιπους κανόνες η εφαρμογή του, δεν κρίνεται απαραίτητη. Πέραν του ορισμού του εγγράφου αυτού, είδαμε τα στοιχεία που περιλαμβάνει, τις λειτουργίες του, την διαδικασία που ακολουθείται για την έκδοση του, τα είδη των φορτωτικών που υπάρχουν καθώς και τα υποκατάστατά του, έγγραφα δηλαδή με ίδιο αξιόγραφο

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

χαρακτήρα. Τέλος παραθέσαμε προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στις θαλάσσιες μεταφορές και συγκεκριμένα στη φορτωτική. Όλα αυτά απορρέουν από την πολυπλοκότητα της φύσης των θαλάσσιων μεταφορών και μπορούν να είναι είτε τυχαία είτε επιτηδευμένα με απώτερο σκοπό τον δόλο.

Τα προβλήματα αυτά αποτέλεσαν βάση δημιουργίας αρτιότερων διαδικασιών έκδοσης και μεταφοράς αρχείων. Επίσης οδήγησαν τα συμβαλλόμενα μέρη της μεταφοράς να είναι εστιασμένα στην ορθή και προσεκτική διεξαγωγή των υποχρεώσεων και ευθυνών τους, για την ολοκλήρωση των μεταφορών τους χωρίς προβλήματα. Πρόκειται για ρητή εφαρμογή της παροιμίας «Τα παθήματα γίνονται μαθήματα».

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο εστίασαμε στους Κανόνες σε σύγκριση με την λειτουργία του Bill of Lading σε αυτούς. Γίνεται λοιπόν αρχικά αναφορά στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όπου η σύναψη συμβολαίου μεταφοράς απαιτεί την ύπαρξη του Bill of Lading ή άλλου αντίστοιχου εγγράφου. Λειτουργεί ως απόδειξη παραλαβής εμπορεύματος και για το λόγο αυτό η ύπαρξη είναι απαραίτητη. Ισχύει παράλληλα με την έκδοση συμβολαίου μεταφοράς. Ακολούθησε η εξέταση της φορτωτικής σε σύγκριση με τους Κανόνες του Αμβούργου, στους οποίους η έκδοσή της δεν είναι απαραίτητη. Υπάρχει εφαρμογή των κανόνων σε όλα τα συμβόλαια θαλάσσιας μεταφοράς. Ωστόσο σε περίπτωση έκδοσης τέτοιου εγγράφου, τα στοιχεία που απαιτούνται είναι συγκριμένα, περισσότερα από ότι σε προηγούμενους κανόνες και πρέπει να αναγράφονται όλα.

Η τελευταία σύγκριση με το Bill of Lading πραγματοποιείται με τους Κανόνες του Ρότερνταμ. Οι Rotterdam Rules εφαρμόζονται σε μία μόνο σύμβαση μεταφοράς, που διέπεται από τους κανόνες αυτούς, χωρίς την ανάγκη ύπαρξης άλλου εγγράφου. Κάθε ναυτιλιακό έγγραφο είναι αποδεκτό(και το Bill of Lading), εκτός από ναυλοσύμφωνα ή άλλα έγγραφα για χρήση του πλοίου ή μέρους του. Ιδιαίτερη αλλαγή στους κανόνες αυτούς είναι η διεύρυνση του γεωγραφικού πλάτους των μεταφορών, υποστηριζόμενη από τις συνδυασμένες μεταφορές “door to door”. Καινοτόμος αλλαγή όμως αποτέλεσε η δημιουργία και υποστήριξη της ηλεκτρονικής φορτωτικής, electronic Bill of Lading. Πρόκειται για αρχείο που συνάπτεται, υποβάλλεται, υπογράφεται και αποστέλλεται με την βοήθεια της τεχνολογίας, μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή και έχει αξία ισότιμη με

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

την έντυπη φορτωτική. Υποστηρίζεται από σύστημα παροχής εν ονόματι «BOLERO», που ελέγχει και διασφαλίζει τις συναλλαγές αυτές.

Καταλαβαίνουμε ότι κύρια αιτία για τη δημιουργία του έγγραφου αυτού, αποτέλεσαν προφανώς οι αδυναμίες της προϋπάρχουσας μορφής Bill of Lading.

