

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ
ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ
ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ
ΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Δημήτριος Βασιλάκος

Διπλωματική εργασία

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

Πειραιάς

Οκτώβριος 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- Παζαρζής Μιχαήλ (Επιβλέπων, καθηγητής)
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος (καθηγητής)
- Σαμιώτης Γεώργιος (επίκουρος καθηγητής)

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Είναι πολλοί οι άνθρωποι, τους οποίους θα ήθελα να ευχαριστήσω για τη βοήθεια που μου προσέφεραν, προκειμένου να ολοκληρώσω επιτυχώς την παρούσα διατριβή.

Ο επιβλέπων καθηγητής, κύριος Μιχαήλ Παζαρζής, ο οποίος με ενθάρρυνε και με καθοδήγησε να εργαστώ πάνω σε αυτό το θέμα, και ο οποίος διεξοδικά και με υπομονή μελέτησε και σχολίασε προηγούμενα σχέδιά μου. Ο ίδιος υπήρξε ουσιαστικός κατά την κρίση του για την επιλογή των τελικών κεφαλαίων της παρούσας και όταν χρειαζόταν με ενέπνεε με λόγια ενθάρρυνσης και εμπιστοσύνης στην προσπάθειά μου.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές κυρίους Κωνσταντίνο Γκιζιάκη και Γεώργιο Σαμιώτη

Σε προσωπικό επίπεδο θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φίλους μου και την οικογένειά μου για τη διαρκή και πολύτιμη υποστήριξή τους στη διάρκεια ολόκληρης της ζωής μου, χωρίς την οποία η παρούσα προσπάθειά μου θα ήταν αδύνατη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	σελίδα
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1-2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	
1. ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	3
1.1 Εισαγωγή.....	3-4
1.2 Ο περιορισμός της ευθύνης σε σχέση με το πλοίο.....	5-6
1.3 Ο περιορισμός της ευθύνης σε σχέση με τα αγαθά.....	7
1.4 Έννοια του όρου ναυτιλιακής μονάδας ως πακέτο ή ως εμπορευματοκιβώτιο	8-16
1.5 Σύγκριση των διεθνών συμβάσεων γενικά σύμφωνα με το γράμμα τους.....	17-21
1.6 Επίλογος.....	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	
2. ΠΟΙΟΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΕΙ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΑΙ ΠΟΙΟΙ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ... ..	23
2.1 Εισαγωγή	23
2.2 Ποιοι έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους.....	24-30
2.3 Το πρόβλημα του καταλογισμού της ευθύνης.....	31-32
2.4 Ναυτιλιακές υποθέσεις που εξετάζουν την έννοια του alter ego... ..	33-39
2.5 Υποθέσεις από διαφορετικούς τομείς του δικαίου που εξετάζουν τη χρήση του alter ego.....	40-45
2.6 Τα αποτελέσματα των ενεργειών των υπαλλήλων και των πρακτόρων αναφορικά με τις συμβάσεις μεταφοράς αγαθών.....	46-51
2.7 Ο μεταφορέας υπό το πρίσμα των κανόνων C.M.R.....	52-54
2.8 Ο μεταφορέας υπό το πρίσμα των Συμβάσεων Αερομεταφοράς.....	55-57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	
3. ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	58
3.1 Φύση της συμπεριφοράς σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη του 1894.. ..	58-59

3.2 Ναυτιλιακές υποθέσεις που εξετάζουν την έννοια του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος».....	60-62
3.3 Απόκρυψη που περιέχει την έννοια Nelsonian blindness υπό το καθεστώς της ναυτιλιακής ασφάλισης.....	63-66
3.4 Η υποχρέωση μέριμνας κατά την έννοια του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος».....	67 -71
3.5 Η φύση της συμπεριφοράς σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής του δόλου.....	72- 73
3.6 Ο δόλος σύμφωνα με τη σύμβαση C.M.R. και την ατροποποίητη σύμβαση της Βαρσοβίας.....	74-85
3.7 Η φύση της συμπεριφοράς υπό το καθεστώς της σύμβασης του 1976 σύμφωνα με το άρθρο 35 της τροποποιημένης σύμβασης της Βαρσοβίας.....	86
3.8 Η έννοια της «αμέλειας».....	87-91
3.9 Η έννοια της γνώσης.....	92-94
3.10 Ξεπερνώντας τα όρια περιορισμού της ευθύνης σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου	95-97
3.11 Το βάρος της απόδειξης.....	98-102
3.12 «Η πράξη ή η παράλειψη οποιουδήποτε προσώπου» εν αντιθέσει με «την προσωπική πράξη ή παράλειψη».....	103-104
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	
4. Συμπεράσματα.....	105-107

6. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ.....	108-111
--	---------

7. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	112- 114
-----------------------------	----------

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διατριβή άπτεται ορισμένων νομικών προβλημάτων και ζητημάτων τα οποία προκύπτουν όταν ο εκναυλωτής χάνει το προνόμιο του περιορισμού της ευθύνης. Ο πλοιοκτήτης δύναται να περιορίσει την ευθύνη του μέχρι την αξία του πλοίου ή τη χωρητικότητά του ή την αξία των εμπορευμάτων ή των αγαθών, Η μεταφορά των αγαθών στη θάλασσα, στη στεριά και στον αέρα σχετικά με το πρόσωπο το οποίο δια των πράξεων και των παραλείψεών του καθίσταται υπεύθυνο ρυθμίζεται από διαφορετικούς κανόνες. Θα εξετάσουμε την απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, τους κανόνες του Αμβούργου, την σύμβαση περί περιορισμού της ευθύνης των ετών 1957 και 1976. Θα μελετήσουμε τη σύμβαση για τη χερσαία μεταφορά των αγαθών (C.M.R.), τις αρχικές και τις τροποποιημένες συμβάσεις της Βαρσοβίας.

Περαιτέρω θα ασχοληθούμε με τις έννοιες της απόκρυψης, του εκουσίου ή ακουσίου παραπτώματος και της αμέλειας εκ μέρους του κυρίου του πλοίου, αλλά και με το βάρος απόδειξης των παραπάνω και της πλευράς που το φέρει για την απόδειξη της έλλειψης ευθύνης σε θέματα πραγματικού σφάλματος και απόκρυψης. Τέλος θα μας απασχολήσει η ευθύνη του προσώπου που ελέγχει και καθοδηγεί την εταιρεία, όπως είναι ο πρόεδρος, ο διευθυντής ή ο επικεφαλής διαχείρισης του πλοίου. Όλοι οι παραπάνω περιορισμοί και η απώλεια αυτών έχει άμεσο αντίκτυπο στη θαλάσσια ασφάλιση και στην κάλυψη που παρέχουν οι ασφαλιστικές εταιρίες και τα P& I Clubs.

Λέξεις κλειδιά: δικαίωμα, περιορισμός ευθύνης, θαλάσσια ασφάλιση

ABSTRACT

This thesis discusses some legal problems and issues that arise when the charterer loses the privilege of limitation of liability. The shipowner may limit his liability to the value of the ship or its capacity or to the value of any goods or property. The carriage of goods at sea, on land and in the air, in reference to the person, which by his acts or omissions becomes responsible, is governed by different rules. We will consider the loss of right to limit liability under the rules of Hague- Visby, Hamburg rules, the contract on limiting liability for the years 1957

and 1976. We will study the convention for the transport on land of goods (C.M.R.), the original and amended Warsaw Conventions

Further we will deal with the concepts of concealment, voluntary or involuntary misconduct and negligence on the part of the owner of the ship, but also with the burden of proof of the above and the side that rests on the demonstration of lack of responsibility on the actual error and concealment. At last we will deal with the responsibility of the person who controls and guides the company, as president, director, or the head of the management board. The above limitations and the loss of them has a direct impact on marine insurance and to the coverage provided by insurance companies and P& I Clubs.

Keywords: right, limitation of liability, marine insurance

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Υπάρχουν διάφορες συμβάσεις που άπτονται και καθορίζουν το διεθνές εμπόριο των αγαθών δια θαλάσσης, στεριάς, σιδηροδρόμου και αέρος, οι οποίες αποτελούν μέρος του Αγγλικού Δικαίου. Αυτές οι συμβάσεις έχουν ένα κοινό εξαιρετικά ενδιαφέρον χαρακτηριστικό. Είναι ουσιαστικά συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου, που έχουν δημιουργηθεί με βάση το διεθνές δίκαιο αλλά προορίζονται για εφαρμογή και ερμηνεία από τα εγχώρια (Αγγλικά, Αμερικάνικα) δικαστήρια.

Τα δικαστήρια έχουν την τάση να αντιμετωπίζουν αυτές τις συμβάσεις περισσότερο ως Αγγλικό κατεστημένο (δίκαιο), δίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στην πρόθεση και το σκοπό της νομοθεσίας, χωρίς να θυσιάζουν τη βαθιά πεποίθηση κατά την οποία η νομοθεσία πρέπει να έχει τη συνήθη της ξεκάθαρη έννοια, όχι μια έννοια που θα ερμηνεύεται με δεύτερη ανάγνωση ή που θα καθορίζεται από τις υπουργικές και νομοθετικές συζητήσεις.

Οι συμβάσεις που ρυθμίζουν τη διεθνή μεταφορά των αγαθών έχουν αυτό το κοινό χαρακτηριστικό: αποτελούν ουσιαστικά συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου, που έχουν θεσμοθετηθεί με βάση το διεθνές δίκαιο, αλλά προορίζονται προς εφαρμογή από εγχώρια δικαστήρια. Κατά βάση έχουν διεθνή καταγωγή και η δραστηριότητα που επιδιώκουν να ρυθμίσουν είναι και αυτή διεθνής. Παρόλα αυτά από τη στιγμή που ενσωματώνονται στο εγχώριο (Αγγλικό) δίκαιο, με σκοπό την εφαρμογή τους από τοπικά δικαστήρια μεταξύ ιδιωτών διαδίκων μερών, έχουν επηρεαστεί και εξελιχθεί με βάση την ιδιωτική νομική διάλεκτο (νομικό ιδίωμα) και τη γραμματική του αυτόχθονος συστήματος. Ως εκ τούτου, καθίσταται απαραίτητη η έρευνα της εφαρμογής των ποικίλων συμβάσεων για τη μεταφορά των αγαθών δια θαλάσσης, στεριάς και αέρος προκειμένου να διαχωρίσουμε τους κανόνες που εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά.

Κοινός κανόνας που υφίσταται σε όλες τις συμβάσεις μεταφοράς αγαθών είναι ο εξής: ο μεταφορέας χάνει το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του, οποτεδήποτε έχει αποδειχθεί ότι η ζημιά είναι αποτέλεσμα μιας πράξης ή παράλειψης του ίδιου του μεταφορέα προσωπικά ή του εργαζομένου του ή του πράκτορα, η οποία έχει διαπραχθεί επί σκοπώ

όπως προκαλέσει ζημία ή εξ αμελείας και με επίγνωση του πιθανού ζημιογόνου αποτελέσματος. Αυτή είναι η βασική ιδέα και έννοια την οποία αναλύει ή τουλάχιστον αποσκοπεί να αναλύσει η παρούσα διατριβή. Μια ναυτιλιακή εταιρεία, στην εποχή μας, δεν μπορεί πάντα να απεκδυθεί των νομικών της ευθυνών, απλά αναθέτοντας το καθήκον της διαχείρισης σε ένα τρίτο μέρος. Για το σκοπό του περιορισμού της ευθύνης το ερώτημα παραμένει: Μπορούν τα σφάλματα που έχουν διαπραχθεί από ένα ανώτερο μέλος της εταιρείας διαχείρισης να θεωρηθούν ως σφάλματα του ιδιοκτήτη του πλοίου; Ως ένας μεμονωμένος πλοιοκτήτης ή ως πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν μπορεί πλέον να απεκδυθεί εαυτού από την ευθύνη με την υπόδειξη ενός αρμοδίου πλοιάρχου, το ίδιο όμως δεν μπορεί να επιτευχθεί με την χρησιμοποίηση μιας εταιρείας διαχειρίσεως πλοίων, όσο αξιόπιστη κι αν είναι η τελευταία. Αυτός ο προβληματισμός θα αναλυθεί διεξοδικά κατά τη συζήτηση της έννοιας του μεταφορέα και τις συνθήκες και τις περιστάσεις κάτω από τις οποίες οι εργαζόμενοι του και οι πράκτορες του είναι ικανοί καθώς οι πράξεις τους ή οι παραλείψεις τους είναι δεσμευτικές για την εταιρεία διαχείρισης.

1. ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

1.1 Εισαγωγή

Ο μεταφορέας επιτρέπεται να περιορίσει την ευθύνη του σε σχέση με τις πράξεις, αμέλειες ή επιλογές των εργαζομένων του, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την πρόκληση απώλειας ή ζημίας σε τρίτα πρόσωπα ή στην περιουσία τους.

Υπήρχαν τρεις διεθνείς συμβάσεις με σκοπό να επιτύχουν τη διεθνή ενότητα καθώς αφορά τους κανόνες που σχετίζονται με τον περιορισμό της ευθύνης. Η πρώτη προσπάθεια έγινε με τους κανόνες της Χάγης- Βίσμπυ, οι οποίοι επικυρώθηκαν νομίμως και τους δόθηκε νόμιμη ισχύ από την πράξη μεταφοράς των προϊόντων δια θαλάσσης του 1924. Η δεύτερη προσπάθεια έγινε με τη διεθνή σύμβαση του έτους 1957 που είχε σχέση με τον περιορισμό της ευθύνης των ιδιοκτητών των ποντοπόρων πλοίων, η οποία περιλάμβανε την πράξη (νομοθεσία) περί εμπορικής ναυτιλίας του έτους 1894, όπως τροποποιήθηκε από την πράξη περί εμπορικής ναυτιλίας του έτους 1958, πλην όμως αυτή η σύμβαση δεν κυρώθηκε από μείζονα αριθμό ναυτικών χωρών, όπως είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ελλάδα. Η τρίτη και τελευταία προσπάθεια η οποία έτυχε ομοιομορφίας, ακολουθώντας τη σύμβαση του 1957, η οποία έτυχε ευρύτατης κριτικής, είναι η σύμβαση σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις του έτους 1976, η οποία καταρτίστηκε και συμφωνήθηκε κατά τις συνεδριάσεις του διεθνούς οργανισμού (I.M.C.O.) Intergovernmental Maritime Consultative Organization (τώρα I.M.O.) International maritime Organization. Η ανωτέρω σύμβαση τέθηκε σε ισχύ τη 1^η Δεκεμβρίου του 1986, καθώς τότε έλαβε τις απαιτούμενες 12 κυρώσεις από τις μεγάλες ναυτικές χώρες, και συμπεριελήφθη στην πράξη περί εμπορικής ναυτιλίας του έτους 1979, της οποίας διατάξεις περιλαμβάνονται στην πράξη περί εμπορικής ναυτιλίας του έτους 1995. Σύμφωνα με αυτή την πράξη όλα τα ναυτικά έθνη επιτρέπουν στον ιδιοκτήτη ενός ποντοπόρου πλοίου να περιορίσει την ευθύνη του σε σχέση με συγκεκριμένες αξιώσεις, όπως για παράδειγμα οι αξιώσεις που δημιουργούνται εξαιτίας διάσωσης, σύγκρουσης ή μόλυνσης του περιβάλλοντος.¹

¹ Kaj Pineus, *Ship's Value*, 1986, σελ. 111

Αμφότερες οι συμβάσεις τόσο του έτους 1957 όσο και του 1976 υπολογίζουν τον περιορισμό σύμφωνα με ένα ορισμένο ποσό της χωρητικότητας του πλοίου, το λεγόμενο «tonnage rule». Τα κράτη, τα οποία δεν κύρωσαν ή δεν προσχώρησαν σε καμία από αυτές τις συμβάσεις χρησιμοποιούν την αξία του πλοίου με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ως τη βάση για τον υπολογισμό του ποσού πέρα από το οποίο ισχύει ο περιορισμός της ευθύνης. Ανάμεσα σε αυτά τα κράτη είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Δημοκρατία της Κίνας. Υπό το καθεστώς των κανόνων της σύμβασης του έτους 1976, η περιορισμένη ευθύνη ενός συγκεκριμένου πλοίου θα παρέμενε η ίδια είτε αυτό είχε ολικώς απωλεσθεί είτε είχε υποστεί σοβαρότατες ζημιές με συνέπεια να αναγκαστεί ο ιδιοκτήτης του να κινήσει τη διαδικασία περιορισμού της ευθύνης του. Υπό το καθεστώς του Αμερικανικού Δικαίου ο περιορισμός της ευθύνης του ιδιοκτήτη του πλοίου θα έβαινε μειούμενος με βάση την απώλεια ή τη ζημία του πλοίου και θα περιοριζόταν μέχρι την αξία του πλοίου, ενώ μόνο στην περίπτωση απώλειας ανθρώπινης ζωής ή προσωπικού ατυχήματος, οι απαιτήσεις για τραυματισμό είναι ανεξάρτητες και δεν περιορίζονται μέχρι το ύψος της αξίας του πλοίου.²

² Kaj Pineus, *Ship's Value*, 1986, σελ. 113.

1.2 Ο περιορισμός της ευθύνης σε σχέση με το πλοίο

Κατ' αυτό τον τρόπο, δύο βασικά συστήματα περιορισμού της ευθύνης σε σχέση με το πλοίο μπορούν να προσδιοριστούν στο πέρας του χρόνου.³ Σύμφωνα με το πρώτο σύστημα, ο πλοιοκτήτης επιτρέπεται να περιορίσει την ευθύνη του μέχρι την αξία του πλοίου και του ναύλου. Σε πολλές χώρες όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, ισχύει το σύστημα αυτό πλην όμως υπάρχουν συγκεκριμένες δυσκολίες, οι οποίες αφορούν την ηλικία του πλοίου, η οποία είναι βέβαιο ότι θα επηρεάσει δραστικά το ποσό της αποζημίωσης και την προοπτική να κερδίσει στις περισσότερες των περιπτώσεων την ελάχιστη αποζημίωση, εξαιτίας του περιορισμού της ευθύνης μέχρι το ύψος της αξίας του πλοίου. Ένα διαφορετικό σύστημα περιορισμού της ευθύνης, το οποίο πρωτοπαρουσιάστηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο μέσα από τη νομοθετική πράξη για την εμπορική ναυτιλία του έτους 1854, στηρίζεται στον υπολογισμό του ποσού της αποζημίωσης με αναφορά στη χωρητικότητα του πλοίου (tonnage). Το ποσό της αποζημίωσης που προκύπτει κατ' αυτό τον τρόπο έχει άμεση συνάφεια και εξάρτηση από το μέγεθος του πλοίου. Παρόλα αυτά, η ανωτέρω μέθοδος περιορισμού της ευθύνης δεν είναι εύλογη ή δικαιολογημένη στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης έχει προσωπική ευθύνη ή κατά μια άποψη γνώση ή προσπαθεί να αποκρύψει πραγματικά στοιχεία ή ηθελημένα και εκ δόλου να παραπλανήσει ή εμφανίζει εξαιρετικά αμελή συμπεριφορά ή σκοπό, ο οποίος έχει παίξει καθοριστικό ρόλο στο ποσό της απώλειας ή της ζημίας. Για το λόγο αυτό, σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης εν γνώσει του και εκ προθέσεως έστειλε το πλοίο του για μεταφορά σε αναξιόπλοη κατάσταση, χάνει το δικαίωμά του προς αποζημίωση.

Η σύμβαση του 1976 έχει σίγουρα κάποια σαφή πλεονεκτήματα σε σχέση με ένα σύστημα περιορισμού της ευθύνης, το οποίο βασίζεται στην αξία του πλοίου. Είναι εξαρχής γνωστή η μέγιστη ευθύνη του ιδιοκτήτη σε σχέση με την αστική ευθύνη τρίτων μερών. Ένα πρόσωπο μπορεί να αποφύγει οποιεσδήποτε δυσκολίες χάρη στην εκτίμηση της αξίας του πλοίου, ειδικότερα στην αξία του πλοίου που βρίσκεται σε κατάσταση ζημίας. «Βεβαιότητα αντί της αβεβαιότητας» είναι το

³ Chorley & Giles, *Shipping Law*, 8^η έκδοση, σελ. 395.

λογότυπο που αρκετές φορές χρησιμοποιείται από τους ασφαλιστές στην προσπάθειά τους να πωλήσουν το προϊόν τους. Με βάση τη σύμβαση του 1976 υπάρχει βεβαιότητα. Αντίθετα, με βάση το σύστημα υπολογισμού της αξίας του πλοίου τα σκαμπανεβάσματα των αξιών των πλοίων είναι βέβαιο ότι θα επηρεάσουν το ποσό της περιορισμένης ευθύνης. Ο νομοθέτης πρέπει σε κάθε συγκεκριμένη υπόθεση να αποφασίζει αν αυτό το στοιχείο της κερδοσκοπίας πρέπει ακόμη να αποτελεί μέρος του συστήματος περιορισμού της ευθύνης.⁴

⁴ Kaj Pineus, *Ship's Value*, 1986, sel. 114

1.3 Ο περιορισμός της ευθύνης σε σχέση με τα αγαθά

Σε ότι αφορά το σύστημα περιορισμού της ευθύνης από την πλευρά των αγαθών η ερμηνεία των όρων «συσκευασία» (πακέτο) και «μονάδα» συνάντησε αντίθετα δόγματα (estoppels) σε πολλές χώρες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η συνάφεια του μεγέθους ή η σημασία κάποιων μορφών συσκευασίας (τυλίγματος).⁵ Έχει αποτελέσει αντικείμενο έρευνας το εάν ο όρος «μονάδα» παραπέμπει σε ναυτιλιακή μονάδα όπως η παλέτα, το κουτί (πακέτο) ή το εμπορευματοκιβώτιο, ή θα ισχύει εξίσου και για μια μονάδα φορτίου, όπως για παράδειγμα η μονάδα μετρήσεως που χρησιμοποιείται για να υπολογίσουμε το ναύλο. Αυτή η τελευταία ερμηνεία θα ήταν ιδιαίτερα κατάλληλη, όπως έχει νομολογιακά διαπιστωθεί στην υπόθεση *The Pioneer Moon*⁶, όπως όταν ασχολούμαστε με φορτίο χύδην όπως το σιτάρι ή το πετρέλαιο.

⁵John F. Wilson, *Carriage of goods by Sea*, 2001, σελ. 199.

⁶ *The Pioneer Moon* [1975] 1 Lloyd's Rep. σελ. 199

1.4 Έννοια του όρου της ναυτιλιακής μονάδας ως πακέτο ή ως εμπορευματοκιβώτιο

Οι όροι «πακέτο» και «μονάδα» παρουσιάζουν διαρκή χρήση από το Αγγλικό Δίκαιο στο πέρασ των ετών, αλλά υπάρχει κακή άσκηση της προσφυγής, καθώς η λέξη «μονάδα» έχει ερμηνευθεί ως «ναυτιλιακή μονάδα». Αυτή η προσέγγιση έχει μεταβάλει την ανάγκη να δοθεί ένας ορισμός για τη λέξη «πακέτο», αν και πιθανόν είναι παράξενο να ανακαλύπτει κανείς την απουσία οποιουδήποτε τύπου για την αντιμετώπιση του προβλήματος που έχει ανακύψει με το χύδην φορτίο⁷. Εν αντιθέσει προς τα ανωτέρω η Αμερικανική νομοθεσία αναφέρεται στη μονάδα μέτρησης επικουρικός με την του «πακέτου» ή «συνήθης μονάδα φορτίου», δημιουργώντας αναπόφευκτα την ανάγκη προσδιορισμού του όρου «πακέτο». Παρόλο που τα Αμερικανικά Δικαστήρια δεν διευκρινίζουν εάν τα «πακέτα» θα πρέπει να καλύπτονται πλήρως ή να είναι τυλιγμένα, είναι όμως διστακτικοί να θεωρήσουν τα άνευ συσκευασίας οχήματα ή τα μηχανήματα ως «πακέτα» για το σκοπό αυτό. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου συχνά θα θεωρήσει πιο προσοδοφόρο να κινήσει την εναλλακτική λύση της «μονάδας φορτίου» υπό την προϋπόθεση ότι οι μονάδες φορτίου υπερβαίνουν τις ναυτικές μονάδες.

