

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία

**«Η ευθύνη του μεταφορέα σύμφωνα με τις
διατάξεις της Συνθήκης του Ρότερνταμ»**

Της Γεωργίας Σεφεριάδου (Α.Μ. 09009)

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

Νοέμβριος 2014

Δήλωση Αυθεντικότητας/ Ζητήματα copyright

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

Υπογραφή

Σεφεριάδου Γεωργία, Νοέμβριος 2014

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Ο κ. Μ. Παζαρζής (επιβλέπων)

-Ο κ. Α. Μερίκας

-Ο κ. Γ.Σαμιώτης

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

Περιεχόμενα

Περίληψη	7
Abstract.....	8
Εισαγωγή.....	9
I. Η ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς και η ευθύνη του μεταφορέα	12
II. Το πεδίο εφαρμογής της νέας συνθήκης για τη συνδυασμένη μεταφορά.....	17
A. Ο τρόπος καθορισμού του πεδίου εφαρμογής.....	17
B. Τα όρια του πεδίου εφαρμογής και η επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα.....	18
III. Οι υποχρεώσεις του μεταφορέα.....	22
A. Επισκόπηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα	22
B. Η υποχρέωση της αξιοπλοΐας και η διεύρυνση αυτής στη νέα συνθήκη	23
Γ. Η παράδοση: ένταξη στον πυρήνα υποχρεώσεων του μεταφορέα	25
1. Έννοια και νομική φύση	26
2. Υποχρέωση της παράδοσης και βεβαίωσης παραλαβής.....	26
3. Τα έγγραφα στην νέα συνθήκη	27
3.1 Παράδοση υπό το άρθρο 45 της συνθήκης	29
3.2 Παράδοση υπό το άρθρο 46 της συνθήκης	31
3.3 Παράδοση υπό το άρθρο 47	32
3.3.1 Η εξαίρεση του άρθρου 47 (2)- παράδοση εμπορευμάτων χωρίς παράδοση εγγράφου.....	34
3.4 Το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς.....	37
3.5 Η ρύθμιση του άρθρου 48 για την μη συντέλεση της παράδοσης	38
3.6 Η πρόβλεψη του άρθρου 49 για επίσχεση των εμπορευμάτων	40
Δ. Εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα	40
IV. Η ευθύνη του μεταφορέα	45
A. Η ευθύνη του μεταφορέα γενικώς και η κατανομή του βάρους απόδειξης.....	45
1. Η δομή του άρθρου 17 – ενστάσεις και αντενστάσεις	46
2. Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι	49
3. Ζημία από πολλαπλά αίτια και επιμερισμός της ευθύνης: Άρθρο 17 παρ. 6	60
4. Εξαιρούμενοι κίνδυνοι που δεν προβλέπονται στη νέα συνθήκη	61

B. Η ευθύνη από την καθυστέρηση	64
1. Η ευθύνη από καθυστέρηση στις παλαιότερες ρυθμίσεις και στη νέα συνθήκη	64
2. Περιεχόμενο της ευθύνης από καθυστέρηση.....	66
3. Βάρος απόδειξης.....	66
Γ. Η ευθύνη από τη μεταφορά φορτίου επί του καταστρώματος.....	67
Δ. Ευθύνη του μεταφορέα για τρίτα πρόσωπα.....	70
1. Εκτελεστικά μέρη	72
1.1 Έννοια εκτελεστικών μερών.....	72
1.2 Προϋποθέσεις.....	72
2. Πλοίαρχος και πλήρωμα	73
3. Υπάλληλοι του μεταφορέα ή εκτελεστικού μέρους.....	74
4. Άλλα πρόσωπα	75
5. Θαλάσσια εκτελεστικά μέρη.....	76
5.1 Έννοια και υποχρεώσεις θαλάσσιων εκτελεστικών μερών	76
5.2 Ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών	77
6. Η προστασία του μεταφορέα και των τρίτων μερών- η επέκταση της ρήτρας «Himalaya»	79
E. Ευθύνη κατά τα μη θαλάσσια στάδια της μεταφοράς.....	82
ΣΤ. Δυνατότητα απόκλισης από την ευθύνη	85
V. Περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα	90
A. Η δυνατότητα γενικής πρόβλεψης περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα	90
B. Πεδίο εφαρμογής	91
Γ. Επιλογή μεθόδου περιορισμού	94
Δ. Περιορισμός κατά δέμα ή μονάδα και κατά βάρος.....	95
1. Το δέμα	95
2. Η μονάδα	97
3. Υπολογισμός κατά βάρος.....	98
E. Περιορισμός της ευθύνης στην καθυστέρηση	99
ΣΤ. Απώλεια του δικαιώματος περιορισμού	101
Ζ. Παρέκλιση.....	103

Η. Δικαίωμα γενικού περιορισμού.....	105
Συμπεράσματα- Επίλογος	106
Βιβλιογραφία	110

Περίληψη

Σκοπός της εργασίας είναι να παρουσιαστεί το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο της ευθύνης και των υποχρεώσεων του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Συνθήκης για τις συμβάσεις θαλάσσιας (όλω ή εν μέρει) μεταφοράς εμπορευμάτων, γνωστής και ως οι Κανόνες του Ρότερνταμ, σε συγκριτική επισκόπηση του νομικού πλαισίου των υφιστάμενων διεθνών συνθηκών ρύθμισης της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων: των Κανόνων της Χάγης του 1924 μετά την τροποποίηση τους από το πρωτόκολλο του Βίσμπυ του 1968 και από το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1979 και των Κανόνων του Αμβούργου του 1978.

Η εργασία εξετάζει τις διατάξεις της νέας συνθήκης υπό το πρίσμα του μεταφορέα: καταρχήν παρουσιάζεται το ρυθμιστικό πλαίσιο της συνθήκης ως συνθήκη της συνδυασμένης (θαλάσσιας) μεταφοράς, και γίνεται διεξοδική ανάλυση για το πλέγμα των υποχρεώσεων του μεταφορέα και την ευθύνη του, όπως αυτή διαμορφώνεται από τις επιμέρους ειδικότερες διατάξεις. Επιχειρείται κριτική θεώρηση του νέου συστήματος θεμελίωσης της ευθύνης των μερών, ιδίως αναφορικά με την επικαλούμενη διεύρυνση της ευθύνης του μεταφορέα και την κατανομή του βάρους απόδειξης, και των ζητημάτων που παραμένουν αμφίσημα και ενδέχεται να οδηγήσουν στην κατ' αντιδικία επίλυση των διαφορών.

Στην συμπερασματική επισκόπηση επισημαίνεται η αξιόλογη προσπάθεια καθιέρωσης ενός συστηματοποιημένου ρυθμιστικού πλαισίου για τη συνδυασμένη μεταφορά, αλλά και οι δυσκολίες που συνεπάγεται ένα κείμενο με πλείστες διατάξεις που διακρίνονται από λεπτομέρεια και πολυπλοκότητα. Η επιτυχία ή μη των Κανόνων του Ρότερνταμ δεν δύναται να αποτιμηθεί σε αυτό το στάδιο, δεδομένου ότι η συνθήκη δεν έχει εισέτι εφαρμοσθεί στην πράξη.

Λέξεις κλειδιά: ευθύνη, μεταφορέας, διεθνείς συνθήκες, συνδυασμένη μεταφορά, ηλεκτρονικό έγγραφο μεταφοράς, καθυστέρηση, εντάσεις.

Abstract

The purpose of my thesis is to present the new regulatory framework for the responsibility and liability of maritime transport in accordance with the provisions of the international Treaty of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (2008), also known as the Rotterdam Rules, through the comparative overview of the existing international legal framework regulating the maritime transport of goods: the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading(1924), also known as Hague Rules, as it was amended by the First Protocol (1968), also known as the Hague-Visby Rules, and by the Second Protocol (1979), and the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978), also known as the Hamburg Rules.

The dissertation examines the provisions of the new Treaty from the scope of the carrier. Primarily, the regulatory framework of the Treaty is presented, as a treaty for the combined (sea) transport, and subsequently an elaborated analysis is made of the carrier's obligations and liability, as shaped by the specific provisions. The newly introduced system of the parties' liability is assessed, especially in relation to the alleged expansion of the carrier's liability, and the issues that remain ambiguous and may lead to arbitration are highlighted.

Finally, the considerable effort for the establishment of a structured regulatory framework for multimodal transport is recognized, but at the same time, the difficulties lying in a complex and detailed treaty, are pointed out. As a conclusion, the impact of the Rotterdam Rules cannot be accurately evaluated at this point, since the Treaty has not yet been applied in practice.

Key words: carrier, liability, electronic transport record, responsibility, delay, negotiable transport document, shipper.

Εισαγωγή

Η παρούσα μελέτη με τον τίτλο «Η ευθύνη του μεταφορέα σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης του Ρότερνταμ» αποτελεί την διπλωματική μου εργασία στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Σκοπός της εργασίας είναι να παρουσιαστεί το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο της ευθύνης και των υποχρεώσεων του θαλάσσιου μεταφορέα κατά την υπογραφή στις 11.12.2008 στο Ρότερνταμ της νέας συνθήκης για την συνδυασμένη θαλάσσια μεταφορά της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών, της Διεθνούς Συνθήκης για τις συμβάσεις θαλάσσιας (όλω ή εν μέρει) μεταφοράς εμπορευμάτων, γνωστής και ως οι Κανόνες του Ρότερνταμ. Η νέα συνθήκη δεν έχει δοκιμασθεί στην πράξη, αφού η ενεργοποίηση της εφαρμογής της τελεί υπό την αίρεση της επικύρωσης της από συγκεκριμένο αριθμό συμβαλλόμενων κρατών, και ως εκ τούτου τυχόν αποτίμηση της, και μάλιστα σε καθολικό επίπεδο, μόνο σε θεωρητικό επίπεδο θα μπορούσε να αποτυπωθεί, καθώς δεν είναι εφικτή σε αυτό το στάδιο η εξαγωγή ασφαλών και χρήσιμων συμπερασμάτων. Εξ αυτού του λόγου θα επιχειρηθεί παράλληλα μια επισκόπηση του νομικού πλαισίου, που αφορά τον θαλάσσιο μεταφορέα, μέσω μιας συγκριτικής αντιπαραβολής των διατάξεων της νέας συνθήκης με τις αντίστοιχες διατάξεις των προηγούμενων διεθνών συνθηκών ρύθμισης της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων: των Κανόνων της Χάγης του 1924 μετά την τροποποίηση τους από το πρωτόκολλο του Βίσμπυ του 1968 και από το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1979 και των Κανόνων του Αμβούργου του 1978.

Η σύγκριση ανάμεσα στη νέα συνθήκη και στα παλαιότερα νομοθετικά κείμενα αποσκοπεί στην επισήμανση των κάτωθι: των διαφοροποιήσεων που εισάγονται με τους Κανόνες του Ρότερνταμ, των ελλείψεων των προηγούμενων κανονιστικών πλαισίων που οδήγησαν στην ανάγκη τροποποίησης και μεταρρύθμισης αυτών, και των αλλαγών σε οικονομοτεχνολογικό επίπεδο που υπαγόρευσαν την εισαγωγή νέων ρυθμίσεων. Σε συνολική θεώρηση διατυπώνονται θέσεις και επιφυλάξεις αναφορικά με την υλοποίηση των στόχων που επιχειρήθηκαν να επιτευχθούν. Σημειώνεται βέβαια, ότι η παρούσα εργασία εξετάζει τις διατάξεις της νέας συνθήκης υπό το πρίσμα του μεταφορέα.

Αρχικά επιχειρείται μια επισκόπηση της εν γένει σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς και της θέσης του μεταφορέα σε αυτή, καθώς και των προβλημάτων που οδήγησαν στην ανάγκη θέσπισης νέων κανόνων. Γίνεται εισαγωγή στο ρυθμιστικό πλαίσιο της νέας συνθήκης, ως συνθήκη της συνδυασμένης (θαλάσσιας) μεταφοράς, και της επέκτασης της ευθύνης του μεταφορέα που επέρχεται ως αποτέλεσμα της διεύρυνσης του πεδίου εφαρμογής της συνθήκης.

Εν συνεχεία παρουσιάζεται το πλέγμα των υποχρεώσεων του μεταφορέα, όπου γίνεται ιδιαίτερη μνεία για όσες υποχρεώσεις εισήχθησαν για πρώτη φορά, όπως η παραλαβή και η παράδοση των εμπορευμάτων, αλλά και αντιπαραβολή του περιεχομένου των ευθυνών του μεταφορέα, τόσο αυτών που διατηρήθηκαν και όσο και αυτών που διαμορφώθηκαν, σε σχέση με τα προηγούμενα ρυθμιστικά κείμενα. Περαιτέρω γίνεται ανάλυση για τη διεύρυνση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας και την εισαγωγή για πρώτη φορά της παράδοσης του φορτίου στο φάσμα υποχρεώσεων του μεταφορέα, ενώ επισημαίνονται οι εξαιρέσεις που προβλέπονται από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα.

Το κύριο μέρος της εργασίας επικεντρώνεται στην παρουσίαση του νέου συστήματος θεμελίωσης της ευθύνης και ιδίως αναφορικά με την κατανομή του βάρους απόδειξης στα μέρη. Στην ευθύνη του μεταφορέα προστίθεται η ευθύνη από καθυστέρηση, η ευθύνη του για πράξεις ή παραλείψεις των εκτελεστικών μερών για τα οποία υπέχει ευθύνη, αλλά και η ευθύνη κατά τα μη θαλάσσια στάδια της μεταφοράς, ενώ εξετάζεται η ευθύνη του μεταφορέα στο ιδιαίτερο καθεστώς μεταφοράς φορτίου επί του καταστρώματος. Ως εκ τούτου η ευθύνη του μεταφορέα αποκτά σημαντικά διευρυμένο περιεχόμενο τόσο αυτοτελώς όσο και λόγω της κατάργησης ορισμένων εξαιρέσεων από τον κατάλογο των εξαιρέσεων του μεταφορέα από την ευθύνη, όπως η κατάργηση του περίφημου «ναυτικού πταισματος». Από την άλλη, προστίθενται νέες εξαιρέσεις στην ευθύνη του μεταφορέα, όπως η λήψη εύλογων μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και η θυσία των εμπορευμάτων σε περίπτωση κοινής αβαρίας, η οποία προβλέπεται πλέον στη νέα συνθήκη.

Το τελευταίο μέρος της εργασίας πραγματεύεται τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, όπως προβλέπεται ως δικαίωμα στη νέα συνθήκη, σε συνάρτηση με τα προβλήματα που αναφύονται αναφορικά με τον προσδιορισμό της βάσης αποζημίωσης, αλλά και συγκριτικά με τα αντίστοιχα δικαιώματα που

προβλέπονται στις προγενέστερες συνθήκες ρύθμισης της θαλάσσιας μεταφοράς. Η θεώρηση αποσκοπεί στο να φωτιστούν οι διαφοροποιήσεις που εισήχθησαν ως προς τις προϋποθέσεις, το εύρος εφαρμογής και τις συνέπειες που επιφέρει ο περιορισμός της ευθύνης. Τέλος, όσον αφορά την νεοεισαχθείσα πρόβλεψη ευθύνης από καθυστέρηση, εισάγεται και το αντίστοιχο δικαίωμα περιορισμού, οπότε και καταγράφονται οι μέθοδοι υπολογισμού της αποζημίωσης.

Στην συνολική επισκόπηση που ακολουθεί ως επίλογος, επισημαίνεται ότι η συνθήκη δεν έχει τύχει ευρείας αποδοχής, καθώς μόλις τρία κράτη έχουν προβεί σε επικύρωση της, υπολειπόμενων κατά πολύ των είκοσι που απαιτούνται για την ενεργοποίηση της. Αυτό έχει ως επακόλουθο ότι συμπερασματικές παρατηρήσεις μπορούν να γίνουν μόνο σε θεωρητικό επίπεδο, τόσο συνολικά για τις αλλαγές που επήλθαν, όσο και αναφορικά με την ευθύνη και τις υποχρεώσεις του μεταφορέα. Επισημαίνεται η αξιόλογη προσπάθεια καθιέρωσης ενός συστηματοποιημένου ρυθμιστικού πλαισίου για τη συνδυασμένη μεταφορά, αλλά και οι δυσκολίες που συνεπάγεται ένα κείμενο με πλείστες διατάξεις που διακρίνονται από λεπτομέρεια και πολυπλοκότητα. Η επιτυχία των νέων Κανόνων -και το ποσοστό αυτής- μένει να προσδιορισθεί στην πρακτική εφαρμογή τους.

I. Η ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς και η ευθύνη του μεταφορέα

Η μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης είναι ο πιο προσφιλής τρόπος μεταφοράς τόσο λόγω γεωγραφίας¹, όσο και λόγω της δυνατότητας που παρέχει η θαλάσσια μεταφορά να μετακινούνται τεράστιες ποσότητες διανύοντας μεγάλες αποστάσεις σε χαμηλό κόστος. Όπως είναι αναμενόμενο, η μεταφορά των εμπορευμάτων ιδίως στις επικίνδυνες συνθήκες των ανοιχτών θαλασσών ενέχει τον κίνδυνο απώλειας, βλάβης ή αλλοίωσης του φορτίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα συγκρουόμενα συμφέροντα των εμπλεκόμενων μερών², θα πρέπει να ρυθμίζονται σε ένα πλαίσιο δικαίου, το οποίο αφενός θα ανταποκρίνεται στις εμπορικές ανάγκες και θα παρέχει ξεκάθαρες και εφικτές λύσεις στα αναφερόμενα προβλήματα και αφετέρου θα είναι υπερεθνικό προκειμένου να προσφέρει ομοιομορφία στις διεθνείς μεταφορές.

Για πρώτη φορά, λοιπόν, το έτος 1924 έγινε μια προσπάθεια ενοποίησης και κωδικοποίησης ορισμένων κανόνων, που περιλαμβάνονταν στις φορτωτικές, σε ένα ομοιόμορφο κανονιστικό πλαίσιο, ήτοι τους Κανόνες της Χάγης, οι οποίοι κατά την εποχή της θέσπισης τους υπήρξαν πρωτοπόροι και επικράτησαν πλήρως στις θαλάσσιες μεταφορές. Εν συνεχεία, κατόπιν των προβλημάτων που προέκυψαν στην πράξη αλλά λόγω και της τεχνολογικής εξέλιξης, οι Κανόνες της Χάγης τροποποιήθηκαν διαδοχικά από δύο πρωτόκολλα, αυτό του Βίσμπυ του 1968³ και αυτό των ειδικών τραβηχτικών δικαιωμάτων το 1979⁴ και συνεχίζουν μέχρι και σήμερα, να διέπουν την πλειοψηφία των θαλάσσιων μεταφορών, γνωστοί ως Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, εφαρμοζόμενοι από τις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις του πλανήτη. Οι Κανόνες της Χάγης βασίζονται σε πρακτικές, που ανατρέχουν στην εποχή των ιστιοφόρων πλοίων με μόνη νεώτερη προσθήκη τις τροποποιήσεις, που επήλθαν με το πρωτόκολλο του Βίσμπυ. Η επανάσταση των εμπορευματοκιβωτίων, η εξέλιξη της ηλεκτρονικής επικοινωνίας και του ηλεκτρονικού εμπορίου, η γενίκευση των συνδυασμένων μεταφορών και η παγκοσμιοποίηση κατέστησαν την ανάγκη εκσυγχρονισμού του ναυτικού δικαίου πιο επιτακτική από ποτέ. Οι πρακτικές, που εδραιώθηκαν για την αντιμετώπιση των αδυναμιών και των κενών του υπάρχοντος

¹ Υπάρχουν μέρη του κόσμου, ή και ολόκληρες ήπειροι, όπως για παράδειγμα η Αυστραλία, που δεν είναι προσβάσιμα δια ξηράς.

² Μεταφορέων, δικαιούχων του φορτίου, πλοιοκτητών, φορτηγών, φορτωτών κλπ.

³ “Visby Protocol”: Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 23.02.1968

⁴ “SDR Protocol”: Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, as amended by the Visby Protocol of 1968, 21.12.1979

συστήματος μέσα από μακρά χρήση χαρακτηρίζονταν από πολυπλοκότητα και έλλειψη νομικού ερείσματος, με αποτέλεσμα τα δικαστήρια και η διαιτησία, να προβαίνουν συχνά σε προσαρμογή του δικαίου στις ανάγκες της πρακτικής. Ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1930 επικρατούσε διεθνής ομοιομορφία στα πλαίσια του ναυτικού δικαίου, καθώς η πλειονότητα των χωρών είχε προσχωρήσει στους Κανόνες της Χάγης, κατόπιν των σχετικών τροποποιήσεων με τα πρωτόκολλα δημιουργήθηκαν παράλληλα κανονιστικά πλαίσια, τα οποία συχνά βρίσκονται σε σύγκρουση και σίγουρα δημιουργούν ανασφάλεια. Στην πράξη υφίστανται περαιτέρω δεκάδες διαφορετικές εκδοχές των Κανόνων της Χάγης, καθώς τα εθνικά δικαστήρια προβαίνουν σε διαφορετική ερμηνεία τους ανά δικαιοδοσία και νομικό σύστημα ή τα κράτη τους κατέστησαν εθνικό δίκαιο με αποκλίσεις και διαφοροποιήσεις⁵.

Με τη Συνθήκη των Ηνωμένων Εθνών για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, γνωστή και ως οι Κανόνες του Αμβούργου, προσπάθησε να δοθεί μια λύση στα ανωτέρω προβλήματα, όμως αυτή δεν έτυχε ευρείας αποδοχής και επικυρώθηκε από μόλις 30 κράτη, στα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται αυτά με την μεγάλη και μακρά ναυτική παράδοση, παρόλο που οι σχετικές ρυθμίσεις κυμαίνονται στο ίδιο κανονιστικό πλαίσιο με αυτό των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ.

Η έλευση των εμπορευματοκιβωτίων στα μέσα της δεκαετίας του 1960 και η δημιουργία σύγχρονων μεταφορικών υποδομών άλλαξαν άρδην το τοπίο των μεταφορών, δίνοντας τεράστια ώθηση στην συνδυασμένη μεταφορά των φορτίων. Ένα σημαντικό πρόβλημα ήταν το περιορισμένο ρυθμιστικό πεδίο του υφιστάμενου καθεστώτος της θαλάσσιας μεταφοράς. Στην περίπτωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ εκτείνεται από την φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωση τους από αυτό⁶, ενώ κατά τους -ουσιαστικά μικρότερης αποδοχής- Κανόνες του Αμβούργου από λιμάνι σε λιμάνι⁷, με συνέπεια για τα μη θαλάσσια σκέλη μιας ενιαίας μεταφοράς και εκτός των ανωτέρω ρυθμιστικών πεδίων, να αναφύεται ο προβληματισμός υπό ποιο νομικό καθεστώς θα ευθύνεται ο μεταφορέας. Οι Κανόνες του Αμβούργου περιέχουν ελάχιστες αναφορές σε ρυθμίσεις για την συνδυασμένη

⁵ Ενδεικτικά αναφέρεται: Η Κίνα διαθέτει δικό της κώδικα ναυτικού δικαίου, που αποτελεί συνδυασμό των Κανόνων της Χάγης, των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, των Κανόνων του Αμβούργου και μιας σειράς κινεζικών νομοθετημάτων. Στις σκανδιναβικές χώρες υπάρχει επίσης δικό τους κώδικας ναυτικού δικαίου, από τον οποίο έχουν εξαλειφθεί πολλά από τα προβλεπόμενα αμυντικά δικαιώματα απαλλαγής από την ευθύνη του μεταφορέα.

⁶ “tackle to tackle”

⁷ “port to port”

μεταφορά, ορίζοντας, ότι η σύμβαση μεταφοράς δύναται, να περιλαμβάνει μεταφορά εκτελούμενη από πλείονα είδη μέσω μεταφοράς και ότι ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη για την μεταφορά, που εκτελείται υπό μη θαλάσσια μέσα για όσο διάστημα η μεταφορά εκτελείται εντός των ορίων του λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης⁸. Είναι σαφές ότι πρόκειται για μια συνθήκη προορισμένη, να εφαρμόζεται αποκλειστικά στην θαλάσσια μεταφορά. Πριν από την φόρτωση ο μεταφορέας, που παραλαμβάνει το φορτίο και μετά την εκφόρτωση και πριν από την παράδοση ευθύνεται κατά το εσωτερικό δίκαιο του εκάστοτε κράτους⁹ και διαθέτει την δυνατότητα, να συνομολογήσει για την περίοδο από την παραλαβή του φορτίου και μέχρι την φόρτωση και από την εκφόρτωση μέχρι την παράδοση απαλλακτικές ρήτρες.

Ελλείπει ενιαίου κανονιστικού πλαισίου για την συνδυασμένη μεταφορά, που υπαγορευόταν από τις ανάγκες της σύγχρονης εμπορικής πρακτικής έγιναν προσπάθειες, να καταρτισθούν διεθνείς συνθήκες για την συνδυασμένη μεταφορά από διάφορους οργανισμούς. Η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (CMI) κατήρτισε το 1969 ένα σχέδιο Σύμβασης για την συνδυασμένη Μεταφορά, γνωστό και ως οι «Κανόνες του Τόκυο», που αναπαρήχθη ως σχέδιο Σύμβασης της Ρώμης για την Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευμάτων, κοινώς γνωστό ως το σχέδιο συνθήκης TCM¹⁰. Όλες οι προσπάθειες αντιμετώπισαν αντιδράσεις από την βιομηχανία και ναυάγησαν, ενώ παρέμεινε το πρόβλημα αναφορικά με το εφαρμοστέο κανονιστικό πλαίσιο κατά το χρονικό διάστημα, που μεσολαβούσε ανάμεσα στην εκφόρτωση των εμπορευμάτων από μη θαλάσσιο μέσο μεταφοράς και μέχρι την φόρτωση τους στο πλοίο και από την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο λιμάνι και μέχρι την φόρτωση τους σε άλλο μέσο μεταφοράς, με άλλα λόγια το κενό ανάμεσα στο πέρας της εφαρμογής των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ή των Κανόνων του Αμβούργου και την έναρξη εφαρμογής έτερης διεθνούς συνθήκης, ανάλογα με το χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς. Το κενό αυτό επιχειρήθηκε, να καλυφθεί με συμβατικές προβλέψεις στην σύμβαση μεταφοράς. Οι κανόνες για τα έγγραφα συνδυασμένης μεταφοράς, που εκπονήθηκαν από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC¹¹) και την Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD¹²) και κυκλοφόρησαν το 1992, ενσωματώνονταν στις συμβάσεις μεταφοράς και σε ευρέως

⁸ Άρθρο 4 (2) Κανόνες του Αμβούργου

⁹ Ήτοι στην Ελλάδα κατά τις διατάξεις για την παρακαταθήκη του κοινού δικαίου σύμφωνα με τα άρθρα 822επ. ΑΚ.

¹⁰ “Transport Compline de Merchandises”

¹¹ International Chamber of Commerce

¹² United Nations Conference on Trade and Development

διαδεδομένα και τυποποιημένα έγγραφα για την συνδυασμένη μεταφορά. Επειδή, ωστόσο, διέθεταν τον χαρακτήρα γενικών όρων συναλλαγών δεν μπορούσαν, να κατισχύσουν διατάξεων αναγκαστικού δικαίου των εθνικών νόμων ή των διεθνών συμβάσεων για τις μεταφορές και το πρόβλημα παρέμενε άλυτο.

Στις 11.12.2008 η Γενική Συνέλευση της Διεθνούς Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Δίκαιο (UNCITRAL¹³) κατήρτισε την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την Διεθνή Θαλάσσια (εν όλω ή εν μέρει) Μεταφορά Εμπορευμάτων, γνωστή και ως οι Κανόνες του Ρότερνταμ, προκειμένου να καθιερώσει ένα σύγχρονο νομικό πλαίσιο για την ρύθμιση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των συμβαλλομένων σε σύμβαση μεταφοράς με διεθνή στοιχεία. Η διερεύνηση των χρονικών ορίων ευθύνης του μεταφορέα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ από την παραλαβή έως την παράδοση, υπήρξε αποτέλεσμα των πιέσεων της ευρείας ναυτικής βιομηχανίας λόγω της ανεπάρκειας των υπάρχοντων νομικών συστημάτων, να αντιμετωπίσουν τα αναφερόμενα προβλήματα από την έλλειψη ενιαίας αντιμετώπισης μιας σύμβασης μεταφοράς που συνδυάζει θαλάσσια και μη μεταφορά. Αντικείμενο και σκοπός της νέας συνθήκης είναι η ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς, παρότι όμως δεν φιλοδοξεί, να γίνει σύμβαση, που διέπει την συνδυασμένη μεταφορά, περιέχει πολλές ρυθμίσεις για τα μη θαλάσσια σκέλη της μεταφοράς.

Η διαίρεση της συνδυασμένης μεταφοράς σε επιμέρους στάδια, στο καθένα από τα οποία έχει εφαρμογή η αντίστοιχη στο εκτελούμενο είδος μεταφοράς διεθνής συνθήκη συνεπάγεται περισσότερες ξεχωριστές συμβάσεις, αλλά αφενός μπορεί να δημιουργούνται κενά μεταξύ της μετάβασης από το ένα στάδιο μεταφοράς σε άλλο, αφετέρου ελλοχεύει ο κίνδυνος «συγκρούσεων» μεταξύ των εφαρμοζόμενων ρυθμίσεων. Με την νέα συνθήκη επιδιώκεται να ολοκληρωθεί η εκτέλεση της συνδυασμένης μεταφοράς υπό μία σύμβαση μεταξύ των μερών. Η εφαρμογή ενιαίου νομικού καθεστώτος στην συνδυασμένη μεταφορά με θαλάσσιο σκέλος σημαίνει αυτόματα απλοποίηση της υφιστάμενης διαδικασίας. Άμεση συνέπεια είναι η εξοικονόμηση κόστους και χρόνου και η καλύτερη εποπτεία και συντονισμός της διαδικασίας, εφόσον είναι γνωστό και δεδομένο το νομικό σύστημα, που θα εφαρμοσθεί, ώστε να περιορίζεται κατά το δυνατόν η προσφυγή στην διαιτησία.

¹³ United Nations Commission on International Law

Υποστηρίχθηκε από τους πολέμιους της συνθήκης¹⁴, ότι ενδέχεται η ερμηνεία της συνθήκης, όταν αυτή τεθεί σε εφαρμογή εντός διαφόρων δικαιοδοσιών, να διαφοροποιείται. Πρόκειται όμως για ένα αποτέλεσμα αναμενόμενο και αναπόφευκτο σε ένα βαθμό για όλες τις διεθνείς συνθήκες, πολύ περισσότερο δε, όταν εμπεριέχουν ομοιόμορφους ουσιαστικούς κανόνες και δεν μπορεί από μόνο του, να αποτελέσει πρόσκομμα για μη εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος συστήματος μεταφοράς.

Ο μεταφορέας είναι ένας εκ των κυριότερων συμβαλλομένων της σύμβασης μεταφοράς και φυσικά η κύρια υποχρέωση του συνίσταται σε αυτή τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Η έννοια του μεταφορέα προκύπτει από την κοινή λογική και δεν απαιτεί συμβατική ρύθμιση παρόλο που το πρόσωπο που μπορεί να θεωρηθεί μεταφορέας παραλλάσσει σε κάθε συνθήκη. Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ¹⁵ δεν περιέχεται σαφής ορισμός, αλλά προβλέπεται, ότι στην έννοια του μεταφορέα περιλαμβάνονται ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής, που εισέρχεται σε σύμβαση μεταφοράς με τον φορτωτή. Σύμφωνα με τους Κανόνες του Αμβούργου υπάρχει διάκριση ανάμεσα στον συμβατικό μεταφορέα, δηλαδή αυτόν, που συμβλήθηκε στην σύμβαση μεταφοράς και τον «πραγματικό μεταφορέα»^{16 17}, δηλαδή το πρόσωπο, στο οποίο ανατέθηκε η εκτέλεση του συνόλου ή τμήματος της μεταφοράς από τον συμβατικό μεταφορέα. Στους Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπεται γενικώς ότι μεταφορέας είναι ο συμβαλλόμενος σε σύμβαση μεταφοράς με τον φορτωτή¹⁸.

Η επισκόπηση της θέσης και των ευθυνών του μεταφορέα στην πιο πρόσφατη συνθήκη και αναφορικά με τις επελθούσες τροποποιήσεις σε σχέση με τις προηγούμενες, θα αποτελέσει τον κύριο πυλώνα της παρούσας εργασίας δεδομένου ότι η Ελλάδα ως ναυτική δύναμη παραδοσιακά δραστηριοποιείται στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς των εμπορευμάτων από την πλευρά του παρέχων την υπηρεσία της μεταφοράς.

¹⁴ Θέση της CLECAT (European Association for Forwarding Transport Logistic and Customs Services) σε έκθεση της 11.05.2009, The Rotterdam Rules – An attempt to clarify certain concerns that have emerged, 2009, The

¹⁵ A. 1a Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

¹⁶ A. 1(2) Κανόνες του Αμβούργου

¹⁷ Στο κείμενο της Συνθήκης του Αμβούργου αναφέρεται ως “actual carrier” και η επιλογή της διατύπωσης είναι μάλλον ανεπιτυχής, καθώς δίνει την εντύπωση, ότι ο μεταφορέας, όπως προσδιορίζεται στην σύμβαση μεταφοράς δεν είναι στην πραγματικότητα ο μεταφορέας

¹⁸ A. 1(5)

II. Το πεδίο εφαρμογής της νέας συνθήκης για τη συνδυασμένη μεταφορά¹⁹

Το εύρος των υποχρεώσεων και της ευθύνης του μεταφορέα καθορίζεται από το πεδίο εφαρμογής του κανονιστικού πλαισίου, που διέπει την μεταφορά.

A. Ο τρόπος καθορισμού του πεδίου εφαρμογής

Η συνθήκη προβλέπει τρεις διαφορετικούς τρόπους προκειμένου να καθορισθεί το πεδίο εφαρμογής της: α. ο ένας τρόπος βασίζεται στο χρησιμοποιούμενο στην μεταφορά συγκεκριμένο έγγραφο, από το είδος και τα χαρακτηριστικά του οποίου εξαρτάται η εφαρμογή της συνθήκης²⁰, β. ο δεύτερος αποτελεί τη «συμβατική προσέγγιση»²¹ και αφορά το είδος της σύμβασης, που συννομολογήθηκε από τα μέρη, γ. ο τρίτος τρόπος είναι η «εμπορική προσέγγιση»²² και θέτει ως πυρήνα το είδος του εμπορίου, που επιχειρείται, να εξυπηρετηθεί από την σύμβαση μεταφοράς. Το υιοθετούμενο πεδίο εφαρμογής από την συνθήκη αποτελεί αμάλγαμα στοιχείων και των τριών ανωτέρω προσεγγίσεων.

Τα όρια εφαρμογής της συνθήκης, τόσο τα χρονικά όσο και τα γεωγραφικά προκύπτουν από τον συνδυασμό μιας σειράς διατάξεων. Στόχος της νέας συνθήκης είναι η εφαρμογή της είτε ως σύμβαση αμιγούς θαλάσσιας μεταφοράς, είτε ως σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς με απαραίτητη όμως την ύπαρξη θαλάσσιου σκέλους. Το συμπέρασμα συνάγεται από τον ίδιο τον ορισμό της έννοιας της σύμβασης μεταφοράς²³, στα πλαίσια του οποίου η πρόβλεψη για θαλάσσια μεταφορά είναι υποχρεωτική²⁴, ενώ με άλλα μέσα μεταφοράς δυνητική²⁵. Βέβαια απαραίτητο στοιχείο αποτελεί η μεταφορά δια θαλάσσης²⁶ και δεν αρκεί μόνο η «δι' ύδατος»

¹⁹ “wet” multimodal transport

²⁰ “documentary approach”

²¹ “contractual approach”

²² “trade approach”

²³ A. 1(1)

²⁴ A. 1(1) “...shall provide...”

²⁵ A. 1(1) “...may provide...”

²⁶ A. 6(1)

μεταφορά, έστω κι αν αυτή μόνο προβλέφτηκε²⁷, ανεξάρτητα δηλαδή από το αν πράγματι εκτελέστηκε η θαλάσσια μεταφορά²⁸.

Η συνθήκη πρωτοπορεί και ως προς την εφαρμογή της σε τρίτα μέρη πλην των βασικών συμβαλλομένων στην σύμβαση μεταφοράς, κάτι που προβλέπεται για πρώτη φορά με ξεχωριστή διάταξη.

B. Τα όρια του πεδίου εφαρμογής και η επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα

Οι προϋποθέσεις εφαρμογής της συνθήκης αφορούν την διενέργεια διεθνούς μεταφοράς, τόσο στο σύνολό της, όσο και στο θαλάσσιο σκέλος²⁹. Ορίζεται συνεπώς, ότι η συνθήκη εφαρμόζεται σε συμβάσεις μεταφοράς, σύμφωνα με τις οποίες ο τόπος παραλαβής και ο τόπος παράδοσης βρίσκονται σε διαφορετικά συμβαλλόμενα κράτη και παράλληλα το λιμάνι φόρτωσης και το λιμάνι εκφόρτωσης βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη. Επιπλέον, απαιτείται ύπαρξη επαρκούς συνεκτικού δεσμού μεταξύ της μεταφοράς και συμβαλλομένου κράτους στη συνθήκη. Ο όρος αυτός πληρούται, εφόσον είτε ο τόπος παραλαβής, είτε το λιμάνι φόρτωσης, είτε ο τόπος παράδοσης, είτε το λιμάνι εκφόρτωσης βρίσκονται στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους.

Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και στους Κανόνες του Αμβούργου ακολουθήθηκε η προσέγγιση, που πλην των γεωγραφικών δεσμών, θέτει ως κυρίαρχη προϋπόθεση το έγγραφο μεταφοράς, ενώ κατά τους Κανόνες του Αμβούργου υιοθετήθηκε παράλληλα και η συμβατική προσέγγιση³⁰, καθώς βασική παράμετρος των Κανόνων του Αμβούργου είναι η εφαρμογή τους σε σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Αμφότερες οι ανωτέρω συνθήκες εφαρμόζονται, αν υπάρχει ρητή μνεία στην φορτωτική ή σε άλλο έγγραφο, που αποδεικνύει την σύμβαση μεταφοράς, είτε

²⁷ A. 1(1)

²⁸ Staniland Hamilton, *Scope of Application in The Rotterdam Rules: a practical annotation*, 2009, Informa: London, par. 5-01, Honka Hannu, *Scope of application and freedom of contract*, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules

²⁹ Μια διεθνής μεταφορά, που περιλαμβάνει δυο θαλάσσια σκέλη εντός των ίδιων εθνικών ορίων δυο διαφορετικών κρατών δεν επαρκεί για την εφαρμογή της συνθήκης. Διάφορο δε είναι το ζήτημα, ότι τα κράτη δύνανται, να επεκτείνουν την εφαρμογή της συνθήκης στις εθνικές μεταφορές τους, βλ. ο.π. Honka Hannu, 6

³⁰ Βλ. Berlingieri Francesco, *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules*, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules

ότι εφαρμόζονται απευθείας, είτε μέσω εθνικής νομοθεσίας, στην οποία έχουν ενσωματωθεί. Ως εκ τούτου για την εφαρμογή τους απαιτείται είτε έκδοση φορτωτικής στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους, είτε λιμάνι φόρτωσης στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους και επιπροσθέτως διαζευκτικά κατά τους Κανόνες του Αμβούργου λιμάνι εκφόρτωσης στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους, προκειμένου, να ενεργοποιείται το πεδίο εφαρμογής τους.

Η νέα συνθήκη ακολουθεί βασικά την συμβατική προσέγγιση, καθώς καταρχήν ρητά διακηρύσσει την εφαρμογή της στις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ως προκύπτει από τον συνδυασμό των άρθρων 5 (1) και 1 (1). Παράλληλα, όμως, επιχειρείται και συνδυασμός της εμπορικής προσέγγισης με αυτή, που θέτει ως βάση το έγγραφο. Ακολουθώντας την παράδοση των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και των Κανόνων του Αμβούργου³¹, η συνθήκη ρητά εξαιρεί από την εφαρμογή της τις συμβάσεις μεταφοράς, οι οποίες εκτελούνται υπό εκδοθέντος ναυλοσυμφώνου ή οιασδήποτε άλλης σύμβασης για την χρήση πλοίου ή χώρου επ' αυτού³². Ενώ, ωστόσο, καθοριστικό στοιχείο για την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και των Κανόνων του Αμβούργου είναι η έκδοση και η χρήση φορτωτικής ή παρόμοιου εγγράφου, η απαλοιφή του όρου φορτωτικής ή παρόμοιου εγγράφου στη νέα συνθήκη, για την οποία γίνεται λόγος κατωτέρω³³, απαιτούσε διατύπωση, ικανή, να επιφέρει το ίδιο αποτέλεσμα, δηλαδή εξαίρεση του ναυλοσυμφώνου μεν, συμπερίληψη όμως συμβάσεων μεταφοράς, για τις οποίες εκδίδονται έγγραφα μεταφοράς. Η ρύθμιση για την εφαρμογή της συνθήκης στις συμβάσεις μεταφοράς των πλοίων τακτικών γραμμών, - στις οποίες χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο φορτωτική ή άλλο έγγραφο μεταφοράς - , και για την μη εφαρμογή της σε αυτές των πλοίων μη τακτικών γραμμών, - στις οποίες κατά κύριο λόγο εκδίδεται ναυλοσύμφωνο -, εκτός αν εκδόθηκε έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς και δεν εκδόθηκε ναυλοσύμφωνο ή άλλο παρόμοιο με αυτό έγγραφο, εξυπηρετούν τους παραπάνω σκοπούς³⁴. Παράλληλα η εφαρμογή της

³¹ Α. 2(3) Κανόνες του Αμβούργου

³² Α. 6(1 a-b)

³³ Βλ. αναλυτικά ΙΙΙ. Γ. 4.3.2.

³⁴ Περίπτωση, που η συνθήκη έχει εφαρμογή σε μεταφορά τελούμενη από ναυλωμένο πλοίο: φορτωτική, που μεταβιβάζεται σε υπο-ναυλωτή από τον κύριο του φορτίου ή εκδίδεται στο όνομα ναυλωτή/φορτωτή, η οποία όμως μεταβιβάζεται από τον τελευταίο στον παραλήπτη, για να γίνει διαπραγμάτευση. Σε αυτήν την περίπτωση, τόσο ο υπο-ναυλωτής, όσο και ο παραλήπτης, προς τον η μεταβίβαση της φορτωτικής δεν είναι συμβαλλόμενοι του αρχικού ναυλοσυμφώνου, αλλά συμβαλλόμενοι στην σύμβαση με τον πραγματικό κύριο κατά τους όρους της φορτωτικής, βλ. Rhidian Thomas, An analysis of the liability regime of carriers and maritime performing parties, A new

συνθήκης σε έγγραφο και ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς, είτε διαπραγματεύσιμα, είτε μη διαπραγματεύσιμα, αποτελεί διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της, συγκριτικά με τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, που περιορίζουν το πεδίο εφαρμογής αποκλειστικά σε σύμβαση μεταφοράς για την οποία εκδίδεται φορτωτική.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ αποτελούν την πρώτη διεθνή συνθήκη, που επεκτείνει τα όρια ευθύνης του μεταφορέα από την παραλαβή μέχρι την παράδοση των εμπορευμάτων, προβλέποντας ωστόσο, ότι τα μέρη έχουν το δικαίωμα, να περιορίσουν το εύρος της ευθύνης με συμβατική συμφωνία, που τελεί υπό δυο περιορισμούς: ο χρόνος παραλαβής των εμπορευμάτων δεν δύναται, να είναι μεταγενέστερος της έναρξης της φόρτωσης και ο χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων δεν δύναται, να είναι προγενέστερος της έναρξης της τελικής εκφόρτωσης³⁵. Η αναφορά στους όρους της φόρτωσης και της εκφόρτωσης σε συνάρτηση με τους άνω περιορισμούς δεν αφορά αποκλειστικά το πλοίο, αλλά και οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς. Βέβαια, όταν η μεταφορά είναι αμιγώς θαλάσσια δίνεται στα μέρη το δικαίωμα, να επιστρέψουν στα περιορισμένα όρια ευθύνης των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ³⁶ ή έστω των Κανόνων του Αμβούργου³⁷, εφαρμόζοντας πριν από την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση άλλες διεθνείς συνθήκες μεταφοράς, που παραμερίζουν την συνθήκη αναφορικά με συγκεκριμένες διατάξεις και οδηγούμενοι κατά αυτόν τον τρόπο ουσιαστικά σε ματαίωση της νέας συνθήκης, κύρια επιδίωξη της οποίας είναι η ρύθμιση της συνδυασμένης μεταφοράς.