Η χρονοβόρα διαδικασία υποβολής, έκδοσης και αποστολής του έντυπου, ο αυξημένος όγκος του, το αυξημένο κόστος αποστολής όπως και οι περιπτώσεις καθυστέρησης παράδοσης του έντυπου στον παραλήπτη των εμπορευμάτων, οδήγησαν προφανώς στη λύση αυτή. Η νέα αυτή διαδικασία εξοικονομεί χρόνο, αφού οι αποστολές είναι άμεσες, κόστος, καθώς η μείωση εκτύπωσης εγγράφων είναι μηδαμινή και τα έξοδα αποστολής επίσης, και επιπλέον παρέχει σύστημα ελέγχου ασφαλούς συναλλαγής για την αποφυγή οποιασδήποτε απάτης ή πλαστογραφίας. Να τονίσουμε δε ότι παρόλη την ασφάλεια που παρέχεται, ο κίνδυνος ηλεκτρονικής απάτης δεν είναι ανύπαρκτος, καθώς υπάρχουν πολλοί χρήστες που ειδικεύονται σε αυτό.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι οι Κανόνες του Ρότερνταμ θέλησαν να συμβαδίσουν με την εποχή και τις τεχνολογικές εξελίξεις, καθιστώντας τις διαδικασίες του Bill of Lading, γρηγορότερες, ευκολότερες και πιο ευέλικτες για τους χρήστες. Ωστόσο είναι πολλοί οι μεταφορείς, οι οποίοι έχοντας συνηθίσει τη διαδικασία της έντυπης φορτωτικής, δυσκολεύονται ή ακόμα και αρνούνται την χρήση της ηλεκτρονικής μεθόδου.

Η επιδίωξη για τον εκσυγχρονισμό των διεθνών μεταφορών με την ψήφιση του νομοθετικού πλαισίου του Ρότερνταμ είναι κάτι που ήταν απαραίτητο στις μέρες μας. Η καθημερινότητα πλέον εναρμονίζεται πλήρως με την χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών και της τεχνολογίας. Για την τρέχουσα γενιά και την ακόλουθη, οι κανόνες με τις τεχνολογικές αλλαγές αποτελούν την καλύτερη και πληρέστερη νομοθετική εξέλιξη. Υπάρχουν όμως και πλευρές που ασκούν κριτική προβάλλοντας τις αρνητικές πτυχές των κανόνων.

Περιθώρια εξέλιξης όπως και περαιτέρω βελτίωσης των Rotterdam Rules υπάρχουν. Η εκμετάλλευση και αξιοποίηση των θετικών, αλλά και των αρνητικών κριτικών, σίγουρα θα βοηθήσουν στην τελειοποίησή τους, καθιερώνοντας ένα νομοθετικό πλαίσιο, που κατόπιν δοκιμών, θα μπορέσει να έχει διεθνή και καθολική εφαρμογή.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

#### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γκιζιάκης Κ. , Παπαδόπουλος Α. Ι, Πλωμαρίτου Ε.Η, « Εισαγωγή στις Ναυλώσεις», (β' έκδοση), εκδόσεις Α.Θ. Σταμούλης, Αθήνα 2006.
- Παζαρζής Μ., Σημειώσεις μαθήματος Ναυτασφαλίσεων, εκδόσεις Πανεπιστημίου Πειραιώς 2007.
- Τζελέπης Ν. , Μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης- Ναυλοσύμφωνα, Φορτωτική, Κανόνες Χάγης, εκδόσεις Ίων, Αθήνα 1988.
- Α. Κιάντου- Παμούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 6<sup>η</sup> έκδοση, τόμος ΙΙ, εκδόσεις Σταμούλη
- Εμ. Κωνσταντινίδη, Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς, Αθήνα, 2001, Σάκκουλας Αντ. Ν.
- Θ. Νικάκη, Ηλεκτρονική φορτωτική : Συνοπτική παρουσίαση του Οργανισμού Ηλεκτρονικού Μητρώου Φορτωτικής « Bolero », (Επισκ. Εκδ. 3/2003,704)

#### ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Astle W. “ Bills of Lading Law” , Fairplay Publication,1982.
- Carr I : “ International Trade Law”, Cavendish Publishing Limited, 1996.
- Colinvaux R: “Carver Carriage if Goods by Sea”, Stevens & Sons Limited, Tenth Edition, 1972
- Charles Debattista, Yvonne Baatz, Filippo Lorenzon, Andrew Serdy, Hilton Staniland, Michael Tsimplies, The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, Informa Law, London 2009.
- Faust P. Q “ The United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences” , UNCTAD 1983.
- Grime R: “Shipping Law”, Sweet & Maxwell, Second Edition, 1991.
- Hodges Suzan, Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

- Mankabady S. “ The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea”, A.W Sijthoff- Leyden, 1978
- Stopford M: “ Maritime Economics”, Routledge, Second Edition, 1997.

### ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Anomi Wanigasekera, Comparison of Hague’s Visby and Hamburg Rules:  
[http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison\\_of\\_hague\\_and\\_hamburg-AW.pdf](http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf)
- [www.businessdictionary.com/definition/laissez-faire-economics.html](http://www.businessdictionary.com/definition/laissez-faire-economics.html)
- Cappagli Alberto, Limitation of Liability in the Rotterdam Rules, October 2012,  
[http://www.comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0\\_2748\\_14832\\_00.html](http://www.comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0_2748_14832_00.html)
- Hagues Rules, International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading:  
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>
- Hagues Visby Rules, International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Ladings:  
<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>
- Hamburg Rules, United Nations Convention on the carriage of Goods by Sea , 1978. <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hamburg.html>
- <http://www.informare.it/dbase/convuk.htm>
- Rotterdam Rules: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>
- William Tetley, Interpretation and construction of The Hague’s, Hague’s Visby and Hamburg Rules :  
<https://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/rulesinterpretation.pdf>

### **ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ**

- Τσίτσα Δ, (2012), Οι Κανόνες του Ρότερνταμ.

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

#### ΠΙΝΑΚΕΣ

##### ΠΙΝΑΚΑΣ Α

Ο παρακάτω πίνακας παραθέτει τις συμμετέχοντες χώρες των Κανόνων Χάγης και Χάγης Βίσμπυ, (κεφάλαιο 2.1).

Country	1924 Hague's Rules	1968 Hague's Visby Rules	1979 Second Protocol HVR	Comments
<i>Algeria</i>	Active			
<i>Angola</i>	Active			
<i>Antigua and Barbuda</i>	Active			
<i>Argentina</i>	Active			
<i>Australia</i>	Denounced		Active	
<i>Bahamas</i>	Active			
<i>Barbados</i>	Active			
<i>Belgium</i>	Active	Active	Active	
<i>Belize</i>	Active			
<i>Bolivia</i>	Active			
<i>Cameroon</i>	Active			
<i>Cape Verde</i>	Active			
<i>China</i>	Active	Active		Hong Kong and Macao(1924) only
<i>Democratic Republic of the Congo</i>	Active			
<i>Croatia</i>	Active	Active	Active	

Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

<i>Côte d'ivoire</i>	Active			
<i>Cuba</i>	Active			
<i>Cyprus</i>	Active			
<i>Denmark</i>	Denounced	Active	Active	
<i>Dominica</i>	Active			
<i>Egypt</i>	Active	Denounced		
<i>Ecuador</i>	Active	Active		
<i>Fiji</i>	Active			
<i>Finland</i>	Denounced	Active	Active	
<i>France</i>	Active	Active	Active	
<i>Gambia</i>	Active			
<i>Georgia</i>		Active		
<i>Germany (1)</i>	Active			
<i>German Democratic Republic (2)</i>	Active		Active	
<i>Goa (3)</i>	Active			
<i>Greece</i>			Active	
<i>Grenada</i>	Active			
<i>Guinea-Bissau</i>	Active			
<i>Guyana</i>	Active			
<i>Hungary</i>	Active			
<i>Iran</i>	Active			
<i>Ireland</i>	Active			
<i>Israel</i>	Active			
<i>Italy</i>	Denounced	Active	Active	
<i>Jamaica</i>	Active			
<i>Japan</i>	Denounced		Active	
<i>Kenya</i>	Active			



Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

<i>Kiribati</i>	Active			
<i>Kuwait</i>	Active			
<i>Latvia</i>	Active	Active	Active	
<i>Lebanon</i>	Denounced	Denounced		
<i>Lithuania</i>	Active	Active	Active	
<i>Luxembourg</i>			Active	
<i>Madagascar</i>	Active			
<i>Malaysia</i>	Active			
<i>Mauritius</i>	Active			
<i>Mexico</i>			Active	
<i>Monaco</i>	Active			
<i>Mozambique</i>	Active			
<i>Nauru</i>	Active			
<i>Netherlands</i>	Denounced	Active	Active	European Territory and <u>Aruba</u> (1968)
<i>New Zealand</i>			Active	
<i>Nigeria</i>	Active			
<i>Norway</i>	Denounced	Active	Active	
<i>Palestine (4)</i>	Active			
<i>Papua New Guinea</i>	Active			
<i>Paraguay</i>	Denounced			
<i>Peru</i>	Active	Active	Active	
<i>Poland</i>	Active			
<i>Portugal</i>	Active			
<i>Romania</i>	Denounced			
<i>Russia</i>			Active	
<i>Sarawak (North Borneo) (5)</i>	Active			
<i>Saint Christopher</i>	Active			

Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

<i>and Nevis</i>				
<i>Saint Lucia</i>	Active			
<i>Saint Vincent and the Grenandines</i>	Denounced			
<i>Sao Tome and Principe</i>	Active			
<i>Sarawak (5)</i>	Active			
<i>Senegal</i>	Active			
<i>Seychelles</i>	Active			
<i>Sierra Leone</i>	Active			
<i>Singapore</i>	Active	Active		
<i>Somalia</i>	Active			
<i>Slovenia</i>	Active			
<i>Solomon Islands</i>	Active			
<i>Spain</i>			Active (6)	
<i>Sri Lanka</i>	Active	Active		
<i>Sweden</i>	Denounced	Active	Active	
<i>Switzerland</i>	Active	Active	Active	
<i>Syria</i>	Active	Active		
<i>Tanganyika (7)</i>	Active			
<i>Timor (8)</i>	Active			
<i>Tongo</i>	Active			
<i>Trinidad and Tobago</i>	Active			
<i>Turkey</i>	Active			
<i>Tuvalu</i>	Active			
<i>United Kingdom</i>	Denounced	Active	Active	
<i>United States</i>	Active			
<i>Yugoslavia</i>	Active			

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### Παραπομπή

1. Σε επικύρωση πραγματοποιήθηκε μόνον από τη Δυτική Γερμανία.
2. Τμήμα της σημερινής Γερμανίας.
3. Τμήμα του κράτους "Goa", σημερινή Ινδία , που όταν πραγματοποίησε την επικύρωση ήταν κάτω από την Πορτογαλική κυριαρχία.
4. Μαντάτο της Παλαιστίνης κάτω από Βρετανική κυριαρχία όταν επικύρωσαν. Περιοχή που σήμερα περιλαμβάνεται στο Ισραήλ.
5. Τμήμα της Μαλαισίας. Κατά την επικύρωση ήταν Βρετανικό προτεκτοράτο.
6. Κατήγγειλε τα Η.Ρ με αποτέλεσμα να επηρεάσει την επικύρωση αυτών , βλέπε στη σελίδα επικύρωσης του θεματοφύλακα.
7. Πλέον γνωστή ως Τανζανία. Τότε ήταν υπό Βρετανική κυριαρχία.
8. Τμήμα της σημερινής Ανατολικής "Timor" . Το 1952 ήταν υπό Πορτογαλική κυριαρχία.

### ΠΙΝΑΚΑΣ Β.

Ο πίνακας παραθέτει τις χώρες που συμμετείχαν στους κανόνες του Αμβούργου.