Επιπλέον, στην ερώτηση των όρων «πακέτο ή μονάδα» υπήρχε μια ενδιαφέρουσα υπόθεση στα Αμερικανικά Δικαστήρια (*Pannell vs American Flyer*⁸), η οποία αφορούσε τη ζημία που προκλήθηκε σε ένα ασυσκευαστο γιότ. Όταν η υπόθεση έφτασε ενώπιον του Τοπικού Δικαστηρίου κρίθηκε ότι η ευθύνη του μεταφορέα δεν περιορίζεται στο ποσό των 500\$ και ότι ο μεταφορέας ήταν υπεύθυνος για τη βάση των 500\$ για τη «συνήθη μονάδα φορτίου». Το γράμμα του νόμου ορίζει ότι ο μεταφορέας δεν θα πρέπει να ευθύνεται «σε ένα ποσό, το οποίο ξεπερνά τα 500\$ το πακέτο... ή στην περίπτωση αγαθών που δεν έχουν αποσταλεί σε πακέτα, για τη συνήθη μονάδα φορτίου ...εκτός κι αν η φύση και η αξία τέτοιου είδους αγαθών είχε δηλωθεί από το φορτωτή πριν τη φόρτωση και είχε γίνει μνεία αυτών και στη φορτωτική». Η φορτωτική περιείχε μια ρήτρα, η οποία προέβλεπε

⁷ John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 2001, σελ. 200

⁸ *Pannell vs American Flyer* [1958] AMC 1428.

ότι η λέξη «πακέτο» πρέπει να περιλαμβάνει κάθε κομμάτι ή ναυτιλιακή μονάδα και μια άλλη παράγραφος προέβλεπε ότι «είναι κατανοητό ότι η σημασία της λέξεως «πακέτο» εμπεριέχει κομμάτια και αντικείμενα ακαθορίστου περιγραφής, εκτός από τα αγαθά που μεταφέρονται σε χύδην μορφή». Όταν η υπόθεση έφτασε ενώπιον του Εφετείου αυτό απεφάνθη ότι τα διάδικα μέρη είχαν προσδιορίσει την έννοια του «πακέτου» στη φορτωτική. Εκρίθη ότι αφ' ης στιγμής ο φορτωτής θα μπορούσε να είχε δηλώσει την αξία του γιότ, και είχε πλήρη κάλυψη της ζημιάς πληρώνοντας έναν υψηλότερο ναύλο, το Δικαστήριο θεώρησε τον περιορισμό των 500\$ ως λογικό και η ανάκαμψη περιορίστηκε σε αυτό το ποσό.⁹

Αντιθέτως, στην υπόθεση *Gulf Italia Co. V. American Export Lines Inc.*¹⁰, η οποία αφορούσε τη ζημία σε τράκτορα, ο οποίος ζύγιζε 43.319 λίβρες και μεταφερόταν χωρίς αντιολισθητικές δοκούς, αλλά εντός υπερκατασκευής, εν μέρει ενθυλακωμένος σε ξύλινη συσκευασία, το αποτέλεσμα ήταν διαφορετικό. Εκ πρώτης κρίθηκε από το περιφερειακό Δικαστήριο ότι αυτό δεν ήταν συσκευασία σύμφωνα με το νόημα που δίνει στην έννοια αυτή η νομοθετική πράξη για τη θαλάσσια μεταφορά των αγαθών και ότι η ευθύνη του μεταφορέα για τη ζημία θα μπορούσε να περιοριστεί μόνο στα 500\$ το μετρικό τόνο. Η απόφαση αυτή του περιφερειακού Δικαστηρίου επικυρώθηκε από το Εφετείο, το οποίο έκρινε ότι η νομοθετική πράξη διαχωρίζει τη μεταφορά των αγαθών σε δύο κατηγορίες, στα συσκευασμένα και στα αγαθά που μεταφέρονται άνευ συσκευασίας. Δεν υπήρχε αποστολή του ελκυστήρα σε συσκευασία εκτός και αν η κάλυψη ορισμένων τμημάτων του, τον καθιστούσαν συσκευασμένο σύμφωνα με το νόημα της πράξης. Η πλευρά των πλοιοκτητών υποστήριξε ότι οποιαδήποτε προετοιμασία γινόταν για υπερπόντια μεταφορά των αγαθών μετέτρεπε αυτά σε συσκευασμένα, αλλά το Δικαστήριο αποφάσισε ότι μια τέτοια ερμηνεία των διατάξεων της νομοθετικής πράξης θα προκαλούσε στο φορτωτή, ο οποίος επιδιώκει να ελαχιστοποιήσει την πιθανή ζημία στην περιουσία του τοποθετώντας προστατευτικά καλύμματα σε ευαίσθητα μέρη, να βρίσκεται σε δυσμενέστερη θέση απ' ότι ένας φορτωτής, ο οποίος δεν κάνει καμία προσπάθεια να μειώσει την πιθανότητα απώλειας εξαιτίας

⁹W.E. Astle, *International Cargo Carrier's Liability*, 1983,σελ. 176.

¹⁰ *Gulf Italia Co. v. American Export Lines Inc.* [1958] AMC 439.

του κακού καιρού ή της υπεξαίρεσης των αγαθών που γίνεται από τους ναυτικούς κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης. Το Εφετείο απεφάνθη ότι το Κογκρέσο δεν ήθελε να ερμηνεύσει τον όρο «συσκευασία» με τέτοιο τρόπο ώστε να προκληθεί το ανωτέρω αποτέλεσμα.

Εκρίθη ότι το περιφερειακό Δικαστήριο είχε κρίνει ορθώς ως προς την κρίση του ότι ο ελκυστήρας δεν ήταν συσκευασμένος. Σε σχέση με τις λέξεις «συνήθης μονάδα φορτίου» το Δικαστήριο απεφάνθη ότι οι Αρχές ερμήνευσαν τις λέξεις ώστε να αναφέρονται στη μονάδα στην οποία η επιβάρυνση για τις εμπορευματικές μεταφορές υπολογίζεται και όχι στη ναυτιλιακή μονάδα. Η θέση επομένως του Δικαστηρίου φαίνεται να είναι ότι σε περίπτωση απουσίας οποιουδήποτε προσδιορισμού της λέξεως «συσκευασία» (πακέτο) πάνω στη φορτωτική εφαρμόζεται ο ανωτέρω κανόνας.¹¹

Η εφαρμογή των κανόνων της Χάγης ως προς τον ορισμό που αυτοί δίνουν για τη συσκευασία των εμπορευματοκιβωτίων, παλετών, και άλλων συσκευασιών για τη μοναδοποίηση των εμπορευμάτων δεν ήταν εύκολη. Οι μέθοδοι τέτοιου είδους χειρισμού του φορτίου δεν είχαν προβλεφθεί από τους συντάκτες των κανόνων, αλλά ο περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα στο ποσό των 500\$ για ολόκληρο το περιεχόμενο ενός εμπορευματοκιβωτίου θα είχε ως αποτέλεσμα την προσβλητική αντιμετώπιση προς τον ιδιοκτήτη του φορτίου. Στο Αγγλικό Δίκαιο δεν παρουσιάστηκε αρκετή νομολογία πάνω σε αυτό το ζήτημα, παρόλο που το ίδιο θέμα υπήρξε σταθερή πηγή διαφορών στην αντίπερα όχθη του Ατλαντικού.¹²

Στην περίπτωση των εμπορευματοκιβωτίων η ακριβής φύση της συσκευασίας σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης δεν είχε διευκρινιστεί και βρισκόταν υπό αμφισβήτηση. Ήταν το εμπορευματοκιβώτιο, η συσκευασία ή ήταν τα επιμέρους στοιχεία που βρίσκονται εντός του εμπορευματοκιβωτίου αυτά που θεωρούντο συσκευασία; Μετά από πολλές διαφορετικές αποφάσεις τα Αμερικανικά Δικαστήρια, τα οποία αντιμετώπισαν διάφορες περιπτώσεις, απεφάνθησαν ότι

¹¹ W.E. Astle, *International Cargo Carrier's Liability*, 1983, σελ. 177.

¹² John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 2001, σελ. 200.

μάλλον είναι πολύ δύσκολο για το μεταφορέα να περιορίσει την ευθύνη του μόνο στο εμπορευματοκιβώτιο ως μοναδοποιημένη συσκευασία. Γενικότερα, ιδιαίτερη σημασία και βάση θα δοθεί σε οτιδήποτε τα ίδια τα μέρη αναφέρουν στη φορτωτική και τα Δικαστήρια θα ερμηνεύουν τις ασάφειες έναντι των προσυμφωνημένων.¹³

Η ύπαρξη ενός ορίου ευθύνης για το χύδην φορτίο σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης είναι αβέβαιη σε περίπτωση που το εμπόρευμα δεν μεταφέρθηκε κανονικά, δηλαδή μέσα σε συσκευασία ή σε ναυτιλιακή μονάδα.¹⁴ Είναι συχνό στις μέρες μας για τα μεταφερόμενα σε χύδην μορφή τρόφιμα, όπως για παράδειγμα το ρύζι, η ζάχαρη ή το σιτάρι, να μεταφέρονται μέσα σε εμπορευματοκιβώτιο, σε αυτή την περίπτωση μπορεί να θεωρηθεί ότι το ίδιο το εμπορευματοκιβώτιο αποτελεί περιορισμένη συσκευασία. Σε απόφαση της Διαιτησίας του Λονδίνου 1/86¹⁵ κρίθηκε ότι η αναφορά στον όρο «μονάδα» στη διάταξη του άρθρου 141 του Κ.Ι.Ν.Δ. (Ελληνικού Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) του έτους 1958 εννοούσε τη συνηθισμένη μονάδα φορτίου σε περίπτωση που απουσίαζε οποιαδήποτε άλλη ένδειξη της μονάδας φορτίου στο συμβόλαιο. Στην υπόθεση *Falconbridge* το Ανώτατο Δικαστήριο του Καναδά έκρινε ότι ένας ελκυστήρας, ο οποίος ξεβράστηκε στη θάλασσα ήταν η ναυτιλιακή μονάδα, μέχρι την αξία της οποίας περιορίζονται τα όρια της ευθύνης και απέρριψε την αντίληψη ότι το όριο ευθύνης βασίζεται στη θεωρητική μονάδα φορτίου, όπως συμβαίνει στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Η λέξη «μονάδα» πιθανόν φαίνεται να επαναλαμβάνει τη λέξη «πακέτο» (συσκευασία), αλλά θα μπορούσαν και οι δύο να αναφέρονται σε διαφορετικούς τύπους ναυτιλιακών μονάδων, όπως για παράδειγμα τα οχήματα και τα κουτιά. Κρίνεται ότι το Αγγλικό Δικαστήριο μπορεί να υιοθετήσει την προσέγγιση αυτή των Καναδικών Δικαστηρίων, εκτός κι αν στη συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόζεται η νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών¹⁶.

¹³ Yales, *Contracts for the Carriage of Goods*, part 1, *Carriage of Goods by Sea- Bills of lading*, 1-576/3.

¹⁴ *Falconbridge vs Chimo* [1973] 2 Lloyd's Rep. 469.

¹⁵ *London Arbitration 1/86*, [1986] 161 L.M.L.N.

¹⁶ Yales, *Contracts of the Carriage of Goods*, Part 1, *Carriage of Goods by Sea- Bills of Lading*, 1-576/2.

Στην υπόθεση *Chapman Marine Pty Ltd vs Wilhelmsen Lines and Conaust*¹⁷ κρίθηκε ότι ένας κινητήρας ταχυπλόου, ο οποίος αποθηκεύτηκε ως φορτίο καταστρώματος πάνω από τα εμπορευματοκιβώτια είχε τη μορφή «συσκευασίας», σύμφωνα με τους σκοπούς της νομοθετικής πράξης των Ηνωμένων Πολιτειών για τη μεταφορά των αγαθών δια θαλάσσης του έτους 1936. Η λέξη «συσκευασία» θα συνεπάγεται συνήθως μερικά προβλήματα ερμηνείας όσον αφορά φορτία σε κιβώτια ή χαρτοκιβώτια. Στην υπόθεση *Nea Tyhi*¹⁸ το όριο της ευθύνης για τη συσκευασία εφαρμόστηκε σε κιβώτια φτιαγμένα από κόντρα πλακέ. Στην υπόθεση *Bekol B. V vs Terracina Shipping Corporation*¹⁹ κρίθηκε ότι για τους σκοπούς των κανόνων της Χάγης, οι δεσμίδες ξύλου αποτελούσαν συσκευασία, σε αντίθεση με τα μεμονωμένα κομμάτια ξύλου που βρίσκονταν μέσα σε κάθε δεσμίδα.²⁰

Στην υπόθεση *Aegis Spirit*²¹ μια παρτίδα τηλεοράσεων και ποικίλος στερεοφωνικός εξοπλισμός απεστάλη από την Ιαπωνία προς τις Ηνωμένες Πολιτείες μέσα σε εμπορευματοκιβώτια που παρασχέθηκαν από τους μεταφορείς. Ο εξοπλισμός είχε τοποθετηθεί μέσα σε διπλού τοιχώματος κουτιά από χαρτόνι, τα οποία αποθηκεύτηκαν εντός σφραγισμένων εμπορευματοκιβωτίων από τους φορτωτές κατά την απουσία οποιουδήποτε αντιπροσώπου του μεταφορέα. Στοιχεία σχετικά και με τις τρεις δοκιμές παρουσιάστηκαν στα αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία ο δικαστής έπρεπε να εξετάσει προκειμένου να αχθεί σε κρίση σχετικά με το εάν το εμπορευματοκιβώτιο ή το χαρτοκιβώτιο μπορούσε να υπαχθεί στην έννοια του όρου «συσκευασία» σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης. Κατά την άποψή του οποιαδήποτε αποδεκτή δοκιμή «πρέπει να αντανακλά την πραγματικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας του σήμερα, ενώ το να παραμένει πιστή στη ρητή διάταξη και τη νομοθετική πολιτική που διέπει τις σχετικές διατάξεις της COGSA δεν είναι το ορθότερο.» Η πρακτική δοκιμή για το τι είναι συσκευασία δεν πληροί αυτά τα

¹⁷ *Chapman Marine Pty Ltd vs Wilhelmsen Lines and Conaust* [1999] FCA 141 (Fed. Ct. Australia), [1999] 7 Int. M.L. 143.

¹⁸ *The Nea Tyhi* [1982] 1 Lloyd's Rep. 606.

¹⁹ *Bekol B. V vs Terracina Shipping Corporation*, unreported, 13 July 1988.

²⁰ Yales, *Contracts for the Carriage of Goods*, Part 1, *Carriage of Goods by Sea- Bills of lading*, 1-576/3.

²¹ *The Aegis Spirit* [1977] 1 Lloyd's Rep. 93.

κριτήρια και πρέπει να απορριφθεί ούσα «εμπορικά ανεφάρμοστη και απερίσκεπτη». Κατά συνέπεια το Δικαστήριο δεν θέλησε να νομολογήσει και να δημιουργήσει κατ' αυτό τον τρόπο ένα δίκαιο και ισότιμο κανόνα σχετικά με την κατανομή των κινδύνων σε σχέση με το φορτίο που μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτια, αλλά να προσφέρει μια δίκαιη και λογική ερμηνεία της κείμενης νομοθεσίας. Με αυτό το σκεπτικό, τα εμπορευματοκιβώτια πρέπει να αντιμετωπίζονται ως αποσπώμενα τμήματα του πλοίου και ο πλοίαρχος πρέπει να επιμένει ώστε τα περιεχόμενά τους να καταγράφονται στη φορτωτική. Για το εάν ή όχι αυτά τα περιεχόμενα αποτελούσαν ξεχωριστές συσκευασίες, πρέπει να αποφασισθεί σύμφωνα με τη συνήθη έννοια του όρου. Σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, η μονάδα μέτρησης ήταν το επιμέρους κουτί και όχι το εμπορευματοκιβώτιο.

Τα Αγγλικά Δικαστήρια κλήθηκαν να αποφανθούν πάνω σε αυτό το ζήτημα το 1998 στην υπόθεση *The River Gurara*²². Ένα πλοίο σε ένα ταξίδι από τη Δυτική Αφρική προσάραξε στην ακτή της Πορτογαλίας και αργότερα βυθίστηκε χάνοντας όλο του το φορτίο. Ένα μεγάλο μέρος του φορτίου ήταν τοποθετημένο σε εμπορευματοκιβώτια και εστάλη με φορτωτικές, στις οποίες ενσωματώνονταν οι Κανόνες της Χάγης.²³ Πολλές από τις φορτωτικές κατέγραφαν την αποστολή των εμπορευματοκιβωτίων (και των άλλων συσκευασιών) σύμφωνα με τους συνήθεις τίτλους στο μπροστινό μέρος της φορτωτικής. Το πλοίο απωλέσθη ολικώς και ο μεταφορέας υποστήριξε τον περιορισμό σύμφωνα με το ποσό των 100 λιρών για κάθε εμπορευματοκιβώτιο, ενώ ο ιδιοκτήτης του φορτίου ισχυρίστηκε ότι το όριο της ευθύνης υπολογιζόταν με αναφορά στις συσκευασίες (πακέτα) που βρίσκονταν μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο.²⁴

Στο Εμποροδικείο²⁵, ο Colman J. έκρινε ότι μια συσκευασία δεν είναι κάτι λιγότερο από μια συσκευασία (πακέτο) σύμφωνα με τους σκοπούς του άρθρου IV

²² *The River Gurara* [1998] 1 Lloyd's Rep. 225.

²³ John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 2001, σελ. 202

²⁴ Yales, *Contracts for the Carriage of Goods*, Part 1, *Carriage of Goods by Sea- Bills of Lading*, 1-576/4.

²⁵ [1996] 2 Lloyd's Rep. 53.

του κανόνα 5 όπου ο μεταφορέας αδυνατεί να επαληθεύσει τα περιεχόμενά του, για παράδειγμα όταν το φορτίο αποστέλλεται με μια επιφύλαξη ως προς το περιεχόμενο. Έλαβε υπόψη του τις διεθνείς αποφάσεις, όπως οι προαναφερθείσες Αμερικάνικες αποφάσεις και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ήταν συνεπείς με την πολιτική των Κανόνων της Χάγης.

Το Εφετείο²⁶ απέρριψε την έφεση που ασκήθηκε επί της απόφασης του Colman J. παρόλο που η πλειοψηφία στήριξε την απόρριψη σε διαφορετικούς λόγους από αυτούς στους οποίους είχε στηριχθεί ο Colman. Η υπόθεση δικάστηκε για προδικαστικά ζητήματα τα οποία λίγο διέφεραν στο Εφετείο. Είναι απαραίτητο κατά συνέπεια να εξετάσουμε πρώτα την απόφαση του Colman και έπειτα αυτή του Εφετείου.

Ο Colman J. απεφάνθη ότι σε περίπτωση φόρτωσης από το φορτωτή ξεχωριστών συσκευασμένων αντικειμένων μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο, χωρίς να δίνεται η ευκαιρία να συμφωνήσει και να εξακριβώσει τα περιεχόμενα και εάν ο μεταφορέας ή ο πράκτοράς του υπογράψουν μια φορτωτική, η οποία περιγράφεται υπό τον τίτλο «Εμπορευματοκιβώτιο No S» οι αριθμοί ταυτοποίησης των ποικίλων εμπορευματοκιβωτίων που παρελήφθησαν και αναφέρονται υπό τον τίτλο «αριθμός και είδος συσκευασιών, περιγραφή των αγαθών», οι λέξεις όπως «1 X 20 ft εμπορευματοκιβώτιο, το οποίο λέγεται ότι περιέχει: 8 θήκες» με αγαθά ενώ για τους σκοπούς του άρθρου IV ρ. 5 οκτώ συσκευασίες και όχι μία. Εκεί που τα περιεχόμενα του εμπορευματοκιβωτίου περιγράφονται με λέξεις, οι οποίες δεν διευκρινίζουν εάν είναι χωριστά συσκευασμένα για μεταφορά, το εμπορευματοκιβώτιο θα θεωρείται η συσκευασία και όχι τα μεμονωμένα αντικείμενα. Στην περίπτωση που τα περιεχόμενα του εμπορευματοκιβωτίου περιγράφονται στη φορτωτική με τρόπο που να φαίνεται ότι περιέχονται πολλά μεμονωμένα συσκευασμένα αντικείμενα, τα οποία με τη σειρά τους λέγεται ότι περιέχουν ένα συγκεκριμένο αριθμό χωριστά συσκευασμένων αγαθών, ως αριθμός των συσκευασιών θα εκληφθεί η μικρότερη κατηγορία των συσκευασμένων αντικειμένων όπως έχουν περιγραφεί.

²⁶ [1997] 4 All ER. 498.

Η πλειοψηφία του Εφετείου διαφοροποιήθηκε από την απόφαση του Colman J. στη θεμελιώδη ερώτηση του εάν ο περιορισμός της ευθύνης πρέπει να βασίζεται στον αριθμό των συσκευασιών που αποδείχθηκε ότι φορτώθηκαν εντός των εμπορευματοκιβωτίων και όχι από την περιγραφή που εμφανίζεται στη φορτωτική. Η μεταγενέστερη προσέγγιση, που υιοθετήθηκε από τον Colman J. προσπάθησε να ευθυγραμμίσει τους κανόνες της Χάγης με τους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ, αλλά η απόφαση του Εφετείου σημαίνει ότι μπορεί να υπάρχει μια διαφορά ερμηνείας μεταξύ των δύο συνόλων κανόνων. Ο δικαστής Philips L.J., που ηγείτο της πλειοψηφούσας απόψεως απέρριψε την περιγραφική προσέγγιση, διότι μια τέτοια προσέγγιση θα επέτρεπε στους μεταφορείς να αποφύγουν ακόμη και τα ελάχιστα όρια ευθύνης απλά με το να διασφαλίζουν ότι η φορτωτική παρέπεμπε σε «εμπορευματοκιβώτια» χωρίς να συγκεκριμενοποιούν τα περιεχόμενα.²⁷

Το αποτέλεσμα από την απόφαση αυτή του Εφετείου είναι ότι, εφόσον η περιγραφή στο μπροστινό μέρος της φορτωτικής ήταν άνευ σημασίας για τον περιορισμό της ευθύνης, είναι σημαντικό να εξετάσουμε ποια δέματα μπορεί ο ενάγων φορτωτής να αποδείξει ότι φορτώθηκαν στο εμπορευματοκιβώτιο. Με αυτά τα δεδομένα δεν θα μπορούσε ποτέ να αποσταλεί μόνο ένα πακέτο και το αποτέλεσμα του περιορισμού θα εξαρτάτο από το κατά πόσο ένα αντικείμενο θεωρείται συσκευασμένο σύμφωνα «με το σαφές νόημα της λέξης όπως χρησιμοποιείται στο συμφωνητικό».²⁸

Συνοψίζοντας, η αναζήτηση για την ύπαρξη προθέσεως που βασίζεται στην περιγραφή που βρίσκεται στη φορτωτική απορρίφθηκε από το δικαστή Philips L.J., επειδή, κατ' αυτό τον τρόπο οι ιδιοκτήτες θα μπορούσαν να επιβάλουν στον φορτωτή εξαιρετικά χαμηλό όριο ευθύνης τους. Το όριο της ευθύνης θα πρέπει να υπολογίζεται αναφορικά με τα στοιχεία του φορτίου και τη συσκευασία του, όπως έχει αποδειχτεί ότι αυτή έχει γίνει κατά τη φόρτωση. Για το λόγο αυτό ο σκοπός του κανόνα δεν είναι να επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να επαληθεύει την έκταση της ευθύνης του, αλλά ένας από τους κύριους σκοπούς του περιορισμού της ευθύνης ήταν να ωφελήσει τους ιδιοκτήτες

²⁷ Yales, *Contracts for The Carriage Of Goods*, Part 1, *Carriage Of Goods by Sea- Bills of Lading*, 1 - 576/4.