Δεδομένου, ότι η περίοδος εφαρμογής των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ εκτείνεται από την φόρτωση έως την εκφόρτωση από το πλοίο, η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα δεν συμπίπτει απαραίτητα με αυτήν της εφαρμογής τους, καθώς ο μεταφορέας ενδέχεται, να αποκτήσει την κατοχή των εμπορευμάτων κατά τον χρόνο πριν από την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση με αυτόματη επέκταση και της περιόδου ευθύνης του. Υπό το καθεστώς των Κανόνων του Αμβούργου η παραπάνω αναντιστοιχία ομαλοποιείται σε έναν βαθμό, καθώς η περίοδος εφαρμογής καλύπτει την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, ενόσω διατηρεί κατοχή των εμπορευμάτων κατά την διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού και στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης τους. Υπό τους νέους κανόνες η περίοδος εφαρμογής εναρμονίζεται με την περίοδο

convention for the carriage of goods by sea- The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009 Lawtext Publishing Limited, 55

³⁵ A. 12(3)

³⁶ “tackle to tackle”

³⁷ “port to port”

ευθύνης του μεταφορέα, με αποτέλεσμα ουσιαστικά, να συμπίπτουν, στο βαθμό, που δεν υποχωρούν οι διατάξεις της συνθήκης έναντι της εφαρμογής άλλων διεθνών συνθηκών.

Τέλος, η επέκταση εφαρμογής της συνθήκης σε τρίτους, που δεν είναι οι αρχικοί συμβαλλόμενοι στην σύμβαση μεταφοράς, δηλαδή φορτωτής και μεταφορέας, γίνεται στην συνθήκη πλέον ρητά. Η προσέγγιση του «εγγράφου», που τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου, εξαρτά την εφαρμογή τους σε τρίτο μη φορτωτή από την κατοχή της φορτωτικής δι' οπισθογράφησης από αυτόν, εγκαταλείπεται στους Κανόνες του Ρότερνταμ. Η νέα συνθήκη, ανεξάρτητα από την έκδοση ή μη οποιουδήποτε εγγράφου και τελώντας υπό την επιφύλαξη των εξαιρέσεων του άρθρου 6, εφαρμόζεται ρητά πλέον μεταξύ μεταφορέα και παραλήπτη, διευθύνοντας μέρος ή κοιμιστή, αρκεί κανείς, να μην είναι συμβαλλόμενος σε ναυλοσύμφωνο ή άλλη σύμβαση μεταφοράς εξαιρούμενη από την εφαρμογή της συνθήκης.

III. Οι υποχρεώσεις του μεταφορέα

A. Επισκόπηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα

Η βασική υποχρέωση του μεταφορέα, είναι η μεταφορά των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού και η παράδοση τους στον παραλήπτη. Ρητή αναφορά της αυτονόητης αυτής υποχρέωσης απουσιάζει από τα κείμενα των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ³⁸ και των Κανόνων του Αμβούργου, ενώ ρητά διακηρύσσεται υπό την νέα συνθήκη³⁹. Περαιτέρω, η συνθήκη υιοθετεί ένα πυρήνα υποχρεώσεων⁴⁰ του μεταφορέα ως προς το φορτίο, όπως η ευθύνη για την κατάλληλη και προσεκτική φόρτωση, διαχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη, φροντίδα και εκφόρτωση του φορτίου⁴¹. Πέραν των βασικών υποχρεώσεων του μεταφορέα προβλέπονται και ως υποχρεώσεις η παράδοση και η παραλαβή των εμπορευμάτων, οι οποίες διαφοροποιούνται από τις λοιπές υποχρεώσεις ως προς την διάρκεια τους, καθώς είναι δυνατόν, να εκτείνονται και πριν από την φόρτωση ή και μετά την εκφόρτωση. Παράλληλα όλες οι υποχρεώσεις αποκτούν ένα ευρύτερο περιεχόμενο, καθώς ενδέχεται, να αφορούν και άλλα μέσα μεταφοράς στα μη θαλάσσια σκέλη διαρκώντας όσο διαρκεί η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα. Αντίθετα, καμία εξειδίκευση των υποχρεώσεων δεν γίνεται από τους Κανόνες του Αμβούργου, που απλά αναφέρονται γενικά στην στοιχειοθέτηση ευθύνης του μεταφορέα στην περίπτωση αποτυχίας του, να αποδείξει την λήψη όλων των εύλογα απαιτούμενων μέτρων για την αποφυγή του ζημιογόνου συμβάντος και των συνεπειών του.

Η περίοδος εφαρμογής της επιμέλειας του μεταφορέα καλύπτει όλη την διάρκεια της μεταφοράς, χωρίς, ωστόσο, να προκύπτει με σαφήνεια το μέτρο επιμέλειας του μεταφορέα ως προς την τήρηση των υποχρεώσεων του αναφορικά με το φορτίο. Ο καθορισμός συγκεκριμένου επιπέδου επιμέλειας δεν είναι δυνατός καθώς, η κατάλληλη και προσεκτική⁴² εκπλήρωση κάθε συγκεκριμένης υποχρέωσης

³⁸ Η απουσία διατύπωσης της υποχρέωσης αυτής από το κείμενο των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, δικαιολογείται από την ίδια την φύση τους, καθώς αποτελούν ουσιαστικά περισσότερο αναπαραγωγή ενός συνόλου τυπικών ρητρών, που περιέχονταν σε φορτωτικές, παρά ένα ολοκληρωμένο νομικό κείμενο.

³⁹ Α. 11

⁴⁰ Η βάση των υποχρεώσεων αυτών είναι η παρόμοια διάταξη του άρθρου 3 (2) των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ.

⁴¹ Α. 13(1)

⁴² Α. 13(1): "...properly and carefully..."

εξαρτάται από ποικίλες παραμέτρους, όπως το είδος του φορτίου, του πλοίου, των συνθηκών του ταξιδιού, αλλά και από την γνώση και συνεκτίμηση όλων αυτών των παραγόντων από τον ίδιο τον μεταφορέα. Η εκτεταμένη χρήση εμπορευματοκιβωτίων πλέον στις μεταφορές δύναται να αποτελέσει εμπόδιο στην γνώση των ιδιαιτεροτήτων ενός συγκεκριμένου φορτίου από τον μεταφορέα, γεγονός, που εύλογα θα δικαιολογούσε χαμηλότερο μέτρο επιμέλειας. Ωστόσο, στην συνθήκη καθιερώνεται τεκμήριο γνώσης του μεταφορέα αναφορικά με τις ιδιαιτερότητες του φορτίου μέσω μιας σειράς διατάξεων, όπως η υποχρέωση συνεργασίας μεταφορέα και φορτωτή αναφορικά με την ανταλλαγή πληροφοριών και οδηγιών⁴³, η υποχρέωση του φορτωτή για παροχή λεπτομερών πληροφοριών και εγγράφων αναφορικά με την εκτέλεση κάθε επιμέρους υποχρέωσης⁴⁴ και η υποχρέωση του φορτωτή πληροφόρησης αναφορικά με τα επικίνδυνα φορτία⁴⁵, διευρύνοντας με αυτό τον τρόπο την ευθύνη του μεταφορέα. Η άσκηση καθήκοντος επιμέλειας αναφορικά με το πλοίο και αναφορικά με το φορτίο κατά την διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού είναι παραδοσιακές υποχρεώσεις του μεταφορέα, που διατηρήθηκαν στην συνθήκη με περιεχόμενο παρόμοιο με αυτό των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Ο δε μεταφορέας ανταποκρίνεται στην υποχρέωση του για κατάλληλη και προσεκτική μεταφορά του φορτίου, εφόσον προκύπτει, ότι έλαβε υπόψη τις γνώσεις, που διαθέτει ή θα είναι δυνατόν, να διαθέτει αναφορικά με το φορτίο⁴⁶.

B. Η υποχρέωση της αξιοπλοΐας και η διεύρυνση αυτής στη νέα συνθήκη

Ο μεταφορέας υποχρεούται να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο. Η υποχρέωση αξιοπλοΐας αναλύεται σε επιμέρους υποχρεώσεις, που αφορούν την διατήρηση της φυσικής κατάστασης του σκάφους ως προς τον σχεδιασμό και την υποδομή, την καταλληλότητα και επάρκεια στον εξοπλισμό, στην επάνδρωση και ανεφοδιασμό του σκάφους και την παροχή και διατήρηση των κυτών και άλλων τμημάτων του πλοίου, εντός των οποίων μεταφέρεται το φορτίο σε κατάσταση κατάλληλη και ασφαλή, ώστε, να εξασφαλίζεται η υποδοχή, μεταφορά και διατήρηση των εμπορευμάτων.

⁴³ A. 28

⁴⁴ A. 29

⁴⁵ A. 32

⁴⁶ Chami Diego esteban, The obligations of the carrier, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules

Πέραν αυτών προβλέπεται και υποχρέωση για την παροχή και διατήρηση εξίσου κατάλληλων και ασφαλών εμπορευματοκιβωτίων, ρύθμιση που συμβαδίζει με την σύγχρονη εποχή, όπου τα εμπορευματοκιβώτια έχουν επικρατήσει πλήρως στις μεταφορές.

Ενώ στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ η σχετική διάταξη αναφορικά με την αξιοπλοΐα προβλέπει ότι η υποχρέωση του μεταφορέα, να επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια, ως προς την αξιοπλοΐα του πλοίου, εκτείνεται μόνο πριν και κατά την έναρξη του πλου⁴⁷, στη νέα συνθήκη η σχετική υποχρέωση εκτείνεται σε όλη την διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, καταλαμβάνοντας και την λεγόμενη επιγενόμενη αξιοπλοΐα κατά ρητή επιταγή του άρθρου 14. Η μετατροπή της υποχρέωσης αξιοπλοΐας σε διαρκές καθήκον υπαγορεύθηκε καταρχήν από την συμμόρφωση στις επιταγές του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας⁴⁸ και τις απαιτήσεις του για προδιαγραφές ασφαλούς ναυσιπλοΐας, αλλά και από την θέση, ότι δεν υπάρχει δικαιολογητική βάση για τον περιορισμό της υποχρέωσης εξασφάλισης αξιοπλοΐας, που αφορά καθεαυτή την διεξαγωγή του θαλάσσιου ταξιδιού, μόνο κατά την έναρξη του πλου, και απαλλαγή του μεταφορέα από αυτήν μετά τον απόπλου και κατά την διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού. Επιπλέον, η σύγχρονη εξέλιξη των μέσων ηλεκτρονικής επικοινωνίας και τηλεπικοινωνίας κατέστησε εύκολη και διαρκή την επικοινωνία μεταξύ σκάφους και ιδιοκτήτη, ώστε να είναι δυνατή ανά πάσα στιγμή, είτε η αποκατάσταση σχεδόν οποιουδήποτε θέματος ενδέχεται, να καταστήσει το πλοίο μη αξιόπλοο, είτε η αποφυγή έκθεσης πληρώματος, πλοίου και φορτίου σε αναπόφευκτο κίνδυνο δυνάμενο, να προκληθεί συνεπεία επιγενόμενης αξιοπλοΐας. Με την επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα επέρχεται ως συνέπεια η κατανομή του κινδύνου σε βάρος του μεταφορέα και υπέρ του φορτωτή. Σε κάθε περίπτωση δε, εφόσον τα εμπορευματοκιβώτια προμήθευσε ο μεταφορέας, είτε ανήκουν σε αυτόν κατά κυριότητα, είτε διατίθενται για την μεταφορά στην βάση άλλης σύμβασης διάφορης από την σύμβαση μεταφοράς, όπως συνήθως η μίσθωση, αυτά θεωρούνται κύτη του πλοίου, για τα οποία ισχύει το καθήκον επιμέλειας⁴⁹. Το τέλος της υποχρέωσης αξιοπλοΐας για τον μεταφορέα συμπίπτει με την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων και από τα εμπορευματοκιβώτια στο λιμάνι

⁴⁷ Α. 3(1) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

⁴⁸ ISM Code (International Safety Management Code)

⁴⁹ Η θέση αυτή ενισχύεται και από τον ορισμό των προς μεταφορά πραγμάτων, που παρέχει η συνθήκη, στον οποίο ρητά αναφέρεται, ότι δεν εμπίπτουν εμπορευματοκιβώτια, που όχι μόνο προμηθεύει αλλά και με οιονδήποτε άλλο τρόπο προέρχονται εκ μέρους του μεταφορέα.

προορισμού. Η ερμηνεία αυτή δεν είναι μόνο λογική, αλλά συνάδει αφενός με την ρητή υποχρέωση επιμέλειας αναφορικά με τα εμπορευματοκιβώτια και αφετέρου με την αντιστοιχία της έναρξης του θαλάσσιου ταξιδιού με την ολοκλήρωση της φόρτωσης επί του πλοίου, ώστε κατ' αναλογία το τέλος του θαλάσσιου ταξιδιού, να αντιστοιχεί στην ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, αναφορικά με την εκπλήρωση της υποχρέωσης.

Η μη εκπλήρωση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας επιφέρει ευθύνη του μεταφορέα για παράβαση συμβατικής του υποχρέωσης. Η επέκταση του καθήκοντος επιμέλειας του μεταφορέα αποκτά ιδιαίτερη σημασία, ανάλογα με το χρονικό σημείο της επισυμβάσας αναξιοπλοΐας. Αν ο μεταφορέας μπορούσε να έχει γνώση της αναξιοπλοΐας πριν από τον απόπλου, αυτή μόνη δεν σημαίνει απόλυτα ευθύνη του, καθώς ερευνάται το κατά πόσο ένας συνετός μεταφορέας, θα ξεκινούσε το θαλάσσιο ταξίδι γνωρίζοντας την ύπαρξη του προβλήματος, και δίχως να προβεί σε ενέργειες αποκατάστασής του. Αν ο μεταφορέας ανταποκρίνεται στο καθήκον δέουσας επιμέλειας πριν από τον απόπλου και η περίπτωση αναξιοπλοΐας λάβει χώρα κατά την διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, τότε ο μεταφορέας εφόσον η θεραπεία της κατάστασης δεν είναι δυνατή πριν από την άφιξη σε λιμάνι, δεν υπέχει ευθύνη για παραβίαση συμβατικής του υποχρέωσης.

Γ. Η παράδοση: ένταξη στον πυρήνα υποχρεώσεων του μεταφορέα

Στην συνθήκη για πρώτη φορά η παράδοση των εμπορευμάτων περιλαμβάνεται ρητά στον πυρήνα υποχρεώσεων του μεταφορέα, ενώ ολόκληρο το 9^ο κεφάλαιο των Κανόνων του Ρότερνταμ είναι αφιερωμένο σε αυτήν, περιλαμβάνοντας σε αυτό ρυθμίσεις για ζητήματα που ήγειραν αμφισβητήσεις, όπως η παράδοση σε εσφαλμένο παραλήπτη⁵⁰. Παράλληλα, οι σχετικές διατάξειςπραγματεύονται και θεσμοθετούν περιπτώσεις, που παγιώθηκαν πρακτικά από την ναυτική βιομηχανία, όπως η μη παράδοση και το δικαίωμα επίσχεσης.

Σχετικές ρυθμίσεις για την παράδοση υπήρχαν σποραδικά και στους κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ αναφορικά με άλλα ζητήματα όπως η περίοδος ειδοποίησης και ο χρόνος παραγραφής της αγωγίμης αξίωσης⁵¹.

⁵⁰ Η οποία πλέον ρητά θεωρείται παράβαση υποχρέωσης

⁵¹ Α. 3(6) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

1. Έννοια και νομική φύση

Η έννοια της παράδοσης διακρίνεται αφενός από την πραγματική έκφανση της, που ανάγεται στην μεταβίβαση της φυσικής κατοχής των εμπορευμάτων και αφετέρου στην συμβατική υποχρέωση, όπως καθιερώνεται στο άρθρο 12 της συνθήκης για την μεταβίβαση της ευθύνης των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα στον δικαιούχο.

Αν μεν ο δικαιούχος παραλάβει τα εμπορεύματα στον προκαθορισμένο χρόνο και τόπο, τότε η μεταβίβαση της κατοχής και της ευθύνης συμπίπτουν. Στην περίπτωση όμως που ο παραλήπτης δεν εμφανίζεται προς παράδοση, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την συμβατική του ευθύνη, εξακολουθεί παρόλα αυτά να κατέχει τα εμπορεύματα και να παραμένει υπεύθυνος για αυτά, αν και με ηπιότερο μέτρο ευθύνης ως προς την διατήρησή τους, ώστε να εξασφαλισθεί η δυνατότητα περαιτέρω καθορισμού της τύχης τους στα πλαίσια της συνθήκης. Μετά την ολοκλήρωση της συμβατικής παράδοσης, αν τα εμπορεύματα παραμείνουν στην κατοχή του μεταφορέα ή εκτελεστικού μέρους, τότε ο μεταφορέας ενεργεί ως πράκτορας του δικαιούχου. Αν τα εμπορεύματα βρίσκονται στην κατοχή τρίτου πράκτορα πριν ακόμα ολοκληρωθεί η συμβατική παράδοση, τότε ο τελευταίος θεωρείται, ότι ενεργεί εκ μέρους του μεταφορέα⁵².

2. Υποχρέωση της παράδοσης και βεβαίωσης παραλαβής

Όταν τα εμπορεύματα φθάσουν στον τελικό προορισμό τους δημιουργείται για τον παραλήπτη υποχρέωση αποδοχής της παράδοσης. Συνήθως ο μεταφορέας αποστέλει πριν την άφιξη του φορτίου στον παραλήπτη ή σε άλλο πρόσωπο, που υποδεικνύεται στα έγγραφα μεταφοράς, ειδοποίηση αναφορικά με την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού τους. Δεν προβλέπεται συγκεκριμένος τύπος για την σχετική ειδοποίηση. Αυτή δύναται να πραγματοποιηθεί με οποιοδήποτε από τα μέσα σύγχρονης επικοινωνίας εφόσον εξυπηρετεί τα εκατέρωθεν συμφέροντα⁵³.

⁵² Βλ. *ibid* M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel, 244, 8.013

⁵³ Τα πρόσωπα προς τα οποία αποστέλλεται η ειδοποίηση άφιξης είναι γνωστά ως “notify parties” βλ. *ibid* M.F. Sturley, T. Fujita, G. Van der Ziel, 245

Η υποχρέωση αποδοχής της παράδοσης πρέπει, να εκπληρωθεί κατά τον χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου, που έχουν συμφωνηθεί στην σύμβαση μεταφοράς⁵⁴. Το σύνηθες είναι να περιλαμβάνεται ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης στο έγγραφο ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, που έχει μεταβιβασθεί στον παραλήπτη ή να προβλέπεται δυνατότητα αποθήκευσης των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού πριν από την παράδοσή τους. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβατική πρόβλεψη για τον τόπο και το χρόνο παράδοσης, καθορίζονται οι εύλογα αναμενόμενοι σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, τα έθιμα, τις εμπορικές πρακτικές ή συνήθειες και τις περιστάσεις της μεταφοράς. Η άρνηση του παραλήπτη, να αποδεχθεί την παράδοση, την οποία ο ίδιος απαίτησε επισύρει τις συνέπειες του άρθρου 48⁵⁵, σχετικά με την τύχη των εμπορευμάτων, των οποίων η παράδοση δεν συντελέστηκε.

Για λόγους κατοχύρωσης του μεταφορέα ή του κατά περίπτωση εκτελεστικού μέρους ως προς την εκπλήρωση από μέρους τους της υποχρέωσής για παράδοση των εμπορευμάτων καθιερώνεται από την συνθήκη στο άρθρο 44 υποχρέωση του παραλήπτη, να βεβαιώσει ότι παρέλαβε τα πράγματα από τον μεταφορέα ή από το εκτελεστικό μέρος. Η βεβαίωση υπόκειται στις διατυπώσεις του άρθρου 3 της συνθήκης⁵⁶. Σε περίπτωση άρνησης του παραλήπτη, να χορηγήσει την σχετική βεβαίωση, ο μεταφορέας δύναται, να αρνηθεί την παράδοση.

3. Τα έγγραφα στην νέα συνθήκη

Τα συνήθη επίσημα ναυτιλιακά έγγραφα είναι η σύμβαση μεταφοράς και η φορτωτική. Κοινός τόπος σε όλες τις συνθήκες είναι η ρύθμιση των προϋποθέσεων ώστε να εξασφαλίζεται η απαραίτητη ενημέρωση των μερών και να ολοκληρώνεται εύρυθμα και με επιτυχία η μεταφορά και η παράδοση των εμπορευμάτων. Τα άρθρα 45-47 της συνθήκης περιέχουν εκτενείς ρυθμίσεις αναφορικά με τις προϋποθέσεις και

⁵⁴ Ο Ι. Κοροτζής *ibid* κάνει λόγο για συμβατικό όρο καθορισμού του τόπου και του χρόνου παράδοσης, που θα πρέπει, να έχει περιληφθεί στην σύμβαση πώλησης μεταξύ φορτωτή-παραλήπτη, ώστε να δεσμεύει τον παραλήπτη.

⁵⁵ Ητοι ο μεταφορέας δύναται να αποθηκεύσει τα εμπορεύματα, να τα αποσυσκευάσει, να τα πουλήσει ή να τα καταστρέψει εφόσον αυτό κρίνεται σκόπιμο- *ιδετε αναλυτικότερα παρακάτω 3.5*

⁵⁶ Συνήθης πρακτική είναι η χορήγηση βεβαίωσης δια της υπογραφής της πίσω όψης του εγγράφου μεταφοράς από τον παραλήπτη και η παράδοση του στον μεταφορέα, η οποία εκτελεί καθαρά βεβαιωτική λειτουργία και δεν πρέπει να συγχέεται με την οπισθογράφιση εγγράφου *βλ. ibid M.F. Sturley, T. Fujita, G. Ziel, 246*

την διαδικασία παράδοσης, είτε σύμφωνα με το είδος του χρησιμοποιούμενου εγγράφου μεταφοράς, είτε στην περίπτωση έλλειψης εγγράφου ή αρχείου μεταφοράς.

Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ καθοριστικό ρόλο παίζει η φορτωτική⁵⁷. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην φορτωτική πρέπει να είναι με καλή πίστη και το φορτίο να πληρεί τα κριτήρια που έχουν συμφωνηθεί πριν την φόρτωση. Ουσιαστική διαφορά μεταξύ των Κανόνων του Ρότερνταμ και των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ είναι η παντελής απουσία του όρου φορτωτική από την συνθήκη, που αποτελεί κεντρικό στοιχείο του υφιστάμενου νομικού πλαισίου της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων. Η συνθήκη απέφυγε να αναφερθεί σε συγκεκριμένο έγγραφο, όπως η φορτωτική, αφενός διότι τα παραδοσιακά έγγραφα μεταφοράς, όπως η φορτωτική, εμφανίζονται, να διαθέτουν διαφορετική έννοια και να λειτουργούν με μεγάλες αποκλίσεις, ανάλογα με το νομικό σύστημα και την δικαιοδοσία, στην οποία απαντώνται, και αφετέρου διότι στην πράξη χρησιμοποιούνται διάφορα έγγραφα μεταφοράς, που είτε δεν είναι ευρέως διαδεδομένα, είτε είναι έγγραφα υβρίδια, καθώς συνδυάζουν χαρακτηριστικά περισσότερων διαφορετικών εγγράφων. Με στόχο την διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της συνθήκης, την επίτευξη ομοιομορφίας και τη δημιουργία δικαιοσύνης ασφάλειας στην συναλλακτική πρακτική, η συνθήκη δεν προσδιόρισε συγκεκριμένο έγγραφο που διέπει τη μεταφορά άλλα επιδίωξε την αναφορά σε έννοιες γένους χρησιμοποιώντας περιγραφική διατύπωση για να ορίσει το εννοιολογικό πεδίο των διαφόρων εγγράφων μεταφοράς.

Ως εκ τούτου χρησιμοποιούνται νέοι όροι όπως του διαπραγματεύσιμου⁵⁸ και μη διαπραγματεύσιμου⁵⁹ εγγράφου μεταφοράς προκειμένου να οριοθετηθεί η έννοια του συμβατικού εγγράφου. Το πρώτο είναι κάθε έγγραφο, που φέρει την ένδειξη «εις διαταγήν» ή «διαπραγματεύσιμο» ή άλλη κατάλληλη διατύπωση, η οποία αναγνωρίζεται, ότι έχει το ίδιο αποτέλεσμα κατά το δίκαιο, που διέπει το έγγραφο και που καταδεικνύει, ότι τα πράγματα αποστέλλονται εις διαταγήν του φορτωτή, του παραλήπτη ή του κομιστή και που δεν αναφέρεται σε αυτό, ότι είναι μη διαπραγματεύσιμο ή ότι δεν είναι διαπραγματεύσιμο. Το δεύτερο είναι κάθε έγγραφο, που δεν συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς. Στην έννοια του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς αντιστοιχεί

⁵⁷ Α. 3-7 Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

⁵⁸ Α. 1(15)

⁵⁹ Α. 1(16)

κατά κύριο λόγο η φορτωτική. Αντίθετα το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο δεν επιτελεί αξιολογική λειτουργία, στην δε έννοια του δύναται, να υπαχθούν τα “straight bills of lading” του βρετανικού κοινοδικαίου, τα δελτία θαλάσσιας μεταφοράς⁶⁰, οι αποδείξεις φόρτωσης με στοιχεία της σύμβασης μεταφοράς του βρετανικού δικαίου, καθώς και τα αντίστοιχά τους αρχεία ηλεκτρονικής μορφής⁶¹.

3.1 Παράδοση υπό το άρθρο 45 της συνθήκης

Το άρθρο 45 προβλέπει καταρχήν την γενική υποχρέωση του μεταφορέα, να παραδώσει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 43, δηλαδή στον τόπο και κατά τον χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου, που συμφωνήθηκαν με την σύμβαση μεταφοράς. Παράλληλα προβλέπεται η δυνατότητα, ο μεταφορέας να αρνηθεί την παράδοση, εφόσον το πρόσωπο που ισχυρίζεται ότι είναι ο παραλήπτης δεν αποδεικνύει επιτυχώς την ταυτότητά του, κατόπιν σχετικού αιτήματος του μεταφορέα προς τούτο. Βέβαια, δεν θεσπίζεται σχετική υποχρέωση του μεταφορέα ούτε να απαιτήσει την απόδειξη της ταυτότητας ούτε να αρνηθεί την παράδοση των εμπορευμάτων στην περίπτωση αποτυχίας απόδειξης της ταυτότητας του παραλήπτη, αλλά επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του μεταφορέα η απαίτηση ταυτοποίησης. Αναμενόμενο είναι από την άστοχη διατύπωση της εν λόγω διάταξης να δημιουργηθούν προβλήματα, ιδίως σε περίπτωση που ο μεταφορέας δεν ζητήσει, κατά την άσκηση της διακριτικής του ευχέρειας, απόδειξη της ταυτότητας του παραλήπτη, που εμφανίζεται ισχυριζόμενος απλά, ότι είναι ο παραλήπτης, και λάβει χώρα παράδοση σε λανθασμένο πρόσωπο. Παράλληλα αποδυναμώνεται μια ισχύουσα πρακτική, κατά την οποία ο μεταφορέας, όταν η συναλλαγή βασίζεται σε μη διαπραγματεύσιμη φορτωτική και δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς, είναι ιδιαίτερα προσεκτικός και επιφυλακτικός απέναντι στον εμφανισθέντα και φερόμενο ως παραλήπτη, λαμβάνοντας πλείστα μέτρα, για να διασφαλίσει, ότι παραδίδει στο σωστό πρόσωπο.

Το άρθρο 45 της συνθήκης καταλαμβάνει τις περιπτώσεις, που η μεταφορά και συνακόλουθα η παράδοση συντελείται: i) είτε χωρίς να έχει εκδοθεί διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, ii) είτε χωρίς να έχει εκδοθεί καθόλου έγγραφο ή αρχείο μεταφοράς. Στην

⁶⁰ “sea waybills”

⁶¹ Ibid Κοροτζής Ι., 168

πρώτη περίπτωση περαιτέρω, είτε δεν έχει εκδοθεί διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, είτε έχει εκδοθεί μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, τα οποία δεν φέρουν την ένδειξη, ότι πρέπει, να παραδοθούν⁶². Στην δεύτερη περίπτωση είτε η σύμβαση μεταφοράς καταρτίστηκε άτυπα και είναι επιτρεπτή, εφόσον υπάρχει συμφωνία φορτωτή και μεταφορέα και υπαγορεύεται από εμπορική συνήθεια ή πρακτική ή έθιμο⁶³, είτε χρησιμοποιείται ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, που δεν εμπίπτει στην εννοιολογική οριοθέτηση του άρθρου 1 (18) της συνθήκης⁶⁴.

Εφόσον ο μεταφορέας έχει εκδώσει μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο και μη παραδοτέο έγγραφο ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, τότε τα στοιχεία του παραλήπτη θα αναφέρονται επ' αυτών κατόπιν πληροφόρησης του φορτωτή. Αν δεν έχει εκδοθεί καθόλου έγγραφο ή αρχείο μεταφοράς τότε το διευθύνον μέρος, είτε ο φορτωτής, είτε τρίτος προς τον οποίο μεταβιβάστηκε το σχετικό δικαίωμα, υποχρεούται να πληροφορήσει τον μεταφορέα για τα στοιχεία του παραλήπτη εγκαίρως, είτε πριν, είτε κατά την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού.

Σε κάθε περίπτωση που τα εμπορεύματα δεν είναι δυνατό, να παραδοθούν ο μεταφορέας δύναται, να ζητήσει οδηγίες για την παράδοση των εμπορευμάτων από το διευθύνον μέρος. Αν ο μεταφορέας αδυνατεί, να εντοπίσει το διευθύνον μέρος τότε δύναται, να αναζητήσει οδηγίες διαδοχικά από μια σειρά προσώπων, που λόγω της εμπλοκής τους στην μεταφορά θα μπορούν να τον κατευθύνουν ανάλογα, όπως ο φορτωτής και, αν και αυτός είναι αδύνατο να εντοπιστεί, ο εγχειρόγραφος φορτωτής σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 45 c. Αν ούτε κατόπιν αυτής της διαδικασίας καταστεί δυνατή η παράδοση, τότε ο μεταφορέας θα προσφύγει στην διάταξη του άρθρου 48, που ορίζει ότι υπάρχει οριστική αδυναμία παράδοσης που δεν θεραπεύεται με την αναζήτηση οδηγιών και προβλέπει τις ενέργειες, στις οποίες δύναται να προβεί ο μεταφορέας σε αυτές τις περιπτώσεις.

Η παράδοση των εμπορευμάτων, που επιτεύχθηκε μέσω της διαδικασίας του άρθρου 45 υπό τις οδηγίες του διευθύνοντος μέρους, του φορτωτή ή του

⁶² Στην διαφορετική περίπτωση έκδοσης μη διαπραγματεύσιμου, αλλά παραδοτέου εγγράφου ή αρχείου μεταφοράς έχει εφαρμογή το άρθρο 46

⁶³ A.35(1), *ibid* Κοροτζής Ι., 168

⁶⁴ *Ibid* M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel, 247, υποσ. 45

εγχειρόγραφου φορτωτή απαλλάσσει τον μεταφορέα από την σχετική υποχρέωσή του⁶⁵.

3.2 Παράδοση υπό το άρθρο 46 της συνθήκης

Σύμφωνα με το άρθρο 46 για να ολοκληρωθεί η παράδοση των εμπορευμάτων απαιτείται αφενός η παράδοση του μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου από τον παραλήπτη στον μεταφορέα, εφόσον φέρει την ένδειξη ότι πρέπει να παραδοθεί, και αφετέρου η απόδειξη της ταυτότητας του παραλήπτη, εφόσον ο μεταφορέας το ζητήσει. Ουσιαστικά προβλέπεται η διαδικασία παράδοσης, όταν ο μεταφορέας εκδίδει μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο, το οποίο φέρει την ένδειξη, ότι απαιτείται, να παραδοθεί⁶⁶, προκειμένου να επιτευχθεί και παράδοση των εμπορευμάτων. Η δυνατότητα παράδοσης των εμπορευμάτων δια μη διαπραγματεύσιμου, πλην όμως παραδοτέου εγγράφου εισάγει μια υποκατηγορία μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς, που παρότι ρητά δεν είναι διαπραγματεύσιμο, πρέπει, να παραδοθεί ακριβώς όπως ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο, ώστε να επέλθει παράδοση των εμπορευμάτων.

Εν προκειμένω η παράδοση του εγγράφου συνιστά υποχρεωτικό όρο, και ως εκ τούτου σε αντίθετη περίπτωση ο μεταφορέας οφείλει να αρνηθεί την παράδοση των εμπορευμάτων. Από την άλλη, όπως και στο άρθρο 45, η απόδειξη της ταυτότητας του παραλήπτη αποτελεί όρο δυναμικό, καθώς εναπόκειται στην διακριτική ευχέρεια του μεταφορέα, να την ζητήσει ή όχι, και εγείρει τον σχετικό προβληματισμό περί της πιθανότητας παράδοσης σε λανθασμένο πρόσωπο και τις επερχόμενες συνέπειες για τον μεταφορέα. Βέβαια, η παράδοση του εγγράφου δημιουργεί τεκμήριο υπέρ του φορέα του εγγράφου, ότι φέρει την ιδιότητα του παραλήπτη και θα πρέπει, να αποτελεί το ζητούμενο του μεταφορέα, επί του οποίου θα βασισθεί, ώστε να εκπληρώσει την υποχρέωσή του, χωρίς να αντιμετωπίζει κίνδυνο.

Για τις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η παράδοση και τις ενέργειες στις οποίες οφείλει να προβεί ο μεταφορέας ισχύουν τα ανάλογα με το άρθρο 45.

⁶⁵ Α. 45 d

⁶⁶ Το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο, που απαιτείται, να παραδοθεί ισοδυναμεί με “straight bill of lading” ή “sea way bill”, που φέρουν την ένδειξη, ότι απαιτείται, να παραδοθούν.

3.3 Παράδοση υπό το άρθρο 47

Η παράδοση, που συντελείται υπό διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς⁶⁷ ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 47 της συνθήκης αντικατοπτρίζει το σύστημα μεταφοράς υπό την παραδοσιακή έγγραφη φορτωτική, ενώ παράλληλα εισάγεται με τους Κανόνες η δυνατότητα μεταφοράς με την χρήση «μεταβιβάσιμου» ηλεκτρονικού αρχείου. Η έκδοση διαπραγματεύσιμου εγγράφου ή διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς δημιουργεί για τον μεταφορέα υποχρέωση παράδοσης των εμπορευμάτων μετά την άφιξή τους στον τόπο προορισμού, στον τόπο και χρόνο που ορίζονται στο άρθρο 43, στον κομιστή⁶⁸ του εγγράφου ή αρχείου και ταυτόχρονα δικαίωμα του κομιστή, να ζητήσει παράδοση των εμπορευμάτων. Το άρθρο 47 προβλέπει την υποχρέωση για παρουσίαση και παράδοση του εγγράφου ή επίδειξη του ηλεκτρονικού αρχείου⁶⁹ για να λάβει χώρα η παράδοση των εμπορευμάτων, είτε εφόσον το διαπραγματεύσιμο έγγραφο ή ηλεκτρονικό αρχείο ρητά αναφέρει, ότι τα εμπορεύματα δύναται να παραδοθούν χωρίς την παράδοση του διαπραγματεύσιμου εγγράφου ή διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, την παράδοση των εμπορευμάτων και χωρίς παράδοση του εγγράφου⁷⁰.

Ο βασικός κανόνας που προσιδιάζει στο σύστημα της φορτωτικής είναι ότι για να συντελεστεί η παράδοση των εμπορευμάτων θα πρέπει αφενός να γίνει παράδοση του εγγράφου στον μεταφορέα, ή εφόσον πρόκειται για διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, επίδειξη του αρχείου σύμφωνα με τις διαδικασίες, που ορίζονται στο άρθρο 9 (1) της συνθήκης αναφορικά με την έκδοση του, τον τρόπο απόδειξης της ταυτότητας του κομιστή, τον τρόπο επιβεβαίωσης της παράδοσης και παύσης επίδρασης του αρχείου στην μεταφορά, και αφετέρου –

⁶⁷ Ο ορισμός του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς περιέχεται στο άρθρο 1 (15) της Συνθήκης ως κάθε έγγραφο, που φέρει την λεκτική ένδειξη «εις διαταγή» ή «διαπραγματεύσιμο» ή άλλη κατάλληλη διατύπωση, που αναγνωρίζεται, ότι επιφέρει ίδιο αποτέλεσμα, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, που διέπει το έγγραφο και καταδεικνύει, ότι τα εμπορεύματα αποστέλλονται εις διαταγήν του φορτωτή, εις διαταγήν του παραλήπτη ή του κομιστή και δεν αναφέρει ρητά, ότι είναι «μη διαπραγματεύσιμο».

⁶⁸ Η έννοια του κομιστή περιέχεται στο άρθρο 1 (10) της συνθήκης, ως το πρόσωπο, που α) στην περίπτωση του εγγράφου έχει στην κατοχή του έγγραφο και i) είτε κατονομάζεται επί του εγγράφου ως φορτωτής ή παραλήπτης, ii) είτε είναι τελευταίος οπισθογράφος σε αδιάκοπη σειρά οπισθογραφήσεων στο πίσω μέρος του εγγράφου, iii) είτε είναι οποιασδήποτε κάτοχος του εγγράφου, εφόσον το έγγραφο εκδόθηκε στον κομιστή ή πρόκειται για έγγραφο, που έχει οπισθογραφηθεί με λευκή οπισθογράφιση και β) στην περίπτωση του ηλεκτρονικού αρχείου το πρόσωπο, στο όνομα του οποίου εκδόθηκε ή μεταβιβάστηκε το ηλεκτρονικό αρχείο κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9(1) της Συνθήκης.

⁶⁹ Α. 47 παρ. 1, περ. I, ii

⁷⁰ Α. 47 παρ. 2

υποχρεωτικά πλέον σε αντίθεση με τα άρθρα 45 και 46- να λάβει χώρα απόδειξη της ταυτότητας του κομιστή, ο οποίος κατονομάζεται επί του εγγράφου, εφόσον το έγγραφο έχει εκδοθεί εις διαταγήν φορτωτή ή παραλήπτη ή ο κομιστής είναι τελευταίος οπισθογράφος σε αδιάκοπη σειρά από πλήρεις οπισθογραφήσεις. Αν δεν συντρέχουν σωρευτικά οι ως άνω προϋποθέσεις ο μεταφορέας υποχρεούται να αρνηθεί την παράδοση των εμπορευμάτων⁷¹.

Ενώ για την παράδοση του εγγράφου δεν αναφέρονται θέματα, καθώς τελεί πάγια συνθήκη για τις διαπραγματεύσιμες φορτωτικές, για την απόδειξη της ταυτότητας κομιστή δημιουργούνται εύλογα ερωτηματικά ως προς την αναγκαιότητα της και το περιεχόμενό της. Καταρχήν η διάταξη του άρθρου 47 αναφέρεται απλά σε απόδειξη της ταυτότητας, χωρίς να διευκρινίζει, αν πρόκειται για απόδειξη της ταυτότητας του προσώπου ή του κομιστή. Εφόσον πρόκειται για τον κομιστή, και ανατρέχοντας στον ορισμό της έννοιας του κομιστή, που περιέχεται στο άρθρο 1 (10), ως μεταξύ άλλων το πρόσωπο, προς το οποίο το έγγραφο έχει νόμιμα οπισθογραφηθεί, τίθεται το ζήτημα, αν ο μεταφορέας κατά την διαδικασία απόδειξης της ταυτότητας του προσώπου του κομιστή υποχρεούται, να ελέγξει την αυθεντικότητα και την νομιμότητα του εγγράφου, προκειμένου να εξασφαλίζει, ότι ο κομιστής απέκτησε το έγγραφο κατόπιν νόμιμης οπισθογράφησης και ότι υπάρχει αδιάκοπη συνέχεια οπισθογραφήσεων επί του εγγράφου, προτού αυτό έρθει στην κατοχή του. Η αποδοχή μιας τέτοιας ερμηνείας σημαίνει αυτόματα την δημιουργία ενός επαχθούς βάρους για τον μεταφορέα, ο οποίος θα πρέπει να θέτει εαυτόν στην χρονοβόρα και ενδεχόμενα δαπανηρή διαδικασία λεπτομερούς ελέγχου του εγγράφου και διασταύρωσης των οπισθογραφήσεων, που φέρει, χωρίς εγγυημένο αποτέλεσμα. Εξίσου ασαφής είναι και η απαίτηση για κατάλληλη απόδειξη⁷² της ταυτότητας του κομιστή, που αφήνει ακαθόριστο το μέτρο επιμέλειας, που πρέπει, να εφαρμόσει ο μεταφορέας σ' αυτή την κατεύθυνση, αλλά και το επίπεδο απόδειξης, στο οποίο θα δύναται, να αρκестθεί.

⁷¹ Σε αντίθεση με τα αντίστοιχα οριζόμενα στο άρθρο 45 (1) της συνθήκης-“...may refuse...” -, όπου η μη παράδοση των εμπορευμάτων, στην περίπτωση, που δεν πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις είναι για τον μεταφορέα δυνητική στο άρθρο 47 (1)- “...shall refuse...”- ρητά ορίζεται η υποχρέωση άρνησης της παράδοσης, καθώς κύριο ζητούμενο στις περιπτώσεις, που η μεταφορά συντελείται με την χρήση κυκλοφορούντος εγγράφου είναι η εγκαθίδρυση ασφάλειας στις συναλλαγές.

⁷² “properly identify”

3.3.1 Η εξαιρέση του άρθρου 47 (2)- παράδοση εμπορευμάτων χωρίς παράδοση εγγράφου

Με το άρθρο 47 (2) εισάγεται μια νέα δυνατότητα παράδοσης των εμπορευμάτων μέσω διαπραγματεύσιμου εγγράφου ή διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, χωρίς υποχρέωση παράδοσης τους στον μεταφορέα, εφόσον ρητά αναφέρουν, ότι η παράδοση δύναται να συντελεσθεί χωρίς παράδοση του εγγράφου ή του αρχείου⁷³. Ως απαραίτητη προϋπόθεση και ελάχιστη δικλείδα ασφαλείας, προβλέπεται η ρητή συμπερίληψη στο σώμα του εγγράφου ή στο περιεχόμενο του αρχείου της αναφοράς, ότι είναι επιτρεπτή η παράδοση των εμπορευμάτων άνευ παράδοσής τους.

Η μη διαθεσιμότητα του εγγράφου μεταφοράς, συνηθέστερα της φορτωτικής κατά την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού είναι ιδιαίτερα συνηθισμένο φαινόμενο⁷⁴, ιδίως όταν μεσολαβούν πολλές διαδοχικές αγοραπωλησίες⁷⁵ των εμπορευμάτων κατά την διάρκεια της μεταφοράς τους και πριν από την παράδοση στον τελικό αγοραστή τους, με συνέπεια την καθυστέρηση στην αποστολή των εγγράφων μεταφοράς στον τελικό αγοραστή⁷⁶. Συνήθης είναι και η απώλεια των φορτωτικών καθ' οδόν. Σε όλες τις περιπτώσεις, λοιπόν, που δεν είναι δυνατός ο εντοπισμός της φορτωτικής, καθιερώθηκε η πρακτική παράδοσης των εμπορευμάτων άνευ παράδοσης του εγγράφου μεταφοράς, εν γνώσει όλων των εμπλεκόμενων μερών. Σε πολλές περιπτώσεις δε το ελλείπον έγγραφο μεταφοράς υποκαταστάθηκε από την έκδοση εγγυητικών επιστολών αποζημίωσης⁷⁷, δια των

⁷³ Αναφέρεται ως έγγραφο υβρίδιο, διαπραγματεύσιμο κατά την έννοια, ότι τα δικαιώματα, τα οποία ενσωματώνει είναι μεταβιβάσιμα από τον έναν κομιστή στον άλλο, ο οποίος θα έχει στην κατοχή του το έγγραφο, αλλά και φέροντας χαρακτηριστικό μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου την μη υποχρέωση προς παράδοση του, ώστε να καταστεί δυνατή η παράδοση των εμπορευμάτων, *ibid*, Charles Debattista, *Delivery of the goods in The Rotterdam Rules: A practical annotation*, 141, 47-02

⁷⁴ Βλ. *ibid* M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel, όπου χαρακτηριστικά αναφέρεται, ότι στις περιπτώσεις μεταφοράς πετρελαίου το έγγραφο μεταφοράς απουσιάζει σχεδόν στο 100% των περιπτώσεων, ενώ στην μεταφορά βασικών εμπορικών προϊόντων στις μισές περιπτώσεις.