<b>Participant</b>	<b>Signature</b>	<b>Approval(AA), Acceptance(A), Accession(a), Ratification</b>
<b>Albania</b>		20 July 2006 a
<b>Austria</b>	30 April 1979	29 July 1993
<b>Barbados</b>		2 February 1981 a
<b>Botswana</b>		16 February 1988 a
<b>Brazil</b>	31 March 1978	
<b>Burkina Faso</b>		14 August 1989 a
<b>Burundi</b>		4 September 1998 a

**Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίμπου και Ρότερνταμ στο Bill of Lading**

<b>Cameroon</b>		21 October 1993 a
<b>Chile</b>	31 March 1978	9 July 1982
<b>Czech Republic</b>	2 June 1993 d	23 June 1995
<b>Democratic Republic of the Congo</b>	19 April 1979	
<b>Denmark</b>	18 April 1979	
<b>Dominican Republic</b>		28 September 2007 a
<b>Ecuador</b>	31 March 1978	
<b>Egypt</b>	31 March 1978	23 April 1979
<b>Finland</b>	18 April 1979	
<b>France</b>	18 April 1979	
<b>Gambia</b>		7 February 1996 a
<b>Georgia</b>		21 March 1996 a
<b>Germany</b>	31 March 1978	
<b>Ghana</b>	31 March 1978	
<b>Guinea</b>		23 January 1991 a
<b>Holy See</b>	31 March 1978	
<b>Hungary</b>	23 April 1979	5 July 1984
<b>Jordan</b>		10 May 2001 a
<b>Kazakhstan</b>		18 Juny 2008 a
<b>Kenya</b>		31 July 1989 a
<b>Lebanon</b>		4 April 1983 a
<b>Lesotho</b>		26 October 1989 a
<b>Liberia</b>		16 September 2005 a
<b>Madagascar</b>	31 March 1978	
<b>Malawi</b>		18 March 1991 a
<b>Mexico</b>	31 March 1978	
<b>Morocco</b>		12 June 1981 a
<b>Nigeria</b>		7 November 1988 a

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

<b>Norway</b>	18 April 1979	
<b>Pakistan</b>	8 March 1979	
<b>Panama</b>	31 March 1978	
<b>Paraguay</b>		19 July 2005 a
<b>Philippines</b>	14 June 1978	
<b>Portugal</b>	31 March 1978	
<b>Romania</b>		7 January 1982 a
<b>Senegal</b>	31 March 1978	17 March 1986
<b>Sierra Leone</b>	15 August 1978	7 October 1988
<b>Singapore</b>	31 March 1978	
<b><u>Slovakia</u></b>	28 May 1993 d	
<b>St. Vincent and the Grenadines</b>		12 September 2000 a
<b>Sweden</b>	18 April 1979	
<b><u>Syrian Arab Republic</u></b>		16 October 2002 a
<b>Tunisia</b>		15 September 1980 a
<b>Uganda</b>		6 July 1979 a
<b>United Republic of Tanzania</b>		24 July 1979 a
<b>United States of America</b>	30 April 1979	
<b>Venezuela (Bolivarian Republic of)</b>	31 March 1978	
<b>Zambia</b>		7 October 1991 a

### ΠΙΝΑΚΑΣ Γ

Παραθέτονται οι χώρες που υπέγραψαν καθώς και εκείνες που επικύρωσαν τους Κανόνες του Ρότερνταμ

<b>Country</b>	<b>Signature</b>	<b>Ratification</b>
<i>Armenia</i>	23 September 2009	
<i>Cameroon</i>	29 September 2009	

Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

<i>Congo</i>	23 September 2009	
<i>Democratic Republic of the Congo</i>	23 September 2010	
<i>Denmark</i>	23 September 2009	
<i>France</i>	23 September 2009	
<i>Gabon</i>	23 September 2009	
<i>Ghana</i>	23 September 2009	
<i>Greece</i>	23 September 2009	
<i>Guinea</i>	23 September 2009	
<i>Luxembourg</i>	31 August 2010	
<i>Madagascar</i>	23 September 2009	
<i>Mali</i>	26 October 2010	
<i>Netherlands</i>	23 September 2009	
<i>Niger</i>	22 October 2009	
<i>Nigeria</i>	23 September 2009	
<i>Norway</i>	23 September 2009	
<i>Poland</i>	23 September 2009	
<i>Senegal</i>	23 September 2009	
<i>Spain</i>	23 September 2009	19 January 2011
<i>Sweden</i>	20 July 2011	
<i>Switzerland</i>	23 September 2009	
<i>Togo</i>	23 September 2009	17 July 2012
<i>United States</i>	23 September 2009	


# Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

## ΕΙΚΟΝΕΣ

### ΕΙΚΟΝΑ Α

Παραθέεται παράδειγμα Bill of Lading της BIMCO.