²⁸ Yales, *Contracts for The Carriage Of Goods*, Part 1, *Carriage Of Goods by Sea- Bills of Lading*, 1 - 576/6.

του φορτίου προσδίνοντας ένα ελεύθερο όριο ευθύνης, έτσι ώστε να αποκλείει τους πλοιοκτήτες από το να θέτουν ρήτρες στις φορτωτικές τους, με συνέπεια να επιδιώκουν τον περιορισμό της ευθύνης τους σε εξαιρετικά χαμηλά ποσοστά αναφέρει ο A. Diamond “The Hague – Visby Rules”²⁹. Πρέπει να σημειωθεί ότι η προστασία για τον πλοιοκτήτη είναι μια πρόγνωση της ευθύνης του και όχι μια επαλήθευση αυτής.

Κάποιες άλλες αποφάσεις έχουν διατυπώσει διαφορετικές κρίσεις στην περίπτωση που ο μεταφορέας δεν έχει προμηθεύσει το εμπορευματοκιβώτιο. Μια τέτοια απόφαση είναι *Royal Typewriter vs M.V. Kulmerland*³⁰ όπου το Δικαστήριο σύμφωνα με πρακτική εξέταση των οικονομικών πρέπει να εξετάσει εάν τα αγαθά συσκευάστηκαν με σκοπό να μεταφερθούν σε ένα εμπορευματοκιβώτιο. Τέλος κάποιες υποθέσεις σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ έλεγχαν την περιγραφή των αγαθών όπως αναφέρονται στη φορτωτική. Μια τέτοια υπόθεση είναι η *The Mitsui & Co vs American Export Lines, The Red Jacket*³¹. Γενικότερα, πρέπει να δοθεί προσοχή σε αυτά που τα ίδια τα μέρη δηλώνουν στη φορτωτική και τα δικαστήρια θα ερμηνεύουν τις ασάφειες αντίθετα από το συσκευαστή³².

²⁹ A. Diamond, “The Hague – Visby Rules” [1978] L.M.C.L.Q. 225.

³⁰ *Royal Typewriter vs M.V. Kulmerland* [1973]2 Lloyd’s Rep. 428 USA.

³¹ *Mitsui & Co vs American Export Lines, The Red Jacket* [1981] A.M.C. 331 (U.S.A.)

³² Yales, *Contracts for the Carriage of Goods, Part 1, Carriage of Goods by Sea Bills of Lading* 1- 576/3.

1.5 Σύγκριση των διεθνών συμβάσεων γενικά σύμφωνα με το γράμμα τους

Ένα πρόσωπο, το οποίο κατηγορείται για σφάλμα χάνει το δικαίωμά του να περιορίσει εάν είχε αποδειχθεί ότι η απώλεια ήταν αποτέλεσμα της πράξης ή της παράλειψής του, η οποία έγινε επί σκοπώ προκλήσεως τέτοιας απώλειας, ή με αμέλεια και με γνώση του αποτελέσματος μιας τέτοιας απώλειας. Ενώ η διατύπωση του άρθρου 4 της σύμβασης του έτους 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης έχει προέλθει από και φέρει μια ξεχωριστή ομοιότητα με τις λέξεις άλλων Συμβάσεων, όλες διαφέρουν ως προς τα ουσιώδη σημεία και πρέπει να δείξουμε ιδιαίτερη φροντίδα κατά τη σύγκρισή τους.³³

Καταρχάς, το άρθρο 4 της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης του 1976 σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη του έτους 1995 περί εμπορικής ναυτιλίας στερεί από τον υπόχρεο το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του αν αποδεικνύεται ότι η απώλεια προκλήθηκε από την «προσωπική του πράξη ή παράλειψη», ιδιαίτερα σε σχέση με την έννοια του *alter ego* στην περίπτωση μιας εταιρείας. Με τη λέξη «προσωπικό» προτείνεται ότι μόνο η πράξη ή η παράλειψη του προσώπου που ευθύνεται μπορεί να καταλύσει το δικαίωμα του προσώπου να περιορίσει την ευθύνη του, και όχι για πράξεις ή παραλείψεις των εργαζομένων ή των πρακτόρων του. Η φύση της συμπεριφοράς του ευθυνόμενου προσώπου εκφράζεται ρητά με τα λόγια « με πρόθεση ή από αμέλεια και με γνώση». Έτσι ώστε να διαχωρίζει με σαφήνεια τη συμπεριφορά του προσώπου που είναι υπεύθυνο σε δύο κατηγορίες: αυτή που διαπράχθηκε « με σκοπό να προκαλέσει τέτοια απώλεια» και «από αμέλεια και με γνώση ότι μια τέτοια συμπεριφορά μπορεί να θεωρηθεί απώλεια». Το βάρος της απόδειξης το έχει ο ιδιοκτήτης φορτίου, ο οποίος πρέπει να αποδείξει ότι ο μεταφορέας είναι ένοχος για το βασικό σφάλμα. Το άρθρο 4 αναφέρεται απλώς στην απώλεια, αλλά προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι η λέξη απώλεια εμφανώς έχει ως στόχο να συμπεριληφθούν όλοι οι διαφορετικοί τύποι, όπως απώλειας, ή ζημίας ή δαπάνη για την οποία υπάρχει αναφορά στο άρθρο 2.³⁴ Τέλος, η σύμβαση του έτους 1976 χρησιμοποιεί την έκφραση «τέτοιων»

³³ Patrick Williams – Griggs Patrick, *limitation of liability for Maritime Claims*, 1988, σελ. 26.

³⁴ Patrick Williams – Griggs Patrick, *limitation of liability for Maritime Claims*, 1988, σελ. 29.

πάνω στη λέξη ζημιές. Η χρήση των λέξεων «τέτοιας ζημιάς» στο άρθρο 4 φαίνεται ότι υπογραμμίζει το γεγονός ότι το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης έχει αποκλειστεί μόνο στην περίπτωση που το είδος της απώλειας που προορίζεται ή προβλέπεται από το υπεύθυνο άτομο αποτελεί την πραγματική ζημία που υπέστη ο ενάγων. Πράγματι η χρήση αυτών των λέξεων επιβάλλει μια σοβαρότερη εγγύηση προς το πρόσωπο που ευθύνεται.³⁵

Οι διαφορές της προηγούμενης Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης του έτους 1957 σε σχέση με τη μεταγενέστερη του 1976 βρίσκονται στις λέξεις «πραγματικό σφάλμα ή απόκρυψη» σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη για την εμπορική ναυτιλία του 1894, η οποία έχει διαφορετικό νόημα, καθώς αφορά τη φύση της συμπεριφοράς και τους κανόνες κατανομής της ευθύνης σε σύγκριση με τις λέξεις «με πρόθεση ή από αμέλεια και με τη γνώση». Η έννοια της απόκρυψης ως ένα είδος συμπεριφοράς χαρακτηρίζει όχι μόνο το πρόσωπο που έχει θετική γνώση για κάτι εσφαλμένο, αλλά επίσης και ένα πρόσωπο που είναι υπεύθυνο κατά την τύφλωση του Νεύτονα. Εξάλλου, το βάρος της απόδειξης σύμφωνα με τη νομοθεσία για την εμπορική ναυτιλία του έτους 1894, ενότητα 502, έχει ο πλοιοκτήτης, ο οποίος πρέπει να αποδείξει ότι δεν ήταν υπεύθυνος για τη συμπεριφορά που καταργεί το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του και το δικαστήριο είναι υποχρεωμένο να ερευνήσει εάν είναι ή όχι ο πλοιοκτήτης ένοχος για το παράπτωμα.

Η διατύπωση του άρθρου IV, κανόνας 5(c) των κανόνων Χάγης- Βίσμπυ δείχνει σαφώς ότι το βάρος απόδειξης θα το φέρει ο ιδιοκτήτης του φορτίου, ο οποίος θα πρέπει να αποδείξει ότι ο μεταφορέας ήταν ένοχος του παραπτώματος. Εξάλλου κατά τους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ ο μεταφορέας πρέπει να έχει γνώση μόνο της «ζημιάς» που πιθανόν και όχι ίσως προκαλείται από την πράξη ή παράλειψή του. Η απλή χρήση της λέξης μεταφορέας εκφράζει ότι μόνο οι πραγματικές ενέργειες του μεταφορέα είναι αυτές που θα περιορίσουν τα όρια και την άμυνά του και όχι το σφάλμα του εργαζομένου ή του πράκτορά του. Οι κανόνες αυτοί πρότειναν επίσης ότι το δικαίωμα του μεταφορέα να περιορίσει την ευθύνη του χάνεται εάν είχε σκοπό να προκαλέσει

³⁵ Patrick Williams – Griggs Patrick, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 1998, σελ. 29.

«οποιαδήποτε» ζημιά ή ενήργησε αμελώς και με γνώση ότι πιθανόν να επέρχεται «οποιαδήποτε» ζημιά, ανεξαρτήτως του εάν ή όχι η προβλεπόμενη ή προβλέψιμη ζημιά ήταν η ίδια με τη ζημιά που πράγματι προκάλεσε. Η χρήση της λέξης «οποιαδήποτε» δίνει έμφαση στο ότι δεν είναι αναγκαίο να αποδεικνύεται ότι ο μεταφορέας ανέμενε το συγκεκριμένο τύπο απώλειας του φορτίου που στην πραγματικότητα συνέβη.³⁶ Πρέπει να σημειωθεί ότι τα μέλη και ο καπετάνιος του πληρώματος, σύμφωνα με το άρθρο 4 των κανόνων Χάγης- Βίσμπυ μπορεί επίσης να δικαιούνται υπό ορισμένες συνθήκες να περιορίσουν ατομικά την ευθύνη τους, γι' αυτό το παράπτωμά τους μπορεί να τους αποκλείσει από τον περιορισμό της ευθύνης τους εάν είναι υπεύθυνοι για διεθνή ή τελεσθέντα με βαριά αμέλεια σφάλματα.

Αντίθετα, καμία παρόμοια έννοια δεν επιτρέπει σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης στον καπετάνιο και στα μέλη του πληρώματος να έχουν δικαίωμα κάτω από ορισμένες περιστάσεις να περιορίσουν την ατομική ευθύνη τους.

Η τροποποιημένη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1955, κάνει λόγο μόνο για «ζημιά» που προκαλείται από τις πράξεις «του μεταφορέα, των εργαζομένων και των πρακτόρων του», έτσι η συμπεριφορά των υπαλλήλων και των πρακτόρων του θα δεσμεύουν τον περιορισμό του δικαιώματος του αερομεταφορέα. Επιπλέον αυτές οι πράξεις ή παραλείψεις πρέπει να πραγματοποιούνται « από πρόθεση ή με αμέλεια ή με επίγνωση» της προκαλούμενης ζημίας. Σε ότι αφορά στο νόημα αυτών των λέξεων υπάρχει μια υποκειμενική απαίτηση που προκύπτει μέσα από τη σχέση μεταξύ απερισκεψίας και γνώσης των συνεπειών. Οποιοδήποτε κι αν είναι το ακριβές νόημα της απερισκεψίας σε συνδυασμό με μια ορισμένη κατάσταση γνώσης από την πλευρά του μεταφορέα, αυτό θα προκαλέσει προβλήματα στον ιδιοκτήτη του φορτίου. Υπάρχει επίσης η έννοια του αντίστροφου βάρους της απόδειξης, σύμφωνα με το οποίο ο ιδιοκτήτης του φορτίου έχει το βάρος της απόδειξης του παραπτώματος του αερομεταφορέα. Τέλος, σύμφωνα με την τροποποιημένη σύμβαση της Βαρσοβίας σε ότι αφορά το νόμο για την αερομεταφορά η συμπεριφορά που αίρει τον περιορισμό επηρεάζει μόνο τα δικαιώματα περιορισμού της ευθύνης.

³⁶ Yales, *Contracts for the Carriage of Goods*, Part 1, *Carriage of Goods by Sea- Bills of lading*, 1-576/7.

Η ατροποποιήτη σύμβαση της Βαρσοβίας διαφέρει από την τροποποιημένη στο ότι η συμπεριφορά του ευθυνομένου προσώπου σύμφωνα με το παλαιό σύστημα επηρεάζει όχι μόνο τα δικαιώματά του περιορισμού της ευθύνης, αλλά και την άμυνά του. Το άρθρο 25 της ατροποποιήτης σύμβασης της Βαρσοβίας επίσης αναφέρεται σε «δόλο» εν αντιθέσει με το διεθνές και απερίσκεπτο παράπτωμα.

Η χρήση των λέξεων «τέτοια απώλεια» στη διάταξη του άρθρου 8 των κανόνων του Αμβούργου φαίνεται ότι τονίζει το γεγονός ότι για το υπεύθυνο πρόσωπο θα απαγορευόταν το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, μόνο στην περίπτωση που η αναμενόμενη απώλεια είναι παρόμοια με την απώλεια που συνέβη εναντίον του ενάγοντος. Σύμφωνα με αυτό το άρθρο πρέπει να αποδειχθεί ότι «τέτοια απώλεια» θα επέρχεται ίσως με έναν πλέον απαιτητικό τρόπο. Οι κανόνες του Αμβούργου κάνουν λόγο για πράξεις ή παραλείψεις του μεταφορέα, στερώντας του το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης εξαιτίας του παραπτώματος του, το οποίο έχει περιγραφεί ως «διενεργηθέν με πρόθεση ή από βαριά αμέλεια ή με γνώση». Τέλος οι κανόνες του Αμβούργου μιλούν για «απώλεια ή ζημία ή καθυστέρηση» αναφερόμενοι σε όλους τους τύπους απώλειας που έχουν συμβεί. Ο σκοπός της εισαγωγής των τριών αυτών λέξεων μαζί με τη λέξη «τέτοιων» είναι για να παρασχεθεί μεγαλύτερη βεβαιότητα. Και να αποκλείσει οποιοδήποτε μέρος από το να έχει οποιοσδήποτε αμφιβολίες σχετικά με την εμφάνιση της απώλειας.

Στη διάταξη του άρθρου 29 της Σύμβασης για τη χερσαία μεταφορά των αγαθών του έτους 1965 (γνωστή με τα αρχικά C.M.R.) η φύση του σφάλματος περιγράφεται ως «εκ δόλου σφάλμα ή κάτι παρόμοιο, σύμφωνα με το νόμο του δικαστηρίου ή του δικαστηρίου που επιλαμβάνεται της υποθέσεως, θεωρείται ως ισοδύναμο με δόλο», το οποίο θα εμπόδιζε το υπεύθυνο άτομο να περιορίσει την ευθύνη του. Αυτό το άρθρο αναφέρεται ρητώς όχι μόνο στο μεταφορέα, αλλά επίσης στους «υπάλληλους του και τους πράκτορές του και σε οποιαδήποτε άλλα πρόσωπα» που μπορεί να απασχοληθούν. Σε περίπτωση που τα άτομα αυτά είναι υπεύθυνα για δόλιο παράπτωμα, οι πράξεις τους αίρουν το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης και την άμυνα του μεταφορέα.³⁷ Σε κάθε περίπτωση είναι απαραίτητο ο υπάλληλος ή ο

³⁷ *Gurtner vs Beaton* [1993] 2 Lloyd's Rep. 369.

πράκτορας να δραστηριοποιούνται «στα πλαίσια του σκοπού της απασχόλησης τους» ούτως ώστε να δεσμεύουν τον εργοδότη τους, διαφορετικά ο μεταφορέας δεν θα υποχρεούτο να υποβληθεί σε περιορισμό της ευθύνης του, καθώς οι πράξεις των υπαλλήλων του δεν τον αντιπροσωπεύουν.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα όρια σύμφωνα με διάφορες Συμβάσεις δεν αντικατοπτρίζουν σε κάποιο βαθμό και την πραγματικότητα που έχει σχέση με τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκαν. Στη θαλάσσια μεταφορά αγαθών υπάρχει ένα χαμηλό όριο ευθύνης, σε σύγκριση με το όριο ευθύνης που βασίζεται στο βάρος των αγαθών κατά τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, όπου τα όρια της ευθύνης είναι υψηλά αντανακλώντας την υψηλή αξία των αγαθών που χρησιμοποιούν τις αερομεταφορές καθώς και το επίπεδο των μεταφορικών. Ένας άλλος λόγος που υπαγορεύει τα χαμηλά όρια ευθύνης στη θαλάσσια μεταφορά αγαθών είναι ότι οι μεγαλύτερες ποσότητες αγαθών συνήθως μεταφέρονται επί του πλοίου και γι' αυτό το λόγο η θεσμοθέτηση υψηλότερων ορίων ευθύνης στη μεταφορά των αγαθών θα απαιτούσε ένα αντικοινομικό επίπεδο ασφαλιστρών και ναύλων.³⁸

Στη χερσαία μεταφορά των αγαθών, τα επίπεδο των ορίων ευθύνης είναι ενδιάμεσο σε σύγκριση με τις συμβάσεις θαλάσσιας και αερομεταφοράς. Κατά τη διάταξη του άρθρου 23 (3) της σύμβασης C.M.R. το βάρος καθενός από τα προϊόντα μπορεί να ληφθεί χωριστά έτσι ώστε το όριο που εφαρμόζεται στην τιμή του κάθε προϊόντος ξεχωριστά, ή εναλλακτικά το βάρος όλων των αγαθών θα έπρεπε να συνδυαστεί και το όριο της ευθύνης που εφαρμόζεται στην συνδυασμένη αξία όλων των αγαθών που περιλαμβάνονται στην αποστολή. Συνήθως λαμβάνεται υπόψη όλο το βάρος της αποστολής, εκτός από τις περιπτώσεις όπου η μεταφορά περιλαμβάνει αγαθά που ανήκουν σε περισσότερα πρόσωπα κι όπου το ατομικό βάρος των αγαθών υπολογίζεται ξεχωριστά.³⁹

³⁸ Glass, David A., Cashmore Chris, *Introduction to Law of Carriage of Goods*, (1989, Sweet and Maxwell Ltd, London) 3,59, σελ. 22.

³⁹ Glass, David A., Cashmore Chris, *Introduction to Law of Carriage of Goods* (1989, Sweet and Maxwell Ltd, London) 3.62, σελ. 124.

1.6 Επίλογος

Οι κανόνες της Χάγης –Βίσμπυ, διατηρώντας τον περιορισμό της ευθύνης κατά «συσκευασία ή μονάδα» για ξεχωριστά αντικείμενα φορτίου υψηλής αξίας, εισήγαγαν έναν εναλλακτικό τύπο, ο οποίος βασίστηκε στο βάρος του φορτίου με σκοπό να δώσει το δικαίωμα στο μεταφορέα να επικαλεστεί την οποιαδήποτε εναλλακτική λύση παράγει το υψηλότερο ποσό. Πιθανότατα το προΐσχυσαν δίκαιο κατά την ερμηνεία των όρων «συσκευασία ή μονάδα» θα είναι ακόμα εφαρμοστέο, καθώς ο εναλλακτικός περιορισμός «ανά κιλό ή μικό βάρος» θα είναι εξαιρετικά κατάλληλος στην περίπτωση του χύδην φορτίου.⁴⁰

⁴⁰ John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 2001, σελ. 203.

2. ΠΟΙΟΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΕΙ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΑΙ ΠΟΙΟΙ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ

2.1 Εισαγωγή

Η ταυτότητα του μεταφορέα είναι πολύ σημαντική καθώς είναι το πρόσωπο, το οποίο δικαιούται σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας να περιορίσει την ευθύνη του και να αποκτήσει όλα τα οφέλη από αυτό το προνόμιο.

Η διάταξη του άρθρου 1 της Σύμβασης του έτους 1976 ορίζει τα πρόσωπα που έχουν δικαίωμα περιορισμού και τα οποία έχουν ξεχωριστό δικαίωμα το ένα από το άλλο. Η συμπεριφορά των προσώπων αυτών θα εξετασθεί, καθώς επηρεάζει το δικαίωμά τους, περιορισμού της ευθύνης, σε περίπτωση, που κριθούν υπεύθυνα για (ανάρμοστη) δόλια συμπεριφορά. Οι άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες που αφορούν τη μεταφορά φυσιολογικά αναφέρονται στο μεταφορέα, ο οποίος θα θεωρείται υπεύθυνος ή σε όσους αποκτούν το δικαίωμα του περιορισμού ή σε όσους των οποίων η συμπεριφορά αξίζει να εξετασθεί. Υπό το καθεστώς των κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ στα πρόσωπα που έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους συμπεριλαμβάνονται ο κύριος του πλοίου ή ο ναυλωτής, ο οποίος συνάπτει μια σύμβαση μεταφοράς η οποία καλύπτεται από μια φορτωτική ή παρόμοιους τίτλους. Υπό το καθεστώς των κανόνων του Αμβούργου, ο συνήθως υπεύθυνος μεταφορέας για να περιορίσει την ευθύνη του είναι το πρόσωπο που ονομάζεται στη σύμβαση της μεταφοράς, και πραγματικός μεταφορέας είναι το πρόσωπο στο οποίο ανατίθεται από το μεταφορέα η εκτέλεση της σύμβασης.⁴¹ Σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου, της σύμβασης C.M.R. και της σύμβασης της Βαρσοβίας ο μεταφορέας χάνει το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του όχι μόνο λόγω των πράξεων ή παραλείψεων του αλλά και λόγω των πράξεων των υπαλλήλων και πρακτόρων του σε περίπτωση που δρούσαν στα πλαίσια του σκοπού της απασχόλησής τους.

⁴¹ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 908

2.2 Ποιοι έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους.