⁷⁵ Συνήθης είναι δε και η ολιγωρία του παραλήπτη, να παραλάβει τα έγγραφα μεταφοράς από την εμπλεκόμενη συνήθως τράπεζα, όταν δεν έχει ολοκληρωθεί μια προσδοκώμενη μεταπώληση των εμπορευμάτων.

⁷⁶ Άλλοι λόγοι, που δυσχεραίνουν την έγκαιρη άφιξη των εγγράφων μεταφοράς είναι καθυστερήσεις στο ταχυδρομείο ή στην επεξεργασία των εγγράφων από το τραπεζικό σύστημα, όπου ενδέχεται η φορτωτική, που χρησιμοποιείται σε συναλλαγή ενέγγυας πίστωσης, που ανοίχθηκε για την υποκείμενη πώληση, να δεσμεύθηκε για περισσότερο από τον αναμενόμενο χρόνο από τις τράπεζες των εμπλεκόμενων χωρών.

⁷⁷ Letters of indemnity (or guarantee). Εγγυητική επιστολή είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται από ένα χρηματοοικονομικό οργανισμό και ενεργεί ως εγγύηση τήρησης, από τον εντολέα (αυτόν για τον οποίο παρέχεται η εγγύηση), υποχρεώσεων οικονομικού ή άλλου περιεχομένου σε έναν δικαιούχο και οι οποίες απορρέουν από διατάξεις νόμου ή από νόμιμες συναλλαγές. Μπορεί να είναι καθορισμένης ή

οποίων ο πωλητής εγγυάται στον αγοραστή, ότι έχει δικαίωμα επί των εμπορευμάτων. Ο μεταφορέας προκειμένου να διασφαλίζεται, όταν ελλείπουν τα έγγραφα κατά την συντέλεση της παράδοσης, αποδέχεται να παραδώσει τα εμπορεύματα έναντι της έκδοσης εγγυητικής επιστολής αποζημίωσης, είτε από τον φορτωτή, είτε από το προς τον η παράδοση πρόσωπο. Στην εγγυητική επιστολή αποζημίωσης ο εκδότης υπόσχεται, να εμφανίσει το έγγραφο μεταφοράς εκ των υστέρων και κυρίως παρέχει κάλυψη του μεταφορέα και των προσηθέντων ή πρακτόρων του για οποιαδήποτε ζημία⁷⁸ ενδεχόμενη, να προκύψει κατά την παράδοση των εμπορευμάτων, που συντελείται χωρίς την παράδοση εγγράφου μεταφοράς⁷⁹.

Η παράδοση των εμπορευμάτων, που συντελείται από τον μεταφορέα, χωρίς την παράδοση της φορτωτικής ενέχει για αυτόν μεγάλο κίνδυνο, είτε να παραδοθούν τα εμπορεύματα σε πρόσωπο διάφορο του νόμιμου κομιστή του εγγράφου, που αφορά τα συγκεκριμένα εμπορεύματα, είτε να παραδοθούν μεν σε δικαιούχο, ο οποίος θα δύναται να αποφύγει την εξόφλησή τους, καθιστώντας τον μεταφορέα υπεύθυνο έναντι του νόμιμου κομιστή του εγγράφου για παραβίαση της σύμβασης μεταφοράς. Η συνθήκη αναγνωρίζοντας τους κινδύνους, στους οποίους είναι εκτεθειμένος ο μεταφορέας κατά την παράδοση, που συντελείται άνευ εγγράφου, καθώς και τις αδυναμίες της παραπάνω πρακτικής, φιλοδοξώντας, να υποκαταστήσει την τρέχουσα πρακτική των εγγυητικών επιστολών αποζημίωσης και των άλλων συμβατικών δεσμεύσεων εξασφάλισης του μεταφορέα, προβλέπει την υποχρέωση αποζημίωσης του μεταφορέα από οποιοδήποτε από τα πρόσωπα, που υπό το άρθρο

αορίστου διάρκειας. Δημιουργείται λοιπόν μια τριμερής σχέση, με εμπλεκόμενα μέρη τον εγγυητή, τον εντολέα και το δικαιούχο. (Η σχέση υπάρχει πιθανότητα να είναι και τετραμερής σε περίπτωση που εντολέας και πρωτοφειλέτης δεν είναι το ίδιο πρόσωπο). Η εγγυητική επιστολή αποζημίωσης είναι μια αυτοτελής σύμβαση, που αποβλέπει στην εξασφάλιση του μεταφορέα για την καταβολή του ναύλου και για κάλυψη ευθύνης απορρέουσας από την σύμβαση μεταφοράς και όχι από την υποκείμενη σύμβαση πώλησης των εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου εφαρμόζονται σε αυτήν διαφορετικοί κανόνες, ιδίως αναφορικά με την παραγραφή. Η χρήση της αφήνει, επίσης, περιθώριο για διάπραξη απάτης και πλαστογραφίας, περαιτέρω δε συνεπάγεται αυξημένο κόστος.

⁷⁸ Στην κάλυψη, που παρέχεται, περιλαμβάνεται εκτός των άλλων η εγγύηση ή άλλη ασφάλεια έναντι της σύλληψης ή κράτησης του πλοίου, καθώς και τα δικαστικά έξοδα.

⁷⁹ Τα P & I Clubs (Protection & Indemnity Clubs), παρότι δεν παρέχουν κάλυψη στα μέλη τους στην περίπτωση παράδοσης εμπορευμάτων, που συντελείται άνευ παράδοσης της φορτωτικής, έχουν κατορθώσει και εγκρίνει μια σειρά από υποδείγματα εγγυητικών επιστολών αποζημίωσης (“letters of indemnity”), που χρησιμοποιούνται για την διασφάλιση της αποζημίωσης των μεταφορέων, που πραγματοποιούν παράδοση κατ’ αυτόν τον τρόπο. Παρά την παρέμβαση τράπεζας ως εγγυητή, η εγγυητική επιστολή αποζημίωσης δεν έχει τον χαρακτήρα εγγυητικής συμφωνίας, αλλά περισσότερο υποσχετικής, αφού ο παραλήπτης (“the requestor”) υπόσχεται, να προσκομίσει στην τράπεζα (“the guarantor”) το έγγραφο μεταφοράς.

47 (2 a), παρέχουν οδηγίες σχετικά με την παράδοση⁸⁰. Περαιτέρω αναγνωρίζεται και δικαίωμα του μεταφορέα, να αρνηθεί να ακολουθήσει τις παρασχεθείσες οδηγίες, εφόσον ο παρέχων αυτές δεν παράσχει επαρκή ασφάλεια και κάλυψη του μεταφορέα κατ' εύλογο αίτημα του τελευταίου. Η κάλυψη του μεταφορέα καθίσταται ιδιαίτερης σημασίας στην περίπτωση που καταστεί υπεύθυνος αποζημίωσης έναντι καλόπιστου κομιστή του εγγράφου, ο οποίος εμφανίζεται μετά την παράδοση των εμπορευμάτων που συντελέστηκε άνευ εγγράφου, ζητώντας παράδοση.

Η αναζήτηση οδηγιών από τον μεταφορέα αναφορικά με την παράδοση από τον φορτωτή είναι ιδιαίτερα συνηθισμένη στην ναυτική πρακτική. Στην περίπτωση των διαπραγματεύσιμων εγγράφων η συνθήκη προβλέπει προϋποθέσεις, υπό τις οποίες ενεργοποιείται η δυνατότητα του μεταφορέα, να καταφύγει σε οδηγίες, όπως για τα μη διαπραγματεύσιμα έγγραφα υπό το άρθρο 45 (c-d). Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση του προς παράδοση υπό την σύμβαση μεταφοράς, εφόσον αναζήτησε και ακολούθησε οδηγίες από τον φορτωτή ή τον εγχειρόγραφο φορτωτή και μάλιστα ανεξάρτητα από την παράδοση ή μη του εγγράφου ή από την επίδειξη ή μη του ηλεκτρονικού αρχείου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 (1). Ένα ζήτημα από την εφαρμογή της διάταξης, που δημιουργεί εύλογο προβληματισμό, είναι το αν στοιχειοθετείται ευθύνη του μεταφορέα, στην περίπτωση που λαμβάνει χώρα εσφαλμένη παράδοση μετά την αναζήτηση οδηγιών, τις οποίες ο μεταφορέας εκούσια αποφασίζει να αγνοήσει, επειδή ο παρέχων αυτές δεν του παράσχει επαρκή εξασφάλιση, κατά τα οριζόμενα στην διάταξη 47 (2 c). Με διασταλτική ερμηνεία της διάταξης του 47 (2 d), ο μεταφορέας θα πρέπει να απαλλάσσεται από την συμβατική του υποχρέωση και σε αυτήν την περίπτωση άλλως θα οδηγούμαστε σε άδικη και ανεπιεική ερμηνεία σε βάρος του μεταφορέα.

Σκοπός του άρθρου 47 (2) είναι ουσιαστικά η θεσμοθέτηση μιας δικλείδας ασφαλείας, όταν για οποιοδήποτε λόγο δεν καθίσταται δυνατή η εκπλήρωση της νομιμοποιητικής λειτουργίας του εγγράφου μεταφοράς και ματαιώνεται η παράδοση κατ' εφαρμογή του άρθρου 47 (1)⁸¹. Απώτερος σκοπός για τους συντάκτες της συνθήκης ήταν, αφενός να επιτραπεί η παράδοση των εμπορευμάτων άνευ

⁸⁰ Α. 47 (2c)

⁸¹ Το άρθρο 47 (2) αποτελεί την εφαρμογή του πλαισίου συνεργασίας, που προβλέπεται από το άρθρο 28 της συνθήκης μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή, ώστε να εντοπισθεί ο κομιστής ή σε κάθε περίπτωση, να καταστεί δυνατή η παράδοση των εμπορευμάτων. Τόσο ο μεταφορέας, όσο και ο φορτωτής οφείλουν, να καταβάλλουν εύλογη προσπάθεια, ο μεν για τον εντοπισμό του κομιστή και την εξακρίβωση της ταυτότητάς του, ο δε για την παροχή επαρκών πληροφοριών για την παράδοση των εμπορευμάτων.

παράδοσης του εγγράφου και χωρίς το κόστος που συνεπάγεται μια εγγυητική επιστολή, αφετέρου δε να διατηρηθεί ανέπαφο το σύστημα της κλασικής φορτωτικής, ως παραδοσιακού διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς⁸². Περαιτέρω, οι περιστάσεις αδυναμίας παράδοσης των εμπορευμάτων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 47 (2) ενδέχεται, να προκύψουν και στην περίπτωση εγγράφου, που δεν φέρει ρητή μνεία, ότι η παράδοση δύναται, να συντελεσθεί άνευ της παράδοσης του εγγράφου. Από την διατύπωση της ίδιας της διάταξης, που δεν είναι απαγορευτική, προκύπτει η εφαρμογή των μέτρων, που δύναται να λάβει ο μεταφορέας κατά το άρθρο 47 (2) και στις περιπτώσεις αυτές, ώστε να απαλλαγεί από την συμβατική του υποχρέωση.

3.4 Το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς

Η νέα συνθήκη καινοτομεί ως προς την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στη διαδικασία της μεταφοράς. Γίνεται αναφορά για πρώτη φορά σε ηλεκτρονικά αρχεία και προβλέπεται η χρήση του ηλεκτρονικού αρχείου με σκοπό να επιλυθούν τα αναφερόμενα προβλήματα από τη χρήση του εγγράφου⁸³. Παρόλα αυτά, γεγονός είναι ότι το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς δεν δύναται, τουλάχιστον ακόμα, να υποκαταστήσει με απόλυτη βεβαιότητα και πληρότητα την νομιμοποιητική λειτουργία που επιτελείται από το έγγραφο. Το έγγραφο αποδεικνύει, αφενός την ύπαρξη σύμβασης μεταφοράς, αφετέρου η κατοχή του εγγράφου καθεαυτή καθορίζει το πρόσωπο που είναι φορέας των δικαιωμάτων, που ενσωματώνονται στο έγγραφο. Η κατοχή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς θα πρέπει να επιδεικνύεται με κάποιο τρόπο, προκειμένου να θεωρηθεί ο φορέας του κομιστής, και να επιτελεί τη νομιμοποιητική λειτουργία, ενώ ένα βασικό εμπόδιο στην χρήση ηλεκτρονικών εγγράφων είναι η έλλειψη διαδικασιών που διασφαλίζουν ότι υφίσταται έγγραφο που

⁸² “opt-in system”, UN doc a/63/17, οπ.π. Charles Debattista, Delivery of the goods in The Rotterdam Rules: A practical annotation, 141

⁸³ Στα πλαίσια της προσπάθειας υποκατάστασης της νομιμοποιητικής λειτουργίας της φορτωτικής και εν γένει του εγγράφου μεταφοράς, ζήτημα που αποκτά καιρία σημεία, όταν το έγγραφο μεταφοράς δεν είναι διαθέσιμο κατά την παράδοση των εμπορευμάτων, η αναζήτηση νέας «προσέγγισης λειτουργικού ισοδυνάμου», δια του οποίου θα ήταν δυνατόν, να εκπληρωθούν οι σκοποί και λειτουργίες του εγγράφου, προσανατολίζεται σε μεθόδους, που απέχουν ακόμα και από την γενίκευση της χρήσης ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς. Ο όρος απαντάται ως “functional equivalent approach” σε διάφορες δημοσιεύσεις της UNCITRAL με πλέον χαρακτηριστική: Guide to Enactment of the UNCITRAL, Model Law on Electronic Commerce” (1996). Αφορά στην προσπάθεια, που ξεκίνησε από την UNCITRAL για την αναζήτηση λύσεων, αναφορικά με την εκπλήρωση των σκοπών και λειτουργιών του εγγράφου μέσω της σύγχρονης ηλεκτρονικής τεχνολογίας, που κατέληξε στην ανάληψη από την CMI της αποστολής κατάρτισης του πρώτου σχεδίου του Δικαίου την Μεταφορών.

φέρει αυθεντική υπογραφή ή ισοδύναμο υποκατάστατό της, και ότι υφίσταται τρόπος ανάληψης του ελέγχου του ηλεκτρονικού εγγράφου ισοδύναμος με την φυσική κατοχή του εγγράφου⁸⁴. Βέβαια, στο άρθρο 3 της συνθήκης ρητά ορίζεται ότι τόσο η μεταβίβαση του δικαιώματος ελέγχου από τον μεταβιβάζοντα στον αποκτώντα, όσο και η ειδοποίηση του μεταφορέα, γίνεται ηλεκτρονικά. Μέσω της ηλεκτρονικής μεταβίβασης του δικαιώματος ελέγχου θα δύναται να επιτελείται ηλεκτρονικά η λειτουργία του εγγράφου, επιφέροντας τις ίδιες συνέπειες με την φυσική κατοχή του εγγράφου.

3.5 Η ρύθμιση του άρθρου 48 για την μη συντέλεση της παράδοσης

Στο άρθρο 48 της συνθήκης προβλέπονται οι πιο συνηθισμένες περιπτώσεις, κατά τις οποίες δεν πραγματοποιείται η υλική παράδοση των εμπορευμάτων παρότι ο μεταφορέας έχει εκπληρώσει την συμβατική του υποχρέωση για παράδοση, αλλά εξακολουθεί να έχει την φυσική κατοχή των εμπορευμάτων. Σύμφωνα με τη σχετική διάταξη μη παράδοση των εμπορευμάτων στοιχειοθετείται, εφόσον ο παραλήπτης δεν εμφανίζεται για να τα παραλάβει στον τόπο και χρόνο που έχει ορισθεί από την σύμβαση⁸⁵ ή υπάρχει αδυναμία εντοπισμού των δικαιούχων παράδοσης ή επαρκούς πληροφόρησης υπ' αυτούς αναφορικά με το φορτίο⁸⁶. Ακόμα, εάν ο μεταφορέας αρνείται την παράδοση ο ίδιος είτε καθ' υποχρέωση είτε κατά διακριτική ευχέρεια⁸⁷, ενώ δύναται να παραδώσει τα εμπορεύματα. Τέλος, υπάρχουν και περιπτώσεις, που ο μεταφορέας απαγορεύεται να προβεί στην παράδοση λόγω νομοθεσίας και κανονισμών του τόπου παράδοσης⁸⁸. Καθιερώνεται και γενική περίπτωση κατά την οποία καθίσταται αδύνατη η παράδοση των εμπορευμάτων⁸⁹, που σημαίνει πρακτικά, ότι η λίστα των περιπτώσεων είναι ουσιαστικά ανεξάντλητη. Από τη διάταξη του άρθρου 48 δεν προκύπτει η νομική θέση του μεταφορέα μετά το πέρας της συμβατικής υποχρέωσης του προς παράδοση και ενώ κατέχει ακόμα τα εμπορεύματα, η οποία θα στοιχειοθετηθεί με βάση την εθνική έννομη τάξη.

⁸⁴ Estrella-Faria Jose Angelo, Uniform law for International Transport at Uncitral: New Times, New Players and New Rules, 2009, Texas International Law Journal

⁸⁵ A. 48 (1a)

⁸⁶ A. 48 (1b)

⁸⁷ A. 48 (1c)

⁸⁸ A. 48 (1d)

⁸⁹ A. 48 (1e)

Εφόσον η μη παράδοση οφείλεται κατά κύριο λόγο σε υπαιτιότητα του δικαιούχου των εμπορευμάτων, λογικό επακόλουθο είναι ότι ο μεταφορέας δεν θα φέρει ευθύνη για προκύψασα απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων κατά την περίοδο, την οποία αυτά παραμένουν απαράδοτα. Ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη από τη χρονική στιγμή που λαμβάνει χώρα οποιαδήποτε από τις απαριθμούμενες περιπτώσεις μη παράδοσης στην συνθήκη ή κάθε άλλη περίπτωση, κατά την οποία τεκμαίρεται η οριστική αδυναμία παράδοσης⁹⁰.

Ο μεταφορέας χάνει το προνόμιο μη ευθύνης του, εφόσον αποδεικνύεται, αφενός ότι η απώλεια ή βλάβη οφείλεται στην αποτυχία του για λήψη εύλογων μέτρων προς προστασία και διατήρηση των εμπορευμάτων, αφετέρου ότι γνώριζε ή όφειλε⁹¹ να γνωρίζει ότι η αποτυχία λήψης εύλογων μέτρων θα οδηγούσε στην απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων. Καταρχήν, ο μεταφορέας δύναται να λάβει οποιοδήποτε ενδεικνύόμενο από τις περιστάσεις εύλογο μέτρο, αναφορικά με τα εμπορεύματα πέραν από τα αναφερόμενα στην συνθήκη⁹², ενώ παράλληλα μπορεί να προβεί στις δέουσες ενέργειες για την ανόρθωση των ζημιών κατά του φορτωτή ή του παραλήπτη. Οι κίνδυνοι και οι δαπάνες που απορρέουν από την λήψη μέτρων από τον μεταφορέα βαρύνουν τον δικαιούχο των εμπορευμάτων. Πριν από την άσκηση των ανωτέρω δικαιωμάτων ο μεταφορέας υποχρεούται, να προβεί σε ειδοποίηση⁹³ αναφορικά με την σκοπούμενη ενέργεια. Αν ο μεταφορέας επισπεύσει πώληση των

⁹⁰ Α. 48(1)

⁹¹ Η υπαιτιότητα του μεταφορέα εμπεριέχει τόσο το στοιχείο της πρόθεσης, όσο και αυτό της ευσυνείδητης αμέλειας, που συντρέχει όχι μόνο ως προς την μη λήψη μέτρων, ως ενέργειας καθεαυτής, είτε σκόπιμα, είτε επειδή ο κίνδυνος βλάβης ή απώλειας θεωρείται πιθανός, αλλά ο μεταφορέας παρόλ' αυτά τον αποδέχεται, ως μη δυνάμενο, να προκύψει, αλλά και ως προς την γνώση πρόκλησης της ζημίας ή βλάβης, εξαιτίας της ολιγωρίας ή ανεπάρκειας του προς λήψη εύλογων μέτρων.

⁹² Όπως η κατάλληλη αποθήκευση - Α. 48 (2α), η αποσυσκευασία των εμπορευμάτων από εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα- Α. 48 (2b), η μετακίνησή τους, η πώληση ή η καταστροφή τους -Α. 48 (2c), σύμφωνα με την νομοθεσία ή την συνήθη πρακτική του τόπου τρέχουσας εγκατάστασης των εμπορευμάτων.

⁹³ Η ειδοποίηση απευθύνεται στο πρόσωπο, που πρέπει, να ειδοποιηθεί κατά την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού -“notify party”-, εφόσον καθορίζεται στα έγγραφα της μεταφοράς, και σε ένα από τα ακόλουθα πρόσωπα κατά σειρά - εφόσον είναι γνωστά στον μεταφορέα- τον παραλήπτη, το διευθύνον μέρος, τον φορτωτή. Η ειδοποίηση αποσκοπεί στην εξασφάλιση, ότι κανέναν από τα ανωτέρω πρόσωπα δεν θα υποστεί οποιαδήποτε βλάβη από την επιχειρούμενη ενέργεια του μεταφορέα για τα απαράδοτα εμπορεύματα, πρέπει δε να περιέχει όσο το δυνατόν πληρέστερη περιγραφή του προς λήψη μέτρου και να καταλείπεται εύλογος χρόνος στο προς ον η ειδοποίηση μέρος, προκειμένου, να αντιτεθεί στην επιχειρούμενη ενέργεια, εφόσον το κρίνει σκόπιμο.

εμπορευμάτων, επέχει θέση θεματοφύλακα του καθαρού ποσού⁹⁴, που προκύπτει ως προϊόν της πώλησης, έναντι του δικαιούχου των εμπορευμάτων.

Σε περίπτωση δε που αποδειχθεί υπαιτιότητα του μεταφορέα και συνακόλουθα ευθύνη αυτού, αυτή δεν καταλαμβάνει τα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη, καθώς οι ενέργειες των εκτελεστικών μερών περιορίζονται εξ ορισμού στην περίοδο, που καλύπτεται από την σύμβαση μεταφοράς⁹⁵, ενώ τυχόν ως άνω ευθύνη του μεταφορέα επέρχεται μετά την ολοκλήρωση των υποχρεώσεων του υπό την σύμβαση μεταφοράς.

3.6 Η πρόβλεψη του άρθρου 49 για επίσχεση των εμπορευμάτων

Στο άρθρο 49 της συνθήκης προβλέπεται κάμψη στην υποχρέωση του μεταφορέα να παραδώσει τα εμπορεύματα, και δίνεται σε αυτόν το δικαίωμα προς επίσχεση των εμπορευμάτων⁹⁶, είτε συμφωνείται στην σύμβαση μεταφοράς ως επιφύλαξη, είτε προβλέπεται από το εσωτερικό δίκαιο του τόπου παράδοσης. Η επίσχεση των εμπορευμάτων έχει ως σκοπό την διασφάλιση είσπραξης όλων των οφειλόμενων ποσών.

Δ. Εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα

Η διάταξη του άρθρου 13 παρ. 1 διευρύνει την ευθύνη του μεταφορέα, ώστε πλέον ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, μεταξύ άλλων, για την φόρτωση, διαχείριση, στοιβασία και εκφόρτωση των εμπορευμάτων, επιδεικνύοντας την δέουσα επιμέλεια και προσοχή. Παρόλα αυτά έχει καταλειφθεί στα μέρη το περιθώριο συμβατικής ελευθερίας να συμφωνήσουν ότι η φόρτωση, διαχείριση, στοιβασία και εκφόρτωση των εμπορευμάτων θα διενεργείται από τον φορτωτή, τον εγχειρόγραφο φορτωτή ή τον παραλήπτη, είτε λόγω κατανομής κόστους, είτε λόγω ιδιαιτερότητας του φορτίου. Απαραίτητη προϋπόθεση του κύρους μιας τέτοιας συμφωνίας είναι η ρητή αναφορά

⁹⁴ Το καθαρό ποσό αντιστοιχεί στο εισπραχθέν από την πώληση τίμημα μετά την αφαίρεση των δαπανών ή άλλων ποσών, που συνδέονται με την μεταφορά των πραγμάτων, αναφορικά όμως με την πώληση αυτών.

⁹⁵ Α. 1(6)

⁹⁶ Α. 49

της στο συμβατικό κείμενο⁹⁷. Συνήθως η αναφορά γίνεται με την προσθήκη ειδικών ρητρών, όπως FIO⁹⁸ (Free In & Out) και FIOS⁹⁹ (Free In & Out Stowage). Διευκρινίζεται ότι οι σχετικές ρήτρες δεν απαλλάσσουν τον μεταφορέα από την ευθύνη για τις δικές του πράξεις, που οδήγησαν σε ζημία των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, της εκφόρτωσης ή της μεταφοράς, ως αποτέλεσμα ανεπαρκούς ή κακής στοιβασίας τους. Περαιτέρω πρέπει να επισημανθεί ότι τυχόν συμβατικές αποκλίσεις δεν επηρεάζουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, η οποία αρχίζει το αργότερο με την παραλαβή των προς μεταφορά εμπορεύματα, ανεξάρτητα από το ποιός υπέχει την ευθύνη για την φόρτωσή τους, και λήγει με την παράδοση τους το νωρίτερο μόλις ολοκληρωθεί η τελική εκφόρτωσή τους, ανεξάρτητα από το ποιός υπέχει την ευθύνη για την εκφόρτωση τους. Ως εκ τούτου τόσο το στάδιο της φόρτωσης, όσο και αυτό της εκφόρτωσης εμπίπτουν αναγκαστικά χρονικά με την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα ανεξάρτητα από την εφαρμογή των συμβατικών ρητρών μετάθεσης της ευθύνης. Η ίδια η συνθήκη, άλλωστε, ρητά προβλέπει¹⁰⁰ μη απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του για την φόρτωση, διαχείριση, στοιβασία και εκφόρτωση βάσει συμφωνίας των μερών, εφόσον ο μεταφορέας ή άλλο εκτελεστικό μέρος εκτελούν αυτές τις αρμοδιότητες εκ μέρους του φορτωτή, του εγχειρόγραφου φορτωτή ή του παραλήπτη.

Το άρθρο 15 της Συνθήκης προβλέπει απόκλιση από τις συμβατικές υποχρεώσεις του μεταφορέα, όπως διαγράφονται στα άρθρα 11 και 13, στην περίπτωση φορτίων επικίνδυνων ή ικανών να προκαλέσουν αντικειμενικό κίνδυνο σε πρόσωπα, περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον σε χρόνο πριν από την παραλαβή ή την φόρτωση ή κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Στις περιπτώσεις αυτές τόσο ο μεταφορέας, όσο και οποιοδήποτε εκτελεστικό μέρος, δικαιούνται να αρνηθούν την παραλαβή ή την φόρτωση, και δύνανται να λαμβάνουν εύλογα μέτρα για την αποτροπή ή αποφυγή του κινδύνου, στα οποία συμπεριλαμβάνεται η άμεση

⁹⁷ Άρθρο 13 παρ. 2. Εάν το κείμενο της σύμβασης μεταφοράς δεν αναφέρει ότι ο παραλήπτης είναι υπεύθυνος για την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, ο κομιστής (πρόσωπο διάφορο του φορτωτή) δεν θα υπέχει ευθύνη για την εκφόρτωση, άρθρο 58 παρ. 2

⁹⁸ Με τη ρήτρα FIO την ευθύνη για την φόρτωση έχει ο φορτωτής ή ο εγχειρόγραφος φορτωτής και για την εκφόρτωση ο παραλήπτης. Οι ρήτρες τύπου “FIO(S)”, παρότι ιδιαίτερα συνηθισμένες για έγγραφα μεταφοράς, όπου τίθενται δίχως περαιτέρω διευκρινίσεις και χωρίς να διευκρινίζουν ρητά το υποκείμενο ευθύνης και κινδύνου για την φόρτωση και την στοιβασία, αφορούν συνήθως την κατανομή του κόστους συγκεκριμένης ενέργειας, και ως εκ τούτου δεν καθορίζουν το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης μεταφοράς ή του χρόνου παράδοσης στην μεταφορά. Τα στοιχεία διαθέσιμα στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://www.bmla.org.uk/documents/issues_transport_law.htm

⁹⁹ Με την ρήτρα FIOS, φορτωτής και εγχειρόγραφος φορτωτής αναλαμβάνουν και την ευθύνη για την στοιβασία. Ομοίως και η ρήτρα FIOL (Free In & Out Lashed)

¹⁰⁰ άρθρο 17 παρ. 3 περ. (θ')

εκφόρτωση του επικίνδυνου φορτίου, η καταστροφή του ή η λήψη οιαδήποτε μέτρου θα καθιστούσε το φορτίο αβλαβές. Η νέα διάταξη είναι γενική, χωρίς να περιλαμβάνεται η διάκριση που γινόταν στις προηγούμενες συνθήκες¹⁰¹. Ο μεταφορέας μπορεί να επέμβει στην κατάσταση του επικίνδυνου ή δυνητικά επικίνδυνου φορτίου, χωρίς να εξετάζεται η προηγούμενη γνώση του για την επικινδυνότητα ή η παροχή της συναίνεσης του για την μεταφορά του επικίνδυνου φορτίου. Γενικά, επικίνδυνα είναι τα εμπορεύματα που είναι σε θέση να προκαλέσουν φυσική ζημία¹⁰², ωστόσο ούτε στην νέα συνθήκη, ούτε στις προγενέστερες, προσδιορίζεται η έννοια των επικίνδυνων φορτίων, ώστε για τον αντικειμενικό τουλάχιστον καθορισμό της έννοιας του κινδύνου καθίσταται αναγκαία η προσφυγή σε επίσημες λίστες καταγεγραμμένων επικίνδυνων πραγμάτων¹⁰³. Περαιτέρω, όπως έχει ήδη υποστηριχθεί για την σχετική διάταξη των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ¹⁰⁴, στην έννοια του κινδύνου θα εμπίπτουν και οι νομικά επικίνδυνες καταστάσεις, όπως η κατάσχεση ή κράτηση του πλοίου και άλλες κυρώσεις στις περιπτώσεις λαθραίων ή κατά οποιαδήποτε άλλη έννοια παράνομων φορτίων, ενώ η ίδια η διατύπωση της διάταξης στη νέα συνθήκη συνομολογεί ότι σκοπός της είναι η διαστολή της έννοιας των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Τέλος, η επέμβαση αυτή μπορεί να λάβει χώρα σε οποιοδήποτε στάδιο της μεταφοράς, καθώς αντίθετη παραδοχή και περιορισμός της μόνο στο θαλάσσιο σκέλος θα οδηγούσε σε αποδυνάμωση της, αν ο μεταφορέας δεν μπορούσε να την ασκήσει σε ένα σκέλος π.χ. συνδυασμένης μεταφοράς, που κρίνεται ως μη ασφαλές, παρότι τα λοιπά σκέλη, που διενεργούνται από εκτελεστικά μέρη κρίνονται ως ασφαλή.

¹⁰¹ Κανόνες Χάγης/Βίσμπυ: άρθρο 4 παρ. 6, Κανόνες του Αμβούργου: άρθρο 13 παρ. 2, οι οποίες όμως διακρίνουν ανάμεσα στην περίπτωση, που ο μεταφορέας αναλαμβάνει την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων εν αγνοία του και την περίπτωση, που εν γνώσει του αποδέχεται, να ενεργήσει την μεταφορά επικίνδυνου φορτίου. Στην πρώτη περίπτωση οποιαδήποτε επέμβαση του στα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν επισύρει ευθύνη του, ενώ στη δεύτερη έχοντας γνώση της επικινδυνότητας του φορτίου του και αποδεχόμενος και τον κίνδυνο της μεταφοράς, τότε μόνο δικαιούται, να προβεί σε επέμβαση δίχως συνέπειες, μόνο εφόσον το επικίνδυνο φορτίο εκδηλώσει τον κίνδυνο και με την επιφύλαξη συμμετοχής του στις ζημιές υπό το καθεστώς γενικής αβαρίας

¹⁰² Η αντίστοιχη διάταξη στους κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ αναφέρεται σε εύφλεκτα υλικά και εκρηκτικά, τα οποία όμως ως έννοιες είδους περιλαμβάνονται στην έννοια γένους των επικίνδυνων πραγμάτων

¹⁰³ Όπως ο Διεθνής Ναυτικός Κώδικας Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG), η Διεθνής Συνθήκη για την Αποτροπή της Μόλυνσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution From Ships – MARPOL), οι κατάλογοι, που χρησιμοποιούνται από τα όργανα του IMO, αλλά και κατάλογοι και παραρτήματα, που εμπεριέχονται σε εθνικούς νόμους ή κανονισμούς

¹⁰⁴ Έτσι και η Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη Ναυτικό Δίκαιο II, υποσ. 7, σελ. 561, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκουλα 2007

Σε μία παρόμοια ρύθμιση με αυτές που υπάρχουν στις προηγούμενες συνθήκες¹⁰⁵, το άρθρο 16 προβλέπει την λήψη μέτρων από τον μεταφορέα ή οποιοδήποτε εκτελεστικό μέρος και στην περίπτωση κινδύνου προερχόμενου από εξωτερική πηγή και κατά την διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, που απειλεί την ανθρώπινη ζωή ή περιουσιακά αγαθά στα πλαίσια κατάστασης κοινής αβαρίας¹⁰⁶. Σε μια τέτοια επικίνδυνη περίπτωση για την κοινή ασφάλεια ο μεταφορέας δικαιούται έλλογα, σταθμίζοντας τις συνθήκες, να προβεί σε θυσία τμήματος ή και ολόκληρου του φορτίου, παρακάμπτοντας τις υποχρεώσεις του, όπως διαγράφονται στα άρθρα 11, 13 και 14, εφόσον μια τέτοια θυσία γίνεται για το σκοπό διατήρησης της ανθρώπινης ζωής, της ακεραιότητας πληρώματος και πλοίου ή άλλου περιουσιακού αγαθού. Στην σχετική ρύθμιση δεν γίνεται αναφορά στο εφαρμοστέο δίκαιο

¹⁰⁵ Οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ επιτρέπουν την ένταξη διατάξεων, που αφορούν την κοινή αβαρία στο κείμενο της φορτωτικής - άρθρο 5 Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ: «Καμία διάταξη αυτών των κανόνων δεν συνιστά απαγόρευση αναγραφής στην φορτωτική οποιασδήποτε νόμιμης διάταξης σχετικής με την γενική αβαρία» ενώ παρόμοια ρύθμιση προβλέπεται και στους Κανόνες Αμβούργου - άρθρο 24 παρ. 1 Κανόνες Αμβούργου: «Καμία διάταξη αυτής της συνθήκης δεν θα εμποδίζει την εφαρμογή διατάξεων στην σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς ή διατάξεων του εθνικού νόμου σχετικά με την γενική αβαρία», παρ. 2 «Με την επιφύλαξη του άρθρου 20 οι διατάξεις αυτής της συνθήκης σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία των αγαθών, καθορίζουν επίσης εάν ο παραλήπτης δύναται, να αρνηθεί την συνεισφορά του στην γενική αβαρία και την ευθύνη του μεταφορέα προς αποζημίωση του παραλήπτη σχετικά με κάθε τέτοια γεγόμενη συνεισφορά ή καταβληθείσες δαπάνες διάσωσης»

¹⁰⁶ Κώδικας κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας 1890, (“York and Antwerp Rules”) για τους κανόνες αβαρίας διεθνούς εφαρμογής, όπως συμπληρώθηκαν και τροποποιήθηκαν, ΚΙΝΔ άρθρα 219-234 «Περί κοινών αβαριών και συνεισφοράς». Στην κοινή αβαρία οι έκτακτες ζημιές, που επέρχονται ή οι έκτακτες δαπάνες, που πραγματοποιούνται, ως συνέπεια έκθεσης των συμμετεχόντων σε ένα θαλάσσιο ταξίδι σε κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, αποφασίζονται εκούσια, από κοινού και κατά εύλογη κρίση, θεωρούμενες ως αναλογική συνεισφορά όσων συμμετεχόντων στο θαλάσσιο ταξίδι δεν διακινδύνευσε περιουσιακό αγαθό και ως αποζημίωση όσων συμμετεχόντων προέβησαν σε θυσία κάποιου αγαθού, προκειμένου, να διασωθεί έτερο υπέρτερης αξίας αγαθό. Κατ’ αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται επιμερισμός του κινδύνου μεταξύ των συμμετεχόντων σε μια κοινή θαλάσσια περιπέτεια και η συνεισφορά του τμήματος της διασωθείσας περιουσίας αποζημιώνει την θυσία των πληγέντων. Οι ζημιές από συνήθειες φορτοεκφορτώσεις πλοίων δεν αποτελούν κοινή αβαρία, ούτε ζημιές και δαπάνες, που προήλθαν από τυχαίο γεγονός ή ανωτέρα βία. Επίσης προκληθείσες ζημιές και δαπάνες εξαιτίας αδικαιολόγητου φόβου του πλοιάρχου, που θυσίασε μέρος του φορτίου δεν αποτελούν αβαρία, ακριβώς επειδή ελλείπει το στοιχείο της εύλογης κρίσης. Συνηθέστερες περιπτώσεις αβαριών που απαντώνται ευρύτερα είναι: α) Εκούσια εκβολή μέρους του μεταφερόμενου φορτίου στη θάλασσα. Στη περίπτωση αυτή θα πρέπει, να εκβάλλονται τα λιγότερο αναγκαία, στη συνέχεια τα βαρύτερα και μικρότερης αξίας. Στη συνέχεια όλα όσα φέρονται επί του κυρίου καταστρώματος και εφόσον συντρέχουν ακόμη ανάγκες τα υπόλοιπα. β) Η οποιαδήποτε έκτακτη δαπάνη που γίνεται προς αποφυγή ή μείωση μεγαλύτερης, που θα θεωρούταν αβαρία, και μέχρι του ποσού που θα έφθανε η αποφευχθείσα, γ) Ζημιές και έκτακτες δαπάνες που έγιναν μεν προς αποτροπή κινδύνου, που όμως οφείλονται σε ελάττωμα του πλοίου, ή του φορτίου, ή σε πταίσμα πλοιάρχου, ή και σε πταίσμα του δικαίου και του φορτίου, δ) Οι μισθοί και τα έξοδα τροφοδοσίας του πλοιάρχου και όλου του πληρώματος και οποιοσδήποτε άλλες δαπάνες από κωλοσιπλοΐα ή παρεμπόδιση απόπλου κατόπιν διαταγής πολιτείας, λόγω πολέμου, ή επανάστασης, ή άλλης παρεμφερούς αιτίας, ε) Τέλος, ομοίως, όπως προηγουμένως, οι μισθοί και τα έξοδα τροφοδοσίας πλοιάρχου –πληρώματος σε λιμένα αναγκαστικής προσόρμισης προς εκτέλεση απαραίτητων επισκευών για τη συνέχιση του πλου, όταν αυτές οι επισκευές συνιστούν κοινή αβαρία.

αφήνοντας τον προσδιορισμό των προσηκόντων μέτρων στη συμβατική ελευθερία των μερών, στην *lex fori* και στους διεθνείς κανόνες για την γενική αβαρία¹⁰⁷.

¹⁰⁷ Άρθρο 84 της Συνθήκης «Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.»

IV. Η ευθύνη του μεταφορέα

A. Η ευθύνη του μεταφορέα γενικώς και η κατανομή του βάρους απόδειξης

Η ευθύνη του μεταφορέα όπως θεμελιώνεται στο πέμπτο κεφάλαιο της συνθήκης παραμένει πταισματική, όμως προσλαμβάνει περιεχόμενο ευρύτερο από των προηγούμενων συνθηκών, καθώς δεν περιορίζεται πλέον μόνο σε περιστάσεις απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης των εμπορευμάτων, αλλά προβλέπεται για κάθε αποδεδειγμένη παραβίαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα. Ουσιαστικά καθιερώνεται ένα τεκμήριο ευθύνης του μεταφορέα επί διαφόρων βάσεων, το οποίο είναι μαχητό, αν και εφόσον ο μεταφορέας καταφέρει να αποδείξει απουσία πταίσματος δικού του ή των προσώπων, για τα οποία υπέχει αντικειμενική ευθύνη. Η ευθύνη, λοιπόν, που θεσπίζεται από την συνθήκη είναι νόθος αντικειμενική με αντεστραμμένο βάρος απόδειξης¹⁰⁸, κάτι, που ισχύει και για τις προηγούμενες συνθήκες¹⁰⁹¹¹⁰. Ο ενάγων δεν χρειάζεται να αποδείξει την ύπαρξη της- καθώς αυτή τεκμαίρεται-, παρά μόνο τα πραγματικά περιστατικά που στοιχειοθετούν την απαίτησή του. Οδηγούνται κατ' αυτόν τον τρόπο τα μέρη σε μια αντιδικία προβάλλοντας ενστάσεις- αντενστάσεις, όπου κάθε φορά που ο ενάγων επιτυγχάνει να αποδείξει τους ισχυρισμούς του επιρρίπτοντας το βάρος απόδειξης στον μεταφορέα, τεκμαίρεται η ευθύνη του τελευταίου, μέχρι την ανατροπή του τεκμηρίου, ενώ κάθε φορά που ο μεταφορέας επιτυγχάνει να αντικρούσει τους ισχυρισμούς του ενάγοντα, τεκμαίρεται η μη ευθύνη του για την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, μέχρι την επίκληση νέων βάσεων ευθύνης από τον ενάγοντα. Η απόδειξη για την μη ύπαρξη πταίσματος ή εναλλακτικά της συνδρομής ενός από τους εξαιρετέους κινδύνους βαρύνει τον μεταφορέα, ώστε να ανατρέψει το τεκμήριο που δημιουργήθηκε σε βάρος του.

¹⁰⁸ Έχει υποστηριχθεί ότι η δομή της ευθύνης του μεταφορέα υπό την νέα συνθήκη διέπεται από ένα σύστημα ειδικής υποθετικής αιτιότητας, καθώς συνιστά μια διαδικασία απόδειξης και ανταπόδειξης βλ.ο.π. Rhidian Thomas “special presumption liability system”

¹⁰⁹ Οι κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίμπου δεν περιέχουν σαφή και ορισμένο κανόνα για την κατανομή του βάρους απόδειξης. Ο μεταφορέας τεκμαίρεται υπεύθυνος για την επελθούσα ζημία, που επικαλείται και αποδεικνύει ο ενάγων, εφόσον, είτε δεν καταφέρει να αποδείξει επαρκώς τα αίτια της ζημίας, είτε δεν καταφέρει να αποδείξει ότι η ζημία προέρχεται από κάποιον εξαιρούμενο κίνδυνο.

¹¹⁰ Η ευθύνη του μεταφορέα κατά τους Κανόνες Αμβούργου βασίζεται σε τεκμήριο πταίσματος ή παράλειψης του μεταφορέα, και ο ίδιος φέρει το βάρος απόδειξης απουσίας του πταίσματος του.

Η νέα συνθήκη προσπάθησε και εν μέρει κατάφερε να συστηματοποιήσει τις διατάξεις για τον καθορισμό της ευθύνης περιλαμβάνοντας τις περιπτώσεις που προβλέπονται στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και τα σχετιζόμενα θέματα, όπως η ευθύνη των εκτελεστικών μερών.

1. Η δομή του άρθρου 17 – ενστάσεις και αντενστάσεις

Αρχικώς, ο ενάγων θεμελιώνει αξίωση απέναντι στον μεταφορέα, εφόσον αποδεικνύει ότι τα εμπορεύματα απωλέσθησαν, υπέστησαν βλάβη ή η παράδοση τους έγινε με καθυστέρηση, και ότι τα περιστατικά που οδήγησαν στην απώλεια, ή επέφεραν την βλάβη ή την καθυστέρηση συνέβησαν εντός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα¹¹¹. Η εναπόθεση του αρχικού βάρους απόδειξης στον ενάγοντα εμφανίζεται για πρώτη φορά στην νέα συνθήκη, καθώς ούτε οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ¹¹², ούτε οι Κανόνες του Αμβούργου¹¹³ αναφέρουν σχετικώς. Το τεκμήριο που δημιουργείται για τον μεταφορέα είναι μαχητό, καθώς δύναται να το ανατρέψει κατά το δεύτερο στάδιο.