Page 1

Shipper (full style and address)		<b>BIMCO LINER BILL OF LADING</b> <b>CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"</b>	
			
		Amended January 1990; August 1992; January 1973; July 1974; August 1976; January 1978; November 2000.	
Consignee (full style and address) or Order	B/L No.	Reference No.	
	Vessel		
Notify Party (full style and address)	Port of loading		
	Port of discharge		
<b>PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER</b>			
Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m <sup>3</sup>
<b>Draft Copy</b>			
<p><b>SHIPPED</b> on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.</p>		Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier	
		Shipper's declared value	Declared value charge
		Freight details and charges	
Carrier's name/principal place of business		Date shipped on board	Place and date of issue
		Number of original Bills of Lading	
		Pre-carriage by**	
Signature		Place of receipt by pre-carrier**	
..... Carrier			
..... as Master (Master's name/signature)		Place of delivery by on-carrier**	
..... as Agents (Agent's name/signature)			

Copyright published by the International Maritime Council (IMC), Copenhagen, 2000

\*As defined hereinafter (Cl. 1)

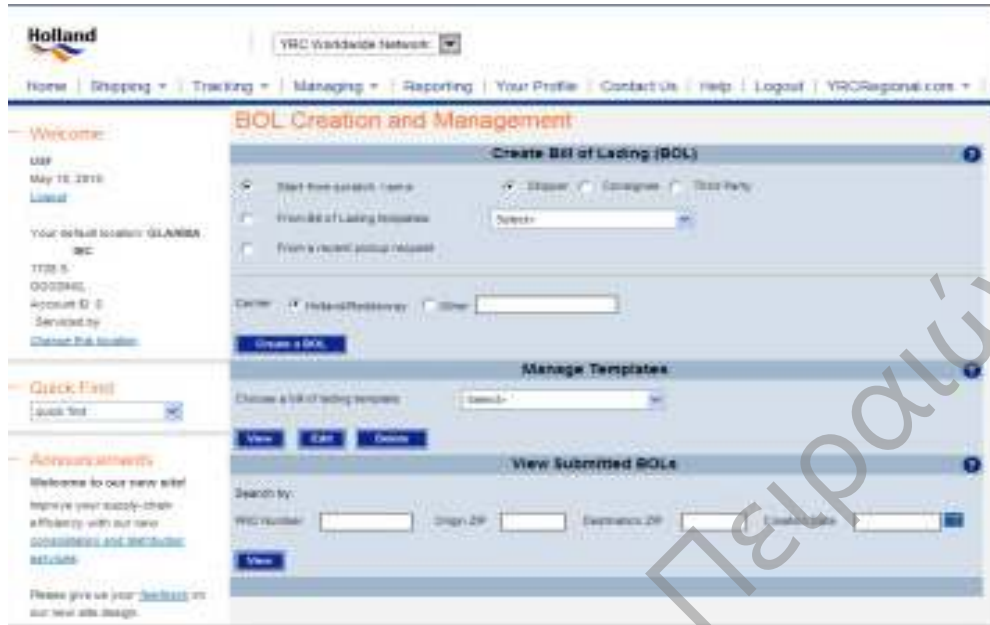
\*\*Applicable only when pre-/on-carriage is arranged in accordance with Clause 6

Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, Valensbakvej 61, DK-2625 Valensbaek, Fax: +45 4366 0700

## Οι εξελίξεις των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ και Ρότερνταμ στο Bill of Lading

### ΕΙΚΟΝΑ Β

Παραθέεται μια εικόνα που απεικονίζει την ηλεκτρονική δημιουργία του BOL.



### ΕΙΚΟΝΑ Γ.

Παραθέεται δεύτερη εικόνα που απεικονίζει την ηλεκτρονική δημιουργία του BOL.