Η ενότητα 503 η νομοθετική πράξη για την εμπορική ναυτιλία του έτους 1894 σε συμφωνία με τη διάταξη του άρθρου 6 της σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης του 1957 δίνει το δικαίωμα να περιοριστεί η ευθύνη σε όσους έχουν πράγματι νηολογήσει ή είναι ιδιοκτήτες του πλοίου. Ωστόσο, η ενότητα 3(1) της σύμβασης MSA (Maritime Safety Administration) του 1958 έχει επεκτείνει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης σε άλλα πρόσωπα πέρα από τους πλοιοκτήτες και συγκεκριμένα συμπεριέλαβε «τους ναυλωτές, οποιοδήποτε πρόσωπο ενδιαφέρεται ή έχει στην κατοχή του το πλοίο, το διαχειριστή ή εφοπλιστή του πλοίου, τον πλοίαρχο, το πλήρωμα ή άλλους υπαλλήλους του ιδιοκτήτη... εφόσον ενεργούν στα πλαίσια της εργασίας τους». Κατ' αυτό τον τρόπο, ένα πρόσωπο το οποίο έχει απλώς στην κατοχή του, αλλά δεν λειτουργεί ως εφοπλιστής το πλοίο, όπως ο ενυπόθηκος δανειστής ή ο ναυπηγός, μπορούσε να περιορίσει την ευθύνη του.⁴²

Μια ενδιαφέρουσα απόφαση, η οποία εξετάζει ποιου η συμπεριφορά πρέπει να ληφθεί υπόψη προκειμένου να επιτευχθούν οι σκοποί του περιορισμού της ευθύνης σύμφωνα με τη σύμβαση περί περιορισμού της ευθύνης του 1957, είναι η *The Annie Hay*.⁴³ Μια σύγκρουση, η οποία οφείλεται σε αμέλεια κατά την πλοήγηση του πλοίαρχου, ο οποίος ήταν επίσης και ιδιοκτήτης του παραβατικού πλοίου. Ο καπετάνιος – ιδιοκτήτης είχε δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη για την εμπορική πράξη του 1958, ενότητα 3 (2), η οποία εγγυήθηκε αυτό το προνόμιο σε σχέση με «πράξη ή παράλειψη οποιουδήποτε προσώπου έχοντος την ιδιότητα του πλοίαρχου ή μέλους του πληρώματος...». Κρίθηκε ότι αυτή η σύγκρουση δεν προκλήθηκε εξαιτίας «πραγματικού σφάλματος ή απόκρυψης ενώ είχε γνώση» του πλοιοκτήτη. Αυτή η ερμηνεία καλύπτει επίσης τον πλοίαρχο, ο οποίος είναι επίσης ιδιοκτήτης του προσβάλλοντος σκάφους. Αυτό το πρόσωπο θα έχανε το προνόμιο του

⁴² Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 887.

⁴³ *The Annie Hay*, *Coldwell- Horsfall vs West Country Yacht Charters Ltd*, [1968] 1 All E.R. 657.

περιορισμού της ευθύνης μόνο σε περίπτωση που το σφάλμα που διέπραξε, το διέπραξε στο πλαίσιο της ιδιότητάς του ως ιδιοκτήτης.⁴⁴

Ως παραδείγματα σφαλμάτων ιδιοκτητών μπορούν να σημειωθούν η κακή εγκατάσταση του κατάλληλου ναυτιλιακού εξοπλισμού ή η αποτυχία να ορίσουν ένα αρμόδιο μηχανικό, όπως παρατίθεται στην απόφαση *The Alastor*.⁴⁵

Η διάταξη του άρθρου 1(2) της Σύμβασης του έτους 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης έχει εξαλείψει τις λέξεις « οποιοδήποτε πρόσωπο που ενδιαφέρεται ή έχει στην κατοχή του το πλοίο» της σύμβασης Maritime Safety Administration (MSA) του 1958, έτσι τώρα κανένας ενυπόθηκος δανειστής, παρά μόνο αυτός που λόγω υπερημερίας του πλοιοκτήτη έχει την διαχείριση και τον εφοπλισμό του πλοίου έχει δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του. Έτσι το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης περιορίζεται κατ' αυτό τον τρόπο στον «πλοιοκτήτη» ο οποίος κατά το σκοπό αυτών των συμβάσεων ερμηνεύεται ως ιδιοκτήτης, ναυλωτής, διαχειριστής ή εφοπιστής ενός ποντοπόρου πλοίου. Η λέξη «διευθυντής» δεν περιλαμβάνει τον πράκτορα επιλογής προσωπικού αλλά τον τεχνικό διευθυντή ή τον διαχειριστή του πλοίου. Συνεπώς μόνο πρόσωπα τα οποία συνήθως συμμετέχουν στη διαχείριση του πλοίου θεωρήθηκαν ως πλοιοκτήτες ή διαχειριστές.

Ο ναυλωτής μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του για τις ίδιες αξιώσεις για τις οποίες και ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος. Η έκφραση «ναυλωτής» καλύπτει οποιοδήποτε είδος ναυλωτή, είτε πρόκειται για χρονοναύλωση, είτε για ναύλωση ταξιδιού ή για ναύλωση γυμνού πλοίου.⁴⁶ Σε μια νέα υπόθεση, η οποία αφορούσε τη σύλληψη ενός πλοίου, ο ναυλωτής συγκεκριμένων τμημάτων του πλοίου, συμπεριελήφθη στην κατηγορία του «ναυλωτή» καθώς είχε το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με απόφαση του ανωτάτου δικαστηρίου του 1981. Πρέπει επίσης να σημειωθεί η πρόταση των Griggs και Williams,⁴⁷ ότι ο ναυλωτής ορισμένων τμημάτων του πλοίου, επειδή χρησιμοποιεί μόνο τμήμα του πλοίου, δεν έχει δικαίωμα

⁴⁴ Chorley, Robert, *Chorley and Giles Shipping Law*, σελ. 402.

⁴⁵ *The Alastor* [1981] 1 Lloyd's Rep.1.

⁴⁶ Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, σελ. 273.

⁴⁷ Griggs P. and Williams R. *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3rd edition, 1998, LLP, σελ. 9

να περιορίσει τμηματικά την ευθύνη του αλλά μπορεί είτε να περιορίσει την ευθύνη του για ολόκληρη τη χωρητικότητα του πλοίου ή για τίποτα απ' όλα.

Ένα άλλο υπό εξέταση ζήτημα ήταν το δικαίωμα του ναυλωτή να περιορίσει την ευθύνη του σε σχέση με τις απαιτήσεις για αποζημίωση που επιδιώκονται από τους ιδιοκτήτες.⁴⁸ Η λύση δόθηκε από μια νέα απόφαση, *the Aegean Sea*⁴⁹, όπου ο Thomas J. αποφάσισε ότι οι ναυλωτές δεν είχαν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους για αποζημίωση σε σχέση με τις αξιώσεις για το φορτίο και για τη μόλυνση που εγέρθηκαν εναντίον των ιδιοκτητών, καθώς οι τελευταίοι ήγειραν αξίωση εναντίον των ναυλωτών ως υπαιτίων για την αποστολή του πλοίου σε μη ασφαλές λιμάνι και εν συνεχεία για την απώλειά του. Η ερμηνεία του ήταν:

«... η σύμβαση του 1976 δεν παρείχε δικαίωμα στους ναυλωτές περιορισμού της ευθύνης εκεί όπου ο πλοιοκτήτης ήγειρε το είδος των απαιτήσεων τις οποίες οι ιδιοκτήτες ήγειραν εναντίον των ναυλωτών, τέτοιες απαιτήσεις δεν θα μπορούσαν εύκολα να ασκηθούν σε μια γλώσσα.

Δεν θα μπορούσε να είχε προβλεφθεί η μείωση είτε των ποσών του περιορισμού, είτε του ταμείου από άμεσες απαιτήσεις των ιδιοκτητών εναντίον των ναυλωτών για την απώλεια του πλοίου ή του ναύλου ή των καυσίμων. Ως σκοπό είχε τις απαιτήσεις για συμφέροντα φορτίου και άλλων τρίτων μερών εκτός της (λειτουργίας) διαχείρισης του πλοίου εναντίον εκείνων που ήταν υπεύθυνοι για τη λειτουργία ή διαχείριση του πλοίου. Προκειμένου να επιτραπούν οι εξελιγμένου τύπου αξιώσεις των ιδιοκτητών εναντίον των ναυλωτών για τις άμεσες απώλειες που υπέστησαν θα έπρεπε να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ποσού που ίσχυε για τον περιορισμό της ευθύνης, διαφορετικά το ταμείο θα μείωνε αυτό που ήταν απαραίτητο για τους άλλους.»

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η διάταξη του άρθρου 1 (3) της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης του έτους 1976 και η σύμβαση MSA (Maritime Safety Administration) εισαγάγει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης στους διασώστες καθώς και σε οποιοδήποτε πρόσωπο «παρέχοντας υπηρεσίες σε άμεση σχέση με τις λειτουργίες διάσωσης». Πριν από αυτές τις συμβάσεις, οι διασώστες είχαν το δικαίωμα

⁴⁸ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 884.

⁴⁹ *The Aegean Sea*, [1998] 2 Lloyd's Rep. 39.

να περιορίσουν την ευθύνη τους όσον αφορά τις απαιτήσεις τους που προκύπτουν από την πλοήγηση ή τη διαχείριση των πλοίων τους, αλλά όχι για τις δικές τους απαιτήσεις, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι σχετικά με τις απαιτήσεις που είναι αποτέλεσμα πράξεων ή παραλείψεων προσώπων που είτε δεν βρίσκονται επί του σκάφους του ρυμουλκού ή δεν εμπλέκονται στη διαχείριση των επιχειρήσεων διάσωσης.⁵⁰ Αυτή η νέα διάταξη για τους διασώστες είχε άμεσο αποτέλεσμα στην υπόθεση *Tojo Maru*.⁵¹ Στην υπόθεση αυτή συνήφθη μια συμφωνία υπό τη βάση «καμία θεραπεία, καμία αμοιβή». Καθώς ο δύτες του διασώστη προσπαθούσε να επισκευάσει μια ρωγμή στον πάτο του πλοίου που βρισκόταν σε κίνδυνο, από αμέλεια προκάλεσε μια έκρηξη μέσω μιας γεμάτης αέριο δεξαμενής φορτίου και ακολούθως το πλοίο υπέστη σοβαρότατες ζημιές. Οι διασώστες επεχείρησαν να περιορίσουν την ευθύνη τους σε περίπτωση που κρίνονταν υπεύθυνοι για τις ζημιές. Το Δικαστήριο έκρινε σύμφωνα με την ενότητα 503(1) της σύμβασης MSA του έτους 1894 ότι οι διασώστες δεν ήταν σε θέση να επικαλεστούν περιορισμό της ευθύνης και κατά συνέπεια το επιχείρημα του διασώστη, ότι η αμέλεια του δύτες τους έλαβε χώρα κατά τη διαχείριση του ρυμουλκού τους ή επί του σκάφους απορρίφθηκε.⁵²

Ο λόρδος Reid ανέφερε:

«Το Δικαστήριο πρέπει να κρίνει βάσει των διατάξεων που έχουν συμφωνηθεί και θεσπισθεί. Εφόσον οι ειδικές διατάξεις για τους διασώστες ήταν απρόβλεπτες, τότε πρέπει να περιμένουμε αλλαγή αυτών των διατάξεων, εάν αυτούς που αφορούσαν μπορούσαν κατά το δοκούν να κάνουν κάποιες αλλαγές.»

Κατ' αυτό τον τρόπο ο διασώστης μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του για όσο χρονικό διάστημα η απώλεια ή η ζημία έλαβε χώρα επί του σκάφους, ή σε άμεση σύνδεση με τη λειτουργία του πλοίου ή με τις επιχειρήσεις ανέλκυσης και κατά συνέπεια με την απώλεια που προκύπτει από την εν λόγω διάσωση. Αυτό το δικαίωμα επεκτάθηκε επίσης και στους υπαλλήλους των διασωστών, οι οποίοι έχουν το δικαίωμα

⁵⁰ Wilson, *Carriage of goods by Sea*, σελ. 273.

⁵¹ [1972] AC 242 (HL).

⁵² Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, σελ. 887.

να περιορίσουν την ευθύνη τους σε περίπτωση που οιοσδήποτε αξιώσεις εγερθούν εναντίον οποιουδήποτε προσώπου για τις πράξεις ή παραλείψεις του οποίου είναι οι διασώστες υπεύθυνοι.

Η τελευταία σημαντική αλλαγή, που αφορούσε τα πρόσωπα που έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους θεσπίστηκε με το άρθρο 1(6) της Σύμβασης του 1976, ήταν το γεγονός ότι επέτρεπε στους ασφαλιστές του μέρους που ήταν υπεύθυνο να περιορίσει την ευθύνη του στον ίδιο βαθμό όπως τους είχαν διαβεβαιώσει.⁵³ Αυτό θα συμβεί μόνο στην περίπτωση που το τραυματισμένο πρόσωπο μηνύσει απευθείας τους ασφαλιστές για το υπεύθυνο σκάφος, ή των προσώπων που είχαν άμεση εξάρτηση από αυτούς των οποίων η ζωή χάθηκε επί του σκάφους ή σε σχέση με τη λειτουργία του πλοίου ή με τις επιχειρήσεις διάσωσης. Αυτή η υποκατάσταση είχε εισαχθεί από τη νομοθετική πράξη των τρίτων μερών του έτους 1930 για την περίπτωση αδυναμίας των ασφαλισμένων να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις λόγω αφερεγγυότητας ή πτώχευσης.

Σύμφωνα με την Aleka Mandaraka⁵⁴ για τη χορήγηση σε ένα τρίτο μέρος του δικαιώματος να εγείρει αξίωση εναντίον του ασφαλιστή, πρέπει να πληρούνται δύο προϋποθέσεις. Πρώτον, μια δικαστική ή μια διαιτητική απόφαση η οποία αφορά την ευθύνη έναντι του ασφαλισμένου και δεύτερον μια διαταγή εκκαθάρισης της εταιρείας του ασφαλισμένου, που να εγκαθιδρύει δικαιοδοσία σε περίπτωση που η εταιρεία είναι αλλοδαπή.

Τέλος, το άρθρο IV κανόνας 5 σύμφωνα με το άρθρο I(a) και των δύο κανόνων τόσο της Χάγης όσο και της Χάγης- Βίσμπυ προβλέπουν ότι ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του. Τέτοιου είδους μεταφορείς θεωρούνται «ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής, ο οποίος συνάπτει μια σύμβαση με ένα φορτωτή.» Τέτοιο πρόσωπο είναι ο συμβαλλόμενος μεταφορέας, ο οποίος μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του, μόνο στο βαθμό που η αξίωση απορρέει από ένα συμβόλαιο μεταφοράς «το

⁵³ Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, σελ. 273.

⁵⁴ Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, σελ. 278.

οποίο καλύπτεται από φορτωτική ή άλλο έγγραφο που ενσωματώνει παρόμοιο δικαίωμα».⁵⁵

Οι κανόνες της Χάγης δεν παρέχουν το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης σε κανένα άλλο πρόσωπο πέρα από το συμβαλλόμενο μεταφορέα. Η διάταξη αυτή βασίζεται στο δόγμα του κοινού δικαίου της απόκρυψης μολονότι υπάρχει γνώση, το οποίο (δόγμα) εμποδίζει ένα πρόσωπο όχι ένα μέρος από το να συνάψει μια σύμβαση επικαλούμενο το σύστημα περιορισμού της ευθύνης ως ασφάλεια απέναντι σε οποιαδήποτε αξίωση που εγείρεται εναντίον του.

Ο περιορισμός αυτός μπορεί να επισημανθεί στην υπόθεση *The Himalaya*,⁵⁶ όπου ένα μέλος του προσωπικού μνηύθηκε γιατί προκάλεσε εξ αμελείας τον τραυματισμό ενός επιβάτη και στην υπόθεση *Scruttons vs Midland Silicones*⁵⁷ όπου οι φορτοεκφορτωτές κατηγορήθηκαν για την εξ αμελείας πρόκληση ζημιάς στο φορτίο κατά τη διάρκεια των διαδικασιών εκφόρτωσης. Και στις δύο αυτές υποθέσεις, το μέλος του πληρώματος και οι φορτοεκφορτωτές αρνήθηκαν να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης, καθώς δεν ήταν συμβαλλόμενοι μεταφορείς, δηλαδή μέρη που περιλαμβάνονται στη σύμβαση μεταφοράς.⁵⁸ Κατ' αυτή την ερμηνεία, μόνο ο συμβαλλόμενος μεταφορέας προστατεύεται από το σύστημα περιορισμού και όχι ο πραγματικός μεταφορέας, καθώς δεν αποτελεί μέρος από αυτά που υπογράφουν τη φορτωτική.

Η διάταξη του άρθρου IV των κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ μετέβαλλε την έκταση της κάλυψης και έδωσε το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης επίσης και στον υπάλληλο στον ίδιο βαθμό με τον εργοδότη του. Με αυτό τον τρόπο, για πρώτη φορά σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά των αγαθών (παρόμοιες διατάξεις υπήρχαν σε ότι αφορά τη χερσαία και την αερομεταφορά των αγαθών) αυτό το νέο άρθρο επεκτείνει

⁵⁵ Article 1(b), Hague- Visby Rules.

⁵⁶ *Adler vs Dickson (The Himalaya)* [1954]2 Lloyd's Rep. 267.

⁵⁷ *Scruttons vs Midland Silicones* [1962] AC 446.

⁵⁸ *Wilson, Carriage of Goods by Sea*, sel. 205.

την προστασία του συστήματος περιορισμού της ευθύνης και σε πρόσωπα άλλα από τον ίδιο το μεταφορέα, ανατρέποντας την απόφαση στην υπόθεση *The Himalaya*⁵⁹ η οποία εξεδόθη βάσει των κανόνων της Χάγης.⁶⁰

Αυτό το άρθρο δίνει το δικαίωμα σε έναν υπάλληλο ή πράκτορα του μεταφορέα να εκμεταλλευθεί το δικαίωμα του με τον ίδιο τρόπο και στην ίδια έκταση όπως παρέχεται στο μεταφορέα, παρόλα αυτά, ο συγκεκριμένος υπάλληλος ή πράκτορας δεν είναι ένας ανεξάρτητος συμβεβλημένος. Συνεπώς μόνο ένας περιορισμένος κύκλος προσώπων, όπως τα μέλη του πληρώματος και ο πλοίαρχος έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους, και συνήθως οι φορτοεκφορτωτές και οι πράκτορες του πλοίου θεωρούνται ως ανεξάρτητοι συμβαλλόμενοι και στερούνται από την προστασία αυτή. Για να προσδιορίσουμε ποιος είναι ο υπάλληλος ή ο πράκτορας σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής του άρθρου IV bis των κανόνων Χάγης- Βίσμπυ, θα ⁶¹πρέπει να ερευνηθεί και εξετασθεί σε κάθε περίπτωση η συμπεριφορά τους ως βάση, καθώς και η συμπεριφορά του συμβαλλόμενου (εντολέα).⁶¹ Επιπλέον, ο πραγματικός μεταφορέας μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του καθ' όσον χρόνο η μεταφορά εκτελείται από το μέρος που εξέδωσε τη φορτωτική.⁶²

⁵⁹ *Adler vs Dickson (The Himalaya)* [1954] 2 Lloyd's Rep. 267.

⁶⁰ Mocatta A, Alan – Mustill, J. Micheal- Boyd C. Boyd, *Scruttons on Charterparties and Bills of Lading*, 19th Edition, σελ. 458.

⁶¹ Griggs Patrick – Williams Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3rd edition, σελ. 111.

⁶² Mocatta A, Alan – Mustill, J. Micheal- Boyd C. Boyd, *Scruttons on Charterparties and Bills of Lading*, 19th Edition, σελ. 458.

2.3 Το πρόβλημα του καταλογισμού της ευθύνης

Η απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης αφορά όλα τα πρόσωπα που αναγνωρίστηκαν και ταυτοποιήθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και που έχουν το δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με τις διάφορες συμβάσεις που παρέχουν αυτό το προνόμιο. Η συμπεριφορά τους έχει βαρύνουσα σημασία καθώς επηρεάζει το δικαίωμά τους στον περιορισμό. Το πρόσωπο που ευθύνεται μπορεί να είναι είτε ένα άτομο ως πλοιοκτήτης, εύκολα αναγνωρίσιμος σε περίπτωση που πρόκειται για φυσικό πρόσωπο, καθώς η συμπεριφορά ενός προσώπου μπορεί να προσωποποιηθεί και να αποδοθεί σε αυτό, είτε μια πλοιοκτήτρια εταιρεία, ένα νομικό πρόσωπο, το οποίο είναι δύσκολα αναγνωρίσιμο καθώς υπάρχουν περισσότερα από ένα πρόσωπα στην εταιρική δομή.⁶³

Στην περίπτωση μιας πλοιοκτήτριας εταιρείας, είναι απαραίτητο να προσδιορίσουμε ποιος είναι ο κινητήριος νους της εταιρείας ή το alter ego. Κατ' αυτό τον τρόπο το δικαστήριο θα βρει ποιος είναι υπεύθυνος να κρίνει για την εταιρεία και λαμβάνει για λογαριασμό της εταιρείας του τις ουσιαστικές αποφάσεις είτε αυτές που έχουν σχέση με τα διευθυντικά ζητήματα είτε με τα ζητήματα διαχείρισης, τα οποία ενίοτε διαπράττονται από ένα πρόσωπο που βρίσκεται χαμηλότερα στην ιεραρχία απ' ό,τι το διευθυντικό μυαλό. Οι αποφάσεις αυτού του προσώπου αποτελούν τις αποφάσεις της ίδιας της εταιρείας καθώς αυτός είναι ο εγκέφαλος και το νευραλγικό κέντρο της εταιρικής δομής, και σε περίπτωση που κριθεί υπεύθυνος για την απώλεια που επήλθε εξαιτίας των λανθασμένων ενεργειών του, τότε η εταιρεία θα απωλέσει το δικαίωμά της περιορισμού της ευθύνης.

Η έννοια του alter ego σε μια εταιρεία συνδέεται ιδιαίτερα με το ζήτημα του καταλογισμού του σφάλματος στο υπεύθυνο πρόσωπο σε κάθε περίπτωση, η συμπεριφορά του οποίου επηρεάζει το σύστημα περιορισμού της ευθύνης. Παραδείγματα αυτού του νόμου περί καταλογισμού μπορούν να ευρεθούν στις δύο μεγάλες συμβάσεις για περιορισμό της ευθύνης, οι οποίες εφαρμόζονται όσον αφορά τη γενική ευθύνη σε σχέση με τα πλοία, οι οποίες έχουν διαφορετική ερμηνεία όσον

⁶³ Hill Christopher- Hodges Susan, *Principles of maritime Law*,(2001), σελ. 563.

αφορά τον καταλογισμό του σφάλματος από την πλευρά των πλοιοκτητών και των εταιρειών. Η νομοθεσία για την εμπορική ναυτιλία κάνει λόγο για «πραγματικό σφάλμα ή απόκρυψη της γνώσης περί σφάλματος», εκεί που η Σύμβαση του 1976 αναφέρεται σε «προσωπική πράξη ή παράλειψη».

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

2.4 Ναυτιλιακές υποθέσεις που εξετάζουν την έννοια του alter ego

Η ενότητα 503 της νομοθετικής πράξης για την εμπορική ναυτιλία του έτους 1894 υπό την προϋπόθεση ότι οι ιδιοκτήτες ενός πλοίου, Βρετανικού ή αλλοδαπού, δεν πρέπει, εκεί όπου όλα ή κάποια από τα επόμενα συμβάντα λαμβάνουν χώρα χωρίς το δικό τους «πραγματικό σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος», να ευθύνονται πέρα από τα ορθώς καθορισμένα ποσά. Αυτός ο περιορισμός της ευθύνης ήταν απαραίτητος, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης, εκτός από τις περιπτώσεις όπου το γεγονός που δημιούργησε την απαίτηση προέκυψε από το πραγματικό σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος από τον ιδιοκτήτη.