Ο μεταφορέας, λοιπόν, δύναται να προβάλει τη σχετική ένσταση είτε ότι η αιτία ή μια εκ των αιτιών της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης δεν οφείλεται σε δικό του πταίσμα ή πταίσμα των προσώπων, για τα οποία υπέχει ευθύνη υπό το άρθρο 18, είτε ότι η αιτία ή το αποτέλεσμα της ζημίας δεν έλαβαν χώρα εντός της περιόδου ευθύνης του. Σε αυτή την περίπτωση θα φέρει και το βάρος απόδειξης, αφενός της έλλειψης πταίσματος δικού του και των προσώπων, για τις πράξεις των οποίων ευθύνεται¹¹⁴, και αφετέρου της στοιχειοθέτησης της αιτίας πρόκλησης της

¹¹¹ Άρθρο 17 παρ.1

¹¹² Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ Βίσμπυ ο μεταφορέας φέρει διαρκώς το βάρος απόδειξης είτε της απουσίας πταίσματος του, είτε της εκπλήρωσης του καθήκοντος επιμέλειας του -Α. 4 Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

¹¹³ Στους Κανόνες του Αμβούργου παρότι η ευθύνη βασίζεται, κατά παρόμοιο τρόπο, όπως στην συνθήκη, στο αν το ζημιόγONO συμβάν έλαβε χώρα κατά την διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα για τα εμπορεύματα, ο μεταφορέας βαρύνεται, να αποδείξει τη λήψη από μέρους του κάθε εύλογου μέτρου για την αποφυγή του ζημιόγONου συμβάντος και των συνεπειών του- Α. 5(1) Κανόνες του Αμβούργου

¹¹⁴ Στο άρθρο 17 (2) της νέας συνθήκης προβλέπεται ως γενική αρχή ότι ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του, αν αποδείξει την έλλειψη πταίσματος δικού του και των προσώπων, για τις πράξεις των οποίων ευθύνεται. Αντίθετα στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ γίνεται περιορισμένη αναφορά της έλλειψης πταίσματος - Άρθρο 4 παρ. 2 περ. ιζ «Ούτε ο μεταφορέας, ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλεια ή ζημία, που προέρχεται ή προκύπτει από:... ιζ) Κάθε άλλη αιτία, που δεν προέρχεται από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα ή από πταίσμα των πρακτόρων ή εκπροσώπων του μεταφορέα,...»

απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, ώστε να στηρίζει βάσιμα τον ισχυρισμό του περί απουσίας ιδίου πταίσματος. Μια δεύτερη βάση απαλλαγής της ευθύνης του μεταφορέα δημιουργείται, αν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η συνδρομή ενός από τους κινδύνους ή καταστάσεις¹¹⁵ προκάλεσε ή έστω συνετέλεσε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, οπότε και απαλλάσσεται εν όλω ή εν μέρει από την καταλογιστέα ευθύνη¹¹⁶. Σε αυτή την περίπτωση δεν απαιτείται να αποδείξει την έλλειψη πταίσματος δικού του ή των προσώπων του άρθρου 18, καθώς το βάρος απόδειξης αντιστρέφεται σε βάρος του ενάγοντα-ζημιωθέντα. Η επίκληση απουσίας πταίσματος¹¹⁷ ή κάποιου εξαιρούμενου κινδύνου¹¹⁸ από τον μεταφορέα ακολουθεί τις αντίστοιχες διατάξεις των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ με μετατόπιση του βάρους απόδειξης στον μεταφορέα. Αντίθετα, κατά τους κανόνες του Αμβούργου η αντιστροφή του βάρους απόδειξης, απαντάται μόνο στην περίπτωση της φωτιάς¹¹⁹, αν και έμμεσα συναγόμενη και στην περίπτωση μεταφοράς ζώντων ζώων¹²⁰.

Εν συνεχεία ο ενάγων δύναται να συνεχίσει να υποστηρίζει την αξίωση του, ακολουθώντας δύο οδούς. Από την μία να προβάλει αντένσταση απέναντι στις ενστάσεις του μεταφορέα, ότι για την επέλευση της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης συνέτρεξε κάποιος από τους εξαιρούμενους κινδύνους ή κάποια εξαιρετική κατάσταση, όπως απαριθμούνται στο άρθρο 17 (3). Από την άλλη ο ενάγων μπορεί να επικαλεσθεί και να αποδείξει είτε ότι το γεγονός ή η περίπτωση, επί των οποίων ο μεταφορέας στηρίζει το ανεύθυνο του προκλήθηκε από πταίσμα του μεταφορέα ή των προβλεπόμενων στο άρθρο 18 προσώπων, για τα οποία ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη¹²¹, αντικρούοντας ουσιαστικά την προηγηθείσα ένσταση του μεταφορέα υπό το 17(2), είτε ότι το γεγονός ή περίπτωση, που προκάλεσε ή συνετέλεσε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση δεν περιλαμβάνεται στην λίστα του άρθρου 17(3), και εφόσον σωρευτικά ο μεταφορέας δεν μπορεί να αποδείξει ότι το συγκεκριμένο γεγονός ή περίπτωση δεν οφείλεται σε δικό του πταίσμα ή πταίσμα των

¹¹⁵ Περιπτώσιολογική αναφορά των οποίων γίνεται στο άρθρο 17(3)

¹¹⁶ Άρθρο 17 παρ. 3 εδ. 1

¹¹⁷ Α. 4(2 q) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

¹¹⁸ Α. 4(2) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

¹¹⁹ Α. 5(2) Κανόνες του Αμβούργου

¹²⁰ Α. 5(5) Κανόνες του Αμβούργου, αν ο μεταφορέας αποδείξει, ότι η απώλεια βλάβη ή καθυστέρηση οφείλεται στους ειδικούς εγγενείς κινδύνους, που ενυπάρχουν στην μεταφορά ζώντων ζώων, τεκμαίρεται, ότι η ζημία προέκυψε κατ' αυτόν τον τρόπο, εκτός κι αν ο ενάγων αποδείξει, ότι προκλήθηκε εν όλων ή εν μέρει από πταίσμα του μεταφορέα ή των προστηθέντων του, όπ.π. Berlignieri Francesco, 10

¹²¹ Α. 17(4) α

απαριθμούμενων στο άρθρο 18 προσώπων, για τα οποία υπέχει ευθύνη¹²². Κατ' αυτόν τον τόπο η διάταξη επιδιώκει να περιλάβει τις περιπτώσεις όπου η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση οφείλεται σε πολλαπλές αιτίες και πρέπει να γίνει επιμερισμός της ευθύνης¹²³.

Βέβαια, αντί των παραπάνω ο ενάγων μπορεί να επικαλεσθεί και να αποδείξει: i) αναξιοπλοΐα του πλοίου, ii) ακατάλληλη και ανεπαρκή επάνδρωση, εξοπλισμό και ανεφοδιασμό του πλοίου, iii) ότι τα κύτη ή άλλα μέρη του πλοίου, εντός των οποίων τα πράγματα μεταφέρονταν ή τα εμπορευματοκιβώτια, τα οποία προμήθευσε ο μεταφορέας, μέσα ή πάνω στα οποία τα πράγματα μεταφέρονταν, δεν ήταν κατάλληλα και ασφαλή για την υποδοχή, μεταφορά και διατήρηση των πραγμάτων¹²⁴. Η αναξιοπλοΐα έχει αποτελέσει κατά παράδοση στα περισσότερα νομοθετικά κείμενα που διέπουν την θαλάσσια μεταφορά μέσω καταλογισμού της ευθύνης για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου. Σημαντική διαφοροποίηση επέρχεται με τους Κανόνες του Ρότερνταμ στο ζήτημα της αξιοπλοΐας, η οποία δεν τίθεται πλέον ως προϋπόθεση για την επίκληση των εξαιρούμενων κινδύνων¹²⁵, καθώς ο μεταφορέας ακόμα και στην περίπτωση, που αποδεδειγμένα υπήρξε αναξιοπλοΐα, δύναται να αποφύγει την ευθύνη, αν αποδείξει ότι η αναξιοπλοΐα δεν προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, ενώ η αναξιοπλοΐα καθεαυτή αποτελεί πλέον αντικείμενο αυτοτελούς νομικής βάσης για την ανατροπή του τεκμήριου απαλλαγής του μεταφορέα, μέσω του καταλόγου εξαιρούμενων κινδύνων και την θεμελίωση της ευθύνης του από τον ενάγοντα¹²⁶.

Ο ενάγων αντικρούοντας στο τρίτο στάδιο τις όποιες αντενστάσεις του μεταφορέα περί απουσίας πταίσματος ή προβάλλοντας επιχείρημα από τον κατάλογο ανεύθυνων του άρθρου 17(3) ή επικαλούμενος αναξιοπλοΐα, δημιουργεί νέο τεκμήριο ευθύνης του μεταφορέα, επιρρίπτοντας του εκ νέου το βάρος απόδειξης. Ο μεταφορέας θα πρέπει αφενός να αποδείξει ότι η ζημία προήλθε από γεγονός ή περίσταση, που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο των εξαιρούμενων κινδύνων, και δεν οφείλεται σε δικό του πταίσμα ή των προσώπων, για τα οποία υπέχει

¹²² Α. 17(4) β

¹²³ Σχετικά παραδείγματα σε όπ.π. M.F. Sturley, T. Fujita, G. Van der Ziel, 111-112

¹²⁴ Α. 17(5) α

¹²⁵ Η νέα θέση των Κανόνων προκύπτει από την διατύπωση του άρθρου Α. 17(5), που περιλαμβάνει την φράση "...notwithstanding paragraph 3 of this article..." και δεδομένου, ότι στην παράγραφο 3 του άρθρου 17 περιλαμβάνονται οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι.

¹²⁶ Αντίθετα, στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ προβλέπεται ότι ο μεταφορέας θα πρέπει να έχει καταστήσει σε κάθε περίπτωση το πλοίο αξιόπλοο, προκειμένου, να είναι σε θέση να επικαλεσθεί κάποια από τις σχετικές άμυνες -Α. 3(1) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

ευθύνη¹²⁷, αφετέρου αναφορικά με την αντένσταση αναξιοπλοΐας θα πρέπει να αποδείξει είτε ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση δεν οφείλεται σε οποιαδήποτε κατάσταση αναξιοπλοΐας από τις αναφερόμενες στο άρθρο 17 (5 a), είτε ότι εκπλήρωσε επιτυχώς και δεν παραβίασε την υποχρέωση διαρκούς επιμέλειας του υπό το άρθρο 14 της συνθήκης.

2. Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι

Στο άρθρο 17(3) της νέας συνθήκης¹²⁸ περιγράφονται οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι που αποτελούν την βάση της άμυνας του μεταφορέα, δια των οποίων δύναται να απαλλαγθεί από την ευθύνη με μόνη την απόδειξη, ότι η συνδρομή κάποιου εξαιρετικού περιστατικού ή ειδικής συνθήκης προκάλεσε ή συντέλεσε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου.

Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι συνίστανται από ένα σύνολο ρητρών, που περιλαμβάνονταν εκτεταμένα στις φορτωτικές ήδη από τον 19^ο αιώνα και από τη διαμορφωθείσα νομολογία των δικαστηρίων. Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι θα μπορούσαν, να κατηγοριοποιηθούν σε τρία είδη:

ι. Εξαιρέσεις, που βρίσκονται εκτός του ελέγχου του μεταφορέα και προβλέπονται από τις περιπτώσεις α-ζ στο άρθρο 17 (3):

α) Ανωτέρα Βία

β) Κίνδυνοι και ατυχήματα στην θάλασσα ή άλλα πλεύσιμα ύδατα

γ) Πόλεμος, εχθροπραξίες, ένοπλες συγκρούσεις, πειρατεία, τρομοκρατία, στάσεις και αναταραχές

δ) Περιορισμοί καραντίνας, παρεμβάσεις και εμπόδια από την κυβέρνηση, τις δημόσιες αρχές, ηγέτες ή τον λαό, συμπεριλαμβανομένης της κράτησης, σύλληψης ή δήμευσης, που δεν οφείλεται στον μεταφορέα ή σε κάποιο από τα αναφερόμενα στο άρθρο 18 πρόσωπα

ε) Απεργίες, στάσεις ή περιορισμοί εργασίας

στ) Φωτιά επί του πλοίου

¹²⁷ Α. 17(4b)

¹²⁸ Παρόμοια ρύθμιση υπάρχει και στους Κανόνες Χάγη/Χάγη-Βίσμπυ στο άρθρο 4. Αντίθετα, οι Κανόνες του Αμβούργου δεν συμπεριέλαβαν συνολικά τον κατάλογο των εξαιρέσεων με κύριο επιχείρημα, ότι δεν συνέβαλλαν στην εξισορρόπηση των συμφερόντων των μερών.

ζ) Κεκρυμμένα ελαττώματα, μη δυνάμενα, να ανακαλυφθούν με την δέουσα επιμέλεια του μεταφορέα

ii. Εξαιρέσεις, που βρίσκονται εκτός του ελέγχου του μεταφορέα και προβλέπονται από τις περιπτώσεις η-ια στο άρθρο 17 (3):

η) Πράξη ή παράλειψη του φορτωτή, του εγχειρόγραφου φορτωτή, του ελέγχοντος μέρους ή οπουδήποτε άλλου προσώπου, για τις πράξεις του οποίου υπέχει ευθύνη ο φορτωτής ή ο εγχειρόγραφος φορτωτής κατά τα άρθρα 33 ή 34

θ) Φόρτωση, διαχείριση, στοιβασία ή εκφόρτωση των αγαθών διενεργούμενη υπό συμφωνία κατά το άρθρο 13 (2), εκτός αν ο μεταφορέας ή κάποιο εκτελεστικό μέρος διενεργούν τα παραπάνω εκ μέρους του φορτωτή, του εγχειρόγραφου φορτωτή ή του παραλήπτη

ι) Φύρα του όγκου ή βάρους η κάθε άλλη απώλεια ή βλάβη προερχόμενη από εγγενές ελάττωμα, από την ιδιοσυστασία των αγαθών

ια) Ανεπαρκής ή ελαττωματική κατάσταση στην συσκευασία ή σήμανση, μη διενεργούμενη από ή εκ μέρους του μεταφορέα

iii. Εξαιρέσεις λόγω έκτακτων περιστάσεων, που προβλέπονται στις περιπτώσεις ιβ-ιε στο άρθρο 17 (3)

ιβ) Διάσωση ή απόπειρα διάσωσης ζωής στην θάλασσα

ιγ) Εύλογα μέτρα για την διάσωση ή απόπειρα διάσωσης περιουσίας στην θάλασσα

ιδ) Εύλογα μέτρα για την αποφυγή η απόπειρα αποφυγής βλάβης του περιβάλλοντος

ιε) Ενέργειες του μεταφορέα κατ' εφαρμογή των χορηγούμενων από τα άρθρα 15 και 16 εξουσιών

Ουσιαστικά από την λίστα των εξαιρούμενων κινδύνων μόνο η ανωτέρα βία και οι κίνδυνοι στην θάλασσα ή άλλα πλεύσιμα ύδατα συνιστούν απαλλαγή από την ευθύνη για τον μεταφορέα, ενώ οι λοιποί αντιστροφή του βάρους απόδειξης. Η συγκριτική επισκόπηση των εξαιρούμενων κινδύνων με βαθύτερη ανάλυση των σημαντικότερων εξ αυτών ακολουθεί παρακάτω.

2.2 Ειδικότερες περιπτώσεις απαλλαγής από την ευθύνη

2.2.1 Άρθρο 17 (3) περ. –a-, –b-, –g- και –j-

Οι περιπτώσεις απαλλαγής από την ευθύνη που διατηρήθηκαν αναλλοίωτες και στη νέα συνθήκη είναι παραδοσιακά ανεύθυνα του μεταφορέα, που είτε ανάγονται εκτός της σφαίρας ελέγχου του λόγω αντικειμενικής του αδυναμίας¹²⁹, είτε αφορούν την απουσία του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόκληση του γεγονότος¹³⁰, εκ του οποίου προήλθε ή οφείλεται η επελθούσα ζημία.

Η δικαιολογητική βάση διατήρησης της πρώτης περίπτωσης είναι αυτονόητη, ο μεταφορέας δεν μπορεί να καταστεί υπόλογος για γεγονότα, τα οποία δεν μπορεί να ελέγξει, ενώ για τη δεύτερη περίπτωση ερείδεται στην λογική, ότι ο φορτωτής εκ της ιδιότητας του είναι ο μόνος, που είναι σε θέση, να γνωρίζει όλα τα εγγενή χαρακτηριστικά των μεταφερόμενων εμπορευμάτων και ως εκ τούτου ο μεταφορέας δεν θα πρέπει να φέρει την ευθύνη της ζημίας, που προέρχεται εξ αυτών. Τόσο υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όσο και υπό την νέα συνθήκη, το βάρος απόδειξης ύπαρξης του εγγενούς ελαττώματος και του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ αυτού και της προκληθείσας ζημίας του φορτίου φέρει ο μεταφορέας. Σύμφωνα με το άρθρο 14 της συνθήκης που καθιερώνει διαρκή υποχρέωση του μεταφορέα *«να καθιστά και να διατηρεί τα κύτη και όλα τα τμήματα του πλοίου, εντός των οποίων μεταφέρονται τα εμπορεύματα, ... κατάλληλα και ασφαλή για την υποδοχή, μεταφορά και διατήρηση τους»*, εφόσον το φορτίο υφίσταται ζημία από εγγενές ελάττωμα και τούτο γίνεται αντιληπτό από τον μεταφορέα κατά την διάρκεια του ταξιδιού, τότε ο τελευταίος υποχρεούται να προβεί σε λήψη κάθε εύλογου μέτρου και σε αναζήτηση οδηγιών με σκοπό την μείωση της επέκτασης της ζημίας. Αν ο μεταφορέας επιτύχει να αποδείξει την δέουσα επιμέλεια κατά την εκπλήρωση της υποχρέωσης του, παρά την ανακάλυψη του εγγενούς ελαττώματος, τότε το ανεύθυνο

¹²⁹ Σε αυτή την περίπτωση εντάσσονται η «ανωτέρα βία» και οι «κίνδυνοι και ατυχήματα στην θάλασσα ή άλλα πλεύσιμα νερά» διατάξεις –a- και –b- του άρθρου 17 (3). Η συνθήκη, παρότι αποσκοπεί στη ομοιομορφία, δεν απασχολήθηκε με την διαφορετική ερμηνεία και συνακόλουθα διαφορετικό πεδίο εφαρμογής, που λαμβάνει η έννοια του κινδύνου στην θάλασσα, μεταξύ των διαφόρων δικαιοδοσιών. Ως εκ τούτου παραμένει αμφιλεγόμενη η εφαρμογή της διάταξης, καθώς δεν είναι πάντα βέβαιο, τι είδους και έντασης καιρικές συνθήκες θα συνιστούν θαλάσσιο κίνδυνο, καθώς και τι είδους περίπτωση ή γεγονός θα συνιστά ατύχημα, που θα καλύπτονται από την διάταξη.

¹³⁰ Σε αυτή την περίπτωση συγκαταλέγονται τα «κεκρυμμένα ελαττώματα, που δεν ανακαλύπτονται με την δέουσα επιμέλεια» και η «μείωση του όγκου ή του βάρους, καθώς και κάθε άλλη ζημία ή απώλεια, που προέρχεται από κάποιο εγγενές ελάττωμα από την ποιότητα ή ιδιοσυστασία του πράγματος»- διατάξεις –g- και –j- του άρθρου 17 (3)

θα εφαρμόζεται¹³¹. Αναφορικά δε με τα κεκρυμμένα ελαττώματα θα πρέπει να επισημανθεί ότι δεν αφορούν πλέον μόνο τον χώρο του πλοίου, αλλά και τα λοιπά μέσα, υπό τα οποία διενεργείται η μεταφορά, καθώς και τα εμπορευματοκιβώτια σε κάθε στάδιο της μεταφοράς, αποκτώντας έτσι ένα ευρύτερο πεδίο εφαρμογής.

2.2.2 Άρθρο 17 (3) περ. -c-

Η περίπτωση -c- του άρθρου 17 (3) αποτελεί ουσιαστικά συγκερασμό των περιπτώσεων -ε- και -ια- του άρθρου 4 (2) των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Στο περιεχόμενο των «πολεμικών ενεργειών» εμπίπτουν πλέον αναλυτικά ο «πόλεμος, και οι εχθροπραξίες» αντικαθιστώντας την περίπτωση -ζ-. Στην διάταξη συνενώθηκαν η «οχλοκρατία και οι κοινωνικές αναταραχές» της περίπτωσης -ια-, ενώ προβλέπονται και οι περιπτώσεις της «ένοπλης σύγκρουσης, πειρατείας και τρομοκρατίας». Εξ αντιδιαστολής γίνεται αντιληπτό ότι στην εν λόγω διάταξη δεν εμπίπτουν εγκληματικές ενέργειες κατά της ζωής ή της περιουσίας με κίνητρο άνευ πολιτικού ή θρησκευτικού χαρακτήρα.

2.2.3 Άρθρο 17 (3) περ. -d-

Η περίπτωση -d- του άρθρου 17 (3) της συνθήκης αποτελεί συνδυασμό των περιπτώσεων -η- και -ζ- με τροποποίηση του περιεχομένου της περίπτωσης ζ του άρθρου 4 (2) των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Οι «υγειονομικοί περιορισμοί» αποτυπώνονται αυτούσιοι όπως στην περίπτωση -η-, ενώ διευρύνθηκε το περιεχόμενο της περίπτωσης -ζ- σε «επέμβαση ή εμπόδια προερχόμενα από κυβερνήσεις, δημόσιες αρχές, ηγέτες ή ανθρώπους περιλαμβανομένων της κράτησης, σύλληψης ή κατάσχεσης μη αποδιδόμενων στον μεταφορέα ή σε κάποιο από τα αναφερόμενα πρόσωπα στο άρθρο 18». Βεβαίως, πλέον προβλέπεται ρητά η εξαίρεση εφαρμογής του ανεύθυνου στην περίπτωση ίδιου πταιίσματος του μεταφορέα, ενώ στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ υπάρχει η έμμεση εξαίρεση. Περαιτέρω, είναι πιθανή η συχνότερη απαλλαγή της ευθύνης δεδομένου ότι γίνεται ρητή επέκταση της διάταξης και στα πρόσωπα του άρθρου 18, για τα οποία ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη. Η προστατευτική λειτουργία της διάταξης παύει στην περίπτωση που ο ίδιος ο

¹³¹ Όπ.π. Tsimplis Michael, Liability of the carrier for loss, damage or delay, 58

μεταφορέας ασκεί δικαίωμα επίσκεψης επί του φορτίου, το οποίο υφίσταται την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, που το πλήρωμα καταλαμβάνει το πλοίο για οφειλόμενα δεδουλευμένα και γενικά κάθε περίπτωση, κατά την οποία πρόσωπο, το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, προβαίνει σε ενέργεια κατάληψης του πλοίου και του φορτίου. Παραμένει να κριθεί στην πράξη, καθώς δεν είναι ευκρινές από το περιεχόμενο του άρθρου, αν η διάταξη θα εφαρμόζεται και στην περίπτωση που η παρεμποδιστική ενέργεια θα σχετίζεται με απαίτηση, που δεν απορρέει από την συγκεκριμένη σύμβαση μεταφοράς. Γενικώς η διάταξη διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της ως προς την απαλλαγή του μεταφορέα, καθώς περιλαμβάνει πλέον και ενέργειες εκτελεστικών μερών, που δεν αφορούν το θαλάσσιο τμήμα της μεταφοράς.

2.2.4 Άρθρο 17 (3) περ. -e-

Η περίπτωση -e- του άρθρου 17 (3) στηρίζεται στην περίπτωση -i- του άρθρου 4 (2) των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, που προβλέπει «απεργίες, ανταπεργίες, στάσεις εργασιών ή περιορισμούς στην εργασία», με ορισμένες αποκλίσεις. Ενώ η αρχική πρόθεση ήταν να καταργηθεί εξ ολοκληρού η συγκεκριμένη διάταξη, προκρίθηκε τελικά η διατήρηση της διαφοροποιώντας την διατύπωση του σχετικού άρθρου των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, προκειμένου να μην οδηγεί σε υπερβολική επαύξηση της ευθύνης του μεταφορέα, την οποία θα συνεπάγονταν σε πολλές περιπτώσεις. Εξαλείφθηκε από την διάταξη η γενικευμένη αναφορά στην προέλευση των εμποδίων, που προκαλούν ολική ή μερική διακοπή της εργασίας, μειώνοντας έτσι κατά πολύ το περιεχόμενο της. Η αφαίρεση ωστόσο του όρου «από οποιαδήποτε αιτία», που προβλέπεται στην αντίστοιχη διάταξη των κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ οδηγεί σε ανεπιεική αποτέλεσμα για τον μεταφορέα, καθώς η επίκληση του ανεύθυνου του τελεί υπό την αίρεση μη απόδειξης ύπαρξης πταίσματος του μεταφορέα και ο τελευταίος υπέχει εγγυητική ευθύνη για τα πρόσωπα, που εμπίπτουν στο άρθρο 18.

Ένα ζήτημα που παρουσιάζει μεγάλη πρακτική σημασία, και το οποίο δεν αντιμετωπίστηκε ούτε από την παρούσα συνθήκη είναι η νομική ερμηνεία του περιεχομένου των διαφόρων γεγονότων, που οδηγούν σε αποχή από την εργασία στις διάφορες εθνικές δικαιοδοσίες. Αναλόγως της σχετικής ερμηνείας σε έκαστη έννομη τάξη που ενδέχεται να εμπλακεί, θα καθορίσει το πεδίο εφαρμογής της διάταξης, με αποτέλεσμα είτε την επαύξηση της ευθύνης του μεταφορέα στην περίπτωση που τα

αναγνωρισμένα γεγονότα μη παροχής της εργασίας περιορίζονται σε στενούς νομικούς ορισμούς, ώστε να μη καταλαμβάνουν κάθε περίπτωση, είτε επαύξηση του κινδύνου για τον δικαιούχο του φορτίου, στην περίπτωση εννοιολογικής διεύρυνσης των περιπτώσεων μη παροχής εργασίας.

2.2.5 Άρθρο 17 (3) περ. -f-

Παρότι η φωτιά¹³² συνεχίζει, να περιλαμβάνεται στον κατάλογο των περιπτώσεων απαλλαγής από την ευθύνη, η σχετική διάταξη επαναδιατυπώθηκε στην νέα συνθήκη ως απλά «Φωτιά επί του πλοίου»¹³³ και παραλείφθηκε η επιφύλαξη, που εμπεριεχόταν στην αντίστοιχη διάταξη των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ «...εκτός αν αυτή προκλήθηκε από ίδιο πταίσμα του μεταφορέα».

Το πεδίο εφαρμογής της σχετικής διάταξης, τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όσο και στην νέα συνθήκη, εκτείνεται σε πυρκαγιά που εκδηλώνεται κατά το θαλάσσιο σκέλος του ταξιδιού στο πλοίο, και δεν περιλαμβάνει τον χρόνο πριν από την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση, παρόλο που οι Κανόνες του Ρότερνταμ διέπουν «door to door» τύπου σύμβαση μεταφοράς¹³⁴. Όπως και υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ δεν γίνεται διάκριση ανάμεσα στην αιτία προέλευσης της πυρκαγιάς από ναυτικό ή εμπορικό πταίσμα, έτσι και στην νέα συνθήκη η διάκριση παρέλκει εντελώς, καθώς το ανεύθυνο για ναυτικό πταίσμα παραλείπεται εντελώς. Αναφορικά με τον προβληματισμό περί του αν στην έννοια της πυρκαγιάς, ως εξαιρετέου λόγου ευθύνης, περιλαμβάνεται και αυτή, που εκδηλώνεται στις μηχανές, τα ίσαλα και γενικά τα μέρη του πλοίου κάτω από την επιφάνεια του καταστρώματος ή αντίθετα περιορίζεται μόνο στην επιφάνεια, αυτός παραμένει ήσσονος σημασίας τόσο γιατί η πηγή της φωτιάς θα είναι δύσκολο να

¹³² Το ανεύθυνο του μεταφορέα για ζημίες προκαλούμενες από πυρκαγιά ξεκίνησε ως απαλλακτική ρήτρα από την Αγγλοσαξονική ναυτιλιακή πρακτική και περιλήφθηκε ως εξαιρούμενος κίνδυνος σε όλες τις διεθνείς συνθήκες που ρυθμίζουν τη θαλάσσια μεταφορά και στα περισσότερα εθνικά δίκαια. Η έννοια, με την οποία εκλαμβάνει το δίκαιο την πυρκαγιά, ερείδεται στην ετυμολογία της λέξης ως καύσης δια του πυρός. Ως εκ τούτου η απλή θέρμανση, που δεν έφτασε στο στάδιο της πυράκτωσης ή ανάφλεξης, δεν είναι πυρκαγιά, άρα για τις όποιες προκαλούμενες ζημίες δεν θα υπάρχει ανεύθυνο. Επίσης το ανεύθυνο, όταν θεμελιώνεται, καλύπτει και τις παράπλευρες και αντανάκλαστικές από την πυρκαγιά ζημίες, όπως από τον εκλυόμενο καπνό ή το νερό, που χρησιμοποιήθηκε για την κατάσβεση, Ναυτικό Δίκαιο, Αλίκης Κιάντου-Παμπούκη § 146 II, σελ. 172, υποσ. 10

¹³³ «Fire on the ship» α. 17 παρ. 3, περ. στ'

¹³⁴ Σε αντίθεση με το α. 138 παρ. 3 του ΚΙΝΔ, που εφαρμόζεται από την παραλαβή των πραγμάτων προς μεταφορά μέχρι την παράδοση τους (α. 134 παρ. 3 ΚΙΝΔ) και συνεπώς το ανεύθυνο του εκναυλωτή για ζημίες από πυρκαγιά καλύπτει ζημίες, που συμβαίνουν και πριν από την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση

εντοπιστεί όσο και γιατί πλην ορισμένων περιπτώσεων-που προβλέπονται συγκεκριμένα¹³⁵-, το φορτίο δεν θα βρίσκεται επί του καταστρώματος.

Σε αμφότερες τις συνθήκες για την απαλλαγή απαιτείται η επίκληση της πυρκαγιάς ως αιτίας της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, ενώ το βάρος απόδειξης ύπαρξης ιδίου πταίσματος έχει ο ενάγων δικαιούχος του φορτίου και συνακόλουθα η απόδειξη πρόκλησης της πυρκαγιάς από ίδιο πταίσμα του μεταφορέα σημαίνει αυτόματα έκπτωση του από το προνόμιο απαλλαγής από την ευθύνη. Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ καθιερώνεται ένα μαχητό τεκμήριο απαλλαγής από την ευθύνη για τον μεταφορέα λόγω πυρκαγιάς, το οποίο ανατρέπεται μόνο αν αυτή προκλήθηκε από δικό του προσωπικό πταίσμα. Ως εκ τούτου πταίσμα του πλοιάρχου, του πληρώματος ή άλλου προσωπικού δεν επηρεάζουν το ανεύθυνο του μεταφορέα στην περίπτωση πυρκαγιάς, εκτός αν το πταίσμα αφορά πρόσωπα με τέτοια λειτουργική σχέση μαζί του και εξουσία, ώστε να εκλαμβάνονται ως ενεργούντα απευθείας για λογαριασμό του και με την δυνατότητα, να ελέγχουν τις πράξεις του. Στην νέα Συνθήκη διευρύνεται η ευθύνη του μεταφορέα με αποτέλεσμα ο μεταφορέας να καθίσταται υπόλογος πέραν από το προσωπικό του πταίσμα και για αυτό των προσώπων, για τα οποία υπέχει ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 18. Κατά μια άποψη, η φωτιά πλέον δεν συνιστά ανεύθυνο για τον μεταφορέα αλλά μπορεί να αυτός να θεωρηθεί ως φέρων την ευθύνη, εφόσον αποδειχθεί πταίσμα των ως άνω προσώπων του άρθρου 18¹³⁶. Η διατυπωθείσα αυτή θέση ανταποκρίνεται στην γραμματική ερμηνεία της σύμβασης, αλλά και με τη νέα διατύπωση του άρθρου για τη φωτιά δεν επέρχεται ουσιαστική διαφοροποίηση στην ευθύνη του μεταφορέα ή στο βάρος απόδειξης αυτής, καθώς το βάρος απόδειξης ύπαρξης πταίσματος, τόσο του μεταφορέα, όσο και των προσώπων, για τα οποία υπέχει ευθύνη, παραμένει στον ενάγοντα και συνιστά αντένσταση αυτού έναντι της προβληθείσας ένστασης του μεταφορέα για απαλλαγή από την ευθύνη του.

2.2.6 Άρθρο 17(3) περ. -h-

Η διάταξη -h- του άρθρου 17 (3), προβλέπει απαλλαγή από την ευθύνη του μεταφορέα, αν η ζημία επήλθε συνέπεια «πράξης ή παράλειψης του φορτωτή, του

¹³⁵ Φορτίο επί του καταστρώματος, α.25

¹³⁶ Johanson Svante O., Oland Barry, Pysden Kay, Ramberg Jan, Tetly William, Schmitt Douglas G., A response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules, 2009, (available at www.commitemaritime.org), 2

εγχειρόγραφου φορτωτή, του διευθύνοντος μέρους ή κάθε άλλου προσώπου, για τις πράξεις του οποίου είναι υπεύθυνος ο φορτωτής ή ο εγχειρόγραφος φορτωτής, σύμφωνα με τα άρθρα 33 ή 34». Η εν λόγω διάταξη αποτελεί διεύρυνση του περιεχομένου της περίπτωσης -θ- του άρθρου 4 (2) των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, και βρίσκεται σε ακολουθία με την επέκταση της ευθύνης του φορτωτή για παραβίαση των υποχρεώσεων του, που προκαλείται από πράξεις ή παραλείψεις κάθε προσώπου, στο οποίο έχει αναθέσει την εκπλήρωση οποιασδήποτε υποχρέωσης του. Βέβαια, το ως άνω πρόσωπο μπορεί να είναι οποιοσδήποτε, συμπεριλαμβανομένου του μεταφορέα ή κάποιου εκτελεστικού μέρους, που ενεργεί εκ μέρους του μεταφορέα. Σε αυτή την περίπτωση και εφόσον ο μεταφορέας δεν υπέχει ευθύνη για πράξεις ή παραλείψεις των προσώπων αυτών κατά την άσκηση των καθηκόντων, που τους αναθέτει¹³⁷, δεν θα εμπίπτουν στην εξαίρεση πράκτορες ή αντιπρόσωποι του μεταφορέα, που ενεργούν για λογαριασμό του μεταφορέα.

2.2.7 Άρθρο 17 (3) περ. -k-

Η διάταξη -k- του άρθρου 17 (3) μεταφέρθηκε σχεδόν ίδια συνδυάζοντας τις διατάξεις -ιδ- και -ιε- του άρθρου 4 (2) των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Η διάταξη προβλέπει ότι στην περίπτωση «ανεπάρκειας ή ελαττωματικής κατάστασης της συσκευασίας ή σήμανσης, που δεν διενεργήθηκε από ή εκ μέρους του μεταφορέα» υπάρχει ανεύθυνο του μεταφορέα, ενώ αφορά μόνο την κατάσταση των εμπορευμάτων, που καλύπτονται από συγκεκριμένη φορτωτική και σύμβαση μεταφοράς και όχι άλλων εμπορευμάτων, που ενδέχεται λόγω ανεπαρκούς ή ελαττωματικής συσκευασίας ή σήμανσης, να επέφεραν ζημιά στο επίδικο φορτίο. Αυτονόητο είναι ότι σε περίπτωση που η συσκευασία ή σήμανση των εμπορευμάτων πραγματοποιήθηκε από τον ίδιο τον μεταφορέα ή κάποιο από τα πρόσωπα, για τα οποία υπέχει ευθύνη, η ευθύνη του μεταφορέα παραμένει, γεγονός που συνάδει και με τις συμβατικές υποχρεώσεις του μεταφορέα αναφορικά με το φορτίο, ειδικότερα δε την στοιβασία, φύλαξη, φροντίδα και καλή διαχείριση του, στο περιεχόμενο των οποίων θα περιλαμβάνονταν η συσκευασία και σήμανση του. Επισημαίνεται ότι σε απαλλαγή από την ευθύνη για τον ίδιο λόγο θα οδηγείτο και ο μεταφορέας, που δεν

¹³⁷ Α. 34

έλαβε ορθές ή πλήρεις οδηγίες από τον φορτωτή για την σωστή μεταχείριση του φορτίου με αποτέλεσμα την επέλευση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης.

2.2.8 Άρθρο 17 (3) περ. -1-

Σε αμφοτέρως τις συνθήκες η διάσωση ή απόπειρα διάσωσης της ανθρώπινης ζωής, που εκτίθεται σε κίνδυνο ή κινδυνεύει στην θάλασσα καθιερώνουν ένα άνευ όρων ανεύθυνο για τον μεταφορέα, αν μια τέτοια ενέργειά του οδήγησε σε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου. Η εξαίρεση προβλέπεται πλέον στην αυτοτελή διάταξη -1- του άρθρου 17 (3), η οποία προήλθε από διάσπαση της περίπτωσης -ιβ- του άρθρου 4 (2) των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπου προβλεπόταν μαζί με την διάσωση πραγμάτων. Το έννομο αγαθό της ζωής, που αποτελεί υπέρτατη αξία, οδήγησε στην θέσπιση δύο ξεχωριστών διατάξεων προκειμένου να αίρεται κάθε αμφιβολία ή δισταγμός του μεταφορέα και του πλοίαρχου, για τη διάσωση ανθρώπινης ζωής που βρίσκεται σε κίνδυνο στην θάλασσα, σε σχέση με τα καθήκοντα τους ως προς το φορτίο, δισταγμός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε - δεδομένων και των ιδιαζουσών συνθηκών στη θάλασσα- μοιραία καθυστέρηση.

2.2.9 Άρθρο 17 (3) περ. -m-

Με την αυτοτελή διάταξη -m- του άρθρου 17 (3) προβλέπεται πλέον το ανεύθυνο από διάσωση ή απόπειρα διάσωσης πραγμάτων στην θάλασσα. Με την νέα διάταξη καθιερώνεται ως προϋπόθεση του ανεύθυνου του μεταφορέα, -στην περίπτωση, που σχετική ενέργεια του τον καθιστά υπόλογο για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου- η λήψη εύλογων μέτρων, ώστε, μόνο όταν καθίσταται δικαιολογημένη η διάσωση ή απόπειρα διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα, να θεμελιώνεται το ανεύθυνο, σε αντίθεση με την πρόβλεψη στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, που η διάσωση περιουσίας θεμελιώνει σε κάθε περίπτωση λόγο απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη¹³⁸. Η διάταξη αποσκοπεί στην εξισορρόπηση των συμφερόντων των εμπλεκομένων, ώστε να μην ενθαρρύνεται ο μεταφορέας, να θέτει σε κίνδυνο φορτία μεγάλης αξίας, έναντι κάποιας ελάχιστης πιθανότητας, να διασωθεί ήσσονος σημασίας περιουσία που βρίσκεται σε κίνδυνο

¹³⁸ Α. 4 παρ. 4 Χάγης-Βίσμπυ

στη θάλασσα. Τα κριτήρια για τον καθορισμό των πλαισίων λήψης εύλογων μέτρων, όταν παρουσιάζεται η ανάγκη επέμβασης, θα πρέπει να αναζητούνται μεταξύ της στάθμισης των πιθανοτήτων διάσωσης της υπό διακινδύνευση περιουσίας και του κινδύνου βλάβης του φορτίου σε σύγκριση με την αξία της προς διάσωση περιουσίας και τον κίνδυνο, που απειλείται για το περιβάλλον¹³⁹ με γνώμονα τις ιδιαιτερότητες και τα πραγματικά περιστατικά κάθε περίπτωσης.

2.2.10 Άρθρο 17 (3) περ. – n –

Η νέα ρύθμιση του άρθρου 17 (3) περ. – n – προβλέπει την θεμελίωση του ανεύθυνου του μεταφορέα στις περιπτώσεις που οι ενέργειες του με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος οδηγούν σε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου. Η σχετική διάταξη εναρμονίζεται με τη σύγχρονη διεθνή τάση μέριμνας και ευαισθητοποίησης για γενικότερα ζητήματα οικολογίας, η οποία επήλθε εν μέρει ως αποτέλεσμα των πιο πρόσφατων θαλάσσιων ατυχημάτων¹⁴⁰. Επιπλέον συνάδει και με το αυστηρό θεσμοθετημένο πλαίσιο¹⁴¹ προστασίας του περιβάλλοντος, ιδίως όσον αφορά την ευθύνη και τις οικονομικές της συνέπειες για τον υπαίτιο της μόλυνσης, ενώ εμπίπτει στο πλαίσιο των εξαιρέσεων της ευθύνης του μεταφορέα όπως προβλέπονται στη Συνθήκη.

Η επιδίωξη της συνθήκης να αποτελεί ρυθμιστικό πλαίσιο της διευρυμένης «θαλάσσιας» μεταφοράς και η γενική διατύπωση της διάταξης οδηγεί στο συμπέρασμα ότι αφορά την προστασία του περιβάλλοντος γενικά, χωρίς να

¹³⁹ Οικονομικά κίνητρα για τη διάσωση περιουσίας σε βάρος του φορτίου προβλέπονται στα εθνικά δίκαια, σε διεθνείς συνθήκες για την επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση, όπως η Συνθήκη Διάσωσης του 1989- Salvage Convention of 1989- αλλά και σε διεθνείς συνθήκες για την προστασία του περιβάλλοντος, όταν η φύση του φορτίου ή του πλοίου υπό κίνδυνο δύναται, να αποβεί ιδιαίτερα επιβαρυντική για το θαλάσσιο και όχι μόνο περιβάλλον με μακροπρόθεσμες συνέπειες οικολογικής καταστροφής. Ειδικότερα η UNCLOS (The United Nations Convention on the Law of the Sea) of 1982, art. 192, όπου προβλέπεται, ότι όταν υπάρχει κίνδυνος για το θαλάσσιο περιβάλλον η διάσωση περιουσίας πρέπει, να θεωρείται εύλογη εφόσον βοηθά στην μείωση αυτού του κινδύνου.

¹⁴⁰ Ενδεικτικά αναφερόμενες: η πρόσκρουση του Ecxhon Valdez σε ύφαλο στην περιοχή της Αλάσκας και διαρροή 39.000 τόνων πετρελαίου, η βύθιση δεξαμενόπλοιου Erica στον Ατλαντικό Ωκεανό κοντά στις ακτές της Βρετανίας και διαρροή 20.000 τόνων αργού πετρελαίου, η βύθιση του δεξαμενόπλοιου Prestige στα ανοιχτά των βορειοδυτικών ακτών της Ισπανίας και διαρροή 77.000 τόνων αργού πετρελαίου, η πρόσκρουση δεξαμενόπλοιου ILIAD σε ύφαλο ανατολικά του νησιού Σφακτηρία και διαρροή 82.000 αργού πετρελαίου, η βύθιση του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond μετά από πρόσκρουση σε ύφαλο κοντά στο λιμάνι της Σαντορίνης.

¹⁴¹ International Convention on Liability for Oil Pollution Damage of 1992, International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea of 1996 (HNS) (and its 2010 Protocol), International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution of 2001 (BOPC), Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR) of 1971

περιορίζεται στο θαλάσσιο κομμάτι. Ως εκ τούτου η λήψη μέτρων προβλέπεται όχι μόνο κατά το θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς αλλά και κατά το διάστημα πριν από την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση και ανεξάρτητα από το αν τα ληφθέντα μέτρα απέβησαν επιτυχή ή όχι, καθώς η διάταξη αναφέρεται ρητά και στην απόπειρα αποφυγής βλάβης του περιβάλλοντος. Τα κριτήρια για τον καθορισμό της έκτασης και του είδους της απειλούμενης βλάβης για το περιβάλλον, που θα δικαιολογεί την ενεργοποίηση της εξαίρεσης από την ευθύνη, θα πρέπει, να αναζητηθούν, αφενός κατά αντικειμενικό τρόπο σε διεθνώς καθιερωμένα περιβαλλοντικά πρότυπα και αφετέρου στα πραγματικά περιστατικά έκτακτης περίπτωσης, από τα οποία προκύπτει η δυνατότητα διάσωσης, σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες πολιτικοοικονομικές συνθήκες.

2.2.11 Άρθρο 17 (3) περ. – i –

Η ρύθμιση του άρθρου 17 (3) περ. – i – προβλέπει μια νέα εξαίρεση από την ευθύνη υπέρ του μεταφορέα. Συγκεκριμένα στην περίπτωση που οι εργασίες φόρτωσης, διαχείρισης, στοιβασίας ή εκφόρτωσης των εμπορευμάτων, που παραδοσιακά εκτελούνται από τον μεταφορέα στα πλαίσια εκπλήρωσης των συμβατικών του υποχρεώσεων, διενεργούνται από τον φορτωτή, τον εγχειρόγραφο φορτωτή ή τον παραλήπτη στη βάση συμφωνίας με τον μεταφορέα, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 13 (2) της συνθήκης, θεμελιώνεται ανεύθυνο του μεταφορέα. Εξαίρεση στο ανεύθυνο καθιερώνεται ωστόσο στην ειδικότερη περίπτωση που παρά την ύπαρξη συμφωνίας για την ανάληψη εκτέλεσης των παραπάνω εργασιών από τον φορτωτή, εγχειρόγραφο φορτωτή ή παραλήπτη, οι εργασίες διενεργούνται κατόπιν συγκεκριμένης συμφωνίας από τον μεταφορέα έναντι επιπρόσθετης αμοιβής. Από τα ανωτέρω γίνεται αντιληπτό ότι το ανεύθυνο καθιερώνεται, αν ο μεταφορέας δεν αναμείχθηκε στις ανωτέρω εργασίες, ήτοι αν αυτές αναλήφθηκαν και πράγματι εκτελέστηκαν από τον φορτωτή ή τον εγχειρόγραφο φορτωτή ή τον παραλήπτη.

2.2.12 Άρθρο 17 (3) περ. – o –

Η ρύθμιση του άρθρου 17 (3) περ. – o – προβλέπει και αυτή εξαίρεση από την ευθύνη υπέρ του μεταφορέα. Πρόκειται για τις περιπτώσεις όπου επέρχεται απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου από τις παρεχόμενες σε αυτόν εξουσίες

από το άρθρο 15 απέναντι σε επικίνδυνα πράγματα και από το άρθρο 16 αναφορικά με την θυσία πραγμάτων σε κατάσταση κοινής αβαρίας¹⁴². Συγκριτικά με τις προηγηθείσες ρυθμίσεις τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ¹⁴³, όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου, στις οποίες ο μεταφορέας μόνο έμμεσα απαλλάσσεται από την ευθύνη των συνεπειών άσκησης των εν λόγω εξουσιών, εν προκειμένω οι εξουσίες αυτές διατηρούνται και ρητά προσδιορίζονται ως περιπτώσεις θεμελίωσης ανεύθυνου του μεταφορέα. Η παρεχόμενη δυνατότητα απαλλαγής από την ευθύνη υπό το άρθρο 17(3) – ο – δεν τελεί υπό την αίρεση της επιτυχούς άσκησης των εξουσιών, που παρέχονται υπό τα άρθρα 15 και 16, αλλά αποτελεί απόκλιση από τις τακτικές υποχρεώσεις του μεταφορέα, όπως αυτές διαγράφονται στα άρθρα 11 και 13.

3. Ζημία από πολλαπλά αίτια και επιμερισμός της ευθύνης: Άρθρο 17 παρ. 6

Η διάταξη του άρθρου 17 παρ. 6 προβλέπει ότι στην περίπτωση που η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση φορτίου προέκυψε εν μέρει από αιτία, για την οποία ο μεταφορέας δεν υπέχει ευθύνη, τότε επέρχεται επιμερισμός του καταλογισμού της ευθύνης, ανάλογα με τις αιτίες. Η διάταξη αποτελεί διάφορη ρύθμιση από αυτήν στους Κανόνες του Αμβούργου¹⁴⁴ όπου επιβάλλεται το βάρος στον μεταφορέα, να αποδείξει το ποσοστό συμμετοχής του στον επιμερισμό της ευθύνης, όταν το φορτίο χάνεται, βλάπτεται ή καθυστερεί ως αποτέλεσμα πολλαπλών αιτιών, ενώ σχετική ρύθμιση δεν περιλαμβάνεται στους κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ.

Στη νέα συνθήκη κανένα μέρος δεν φέρει το βάρος να αποδείξει τη συμμετοχή του στον επιμερισμό της ευθύνης, παρά ανατίθεται στο δικάζοντα δικαστή το έργο να προσδιορίσει το μέγεθος της ζημίας και το ποσοστό ευθύνης του κάθε μέρους, εφόσον προσδιοριστούν οι αιτίες που προκάλεσαν την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου και αναχθούν αυτές στην ευθύνη του έκαστου μέρους

¹⁴² Σχετικά για τις εξουσίες αυτές έχει προηγηθεί ανάλυση ανωτέρω.

¹⁴³ α. 4 παρ.6 Χάγης-Βίσμπυ, α. 13 2 κανόνες Αμβούργου, αλλά και α. 22 παρ. 2 της CMR για την διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων

¹⁴⁴ Α. 5 παρ. 7 Κανόνες Αμβούργου: «*Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.*»

δυνάμει των λοιπών άρθρων της συνθήκης¹⁴⁵. Συνυπολογιζόμενες παράμετροι στον καθορισμό της συμμετοχής των υπαίτιων μερών στην προκληθείσα ζημία θα είναι οι συνθήκες τόπου και χρόνου και οι ειδικότερες περιστάσεις, υπό τις οποίες έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός, ο βαθμός πταίσματος του υπόχρεου ή των βοηθών εκπλήρωσης του, η αρχή της καλής πίστης αλλά και η στάθμιση και αξιολόγηση του βάρους απόδειξης που φέρει κάθε μέρος.

Συνεπώς, αν ο μεταφορέας καταφέρει να αποδείξει, ότι μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης δεν οφείλεται σε γεγονός ή περίσταση, για τα οποία υπέχει ευθύνη, τότε θα απαλλαγθεί από την ευθύνη για το αντίστοιχο αυτό τμήμα, ακόμα κι αν δεν προσδιορίζεται η ακριβής έκταση της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, που δεν προέρχεται από γεγονός ή περίσταση, για τα οποία ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη¹⁴⁶.

4. Εξαιρούμενοι κίνδυνοι που δεν προβλέπονται στη νέα συνθήκη

Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι, που προβλέπονται από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, αλλά δεν περιλήφθηκαν στον κατάλογο της συνθήκης είναι οι προβλεπόμενοι στις περιπτώσεις - α-, -στ-, -ιζ- του άρθρου 4 (2).

Καταρχήν καταργήθηκε η εξαίρεση που προβλεπόταν στο άρθρο 4 (2) περ. - στ- των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ αναφορικά με «πράξεις των εχθρών της πολιτείας», καθώς θεωρείται ως μια αναχρονιστική διάταξη, όταν το διεθνές εμπόριο βρισκόταν υπό των έλεγχο μοναρχών. Περαιτέρω, καταργήθηκε και η γενική εξαίρεση από την ευθύνη του άρθρου 4 (2) περ. – ιζ. Η ρύθμιση είχε τεθεί ως ασφαλιστική δικλείδα στην περίπτωση που δεν λειτουργούσε επιτυχώς η επίκληση κάποιου ειδικότερου εξαιρούμενου κίνδυνου, και προέβλεπε απαλλαγή του μεταφορέα για κάθε αιτία μη προερχόμενη από προσωπικό του πταίσμα ή πταίσμα των πρακτόρων ή εκπροσώπων του. Ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί το περιεχόμενο της ρύθμισης ως ένσταση κατά το δεύτερο στάδιο στο πλαίσιο δομής της ευθύνης του.

¹⁴⁵ Ιδίως των παραγράφων 1-5 του άρθρου 17, από τις οποίες προκύπτει ο προσδιορισμός του μεγέθους της ζημίας εκ αιτίας, για την οποία ευθύνεται ο μεταφορέας. Έτσι και Ιωάννης Χ. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) μεταφοράς πραγμάτων κατά την διεθνή σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, 96-97

¹⁴⁶ Questions and Answers on The Rotterdam Rules by the CMI International Working Group on the Rotterdam Rules, 13

Η βασικότερη μεταρρύθμιση που επέφερε η νέα συνθήκη στον κατάλογο των εξαιρούμενων κινδύνων είναι η ολική απαλοιφή από τον κατάλογο των εξαιρέσεων του λεγόμενου «ναυτικού πταίσματος»¹⁴⁷ του μεταφορέα και των προστηθέντων του, που προβλέπεται στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ως περίπτωση που θεμελιώνεται ανεύθυνο του μεταφορέα για πταίσμα του πλοιάρχου ή του πληρώματος κατά την διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου, που οδήγησε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου. Η απάλειψη του ναυτικού πταίσματος είχε πραγματοποιηθεί ήδη με τους Κανόνες του Αμβούργου¹⁴⁸ και συνάδει με την επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα υπό το άρθρο 18 και την εισαγωγή ενός καθεστώτος διαρκούς επαγρύπνησης και επιμέλειας για τον μεταφορέα υπό το άρθρο 145 στη νέα Συνθήκη.

Η ευθύνη για το πταίσμα των προστηθέντων, γενικός κανόνας στο αστικό δίκαιο, κάμπτεται στην περίπτωση του θαλάσσιου μεταφορέα, εξαίρεση που απαντάται τόσο στο εθνικό όσο και στο διεθνές δίκαιο¹⁴⁹. Ως απόκλιση εκφράστηκε καταρχήν με την λεγόμενη «negligence clause», που συμφωνούνταν από τα εκατέρωθεν μέρη και περιλήφθηκε για πρώτη φορά σε νομοθετικό κείμενο στον Αμερικάνικο Hurter Act του 1893. Η δικαιολογητική βάση της απαλλαγής του θαλάσσιου μεταφορέα από την ευθύνη για ζημίες από πταίσμα των προστηθέντων, πλοιάρχου και πληρώματος, σχετικά με την διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου, θεμελιώνεται στο ότι δεν θα ήταν δίκαιο, να φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας το βάρος ευθύνης για τους χειρισμούς προσώπων κατά την διάρκεια ενός θαλάσσιου ταξιδιού, των οποίων δεν έχει την εποπτεία, ο ίδιος δε ο μεταφορέας δεν διαθέτει συνήθως την απαραίτητη κατάρτιση, τεχνογνωσία και εμπειρία, που απαιτείται για τους χειρισμούς, που λαμβάνουν χώρα κατά την διάρκεια ενός θαλάσσιου ταξιδιού, ώστε να μπορεί να παρεμβαίνει ουσιαστικά στα καθήκοντα των προσώπων αυτών, ενώ ένα θαλάσσιο ταξίδι καθεαυτό είναι εκ της φύσης του γεμάτο απρόβλεπτες καταστάσεις και εμπόδια, που εξαιτίας λανθασμένων ή ακατάλληλων χειρισμών ενδέχεται να συνεπάγονται υψηλού βαθμού διακινδύνευση για τα συμφέροντα του μεταφορέα. Η μειωμένη δυνατότητα παρέμβασης του μεταφορέα κατά το θαλάσσιο ταξίδι, αλλά και

¹⁴⁷ «Πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προστηθέντος από τον μεταφορέα σχετικά με την διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου» α. 4 παρ. 2α

¹⁴⁸ Βλ. α. 5 παρ. 1, όπου ο μεταφορέας ευθύνεται για ζημίες από κάθε είδους πταίσμα των προστηθέντων του και δύναται, να διαφύγει της ευθύνης του μόνο, αν αποδείξει, ότι ο ίδιος ή οι προστηθέντες του έλαβαν όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί το περιστατικό, που προκάλεσε την απώλεια, την βλάβη ή την καθυστέρηση ή τις συνέπειες του περιστατικού

¹⁴⁹ Βλ. α 138 παρ. 1 ΚΙΝΔ, α. 4 παρ. 2^α Σύμβασης των Βρυξελλών

τα απρόβλεπτα καιρικά φαινόμενα, δεν δικαιολογούν την επέκταση της ευθύνης του και για ναυτικό πταίσμα.

Στον αντίποδα, η εφαρμογή της ευθύνης από πρόστηση και στον θαλάσσιο μεταφορέα ερείδεται στην άποψη, ότι ο προστήσας μεταφορέας, προσλαμβάνοντας ως προστηθέντες πλοίαρχο και πλήρωμα για να ενεργήσουν την θαλάσσια μεταφορά, τους εντάσσει στο πεδίο δράσης του, προσδιορίζει το έργο τους και επεκτείνει κατ' αυτόν τον τρόπο τον κύκλο της δικής του δραστηριότητας, εξυπηρετώντας τα επαγγελματικά, οικονομικά ή άλλα συμφέροντα του. Άρα, η μετάθεση της ευθύνης στον μεταφορέα-κύριο της υπόθεσης και ωφελούμενο από την δραστηριότητα των προστηθέντων, όταν η δραστηριότητα αυτή από την φύση της και τον σκοπό της εμπίπτει στις υποθέσεις του, προκαλεί τότε και όλους του τυπικούς για την δραστηριότητα αυτή κινδύνους, τους οποίους ο μεταφορέας θα πρέπει να αποδέχεται, ως αντιστάθμισμα της ωφέλειας που αποκομίζει¹⁵⁰. Ούτε η άποψη¹⁵¹ όμως, ότι η ευθύνη του μεταφορέα για ναυτικό πταίσμα θα επηρέαζε το ασφαλιστικό κόστος, αυξάνοντας το συνολικό κόστος της μεταφοράς, προκρίθηκε. Αντίθετα υπερίσχυσε η άποψη, ότι η απαλοιφή της εξαίρεσης του ναυτικού πταίσματος συνάδει με την τάση εκσυγχρονισμού και ευθυγράμμισης του διεθνούς δικαίου των μεταφορών.

Η απαλοιφή της εξαίρεσης του μεταφορέα από την ευθύνη λόγω ναυτικού πταίσματος διευρύνει κατά πολύ την ευθύνη του μεταφορέα επιρρίπτοντας ένα πρόσθετο βάρος σε αυτόν. Παρόλο που η τεχνολογική εξέλιξη διευκολύνει τον έλεγχο και την εποπτεία του πλοίαρχου και του πληρώματος από το μεταφορέα, γεγονός παραμένει ότι συνήθως ο μεταφορέας δεν έχει τις γνώσεις και την εξειδίκευση να κρίνει τις ενέργειες των άνω προσώπων. Περαιτέρω, κρίνεται μάλλον αδόκιμο να δεχτεί ο μεταφορέας την ανάληψη τέτοιας ευθύνης δεδομένων και των ιδιαίτερων συνθηκών του θαλάσσιου ταξιδιού. Ως εκ τούτου η απαλοιφή του ναυτικού πταίσματος μάλλον θα αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα αποδοχής και επικύρωσης της συνθήκης από τα κράτη με παράδοση στην θαλάσσια μεταφορά.

¹⁵⁰ Για την όλη διαδικασία περί ευθύνης από αλλότριες πράξεις § 7 134-149, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, Μιχ. Π. Σταθόπουλου, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα 1998

¹⁵¹ Η άποψη αυτή υποστηρίχθηκε κυρίως από τα P & I Clubs (Protection & Indemnity Clubs), που ασφαλίζουν τα μέλη τους έναντι των κινδύνων του φορτίου στα πλαίσια του επίδρασης, που έχει η απαλοιφή του ναυτικού πταίσματος στην ισορροπία συμφερόντων των μερών.

B. Η ευθύνη από την καθυστέρηση

1. Η ευθύνη από καθυστέρηση στις παλαιότερες ρυθμίσεις και στη νέα συνθήκη

Όπως είναι φυσικό επακόλουθο των γρήγορων ρυθμών της σύγχρονης κοινωνίας, ο χρόνος παράδοσης του φορτίου παίζει σημαντικό ρόλο για τα συμφέροντα του δικαιούχου του φορτίου, ακόμα κι όταν ζητούμενο δεν είναι τόσο η ταχύτητα, αλλά η ακριβόχρονη παράδοση¹⁵². Η μεταφορά των εμπορευμάτων δια θαλάσσης έχει επικρατήσει λόγω της συγκριτικά φθηνότερης τιμολόγησης της, αλλά πλέον καθοριστικό ρόλο παίζει η δυνατότητα προγραμματισμού των θαλάσσιων μεταφορών, ώστε να αποφεύγονται παρεπόμενες δαπάνες αποθήκευσης, συντήρησης και φύλαξης των πρόωρα παραληφθέντων εμπορευμάτων καθώς και απώλεια κερδών λόγω άκαιρης διάθεσης τους στην αγορά.

Οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ δεν περιέχουν ρητή διάταξη για ευθύνη από καθυστέρηση, και έτσι η τυχόν στοιχειοθέτηση της ευθύνης και της αποζημίωσης από καθυστέρηση προέκυπτε από τη νομοθεσία έκαστης χώρας. Στην Ελλάδα υποστηρίχθηκε η θεμελίωση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα από καθυστέρηση στο άρθρο 134 του ΚΙΝΔ, που προβλέπει την ευθύνη του εκναυλωτή για ζημίες από υπαίτια χρονοτριβή και δεδομένου, ότι παρόμοια ρύθμιση δεν περιλαμβάνεται στο κείμενο των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, που κυρώθηκε με τον ν. 2107/1992, θα μπορούσε, να εφαρμοσθεί συμπληρωματικά ως προς το υφιστάμενο κενό¹⁵³. Ρυθμίσεις για την ευθύνη από καθυστέρηση στην παράδοση προβλέπονται για πρώτη φορά στους Κανόνες του Αμβούργου¹⁵⁴, τόσο για την περίπτωση που συμφωνήθηκε ο χρόνος παράδοσης μεταξύ των μερών, όσο και για την περίπτωση που δεν υπήρξε σχετική συμφωνία, ενώ είναι δυνατός ο περιορισμός

¹⁵² Για την κατανόηση του ζητήματος της σημασίας της ακριβόχρονης παράδοσης θα μπορούσε να παρατεθεί το παράδειγμα του μεταπράτη, ο οποίος αναμένει τεράστιες ποσότητες χριστουγεννιάτικου στολισμού κατά την διάρκεια της εποχικής περιόδου Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου. Για τον μεταπράτη δεν έχει σημασία πόσο γρήγορα θα διακινηθεί το εμπόρευμα,- καθώς θα μπορούσε εύκολα, να κανονίσει, να αποσταλεί νωρίτερα, αν αυτό ήταν απαραίτητο- αλλά το αν θα το παραλάβει τη συγκεκριμένη ημερομηνία προκειμένου αφενός να μην πληρώσει έξοδα αποθήκευσης κι αφετέρου να το μεταπώλησει την εορταστική περίοδο, Illustration 5-40, 120 M. F. Sturley, T. Fugita, G. Van der Ziel- The Rotterdam Rules

¹⁵³ Όπ.π. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, 493

¹⁵⁴ Α. 5, παρ. 1: Κανόνες του Αμβούργου και στο άρθρο 5 παρ. 2 ορίζεται η καθυστέρηση στην παράδοση ως: *“Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or in the absence of such agreement, within the time, which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.”*

της αποζημίωσης¹⁵⁵ και η απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη υπό προϋποθέσεις¹⁵⁶.

Οι κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν την στοιχειοθέτηση ευθύνης του μεταφορέα λόγω καθυστερημένης παράδοσης ρητά στο άρθρο 17 (1). Η έννοια της καθυστέρησης της παράδοσης ναι μεν διευρύνεται, αποδίδοντας γενικά κάθε περίπτωση, κατά την οποία τα εμπορεύματα δεν παραδίδονται στον τόπο προορισμού, που προβλέπεται στην σύμβαση μεταφοράς, εντούτοις ρητά περιορίζεται η έκταση της υποχρέωσης του μεταφορέα εντός του συμφωνημένου χρόνου στο άρθρο 21. Σε αντίθεση με τους Κανόνες του Αμβούργου¹⁵⁷, η σχετική ρύθμιση δεν προβλέπει ευθύνη του μεταφορέα στην περίπτωση, που δεν υπάρχει συμφωνία για την παράδοση και ο μεταφορέας αποτυγχάνει, να παραδώσει το φορτίο εντός του χρόνου, που εύλογα θα αναμενόταν, να παραδοθεί από έναν επιμελή μεταφορέα. Ωστόσο, σύνηθες στην χρήση της φορτωτικής είναι στις περισσότερες περιπτώσεις να αναγράφεται μόνο εκτιμώμενος χρόνος άφιξης του πλοίου¹⁵⁸ και όχι ημερομηνία παράδοσης. Η καθιερωμένη αυτή πρακτική οδηγεί σε εύλογο προβληματισμό, για το κατά πόσο θα τυγχάνει εφαρμογής η διάταξη της συνθήκης για την καθυστέρηση εν απουσία ρητής ημερομηνίας παράδοσης, καθώς και κατά πόσο θα αναγνωρισθεί η ρήτρα του εκτιμώμενου χρόνου άφιξης του πλοίου ως συμπεφωνημένος χρόνος παράδοσης, ειδικά στην περίπτωση, που ο τόπος παράδοσης τοποθετείται στην ενδοχώρα και όχι σε λιμάνι. Καθώς η ίδια διάταξη της νέας συνθήκης δεν κάνει λόγο για τον τύπο της συμφωνίας αναφορικά με τον χρόνο παράδοσης, γίνεται δεκτό, ότι δεν είναι απαραίτητο να περιλαμβάνεται στην σύμβαση μεταφοράς, αρκεί ακόμα και η προφορική συμφωνία και μάλιστα αρκεί και η τεκμαιρόμενη- και όχι ρητώς οριζόμενη- από διάφορα επιμέρους στοιχεία, όπως η επικοινωνία και αλληλογραφία μεταξύ των μερών και άλλα γεγονότα ή στοιχεία σχετικά με την ερμηνεία της σύμβασης μεταφοράς¹⁵⁹, ενώ για το αν τυχόν συμφωνία

¹⁵⁵ Άρθρο 6 παρ. 1 b Κανόνες του Αμβούργου: *“The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.”*

¹⁵⁶ Άρθρο 19 παρ. 5 Κανόνες του Αμβούργου: *“No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.”*

¹⁵⁷ Άρθρο 5 παρ. 2 Κανόνες του Αμβούργου

¹⁵⁸ ETA/ETOA (Estimated Time of Arrival)

¹⁵⁹ Στην πράξη πολλοί μεταφορείς υπό το καθεστώς ακόμα των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ περιλάμβαναν στην σύμβαση μεταφοράς όρο σχετικό με την αποποίηση κάθε ευθύνης του για όποια υπονοηθείσα δέσμευση τους σχετικά με την ημερομηνία παράδοσης, όπως π.χ. ότι οι ημερομηνίες

για τον χρόνο παράδοσης θεωρείται ως σιωπηρά ενσωματωθείσα στην σύμβαση μεταφοράς, αυτό θα κριθεί από τις διατάξεις του εφαρμοστέου δικαίου¹⁶⁰. Η εν λόγω διάταξη διευρύνει την ευθύνη του μεταφορέα επωμίζοντας του το βάρος της ακριβόχρονης παράδοσης και δημιουργώντας πρόσθετη υποχρέωση.

2. Περιεχόμενο της ευθύνης από καθυστέρηση

Στις περιπτώσεις που η καθυστερημένη παράδοση οδηγεί σε βλάβη του φορτίου, τότε η ευθύνη του μεταφορέα στοιχειοθετείται στο άρθρο 17, όπου εμπίπτουν όλες οι περιπτώσεις φυσικής βλάβης, και ως εκ τούτου ο μεταφορέας μπορεί να προβάλει τις ενστάσεις του υπό το άρθρο 17 (2-5). Η καθυστερημένη παράδοση μπορεί να επιφέρει ευρύτερες συνέπειες για το φορτίο από την απλή φυσική βλάβη, όπως ενδεικτικά απώλεια κερδών λόγω παρόδου της εποχικής περιόδου διάθεσης εμπορευμάτων, αναστολής εργασιών εργοστασίου, επειδή το αναμενόμενο φορτίο συνδεόταν ουσιωδώς με την συνέχισή τους και πολλές άλλες, ανάλογα με τις συνθήκες της εκάστοτε περίπτωσης και το βαθμό σύνδεσης των συμφερόντων του φορτωτή με τον χρόνο παραλαβής του φορτίου. Η νέα συνθήκη εστιάζει στις οικονομικές απώλειες, τόσο τις παρεπόμενες ζημίες όσο και τα διαφυγόντα κέρδη, που προκαλούνται ως συνέπεια της καθυστέρησης. Ειδικά για τα διαφυγόντα κέρδη τίθενται ορισμένοι περιορισμοί στο άρθρο 60 και εξαρτώνται υπό την αίρεση εμπρόθεσμης ειδοποίησης του μεταφορέα για την αξίωση του δικαιούχου του φορτίου από την καθυστέρηση κατά το άρθρο 23 (4).

3. Βάρος απόδειξης

Ο ενάγων φέρει καταρχήν το βάρος απόδειξης, ότι η επελθούσα λόγω της καθυστέρησης ζημίας επήλθε κατά την διάρκεια ευθύνης του μεταφορέα σύμφωνα με τον γενικό κανόνα του άρθρου 17 (1), διαφοροποιώντας τη σχετική ρύθμιση από την ανάλογη των Κανόνων του Αμβούργου. Όμως ο ενάγων δεν υποχρεούται να

άφιξης και αναχώρησης του πλοίου είναι ενδεικτικές ή ότι η συγκεκριμένη μεταφορά δεν συγκαταλέγεται σε λίστα, για την οποία αξιώνεται και υψηλότερος ναύλος, τον οποίο ο φορτωτής δεν είναι πρόθυμος, να καταβάλλει, προκειμένου, να δεσμεύσει τον μεταφορέα για ακριβόχρονη παράδοση του φορτίου

¹⁶⁰ Σελ. 123 σε M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel- The Rotterdam Rules

αποδειξεί ότι η ζημία προήλθε από την καθυστέρηση, όπως προβλέπεται στους Κανόνες του Αμβούργου.

Γ. Η ευθύνη από τη μεταφορά φορτίου επί του καταστρώματος

Η μεταφορά φορτίων επί του καταστρώματος είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη στην σύγχρονη ναυτική βιομηχανία, ιδίως μετά την εμφάνιση και την καθιέρωση των εμπορευματοκιβωτίων, όμως υφίσταται αυξημένος κίνδυνος φθοράς ή καταστροφής του φορτίου λόγω της αμεσότερης έκθεσης του στους εν γένει κινδύνους της θαλάσσιας μεταφοράς. Ως εκ τούτου απαιτούνται ειδικές προϋποθέσεις εγγύησης της ασφάλειας των εμπορευμάτων που μεταφέρονται πάνω στο κατάστρωμα. Η συνθήκη προβλέπει ειδική ευθύνη του μεταφορέα όσον αφορά την μεταφορά εμπορευμάτων επί του καταστρώματος και μάλιστα και με την χρήση εμπορευματοκιβωτίων, ενώ ρυθμίζει ζητήματα ευθύνης του μεταφορέα όχι μόνο στην περίπτωση, που απαγορεύεται η μεταφορά επί του καταστρώματος, αλλά και στις περιπτώσεις, που επιτρέπεται ρητώς¹⁶¹.

Οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ δεν περιέχουν διατάξεις για την μεταφορά φορτίου επί του καταστρώματος, αναφέροντας απλώς ότι από το πεδίο εφαρμογής τους εξαιρείται η μεταφορά, που έχει δηλωθεί στην σύμβαση μεταφοράς ως φορτίο καταστρώματος και πράγματι μεταφέρεται έτσι¹⁶². Εν συνεχεία στους Κανόνες του Αμβούργου¹⁶³ θεσπίστηκαν για πρώτη φορά διατάξεις για την δυνατότητα μεταφοράς φορτίου επί του καταστρώματος που διενεργείται κατόπιν ρητής και έγγραφης συμφωνίας με τον φορτωτή, που θα περιλαμβάνεται στην φορτωτική ή σε έγγραφο αποδεικτικό της σύμβασης μεταφοράς. Η ζημία του φορτίου, που προέρχεται από την μεταφορά επί του καταστρώματος, που διενεργήθηκε άνευ συμφωνίας ή κατά παράβαση των οριζομένων προϋποθέσεων στην συνθήκη, κατά τις οποίες είναι επιτρεπτή η μεταφορά επί καταστρώματος, καθιστά τον μεταφορέα υπαίτιο απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης και τον αποστερεί από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του.

Η συνθήκη διακρίνει την μεταφορά φορτίου επί του καταστρώματος σε τρεις κατηγορίες, ήτοι: α. στις περιπτώσεις που επιβάλλεται από τον νόμο, κατ' αντιστοιχία

¹⁶¹ Α. 25

¹⁶² Α. 1 α Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

¹⁶³ Α. 9 Κανόνες του Αμβούργου

προς την ρύθμιση του άρθρου 9 (1) των Κανόνων του Αμβούργου¹⁶⁴, β. στις περιπτώσεις που πρόκειται για μεταφορά φορτίου επί καταστρώματος σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα κατάλληλα για τέτοιου είδους μεταφορά και την κατάλληλη υποδομή του καταστρώματος, ώστε να μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα¹⁶⁵, και γ. στις περιπτώσεις όπου είτε υπάρχει συμβατική συμφωνία προς τούτο, είτε η διενεργούμενη κατ' αυτόν τον τρόπο μεταφορά συνάδει προς τα έθιμα, τις συνήθειες ή τις πρακτικές του συγκεκριμένου εμπορίου¹⁶⁶, όπως ακριβώς προβλέπεται και στο άρθρο 9 (1) των Κανόνων του Αμβούργου.

Στη δεύτερη κατηγορία προβλέπεται ρητά υποχρέωση του μεταφορέα, να καθιστά τον χώρο του καταστρώματος κατάλληλο για την ασφαλή διενέργεια της μεταφοράς, ενώ θεωρείται ότι η υποχρέωση του αυτή παραμένει και για τις άλλες κατηγορίες αν και δεν αναφέρεται ρητώς. Η υποχρέωση αυτή συνίσταται στο να είναι το κατάστρωμα κατάλληλο για μεταφορά, και εμπίπτει τόσο στο πλαίσιο της γενικότερης υποχρέωσης αξιοπλοΐας, την οποία υπέχει πριν και κατά την διάρκεια του πλου, όσο και στο καθήκον δέουσας επιμέλειας του μεταφορέα, να προβαίνει σε κατάλληλο εξοπλισμό και ανεφοδιασμό του πλοίου¹⁶⁷. Άλλωστε, η συνθήκη στην διάταξη του άρθρου 25 (1) διακηρύσσει ρητά και την υποχρέωση καταλληλότητας των εμπορευματοκιβωτίων, δια των οποίων διενεργείται μεταφορά επί του καταστρώματος.

Οι πληροφορίες που παρέχει ο φορτωτής αναφορικά με τα χαρακτηριστικά, την φύση και τις ιδιαιτερότητες του φορτίου και περιέχονται στα έγγραφα της σύμβασης μεταφοράς¹⁶⁸ αποτελούν τη βάση για την εκπλήρωση της υποχρέωσης του μεταφορέα. Η ακρίβεια και πληρότητα των πληροφοριών αυτών ελέγχεται από τον μεταφορέα κατά περίπτωση, ωστόσο η συνθήκη του απονέμει το δικαίωμα, να επιφυλαχθεί για το κύρος των χορηγούμενων πληροφοριών, και να προβεί σε ανάλογη τροποποίηση του εγγράφου μεταφοράς ή ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς¹⁶⁹. Στην συνθήκη δεν προσδιορίζεται μέτρο επιμέλειας του μεταφορέα κατά την επαλήθευση της ακρίβειας των στοιχείων των εγγράφων. Περαιτέρω, ο μεταφορέας δεν δύναται, κατά ρητή επιταγή τόσο της συνθήκης όσο και της αντίστοιχης ρύθμισης των Κανόνων του Αμβούργου, να επικαλεσθεί την ύπαρξη

¹⁶⁴ Α. 25 (1) a

¹⁶⁵ Α. 25 (1) b

¹⁶⁶ Α. 25 (1) c

¹⁶⁷ Α. 14 b

¹⁶⁸ Α. 36

¹⁶⁹ Α. 40

συμφωνίας για μεταφορά επί του καταστρώματος, που διενεργείται σε κάποια άλλη βάση του άρθρου 25 (1) περ. -c-, έναντι του καλόπιστου κοιμιστή διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς ή κατόχου διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, στα οποία δεν περιέχεται μνεία της μεταφοράς του φορτίου επί του καταστρώματος, εκτός αν στα έγγραφα της σύμβασης περιέχεται σχετική μνεία για την δυνατότητα μεταφοράς των εμπορευμάτων επί του καταστρώματος¹⁷⁰.

Σε περίπτωση που επέλθει απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση των εμπορευμάτων, που μεταφέρθηκαν επί του καταστρώματος, εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις ευθύνης του μεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 25 (1). Ο μεταφορέας, που διενεργεί μεταφορά επί του καταστρώματος εκτός του πλαισίου, που ορίζεται από την διάταξη του άρθρου 25 (1), υπέχει ευθύνη για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου, εφόσον η ζημία επήλθε ως συνέπεια της μεταφοράς επί του καταστρώματος και δεν έχει δυνατότητα να επικαλεσθεί καμία από τις σχετικές απαλλακτικές διατάξεις του άρθρου 17. Το βάρος απόδειξης, ότι η ζημία επήλθε από την μεταφορά επί του καταστρώματος θα φέρει ο ενάγων-δικαιούχος του φορτίου.

Για τις περιπτώσεις του άρθρου 25 (1) περ. -a- και -c-, δηλαδή στις περιπτώσεις, που η μεταφορά επιβλήθηκε από τον νόμο ή υπήρχε συμφωνία ή υπαγορεύθηκε από έθιμο, συνήθεια ή πρακτική, και επήλθε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση του φορτίου, λόγω των ειδικών κινδύνων που συνεπάγεται η μεταφορά επί του καταστρώματος τότε προβλέπεται στη συνθήκη ανεύθυνο του μεταφορέα. Η επιβαλλόμενη από το νόμο μεταφορά επί του καταστρώματος δικαιολογεί την απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη κατά το εύλογο επιχείρημα, ότι ο τρόπος μεταφοράς δεν καθορίστηκε ελεύθερα από τον ίδιο τον μεταφορέα, αλλά είτε αποτέλεσε συμμόρφωση του (μεταφορέα) σε αναγκαστική ρύθμιση, είτε συμφωνήθηκε μεταξύ των μερών, τα οποία αποδέχτηκαν την αυξημένη επικινδυνότητα της μεταφοράς. Ωστόσο τα μέρη δύναται να συμφωνήσουν ότι ο μεταφορέας δεν έχει δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του, εφόσον και στο βαθμό που θα επέλθει απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου από την μεταφορά επί του καταστρώματος¹⁷¹, χωρίς να γίνεται περαιτέρω διάκριση αν κάτι τέτοιο θα συνιστά συμβατική υποχρέωση του μεταφορέα. Το βάρος απόδειξης παραμένει και σε αυτήν την περίπτωση στον ενάγοντα να αποδείξει ότι η προέλευση της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης του φορτίου είναι η μεταφορά επί του καταστρώματος, ώστε

¹⁷⁰ Α. 25 (3)

¹⁷¹ Α. 25(5)

να αποστερήσει τον μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του και να λάβει πλήρη αποζημίωση. Από την αντίστοιχη ρύθμιση στους Κανόνες του Αμβούργου¹⁷² γίνεται σαφές ότι πρόκειται για συμβατική υποχρέωση εφόσον προβλέπεται έκπτωση του μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού στην περίπτωση, που αθετήσει την συμφωνία του με τον φορτωτή.

Δ. Ευθύνη του μεταφορέα για τρίτα πρόσωπα

Είναι εύλογο ότι για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, και ειδικότερα για τα επιμέρους στάδια αυτής όπως η φόρτωση, στοιβασία και εκφόρτωση, ανέκαθεν γινόταν χρήση τρίτων προσώπων από τον μεταφορέα. Ιδίως μετά την απόλυτη επικράτηση των εμπορευματοκιβωτίων ο μεταφορέας οδηγήθηκε στην ανάγκη να αναζητήσει εξειδικευμένους υπεργολάβους, οι οποίοι θα κατέχουν τον κατάλληλο εξοπλισμό αλλά και το know how για να αναλάβουν ένα τμήμα της διαδικασίας¹⁷³.

Για πρώτη φορά στους Κανόνες του Ρότερνταμ οριοθετείται η εφαρμογή τους και σε τρίτα πρόσωπα, που εμπλέκονται με κάποιο τρόπο στην μεταφορά με την διευρυμένη έννοια που δίνεται σε αυτήν στη συνθήκη. Η νέα συνθήκη λοιπόν διευρύνει τον κύκλο των προσώπων για τις πράξεις ή παραλείψεις των οποίων ευθύνεται ο μεταφορέας, ορίζει τα χαρακτηριστικά και τις προϋποθέσεις των προσώπων αυτών, χωρίς παρόλαυτα να προσδιορίζει από νομική σκοπιά τη σχέση που συνδέει μεταφορέα και τα τρίτα αυτά μέρη, αφήνοντας το σχετικό προσδιορισμό στο εκάστοτε εθνικό εφαρμοστέο δίκαιο¹⁷⁴, προβλέπει αυτοτελή αξίωση του δικαιούχου του φορτίου έναντι των προσώπων αυτών και πραγματεύεται για πρώτη φορά ζητήματα, που προέκυψαν ως αποτέλεσμα ενός “door to door” πεδίου εφαρμογής, όπως το αν ευθύνεται ο μεταφορέας για πράξεις ή παραλείψεις των προσώπων, που χρησιμοποιεί κατά το μη θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς. Η ευθύνη του μεταφορέα για τρίτα πρόσωπα ρυθμίζεται στα άρθρα 18 και 19 της νέας συνθήκης, που περιλαμβάνουν σχεδόν κάθε δυνατή περίπτωση συνεργασίας του μεταφορέα με τρίτους για την υλοποίηση της μεταφοράς και επιφυλάσσεται διαφορετική μεταχείριση στα τρίτα μέρη, που λαμβάνουν μέρος στην μεταφορά

¹⁷² Α. 9(4) κανόνες του Αμβούργου

¹⁷³ Αυτό το είδος μεταφορέων είναι γνωστό ως Non Vessel Operating Carriers (NVOG)

¹⁷⁴ Στην Ελλάδα θα προσidiaζε στην ευθύνη για πράξεις ή παραλείψεις των βοηθών εκπλήρωσης και της πρόσκτησης υπό την ευρεία έννοιά της, όπως γίνεται και με τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ.

αναλόγως με το αν συνδέονται ή όχι με το θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς. Όσα από αυτά παρεμβάλλονται μεν στην μεταφορά, αλλά δεν συνδέονται άμεσα με το θαλάσσιο σκέλος της, όπως οι χερσαίοι και εναέριοι μεταφορείς, εμπίπτουν στην έννοια των εκτελεστικών μερών, κατά των οποίων δεν δημιουργείται ευθεία αξίωση του ενάγοντα – δικαιούχου του φορτίου, για το πταίσμα των οποίων ωστόσο υπέχει ευθύνη ο μεταφορέας. Όσα δε έχουν άμεση σχέση με τις κυρίως υποχρεώσεις του μεταφορέα πριν, από, κατά το θαλάσσιο ταξίδι και μετά από αυτό, όπως οι θαλάσσιοι μεταφορείς, οι φορτοεκφορτωτές και στοιβαστές, ανήκουν στα λεγόμενα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη, για τα οποία προβλέπεται από κοινού με τον μεταφορέα και εις ολόκληρον ευθύνη τους έναντι στον ενάγοντα-δικαιούχο του φορτίου.

Ανάλογη οριοθέτηση των προσώπων που χρησιμοποιούνται από το μεταφορέα δεν γίνεται στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπου βρίσκουμε μόνο σκόρπιες αναφορές σε διάφορες διατάξεις για πράκτορες και υπεργολάβους, οι οποίοι αναλαμβάνουν την εκπλήρωση ορισμένων ή και όλων των υποχρεώσεων του μεταφορέα από την σύμβαση μεταφοράς, στο πλαίσιο όμως του καθορισμού των προσώπων για τις πράξεις και παραλείψεις των οποίων ευθύνεται ο μεταφορέας, και της επέκτασης του ανεύθυνου και του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης, που ισχύουν για τον μεταφορέα και στα πρόσωπα αυτά¹⁷⁵ ¹⁷⁶. Ως εκ τούτου δεν προβλέπεται και η δυνατότητα ευθείας αξίωσης του ενάγοντα-δικαιούχου του φορτίου κατά τρίτου συμβαλλόμενου με τον μεταφορέα. Σε περίπτωση που ο ζημιωθείς θέλει να επιδιώξει την αποζημίωση από τον τρίτο, θα πρέπει να στηρίξει την αγωγή του σε νομική βάση εξωσυμβατικής ευθύνης, που θα παρέχεται από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο.

Από την άλλη, οι Κανόνες του Αμβούργου διακρίνουν ανάμεσα στον συμβατικό μεταφορέα, δηλαδή τον συμβαλλόμενο στην σύμβαση μεταφοράς και τον «πραγματικό» μεταφορέα¹⁷⁷, μία μάλλον άστοχη διατύπωση, ορίζοντάς τον ως το εκάστοτε πρόσωπο, στο οποίο ανατέθηκε η εκτέλεση του συνόλου ή τμήματος της μεταφοράς από τον συμβατικό μεταφορέα και περιλαμβάνει και κάθε πρόσωπο, στο

¹⁷⁵ Α. 4 παρ. 2 α', ιζ', α. 4β παρ. 2-4 Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

¹⁷⁶ Πριν από την εισαγωγή της διάταξης 4 β' με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ περιλαμβανόταν στην φορτωτική η γνωστή ρήτρα "Himalaya Clause", με την οποία τα προνόμια του μεταφορέα αναγνωρίζονταν και στους υπαλλήλους και πράκτορες, ιδίως στην περίπτωση, που οι τελευταίοι ενάγονταν με βάση την εξωσυμβατική ευθύνη και ως εκ τούτου δεν μπορούσαν, να χρησιμοποιήσουν τις άμυνες του μεταφορέα. I.X. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) μεταφοράς πραγμάτων κατά την διεθνή σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, 98

¹⁷⁷ "actual carrier"

οποίο εμπιστεύθηκε τέτοιου είδους εκτέλεση¹⁷⁸. Και πάλι σε πλείστες διατάξεις γίνεται αναφορά σε πράκτορες και υπαλλήλους¹⁷⁹ του μεταφορέα, ενώ προβλέπεται ότι ο «πραγματικός» μεταφορέας έχει παράλληλη ευθύνη για το τμήμα της μεταφοράς, που εκτέλεσε, με αυτή του συμβατικού μεταφορέα¹⁸⁰, αν και ο «πραγματικός μεταφορέας» δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στην σύμβαση μεταφοράς.

1. Εκτελεστικά μέρη

1.1 Έννοια εκτελεστικών μερών

Ο μεταφορέας ευθύνεται για πράξεις ή παραλείψεις οποιουδήποτε εκτελεστικού μέρους, δηλαδή οποιουδήποτε θαλάσσιου, χερσαίου ή εναέριου μέρους χρησιμοποίησε για την εκτέλεση οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του υπό την νέα συνθήκη¹⁸¹. Η έννοια του εκτελεστικού μέρους δίνεται από την ίδια την συνθήκη στο άρθρο 1 (5α-β) και περιλαμβάνει στο πεδίο της κάθε πρόσωπο διάφορο του μεταφορέα, το οποίο εκτελεί ή αναλαμβάνει, να εκτελέσει οποιαδήποτε από τα καθήκοντα του μεταφορέα υπό μια σύμβαση μεταφοράς αναφορικά με την παραλαβή, φόρτωση, διαχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη, εκφόρτωση ή παράδοση των εμπορευμάτων στην έκταση, που τέτοιο πρόσωπο ενεργεί είτε άμεσα, είτε έμμεσα κατ' αίτηση του μεταφορέα ή υπό την εποπτεία ή τον έλεγχό του. Εξαιρούνται και δεν υπάγονται στην έννοια του εκτελεστικού μέρους πρόσωπα, που απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα από τον φορτωτή, τον εγχειρόγραφο φορτωτή, το ελεγκτικό μέρος ή τον παραλήπτη αντί από τον μεταφορέα.