Το πρόβλημα του προσδιορισμού σχετικά με το ποιος όρισε τον ιδιοκτήτη ως το υπεύθυνο πρόσωπο εξετάστηκε πρωτίστως υπό την έννοια του «alter ego» στην υπόθεση *The Lennard's carrying Co. Vs Asiatic Petroleum Co.*⁶⁴ Σε αυτή την υπόθεση η απόφαση ελήφθη κατά τη νομοθετική πράξη του 1894 και τη σύμβαση του έτους 1957 με αναφορά στη λέξη «πραγματικό σφάλμα ή απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος», όταν η Βουλή των Λόρδων έχει εφαρμόσει την έννοια του alter ego στην απόδοση της βλάβης (σφάλματος) σε μια εταιρεία, η οποία ζητά περιορισμό της ευθύνης. Η εκκαλούσα εταιρεία ήταν η πλοιοκτήτρια εταιρεία. Το πλοίο τελούσε υπό τη διεύθυνση του κυρίου Lennard, ο οποίος ήταν επίσης και ο διευθυντής της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Παρόλο που γνώριζε την ελαττωματική κατάσταση των λεβήτων, δεν έδωσε εντολή στους αξιωματικούς του πλοίου και δεν εμπόδισε το πλοίο από το να καταστεί αναξιόπλοο. Εκρίθη ότι η απώλεια οφείλετο σε σφάλμα του alter ego της εταιρείας, τον κύριο Lennard, ο οποίος δεν κατάφερε να αποδείξει την αθωότητά του σε σχέση με τις εγερθείσες απαιτήσεις, καθώς έφερε προσωπικά υπαιτιότητα, ως εκ τούτου η εταιρεία δεν μπόρεσε να περιορίσει την ευθύνη της.

Ο Viscount Haldane LC δήλωσε: « η εταιρεία είναι μια αφηρημένη έννοια. Δεν έχει το δικό της μυαλό, όπως άλλωστε δεν έχει το δικό της σώμα. Ο ενεργών και διευθύνων νους της εταιρείας θα πρέπει συνεπώς να αναζητηθεί στο πρόσωπο κάποιου, ο οποίος για κάποιο σκοπό μπορεί να ονομαστεί πράκτορας, πλην όμως είναι ο

⁶⁴ *Lennard's carrying Co vs Asiatic Petroleum Co.* [1914-1915] All E.R. 280, H.L. [1915] AC 705.

διευθύνων νους και εκφράζει τη βούληση της εταιρείας, το κυρίως εγώ και το κέντρο της προσωπικότητας της εταιρείας... Αυτό είναι γνωστό από ορισμένους, ο κύριος Lennard είχε ενεργό ρόλο στη διεύθυνση αυτού του πλοίου για λογαριασμό των ιδιοκτητών... σαν να ήταν ο κύριος Lennard ο ιθύνων νους της εταιρείας τότε η ενέργειά του θα πρέπει να θεωρηθεί ως ενέργεια της ίδιας της εταιρείας εντός των πλαισίων της ερμηνείας της ενότητας 502.»

Μια άλλη απόφαση που στηρίχθηκε στην ενότητα 503 της νομοθετικής πράξης του έτους 1894 είναι η *The Lady Gwendolen* η οποία εκδικάστηκε ο έτος 1965, στην οποία το πλοίο του ενάγοντος, του οποίου η κύρια δραστηριότητα ήταν η ζυθοποιία, συγκρούστηκε με και βύθισε το πλοίο των εναγομένων, ονόματι Freshfield, το οποίο βρισκόταν αγκυροβολημένο στο ποτάμι Mersey. Όταν οι πλοιοκτήτες εισήγαγαν ραντάρ στο στόλο τους, απέτυχαν να στρέψουν την προσοχή του κυρίου τους στα προβλήματα της πλοήγησης με ραντάρ στην ομίχλη.⁶⁵ Το πλοίο του ενάγοντος κατευθυνόταν πρόσω ολοταχώς, με ενεργοποιημένο το ραντάρ, πλην όμως χωρίς να υπάρχει συνεχώς κάποιος από το πλήρωμα εκεί. Ο πλοίαρχος δεν έδειξε σύνεση και έριχνε περιστασιακά ματιές στο ραντάρ. Παρά το γεγονός ότι όλα τα πλοία που μεταφέρουν κορμούς υποβάλλονται τακτικά στον ναυτικό έλεγχο, αυτός απέτυχε να παρατηρήσει το παράπτωμα του πλοίαρχου, παρά το ότι αυτό το γεγονός ήταν ολοφάνερο από μια απλή εξέταση των αρχείων που βρίσκονται στο δωμάτιο της μηχανής και το μέρος του καταστρώματος, όπου εναποθέτονταν οι κορμοί. Ούτε ο βοηθός διευθύνων σύμβουλος, ο οποίος ευθύνετο για το τμήμα κυκλοφορίας ούτε ο διευθυντής της κυκλοφορίας επέδειξαν οποιοδήποτε ενδιαφέρον σε θέματα ναυσιπλοΐας, και αρκέστηκαν να αφήσουν τέτοια θέματα στον υπερεπόπτη για θέματα ναυτιλίας. Οι ενάγοντες άσκησαν μια αγωγή με την οποία παραδέχονταν την ευθύνη τους, όμως απαιτούσαν να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με την ενότητα 503 της νομοθετικής πράξης για την εμπορική ναυτιλία του έτους 1894.

Ο Wilmer J. δήλωσε «Ως επιστέγασμα όλων αυτών προέυψε ότι κατά το χρόνο της σύγκρουσης δεν υπήρχε αποτελεσματικός διαχειριστικός έλεγχος απολύτως πάνω

⁶⁵ Chorley Robert, *Chorley and Giles Shipping Law*, σελ. 400.

στον τρόπο με τον οποίο πλοηγούνται τα πλοία του ενάγοντος από τους πλοιάρχους... σε όλη τη διάρκεια ης οργάνωσης.»

Ο Hewson J. θεώρησε ότι η αποτυχία του ενάγοντος να εξετάσει ή να εκτιμήσει τα προβλήματα ναυσιπλοΐας που ετίθεντο από τη χρήση του ραντάρ και η επακόλουθη αποτυχία να ενημερωθεί και να λάβει γνώση της σοβαρότητας της κατάστασης και των κινδύνων που διέτρεχε ο πλοίαρχος συνεισέφεραν στη σύγκρουση. Αυτός κατά συνέπεια έκρινε ότι ήταν ένοχοι πραγματικού σφάλματος και αρνήθηκε να εκδώσει διάταξη περιορισμού της ευθύνης τους. Ο βοηθός διευθύνων σύμβουλος, παρόλο που δεν έχει ειδική άδεια από το ψήφισμα να ενεργεί εξ ονόματος του συμβουλίου, ήταν απολύτως υπεύθυνος για το τμήμα της κυκλοφορίας και εκρίθη ότι ήταν το alter ego της εταιρείας σε θέματα διαχείρισης του πλοίου.

Οι ενάγοντες δεν είχαν το δικαίωμα να αποκτήσουν το προνόμιο του περιορισμού της ευθύνης τους, επειδή συνετέλεσαν στη σύγκρουση καθώς απέτυχαν στο καθήκον τους ως πλοιοκτήτες να διασφαλίσουν ότι τα πλοία τους πλοηγούνται ασφαλώς από τον καπετάνιο τους και ότι διαχειρίζονταν σωστά και επιτηρούνταν από τους ναυτιλιακούς επόπτες. Ο τελευταίος ήταν υπαίτιος του ότι εκτίμησε λανθασμένα τα γεγονότα και απέτυχε να ενημερώσει τον πλοίαρχο για την επείγουσα κατάσταση του προβλήματος ναυσιπλοΐας. Ως εκ τούτου, κανένας από τους πλοιοκτήτες δεν είχε το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, καθώς ένας λογικός πλοιοκτήτης θα διαπίστωνε το λάθος του ναυτιλιακού επόπτη και θα έδινε στον πλοίαρχο σωστές οδηγίες σχετικά με τη χρήση του ραντάρ.^{66\}

Σύμφωνα με την απόφαση *Northern Fishing Co (Hull) Ltd vs Eddom (The Norman)*⁶⁷ η τράτα ατμού του εκκαλούντος βυθίστηκε όταν χτύπησε σε μη εμφανείς και μη χαρτογραφημένους βράχους τη νύχτα σε ομίχλη. Ο κύριος λόγος του ατυχήματος ήταν το σφάλμα ή η απόκρυψη της γνώσης περί σφάλματος του εκκαλούντος στο ότι απέτυχαν να παρασχέσουν τις κατάλληλες πληροφορίες στον

⁶⁶ Dockray Martin – *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, σελ. 68

⁶⁷ *Northern Fishing Co (Hull) Ltd vs Eddom (The Norman)* [1960] 1 Lloyd's Rep. 1

πλοίαρχο σχετικά με τους κινδύνους στην περιοχή, όπου ψάρευε η τράτα. Ειδικότερα ο διευθύνων σύμβουλος, κύριος Hellyer, ως ο ιθύνων νους της εταιρείας και υπεύθυνος για να ενημερώνει τον πλοίαρχο για οποιεσδήποτε αλλαγές στα γραφήματα, απέτυχε να στείλει με ασύρματο δύο νέες εγκυκλίους που είχαν πρόσφατα ληφθεί και οι οποίες υπεδείκνυαν νέους κινδύνους από τους βράχους στην περιοχή ψαρέματος. Αποφάσισε να ενημερώσει τον καπετάνιο όταν η τράτα θα επέστρεφε στο λιμάνι, παρότι θα έπρεπε να είχε αντιληφθεί τον κίνδυνο που θα διέτρεχε η τράτα ψαρεύοντας σε αυτή την περιοχή και θα έπρεπε να στείλει αυτή τη νέα πληροφορία αμέσως με τον ασύρματο.

Εκρίθη από το Δικαστήριο των Λόρδων (Ανώτατο δικαστήριο της Αγγλίας) ότι οι εκκαλούντες πλοιοκτήτες είχαν καθήκον να επικοινωνήσουν όλες τις τελευταίες πληροφορίες που θα βοηθούσαν τον πλοίαρχο στην πλοήγηση ως εκπρόσωπό τους στη διάρκεια του ταξιδιού και ότι η αποτυχία των εκκαλούντων να μεταβιβάσουν εν συνεχεία τη νέα πληροφορία αποτέλεσε σφάλμα, το οποίο οι εκκαλούντες δεν κατάφεραν να αποδείξουν ότι δεν συνετέλεσε στην απώλεια. Ως εκ τούτου οι εκκαλούντες απέτυχαν να αποδείξουν ότι η απώλεια επήλθε χωρίς το σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης τους περί σφάλματος και σύμφωνα με αυτό δεν μπορούσαν να περιορίσουν την ευθύνη τους, καθώς ήταν καθήκον τους, να διαβιβάσουν στον καπετάνιο του πλοίου, οποτεδήποτε πληροφορίες ζωτικής σημασίας οι οποίες θα μπορούσαν να είναι σημαντικές για την ασφάλεια του πλοίου όταν αυτές γνωστοποιήθηκαν στους πλοιοκτήτες ακόμα και μετά τον κατάπλου του πλοίου.

Στην υπόθεση *The Garden City*⁶⁸ ο Straughton J. ακολούθησε τη νομολογία που υπήρχε στην υπόθεση *The Norman*⁶⁹ αλλά ήταν της απόψεως ότι ήταν αρκετό για ένα πλοιοκτήτη υπό κάποιες προϋποθέσεις να ενημερώσει τον καπετάνιο και το πλήρωμα να εκτελέσουν το καθήκον τους. Οι αρχές δεν αναφέρουν το τι πρέπει να κάνουν οι πλοιοκτήτες σε μια ειδικότερη περίπτωση, ειδικότερα σε ό,τι αφορά θέματα ναυσιπλοΐας, τα οποία πρέπει να ανατίθενται στον καπετάνιο. Η εξάρτηση θα πρέπει αναπόφευκτα να επιβληθεί στους υφισταμένους. Ακόμη και αν εκεί υπήρχε ένας ναυτικός υπερεπόπτης αυτός θα μπορούσε να είναι βιαστικός και ως εκ τούτου όλα

⁶⁸ *The Garden City* [1982] 2 Lloyd's Rep. 382.

⁶⁹ *Northern Fishing Co (Hull) Ltd vs Eddom (The Norman)* [1960] 1 Lloyd's Rep. 1

ήταν ζήτημα βαθμού. Η ερώτηση ήταν που θα έπρεπε να χαρακτηί το όριο. Ο Sheen J. εφήρμοσε αρχές που ήταν σύμφωνες με την εξουσία. Οι πλοιοκτήτες ισχυρίζονται ότι στην ερώτηση για την αιτιώδη συνάφεια τα σφάλματά τους δεν συνεισέφεραν στο ατύχημα εξαιτίας του οποίου προέκυψε η ζημία. Το σφάλμα είχε σχέση με την πλοήγηση και βρισκόταν στο αποκλειστικό πεδίο ευθύνης του πλοιάρχου.

Κατά το έτος 1984, η υπόθεση *The Marion*⁷⁰ απέδειξε τη σημασία του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος» από την πλευρά του πλοιοκτήτη. Η άγκυρα της *Marion* τρύπησε έναν πετρελαιοαγωγό στο βυθό της θάλασσας, προκαλώντας αξιοσημείωτες ζημιές. Ως αιτία έγινε δεκτή η αμέλεια που επέδειξε ο πλοίαρχος στην πλοήγηση, καθώς βασίστηκε σε ένα ξεπερασμένο χάρτη (γράφημα). Οι ιδιοκτήτες της προσπάθησαν να περιορίσουν την ευθύνη τους, βασιζόμενοι επί εγγράφων, τα οποία απεδείκνυαν τη μακρά χρήση από τον καπετάνιο ενός παλαιού και αδιόρθωτου χάρτη, ο οποίος χρονολογείτο πίσω στο έτος 1953, παρόλο που ένας σύγχρονος χάρτης που έδειχνε τον πετρελαιοαγωγό σωστά ήταν διαθέσιμος στο δωμάτιο χαρτών. Οι ιδιοκτήτες επίσης ισχυρίστηκαν ότι ένα χρόνο πριν από τη σύγκρουση υπήρχε μια εντολή προς τον καπετάνιο από έναν υπάλληλο των διαχειριστών του πλοίου να επισκευάσει αυτά τα ελαττώματα, τα οποία είχαν διαπιστωθεί από μια προηγούμενη Λιβεριανή επιθεώρηση, η οποία αποκάλυψε την κακή κατάσταση των χαρτών. Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι το πλοίο των εκκαλούντων διαχειριζόταν μια εταιρεία γνωστή ως FMSL της οποίας διευθύνων σύμβουλος ήταν ο κύριος Downard.

Το ερώτημα που ανέκυψε ήταν εάν οι ιδιοκτήτες θα μπορούσαν να αποφύγουν την ευθύνη με μέσα που βρίσκονταν στη νομοθετική πράξη για την εμπορική ναυτιλία του έτους 1894 στην ενότητα 503.⁷¹ Οι εκκαλούντες στην πραγματικότητα ενήργησαν εναντίον των συμφερόντων τους, δεδομένου ότι είχαν εκχωρήσει τη διαχείριση και τη λειτουργία του πλοίου *Marion* εξ ολοκλήρου σε μία εταιρεία διαχείρισης, που ονομαζόταν FMSL. Το πρόσωπο του οποίου το σφάλμα θα αποτελέσει το πραγματικό σφάλμα των εκκαλούντων, ήταν ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας FMSL.

⁷⁰ *The Marion: Grand Champions Tankers vs Norpipe A/S* [1984] A.C. 563.

⁷¹ Mandaraka Aleka, *Modern Admiralty Law*, σελ. 917- 918.

Το Δικαστήριο των Λόρδων⁷² έκρινε ότι στο μέτρο που ο διευθύνων σύμβουλος της FMSL απέτυχε να εκτελέσει το καθήκον του από αυτή την άποψη, τέτοιου είδους αποτυχία συνιστούσε στο δίκαιο το πραγματικό σφάλμα των εκκαλούντων, καθώς αυτός θεωρείτο το alter ego της εταιρείας και κατ' ακολουθία οι πράξεις του δέσμευαν τους ιδιοκτήτες. Εκρίθη ότι οι διαχειριστές του πλοίου απέτυχαν να διασφαλίσουν ότι το πλοίο είχε εξοπλιστεί μόνο με κατάλληλους εκσυγχρονισμένους χάρτες, έτσι αυτή η απουσία ενός αποτελεσματικού συστήματος ελέγχου των οδηγιών του πλοίαρχου επί των χαρτών αποτελούσε πραγματικό σφάλμα ή απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος, επειδή για την αναβάθμιση των χαρτών έφεραν ευθύνη όχι μόνο ο πλοίαρχος αλλά και οι ιδιοκτήτες.

Εξάλλου, ο διευθύνων σύμβουλος εκρίθη υπεύθυνος, επειδή θα έπρεπε να είχε ένα σύστημα το οποίο θα διασφάλιζε ότι οποιαδήποτε σημαντικά θέματα, όπως η αναφορά της Λιβερίας, θα τραβούσε πάντα την προσοχή του.⁷³ Κατά συνέπεια, ενέσκηψαν δύο πραγματικά σφάλματα εναντίον των εναγόντων. Πρώτον η αβελτηρία του διευθύνοντος συμβούλου να έχει ένα κατάλληλο σύστημα εποπτείας σε σχέση με τους χάρτες και δεύτερον στο ότι απέτυχε, όταν αναχώρησε για την Ελλάδα να δώσει στο υφιστάμενο προσωπικό που τον αντικαθιστούσε και το οποίο έκανε τη διαχείριση, οδηγίες σχετικά με τα θέματα για τα οποία απαιτούσε να μένει ενήμερος και τα οποία ήταν επαρκώς ξεκάθαρα, ακριβή και κατανοητά. Ως εκ τούτου οι ενάγοντες δεν μπορούσαν να αποδείξουν ότι τα δύο αυτά σφάλματα δεν συνέβαλαν στη ζημιά του πετρελαιοαγωγού.

Η ακριβής έρευνα διεξήχθη από το δικαστή Sheen J., όπως ακολουθεί:

«Όταν ένα πλοίο ανήκει στην κυριότητα μιας εταιρείας περιορισμένης ευθύνης και τη διαχείρισή του έχει αναλάβει μια άλλη εταιρεία περιορισμένης ευθύνης η πρώτη ερώτηση που προκύπτει είναι σε ποια από αυτές τις εταιρείες πρέπει κάποιος να στρέψει την προσοχή του για να διαπιστώσει εάν οι ιδιοκτήτες είναι ένοχοι για πραγματικό σφάλμα;

⁷² *The Marion Grand Champions Tankers vs Norpipe A/S* [1984] 2 Lloyd's Rep. 1, HL.

⁷³ Chorley Robert, *Chorley and Giles Shipping Law*, σελ. 403

Δεν αμφισβητείται ούτε μπορεί να αμφισβητηθεί σε αυτό το δικαστήριο, ότι η απάντηση στην ερώτηση είναι ότι πρέπει κανείς να κοιτά προς την εταιρεία διαχείρισης».

Σε μια άλλη υπόθεση, τιτλοφορούμενη *The Ert Stefanie*⁷⁴ το πλοίο ανήκε στην ιδιοκτησία μιας εταιρείας, της οποίας ο κύριος Sorensen ήταν ο μοναδικός μέτοχός της. Το πλοίο τελούσε υπό τη διαχείριση μιας άλλης εταιρείας ονόματι Sorek Shipping Ltd, στην οποία το ίδιο πρόσωπο και ο κύριος Baker ήταν οι διευθυντές και συνήθως έπαιρναν τις τελικές αποφάσεις. Ο κύριος Baker είχε υπό την επίβλεψή του και την τεχνική πλευρά της εταιρείας συμπεριλαμβανομένης και της ευθύνης για την καλή κατάσταση του πλοίου. Ως αποτέλεσμα της ελαττωματικής κατάστασης της επιμετάλλωσης της γάστρας του, το πλοίο υπέστη σοβαρές διαρροές στα διαμερίσματά του, προκαλώντας ζημία στο φορτίο του ναυλωτή. Ο ναυλωτής υποστήριξε ότι οι ιδιοκτήτες ήταν υπεύθυνοι για την απώλειά τους επειδή απέκρυψαν παρότι γνώριζαν την αναξιοπλοΐα του πλοίου. Το Εφετείο έκρινε τους ιδιοκτήτες του πλοίου υπευθύνους για την απώλεια και ως εκ τούτου δεν τους χορηγήθηκε δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης καθώς ο κύριος Baker τέλεσε ο ίδιος προσωπικό σφάλμα ως το alter ego της εταιρείας.

Ο Mustill L.J. «Ο κύριος Baker ήταν ο διαχειριστής, αρμόδιος για τα θέματα διοίκησης της εταιρείας τα οποία πήγαν στραβά. Ο ίδιος προσωπικά έσφαλε. Μου φαίνεται ξεκάθαρο ότι στην περίπτωση αυτή οι ιδιοκτήτες δεν έχουν κανένα δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους.»

⁷⁴ *The Ert Stefanie* [1989]1 Lloyd's Rep. 349 C.A.

2.5 Υποθέσεις από διαφορετικούς τομείς του δικαίου που εξετάζουν τη χρήση του alter ego.

Η χρήση του alter ego μπορεί επίσης να διαπιστωθεί και σε άλλους τομείς, όπως το δίκαιο της ναυτιλιακής ασφάλισης, καθώς η νομοθεσία στον τομέα αυτό δεν διαφέρει από αυτή που υπάρχει στις ενέργειες περιορισμού της ευθύνης και οι αρχές αυτών των υποθέσεων μπορούν να εφαρμοστούν τηρουμένων των αναλογιών στο νόμο για τον περιορισμό της ευθύνης. Από την άποψη του δικαίου για τη θαλάσσια ασφάλιση σχετικές είναι οι υποθέσεις *The Eurysthenes*⁷⁵ και *The Star Sea*⁷⁶ και από άλλους τομείς σχετικές είναι *The Tesco Supermarkets Ltd Vs Natrass*⁷⁷ και η *The Meridian Global Funds Management Asia Ltd Vs Securities Commission*⁷⁸. Αυτές οι υποθέσεις προσπάθησαν να εξακριβώσουν ποιού « η πράξη είναι η πράξη που αντιπροσωπεύει την ίδια την εταιρεία» κάθε φορά που μια προσωπική βλάβη στην εταιρική δομή ήταν το προς εξέταση ζήτημα.

Στην υπόθεση *Eurysthenes*⁷⁹ το πλοίο των εναγόντων ασφαλίστηκε στο πλαίσιο μιας πολιτικής που θα συνεχιζόταν χρόνο με το χρόνο εκτός κι αν υπήρχε κάποια ειδοποίηση περί του αντιθέτου. Ο ασφαλισμένος κίνδυνος αφορούσε ζημία που μπορεί να προκύψει από αναξιοπλοΐα ή ανικανότητα του πλοίου. Κατά τη διάρκεια ισχύος της ασφαλίσεως το πλοίο εξαφανίστηκε και οι ενάγοντες αναζήτησαν ευθύνες στο πρόσωπο των φορτωτών. Οι ενάγοντες με τη σειρά τους απαίτησαν αποζημίωση από τους αμυνόμενους ασφαλιστές. Η ερώτηση ήταν σε ποιόν στις τάξεις της εταιρείας των ασφαλισμένων πρέπει να αποδοθεί «η απόκρυψη της γνώσης» για τους σκοπούς της ενότητας 39(5) της νομοθετικής πράξης για τη θαλάσσια ασφάλιση (Marine Insurance Act) του 1906, με σκοπό να την αρνηθεί από το δικαίωμά του να αποζημιώσει και εάν

⁷⁵ *The Eurysthenes* [1977]1 Q.B. 49

⁷⁶ *Manifest Shipping & Co. Ltd. Vs Uni – Polaris Insurance Co. Ltd. And La Reunion Europeene, The Star Sea* [2001] 1 Lloyd's Rep. 389.

⁷⁷ *Tesco Supermarkets Ltd vs Natrass*, [1972] AC 153, HL

⁷⁸ *Meridian Global Funds Management Asia Ltd V Securities Commission* [1995] 2 AC 500 [1995] 3 W.L.R. 413 [1995] 3 All E.R. 918.

⁷⁹ *The Eurysthenes* [1977] 1 Q.B. 49.

έτσι συμβεί, τι θα πρέπει να αποδείξουν οι εναγόμενοι για να δείξουν «την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος» από την πλευρά των εναγομένων ότι δηλαδή το πλοίο εστάλη σε ταξίδι σε κατάσταση αναξίοπλοη; Εκρίθη ότι πραγματική προσωπική γνώση ή τουλάχιστον διάθεση να εθελουφλήσει κανείς πρέπει να θεωρηθεί ως η γνώση του πλοιοκτήτη ή σε περιπτώσεις μιας εταιρείας ως γνώση των ιθυνόντων της, ή γενικά οποιουδήποτε μπορεί να θεωρηθεί το alter ego αυτών. Απόδειξη απλής αμέλειας δεν αρκεί.

Στην υπόθεση *Star Sea*⁸⁰ οι ιδιοκτήτες του πλοίου ήταν ασφαλισμένοι με βάση την πολιτική στη βάση της οποίας ηγέρθη η αγωγή για αποζημίωση. Μια φωτιά ξεκίνησε στη μηχανή του πλοίου. Απλώθηκε σε άλλα μέρη του πλοίου και τελικά δεν κατεσβέσθη για αρκετές ημέρες μέχρι την ώρα που το πλοίο απωλέσθηκε.

Οι ενάγοντες απαίτησαν σύμφωνα με την πολιτική της ασφαλιστικής εταιρείας, αλλά οι εναγόμενοι ασφαλιστές αρνήθηκαν την ευθύνη τους ισχυριζόμενοι ότι το πλοίο στάλθηκε για ταξίδι όντας αναξίοπλοο με την «απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος» των ασφαλισμένων και ότι αυτό ήταν η αιτία της μέγιστης απώλειας. Ισχυρίστηκαν ότι η επέκταση της πυρκαγιάς θα μπορούσε εύκολα να περιοριστεί σε περίπτωση που το πλοίο ήταν αξίοπλοο. Αυτό το πλοίο βρέθηκε αναξίοπλοο επειδή οι πυροσβεστήρες του ήταν αναποτελεσματικοί και ο πλοίαρχος ήταν αναρμόδιος. Το πλοίο υποβαλλόταν σε έλεγχο από μια Αγγλική εταιρεία διαχείρισης, της οποίας διευθυντές ήταν ο καπετάν Κολάκης, οι δύο γιοί του και ο κύριος Νικολαΐδης, όπως περιγράφεται ως ο τεχνικός διευθυντής. Οι καταστατικοί διαχειριστές του πλοίου ήταν μια καταχωρημένη Ελληνική Εταιρεία της οποίας οι διευθυντές ήταν ο κύριος Κολάκης και ο κύριος Φαράκλας, ο οποίος ήταν ο μόνος διευθυντής των εναγόντων. Υπό τις περιστάσεις της υπόθεσης το δικαστήριο έπρεπε να εξακριβώσει τίνος η συμπεριφορά κρίθηκε ότι ήταν αυτή των ασφαλισμένων. Το ουσιώδες ζήτημα φέρεται να ήταν: «ποιος εμπλεκόταν στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που ήταν απαραίτητες για να καθελκυστεί το *Star Sea* στη θάλασσα;».

⁸⁰ *Manifest Shipping & Co. Ltd. Vs Uni- Polaris Co. Ltd. And la Reunion Europeene (The Star Sea)*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 361.

Το δευτεροβάθμιο Δικαστήριο έκρινε ότι όλα αυτά τα πέντε πρόσωπα ως καταστατικοί διευθυντές εκρίθησαν ότι ήταν τα «αρμόδια πρόσωπα» ή το alter ego της μονοβάπορης εταιρείας του οποίου η απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος έπρεπε να θεωρηθεί ως η των ασφαλισμένων. Αυτοί οι διευθυντές της ναυτιλιακής εταιρείας ήταν αυτοί που δημιουργούν τις αποφάσεις, των οποίων η συμπεριφορά θα μπορούσε να αποδοθεί στη μοναχοβάπορη ναυτιλιακή εταιρεία. Η κατηγοριοποίηση του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου δεν μπορούσε να μεταβληθεί στο Δικαστήριο των Λόρδων.⁸¹

Στην υπόθεση *The Tesco Supermarkets Ltd vs Natrass*⁸² ένα πλυντήριο γνωστής εμπορικής μάρκας πωλήθηκε σε πελάτη σε τιμή υψηλότερη από αυτή που διαφημιζόταν και φαινόταν στις αφίσες του καταστήματος. Αυτό το σφάλμα ήταν αποτέλεσμα αμέλειας από το βοηθό καταστήματος και από το διευθυντή καταστήματος. Το Δικαστήριο των Λόρδων (Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας) προσπάθησε να εξετάσει αν η αμέλεια των δύο αυτών προσώπων συνιστά μια πράξη που διαπράχθηκε από την ίδια την Tesco. Το Δικαστήριο απεφάνθη ότι οι πράξεις αυτές διενεργήθησαν από «άλλο πρόσωπο», έτσι η εταιρεία είχε δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη της.

Ο Λόρδος Diplock δήλωσε: « Η εταιρεία είναι μια αφηρημένη έννοια. Μόνη της είναι ανίκανη να τελέσει οποιαδήποτε φυσική ενέργεια ή να έχει οποιαδήποτε διανοητική κατάσταση. Ακόμη σύμφωνα με το δίκαιο μια εταιρεία αποτελεί ένα νομικό πρόσωπο ικανό να ασκήσει τα νομικά του δικαιώματα και να υπόκειται σε νομικές υποχρεώσεις... οι οποίες στην πραγματικότητα διενεργούνται από ένα φυσικό πρόσωπο εξ ονόματός του αλλά και με τη ψυχική κατάσταση στην οποία βρισκόταν το πρόσωπο που τις έκανε... μέσω του προσδιορισμού των φυσικών προσώπων από το μνημόνιο και τα άρθρα του καταστατικού ή ως αποτέλεσμα από τα μέτρα που ανέλαβαν οι διευθυντές ή ...είναι επιφορτισμένοι με την άσκηση των δικαιωμάτων της εταιρείας.»

⁸¹ *Manifest Shipping & Co Ltd. Vs Uni- Polaris Insurance Co Ltd And La Reunion Europeene* (The Star Sea) [2001] 1 Lloyd's Rep. 389, 395, 414.

⁸² *Tesco Supermarkets Ltd vs Natrass* [1972] AC 153 HL.

Στην υπόθεση *Meridian Global Funds Management Asia Ltd v Securities Commission*,⁸³ ένας νέος κανόνας θεσπίστηκε, «ο κανόνας καταλογισμού του Meridian», όπου δινόταν έμφαση στο ότι ο κανόνας του καταλογισμού δεν είναι ζήτημα του να αναγνωριστεί στην ιεραρχία της εταιρείας το αρμόδιο πρόσωπο, αλλά είναι ζήτημα ερμηνείας ή κατασκευής του σχετικού ουσιαστικού κανόνα δικαίου σε κάθε υπόθεση. Το δικαστήριο αυτό εφαρμόζοντας την προηγούμενη υπόθεση σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της εταιρείας που με τις πράξεις φυσικών προσώπων, που προσδιορίζονταν κανονικά από τους κανόνες καταλογισμού που περιέχονταν κανονικά στο καταστατικό της εταιρείας, στο εταιρικό δίκαιο και στο δίκαιο των οργανισμών, αποφάσισε αυτό κατ' εξαίρεση, για την περίπτωση που αυτές οι αρχές θα επεδίωκαν την αναίρεση μιας συγκεκριμένης διάταξης της εταιρείας, ένας ειδικός κανόνας καταλογισμού πιθανόν είναι απαραίτητος για να προσδιοριστεί τίνος η πράξη ή η γνώση ή η εγκεφαλική κατάσταση θα έπρεπε να καταλογιστεί στην εταιρεία βάσει αυτής της διάταξης.

Η επιλογή του κανόνα καταλογισμού εξαρτάται κάθε φορά από το σκοπό του κανόνα της ουσιαστικής ευθύνης, ο οποίος διαφέρει από τον ένα στον άλλο κανόνα ουσιαστικού δικαίου. Σε περίπτωση γενικής ευθύνης της ίδιας της εταιρείας για μια αδικοπραξία που διενεργήθηκε από τους υπαλλήλους της, ο κανόνας του καταλογισμού θα είναι ο κανόνας της συνήθους αντιπροσωπευτικής ευθύνης. Στην περίπτωση που το Δικαστήριο ασχολείται με ένα ουσιαστικό κανόνα δικαίου, η ευθύνη της εταιρείας θα εξεταστεί στη βάση του προσωπικού σφάλματος του προσώπου ή της πρόθεσης ή της προσωπικής γνώσης των γεγονότων, τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην αναμενόμενη ζημία, ο κανόνας του καταλογισμού της ευθύνης θα μπορούσε να βρεθεί στις διατάξεις των άρθρων του καταστατικού ή στις αποφάσεις του συμβουλίου, οι οποίες θα δείξουν τον ιθύνοντα νου της εταιρείας.⁸⁴

Ο Λόρδος Hoffman δήλωσε: « Το Δικαστήριο πρέπει να επιλέξει ένα ειδικό κανόνα καταλογισμού για το συγκεκριμένο ουσιαστικού δικαίου κανόνα. Αυτό είναι

⁸³ *Meridian Global Funds Management Asia Ltd v Securities Commission* [1995] 2 AC 500 [1995] 3 W.L.R. 413 [1995] 3 All E.R. 918.

⁸⁴ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 930.

πάντα ζήτημα ερμηνείας ποιού δηλαδή η ενέργεια ή (η γνώση ή η εγκεφαλική κατάσταση) θεωρείτο γι αυτό το σκοπό ότι λογίζεται ως πράξη της εταιρείας; Κάποιος βρίσκει την απάντηση σε αυτό το ερώτημα εφαρμόζοντας τους κανόνες της ερμηνείας, λαμβάνοντας υπόψη τη γλώσσα του κανόνα (εάν πρόκειται για καθεστώς) καθώς και το περιεχόμενο και την πολιτική του.»

Ο Patrick Griggs δήλωσε στο πρόσφατο βιβλίο του⁸⁵ ότι στην περίπτωση των εταιρειών οι κανόνες του καταλογισμού της ευθύνης θα επικεντρωθούν στην έννοια του alter ego της εταιρείας, με σκοπό να ελέγξει ποιού η ενέργεια είναι η ιδιαίτερη ενέργεια της ίδιας της εταιρείας. Αυτό το alter ego μπορεί να είναι ένα από τα πρόσωπα που ορίζονται στη διάταξη του άρθρου 1 της σύμβασης του έτους 1976 ή μια περαιτέρω κατηγορία προσώπων «για των οποίων τις ενέργειες, αμέλεια ή παράλειψη ο πλοιοκτήτης ή ο διασώστης είναι υπεύθυνοι.» Τόνισε ιδιαίτερα τη στενή σχέση μεταξύ των δομών της διαχείρισης και της ιδιοκτησίας, έτσι ώστε συνήθως είναι δύσκολο να διακρίνουμε το υπεύθυνο πρόσωπο ως το alter ego της εταιρείας και των δύο προσώπων, του πλοιοκτήτη και του ορισμένου για τη διαχείριση προσώπου μπορεί να είναι το ίδιο.

Αντιθέτως, η Aleka Mandaraka,⁸⁶ ισχυρίστηκε ότι η ερμηνεία του κανόνα του ουσιαστικού δικαίου, όπως την έχουμε δει στην υπόθεση *Meridian Case*⁸⁷ δεν θα επεκτείνει την προστασία σύμφωνα με τους κανόνες του ISMC Code στις τάξεις των προσώπων στα οποία έχει ανατεθεί από τις διατάξεις των άρθρων ή τις αποφάσεις του Συμβουλίου η διαχείριση της εταιρείας. Ισχυρίστηκε ότι «Είναι η φιλοσοφία και ο σκοπός πίσω από τη σύμβαση του 1976, η οποία δεν επιτρέπει στον κανόνα του καταλογισμού να ξεπεράσει το επίπεδο του συμβουλίου... την αντιπροσωπεία εποπτείας επί θεμάτων ασφαλείας στη διαχείριση στο πλοίο ή στη ξηρά, για το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο, το οποίο διορίστηκε σύμφωνα με τους κανόνες του ISMC Code, δεν θα καταστήσει το διορισμένο πρόσωπο ένα πρόσωπο, του οποίου οι πράξεις

⁸⁵ Griggs Patrick – Williams, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims, 3rd Edition*, σελ. 36.

⁸⁶ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 931.

⁸⁷ *Meridian Global Funds Management Asia Ltd v Securities Commission* [1995] 2 A.C. 500 [1995] 3 W.L.R. 413 [1995] 3 All E.R. 918.

ή οι παραλείψεις θα εκπροσωπούν την εταιρεία, εκτός κι αν έχει διοριστεί με αρμοδιότητα να έχει πλήρη διακριτική ευχέρεια και έλεγχο των εργασιών.⁸⁸ Κατά συνέπεια η συμπεριφορά του διορισμένου προσώπου δεν θα εμποδίσει τον περιορισμό της ευθύνης του υπαλλήλου του, καθώς είναι πολύ πιθανό να αποδειχθεί ότι το εγώ (οι υπεύθυνοι) της εταιρείας ανέμενε το είδος της απώλειας για την οποία ήγειρε απαίτηση.

⁸⁸ Aleka Mandaraka *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 932.

2.6 Τα αποτελέσματα των ενεργειών των υπαλλήλων και των πρακτόρων αναφορικά με τις συμβάσεις μεταφοράς αγαθών.

Οι κανόνες καταλογισμού στο προηγούμενο κεφάλαιο επικεντρώθηκαν στην εξέταση του alter ego ή του ιθύνοντος νου της εταιρείας, σε περίπτωση που υπάρχουν πολλά πρόσωπα στην εταιρεία, τα οποία προσδιορίζουν το εάν ο πλοιοκτήτης δεσμεύεται από τις αποφάσεις του alter ego και ως εκ τούτου χάνει το δικαίωμά του περιορισμού της ευθύνης του ή όχι. Αυτό το πρόβλημα του καταλογισμού εξετάστηκε σε σχέση με τις συμβάσεις για τον περιορισμό της ευθύνης των ετών 1957 και 1976. Στις συμβάσεις μεταφοράς μερικές φορές αυτοί οι κανόνες καταλογισμού είναι σημαντικές για τον καθορισμό της συμπεριφοράς που εμποδίζει τον περιορισμό, όπως σε σχέση με τους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ, αλλά μερικές άλλες φορές ο μεταφορέας χάνει το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του όχι εξαιτίας των λανθασμένων ενεργειών του ιθύνοντος νου της εταιρείας, αλλά στη βάση πράξεων ή παραλείψεων των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του.

Η διάταξη του άρθρου 5 (e) των κανόνων Χάγης- Βίσμπυ προβλέπει:

« Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα του ευεργετήματος του περιορισμού της ευθύνης, που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο, εάν αποδειχθεί ότι η ζημιά προήλθε ως αποτέλεσμα μιας πράξης ή παράλειψης του μεταφορέα που διεπράχθη με σκοπό να προκαλέσει ζημιά ή από αμέλεια και εν γνώσει ότι μπορεί εξ αυτής να προκληθεί ζημιά.»

Κατ' αυτή την ερμηνεία, προκειμένου να εμπεριέχεται η έννοια της απώλειας του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης στους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ, μόνο η σκόπιμη και εξ αμελείας τελεσθείσα συμπεριφορά του μεταφορέα αρκεί και δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθεί οποιοδήποτε παράπτωμα από μέρους των υπαλλήλων ή των πρακτόρων. Έτσι το άρθρο 4 (5) (e) των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ ισχύει μόνο για πράξεις ή παραλείψεις του μεταφορέα και όχι των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του, εκτός από την περίπτωση και στο βαθμό που τέτοιοι υπάλληλοι του μεταφορέα πρέπει να θεωρούνται ότι αποτελούν μέρος του alter ego της εταιρείας, ζήτημα το οποίο αναλύθηκε νωρίτερα. Στην πραγματικότητα, μόνο οι πράξεις ή οι παραλείψεις των σχετικά ανωτέρων στελεχών του μεταφορέα, τα οποία υποτίθεται ότι είναι αρκετά ψηλά

στην εταιρική δομή, θα μπορούσαν να επικληθούν και να σπάσουν τα όρια (συσκευασία/ κιλό) της ευθύνης του μεταφορέα.⁸⁹

Πράξεις και παραλείψεις άλλων υπηρετών όπως υπαλλήλων και πρακτόρων, όπως οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος, ως εκ τούτου δεν μπορούν να σπάσουν τα όρια της ευθύνης του μεταφορέα, παρόλα αυτά πολλά μπορούν να διαπράξουν με σκοπό να προκαλέσουν τη ζημιά.

Στην υπόθεση *Browner International Ltd Vs Monarch Shipping Co Ltd (The European Enterprise)*⁹⁰ σε μια δίκαιη εκτίμηση του Steyn J., κρίθηκε ότι η διάταξη του άρθρου IV του κανόνα 5(e) των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ αναφερόταν στον μεταφορέα και όχι στους υπαλλήλους και στους πράκτορές του. Δεν θα είναι δυνατό να στερηθεί ο μεταφορέας των ορίων περιορισμού της ευθύνης του απλά με το να αποδεικνύεται ότι έχουν τελεσθεί από τους υπαλλήλους και τους πράκτορες τα απαιτούμενα παραπτώματα, αλλά θα απαιτείται να έχουν τελεσθεί από κάποιον που βρίσκεται πραγματικά ψηλά στην εταιρική δομή του οποίου οι πράξεις αντιπροσωπεύουν την ίδια την εταιρεία. Αυτή είναι μια ουσιαστική διαφορά μεταξύ του ναυτικού και του αεροπορικού δικαίου, καθώς στο τελευταίο, το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του αερομεταφορέα χάνεται εάν υπάρχει μια αμελής διεθνής πράξη ή παράλειψη του υπηρέτη ή του υπαλλήλου.

Στην υπόθεση *Seller Fabries Pty. Ltd. V. Hapag – Lloyd AG (The Encounter Bay)*⁹¹ το Δικαστήριο έκρινε ότι ο «μεταφορέας» που αναφέρεται στη διάταξη του άρθρου IV, του κανόνα 5(e) των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ εννοούσε το ναυλωτή σε αυτή την περίπτωση, ο οποίος ναυλωτής ήταν ο συμβαλλόμενος μεταφορέας, και ότι το σχετικό παράπτωμα έπρεπε να είναι αυτό των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του

⁸⁹ Yales, *Contracts for The Carriage Of Goods by Air*, 1 – 576/8.

⁹⁰ *Browner International Ltd Vs Monarch Shipping Co Ltd (The European Enterprise)* [1989] 2 Lloyd's Rep. 185.

⁹¹ *Seller Fabries Pty. Ltd. V. Hapag – Lloyd AG (The Encounter Bay)* [1999] 7 Int. M.L. 168 (Sup. Ct. NSW).

ναυλωτή και όχι του πλοιοκτήτη. Σε αυτή την περίπτωση αυτοί που είναι υπεύθυνοι για ακατάλληλη στοιβασία είναι το πλήρωμα, ενώ ο ναυλωτής έχει δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Σε αυτή την υπόθεση υπήρχε ο ισχυρισμός ότι η αμέλεια συνίστατο στην απόθεση ενός εμπορευματοκιβωτίου σε σημείο όπου δεν υποστηριζόταν από άλλα και στην απόθεση πάνω από αυτό ενός βαρύτερου εμπορευματοκιβωτίου. Θα μπορούσε να σημειωθεί ότι η ανεπάρκεια του δεσίματος θα ήταν φυσικά ευθύνη του πληρώματος και ότι θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο να καταλογιστεί αυτό το σφάλμα στο μεταφορέα.

Ιδιαίτερα μνεία πρέπει να ληφθεί για δύο πρόσφατες υποθέσεις, οι οποίες έχουν δώσει διαφορετικό νόημα στη διάταξη του άρθρου IV κανόνας 5 (e) των κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ. Σύμφωνα με την υπόθεση *The Rhone and Peter A.B. Widener*⁹², είναι απαραίτητο να διαχωρίσουμε μεταξύ αντιπροσωπευτικής ευθύνης, η οποία θα επιβάλει στο μεταφορέα ευθύνη για τα σφάλματα των υπαλλήλων του, και περιορισμό της ευθύνης, όπου ο μεταφορέας μπορεί κανονικά να περιορίσει την ευθύνη, παρόλο που υπήρχαν λάθη τέτοιου είδους υπαλλήλων.

Στην υπόθεση *The Pembroke*⁹³ στην ερώτηση του εάν μη εξουσιοδοτημένη στοιβασία στο κατάστρωμα ή σκοπούμενη απόκλιση δημιουργούν απερίσκεπτη συμπεριφορά εάν υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να προκληθεί ζημιά στο φορτίο το δικαστήριο έκρινε θετικά.⁹⁴ Συγκεκριμένα, ο καπετάνιος αντίθετα προς την ρητή υπό του καταστρώματος κατάσταση που ορίζεται από το συμβόλαιο της μεταφοράς, κατά την πορεία και έλευση ενός ενδιάμεσου λιμανιού, δηλαδή της τοποθέτησης των αγαθών σε ανοικτά εμπορευματοκιβώτια, τα οποία γνώριζε ότι θα υποστούν ζημιά και ότι ήταν πολύ φτωχά καλυμμένα, και τα οποία περιείχαν μηχανήματα, τα οποία είναι ευαίσθητα στη σκουριά, εφόσον βραχούν. Αυτός εν συνεχεία κατέπλευσε μολονότι γνώριζε ότι

⁹² *The Rhone and Peter A.B. Widener* [1993] 1 Lloyd's Rep. 600 (S.C. Can)

⁹³ *Nelson Pine Industries Ltd. V. Seatrans New Zealand Ltd (The Pembroke)*[1995]2 Lloyd's Rep. 290.

⁹⁴ Wilson John F. *Carriage of Goods by Sea*, σελ. 206.

υπήρχε κακοκαιρία, με συνέπεια κατά το ξεφόρτωμα να βραχούν και η σκουριά να καταστρέψει τα μηχανήματα.