1.2 Προϋποθέσεις

Εκτελεστικό μέρος είναι κάθε πρόσωπο εκτός του μεταφορέα που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει τμήμα ή όλο συγκριμένης σύμβασης μεταφοράς κατ'

¹⁷⁸ Α. 1 παρ. 2 Κανόνες του Αμβούργου

¹⁷⁹ “agents”, “servants”, α. 4 παρ. 3, α. 5 παρ. 1, 4^α, 5, 7, α. 7 παρ. 2-3, α. 8 παρ. 12, α. 10 παρ. 1-2 α. 10 παρ. 5 Κανόνες του Αμβούργου

¹⁸⁰ Α. 10 παρ. 2 Κανόνες του Αμβούργου

¹⁸¹ Α. 18 περ. α'

εντολή ή υπό τον έλεγχο του μεταφορέα. Ως εκ τούτου, καταρχήν, το εκτελεστικό μέρος πρέπει να είναι πρόσωπο διάφορο του μεταφορέα. Στην ευρεία διατύπωση του ορισμού των εκτελεστικών μερών εμπίπτουν και εργολάβοι, οι οποίοι μπορεί να είναι και επιχειρήσεις ή εταιρίες και όχι μεμονωμένα πρόσωπα. Εκτελεστικά μέρη μπορεί να είναι ενδεικτικά: οι ναυτικοί πράκτορες, οι εργάτες, που διενεργούν την φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου στα λιμάνια και γενικά κάθε πρόσωπο, οδικοί ή σιδηροδρομικοί μεταφορείς του φορτίου, κ.α.

Για να θεωρηθεί εκτελεστικό μέρος πρέπει να εκτελεί ή να αναλάβει να εκτελέσει μέρος ή το σύνολο συγκεκριμένης σύμβασης μεταφοράς. Δεν παίζει ρόλο αν υπάρχει γενική συνεργασία με τον μεταφορέα στην άσκηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας, πρέπει να συμμετάσχει στη συγκεκριμένη σύμβαση ή στο συγκεκριμένο φορτίο. Η διατύπωση της διάταξης κάνει λόγο και για ανάληψη υποχρέωσης από ένα εκτελεστικό μέρος για εκτέλεση υπηρεσίας, ώστε να συμπεριλάβει την περίπτωση, που το αναλαβόν εκτελεστικό μέρος μεταβίβασε την υποχρέωση του σε άλλο πρόσωπο, ώστε να μην δύναται, να αποφύγει την συμβατική του δέσμευση, με όλες τις απορρέουσες συνέπειες για τα μέρη αλλά και για την μεταφορά¹⁸². Λογικό συνεπακόλουθο είναι ότι η ευθύνη των εκτελεστικών μερών οριοθετείται από την ευθύνη του μεταφορέα και με κριτήριο του πυρήνα υποχρεώσεων του μεταφορέα, όπως διαγράφονται στο άρθρο 13 (1). Τέλος, πρόσθετη αναγκαία συνθήκη για την ιδιότητα ενός εκτελεστικού μέρους είναι, να ενεργεί κατ' εντολή του μεταφορέα και να είναι υπόλογο σε αυτόν ανεξάρτητα από το ποσό μακριά ενδέχεται, να καταστεί η αλυσίδα συμβαλλομένων και υποσυμβαλλομένων στην σύμβαση μεταφοράς.

2. Πλοίαρχος και πλήρωμα

Στην περίπτωση β' του άρθρου 18 ρητά διακηρύσσεται η ευθύνη του μεταφορέα για κάθε πράξη ή παράλειψη πλοίαρχου και πληρώματος, ευθύνη που συνδέεται και με την υποχρέωση αξιοπλοΐας του προβλέπεται στο άρθρο 14 της συνθήκης υπό την έννοια της κατάλληλης επάνδρωσης του πλοίου. Αντίθετα, στους κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για πράξεις ή

¹⁸² Ως εκ τούτου όσα εκτελεστικά μέρη και να μεσολαβήσουν ανάμεσα στον συμβατικό μεταφορέα και το εκτελεστικό μέρος που θα εκτελέσει την μεταφορά ευθύνονται και διατηρούν αναπόσπαστη την αλυσίδα μέχρι τον μεταφορέα M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel-The Rotterdam Rules, 134

παραλείψεις των προσώπων αυτών, που άπτονται της διαχείρισης του φορτίου και της οργάνωσης της ναυτιλιακής επιχείρησης, μετά όμως από τον απόπλου από το λιμάνι απαλλάσσεται από την ευθύνη του για πταίσμα του πλοίαρχου ή του πληρώματος σχετικό με την πλοήγηση και διακυβέρνηση του πλοίου¹⁸³. Η αντίστοιχη απαλλαγή της ευθύνης του μεταφορέα από ναυτικό πταίσμα έχει εκλείψει στην νέα συνθήκη σύμφωνα με τα ανωτέρως διαλαμβανόμενα¹⁸⁴. Στην περίπτωση δε, που ο μεταφορέας είναι πλοιοκτήτης ή ναυλωτής γυμνού πλοίου, τότε πλοίαρχος και πλήρωμα διαθέτουν και την ιδιότητα υπαλλήλων του μεταφορέα, δημιουργείται επικάλυψη μεταξύ των διατάξεων 18 β' και 18 γ'.

3. Υπάλληλοι του μεταφορέα ή εκτελεστικού μέρους

Στη νέα συνθήκη ο μεταφορέας ευθύνεται για τις πράξεις ή παραλείψεις των υπαλλήλων του ή των υπαλλήλων οποιουδήποτε εκτελεστικού μέρους. Πλέον δεν εξετάζεται η συνδρομή των αντικειμενικών προϋποθέσεων της πρόσθησης ή του βοηθού εκπλήρωσης¹⁸⁵, όπως χρειάζεται στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, οι οποίες κάποιες φορές ενδέχεται να μην πληρούνται. Η υπαλληλική σχέση του προσώπου, που η πράξη ή παράλειψη του οδήγησε σε παράβαση οποιασδήποτε υποχρέωσης του μεταφορέα αρκεί, για να θεμελιώσει την αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα.

Η επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα και για πταίσμα των υπαλλήλων των εκτελεστικών μερών, αφενός αίρει την δημιουργηθείσα αμφισβήτηση, σχετικά με την δημιουργούμενη ευθύνη από πταίσμα μεμονωμένων υπαλλήλων ενός εκτελεστικού μέρους, αφετέρου καλύπτει και περιπτώσεις, των οποίων οι συνθήκες δεν θα επέτρεπαν υπαγωγή τους στην γενική ρύθμιση της ευθύνης για τα εκτελεστικά μέρη. Το τελευταίο θα συνέβαινε για παράδειγμα στην περίπτωση, που ο υπαίτιος υπάλληλος εκτελεστικού μέρους επέφερε την απώλεια ή βλάβη του φορτίου με πράξη ή παράλειψη, εκτός όμως του πλαισίου των υποχρεώσεων του μεταφορέα, ώστε να μην θεωρείται ότι εμπίπτει στην ευρεία έννοια του εκτελεστικού μέρους. Σύμφωνα με το άρθρο 20 (4) ο μεμονωμένος υπάλληλος δεν μπορεί να ενταχθεί υπό τις διατάξεις της συνθήκης ως θαλάσσιο εκτελεστικό μέρος, και ως εκ τούτου ο ενάγων δεν

¹⁸³ α. 4 παρ. 2^α Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

¹⁸⁴ Ίδετε ανωτέρω Α. 4.

¹⁸⁵ Άρθρα 330 παρ. 1, 334 παρ. 1, ΑΚ.

δύναται να στραφεί και κατά αυτού, όμως δύναται να στραφεί κατά του μεμονωμένου υπαλλήλου στηριζόμενος σε άλλη νομική βάση, όπως η ευθύνη από αδικοπραξία και η ευθύνη για αδικαιολόγητο πλουτισμό.

Η ευθύνη του μεταφορέα για πταίσμα των υπαλλήλων του προβλέπεται εμμέσως και στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Η ευθύνη του μεταφορέα συνάγεται ως συμπέρασμα από διάφορες διατάξεις, που επεκτείνουν τα πλεονεκτήματα, που απολαμβάνει ο μεταφορέας και στους υπαλλήλους του ή συνάγεται εξ αντιδιαστολής η ευθύνη του μεταφορέα για εμπορικό-διοικητικό πταίσμα των προστηθέντων του. Οι υπάλληλοι του μεταφορέα υπέχουν εν προκειμένω θέση βοηθών εκπλήρωσης ή προστηθέντων και εκτελούν τμήμα από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα¹⁸⁶.

4. Άλλα πρόσωπα

Σύμφωνα με την περίπτωση δ' του άρθρου 18 η αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα εκτείνεται και σε κάθε άλλο πρόσωπο, που εκτελεί ή αναλαμβάνει, να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα υπό την σύμβαση μεταφοράς με την προϋπόθεση, ότι το πρόσωπο αυτό ενεργεί άμεσα ή έμμεσα κατ' αίτηση του μεταφορέα ή υπό την εποπτεία ή τον έλεγχό του. Καθώς στην έννοια των εκτελεστικών μερών υπάγονται τα πρόσωπα, που ασχολούνται με την εκπλήρωση υποχρεώσεων του μεταφορέα, όπως απαριθμούνται στο άρθρο 1(6) περ. α', η διάταξη εξυπηρετεί την υπαγωγή και άλλων προσώπων, που εκπληρώνουν άλλες υποχρεώσεις σχετικές με την μεταφορά, που για διάφορους λόγους δεν καταλαμβάνονται από την ευρύτητα της κατηγορίας των εκτελεστικών μερών¹⁸⁷. Η διάταξη τέθηκε προκειμένου να εμπίπτουν σε αυτή όλες οι περιπτώσεις που δεν είναι δυνατόν, να υπαχθούν σε κάποια άλλη κατηγορία¹⁸⁸, ανεξαρτήτως επαγγέλματος και ουσιαστικά επαναλαμβάνει τον ορισμό του εκτελεστικού μέρους, όπως περιέχεται στο άρθρο 1(6).

¹⁸⁶ Για την νομική θεμελίωση της ευθύνης γίνεται προσφυγή στις σχετικές διατάξεις για την ευθύνη του οφειλέτη από αλλότρια πταίσματα. Για την όλη συλλογιστική § 214 Ευθύνη του μεταφορέα από πρόστηση σε Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο, ΙΙ, 498-507

¹⁸⁷ Σε αυτή την περίπτωση θα μπορούσαν να υπαχθούν οι αποθηκάριοι του λιμανιού ή του αεροδρομίου ή άλλοι υπεργολάβοι του μεταφορέα I. X. Κοροτζής, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) μεταφοράς πραγμάτων κατά την διεθνή σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, 98

¹⁸⁸ Όπως για παράδειγμα στην περίπτωση, που δεν υπάρχει σχέση εξηρημένης εργασίας μεταξύ εκτελεστικού μέρους και τρίτου, αλλά το εκτελεστικό μέρος συμβλήθηκε περαιτέρω με υπεργολάβο για την εκτέλεση συγκεκριμένου καθήκοντος.

5. Θαλάσσια εκτελεστικά μέρη

5.1 Έννοια και υποχρεώσεις θαλάσσιων εκτελεστικών μερών

Στη Συνθήκη του Ρότερνταμ προβλέφθηκε ειδικό ρυθμιστικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες (και μη) δραστηριότητες του μεταφορέα, και για τα πρόσωπα που χρησιμοποιεί στην άσκηση της δραστηριότητας του, καθώς σκοπός της ήταν η πρόβλεψη ρυθμίσεων για τη συνδυασμένη θαλάσσια μεταφορά¹⁸⁹, ήτοι για τη μεταφορά που πέρα από θαλάσσιο σκέλος διενεργείται και δια γής ή αέρος. Το κριτήριο διάκρισης για τη θαλάσσια μεταφορά και τα εκτελεστικά μέρη που απασχολούνται σε αυτήν είναι ο χώρος άσκησης των δραστηριοτήτων, και συγκεκριμένα αν η δραστηριοποίηση γίνεται εντός ή εκτός λιμανιού¹⁹⁰.

Προβλέπονται, λοιπόν, θαλάσσια εκτελεστικά μέρη, τα οποία αποτελούν υποκατηγορία των εκτελεστικών μερών, ως τα εκτελεστικά μέρη που εκτελούν ή αναλαμβάνουν να εκτελέσουν υποχρεώσεις του μεταφορέα κατά την περίοδο μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης του πλοίου και της αναχώρησης τους από το λιμάνι εκφόρτωσης του πλοίου¹⁹¹. Περαιτέρω διάκριση γίνεται ανάμεσα σε αυτά (τα εκτελεστικά μέρη), που δραστηριοποιούνται στην θάλασσα, όπως οι μεταφορείς¹⁹², και όσα δραστηριοποιούνται αποκλειστικά εντός ορίων λιμανιού¹⁹³, όπως οι οδικοί ή σιδηροδρομικοί μεταφορείς, εφόσον όμως δεν εξέρχονται από τα όρια του λιμανιού, οι στοιβαστές, οι επιφορτισμένοι με την φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου, οι αποθηκάριοι του λιμανιού, οι πλοηγοί, εφόσον επιλέγονται και προσλαμβάνονται από τον ίδιο τον μεταφορέα, κ.α.¹⁹⁴.

Στην έννοια των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών, που δραστηριοποιούνται εντός λιμανιών εμπίπτουν και οι χερσαίοι μεταφορείς, εφόσον παρέχουν ή

¹⁸⁹ “maritime plus”

¹⁹⁰ Βέβαια στην συνθήκη δεν περιλαμβάνεται ορισμός για το λιμάνι και τα όρια αυτού, κάτι που αφήνεται στο εφαρμοστέο δίκαιο της περιοχής κάθε λιμανιού.

¹⁹¹ Α. 1 παρ. 7 εδ. α’

¹⁹² Έτσι και ο πλοιοκτήτης που αναλαμβάνει τη μεταφορά ανεξαρτήτως από πού θα παραλάβει τα εμπορεύματα.

¹⁹³ Στην περίπτωση διαμεταφοράς με ενδιάμεσα λιμάνια στην έννοια των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών περιλαμβάνονται και όσα δραστηριοποιούνται στους ενδιάμεσους σταθμούς καθώς και στα πλοία τροφοδοσίας, ό.π. M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel, 139

¹⁹⁴ Δεν υπάγονται σε αυτή την περίπτωση οι υπάλληλοι και φορτοεκφορτωτές κρατικών υπηρεσιών με υποχρεωτική παρεμβολή στην διαδικασία της μεταφοράς στα πλαίσια άσκησης δημόσιας εξουσίας

αναλαμβάνουν να παράσχουν τις υπηρεσίες τους αποκλειστικά εντός των ορίων του λιμανιού¹⁹⁵ στην βάση ρητής συμφωνίας διαλαμβανόμενης σε σύμβαση μεταφοράς σε συγκεκριμένο μεταφορέα και ανεξάρτητα από την παροχή συναφών υπηρεσιών σε άλλους πελάτες και εκτός των ορίων του λιμανιού υπό το καθεστώς άλλων συμβάσεων. Σε περίπτωση που ένα μικρό κομμάτι μόνο της μεταφοράς, που διενεργεί χερσαίος μεταφορέας, εμπίπτει μέσα στα όρια του λιμανιού, ενώ το μεγαλύτερο κομμάτι, που χαρακτηρίζει και την φύση της μεταφοράς, πραγματοποιείται εκτός των ορίων του, τότε ο χερσαίος μεταφορέας δεν θεωρείται θαλάσσιο εκτελεστικό μέρος, ανεξαρτήτως αν εμπίπτει στην ευρύτερη οργανωτική δομή του μεταφορέα.

5.2 Ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών

Η διαφοροποίηση των εκτελεστικών μερών σε θαλάσσια και χερσαία ήταν αναγκαία καθώς τα χερσαία εκτελεστικά μέρη δύνανται να υπάγονται σε καθεστώς άλλων διεθνών συνθηκών, που διέπουν άλλους τρόπους μεταφοράς, και σε κάθε περίπτωση, αν και εμπλέκονται στην θαλάσσια μεταφορά, δεν είναι θαλάσσιοι μεταφορείς, ενώ οι υπηρεσίες τους, όπως φόρτωση-εκφόρτωση ενέχουν διαφορετικούς κινδύνους.

Η ευθύνη που προβλέπεται για τα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη είναι όμοια με του μεταφορέα, και τελεί σε εξάρτηση με την ύπαρξη ευθύνης του μεταφορέα, καθώς εξορισμού η περίοδος ευθύνης των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών εμπίπτει αναγκαστικά εντός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Η ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών έχει χαρακτήρα παραπληρωματικό σε σχέση με αυτήν του μεταφορέα. Αμφότεροι ευθύνονται απέναντι στον δικαιούχο του φορτίου αλληλέγγυα και εις ολόκληρον αλλά μέχρι την συμπλήρωση των ορίων, που τίθενται από την συνθήκη στο άρθρο 20. Ως εκ τούτου ο ενάγων μπορεί να εγείρει ευθεία και αυτοτελή αξίωση εναντίον των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών, παρότι αυτά δεν συμβάλλονται στην σύμβαση μεταφοράς. Αναλόγως, τα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη έχουν την δυνατότητα να επικαλούνται όλες τις άμυνες και τα δικαιώματα περιορισμού της ευθύνης τους που ισχύουν για τον μεταφορέα, όπως προβλέπονται από την συνθήκη.

¹⁹⁵ Α. 1 παρ. 7 εδ. β'

Τα στοιχεία που διαφοροποιούν την ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών από αυτήν του μεταφορέα αφορούν το πεδίο δράσης τους. Η ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών αφορά μόνο την περίοδο ευθύνης τους και στην έκταση, που ο ενάγων επιτύχει να φέρει το βάρος απόδειξης του εντοπισμού της απώλειας ή βλάβης εντός της περιόδου ευθύνης τους. Η ελάχιστη περίοδος ευθύνης για ένα θαλάσσιο εκτελεστικό μέρος θα συμπίπτει αναγκαστικά με την ελάχιστη περίοδο ευθύνης που καθορίζεται από την συνθήκη για τον μεταφορέα¹⁹⁶, δηλαδή από την έναρξη της φόρτωσης έως την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης του πλοίου. Η μέγιστη περίοδος ευθύνης τους συμπίπτει με τα όρια του λιμανιού, όπως καθορίζονται από την εκάστοτε δικαιοδοσία¹⁹⁷. Για να θεμελιωθεί η ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών θα πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις, ώστε να συνδέεται το εκτελεστικό μέρος (και οι ενέργειες του) με την μεταφορά, ήτοι: α. το θαλάσσιο εκτελεστικό μέρος να παρείχε τις υπηρεσίες του σε έδαφος συμβαλλόμενου στην συνθήκη κράτους, ήτοι αν το θαλάσσιο εκτελεστικό μέρος παρέλαβε τα εμπορεύματα προς μεταφορά ή τα παρέδωσε σε έδαφος συμβαλλόμενου κράτους, και β. το συμβάν που προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση να έλαβε χώρα: i) είτε κατά την διάρκεια της περιόδου μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης και της αναχώρησης τους από το λιμάνι εκφόρτωσης του πλοίου, ii) είτε ενόσω τα εμπορεύματα βρίσκονταν στην κατοχή του θαλάσσιου εκτελεστικού μέρους, iii) είτε σε άπαντα άλλο χρόνο, εφόσον το θαλάσσιο εκτελεστικό μέρος συμμετείχε στην εκτέλεση οποιασδήποτε προβλεπόμενης από την σύμβαση μεταφοράς ενέργειας.

Τυχόν συμβατική συμφωνία για την επαύξηση της ευθύνης ή των υποχρεώσεων του μεταφορέα είναι επιτρεπτή για αυτόν -όπως και η συμφωνία για υψηλότερα όρια περιορισμού της αποζημίωσης- δεν ισχύει όμως για τα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη, παρά μόνο αν ρητά συναινέσουν σε αυτήν¹⁹⁸. Σε αντιστοιχία με την εγγυητική αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα για τα πρόσωπα που χρησιμοποιεί για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του, η συνθήκη προβλέπει και ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών για οποιαδήποτε παραβίαση των αναληφθεισών από αυτά υποχρεώσεων από πράξεις ή παραλείψεις των προσώπων,

¹⁹⁶ Α. 12 παρ. 3

¹⁹⁷ Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω στην συνθήκη δεν περιλαμβάνεται ορισμός για το λιμάνι και τα όρια αυτού, κάτι που θα κριθεί από το εφαρμοστέο δίκαιο της περιοχής κάθε λιμανιού.

¹⁹⁸ Η ίδια η συνθήκη επιβάλλει διατυπώσεις για το κύρος μιας τέτοιας συμφωνίας, μεταξύ των μερών, η οποία θα πρέπει, να είναι είτε έγγραφη, είτε προϊόν αμοιβαίας συναινετικής ηλεκτρονικής επικοινωνίας.

στα οποία ανέθεσαν την εκπλήρωσή τους¹⁹⁹. Η ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών για πταίσμα των προσώπων αυτών εξαρτάται από τις ίδιες προϋποθέσεις, που ισχύουν για την θεμελίωση της δικής τους ευθύνης. Αντίθετα, από κάθε ευθύνη υπό την συνθήκη ρητά εξαιρούνται ο πλοίαρχος, το πλήρωμα, οι κάθε λογής μεμονωμένοι υπάλληλοι στην υπηρεσία του μεταφορέα ή των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών²⁰⁰. Η ευθύνη τους καταλείπεται να κριθεί από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο κατ' επιλογή δικαιοδοσίας από τον ενάγοντα-δικαιούχο του φορτίου.

6. Η προστασία του μεταφορέα και των τρίτων μερών- η επέκταση της ρήτρας «Himalaya»

Η χρήση τρίτων προσώπων από τον μεταφορέα για την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων δημιουργούσε ανέκαθεν αμφισβητήσεις περί του αν εφαρμόζονται στα τρίτα μέρη και οι ευνοϊκές για τον μεταφορέα ρυθμίσεις. Με το άρθρο 4 των Κανόνων του Ρότερνταμ ρητά διακηρύσσεται πλέον εφαρμογή όλων των αμυντικών μέσων και διατάξεων, που αφορούν περιορισμό της ευθύνης στις περιπτώσεις απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης του φορτίου υπό το καθεστώς μιας σύμβασης μεταφοράς ή παραβίασης οποιασδήποτε υποχρέωσης προβλέπεται από την συνθήκη, εκτός από τον μεταφορέα, στα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη, τον πλοίαρχο, το πλήρωμα, κάθε άλλο πρόσωπο, που παρέχει υπηρεσίες επί του πλοίου και στους υπαλλήλους του μεταφορέα ή των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών. Παράλληλα το άρθρο στοχεύει και σε μια περαιτέρω προστασία του ίδιου του μεταφορέα. Ο μεταφορέας μπορεί να καταφύγει στις άμυνες και τους περιορισμούς της ευθύνης του, είτε η αξίωση του ενάγοντα θεμελιώνεται στην βάση συμβατικής, είτε αδικοπρακτικής ή κατά άλλο τρόπο θεμελιούμενης ευθύνης, είτε στα πλαίσια δικαστικής διαδικασίας, είτε διαιτησίας, εφόσον η αξίωση που εγείρεται αφορά παραβίαση των συμβατικών υποχρεώσεων του μεταφορέα²⁰¹. Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται ότι ο μεταφορέας δεν θα βρεθεί έκθετος σε καμία περίπτωση, λόγω διαφορών και ιδιαιτεροτήτων των διαφόρων δικαιοδοσιών.

¹⁹⁹ Α. 19(3)

²⁰⁰ Α. 19(4)

²⁰¹ Η σημασία της διάταξης είναι προφανής ιδίως στην περίπτωση παραγραφής, αν το εφαρμοστέο δίκαιο, βάσει του οποίου εγείρεται η αγωγή προβλέπει μακρότερο χρόνο παραγραφής από την διετή του άρθρου 62 της συνθήκης. Ο μεταφορέας θα δύναται, να επικαλεσθεί την διετή παραγραφή, εφόσον η αγωγή αφορά παραβίαση συμβατικής του υποχρέωσης, ακόμα κι αν δεν ενάγεται στην βάση της συμβατικής του ευθύνης. M.F Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel, 149

Η διάταξη είναι διατυπωμένη με ευρύ περιεχόμενο, ώστε να καταλαμβάνει τις περισσότερες περιπτώσεις προσώπων, που λόγω της εμπλοκής στην διαδικασία της μεταφοράς, ενδέχεται να καταστούν υπόλογα, ακριβώς όπως και ο μεταφορέας, και γι αυτό δικαιούνται να υπερασπίσουν τα συμφέροντά τους, ακριβώς όπως και ο μεταφορέας. Η επέκταση των προστατευτικών ρυθμίσεων που ισχύουν για τον μεταφορέα στα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη είναι εύλογη άμεση απόρροια της αλληλέγγυας και εις ολόκληρον ευθύνης τους με τον μεταφορέα, που καθιερώνεται από την συνθήκη, και αμβλύνει το παράδοξο της επέκτασης της ευθύνης σε πρόσωπα που δεν είναι καταρχήν συμβαλλόμενοι στην σύμβαση μεταφοράς. Παράλληλα ιδιαίτερη αντιμετώπιση έχουν οι υπάλληλοι του μεταφορέα, καθώς προβλέπεται απαγόρευση ευθείας αξίωσης κατά αυτών υπό τη συνθήκη²⁰² παρόλο που θεωρούνται ως πρόσωπα που ωφελούνται από τις προστατευτικές ρυθμίσεις, κρίνοντας ότι κάτι τέτοιο θα συνιστούσε ανεπίτρεπτη επέμβαση στην εργατική πολιτική της ναυτικής βιομηχανίας²⁰³.

Πλέον στο προστατευτικό πεδίο της ρύθμισης θα εμπίπτει και κάθε τρίτος ανεξάρτητος συμβαλλόμενος με τον μεταφορέα, η υπαγωγή του οποίου στις προστατευτικές ρυθμίσεις ήταν προβληματική στις προγενέστερες συνθήκες. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελούν οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών²⁰⁴, οι οποίοι υπό το παρόν καθεστώς δεν υπέχουν ευθύνη έναντι του φορτωτή από την σύμβαση μεταφοράς, καθώς δεν είναι καν συμβαλλόμενοι σε αυτήν και δεν έχουν ευθεία σύνδεση μαζί του, ωστόσο δύναται πλέον να επικαλούνται τις άμυνες και το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, που ισχύουν για τον μεταφορέα. Ως εκ τούτου, θα δύναται να βασισθούν σε όλες τις ενστάσεις και εν γένει άμυνες του μεταφορέα, ακόμα να επικαλεσθούν και απαλλαγή τους στην περίπτωση συνδρομής εξαιρετικού λόγου από την λίστα του άρθρου 17 (3). Εκτός πεδίου ρύθμισης παραμένουν τα μη θαλάσσια εκτελεστικά μέρη για τους ίδιους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω για την μη στοιχειοθέτηση ευθύνης υπό την συνθήκη έναντι του δικαιούχου του φορτίου.

Το άρθρο 4 της νέας συνθήκης θεωρείται ότι διευρύνει την προστασία που παρέχει η ρήτρα «Himalaya clause»²⁰⁵, η οποία καθιερώθηκε στην πράξη και

²⁰² Α. 19(4)

²⁰³ Βλ. Fujita Tomotaka, *Performing Parties and Himalaya Protection*, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules, 6

²⁰⁴ Terminal operators

²⁰⁵ Η ρήτρα ονομάστηκε έτσι από το όνομα ενός κρουαζιερόπλοιου, μια τραυματισθείσα επιβάτης του οποίου μήνυσε τον πλοίαρχο και μέλος του πληρώματος, ώστε να αποφύγει τις προβλεπόμενες από την

ενσωματώθηκε στις σχετικές συμβάσεις, κατόπιν πιέσεων της παραγόντων της ναυτικής βιομηχανίας, καθώς στο ρυθμιστικό πλαίσιο των Κανόνων της Χάγης δεν προβλέπεται επέκταση των διατάξεων απαλλαγής και περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα και για τους τρίτους. Με την προσθήκη του άρθρου 4β από το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ επιχειρήθηκε για πρώτη φορά «επίσημη» αυτόματη επέκταση των προστατευτικών ρυθμίσεων για τον μεταφορέα στους υπαλλήλους ή πράκτορες του- χωρίς να είναι απαραίτητη πλέον η σχετική συμβατική πρόβλεψη- με ρητή ωστόσο εξαίρεση για τους τρίτους ανεξάρτητους συμβαλλόμενους, είτε η αγωγή θεμελιώνεται σε συμβατική, είτε σε εξωσυμβατική ευθύνη. Η διάταξη δεν λειτούργησε στην πράξη, καθώς υπήρξε μια τάση να ενάγονται οι τρίτοι ανεξάρτητοι συμβαλλόμενοι, που ρητά εξαιρούνται από το προστατευτικό πεδίο της διάταξης, με στόχο την απόληψη πλήρους αποζημίωσης και την αποφυγή των αμυντικών δικαιωμάτων και εν γένει προστατευτικών ρυθμίσεων, που ισχύουν για τον μεταφορέα και συνακόλουθα κυριάρχησε η με συμβατική πρόβλεψη ανάληψη της ευθύνης για καταβολή αποζημίωσης και για λογαριασμό του τρίτου συμβαλλόμενου απέναντι στον ενάγοντα από τον ίδιο τον μεταφορέα.

Σχετική ρύθμιση περιέχουν οι Κανόνες του Αμβούργου παρέχοντας στον πραγματικό μεταφορέα τα ίδια δικαιώματα με τον συμβατικό μεταφορέα και επεκτείνοντας την εφαρμογή των προστατευτικών ρυθμίσεων στους υπαλλήλους και πράκτορες, τόσο του συμβατικού²⁰⁶, όσο και του πραγματικού μεταφορέα²⁰⁷, με την προϋπόθεση, ότι είναι σε θέση να αποδείξουν ότι ενήργησαν εντός του πλαισίου των καθηκόντων τους. Η σχετική πρόβλεψη όμως δημιούργησε αμφισβητήσεις, καθώς δεν ήταν ξεκάθαρο, ποια μέρη εμπίπτουν στην έννοια του πραγματικού μεταφορέα με κρατούσα την άποψη, ότι καταλαμβάνονται μόνο ο πλοιοκτήτης ή τα μέρη, που αφορούν το πλοίο και εν απουσία ρητής εξαίρεσης για τους τρίτους ανεξάρτητους συμβαλλόμενους, υποστηρίχθηκε, ότι ενδέχεται, να καταλαμβάνονται από την προστασία των σχετικών διατάξεων ως πράκτορες, αλλά το ζήτημα παρέμεινε αβέβαιο.

σύμβαση άμυνες του μεταφορέα και εν απουσία συμβατικής ρήτρας προστατευτικής για τους υπαλλήλους του μεταφορέα κέρδισε την υπόθεση. Η Βουλή των Λόρδων είχε παρ' αυτά αναγνωρίσει, ότι αν μια σύμβαση μεταφοράς περιείχε συμφωνία, που επέκτεινε τα προνόμια του μεταφορέα στους υπαλλήλους του, αυτή θα θεωρούνταν ισχυρή, ώστε να προστατεύονται οι τελευταίοι, Adler v Dickson (The Himalaya 1955) 1 QB 158 (C A 1954), ό.π. M. F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel, υποσ. 381

²⁰⁶ Α. 7 παρ. 2 κανόνες του Αμβούργου

²⁰⁷ Α. 10 παρ. 2 κανόνες του Αμβούργου

Ε. Ευθύνη κατά τα μη θαλάσσια στάδια της μεταφοράς

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, η νέα συνθήκη αποσκοπεί να ρυθμίσει τα ζητήματα που ανακύπτουν από τη «συνδυασμένη» θαλάσσια μεταφορά και περιλαμβάνει ρυθμίσεις και για τη μη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων, είτε χερσαία είτε εναέρια. Λογικό επακόλουθο είναι ότι θα αναφύονται προβλήματα σύγκρουσης δικαίων μεταξύ των διατάξεων της συνθήκης, που έχουν εφαρμογή στην θαλάσσια μεταφορά και αυτές των διεθνών συνθηκών, που ρυθμίζουν άλλα είδη μεταφοράς, όπως οι CMR, COTIF/CIM και CMNI, οι οποίες εφαρμόζονται στα μη θαλάσσια σκέλη μιας συνδυασμένης μεταφοράς, ανάλογα με το πεδίο εφαρμογής έκαστης και αναφορικά με τις αναγκαστικού δικαίου διατάξεις τους. Η σημασία έγκειται στο γεγονός, ότι τα όρια περιορισμού της ευθύνης ενδέχεται υπό προϋποθέσεις, να είναι υψηλότερα για ζημία, που ενέκυψε σε μη θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς, αν εφαρμοσθεί η διεθνής συνθήκη, που διέπει το συγκεκριμένο είδος μεταφοράς²⁰⁸.

Στην θεωρία προτάθηκαν διάφορες λύσεις για την θεώρηση της ευθύνης στο πλαίσιο μιας σύμβασης. Οι κυριότερες αποτυπώθηκαν σε δύο συστήματα ρύθμισης της ευθύνης, αφενός το «ομοιόμορφο σύστημα ευθύνης»²⁰⁹ και αφετέρου το «γνήσιο σύστημα ευθύνης του δικτύου»²¹⁰.

Σύμφωνα με το «ομοιόμορφο σύστημα ευθύνης» ένα νομικό καθεστώς ενιαίας και ομοιόμορφης ευθύνης θα εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση για όλα τα στάδια της μεταφοράς, ανεξάρτητα από το στάδιο της μεταφοράς, θαλάσσιο ή όχι, στο οποίο έλαβε χώρα το γεγονός, που προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση και χωρίς να παίζει ρόλο το χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς, αρκεί να συνέβη κατά την διάρκεια ευθύνης του μεταφορέα. Το σύστημα αυτό προτείνει μια ομοιόμορφη θεώρηση της ευθύνης και δεν απαιτεί τον εντοπισμό του χρονικού σημείου επέλευσης της. Σε κάθε περίπτωση όμως το βάρος αυτό μετατίθεται στον μεταφορέα, ο οποίος θα κληθεί να εντοπίσει την ζημία, αν θελήσει να στραφεί

²⁰⁸ Για παράδειγμα η CMR για την διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων προβλέπει 8,33 μονάδες υπολογισμού ανά κιλό, ενώ η COTIF/CIM 17 μονάδες υπολογισμού ανά κιλό, όρια πλεονεκτικότερα από τις 3 μονάδες υπολογισμού ανά κιλό, που προβλέπει η συνθήκη.

²⁰⁹ Uniform system

²¹⁰ Pure network system

αναγωγικά κατά του υπεύθυνου υπο-μεταφορέα για συγκεκριμένο στάδιο της μεταφοράς, στο οποίο φέρεται ότι επήλθε η ζημία.

Η ομοιόμορφη θεώρηση από την άλλη δεν διακρίνει τις ιδιαιτερότητες κάθε είδους μεταφοράς, με τους διαφορετικούς κινδύνους που περικλείουν, και τις διαφορετικές υποχρεώσεις που προβλέπουν. Τέλος, δημιουργεί το φαινόμενο το καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα υπεύθυνου για την συνδυασμένη μεταφορά έναντι του δικαιούχου του φορτίου, να μην αντιστοιχεί σε αυτό της ευθύνης του υπο-μεταφορέα, που αναλαμβάνει να εκτελέσει συγκεκριμένο στάδιο της μεταφοράς, που διέπεται από αμιγή συνθήκη μεταφοράς, απέναντι στον μεταφορέα. Εξ αυτού δημιουργούνται άνισα και ανεπιεική αποτελέσματα στην αναγωγή του υπεύθυνου μεταφορέα συνδυασμένης μεταφοράς έναντι του υπομεταφορέα συγκεκριμένου σταδίου της μεταφοράς, αν το καθεστώς ευθύνης του πρώτου είναι αυστηρότερο ή επιεικέστερο σε σχέση με αυτό του δευτέρου²¹¹.

Από την άλλη το «γνήσιο σύστημα ευθύνης του δικτύου» διακρίνει και διαφοροποιεί την ευθύνη ανάλογα με το κάθε στάδιο της μεταφοράς, στο οποίο θα τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις της αντίστοιχης στο είδος μεταφοράς διεθνούς συνθήκης αμιγούς μεταφοράς ή εθνικού δικαίου. Η μέθοδος αυτή, σε αντίθεση με την προηγούμενη, λαμβάνει υπόψη της τις ειδικές συνθήκες κάθε είδους μεταφοράς και επιτρέπει την αναγωγή μεταξύ των συμμετεχόντων στην μεταφορά μεταφορέων με δικαιότερο τρόπο, χωρίς ωστόσο να ελλείπουν και από αυτήν ορισμένα μειονεκτήματα. Εν προκειμένω ο ενάγων-δικαιούχος του φορτίου θα φέρει το βάρος εντοπισμού και απόδειξης της ζημίας, ώστε να εφαρμοσθεί αναλόγως το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο, κάτι που στην πράξη είναι πολύ δύσκολο λόγω και της επικράτησης των εμπορευματοκιβωτίων, στα οποία τυχόν ζημία είναι πιο πιθανό να εντοπιστεί μετά την άφιξη τους στον τελικό προορισμό και την αποσφράγιση τους. Σημαντικό ζήτημα είναι και η τυχόν επέλευση της ζημίας κατά την κενή χρονική περίοδο στο διάστημα που παύει η εφαρμογή μιας συνθήκης και πριν αρχίσει η περίοδος εφαρμογής μιας άλλης, και η εναγωγή του υπευθύνου, η οποία θα καθίσταται σχεδόν αδύνατη ή θα οδηγεί στην εφαρμογή του εσωτερικού εθνικού δικαίου ως απώτερη – και μη επιθυμητή από τα μέρη- λύση.

²¹¹ Χρυσάνθης Χρ. Η ευθύνη στην συνδυασμένη και μικτή μεταφορά εμπορευμάτων, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, 2009 (37), 84

Στη συνθήκη προκρίθηκε με το άρθρο 26 η λύση του «περιορισμένου (ή τροποποιημένου) συστήματος ευθύνης του δικτύου»²¹², ή του «limited (or qualified) network liability system», το οποίο ουσιαστικά αποτελεί παραλλαγή του «γνησίου συστήματος ευθύνης του δικτύου», και με το οποίο έγινε προσπάθεια να διατηρηθεί η αυτοτέλεια των επιμέρους διεθνών συνθηκών αμιγούς μεταφοράς και παράλληλα να επιτευχθεί ένα ικανοποιητικό επίπεδο ομοιομορφίας, ενώ κατ' αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται και ο σκόπελος των χρονικών κενών ευθύνης. Καθιερώνεται λοιπόν ως τεκμήριο, ότι η ευθύνη του μεταφορέα γεννήθηκε εντός των ορίων που καθορίζονται κατά την συνθήκη, αλλά υπό των εξής περιορισμών: α. στην περίπτωση, που άλλες διεθνείς συνθήκες διεκδικούν εφαρμογή κατά τα μη θαλάσσια σκέλη της μεταφοράς, μόνο οι αναγκαστικού δικαίου ρυθμίσεις τους δύνανται να εκτοπίσουν τις διατάξεις της συνθήκης και β. μόνο για ζητήματα, που αφορούν την ευθύνη, τον περιορισμό της ευθύνης και την παραγραφή. Εφόσον η ζημία εντοπίζεται σε μη θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς εφαρμογή έχει η αντίστοιχη διεθνής σύμβαση αμιγούς μεταφοράς. Αν η ζημία δεν δύνανται να εντοπιστεί μεν, ενέκυψε όμως κατά την διάρκεια ευθύνης του μεταφορέα, εφαρμογή θα έχει η συνθήκη. Ωστόσο, η θεώρηση αυτή οδηγεί σε περιορισμό της εφαρμογής της συνθήκης δεδομένου ότι για παράδειγμα σε μια σύμβαση μεταφοράς με θαλάσσιο και οδικό σκέλος- όπως είναι πολύ σύνηθες- αν τα εμπορεύματα υποστούν ζημία κατά το οδικό σκέλος, η συνθήκη δεν θα τυγχάνει εφαρμογής. Άλλωστε, το τεκμήριο εφαρμογής ισχύει με τους ως άνω περιορισμούς και παραμένουν ανεπίλυτες οι ενδεχόμενες συγκρούσεις επί άλλων θεμάτων, όπως η δικαιοδοσία ή το είδος του απαιτούμενου εγγράφου μεταφοράς. Επιπλέον, το άρθρο 26 δημιουργεί την υποχρέωση²¹³ στον ενάγοντα δικαιούχο του φορτίου, να εντοπίσει το στάδιο, κατά το οποίο επήλθε η ζημία, ώστε να καθορισθεί το πλαίσιο, εντός του οποίου θα κριθεί η αξίωσή του. Αυτό πέραν της σχετικής δυσχέρειας εντοπισμού δημιουργεί επιπρόσθετα μεγάλη ανασφάλεια και αδυναμία πρόβλεψης στα μέρη, που ενώ προσχώρησαν σε σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, οι σχέσεις τους ενδέχεται τελικά να κριθούν υπό το καθεστώς διαφόρων συμβάσεων αμιγούς μεταφοράς, με τις οποίες δεν διαθέτουν καμία εξοικείωση. Μένει να κριθεί στην πράξη λοιπόν αν το ρυθμιστικό πλαίσιο θα εφαρμοσθεί ικανοποιητικά.

²¹² Άλλως «μέθοδος περιορισμένου κατακερματισμού της ευθύνης», ό.π. Χρυσάνθης Χρ. 65 επ.

²¹³ Tetley William, A critique of and the Canadian response to the Rotterdam Rules in a New convention for the carriage of goods by sea- The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009 Lawtext Publishing Limited, 292

Παρόμοια ρύθμιση προβλέπεται και στο άρθρο 82, το οποίο ενεργοποιείται όταν τίθεται ζήτημα εφαρμογής άλλης διεθνούς συνθήκης. Αν οι κανόνες συνεχίσουν να εφαρμόζονται σε δεύτερο στάδιο καθορίζεται το εφαρμοστέο καθεστώς ευθύνης σύμφωνα με το άρθρο 26. Στόχος είναι η ανίχνευση της εφαρμοστέας συνθήκης, ώστε να δοθεί το περιθώριο να υποσκελισθούν οι διατάξεις των κανόνων στο σύνολό τους²¹⁴. Τέλος, η εφαρμογή του άρθρου 82 περιορίζεται σε συνθήκες ήδη υφιστάμενες, ενώ το άρθρο 26 λειτουργεί ως ασφαλιστική δικλείδα για την άρση μελλοντικών συγκρούσεων.