Το Ανώτατο Δικαστήριο της Νέας Ζηλανδίας αποφάσισε ότι ο πλοίαρχος, μέσω ενός υπαλλήλου του πλοιοκτήτη είχε ενεργήσει αμελώς και έχοντας γνώση της πιθανής ζημίας. Ως εκ τούτου, οι πράξεις του δεσμεύουν το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του και με βάση τα όρια περιορισμού της ευθύνης που θέτουν οι κανόνες της Χάγης- Βίσμπυ για τον εργοδότη του, ο πλοιοκτήτης, εκτέθηκε από τις πράξεις του πλοίαρχου του, παρότι ο ίδιος δεν συμμετείχε στον τρόπο διαχείρισης που όρισε ο μεταφορέας.

Ωστόσο, η υπόθεση αυτή θεωρήθηκε ως λανθασμένη, καθώς το Δικαστήριο στήριξε την κρίση του στη συμπεριφορά ενός υπαλλήλου, του πλοίαρχου, αν και η διάταξη του άρθρου IV του κανόνα 5 (e) των κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ αναφέρεται στο μεταφορέα και όχι στους υπαλλήλους ή πράκτορες και επίσης ισχυρίζεται ότι δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθεί ότι ο μεταφορέας ανέμενε ότι πιθανόν θα επέρχονταν συγκεκριμένου είδους ζημιές, εννοώντας αυτό το οποίο συνέβη στην πραγματικότητα. Αλλά ο Yales ισχυρίστηκε⁹⁵ ότι η απόφαση αυτής της υπόθεσης ήταν «σαθρή» καθώς δεν εξεδόθη κατόπιν εξετάσεως του ζητήματος με βάση το πεδίο εφαρμογής του Πρωτοκόλλου της Χάγης ή τη Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης του έτους 1976, τα οποία νομοθετήματα αμφότερα προβλέπουν ότι σε περίπτωση συμπεριφοράς που εμποδίζει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης πρέπει να αποδειχθεί ότι «τέτοιου είδους απώλεια» «πιθανόν» να επέλθει. Αυτοί οι δύο όροι δεν υπάρχουν στους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ, γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να υπερισχύσουν το Πρωτόκολλο της Χάγης και η σύμβαση περιορισμού της ευθύνης του έτους 1976, τα οποία θεσπίστηκαν μεταγενέστερα από τους προγενέστερους κανόνες και ο σκοπός τους ήταν η διευκρίνιση αυτών (των προγενεστέρων).

⁹⁵ Yales Contracts for The Carriage of Goods, Part 2- Carriage of Goods by Air 1-567/7.

Ο Yales πρότεινε επίσης⁹⁶ ότι η απόφαση στην υπόθεση *The Pembroke*⁹⁷ ότι η εισαγωγή μιας ρητής διάταξης από αυτό το άρθρο αναιρεί οποιοδήποτε επιχείρημα του τύπου ότι ο μεταφορέας μπορεί να χάσει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης πάνω σε οποιαδήποτε άλλη βάση όπως η απόκλιση ή η κατασκευή ενός επιχειρήματος, είναι λανθασμένη, διότι το επιχείρημα υφίσταται στους κανόνες της Χάγης, όπου δεν υπάρχει ρητός περιορισμός της ευθύνης, που να αναιρεί τη διάταξη, αλλά όχι στους κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ, όπως η διάταξη του άρθρου IV του κανόνα 5(e) η οποία προέρχεται από τη σύμβαση που χρησιμοποιήθηκε στην αερομεταφορά, τη σύμβαση Χάγης-Βαρσοβίας και επαναλήφθηκε και σε άλλες ναυτιλιακές συμβάσεις για τον περιορισμό της ευθύνης και νομοθετικές πράξεις για το εμπορικό ναυτικό.

Εξάλλου το άρθρο 4 των κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ ξεχωρίζει τους υπαλλήλους και τους πράκτορες, και χορηγεί ξεχωριστό δικαίωμα απ' ότι στο μεταφορέα, τις ίδιες άμυνες και τον ίδιο περιορισμό της ευθύνης όπως και ο ίδιος ο μεταφορέας, ιδιαίτερα όταν η εστίαση βασίζεται σε πρόσωπα που έχουν ευθύνη παρά σε απλούς υπαλλήλους ή πράκτορες. Αλλά οι αξιώσεις για το φορτίο σπανίως στρέφονται κατά των υπαλλήλων και των πρακτόρων των μεταφορέων (εκτός κι αν υποστηρίζονται από τα εργατικά τους συνδικάτα) συνήθως δεν διαθέτουν το οικονομικό μέγεθος του εργοδότη τους, ώστε ακόμα κι αν τους μηνύσει κανείς επιτυχώς και διαρρήξει τον περιορισμό της ευθύνης τους όσον αφορά τις μονάδες πακέτο/ κιλό είναι γενικά αναποτελεσματική ως μέθοδος και σπανίως εφαρμόζεται στην πράξη.

Έχοντας αποκτήσει παρόμοια ερμηνεία το άρθρο 4 των κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ επιτρέπει τη διάρρηξη αυτών των ορίων από μέρος των υπαλλήλων ή των πρακτόρων, αν έχει διαπιστωθεί ότι η ζημία προήλθε από τις πράξεις ή τις παραλείψεις τους, οι οποίες διεπράχθησαν με σκοπό να προκαλέσουν τη ζημία ή από αμέλεια και τελώντας εν γνώσει ότι το αποτέλεσμα πιθανόν να είναι ζημιογόνο. Πρέπει να σημειωθεί ότι αυτό το άρθρο ρητώς δεν επεκτείνει την εφαρμογή του σε ανεξάρτητους

⁹⁶ Yales, *Contracts For The Carriage of Goods, Part 2 – Carriage of Goods by Air* 1- 567/7.

⁹⁷ *Nelson Pine Industries Ltd v Seatrans New Zealand Ltd (The Pembroke)* [1995] 2 Lloyd's Rep. 290.

συμβαλλόμενους όπως για παράδειγμα φορτοεκφορτωτές εκτός αν βρίσκονται υπό τον άμεσο έλεγχο του πλοιοκτήτη και έτσι αποτελούν τους έκτακτους υπαλλήλους τους.⁹⁸

Έτσι στην υπόθεση *Leesh River Tea Co vs British India Steam Navigation Co*⁹⁹ ένας φορτοεκφορτωτής έκλεψε το καπάκι που καλύπτει τη βαλβίδα που ενεργοποιείται σε περίπτωση καταιγίδας και αυτή η πράξη δεν ανακαλύφθηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Έτσι το φορτίο υπέστη ζημία από το θαλασσινό νερό. Το Εφετείο έκρινε ότι ο πλοιοκτήτης προστατευόταν από τον εξαιρούμενο κίνδυνο (q) που υπάρχει στο άρθρο IV (2). Από την άλλη πλευρά όταν οι φορτοεκφορτωτές ενεργούν υπό τον έλεγχο και την επιτήρηση του πλοιοκτήτη, καθίστανται οι προσωρινοί υπάλληλοί του και αν πράξουν λανθασμένα, τότε ο πλοιοκτήτης φέρει ευθύνη. Έτσι στην υπόθεση *Heynes vs Ocean S.S. Co*¹⁰⁰ οι φορτοεκφορτωτές έκλεψαν το φορτίο, που τους εμπιστεύθηκε και ο πλοιοκτήτης απέτυχε στις προσπάθειές του να βασιστεί στη διάταξη του άρθρου IV (2) σχετικά με το ξεχωριστό δικαίωμα των υπαλλήλων να περιορίσουν τη δική τους ευθύνη. Κατ' αυτό τον τρόπο ο πλοιοκτήτης εκρίθη υπεύθυνος για τις πράξεις των υπαλλήλων του, καθώς δεν ήταν ανεξάρτητοι και ως εκ τούτου οι πράξεις τους εμπόδιζαν τα δικαιώματα του πλοιοκτήτη για τον περιορισμό της ευθύνης του.

Πρέπει να σημειωθεί ότι παρόμοια αναφορά για ξεχωριστό δικαίωμα των υπαλλήλων και των πρακτόρων σε περίπτωση άσκησης από τον ιδιοκτήτη του φορτίου ποινικής δίωξης για αδικοπραξία οι υπάλληλοι μπορούν να βασιστούν ατομικά στην άμυνα και στα όρια περιορισμού της ευθύνης, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου IV (2) των κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ δεν υπάρχει στους κανόνες της Χάγης.

⁹⁸ David A. Glass – Chris Cashmore (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*,σελ. 185.

⁹⁹ *Leesh River Tea Co vs British India Steam Navigation Co* [1967] 2 Q.B. 250.

¹⁰⁰ *Heynes vs Ocean S.S. Co* [1927] 127 LT 158.

2.7 Ο μεταφορέας υπό το πρίσμα των κανόνων C.M.R.

Σύμφωνα με το άρθρο 29 της Σύμβασης για τη χερσαία μεταφορά των αγαθών (1965) γνωστή με τα αρχικά C.M.R., αυτός που υπόκειται στην απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης είναι ο μεταφορέας που μεταφέρει τα προϊόντα από ξηράς, του οποίου η πιθανή ευθύνη του επηρεάζεται περισσότερο, όταν η σύμβαση διέπεται από τους κανόνες της χερσαίας μεταφοράς των αγαθών. Ο μεταφορέας χάνει το δικαίωμά του να μειώσει την ευθύνη του όχι μόνο οποτεδήποτε αυτός είναι ένοχος για το ότι παρουσίασε δόλο σε σχέση με την απώλεια, αλλά επίσης οποτεδήποτε τα πρόσωπα, για τα οποία σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 3 ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, κρίνονται ένοχα γι' αυτού του τύπου τη συμπεριφορά.

Έτσι, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 3 της C.M.R., ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τις πράξεις ή τις παραλείψεις των υπαλλήλων και υπηρετών και οποιωνδήποτε άλλων προσώπων, των οποίων χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες για την εκτέλεση της μεταφοράς, σε περίπτωση που τέτοιοι πράκτορες, υπάλληλοι ή άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός του πεδίου της εργασίας τους. Σε αυτή την περίπτωση οι πράξεις ή οι παραλείψεις θεωρούνται ότι είναι οι πράξεις του μεταφορέα. Σύμφωνα με «το πεδίο της απασχόλησης» αποτελεί θεσμοθετημένο δίκαιο, όπως ο Λόρδος Denning πρότεινε στην υπόθεση *The Morris v C.W. Martin & Sores Ltd.*¹⁰¹ ότι «ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την ανεντιμότητα και την απάτη του υπαλλήλου του, εφόσον είχε γίνει κατά τη διάρκεια της εργασίας του και προς όφελος του πλοίαρχου του».

Αυτή η διάταξη δεν καλύπτει πρόσωπα από τα οποία ο μεταφορέας μίσθωσε το όχημα αλλά αυτούς που είναι πραγματικοί μεταφορείς, στους οποίους ο συμβαλλόμενος μεταφορέας έχει αναθέσει με υπεργολαβία ένα μέρος ή το σύνολο της μεταφοράς, καθώς ενώ ένας μεταφορέας είναι ελεύθερος να αναθέσει σε υπεργολάβους, δεν μπορεί να απαλλάξει τον εαυτό του από την ευθύνη πράττοντας το ίδιο.¹⁰²

¹⁰¹ *Morris v. C.W. Martin & Sores Ltd* [1965] 2 Lloyd's Rep. σελ. 63- 69.

¹⁰² David A.Glass – Chris Cashmore (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, σελ. 127.

Έτσι στην υπόθεση *Ulster Swift and The Pig Marketing Board (N.I.) vs Taunton Meat Haulage and Fransen Transport*¹⁰³, ένας μεταφορέας κρίθηκε υπεύθυνος σύμφωνα με τη χερσαία σύμβαση μεταφοράς αγαθών, παρόλο που είχε αναθέσει με υπεργολαβία ολόκληρη την μεταφορά σε ένα άλλο πρόσωπο, το οποίο κατονομαζόταν στα έγγραφα μεταφοράς ως ο πραγματικός μεταφορέας, καθώς αυτός ο υπεργολάβος ήταν ο διαδοχικός μεταφορέας του. Ήταν αρκετό το γεγονός ότι ο πρώτος μεταφορέας είχε στην πραγματικότητα συμβληθεί για να μεταφέρει και δεν είχε καμιά σημασία ότι ο υπεργολάβος είχε εκδώσει το δελτίο αποστολής, γιατί με αυτό τον τρόπο ο υπεργολάβος δεσμεύει όχι μόνο τον εαυτό του με βάση τους όρους του, αλλά επίσης και το συμβαλλόμενο μεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 3 της σύμβασης C.M.R.¹⁰⁴

Μια υπόθεση, από την οποία προκύπτει για μια ακόμα φορά ότι η απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης επέρχεται από την πλευρά του μεταφορέα μόνο στην περίπτωση που ο υπάλληλος ή ο πράκτοράς του ενήργησε «σύμφωνα με το πεδίο της εργασίας του», είναι η *The Rustenburg platinum Mines Ltd v South African Airways and Pan American World Airways Inc.*¹⁰⁵, στην οποία ο ενάγων κατείχε δύο κουτιά με πλατίνα, τα οποία μεταφέρθηκαν αεροπορικά από τη Νότια Αφρική στο αεροδρόμιο του Heathrow στο Λονδίνο και από εκεί στη Φιλαδέλφεια των Ηνωμένων Πολιτειών. Στη Φιλαδέλφεια ανακαλύφθηκε ότι ένα από τα κουτιά έλειπε, και έγινε δεκτό ότι είχε κλαπεί ύστερα από τη φόρτωσή του, αλλά πριν από την απογείωση του αεροσκάφους. Ο ενάγων απαίτησε την αξία της πλατίνας και αρνήθηκε να απαλλάξει τον εναγόμενο από την ευθύνη του, επικαλούμενος τη διάταξη του άρθρου 25 της Σύμβασης. Εκρίθη ότι η πράξη του φορτωτή, ο οποίος ήταν επιφορτισμένος με την προσεκτική φόρτωση του κουτιού συνδυασμένη με την κλοπή ή προσπάθεια κλοπής του κουτιού ήταν απερίσκεπτη όσον αφορά το πλαίσιο της απασχόλησης. Ο Ackner J. δήλωσε: « ήταν ξεκάθαρα μέρος του καθήκοντος του φορτωτή να λάβει όλα τα λογικά μέτρα φροντίδας

¹⁰³ *Ulster Swift and The Pig Marketing Board (N.I.) vs Taunton Meat Haulage and Fransen Transport* [1977] Lloyd's Rep. 346.

¹⁰⁴ David A. Glass – Chris Cashmore (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, σελ. 134.

¹⁰⁵ *The Rustenburg platinum Mines Ltd v South African Airways and Pan American World Airways Inc.*[1979] Lloyd's Rep. 19

της συσκευασίας κατά τη διάρκεια της επιχείρησης φόρτωσης και στοιβασίας αυτής στο αεροπλάνο.¹⁰⁶

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

¹⁰⁶ Yales, Contracts for The Carriage Of Goods, Part 2 – Carriage of Goods by Air, 5- 37

2.8 Ο μεταφορέας υπό το πρίσμα των Συμβάσεων Αερομεταφοράς

Η διάταξη του άρθρου 25 της τροποποιημένης σύμβασης της Βαρσοβίας/ Πρωτοκόλλου της Χάγης απαιτεί από τον ενάγοντα να αποδείξει κατά την άποψη του Eveleigh J. τα ακόλουθα: α) ότι η ζημιά που είναι αποτέλεσμα μιας πράξης ή παράλειψης του μεταφορέα ή των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του, β) ότι διεπράχθη με σκοπό πρόκλησης ζημιάς, ή γ) ότι διεπράχθη όταν ο δράστης γνώριζε ότι πιθανόν θα προκληθεί ζημιά, αλλά έπραξε κατ' αυτό τον τρόπο, ανεξάρτητα από την όποια πιθανότητα, δ) ότι η προβαλλόμενη ζημιά ανήκει σε αυτές τις ζημιές που θα προκαλέσουν το αναμενόμενο αποτέλεσμα.

Το ζήτημα είναι να προσδιοριστεί κάτω από ποιες προϋποθέσεις ο μεταφορέας σύμφωνα με αυτό το άρθρο χάνει το δικαίωμά του περιορισμού της ευθύνης. Η διάταξη του άρθρου 24 (I) ορίζει ότι οποιεσδήποτε πράξεις σχετικές με απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση σύμφωνα με τα άρθρα 18- 19 υπόκεινται στους όρους και τα όρια που καθορίζονται και προβλέπονται από το Πρωτόκολλο της Χάγης. Η δυσκολία παρόλα αυτά έγκειται στο ότι τα άρθρα 18 κ 19 αναφέρονται στην ευθύνη του μεταφορέα και όχι σε αυτή των υπαλλήλων και των πρακτόρων του. Εκτός κι αν η λέξη μεταφορέας ερμηνεύεται έτσι ώστε να εμπεριέχει τους υπαλλήλους και τους πράκτορες του μεταφορέα, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι οι αγωγές κατά του υπαλλήλου για αδικοπραξία τελεσθείσα από αμέλεια ή εναντίον ενός πράκτορα, ο οποίος χειρίζεται την υπόθεση, για παραβίαση των υπό ενεχυρίαση εμπορευμάτων δεν αποτελούν αγωγές εναντίον του μεταφορέα. Υπό αυτή την περίπτωση, η διάταξη του άρθρου 24 (1) δεν εφαρμόζεται και η ευθύνη των υπαλλήλων ή των πρακτόρων σε αντίθεση με τα όρια της δικής τους ευθύνης, ρυθμίζεται από το κοινό δίκαιο.

Η διατύπωση του άρθρου 25 (2) της σύμβασης της Βαρσοβίας προβλέπει ότι είναι επίσης το παράπτωμα των υπαλλήλων ή πρακτόρων του μεταφορέα, το οποίο θα αποκλείσει το δικαίωμα του μεταφορέα για περιορισμό της ευθύνης του. Μια τέτοια πράξη προκύπτει όταν είτε ο υπάλληλος ή ο πράκτορας διαπράττει μια ενέργεια, η οποία γνωρίζει υποκειμενικά ότι είναι λανθασμένη ή απερίσκεπτη και η οποία γνωρίζει

ότι φέρει ένα πιθανό κίνδυνο για τη ζημία που σημειώθηκε.¹⁰⁷ Έτσι το πρόσωπο του οποίου οι πράξεις ή οι παραλείψεις τίθενται υπό αμφισβήτηση πρέπει υποκειμενικά να γνωρίζει, με την έννοια της πραγματικής γνώσης, ότι η ζημία είναι πιθανόν να επέλθει.¹⁰⁸

Είναι επίσης απαραίτητο, όπως έχουμε παρατηρήσει νωρίτερα στη σύμβαση C.M.R., για τον υπάλληλο ή τον πράκτορα προκειμένου να στερήσει το μεταφορέα από το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του, να ενεργήσει εντός του πλαισίου της εργασίας του. Όσον αφορά το «πεδίο της απασχόλησης» αποτελεί αποδεκτό δίκαιο, όπως πρότεινε ο Λόρδος Denning¹⁰⁹ το ότι «ένας πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για ανεντιμότητα ή την απάτη του υπαλλήλου του εάν έγινε κατά τη διάρκεια της εργασίας του και προς όφελος του πλοίαρχου του». Αντιστοίχως, στον πλειστηριασμό των υπό ενεχυρίαση εμπορευμάτων, ο Salmon L.J. πρότεινε¹¹⁰ ότι «ένας θεματοφύλακας όσον αφορά την ανταμοιβή του δεν είναι υπόλογος για την κλοπή που τέλεσε ένας από τους υπαλλήλους του αλλά μόνο για την κλοπή από αυτές που γίνονται με δια βοής εξουσιοδότηση με σκοπό να εκπληρώνουν ένα μέρος του καθήκοντός του λαμβάνοντας τη δέουσα επιμέλεια. Μια κλοπή από οποιονδήποτε υπάλληλο, ο οποίος δεν απασχολείται για να κάνει οτιδήποτε σε σχέση με τα προϊόντα βρίσκεται εξ ολοκλήρου εκτός του «σκοπού της απασχόλησής του και δεν μπορεί να καταστήσει υπεύθυνο τον πλοίαρχο.»¹¹¹

Συνεπώς για τους σκοπούς της μη τροποποιημένης Σύμβασης της Βαρσοβίας στην υπόθεση *Rustenburg v. South African Airways*¹¹² τα Αγγλικά Δικαστήρια είχαν αχθεί στην κρίση ότι η κλοπή των εμπορευμάτων από ένα φορτωτή ήταν εντός του πεδίου της εργασίας του. Ο μεταφορέας ήταν υπεύθυνος επειδή είχε αναθέσει στον φορτωτή μια πολύτιμη ποσότητα πλατίνας. Ο Ackner J. απεφάνθη ότι : « Ήταν

¹⁰⁷ David A. Glass, *Carriage by Air*, Cardiff University, 2002

¹⁰⁸ *Gurtner v Beaton* [1993] 2 Lloyd's Rep. 369.

¹⁰⁹ *Morris v. C.W. Martin & Sores Ltd.* [1965] 2 Lloyd's Rep. σελ. 63 -69.

¹¹⁰ *Morris v. C.W. Martin & Sores Ltd.* [1965] 2 Lloyd's Rep. σελ.78.

¹¹¹ Yales, *Contracts for The Carriage of Goods, Part 2 – Carriage of Goods by Air*, 5- 37.

¹¹² *Rustenburg v South African Airways* [1977] 1 Lloyd's Rep. 564 - 576.

ξεκάθαρα μέρος των καθηκόντων του να φροντίσει για τη συσκευασία κατά τη διάρκεια της επιχείρησης φόρτωσης και τοποθέτησής του στο αεροσκάφος»

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

3 ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

3.1 Φύση της συμπεριφοράς σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη του 1894

Σύμφωνα με την ενότητα 503 της νομοθετικής πράξης του 1894, το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης ήταν διαθέσιμο μόνο «χωρίς το πραγματικό σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος» του προσώπου που έχει το δικαίωμα. Το νόημα αυτής της φράσης είναι πολύ σημαντικό, καθώς στην περίπτωση που ο μεταφορέας κάνει λάθος προσωπικά (πραγματικό σφάλμα) ή έχει κάποια μορφή γνώσης (απόκρυψη), τότε δεν του επιτρέπεται να περιορίσει την ευθύνη του. Πολλές υποθέσεις στο παρελθόν έχουν εξετάσει τη φύση της συμπεριφοράς του φέροντος την ευθύνη προσώπου σύμφωνα με αυτές τις λέξεις με σκοπό να στερήσει το μεταφορέα από το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του.

Απόκρυψη γενικά σημαίνει θετική γνώση καθώς επίσης συνειδητοποίηση από τον πλοιοκτήτη ότι υπάρχει σφάλμα σε ότι αφορά την κατάσταση των υποθέσεων του πλοίου ή ότι η συμπεριφορά του είναι εσφαλμένη και αντίθετη προς το γενικό καθήκον που έχει να φροντίζει ένας λογικός εφοπλιστής. Για παράδειγμα εάν ο ιδιοκτήτης του πλοίου ειλικρινά πιστεύει ότι τα γεγονότα των οποίων έχει γνώση, δεν καθιστούν το πλοίο αναξιόπλοο, τότε δεν μπορεί να κριθεί γνώστης αυτής της αναξιοπλοΐας. Ένα άλλο παράδειγμα απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος από την πλευρά του πλοιοκτήτη μπορεί να συναντήσουμε στην περίπτωση που λαμβάνεται απόφαση να βουλιάξει το ίδιο του το πλοίο με σκοπό να εγείρει μια δόλια αξίωση για αποζημίωση με βάση το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Απόκρυψη σημαίνει ότι υπάρχει συγκεκριμένη γνώση, είτε εμπιστευτική ή αλλιώς, κάποιας σχέσης ή συμφωνίας ή κατάστασης που υπάρχει μεταξύ δύο ή περισσότερων διαφορετικών ανθρώπων. Κατ' αυτό τον τρόπο η απόκρυψη της γνώσης θα μπορούσε να θεωρηθεί ισοδύναμη με τη λέξη γνώση.¹¹³

¹¹³ Christopher Hill, Maritime Law 1998, σελ. 379.