ΣΤ. Δυνατότητα απόκλισης από την ευθύνη

Η ευθύνη του μεταφορέα σε όλες τις διεθνείς συνθήκες θαλάσσιας μεταφοράς θεμελιώνεται σε αναγκαστικό δίκαιο. Μάλιστα σε όλες τις συνθήκες απαγορεύεται ο περιορισμός της ευθύνης και των υποχρεώσεων του μεταφορέα ή η απαλλαγή του από αυτές. Σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ κάθε όρος σε σύμβαση μεταφοράς, που άμεσα ή έμμεσα εξαιρεί ή περιορίζει τις υποχρεώσεις και την ευθύνη για παραβίαση υποχρέωσης υπό την συνθήκη του μεταφορέα ή θαλάσσιου εκτελεστικού μέρους υπό την συνθήκη είναι άκυρος²¹⁵. Ανάλογη ρύθμιση προβλέπεται στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ²¹⁶ και στους Κανόνες του Αμβούργου²¹⁷, αμφότερες όμως δεν απαγόρευαν την αύξηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα και εξ αυτού του λόγου περιγράφονται ως «μονόδρομα» υποχρεωτικές²¹⁸. Στη νέα συνθήκη η απαγόρευση της απόκλισης επεκτείνεται και στις υποχρεώσεις και την ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών και αφορά πλέον σε απαγόρευση περιορισμού ή εξαίρεσης υποχρέωσης γενικά, και όχι μόνον σε απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων. Παρόλα αυτά εισάγεται παράλληλα η δυνατότητα των μερών να

²¹⁴ Βλ. Hancock Christopher, Multimodal transport under the convention in a New convention for the carriage of goods by sea- The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009 Lawtext Publishing Limited, 48

²¹⁵ Α. 79 (1 a-b)

²¹⁶ Α. 3 (8) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπου «κάθε όρος η συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς, που απαλλάσσει τον μεταφορέα ή το πλοίο από ευθύνη για απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων ή σε σχέση με αυτά και που οφείλεται σε αμέλεια, δόλο ή παράλειψη των καθηκόντων ή υποχρεώσεων... ή που περιορίζει την ευθύνη αυτή κατά τρόπο διαφορετικό από ό,τι ορίζεται στην (παρούσα) σύμβαση είναι άκυρη, ανυπόστατος και ανενεργός»

²¹⁷ Α. 23 (1) Κανόνες του Αμβούργου, όπου «οποιοσδήποτε όρος διαλαμβάνεται σε σύμβαση μεταφοράς, φορτωτική ή άλλο έγγραφο αποδεικτικό σύμβασης μεταφοράς είναι άκυρος στην έκταση, που αποκλίνει άμεσα ή έμμεσα από τις διατάξεις της συνθήκης»

²¹⁸ “one way mandatory” βλ. Mukherjee K. Proshanto, Bal Basu Abhinayan, A legal and economic analysis of the volume contract concept under the Rotterdam Rules: Selected issues in perspective, 4

προβούν σε απόκλιση από τις αναγκαστικού χαρακτήρα διατάξεις της συνθήκης, κατά τα οριζόμενα στην διάταξη του άρθρου 80, που αφορά στην πρόβλεψη ειδικών κανόνων για τις συμβάσεις χωρητικότητας²¹⁹, δια των οποίων καταλείπεται -υπό προϋποθέσεις- η συμβατική ελευθερία στα μέρη να αποκλίνουν από τις διατάξεις της συνθήκης, συμφωνώντας περισσότερα ή λιγότερα δικαιώματα, αύξηση ή μείωση των υποχρεώσεων και της ευθύνης τους.

Οι συμβάσεις χωρητικότητας²²⁰ προέρχονται από τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών των πλοίων τακτικών γραμμών, γνωστών και ως “Ocean Liner Service Agreements”²²¹, άλλως “service contracts” του Αμερικανικού Shipping Act του 1984²²². Στην νέα συνθήκη προσδιορίζονται ως κάθε σύμβαση μεταφοράς, που προβλέπει την μεταφορά καθορισμένης ποσότητας εμπορευμάτων σε μια σειρά φορτώσεων κατά την διάρκεια μιας συμφωνημένης χρονικής περιόδου²²³. Ο γενικός αυτός ορισμός της σύμβασης χωρητικότητας, στην οποία εφαρμόζεται η συνθήκη²²⁴, ήγειρε έντονο προβληματισμό αναφορικά με τι είδους συμβάσεις μεταφοράς θα ενέπιπταν στο ρυθμιστικό της περιεχόμενο, καθώς δύναται να περιλαμβάνει τόσο ένα ελάχιστο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων, προορισμένο να μεταφερθεί σε δύο μόλις ταξίδια, όσο και διαδοχικές φορτώσεις μεγάλων ποσοτήτων ευρείας διακίνησης εμπορευμάτων.

Για να έχει ισχύ η σύμβαση χωρητικότητας με την οποία εισάγεται απόκλιση από τις υποχρεωτικές διατάξεις της συνθήκης, προβλέπεται η σωρευτική τήρηση αυστηρών προϋποθέσεων, ώστε αφενός να καθίσταται δεσμευτική για τα συμβαλλόμενα μέρη η εν λόγω σύμβαση και αφετέρου να διασφαλίζονται όσο το δυνατόν καλύτερα τα δικαιώματα των μερών. Απαραίτητο είναι να περιλαμβάνεται

²¹⁹ “volume contracts”

²²⁰ Ουσιαστικά οι συμβάσεις χωρητικότητας αποτελούν συμβάσεις, που καταρτίζονται μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή κατόπιν αμοιβαίας διαπραγμάτευσης και υπόκεινται σε συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ώστε να επιτρέπεται στα μέρη, να αποκλίνουν από τις διατάξεις της συνθήκης.

²²¹ OSLA: Ocean Liner Service Agreement

²²² The Shipping Act of 1984, όπως τροποποιήθηκε από τον Ocean Shipping Reform Act of 1998.

²²³ A. 1 (2). Οι συμβάσεις χωρητικότητας δεν πρέπει, να συγγέονται με τις συμφωνίες καθορισμού τιμών μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών, καθώς οι τελευταίες αφορούν προσφορές τιμών των μεταφορέων για την μεταφορά μιας υπολογισμένης μεν, αλλά όχι εγγυημένης ποσότητας εμπορευμάτων, σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο για το μέλλον. Η χρήση της προσφερθείσας τιμής από έναν φορτωτή δεν ισοδυναμεί με προχώρηση του σε σύμβαση χωρητικότητας και δέσμευση του για μεταφορά συγκεκριμένης ποσότητας εμπορευμάτων, καθώς διαθέτει την ελευθερία συναλλαγής με άλλον μεταφορέα, που ενδεχόμενα θα προσφέρει χαμηλότερη τιμή. Η ίδια η συνθήκη διευκρινίζει στην διάταξη του άρθρου 80 (3), ότι το δημοσιευμένο πρόγραμμα τιμών και υπηρεσιών ενός μεταφορέα, ακόμα και να περιέχονται σε αυτό έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς ή άλλο παρόμοιο έγγραφο δεν εμπίπτει στην έννοια των συμβάσεων χωρητικότητας.

²²⁴ A. 80 (1) “...a volume contract, to which this convention applies...”

στο σώμα της σύμβασης *διακεκριμένη* δήλωση²²⁵, ότι αποκλίνει από τις διατάξεις της συνθήκης. Το περιεχόμενο της σύμβασης θα πρέπει να είναι προϊόν αμοιβαίας διαπραγμάτευσης, με την έννοια, ότι απαγορεύεται να λάβει την μορφή σύμβασης προχώρησης με τυποποιημένο και εκ των προτέρων καθορισμένο περιεχόμενο. Περαιτέρω, θα πρέπει να προσδιορίζονται ρητά ποια κεφάλαια της σύμβασης συνιστούν απόκλιση από τις διατάξεις της συνθήκης και επιπλέον, η απόκλιση δεν θα πρέπει, να εισάγεται με παραπομπή προς άλλο έγγραφο²²⁶. Όλες οι απαιτήσεις δεσμευτικότητας των συμβάσεων χωρητικότητας του άρθρου 80 (1) πρέπει να αποδεικνύονται εγγράφως, ενώ το βάρος απόδειξης εκπλήρωσης τους φέρει το επωφελούμενο από τις αποκλίσεις συμβαλλόμενο μέρος. Προκειμένου να διασφαλιστεί η διαπραγματευτική ελευθερία και ισορροπία μεταξύ των μερών, προβλέπεται η υποχρέωση, να παρέχεται στον φορτωτή η δυνατότητα σύμπραξης άνευ αποκλίσεων και υπό τις διατάξεις της συνθήκης. Θα πρέπει λοιπόν ο φορτωτής να ειδοποιείται ότι διαθέτει την δυνατότητα να συμβληθεί με τον μεταφορέα υπό το καθεστώς της συνθήκης, ώστε να μην εξαναγκάζεται να προσχωρήσει σε σύμβαση που θα έχει καθορισθεί μονομερώς από τον αντισυμβαλλόμενο του μεταφορέα.

Οι αποκλίσεις που συνομολογούνται είναι καταρχήν δεσμευτικές για τα μέρη που συμβάλλονται στην σύμβαση χωρητικότητας, δηλαδή μεταφορέα και φορτωτή. Η συνθήκη προβλέπει δέσμευση των τυχόν τρίτων εμπλεκόμενων από τις αποκλίσεις, μόνο εφόσον έχει προηγηθεί αφενός ρητή και σαφής ενημέρωση τους για το γεγονός και το περιεχόμενο της απόκλισης της σύμβασης χωρητικότητας από τις διατάξεις της συνθήκης και αφετέρου ρητή συγκατάθεση τους για δέσμευση από τις αποκλίσεις²²⁷, καθώς θα ήταν άδικο να δεσμεύονται τα τρίτα μέρη από αποκλίσεις, ενώ δεν συμμετείχαν στην διαπραγμάτευση τους. Στην προσπάθεια εξασφάλισης ενός βαθμού βεβαιότητας αναφορικά με την παροχή συγκατάθεσης από τον τρίτο διευκρινίζεται περαιτέρω, ότι η παρασχεθείσα συγκατάθεση θα πρέπει να είναι έγγραφη²²⁸. Η

²²⁵ Η δήλωση θεωρείται διακεκριμένη, αν είναι σε θέση, να τραβήξει την προσοχή του φορτωτή, όπως θα συμβαίνει, αν αποδίδεται με έντονη γραμματοσειρά και μεγάλου μεγέθους κεφαλαία γράμματα, κ.α. ό.π. Questions and Answers on the Rotterdam Rules, 19

²²⁶ Η φορτωτική, στην οποία ενσωματώνονται όλοι οι αποκλίνοντες από την συνθήκη όροι συνιστά διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, χωρίς να καθίστανται δεσμευτικοί για τα μέρη οι αποκλίνοντες ενσωματωμένοι όροι, εφόσον η απόκλιση γίνεται με παραπομπή σε άλλο έγγραφο, γεγονός, που συνιστά αρνητική προϋπόθεση του αρ. 80 (1), ό.π. Lorenzon Filippo, Validity of Contractual Terms, 250

²²⁷ Α. 80 (5 a)

²²⁸ Α. 3. Η συμπερίληψη προδιατυπωμένου όρου, που αφορά στην συγκατάθεση στο δημοσιευμένο πρόγραμμα τιμών και υπηρεσιών του μεταφορέα ή στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς δεν αρκεί, ώστε να προκαλέσει δέσμευση του τρίτου.

διάταξη, ωστόσο, σιωπά ως προς τον τρόπο και χρόνο χορήγησης ικανής να προκαλέσει δέσμευση συγκατάθεσης, με αποτέλεσμα να προκαλείται ασάφεια αλλά και αβεβαιότητα για την δέσμευση ή όχι των τρίτων μερών. Ιδίως δε στις περιπτώσεις που η πώληση εμπορευμάτων λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, θα είναι σχεδόν αδύνατο να ενημερωθεί ο νέος δικαιούχος του φορτίου για το καθεστώς της απόκλισης και να δώσει την ρητή συγκατάθεσή του. Το βάρος απόδειξης για τη συγκατάθεση του τρίτου φέρει ο επωφελούμενος από την απόκλιση, ενώ εάν υπάρχει αμφιβολία, η δέσμευση δεν θα επεκτείνεται στον τρίτο.

Ένα ζήτημα που χρήζει έρευνας αφορά την διαφορετική νομική θέση του μεταφορέα έναντι του φορτωτή, με τον οποίο συνήψε την σύμβαση χωρητικότητας περιέχουσα τις συνομολογημένες αποκλίσεις, και έναντι τρίτων που αρνήθηκαν να αποδεχθούν τις αποκλίσεις και δεν δεσμεύονται από αυτές, και συνεπώς εξακολουθούν να διέπονται από τις διατάξεις της συνθήκης. Αν το συμφωνούμενο καθεστώς στην σύμβαση χωρητικότητας μεταξύ φορτωτή και μεταφορέα προβλέπει έναντι χαμηλότερου ναύλου για τον φορτωτή μειωμένη ευθύνη του μεταφορέα και ο τελευταίος αναγκασθεί να αποζημιώσει τον τρίτο παραλήπτη, που δεν δεσμεύεται από αυτήν, υπό τις διατάξεις συνθήκης²²⁹ για επισυμβάσα απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, ανακύπτει το ερώτημα, του αν ο μεταφορέας θα δύναται να στραφεί κατά του φορτωτή διεκδικώντας σχετική αποζημίωση. Παρότι η συνθήκη δεν λαμβάνει θέση επί του ζητήματος αυτού και εν γένει της διαφορετικής νομικής μεταχείρισης του μεταφορέα έναντι των διαφόρων αντισυμβαλλομένων του, δεσμευόμενων και μη από την σύμβαση χωρητικότητας, με την λογική, ότι και ο φορτωτής ωφελήθηκε από την μείωση του ναύλου, δεν θα ήταν ορθό, να διασώζεται για αυτόν η ωφέλεια, που αποκόμισε, όταν δεν διασώζεται το αντίστοιχο προνόμιο της μειωμένης ευθύνης του μεταφορέα. Διαφορετικά θα διαταράσσονταν η ισορροπία συμφερόντων, την οποία αποσκοπεί καταρχήν να εξυπηρετήσει η σύμβαση χωρητικότητας.

Σε κάθε περίπτωση, στην συνθήκη προβλέπεται ένας σκληρός πυρήνας υποχρεώσεων του μεταφορέα, ο οποίος δεν μπορεί να τροποποιηθεί από την σύμβαση χωρητικότητας, όπως η υποχρέωση του να καθιστά και διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο, να το επανδρώνει, εξοπλίζει και ανεφοδιάζει κατάλληλα, στις οποίες όμως ρητά δεν περιλαμβάνεται η μέριμνα για την διατήρηση του φορτίου. Επίσης, παραμένουν και

²²⁹ Α. 59

όλες οι υποχρεώσεις, που αφορούν τα επικίνδυνα φορτία, καθώς και το καθεστώς αυστηρής ευθύνης, που επισύρει η παραβίαση τους, καθώς και η υποχρέωση του φορτωτή προς παροχή πληροφοριών. Όλες οι ανωτέρω υποχρεώσεις ευθυγραμμίζονται με το κανονιστικό πλαίσιο αναγκαστικού δικαίου που προβλέπεται προς διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος. Ακόμα, εύλογα απαγορεύεται η απαλλαγή ή μείωση της ευθύνης στις περιπτώσεις, που η ζημία προξενήθηκε σκόπιμα ή πλημμελώς από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, καθώς τυχόν αντίθετη ρύθμιση θα συνιστούσε νομιμοποίηση παράνομης συμπεριφοράς.

Η εισαγωγή του καθεστώτος των συμβάσεων χωρητικότητας έχει δεχτεί ήδη κριτική αναφορικά με την ανομοιογένεια που εισάγει στο κατά τα άλλα ομοιόμορφο καθεστώς ρύθμισης ευθύνης και των υποχρεώσεων, και για το ότι θα αποτελέσει «κερκόπορτα», ώστε να μπορέσουν να εισάγουν ευνοϊκές ρυθμίσεις οι ισχυροί μεταφορείς των μεγάλων ναυτικών υπερδυνάμεων, επηρεάζοντας την παγκόσμια ισορροπία ναυτιλιακών συμφερόντων. Η επέκταση της χρήσης των συμβάσεων χωρητικότητας θα οδηγήσει ενδεχόμενα στην δημιουργία νομικού πλαισίου δύο ταχυτήτων, όπου η πλειοψηφία των φορτωτών δεν θα υπόκειται στο κανονιστικό πεδίο της συνθήκης, ενώ άμεση απόρροια της θα είναι και η διαμόρφωση δύο κατηγοριών ναύλου για τον φορτωτή, μιας κατηγορίας στην οποία οι διατάξεις της συνθήκης θα εφαρμόζονται υποχρεωτικά και μιας δεύτερης όπου θα διέπεται από τις αποκλίσεις. Παράλληλα, το όποιο κέρδος επιτευχθεί από την μείωση του ναύλου, ενδέχεται να αντισταθμισθεί από την αύξηση του ασφαλιστικού κόστους λόγω της μείωσης της ευθύνης.

Οι συμβάσεις χωρητικότητας της συνθήκης, ωστόσο, παρότι επιδεκτικές κατάχρησης προσφέρουν ισχυρές προστατευτικές δικλείδες υπέρ των φορτωτών. Η δεσμευτικότητα τους φιλτράρεται πολλές φορές, ώστε να διαπιστωθεί ότι ο φορτωτής πράγματι διέθετε την δυνατότητα και αυτονομία να επιλέξει εναλλακτικά, να συμβληθεί υπό το καθεστώς της συνθήκης και όχι υπ' αυτό της απόκλισης σαν να ήταν η μοναδική του επιλογή. Άλλωστε, προβλέπεται ένα ελάχιστο κανονιστικό πλαίσιο το οποίο δεν μπορεί να αλλοιωθεί από τις αποκλίσεις.

V. Περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα

A. Η δυνατότητα γενικής πρόβλεψης περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα

Στα πλαίσια της συμβατικής ελευθερίας αλλά και της μη δυνατότητας προκαθορισμού των επικείμενων κινδύνων είναι εύλογο ότι ο μεταφορέας θα θελήσει πολλές φορές να περιορίσει την ευθύνη του προσφέροντας συνηθέστερα οικονομικότερο ναύλο. Ο περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα απαντάται τόσο σε ρυθμίσεις εθνικών έννομων τάξεων όσο και σε πολλές διεθνείς συμβάσεις κάθε είδους μεταφοράς²³⁰. Στους Κανόνες της Χάγης του 1924 προβλέφθηκε για πρώτη φορά σε διεθνή σύμβαση ο περιορισμός της ευθύνης αναφορικά με απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων²³¹. Με το τροποποιητικό πρωτόκολλο του Βίσμπυ του 1968, εισήχθη ως μέτρο υπολογισμού της ζημίας το βάρος του φορτίου ανά κιλό, ώστε να είναι δυνατός ο υπολογισμός και για τα μη συσκευασμένα προϊόντα και χύδην φορτία, ενώ υιοθετήθηκε και το γαλλικό μέτρο “Poincare”²³² σε μια προσπάθεια, να αναχθεί ο χρυσός σε όπλο αποφυγής των συνεπειών υποτίμησης της αξίας των εθνικών νομισμάτων. Παράλληλα καθιερώθηκε ως λόγος αποκλεισμού του μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού το ίδιο πταίσμα αυτού στην πρόσκληση της ζημίας. Με το πρωτόκολλο του 1979 τροποποιήθηκαν οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ με την εισαγωγή του Ειδικού Τραβηχτικού Δικαιώματος²³³ του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, δια του οποίου διαμορφώθηκαν τα όρια περιορισμού σε «666,67 μονάδες υπολογισμού ανά δέμα ή μονάδα ή σε δυο μονάδες υπολογισμού ανά κιλό μικτού βάρους των απολεσθέντων ή βλασθέντων εμπορευμάτων, ανάλογα με το ποιο είναι μεγαλύτερο», σε μια προσπάθεια, να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα, που

²³⁰ Στην CMR για την οδική μεταφορά α. 23, στην CIM-COTIF για την σιδηροδρομική μεταφορά α. 40, στην CMNI (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways) για την μεταφορά σε εσωτερικά ύδατα α. 20, στην Συνθήκη της Βαρσοβίας (Warsaw Convention) α. 22(2), και στην Συνθήκη του Μόντρεαλ α. 22(3) για την αεροπορική μεταφορά.

²³¹ Α. 4(5) Κανόνες της Χάγης που προβλέπουν όριο «100 λίρες Αγγλίας ανά δέμα ή μονάδα ή το αντίστοιχο αυτού του ποσού σε άλλο νόμισμα, εκτός αν η φύση και η αξία των εμπορευμάτων είχε δηλωθεί από τον φορτωτή και είχε περιληφθεί στην φορτωτική» με καθοριζόμενη νομισματική μονάδα την αξία του χρυσού.

²³² Α. 4(5) d Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ: «...μονάδα αποτελούμενη από 65,5 मिलीग्रामμάρια χρυσού καθαρότητας 900 βαθμών...», και τα όρια του περιορισμού προσδιορίστηκαν σε «10.000 φράγκα ανά δέμα ή μονάδα ή 30 φράγκα ανά κιλό μικτού βάρους των απολεσθέντων ή βλασθέντων εμπορευμάτων, ανάλογα με το ποιο είναι μεγαλύτερο»

²³³ “Special Drawing Right” (SDR)

δημιουργούσαν οι διακυμάνσεις στην τιμή του χρυσού παγκοσμίως, αλλά και οι αποκλίσεις, που παρατηρούνταν μεταξύ της αγοραίας, χρηματιστηριακής και επίσημης τιμής του.

Το δικαίωμα του μεταφορέα να περιορίζει την ευθύνη του είναι αναγκαίο προκειμένου να είναι δυνατός ο προσδιορισμός προσιτού ναύλου, εφόσον ο μεταφορέας μόνο καταυτόν τον τρόπο έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί συγκεκριμένα προβλεπόμενα ποσοτικά και νομισματικά κριτήρια υπολογισμού της ευθύνης του και κατ' αναλογία να οριοθετήσει τον αιτούμενο ναύλο, ο οποίος θα περιλαμβάνει την ασφάλεια ή το τυχόν κόστος σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου. Ο ίδιος ο μεταφορέας προστατεύεται, ώστε να μην καταβάλλει ιδιαίτερα επαχθείς αποζημιώσεις στις περιπτώσεις αδήλωτων, αλλά υψηλής αξίας φορτίων, που μεταφερόμενα ερμητικά κλεισμένα σε εμπορευματοκιβώτια, καθίσταται αδύνατο να επιθεωρηθούν εξαρχής. Άλλωστε, ο φορτωτής ασφαλίζει σχεδόν πάντα τα υψηλής αξίας φορτία και είναι σε θέση να αξιώσει πλήρη αποζημίωση, εφόσον δηλώσει την αξία του φορτίου και καταβάλλει πρόσθετο ναύλο.

B. Πεδίο εφαρμογής

Η νέα συνθήκη προβλέπει δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης²³⁴ του μεταφορέα και των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών, εφόσον κριθεί, ότι υπέχουν ευθύνη στην περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου, προκρίνοντας σαν βάση του υπολογισμού της αποζημίωσης, είτε τον κατά δέμα ή μονάδα, είτε τον κατά μικτό βάρος του φορτίου υπολογισμό της αποζημίωσης και διατηρώντας ως μονάδα υπολογισμού²³⁵ το Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα²³⁶ του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου²³⁷. Ανάλογη ρύθμιση υπάρχει τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ²³⁸ όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου²³⁹, ενώ κοινός τόπος σε όλες τις συνθήκες είναι ότι το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης δύναται να επικαλεσθεί ο μεταφορέας και στις περιπτώσεις εξωσυμβατικών αξιώσεων, στηριζόμενων στην αδικοπραξία ή σε εσωτερικό δίκαιο. Το δικαίωμα περιορισμού καλύπτει και την δημιουργούμενη

²³⁴ Α. 59

²³⁵ Α. 59(3)

²³⁶ “Special Drawing Right” (SDR)

²³⁷ Α. 6(2) Κανόνες του Αμβούργου

²³⁸ Α. 4(5) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

²³⁹ Α. 6 παρ. 1 περ. α' Κανόνες του Αμβούργου

από καθυστέρηση ευθύνη, πρόβλεψη που εισήχθη για πρώτη φορά στους Κανόνες του Αμβούργου²⁴⁰. Αντίθετα με τα προβλεπόμενα στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ²⁴¹, με τη νέα συνθήκη δεν μπορεί να αντιταχθεί ο περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα σε αγωγές στρεφόμενες κατά του πλοίου *in rem*, καθώς δεν υπάρχει σχετική διάταξη.

Σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και τους Κανόνες του Αμβούργου το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης αναφέρεται μόνο σε περιπτώσεις απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων, ενώ σύμφωνα με τη νέα συνθήκη διευρύνεται η εφαρμογή του περιορισμού της ευθύνης, πέραν από τις περιπτώσεις απώλειας ή βλάβης του φορτίου, και σε οποιαδήποτε παραβίαση των υποχρεώσεων, που υπέχει ο μεταφορέας κατά την συνθήκη, για την οποία δεν προβλέπεται απώλεια του δικαιώματος περιορισμού, ανεξαρτήτως αν συνδέεται ή όχι με τα εμπορεύματα. Συνεπώς, στο εύρος εφαρμογής του περιορισμού της ευθύνης συγκαταλέγονται πλέον και οι περιπτώσεις της λανθασμένης παράδοσης²⁴² σε μη νομιμοποιούμενο πρόσωπο και λανθασμένης πληροφόρησης²⁴³. Διευκρινίζονται έτσι ορισμένες περιπτώσεις, για τις οποίες υπήρξε ιδιαίτερη ασάφεια υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ²⁴⁴, για το αν ενεργοποιούν το δικαίωμα περιορισμού.

Καθώς ο προβλεπόμενος από την συνθήκη περιορισμός ευθύνης είναι ενδοτικού δικαίου, δύναται να προβλεφθούν είτε συμβατικά με ξεχωριστή κοινή συμφωνία των μερών υψηλότερα ποσά περιορισμού²⁴⁵, είτε να δηλωθεί υψηλότερη²⁴⁶ -από την προβλεπόμενη στην συνθήκη- αξία²⁴⁷ των εμπορευμάτων κατά την κατάρτιση της σύμβασης. Πρέπει να επισημανθεί δε ότι τα ποσά περιορισμού της ευθύνης σε διεθνείς συνθήκες, που διέπουν την μεταφορά διενεργούμενη με ένα είδος μεταφορικού μέσου, ενδέχεται υπό προϋποθέσεις να είναι υψηλότερα από αυτά των

²⁴⁰ Α. 6(2) Κανόνες του Αμβούργου

²⁴¹ Α. 4(5)

²⁴² “misdelivery”

²⁴³ “misinformation”. Επιπλέον, η παράδοση στον τόπο προορισμού των εμπορευμάτων διαγράφεται ρητά ως βασική υποχρέωση παροχής πληροφόρησης, οδηγιών και εγγράφων σχετικών με το φορτίο υπό το άρθρο 29.

²⁴⁴ Α. 4(5) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

²⁴⁵ Υποστηρίζεται και η άποψη, ότι είναι δυνατός με συμφωνία των μερών και ο πλήρης αποκλεισμός του ποσοτικού περιορισμού, παρότι δεν προβλέπεται ρητά, και ότι μια τέτοια συμφωνία δεν emπίπτει στις ακυρότητες του άρθρου 79, όπ.π. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, 669, Κοροτζής Χ. Ιωάννης, 121, υποσ. 22

²⁴⁶ Σε κάθε περίπτωση όλες οι συνθήκες προβλέπουν, ότι τα συμφωνούμενα ποσά περιορισμού δεν δύναται να υπολείπονται των ορίων, που προβλέπονται από κάθε συνθήκη.

²⁴⁷ Βάσει της νέας ρύθμισης αρκεί μόνο η δήλωση της υψηλότερης αξίας των εμπορευμάτων και δεν απαιτείται σωρευτικά και η δήλωση της φύσης τους, όπως προβλέπεται από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ στο Α. 4(5) Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ.

Κανόνων του Ρότερνταμ. Οι συντάκτες της συνθήκης αύξησαν τα όρια περιορισμού σε σχέση με τις προηγούμενες συνθήκες²⁴⁸ επηρεασμένοι από τα υψηλά όρια περιορισμού, που ισχύουν σε άλλες διεθνείς συνθήκες που αφορούν άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως η CMR για την οδική μεταφορά και η CIM-COTIF για την σιδηροδρομική μεταφορά²⁴⁹. Βέβαια τυχόν σύγκριση των συνθηκών αυτών με τις συνθήκες θαλάσσιας μεταφοράς και εν προκειμένω με τους Κανόνες του Ρότερνταμ δεν είναι ευχερής, καθώς εξαρτάται από το είδος και τις συνθήκες του φορτίου²⁵⁰.

Σε κάθε περίπτωση τυχόν τέτοια συμφωνία ή η δήλωση περί της αξίας θα πρέπει να περιβληθούν τον έγγραφο ή ηλεκτρονικό τύπο κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 59 της συνθήκης. Η δυνατότητα δήλωσης υψηλότερης αξίας προβλέπεται και από τις λοιπές συνθήκες²⁵¹, ωστόσο δεν είναι πρακτικά συμφέρουσα για τον φορτωτή, καθώς, αν επιλέξει να δηλώσει υψηλότερη αξία ή να συνομολογήσει υψηλότερα ποσά περιορισμού, θα κληθεί να καταβάλλει υψηλότερο ναύλο²⁵², που θα υπερβαίνει το ποσό του ασφαλιστρού, αν εναλλακτικά ήθελε να ασφαλίσει το φορτίο και χωρίς το πρόσθετο πλεονέκτημα κάλυψης διάφορων ασφαλιστικών κινδύνων υπό μια ασφαλιστική σύμβαση. Ωστόσο, ο υπόχρεος της αποζημίωσης δύναται πλέον να αναχθεί κατά του φορτωτή για αποζημίωση, αν η ζημία επήλθε ως αποτέλεσμα πλημμελούς ή έλλειψης επαρκούς πληροφόρησης από τον φορτωτή.

Υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη, αν ο φορτωτής εν γνώσει του παραποιήσε στοιχεία της φορτωτικής ως προς την αξία των εμπορευμάτων. Στην νέα συνθήκη δεν υπάρχει αντίστοιχη διάταξη, συνεπώς υπονοείται ότι ο μεταφορέας καθίσταται υπόλογος για την αξία των εμπορευμάτων, όπως καταχωρήθηκε στα έγγραφα μεταφοράς, χωρίς αυτό να αναιρεί δικαίωμα του μεταφορέα, να στραφεί κατά του φορτωτή για την όποια ζημία υποστεί υπό το άρθρο 30.

²⁴⁸ Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ τα όρια περιορισμού ανέρχονται σε 666,67 μονάδες υπολογισμού ανά δέμα ή μονάδα και 2 μονάδες υπολογισμού ανά κιλό βάρους, ενώ λίγο πιο αυξημένα είναι τα όρια στους Κανόνες του Αμβούργου ανερχόμενα σε 835 και 2,5 μονάδες υπολογισμού αντίστοιχα

²⁴⁹ Αμφότερες οι συνθήκες CMR και CIM-COTIF προβλέπουν μόνο τον βάσει βάρους περιορισμό, που ανέρχεται σε 8,33 μονάδες υπολογισμού ανά κιλό για την πρώτη και ακόμα υψηλότερα σε 17 μονάδες υπολογισμού ανά κιλό για την δεύτερη. M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel- The Rotterdam Rules, 166, 5.236-5.239

²⁵⁰ Το όριο υπολογισμού ανά κιλό βάρους της νέας συνθήκης, υπολείπεται κατά πολύ αυτά των CMR και CIM-COTIF. Από την άλλη, για φορτία, που αποτελούνται από μεγάλο πλήθος δεμάτων μικρού βάρους, το όριο υπολογισμού των Κανόνων του Ρότερνταμ ανά δέμα ή άλλη μονάδα φόρτωσης είναι πάνω από 105 φορές μεγαλύτερο από το όριο της CMR και 50 φορές μεγαλύτερο από το όριο της CIM-COTIF.

²⁵¹ Α. 4(5) περ. α Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, α. 6(4), α. 15(1) περ. ο Κανόνες του Αμβούργου

²⁵² Ο υψηλότερος ναύλος σε αυτές τις περιπτώσεις είναι γνωστός και ως χρέωση “ad valorem”

Τέλος, προβλέπεται ότι οι διατάξεις περιορισμού της ευθύνης στα στάδια της μεταφοράς λίγο πριν την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση εφαρμόζονται στο μέτρο μη υποχρεωτικής εφαρμογής αντίστοιχων διατάξεων και εν γένει προστατευτικών για τον φορτωτή διατάξεων αναγκαστικού δικαίου, που περιέχονται σε άλλες διεθνείς συνθήκες, που ενδέχεται να έχουν εφαρμογή στα στάδια αυτά²⁵³.

Γ. Επιλογή μεθόδου περιορισμού

Ο μεταφορέας δικαιούται μεν να προβεί σε περιορισμό της ευθύνης του, επιλέγοντας μια εκ των προβλεπόμενων μεθόδων, είτε στην βάση δέματος ή μονάδας²⁵⁴, είτε στην βάση μικτού βάρους²⁵⁵, η επιλογή του όμως αυτή δεν είναι στην διακριτική του ευχέρεια, αλλά καθορίζεται από το ποια μέθοδος οδηγεί σε υψηλότερη αποζημίωση για τον ενάγοντα-δικαιούχο του φορτίου. Εύλογο είναι ότι για τα βαρύτερα φορτία είναι περισσότερο συμφέρουσα για τον ενάγοντα η βάση μικτού βάρους μέθοδος, που θα οδηγήσει σε υψηλότερο ποσό αποζημίωσης, ενώ για τα ελαφρύτερα φορτία θα προκριθεί η μέθοδος βάσει δέματος ή μονάδας.

Σε ότι αφορά την μεταφορά μη συσκευασμένων εμπορευμάτων, που δεν δύνανται να αποτελέσουν μονάδα φόρτωσης, όπως τα χύδην φορτία, ως βάση του υπολογισμού τίθεται χωρίς αμφιβολία το μικτό βάρος τους. Για τα πράγματα που στερούνται ατομικής συσκευασίας ή παρότι διακριτά είναι ομαδοποιημένα, επαφίεται στην ευχέρεια των συμβαλλομένων, να προβούν σε απαρίθμηση των προς μεταφορά πραγμάτων, ώστε η σχετική μνεία στα έγγραφα της σύμβασης, να αποτελεί την βάση του υπολογισμού²⁵⁶. Τα δέματα ή μονάδες, που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του ποσού της αποζημίωσης είναι αυτά, που αφορούν την αξίωση και όχι το σύνολο των αναφερόμενων και απαριθμούμενων στο έγγραφο μεταφοράς.

²⁵³ Α. 26

²⁵⁴ Περί του περιορισμού κατά δέματος ή μονάδος ίδτε παρακάτω 4.1 και 4.2

²⁵⁵ Περί του περιορισμού κατά βάρους ίδτε παρακάτω 4.3

²⁵⁶ Ανάλογη ρύθμιση προβλέπεται τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ (Α. 4 παρ. 5 περ. γ' Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ) όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου.

Δ. Περιορισμός κατά δέμα ή μονάδα και κατά βάρος

1. Το δέμα

Η μία εκ των δύο μεθόδων υπολογισμού της αποζημίωσης αφορά τον κατά δέμα ή μονάδα υπολογισμό και το όριο του περιορισμού στην νέα ρύθμιση ανέρχεται σε οχτακόσιες εβδομήντα πέντε (875) μονάδες υπολογισμού ανά δέμα ή μονάδα φόρτωσης των πραγμάτων, αναφορικά με τα οποία εγείρεται η αξίωση. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπουν την ίδια ρύθμιση με αυτή των κανόνων του Αμβούργου²⁵⁷, που οι τελευταίοι είχαν παραλάβει αυτούσια από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ²⁵⁸, εξειδικεύοντας μόνο την μονάδα ως «μονάδα φόρτωσης», χωρίς όμως να επιλύονται τα προβλήματα, που είχαν ανακύψει ήδη από την εποχή των Κανόνων της Χάγης, ότε και καθιερώθηκε για πρώτη φορά ο περιορισμός της αποζημίωσης κατά δέμα ή μονάδα.

Έννοια του δέματος και της μονάδας δεν υπάρχει σε καμία συνθήκη, διότι θεωρείται ότι προκύπτει αυτονόητα από την κοινή λογική και την συναλλακτική πρακτική. Ο ορισμός τους όμως κρίνεται αναγκαίος μετά την καθιέρωση των εμπορευματοκιβωτίων και των σύγχρονων μέσων συσκευασίας και τυποποίησης. Καθιερώθηκε λοιπόν να αποδίδεται ο ορισμός ως δέματος, η αυθύπαρκτη και αυτοτελής συσκευασία, αδιαφανής ή διαφανής, που περικλείει ένα ή περισσότερα πράγματα με ποικίλη μορφή (πακέτο, περιτύλιγμα, σάκος, πλατφόρμα κτλ), με τέτοιο τρόπο, ώστε να διακρίνει τα συσκευασμένα αντικείμενα επαρκώς από άλλα ετέρου ή του όμοιου είδους και χωρίς να συναρτάται με την λειτουργικότητα ή αποτελεσματικότητα της συσκευασίας ως προς την διατήρηση της σύστασης των πραγμάτων²⁵⁹.

Από τα πρώτα ζητήματα που ευλόγως προέκυψαν αφορά το αν για τον περιορισμό του ποσού της αποζημίωσης θα έπρεπε το εμπορευματοκιβώτιο μαζί με το περιεχόμενό του, να εκληφθεί ως ένα δέμα, ή αν θα έπρεπε, να ληφθούν υπόψη τα περισσότερα δέματα μέσα σε αυτό. Η τεράστια οικονομική σημασία του ζητήματος για τα συμφέροντα του φορτωτή έγκειται στην είσπραξη πολλαπλάσιας αποζημίωσης,

²⁵⁷ Α. 6 παρ. 1 περ. α' Κανόνες του Αμβούργου

²⁵⁸ Α. 4 παρ. 5 περ. α' Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

²⁵⁹ Βλ. για διάφορους ορισμούς Κοροτζή Χ. Ιωάννη, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) μεταφοράς πραγμάτων κατά την διεθνή σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, 119, Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, 641

αν ο υπολογισμός γίνει με βάση το πλήθος των περισσότερων δεμάτων ή μονάδων, που περιέχονται στο εμπορευματοκιβώτιο. Τελικώς με το πρωτόκολλο του Βίσμπυ του 1968²⁶⁰ διευκρινίσθηκε, ότι ο αριθμός των επιμέρους εξατομικευμένων δεμάτων ή μονάδων εντός εμπορευματοκιβωτίου ή επί παλέτας ή παρόμοιου μέσου μεταφοράς, που αναφέρονται στην φορτωτική είναι αυτός, που λαμβάνεται υπόψη για τις ανάγκες του περιορισμού, διαφορετικά ελλείψει σχετικής αναφοράς στην φορτωτική το εμπορευματοκιβώτιο ή η παλέτα ή το εκάστοτε χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς θεωρείται, ότι αποτελεί το ίδιο την βάση για τον περιορισμό ως ένα δέμα ή μια μονάδα. Η ίδια ρύθμιση υιοθετήθηκε και στη νέα συνθήκη παραλλάσσοντας την φορτωτική με τα συμβατικά έγγραφα της μεταφοράς^{261 262}. Σε αναλογία με τα παραπάνω η ίδια αντιμετώπιση θα ισχύει και για τα φορτηγά αυτοκίνητα και ρυμουλκούμενα σιδηροδρομικά οχήματα, που είναι σφραγισμένα και περιέχουν δέματα ή τεμάχια μη διαφέροντας ουσιαστικά από τα εμπορευματοκιβώτια²⁶³. Αναφορικά με την φόρτωση των εμπορευμάτων, προστέθηκε και η περίπτωση φόρτωσης τους εντός ή επί οχήματος, ο ορισμός του οποίου παρέχεται και από το άρθρο 1 (27)²⁶⁴. Συνολικά προς τα ανωτέρω, στην περίπτωση που τα εμπορεύματα συγκεντρώνονται σε ένα εμπορευματοκιβώτιο ή εντός ή επί ενός οχήματος μεταφοράς, τα όρια περιορισμού της αποζημίωσης καταρχήν βασίζονται στα δηλωθέντα στο έγγραφο μεταφοράς. Αν τα έγγραφα μεταφοράς δεν περιλαμβάνουν απαρίθμηση ή δήλωση του αριθμού των δεμάτων, τότε το εμπορευματοκιβώτιο ή όχημα εκλαμβάνεται ως μία φορτωτική μονάδα²⁶⁵.

Αν και η νέα διάταξη προσπάθησε να επιλύσει κάποια από τα ζητήματα που είχαν ανακύψει στην πράξη, ωστόσο δεν έδωσε λύση σε διάφορα θέματα που παραμένουν σε εκκρεμότητα. Καταρχήν, δεν παρέχεται λύση στην περίπτωση ασαφών δηλώσεων στα έγγραφα της μεταφοράς, ως προς τον αριθμό των δεμάτων ή μονάδων, όταν η φύση των εμπορευμάτων είναι τέτοια, που θα δικαιολογούσε την

²⁶⁰ Α. 4 παρ. 5 περ. γ' Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

²⁶¹ "contract particulars"

²⁶² Ίδια ρύθμιση υπάρχει και τους Κανόνες του Αμβούργου (Α. 6 παρ. 2 περ. α' Κανόνες του Αμβούργου)

²⁶³ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, 653 και υποσ. 16

²⁶⁴ Επιλύεται κατ' αυτόν τον τρόπο η αμφισβήτηση, που υπήρχε στο αν στην έννοια του «άλλου μέσου μεταφοράς» εμπίπτουν τα κυλιόμενα ή ρυμουλκούμενα φορτηγά αυτοκίνητα και σιδηροδρομικά οχήματα και τα παρόμοιά τους στις μεταφορές τύπου "to-to".

²⁶⁵ Α. 59(1)

απαρίθμηση είτε ενός εκάστου εξατομικευμένου αντικειμένου, είτε κατά ομάδων²⁶⁶. Επίσης, δεν αντιμετωπίζεται ευθέως το ζήτημα, αν ο αριθμός των δεμάτων ή μονάδων, που πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον καθορισμό του ορίου της αποζημίωσης είναι αυτός, που δηλώνεται εγγράφως από τον φορτωτή κατά την παραλαβή ή αυτός, τον οποίο τελικά αποδέχεται ο μεταφορέας κατά την άσκηση του δικαιώματός του προς τροποποίηση των εγγράφων μεταφοράς και ακόμα περισσότερο δεν ξεκαθαρίζεται, αν χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της αποζημίωσης ο αριθμός των δηλωθέντων δεμάτων ή μονάδων εντός εμπορευματοκιβωτίου, που χάθηκε, δεδομένου, ότι δεν θα καθίσταται δυνατή η επιθεώρηση του περιεχομένου του²⁶⁷. Μόνη ασφαλιστική δικλείδα του μεταφορέα σε αυτήν την περίπτωση είναι να προσθέσει στην φορτωτική ρήτρα, που υποδηλώνει, ότι δεν ήλεγξε το περιεχόμενο²⁶⁸, ενώ συναφείς δυνατότητες αναφορικά με τροποποιήσεις των συμβατικών εγγράφων της μεταφοράς από τον μεταφορέα προβλέπονται εκτενώς υπό το άρθρο 40 της συνθήκης.

2. Η μονάδα

Λόγω της διπλής ερμηνείας της μονάδας υπήρξαν σχετικές ερμηνευτικές δυσχέρειες αναφορικά με την χρησιμοποίηση της ως βάση υπολογισμού της αποζημίωσης. Σύμφωνα με την γραμματική θεώρηση της έννοιας, διατυπώθηκε η άποψη ότι μονάδα μπορεί να θεωρηθεί αφενός «ένα όλο θεωρούμενο ως ενότητα» σε αντιπαραβολή με το συσκευασμένο δέμα, αλλά και αφετέρου «μια ποσότητα ή μέγεθος ως κοινό μέτρο όλων των άλλων ομοειδών ποσοτήτων ή μεγεθών»²⁶⁹. Παράλληλα ως προς τον τρόπο χρήσης της μονάδας ως βάσης υπολογισμού υποστηρίχθηκαν εξίσου διάφορες απόψεις, κατά τις οποίες, είτε η μονάδα σχετίζεται με τα φυσικά χαρακτηριστικά ενός φορτίου και τον τρόπο φόρτωσής του, νοούμενη ως φορτωτική μονάδα²⁷⁰, είτε με τον τρόπο χρέωσης ναύλου από τον μεταφορέα για

²⁶⁶ Εκτενώς προς την προβληματική αυτή *El Greco (Australia) Pty v. Mediterranean Shipping Co SA (El Greco)*, 2004, 2 Lloyd's Rep., 537, όπ.π. Michael Tsimplis, *Limits of Liability*, 187

²⁶⁷ Υπό τους κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ -άρθρο 3 παρ. 3 τελευταίο εδάφιο- προβλέπεται μόνο επιφύλαξη υπέρ του μεταφορέα, σύμφωνα με την οποία δεν υποχρεούται, να αποδεχθεί τον κατά δήλωση του φορτωτή αριθμό των δεμάτων ή τεμαχίων καταχωρώντας ενδείξεις, για τις οποίες διατηρεί αμφιβολίες ή δεν διαθέτει τα μέσα για να επαληθεύσει

²⁶⁸ “content unknown” ή “said to contain”

²⁶⁹ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, *Ναυτικό Δίκαιο II*, 644

²⁷⁰ “shipping unit”

μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου, γενόμενη αντιληπτή ως μονάδα ναύλου^{271 272}. Η διευκρίνιση της χρήσης και της έννοιας της μονάδας επαφίεται στην θεωρία και στην δικαστηριακή πρακτική καθώς καμία από τις διεθνείς συνθήκες δεν περιέχει σχετικό ορισμό της μονάδας.

3. Υπολογισμός κατά βάρος

Κατά την δεύτερη μέθοδο η αποζημίωση υπολογίζεται βάσει του μικτού βάρους των πραγμάτων, που αποτελούν αντικείμενο της διαφοράς και το όριο του περιορισμού ανέρχεται κατά την συνθήκη σε τρεις (3) μονάδες υπολογισμού ανά κιλό βάρους. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ζητήματα που αναφύονταν από την ερμηνεία της έννοιας του δέματος ή της μονάδας, καθώς και οι περιπτώσεις μη δυνάμενων να συσκευασθούν φορτίων λόγω φύσης ή ιδιαίτερα μεγάλου βάρους, προβλέφθηκε για πρώτη φορά στο Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, ο ανά βάρος υπολογισμός. Οι Κανόνες του Αμβούργου διατήρησαν τον βάσει βάρους υπολογισμό αυξάνοντας το όριο του από δύο (2) σε δύομισι (2,5) μονάδες υπολογισμού ανά κιλό βάρους²⁷³. Στα πλεονεκτήματα της βάσει βάρους μεθόδου υπολογισμού συγκαταλέγονται η συναλλακτική ασφάλεια, η προβλεψιμότητα, η ομοιομορφία και η αποδοχή του χιλιόγραμμου.

Οι νέοι κανόνες δεν περιέχουν αναφορά σχετική με την εξακρίβωση του βάρους του φορτίου. Δεν διευκρινίζεται, αν θα ληφθεί το βάρος του φορτίου, που φορτώθηκε ή το βάρος, που αναφέρεται στην φορτωτική. Θα μπορούσε, να υποστηριχθεί, ότι η σχετική ρύθμιση για τα εμπορευματοκιβώτια έχει αναλογική εφαρμογή, ώστε να λαμβάνεται ως βάση για τον περιορισμό η δήλωση επί της φορτωτικής ή επί άλλου εγγράφου μεταφοράς, ανεξάρτητα από την τροποποίηση, που δύναται, να επιφέρει ο μεταφορέας στα σχετικά έγγραφα.

²⁷¹ “freight unit”

²⁷² M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel- The Rotterdam Rules, 166, 5.225

²⁷³ Παρόμοιες ρυθμίσεις προβλέφθηκαν και στην Συνθήκη της Βαρσοβίας - Α. 22 παρ. 2 Συνθήκη της Βαρσοβίας-, στην Συνθήκη του Μόντρεαλ για την αεροπορική μεταφορά -Α. 22 παρ. 3 Συνθήκη του Μόντρεαλ- καθώς και από τις συνθήκες για την διεθνή οδική - Α. 23 CMR - και σιδηροδρομική- Α. 40 CIM-COTIF - μεταφορά, καθώς όλες βασίσθηκαν αποκλειστικά στον βάσει βάρους υπολογισμό της αποζημίωσης.

Ε. Περιορισμός της ευθύνης στην καθυστέρηση

Οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ δεν προβλέπουν ρητή ρύθμιση για την περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα στην προκληθείσα από καθυστέρηση ζημία αλλά συνάγεται μόνο έμμεσα και κατά περίπτωση²⁷⁴. Η διατύπωση της σχετικής διάταξης στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ²⁷⁵ αναφέρεται μόνο σε απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, εκ της οποίας συνάγεται ότι σε περίπτωση απουσίας φυσικής ζημίας, δεν έχει εφαρμογή ο περιορισμός της ευθύνης ή κι αν εφαρμόζεται θα αφορά μόνο το τμήμα εκείνο του φορτίου, ακόμα και μικρό, που θα έχει απωλεσθεί ή βλαβεί²⁷⁶. Στους Κανόνες του Αμβούργου εισήχθη για πρώτη φορά η ευθύνη για καθυστερημένη παράδοση και συνακόλουθα προβλέφθηκε όριο περιορισμού της ευθύνης αυτής σε ποσό ίσο με το ποσό του καταβληθέντος ναύλου για τα καθυστερημένα εμπορεύματα, προσαυξημένο κατά δυόμιση φορές με την προϋπόθεση, ότι το συνολικό ποσό δεν θα υπερβαίνει τον συνολικό ναύλο, υπό την εκάστοτε σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς²⁷⁷. Η νέα συνθήκη ακολουθεί το πνεύμα των Κανόνων του Αμβούργου και ρυθμίζει με σχετική διάταξη την ευθύνη του μεταφορέα στην προκληθείσα από καθυστέρηση ζημία και τη δυνατότητα περιορισμού αυτής²⁷⁸.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέποντας ρητά την ευθύνη για καθυστέρηση του φορτίου σε διάφορες διατάξεις, επεκτείνουν την δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης και στην καθυστερημένη παράδοση. Η σχετική αποζημίωση μπορεί να υπολογιστεί με τρεις διαφορετικούς τρόπους:

- i. Στην πρώτη περίπτωση, αν η αξίωση αφορά απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, επελθούσα ως συνέπεια της καθυστέρησης, τότε η αποζημίωση υπολογίζεται κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 22 της Συνθήκης, δηλαδή είτε με βάση την αξία του φορτίου στον τόπο και κατά τον χρόνο παράδοσης, είτε με βάση των αξία των εμπορευμάτων στο χρηματιστήριο εμπορευμάτων ή στην τρέχουσα αγορά ή αν δεν

²⁷⁴ Για παράδειγμα αν η ζημία προήλθε μεν λόγω της καθυστέρησης, αλλά ως αποτέλεσμα παραβίασης θεσμοθετημένης υποχρέωσης του μεταφορέα, όπως η αξιοπλοΐα, τότε ο περιορισμός θα τυγχάνει εφαρμογής

²⁷⁵ Α. 4 παρ. 5α

²⁷⁶ Παρόμοιο ζήτημα ανακύπτει, όταν η ζημία αφορά δαπάνες για την συντήρηση ή τον καθορισμό του φορτίου, το οποίο δεν έχει φυσική ζημία και προκειμένου, να την αποφύγει, *ibid* M. Tsimplis, *Limits of Liability in The Rotterdam Rules: a practical annotation*, 189

²⁷⁷ Α. 5 παρ. 1-2 Κανόνες του Αμβούργου

²⁷⁸ Α. 60

υφίστανται τέτοια με βάση την τρέχουσα αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας στον τόπο παράδοσης.

- ii. Η δεύτερη περίπτωση αναφέρεται σε οικονομική απώλεια λόγω της καθυστέρησης. Σε αυτή την περίπτωση η αποζημίωση περιορίζεται σε ποσό ίσο με τον επί δυόμιση φορές καταβληθέντα ναύλο, ακολουθώντας πανομοιότυπη διατύπωση με τους Κανόνες του Αμβούργου, πρόβλεψη δυνάμενη ουσιαστικά να οδηγήσει σε υψηλότερη αποζημίωση. Αυτό συμβαίνει, διότι στη νέα συνθήκη δεν προβλέπεται ανώτατο όριο υπολογισμού της ζημίας όπως στους Κανόνες του Αμβούργου, όπου τίθεται ως περιορισμός για το ανώτατο όριο υπολογισμού της ζημίας ο συνολικά καταβαλλόμενος ναύλος από την σύμβαση μεταφοράς²⁷⁹.
- iii. Η τρίτη περίπτωση λειτουργεί ως πλαίσιο αποζημίωσης. Το συνολικό ποσό αποζημίωσης, σύμφωνα με κάθε περίπτωση, που προβλέπεται από το άρθρο 60 τελεί υπό τους περιορισμούς του άρθρου 59, στο οποίο και γίνεται ρητή παραπομπή, που σημαίνει, ότι η αποκαταστατέα ζημία δεν θα υπερβαίνει σε κάθε περίπτωση τα όρια, που προβλέπονται από το άρθρο 59, εκτός κι αν υφίσταται συμφωνία μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή για διαφορετικό τρόπο υπολογισμού.

Το περιεχόμενο της ζημίας στην καθυστέρηση αναφέρεται σε οικονομικές απώλειες τριών κατηγοριών. Η φυσική ζημία, που υφίστανται τα εμπορεύματα, νοούμενη ως απώλεια ή βλάβη τους, που επήλθε λόγω της καθυστέρησης με κυρίαρχη την περίπτωση των αναλωτών και ευπαθών αγαθών, προβλέπεται από την ως άνω πρώτη περίπτωση και συμπίπτει με την ζημία, που επέρχεται εξαιτίας απώλειας ή βλάβης. Εισάγεται παράλληλα η διαφορετικού περιεχομένου οικονομική ζημία, που αφορά κάθε άμεση ζημία, που επέρχεται αιτιωδώς από την καθυστέρηση του φορτίου²⁸⁰ και αφορά την δεύτερη ως άνω περίπτωση. Η οικονομική ζημία διακρίνεται και από την έμμεση ζημία, που περιλαμβάνει το διαφυγόν κέρδος, όπως η

²⁷⁹ Υπό τους Κανόνες του Αμβούργου η διάταξη αποκτά νόημα, εφόσον η μεταφορά εκτελείται με περισσότερα του ενός πλοία και ένα τμήμα μόνο του φορτίου καθυστερεί, ώστε το ποσό του ναύλου για το συγκεκριμένο τμήμα, για το οποίο υφίσταται η καθυστέρηση, αυξημένο κατά δυόμιση φορές δεν υπερβαίνει το ποσό του καταβληθέντος ναύλου. Αν η μεταφορά εκτελείται με ένα πλοίο, που σημαίνει, ότι ολόκληρο το φορτίο υπόκειται σε καθυστέρηση, το όριο του περιορισμού αντιστοιχεί ουσιαστικά σε επιστροφή του καταβληθέντος ναύλου, *ibid*, M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel-The Rotterdam Rules 169

²⁸⁰ Το παράδειγμα, που απαντάται σε πολλούς συγγραφείς είναι αυτό της ζημίας, που προκαλείται όταν το καθυστερημένο φορτίο αποτελείται από ανταλλακτικά ουσιάδη για την συνέχιση της λειτουργίας μιας βιομηχανικής εγκατάστασης, η προμήθεια των οποίων δεν δύναται, να υποκατασταθεί από οπουδήποτε αλλού με αποτέλεσμα την παύση της παραγωγής, *όπ.π.* Tsimplis 188, Κοροτζής 124

ζημία λόγω απαξίωσης, που επήλθε στην τιμή των εμπορευμάτων από την καθυστέρηση²⁸¹. Ως ανώτατο όριο αποκατάστασης, είτε της οικονομικής ζημίας, είτε της φυσικής ζημίας, ορίζεται το ποσό, που θα μπορούσε να ζητηθεί κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 59 και αναφορικά με ολική απώλεια των εμπορευμάτων.

ΣΤ. Απώλεια του δικαιώματος περιορισμού

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ στο άρθρο 61 παρ. 1 αναφέρονται σε απώλεια του δικαιώματος περιορισμού του μεταφορέα και των εκτελεστικών μερών, καθώς και των υπαλλήλων αμφοτέρων, του πλοιάρχου και του πληρώματος, καθώς και οποιουδήποτε άλλου προσώπου, που εκτελεί ή αναλαμβάνει, να εκτελέσει υποχρεώσεις του μεταφορέα. Η απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της αποζημίωσης λόγω υπαιτιότητας του προσώπου, που επικαλείται τον περιορισμό είναι κοινός τόπος στις περισσότερες διεθνείς συνθήκες μεταφοράς²⁸² και προβλέπεται και από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ²⁸³ και από τους κανόνες του Αμβούργου²⁸⁴. Η απώλεια του δικαιώματος περιορισμού επέρχεται όχι μόνο ως προς τα όρια, που θέτει η συνθήκη, αλλά και όταν συμφωνούνται υψηλότερα όρια για λόγους ομοιομορφίας²⁸⁵.

Προκειμένου να επέλθει η απώλεια του δικαιώματος περιορισμού θα πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά τα κάτωθι: 1) η πράξη ή παράλειψη, που οδήγησε στην ζημία, να αποδίδεται προσωπικά και αποκλειστικά σε όποιον επικαλείται τον περιορισμό και 2) η πράξη ή παράλειψη, που οδήγησε στην ζημία, να ήταν σκόπιμη ή αποτέλεσμα αμέλειας και έχοντας γνώση του είδους της ζημίας, που θα προκύψει.

Το πταίσμα θα πρέπει να συνιστά προσωπική πράξη ή παράλειψη του προσώπου, που επιζητά τον περιορισμό. Ουσιαστικά η διάταξη της νέας συνθήκης

²⁸¹ Ibid Tsimplis, 188

²⁸² Α. 19 της CMR, α. 13 της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 για την θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, α. 22 παρ. 5 Σύμβασης του Μόντρεαλ για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, α. 4 της Σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις, στις οποίες παρά τις παρατηρούμενες διαφορές ως προς την ορολογία και τα όρια, όλες συγκλίνουν στο ίδιο αποτέλεσμα ως απόρροια της εξειδίκευσης των διατάξεων του κοινού δικαίου για την αστική ευθύνη, όπ.π. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, 656

²⁸³ Α. 4 παρ. 5ε

²⁸⁴ Α. 8

²⁸⁵ UN. doc. A/CN.9/616 PAR. 198

αποτελεί κωδικοποίηση της υφισταμένης ρύθμισης²⁸⁶, όπως αποτυπώνεται στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπου αναφέρεται πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, στην οποία δεν περιλαμβάνεται ο πλοίαρχος ή οι υπάλληλοι του μεταφορέα²⁸⁷, παρόμοια δε διατύπωση ακολουθείται και από τους Κανόνες του Αμβούργου²⁸⁸. Ο μεταφορέας θα απολέσει τα δικαιώματα περιορισμού υπό τα άρθρα 59 και 60 μόνο εφόσον ο ίδιος συμπεριφερθεί υπαίτια ή απρόσεκτα με αποτέλεσμα την πρόκληση της ζημίας και θα διατηρήσει τα δικαιώματα περιορισμού αναλλοίωτα για τον εαυτό του, ακόμα κι αν κάποιο από τα πρόσωπα, για τα οποία υπέχει ευθύνη υπό το άρθρο 18, διενεργήσει υπαίτια ή απρόσεκτη πράξη ή παράλειψη, για τις οποίες ο μεταφορέας ευθύνεται αντικειμενικά από την συνθήκη και με την προϋπόθεση, ότι συνιστούν παραβίαση των υποχρεώσεών του. Στην σύγχρονη ωστόσο διοικητική και οικονομική διάρθρωση των μεταφορέων ως νομικών προσώπων μεταφορικών εταιρειών συχνά καθίσταται δυσχερές να διαγνωσθεί πότε πράξη ή παράλειψη συνιστά προσωπικό πταίσμα του νομικού προσώπου. Πταίσμα του πλοίαρχου ή αξιωματικών του πλοίου της πλοιοκτήτριας μεταφορικής εταιρείας περί τον χειρισμό ή την εποπτεία του πλοίου δεν θα θεωρούνται πταίσματα της εταιρείας, ενώ αντίστροφα η ανάθεση της εκμετάλλευσης του πλοίου από τον πλοιοκτήτη-μεταφορέα σε εταιρεία διαχείρισης δεν αποκλείει το ενδεχόμενο η υπαίτια η απερίσκεπτη ενέργεια της εταιρείας διαχείρισης του πλοίου, να συνιστά προσωπικό πταίσμα του πλοιοκτήτη²⁸⁹. Ο καθορισμός του ποιός ενεργεί δεσμευτικά για την εταιρεία, ώστε τα αποτελέσματα των πράξεων ή παραλείψεων του, να καταλογίζονται στην εταιρεία εξαρτάται από την δομή της και την κατανομή αρμοδιοτήτων και δη από την διάρθρωση των κέντρων λήψης αποφάσεων. Καταφεύγουμε, λοιπόν, στην αναζήτηση της «διευθυντικής βούλησης»²⁹⁰ και του ιθύνοντα νου της εταιρείας ή στην της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου ή άλλως άρση του εταιρικού πέπλου. Οι συντάκτες της συνθήκης κατέληξαν, ότι ο μεταφορέας χάνει τα δικαιώματα περιορισμού υπό το άρθρο 61 μόνο για υπαίτιες και απρόσεκτες πράξεις υπαλλήλων

²⁸⁶ Ερώτηση 15 σε Questions and answers on the Rotterdam Rules by the CMI International Working on the Rotterdam Rules

²⁸⁷ Α. 4 παρ. 2α

²⁸⁸ Α. 8(2) Κανόνες του Αμβούργου

²⁸⁹ Βλ. *Charlotten v. Theory and others* (1921) 9 LI L Rep. 341, *The Lady Gwendolen* (1965) 1 LI L Rep. 335, *The Marion* (1982) @ LI L Rep. 52

²⁹⁰ “directing will and mind of the company” in *Meridian Global Funds Management Asia Ltd. V. Securities Commission* (1995) 2 AC 500, *Lennard’s Carrying Co Ltd. V. Asiatic Petroleum Co Ltd.* (1915) AC 705 (HL)

τόσο υψηλόβαθμων στην ιεραρχία, ώστε να διαθέτουν επαρκή αρμοδιότητα και να θεωρούνται ότι ελέγχουν τις πράξεις του νομικού προσώπου²⁹¹.

Η απόδειξη προσωπικού πταίσματος του μεταφορέα και παραβίασης των υποχρεώσεων του δεν είναι επαρκής, για να αποκλεισθεί το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Σωρευτικά θα πρέπει η πράξη ή παράλειψη, από τις οποίες προέκυψε η ζημία, να έγιναν, είτε με την πρόθεση πρόσκλησης τέτοιας ζημίας, είτε από αμέλεια *«με την γνώση, ότι μια τέτοια ζημία πιθανώς θα επερχόταν»*²⁹². Από την σχετική διατύπωση προκύπτει, ότι η πρόθεση πρόκλησης ή η γνώση επέλευσης *διαφορετικού είδους* ζημίας δεν πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 61 και δεν οδηγεί σε αποκλεισμό του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης. Η συνθήκη δεν ρυθμίζει ζητήματα απόδειξης της πρόθεσης ή γνώσης καταλείποντας τα στο εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο.

Στο άρθρο 61 προσδιορίζεται ότι το βάρος απόδειξης για την πρόθεση ή γνώση φέρει ο ενάγων. Περαιτέρω, πρέπει να αποδείξει ότι η ζημία προήλθε ως αποτέλεσμα παραβίασης υποχρεώσεων του μεταφορέα από προσωπικό πταίσμα, σκόπιμα ή απερίσκεπτα και με την γνώση, ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε, να επέλθει, προκειμένου, να τον αποστερήσει από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Η εναπόθεση αυτού του βάρους δυσχερούς απόδειξης στον ενάγοντα, ο οποίος συνήθως δεν θα είναι σε θέση, να διαπιστώσει ο ίδιος ή με όσα μέσα διαθέτει την συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου 61 καθιστά κατ' ουσία το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης αναφαίρετο.

Z. Παρέκκλιση

Η παρέκκλιση αποτελεί παραδοσιακά, ιδίως στις δικαιοδοσίες των χωρών του “common law”, λόγο απώλειας κάθε είδους προνομίου, που προβλέπεται για τον μεταφορέα από την σύμβαση μεταφοράς. Κατά το ελληνικό δίκαιο η παρέκκλιση και γενικά η αλλαγή πορείας είναι απαγορευμένες, επιτρέπονται δε μόνο κατ' εξαίρεση, εφόσον γίνονται για την διάσωση προσώπων ή πραγμάτων στην θάλασσα ή για άλλη εύλογη αιτία²⁹³. Με την στενή έννοια του όρου η παρέκκλιση συνίσταται σε

²⁹¹ 13th Session Report paras 59-60, 18th Session Report para 197, ibid M. F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel- The Rotterdam Rules, 172

²⁹² Όπ.π. Κοροτζής Ι., 124, 4.1

²⁹³ Α. 126 ΚΙΝΔ

προσωρινή εκτροπή από την συμφωνηθείσα πορεία στην σύμβαση μεταφοράς²⁹⁴, όμως ιστορικά επεκτάθηκε, ώστε να περιλαμβάνει και άλλες σοβαρές περιπτώσεις πλημμελειών και παραβάσεων του μεταφορέα στην άσκηση των καθηκόντων του. Με την παρέκκλιση δεν πρέπει να συγχέονται οι ρήτρες παρέκκλισης²⁹⁵, που μπορούν να περιληφθούν σε μια σύμβαση μεταφοράς και δη οι ρήτρες αλλαγής πορείας²⁹⁶, οι οποίες επιτρέπουν στον μεταφορέα την εκφόρτωση σε τόπο διαφορετικό από τον τόπο προορισμού υπό συγκεκριμένες εξαιρετικές συνθήκες²⁹⁷.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ δεν λαμβάνουν θέση ως προς το επιτρεπτό ή όχι της παρέκκλισης ορίζοντας, ότι το ζήτημα διέπεται από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο²⁹⁸. Ούτε στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ προβλέπεται ρητή ρύθμιση για την παρέκκλιση παρά μόνο έμμεσα συνάγεται, ότι η παρέκκλιση συνιστά μη επιτρεπόμενη ενέργεια²⁹⁹, που επιτρέπεται κατ' εξαίρεση και απαλλάσσει από οποιαδήποτε ευθύνη, μόνο εφόσον γίνεται για την διάσωση ή με πρόθεση την διάσωση ζωής ή πραγμάτων στην θάλασσα ή εφόσον είναι τούτο δικαιολογημένο. Ακόμα όμως και ως απαγορευμένη ενέργεια δεν αποστερεί τον μεταφορέα από το πλεονέκτημα περιορισμού της ευθύνης του, που ισχύει «σε οποιαδήποτε περίπτωση»³⁰⁰. Βέβαια, στην συνθήκη διασαφηνίζεται³⁰¹, ότι η παρέκκλιση από μόνη της δεν συνιστά λόγο αποστέρησης των κάθε είδους αμυντικών δικαιωμάτων και δικαιωμάτων περιορισμού της ευθύνης, που επιφυλάσσει η συνθήκη για τον μεταφορέα και τα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη, παρά μόνο υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 61. Ως εκ τούτου μόνο αν ο ενάγων αποδείξει, ότι συνέτρεξαν στα πλαίσια της παρέκκλισης προσωπικό πταίσμα, υπαιτιότητα του επικαλούμενου τον περιορισμό και αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ των στοιχείων αυτών με την επελθούσα ζημία θα χάσει ο μεταφορέας το δικαίωμα περιορισμού. Ακόμα όμως και σε αυτήν την περίπτωση, θα παραμείνουν αναλλοίωτες οι άμυνες του μεταφορέα, όπως ο κατάλογος εξαιρούμενων κινδύνων και ο χρόνος παραγραφής³⁰², εφόσον το άρθρο 61 προβλέπει μόνο την απώλεια του δικαιώματος περιορισμού.

²⁹⁴ Όπ.π. Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, 84

²⁹⁵ “liberty clauses”, “bunkering clauses”

²⁹⁶ “Caspiana clause”, “war clause”

²⁹⁷ CMI International Working Group, Questions and Answers, 10

²⁹⁸ Α. 24

²⁹⁹ Α. 4 παρ. 4 Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

³⁰⁰ Α. 4 παρ. 5^α Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

³⁰¹ Α. 24

³⁰² Όπ.π. Filippo Lorenzon, Additional Provisions relating to particular stages of Carriage in The Rotterdam Rules: A practical annotation, 74

Η. Δικαίωμα γενικού περιορισμού

Σύμφωνα με τη νέα συνθήκη είναι δυνατή η παράλληλη εφαρμογή διεθνούς συνθήκης ή εθνικού νόμου, που ρυθμίζει τον γενικό περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη³⁰³, ενώ παρόμοια ρύθμιση υπάρχει και στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ³⁰⁴ αλλά και στους Κανόνες του Αμβούργου³⁰⁵. Επομένως, εφόσον ο μεταφορέας είναι πλοιοκτήτης ή διαχειρίζεται το πλοίο, που εκτελεί την μεταφορά, δύναται να επικαλεσθεί όχι μόνο τις ρυθμίσεις του άρθρου 59 (1), προκειμένου να περιορίσει την ευθύνη του, αλλά και τις ενδεχομένως ευνοϊκότερες ρυθμίσεις διεθνούς συνθήκης ρυθμίζουσας τον περιορισμό της ευθύνης, όπως η Συνθήκη του Λονδίνου του 1976 (LLMC) ή αντίστοιχο εθνικό νομοθέτημα, όπως τα άρθρα 85 επ. του ΚΙΝΔ³⁰⁶.

Στην περίπτωση συρροής διατάξεων περιορισμού της ευθύνης των Κανόνων του Ρότερνταμ και διεθνών ή εθνικών οργάνων επιχειρείται καταρχήν περιορισμός κατά δέμα ή μονάδα ή κατά βάρος κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στην συνθήκη, ανάλογα με τις περιστάσεις και στην συνέχεια ακολουθεί πρόσθετος αναλογικός περιορισμός της ήδη περιορισθείσας αξίας του αγωγικού αιτήματος με την χρήση της συρρέουσας διάταξης³⁰⁷.

³⁰³ Α. 83

³⁰⁴ Α. 8 Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ,

³⁰⁵ α. 25 παρ. 1 Κανόνες του Αμβούργου

³⁰⁶ Στην περίπτωση, που εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο- Όπ.π. Κοροτζής Ι., 127

³⁰⁷ Όπ.π. M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel- The Rotterdam Rules, 176

Συμπεράσματα- Επίλογος

Η συνθήκη αποτελεί ένα πολύπλοκο πλέγμα αποτελούμενο από 96 άρθρα έναντι 10 άρθρων των κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και 34 των Κανόνων του Αμβούργου. Μέχρι στιγμής είκοσι πέντε κράτη, συμπεριλαμβανομένων των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ελλάδος, με πιο πρόσφατο την Σουηδία, και υπολειπόμενων προς το παρόν των λοιπών ναυτικών υπερδυνάμεων, έχουν υπογράψει το κείμενο της συνθήκης, ενώ μόνο η Ισπανία, το Τογκό και το Κογκό έχουν προβεί σε επικύρωση. Η ενεργοποίηση της συνθήκης τελεί, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 94 και 98 αυτής, υπό τρεις αιρέσεις: της επικύρωσής της από είκοσι τουλάχιστον κράτη, της παρέλευσης ενός έτους από την ημερομηνία, που και το εικοστό κράτος, προβεί σε ολοκλήρωση της διαδικασίας επικύρωσης, έγκρισης ή αποδοχής της καθώς και της προηγούμενης αποκήρυξης των προσχωρησάντων της συμμετοχής τους σε άλλη διεθνή σύμβαση για την θαλάσσια μεταφορά. Ως εκ τούτου, θα μπορούσε κανείς να παρατηρήσει ότι, παρόλο που έχει παρέλθει πλέον μια πενταετία από την ψήφιση της, μικρή απόσταση έχει διανυθεί για την εφαρμογή της. Άλλωστε, η υπογραφή της συνθήκης από ένα κράτος δεν οδηγεί απαραίτητα στην δέσμευση αυτού, αφού η επικύρωση της και η υιοθέτηση σας εναπόκειται στην εξουσία των νομοθετικών σωμάτων.

Είναι γεγονός ότι κάθε καινούργιο νομοθετικό κείμενο στην αρχή αντιμετωπίζεται με επιφύλαξη τόσο από τους εκάστοτε νομικούς όσο και από τους παράγοντες της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Επίσης είναι γεγονός ότι η διεθνής έννομη τάξη είχε ανάγκη από ένα νέο ρυθμιστικό πλαίσιο, που θα παρείχε εκσυγχρονισμό, ομοιομορφία και θα υιοθετούσε τις σύγχρονες συναλλακτικές πρακτικές στον τομέα των μεταφορών.

Η συνθήκη επεδίωξε να επικαιροποιήσει ένα πλήθος διατάξεων σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς και να καλύψει το ρυθμιστικό κενό ως προς την συνδυασμένη μεταφορά, καθώς πλέον τα στάδια της μεταφοράς δεν είναι ευκόλως διακριτά, ενώ παράλληλα προσπάθησε να επιτρέψει στα μέρη τη δυνατότητα να συνομολογούνται όροι διάφοροι από τους προβλεπόμενους στο πλαίσιο της συμβατικής ελευθερίας.

Οι διατάξεις της συνθήκης διακρίνονται από ιδιαίτερη λεπτομέρεια και διεξοδικότητα, που καθιστούν την ερμηνεία και την εφαρμογή τους ιδιαίτερα

δυσχερή ακόμα και για τον μέσο νομικό, πολλώ δε μάλλον για τους συμμετέχοντες στην σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Η πολυπλοκότητα της θα ανοίξει μεγάλα περιθώρια για διαιτησία με όλο το προβλεπόμενο κόστος, που αυτή συνεπάγεται. Η ίδια η συνθήκη καταλείπει πλείστα ζητήματα στον εθνικό νομοθέτη, γεγονός, που ενδέχεται να οδηγήσει σε αποκλίσεις και συγκρούσεις εφαρμογής μεταξύ των διαφόρων δικαιοδοσιών. Ωστόσο, δεν πρέπει να παραγνωριστεί ότι κωδικοποιήθηκαν και συστηματοποιήθηκαν σε ενιαίο πλαίσιο ζητήματα, που παρέμεναν αρρυθμιστα ακόμα και από τις προηγούμενες συνθήκες, παρόλο που αποτελούσαν αναπόσπαστο κομμάτι της σύγχρονης πρακτικής των μεταφορών. Οι διατάξεις, που αφορούν τις προϋποθέσεις και την διαδικασία παράδοσης των εμπορευμάτων, καθώς και αυτές, που αφορούν τα έγγραφα και τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς καταδεικνύουν ότι έγινε προσπάθεια να αντιμετωπιστούν προβλήματα της ναυτιλιακής πρακτικής συντονίζοντας το ρυθμιστικό πλαίσιο στις σύγχρονες εμπορικές ανάγκες για ταχύτητα και ευελιξία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η εκ της συνθήκης εγκαθίδρυση εγγράφων τριών κατηγοριών, βάσει των οποίων διενεργείται η μεταφορά. Ενώ είναι πολύ πιθανό να προκληθεί σύγχυση αναφορικά με τη διαχείριση και την ένταξη των εγγράφων, που χρησιμοποιούνται στην πράξη, παραμένει θετική ρυθμιστροποποίηση καθώς υπαγάγει υπό ενιαίο και γενικό πλαίσιο της επιμέρους πρακτικές που απαντώνται διεθνώς εξασφαλίζοντας ομοιομορφία και βεβαιότητα σε έναν τομέα, που κυριαρχούνταν από ευρείας απόκλισης εθνικές νομοθεσίες και δικαστηριακές αποφάσεις.

Αναφορικά με την ευθύνη του μεταφορέα αυτή θα πρέπει να εξεταστεί σε ένα γενικότερο πλαίσιο ισορροπίας συμφερόντων των συμμετεχόντων μερών, μεταφορέων και φορτωτών. Επιφυλάξεις και προβληματισμοί έχουν διατυπωθεί και από τις δύο πλευρές, προκρίνοντας ότι αμφότερα τα μέρη επωμίζονται περισσότερες υποχρεώσεις και ευθύνες, και ως εκ τούτου επέρχεται η ζητούμενη εξισορρόπηση. Από την άλλη, συνάγεται *prima facie* ότι με τη νέα συνθήκη, σε συγκριτική επισκόπηση με τις προϋπάρχουσες, επιτείνεται η ευθύνη του μεταφορέα έναντι του φορτωτή μέσω μιας σειράς ρυθμίσεων, όπως η κατάργηση της εξαίρεσης του ναυτικού πταισματος, η επέκταση της διάρκειας της υποχρέωσης δέουσας επιμέλειας ως προς την αξιοπλοΐα, η αύξηση των ορίων περιορισμού της αποζημίωσης κατά δέμα/μονάδα και κατά βάρος, η πρόβλεψη ευθύνης του μεταφορέα και των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών για καθυστέρηση. Περαιτέρω ο φορτωτής δύναται να στραφεί και σε τρίτα μέρη προς είσπραξη αποζημίωσης, δικαίωμα που

θεμελιώνεται σε διατάξεις όπως η διεύρυνση της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, η θεσμοθέτηση αυτοτελούς ευθύνης των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών και εις ολόκληρον ευθύνη τους με τον μεταφορέα για πράξεις ή παραλείψεις τους, καθώς και αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέα για πράξεις ή παραλείψεις των εκτελεστικών μερών. Καθίσταται κατ' αυτόν τον τρόπο σε πλεονεκτικότερη θέση και διαθέτει περισσότερους τρόπους διασφάλισης των συμφερόντων του. Σε δεύτερη ανάγνωση, όμως, αφενός η αύξηση της ευθύνης του μεταφορέα δεν είναι εκθετική - για παράδειγμα η απάλειψη του «ναυτικού πταίσματος» από την λίστα εξαιρέσεων της ευθύνης του μεταφορέα εισήχθη για πρώτη φορά με τους Κανόνες του Αμβούργου-, αφετέρου η συνθήκη παρέχει -έστω και θεωρητικά- τη δυνατότητα στα μέρη να αποκλίνουν ακόμα και ολοκληρωτικά από τις κρίσιμες διατάξεις της ευθύνης και της αποζημίωσης -μέσω των ειδικών διατάξεων του άρθρου 80- προς όφελος των μεταφορέων. Ακόμα προβλέπονται αυστηρότερα κριτήρια ασφαλείας για τον φορτωτή, όπως ιδίως για τα επικίνδυνα φορτία.

Από τα παραπάνω γίνεται εναργώς αντιληπτό ότι δεν είναι δυνατή απόλυτη αποτίμηση της συνθήκης και των αλλαγών που αυτή επιφέρει, πόλλω δε μάλλον εφόσον προς το παρόν κάτι τέτοιο μόνο σε θεωρητικό επίπεδο μπορεί να γίνει. Βασικός και πρωταρχικός στόχος ήταν να καλυφθεί το ρυθμιστικό κενό ως προς την συνδυασμένη μεταφορά, ο οποίος δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι επιτυγχάνεται δεδομένου ότι ουσιαστικά η συνθήκη σχεδιάστηκε για να διέπει την θαλάσσια μεταφορά που περιλαμβάνει και μη θαλάσσια σκέλη, παρά ως αυτοτελές και κατεξοχόν εργαλείο για την συνδυασμένη μεταφορά. Άλλωστε σε περίπτωση σύγκρουσης προβλέπεται ότι η συνθήκη θα υποχωρήσει έναντι των διατάξεων άλλων διεθνών συνθηκών, εφαρμοζόμενων σε μη θαλάσσια σκέλη της μεταφοράς. Βέβαια, για πρώτη φορά επιλύονται σε ενιαίο πλαίσιο ζήτημα που αφορούν προβλήματα που ανακύπτουν κατά τη διάρκεια μιας μεταφοράς με πλοίο και άλλα μέσα. Η συνθήκη διαθέτει μεν ένα διευρυμένο πεδίο εφαρμογής από την παραλαβή ως την παράδοση, επιτρέπει ωστόσο στα μέρη την συνολολόγηση περιορισμού του από λιμάνι σε λιμάνι, ακόμα και από την φόρτωση έως την εκφόρτωση, γεγονός, που δυνητικά ματαιώνει την επίτευξη του στόχου της ομοιομορφίας.

Παρόλες τις επιφυλάξεις που έχουν διατυπωθεί για τους Κανόνες του Ρότερνταμ και τα σημεία που αποδεδειγμένα χρήζουν βελτίωσης, γεγονός παραμένει ότι η νέα συνθήκη αποτελεί ένα πλήρες ρυθμιστικό πλαίσιο, το οποίο προσπαθεί να καλύψει τις ελλείψεις και τα μειονεκτήματα των προϋπαρχουσών συνθηκών. Ως εκ

τούτου το μέλλον θα δείξει αν αυτή η συνθήκη τύχει της αποδοχής των ενδιαφερόμενων μερών και αν θα επικρατήσει στις θαλάσσιες μεταφορές.

Βιβλιογραφία

Αλλοδαπή:

- Alcantara Jose, Hunt Frazer, Johanson Svante, Oland Barry, Pysden Kay, Ramberg Jan, Schmitt G. Douglas, Tetley C.M. William, Vidal Julio, Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules, 2010 (διαθέσιμο σε www.iidmaritimo.org)
- Asariotis Regina, Loss due to a combination of causes: burden of proof and commercial risk allocation in a New convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited
- Baugen, S. Shipping Law, 3rd edition, 2004, Cavendish Publishing Ltd
- Berlingieri Francesco, A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules, 2009, United Nations Convention of Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium of the Rotterdam Rules
- Berlingieri Francesco, Multimodal aspects of the Rotterdam Rules, 2009, United Nations Convention of Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules (διαθέσιμο σε www.comitemaritime.org)
- Berlingieri Francesco, Delebeque Philippe, Fujita Tmotaka, Illescas Rafael, Sturley Michael, Gertjan van der Ziel, Von Ziegler Alexander, Zunarelli Stefano, The Rotterdam Rules - An attempt to clarify certain concerns that have emerged, 2009 (διαθέσιμο σε www.comitemaritime.org)
- Cappagli C. Alberto, Limitation of liability in the Rotterdam Rules, CMI Year Book 2010 (διαθέσιμο σε www.comitemaritime.org)
- Chami Diego Esteban, The obligations of the carrier, 2009, United Nations Convention of Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules (διαθέσιμο σε www.comitemaritime.org)

- Debattista Charles, Delivery of the goods in The Rotterdam Rules: a practical annotation, 2009, Informa London
- Debattista Charles, Transfer of rights in The Rotterdam Rules: a practical annotation, 2009, Informa London
- Debbatista Charles, The goods carried – Who gets them and who controls them?, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules (διαθέσιμο σε www.commitemaritime.org)
- Estrella-Faria Jose Angelo, Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players and New Rules, 2009, Texas, International Law Journal
- Fujita Tomotaka, Performing parties and the Himalaya protection, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules
- Girvin Stephen, The right of the carrier to exclude and limit liability in a New convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited
- Hancock Christopher, Multimodal transport under the convention in a New convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited
- Honka Hannu, Scope of application and freedom of contract, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules (διαθέσιμο σε www.commitemaritime.org)
- Johanson Svante O., Oland Barry, Pysden Kay, Ramberg Jan, Tetley William, Schmitt Douglas G., A response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules, 2009 (διαθέσιμο σε www.commitemaritime.org)
- Li Hai Henry, A cherishable opportunity for the unification of the law, 2010 (διαθέσιμο σε www.cmla.org.cn)
- Lorenzon Filippo, Additional provisions relating to particular stages of carriage in The Rotterdam Rules: a practical annotation, 2009, Informa London

- Lorenzon Filippo, Validity of contractual terms in The Rotterdam Rules: a practical annotation, 2009, Informa London
- Mukherjee K. Proshanto, Bal Basu Abhinayan, A legal and economic analysis of the volume contract concept under the Rotterdam Rules: Selected issues in perspective, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules (διαθέσιμο σε www.commitemaritime.org)
- Nikaki Theodora, The obligation of carriers to provide seaworthy ships and exercise care in a New convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited
- Rhidian Thomas, An analysis of the liability regime of carriers and maritime performing parties in a New convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited
- Rhidian Thomas, Special liability regime under the international conventions for the carriage of goods by sea-dangerous cargo and deck cargo, 2010, Netherlands Tijdschrift voor Handelsrech
- Serdy Andrew, Final clauses in the Rotterdam Rules: a practical annotation 2009, Informa London
- Staniland Hilton, Scope of application in the Rotterdam Rules: a practical annotation, 2009, Informa London
- Staniland Hilton, Matters not governed by this convention in the Rotterdam Rules: a practical annotation, 2009, Informa London
- Sturley M.F., Fujita T., Van der Ziel G., Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2010, Thompson Reuters Limited
- Sturley F. Michael, Transport Law for the twenty first century: an introduction to the preparation, philosophy and potential impact of the Rotterdam Rules in a New Convention for the carriage of goods by sea- The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited

- Thomas Edward, Scrutton on Charterparties and bills of lading, 21st edition , London, 2008, Sweet & Maxwell
- Tetley William, A critique of and the Canadian response to the Rotterdam Rules in a New convention of the carriage of goods by sea- The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited
- Tetley William, Letters of Indemnity at Shipment and Letters of Guarantee at Discharge, 2004, ETL 287-344, (διαθέσιμο σε www.mcgill.ca)
- Tsimplis Michael, Limits of Liability in The Rotterdam Rules: a practical annotation 2009, Informa London
- Tsimplis Michael, Obligations of the carrier in The Rotterdam Rules: a practical annotation, 2009, Informa London
- Tsimplis Michael, Liability of the carrier for loss, damage or delay in The Rotterdam Rules: a practical annotation, 2009, Informa London
- Turner Harold, The principles of marine insurance, 1952, London, Pitman&Sons Ltd
- Van der Ziel GJ, Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights in a New convention for the carriage of goods by sea- The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited
- Williams Richard, Transport documentation – The new approach in a New convention for the carriage of goods by sea- The Rotterdam Rules, An analysis of the UN convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009, Lawtext Publishing Limited
- Yuzhoo Si, Li Hai Henry, The new structure of the basis of liability of the carrier, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI Colloquium on the Rotterdam Rules (διαθέσιμο σε www.commitemaritime.org)
- Questions and Answers on The Rotterdam Rules by the CMI International Working Group on the Rotterdam Rules (διαθέσιμο σε www.commitemaritime.org)

Ελληνική:

- Αλιβιζάτος Β., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Σημειώσεις παραδόσεων, ΕΜΠ, Αθήνα 1998.
- Αναστασόπουλος Γ., «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα 2005.
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α.Ι., Πλωμαρίτου Ε.Η., Η εισαγωγή στις Ναυλώσεις, 2002, Αθήνα, Εκδόσεις Α.Θ. Σταμούλης
- Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, 2007, Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Κοροτζής Χ. Ιωάννης, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) μεταφοράς πραγμάτων κατά την διεθνή σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, 2010, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Μυλωνόπουλος Δ., «Ναυτιλία», 2004, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Μυλωνόπουλος Δ., «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», 2000, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης
- Παζαρζής Μ., Σημειώσεις Ναυτασφαλίσεων, 2007, Πειραιάς, Εκδόσεις Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- Σταθόπουλος Π. Μιχ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 1998, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα
- Τριανταφυλλάκης Γ., «Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου», τόμος 3β, 2007, Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Χρυσάνθης Χρήστος, Η ευθύνη στην συνδυασμένη και μικτή μεταφορά εμπορευμάτων, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, 2009 (37)

Διεθνείς συνθήκες:

- Διεθνής σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές – Κανόνες της Χάγης (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading – The Hague Rules)
- Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, 1968 (The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968)

- Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές της 25^{ης} Αυγούστου του 1924, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 23^{ης} Φεβρουαρίου 1968, 1979 – Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ (The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 as amended by the Brussels Protocol of 1979 – The Hague-Visby Rules)
- Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων του 1978 – Κανόνες του Αμβούργου (United Nations Convention on the carriage of goods by sea, 1978 – The Hamburg Rules)
- Σύμβαση για την διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (CMR: The UN Contract for the International Carriage of Goods by Road), 1956
- Σύμβαση για την διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων (CIM-COTIF: Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980, as amended by the Protocol of 20 December 1990)
- Συνθήκη της Βουδαπέστης για την μεταφορά εμπορευμάτων σε εσωτερικά ύδατα (CMNI: Budeapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways), 2001
- Συνθήκη της Βαρσοβίας (The Warsaw Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air), 1929
- Συνθήκη του Μόντρεαλ (The Montreal Convention for the unification of certain rules for international carriage by air), 1999
- Κώδικας Κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας (York and Antwerp Rules), 1980
- Salvage Convention of 1989
- UNCLOS (The United Nations Convention on the Law of the Sea) of 1982
- International Convention on Liability for Oil Pollution Damage of 1992
- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea of 1996 (HNS) (and its 2010 Protocol)
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution of 2001 (BOPC),
- Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR) of 1971

Άλλες πηγές:

- <http://www.itopf.com/stats.htm>
- <http://british-shipping.org>
- <http://www.comitemaritime.org>
- <http://www.rotterdamrules2009.com>
- <http://www.uncitral.org>
- CLECAT Position paper of 29.05.2009
- Response to Questionnaire Prepared by CMI Working Group on Issues of Transport Law (http://www.bmla.org.uk/documents/issues_transport_law.htm)
- Position paper by the International Chamber of Shipping: The convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea (the “Rotterdam Rules”) (διαθέσιμο σε www.ics-shipping.org)