Ένα άλλο αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι το αμεταβίβαστο και ανεκχώρητο καθήκον του πλοιοκτήτη να στελεχώσει το πλοίο με ικανό πλήρωμα. Το θέμα είναι εάν η απώλεια είναι αποτέλεσμα ελαφράς αμέλειας των αξιωματικών και του πληρώματος, περίπτωση κατά την οποία ο ιδιοκτήτης μπορεί μερικές φορές να έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, ή οφείλεται σε ανικανότητα των αξιωματικών και του πληρώματος ενώ ο πλοιοκτήτης αποκρύπτει τη γνώση που έχει επί του θέματος αυτού, γεγονός το οποίο θα στερήσει τον πλοιοκτήτη από κάθε δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του.

3.2 Ναυτιλιακές υποθέσεις που εξετάζουν την έννοια του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος»

Όπως έχουμε ήδη διαπιστώσει εξετάζοντας την έννοια του alter ego στις υποθέσεις *The lady Gwendolen*, *the Ert Stfanie* και *The Norman* το Δικαστήριο έχει στερήσει το δικαίωμα των πλοιοκτητών να περιορίσουν την ευθύνη τους μέχρι του σημείου που «το προσωπικό τους σφάλμα ή η απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος» συνέβαλε στα ατυχήματα. Πέρα όμως από τις ανωτέρω υπάρχουν και πολλές άλλες υποθέσεις, οι οποίες εξετάζουν « το πραγματικό σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος» σύμφωνα με την ενότητα 503 της νομοθετικής πράξης του 1894.

Στην υπόθεση *The Empire of Jamaica*¹¹⁴ ο ιδιοκτήτης είχε διορίσει αντίθετα προς τους κανονισμούς της απασχόλησης και αποκρύπτοντας τη γνώση του ως ανθυποπλοίαρχο έναν αξιωματικό μη πιστοποιημένο, του οποίου η αμέλεια προκάλεσε σύγκρουση με ένα άλλο πλοίο.¹¹⁵ Στην υπόθεση αυτή ένα ατμόπλοιο χωρητικότητας άνω των 3.000 τόνων ενεπλάκη σε σύγκρουση. Οι μόνοι πιστοποιημένοι αξιωματικοί ήταν ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος, αλλά το πλοίο μετέφερε τρεις καπεταναίους, παρόλο που οι άλλοι δύο αξιωματικοί δεν περιγράφονταν με αυτό τον τρόπο. Οι ιδιοκτήτες είχαν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι ο άνθρωπος τον οποίο είχαν προσλάβει υπό την ιδιότητα ονομαστικά του επικεφαλής λοστρόμου, αλλά στην πραγματικότητα και στην πράξη ως ανθυποπλοίαρχο, ήταν απόλυτα ικανός να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις, οι οποίες θα του ανατίθεντο προς εκπλήρωση.

Στο πλαίσιο προσφυγής από τους ιδιοκτήτες με σκοπό να μειώσουν την ευθύνη τους, σύμφωνα με το καθεστώς της ενότητας 503 της νομοθετικής πράξης για την εμπορική ναυτιλία του 1894, εκρίθη ότι δεν υπήρχε, σχετικά με την απόδειξη, αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράβασης και της σύγκρουσης. Μέχρι οι ιδιοκτήτες να καταφέρουν να αποδείξουν ότι είχαν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι ο αξιωματικός

¹¹⁴ *The Empire of Jamaica* [1956] 3 All E.R. 144.

¹¹⁵ Chorley Robert, *Chorley and Giles Shipping Law*, σελ. 400.

που δεν είχε πιστοποίηση ήταν ικανός να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του, είχαν απαλλαχθεί από το βάρος της απόδειξης του ότι η ζημία επήλθε χωρίς να συντελέσει σε αυτή το δικό τους «πραγματικό σφάλμα ή η απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος».

Στην υπόθεση *The Truculent*¹¹⁶ το Στέμμα προσπάθησε να ασκήσει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, όταν την επομένη του ατυχήματος οι συγγενείς των πολιτών, οι οποίοι είχαν χάσει τη ζωή τους σε μια σύγκρουση μεταξύ ενός υποβρυχίου και ενός Σουηδικού πλοίου, μήνυσαν το Ναυαρχείο. Δυνάμει της ενότητας 503 της νομοθετικής πράξης για την εμπορική ναυτιλία του 1894, το Ναυαρχείο, εξ ονόματος της αυτού Μεγαλειότητας, προσπάθησε να περιορίσει την ευθύνη όσον αφορά τις εγερθείσες αξιώσεις για ζημιά, οι οποίες περιελάμβαναν την απώλεια της ζωής η οποία προέκυψε από μία σύγκρουση, η οποία ενέσκηψε μεταξύ του υποβρυχίου της Αυτού Μεγαλειότητας ονόματι *Truculent* και του Σουηδικού ατμόπλοιου ονόματι *Divina* κατά τη διάρκεια της νύχτας. Το υποβρύχιο της Αυτού Μεγαλειότητας *Truculent* βυθίστηκε και συμπαρέσυρε στο θάνατο εξήντα τέσσερα άτομα που βρίσκονταν σε αυτό, μεταξύ των οποίων ένας αριθμός πολιτικού προσωπικού, των οποίων οι νόμιμοι εκπρόσωποι ήγειραν αξιώσεις εναντίον του Ναυαρχείου. Είχε συμφωνηθεί μεταξύ του Ναυαρχείου και των ιδιοκτητών του πλοίου *Divina*, ότι το υποβρύχιο της Αυτού Μεγαλειότητας ήταν υπαίτιο για τη σύγκρουση σε ποσοστό $\frac{3}{4}$ και το *Divina* κατά το $\frac{1}{4}$. Στο πλαίσιο της παρούσας δράσης για τον περιορισμό της ευθύνης το Ναυαρχείο παραδέχτηκε αμέλεια κατά την πλοήγηση του υποβρυχίου της Αυτού Μεγαλειότητας ονόματι *Truculent*, αλλά τόνισε ότι η σύγκρουση προκλήθηκε χωρίς να υφίσταται «πραγματικό σφάλμα ή απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος» της Αυτού Μεγαλειότητας ή του Ναυαρχείου. Απεδείχθη κατά την αποδεικτική διαδικασία ότι ο φανός πορείας που είχε το υποβρύχιο της αυτού Μεγαλειότητας ονόματι *Truculent* την ώρα της σύγκρουσης δεν βρισκόταν στο απαιτούμενο ύψος πάνω από το κύτος του σκάφους. Αποδείχθηκε ότι δεν είναι πρακτικό για τα υποβρύχια να τοποθετηθεί ένας τέτοιος φανός στη σωστή θέση, χωρίς να εμποδίζεται η λειτουργική αποτελεσματικότητά τους και η ασφάλειά τους. Όταν ταξίδευαν στην επιφάνεια της θάλασσας κατά τη διάρκεια της νύχτας οι φανοί πορείας τους ήταν τόσο κοντά ο ένας στον άλλο με συνέπεια το πλοίο να

¹¹⁶ *The Truculent* [1951] 2 Lloyd's Rep. 308.

φαινόταν ότι είναι κατά πολύ μικρότερο απ' ότι ήταν στην πραγματικότητα.¹¹⁷ Αυτή ήταν η βασική αιτία της καταστροφής.

Το ναυαρχείο εκρίθη ότι ήταν υπεύθυνο κατά τον ίδιο τρόπο όπως είναι μια παράβαση καθήκοντος από το Διευθυντή μιας εταιρείας περιορισμένης ευθύνης. Στην ερώτηση εάν η σύγκρουση επήλθε χωρίς το πραγματικό σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος από την πλευρά της αυτού Μεγαλειότητας, εκρίθη ότι υπήρχε «πραγματικό σφάλμα» από τη μεριά του Στέμματος σε σχέση με τα φώτα που υπήρχαν στο υποβρύχιο *Truculent* και ότι αυτό το σφάλμα συνέβαλε στην απώλεια. Ως εκ τούτου το Δικαστήριο απέρριψε την αγωγή για τον περιορισμό της ευθύνης, επειδή το Ναυαρχείο έσφαλε, και όχι μόνο ο κυβερνήτης του υποβρυχίου, καθώς ο τρίτος τη τάξει κυβερνήτης παραδέχτηκε ότι γνώριζε εκ των προτέρων ότι το φως του συστήματος διεύθυνσης δεν συμφωνούσε με τους κανονισμούς. Ο τρίτος τη τάξει κυβερνήτης ήταν μέλος του Συμβουλίου της Ναυαρχίας, με συνέπεια οι πράξεις του να δεσμεύουν το Στέμμα.

¹¹⁷ Chorley Robert, *Chorley and Giles Shipping Law*, σελ. 701

3.3 Απόκρυψη που περιέχει την έννοια Nelsonian blindness υπό το καθεστώς της ναυτιλιακής ασφάλισης

Η έννοια της απόκρυψης της γνώσης σύμφωνα με τη ναυτική ασφάλιση είναι στενά συνδεδεμένη με το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Η διαφορά με τη σημασία της απόκρυψης της γνώσης σύμφωνα με τις Συμβάσεις για τον περιορισμό της ευθύνης είναι ότι η ναυτιλιακή ασφάλιση θέτει έναν αυστηρότερο έλεγχο για να καθορίσει εάν ο ασφαλισμένος γνώριζε εκ των προτέρων για την απώλεια που ανέκυψε ή όχι και δεν έκανε τίποτα για να προλάβει αυτό το επιβλαβές αποτέλεσμα. Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλιστής θα στερήσει τον ασφαλισμένο από το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του στη βάση της παραβίασης της εγγύησης για την αξιοπλοΐα. Ο Robert Crime ισχυρίστηκε: «Υπάρχει μια στενή σχέση μεταξύ της απώλειας του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης και της επιχείρησης της αποκαλούμενης «εγγύησης αξιοπλοΐας» για τις πολιτικές για τη θαλάσσια ασφάλιση. Για τις πολιτικές που σχεδιάζονται σε βάθος χρόνου το θέμα διευθετείται από την ενότητα 39 (5) της νομοθετικής πράξης του 1906... όπου η αναξιοπλοΐα έχει σχέση με ένα λάθος στην πλοήγηση ή στη διαχείριση του πλοίου... εάν ο περιορισμός της ευθύνης δεν ισχύει υπό το καθεστώς ύπαρξης «πραγματικού σφάλματος ή απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος», είναι πιθανό ότι οι ασφαλιστές μπορεί να αρνηθούν την ευθύνη τους, σύμφωνα με την ενότητα 39 (5). Το σφάλμα το οποίο οδήγησε στην άρση του περιορισμού της ευθύνης θα μπορούσε να αφορά αναξιοπλοΐα για την οποία ο ιδιοκτήτης τήρησε στάση απόκρυψης αν και γνώριζε σύμφωνα με το σκοπό της εν λόγω ενότητας.»

Η πλέον γνωστή υπόθεση, η οποία εξετάζει την έννοια της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος, σύμφωνα με το άρθρο 39 (5) της νομοθετικής πράξης για τη Ναυτική Ασφάλιση είναι η *Eurysthenes*¹¹⁸ όπου το πλοίο έχει εγγραφεί σε ένα P & I Club κλάσεως I το οποίο περιλαμβάνει ασφάλιση για «όλους τους κινδύνους» και υπέστη προσάραξη κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Το P & I club ισχυρίστηκε ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο, ως εκ τούτου δεν υπήρχε υποχρέωση για αποζημίωση από τους πλοιοκτήτες εφόσον μπορούσε να αποδειχθεί ότι το πλοίο εστάλη στη θάλασσα σε

¹¹⁸*The Eurysthenes* [1976], 2 Lloyd's Rep. 71 CA.

αναξιόπλοη κατάσταση, με την έλλειψη ευαισθητοποίησης και της δέουσας επιμέλειας να οφείλεται στον πλοιοκτήτη.¹¹⁹

Το Εφετείο έκρινε ότι η απόκρυψη της γνώσης δεν σήμαινε ότι υπήρχε οποιαδήποτε πρόθεση από τον πλοιοκτήτη, αλλά ότι αυτή ήταν αρκετή για να αποδείξει τη γνώση της ενέργειας εκ των προτέρων και ότι συνέβαλε στην τέλεσή της, με την έννοια ότι η έγκριση της αποστολής του πλοίου σε ταξίδι σε μη αξιόπλοη κατάσταση, η οποία ήταν ευρέως γνωστή από τους πλοιοκτήτες. Κοντολογίς, η φράση «χωρίς απόκρυψη της γνώσης» έχει παρόμοιο νόημα με τη φράση « χωρίς γνώση και συγκατάθεση ή συμφωνία.»¹²⁰

Σε μια υπόθεση έχουσα θέμα ναυτιλιακής ασφάλισης, την *The Star Sea*¹²¹ οι εναγόμενοι ασφαλιστές αρνήθηκαν την ευθύνη, ισχυριζόμενοι ότι το πλοίο κατέπλευσε όντας αναξιόπλοο, ενώ οι ασφαλισμένοι απέκρυψαν τη γνώση τους περί του σφάλματος με την έννοια του όρου τύφλωση του Νέλσονα (υπαίτια περιαγωγή των προσώπων σε κατάσταση, στην οποία δεν είναι δυνατόν να αναγνωρίσουν και να τους καταλογιστούν συγκεκριμένα σφάλματα, μετά την τέλεσή τους και ενώ γνωρίζουν τις επιπτώσεις των λανθασμένων ενεργειών τους, προκειμένου να αποφύγουν τις δυσμενείς επιπτώσεις τους) και ότι αυτή ήταν η αιτία του μεγαλύτερου ποσοστού της απώλειας. Ο λόρδος Scott πρότεινε ότι: «η ενσυνείδητη αμέλεια απαιτεί, κατά τη γνώμη μου, μια υποψία ότι τα σχετικά γεγονότα πράγματι υπάρχουν και μια συνειδητή επιλογή να αποφευχθούν με την οποία επιβεβαιώνεται το γεγονός ότι πράγματι υπάρχουν. Αλλά μια προειδοποίηση θα πρέπει να ακουστεί. Η υποψία είναι μια λέξη η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει μια πνευματική κατάσταση η οποία μπορεί, αφενός, να μην είναι τίποτα περισσότερο από μια αόριστη αίσθηση ανησυχίας και αφετέρου, να αντανακλά μια πεποίθηση σε ότι αφορά την ύπαρξη των σχετικών γεγονότων. Κατά τη γνώμη μου, προκειμένου να υπάρχει ενσυνείδητη αμέλεια, η υποψία πρέπει να είναι σταθερά εδραιωμένη και να στηρίζεται σε συγκεκριμένα γεγονότα. Η απόφαση σκοπιμότητας

¹¹⁹ Williams, Richard – Griggs, Patrick *Limitation of Liability for Maritime Claims*, σελ. 25.

¹²⁰ Hill Christopher, *Maritime Law*, σελ. 379.

¹²¹ *The Star Sea* [2001] 1 Lloyd's Rep. 389.

πρέπει να είναι μια απόφαση που λαμβάνεται με σκοπό την αποφυγή λήψης επιβεβαίωσης για γεγονότα, των οποίων την ύπαρξη το άτομο έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει. Προκειμένου να επιτρέψουμε την πραγμάτωση της ενσυνείδητης αμέλειας από μια απόφαση η οποία δεν θα συνίσταται στην έρευνα μιας άστοχης ή κερδοσκοπικής υποψίας, θα έπρεπε να επιτρέψουμε στην αμέλεια να αποτελέσει τη βάση της διαπίστωσης της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος.»

Ένα παράδειγμα απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος είναι σύμφωνα με την έννοια της τύφλωσης του Νέλσονα η εποικοδομητική γνώση του πλοιοκτήτη σε σχέση με τα ελαττώματα στο σχεδιασμό του πλοίου ή την παραβίαση των απαιτούμενων προδιαγραφών που επιβάλλονται σε ένα πλοίο, οι οποίες μπορεί να καταργήσουν το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του. Αυτό το ζήτημα εξετάστηκε στην υπόθεση *The Marine Sulphur Queen*¹²², όπου ένα τροποποιημένο δεξαμενόπλοιο ξαφνικά εξαφανίστηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του εξαιτίας ενός αγνώστου και ακαθόριστου λόγου. Η επανακατασκευή του πλοίου δεν συμμορφωνόταν με τις προδιαγραφές του Αμερικανικού νηογνώμονα. Το πλοίο μετέφερε επίσης εν γνώσει των πλοιοκτητών μεγαλύτερη ποσότητα τετηγμένου θείου από την επιτρεπόμενη ποσότητα στα αμπάρια του, γι αυτό το λόγο μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης οι δεξαμενές φορτίου της ήταν πλήρεις και οι κορμοί εξέιχαν. Αυτή η υπερφόρτωση των δεξαμενών φορτίου ήταν, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις ακατάλληλη και επικίνδυνη. Υποστηρίχθηκε από τους αμυνόμενους ότι η σχεδίαση και η μετατροπή του πλοίου ονόματι Queen προκειμένου να μεταφέρει τετηγμένο θείο ενείχε « συγκεκριμένο και υπολογισμένο κίνδυνο». Ήταν σε μεγάλο βαθμό ένα πείραμα του έκανε ο ιδιοκτήτης, το οποίο είχαν αποδεχθεί οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του πλοίου.¹²³

Το Περιφερειακό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το πλοίο, καθώς ήταν ανακατασκευασμένο και φορτωμένο κατά την ώρα της αναχώρησης, ήταν αναξιόπλοο και «λογικά όχι κατάλληλο για την επιδιωκόμενη υπηρεσία του». Ως εκ τούτου εκρίθη ότι οι πλοιοκτήτες ήταν προσωπικά κατά το νόμο υπεύθυνοι για το

¹²² *The Marine Sulphur Queen* [1972] 460 F2d 89, 101, n 2 [1973] 1 Lloyd's Rep. 88.

¹²³ Hill Christopher, *Marine Law*, σελ. 379.

γεγονός ότι η επανακατασκευή του πλοίου δεν πληρούσε τις προδιαγραφές που είχε θέσει ο Αμερικανικός νηογνώμονας. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το Δικαστήριο διαπίστωσε επίσης ότι το πλοίο ήταν επικίνδυνα φορτωμένο και αναξιόπλοο, ενώ το γεγονός αυτό ήταν γνωστό στους πλοιοκτήτες. Οι εναγόμενοι είχαν υποχρέωση να παράσχουν πλοίο το οποίο να μπορεί να αντέξει τον αναμενόμενο καιρό και όταν ένα πλοίο βυθίζεται με τέτοιο καιρό εύλογα μπορεί να θεωρηθεί και να είναι βάσιμη η εκδοχή ότι η αναξιοπλοΐα του ήταν η αιτία για την απώλεια.

3.4 Η υποχρέωση μέριμνας κατά την έννοια του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος».

Δεν υπάρχει κάποια ισχυρή αρχή, η οποία να εξετάζει ευθέως τις προδιαγραφές που απαιτούνται προκειμένου να αποδειχθεί η υποχρέωση φροντίδας που έχει ο πλοιοκτήτης κατά την άσκηση των καθηκόντων του σύμφωνα με το σκοπό της έννοιας του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος» σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη για την εμπορική ναυτιλία του 1894 και τη Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης του 1957. Προτείνω ότι οι προδιαγραφές που χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ θα ήταν χρήσιμες για να προσδιορίσουν το καθήκον φροντίδας, το οποίο ένας πλοιοκτήτης πρέπει να έχει για να αποδείξει ότι η απώλεια δεν συνέβη λόγω του «προσωπικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος» και ότι για αυτό το λόγο έχει δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του.

Το άρθρο III (2) των κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ αναφέρει για την υποχρέωση φροντίδας ότι ένας πλοιοκτήτης αναμένεται να την ασκήσει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, τα οποία αφορούν την πλοήγηση και τη διαχείριση του πλοίου, και τα οποία θα πρέπει να έρχονται σε συμφωνία με τη δέουσα επιμέλεια και ικανότητα. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου IV (2) (b) και (q) των κανόνων Χάγης- Βίσμπυ σχετικά με τους εξαιρούμενους κινδύνους. Εξετάστηκε η περίπτωση που το πραγματικό σφάλμα ή η απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος έχει σχέση με το πώς η αμέλεια επηρεάζει το μεταφορέα στο δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του. Ο έλεγχος αυτός είναι αντικειμενικός, πράγμα που σημαίνει ότι είναι ως ένα βαθμό άξιος μομφής, ιδιαίτερα από την πλευρά του πλοιοκτήτη και δεν έχει σημασία εάν το πρόσωπο που ευθύνεται έχει γνώση των λανθασμένων πράξεών του ή της αμέλειας του.¹²⁴ Αρκεί, για να αποστερηθεί ο μεταφορέας του δικαιώματός του να περιορίσει την ευθύνη του, να αποδειχθεί ότι ήταν αμελής στην άσκηση των καθηκόντων του.

¹²⁴ David A. Glass – Chris Cashmore (1989), *Introduction to The law of Carriage of Goods*, σελ. 184.

Συνοψίζοντας, σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης –Βίσμπυ το πραγματικό σφάλμα εξετάζεται με αναφορά στην αμέλεια την οποία ο πλοιοκτήτης μπορεί να έχει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Η αμέλεια μπορεί να σημάνει την έξοδο από το καθήκον μέριμνας που προσμένεται από ένα εύλογο προνοητικό πρόσωπο, κάτω από παρόμοιες συνθήκες. Ο πλοιοκτήτης απαιτείται να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με το καθήκον φροντίδας, δείχνοντας εύλογο βαθμό επιμέλειας, ικανότητας και κρίσης. Με άλλα λόγια, δεν πρέπει να είναι αμελής κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, σε σχέση με τη μεταφορά των αγαθών από τη στιγμή της παραλαβής μέχρι τη στιγμή της παράδοσης. Τυγχάνει υπεύθυνος για απώλεια ή ζημία εκτός εάν προκύπτουν από ένα γεγονός το οποίο δεν μπορεί να αποφευχθεί και οι συνέπειες του οποίου δεν θα μπορούσαν να αποτραπούν με την άσκηση εύλογης επιμέλειας. Το βάρος επιπίπτει σε αυτόν, ο οποίος οφείλει να αποδείξει ότι αυτή η αναπόφευκτη απώλεια συνέβη από ένα απροσδόκητο γεγονός, διαφορετικά θα μπορούσε να κριθεί ένοχος για τέλεση παραπτώματος από αμέλεια και θα απολέσει το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του.

Όπως ανέφερε η Indira Carr¹²⁵ το πρότυπο της φροντίδας που απαιτείται σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ από το μεταφορέα εκφράζεται ρητά ως «εύλογη επιμέλεια». Έλλειψη εύλογης επιμέλειας είναι πιθανό να αντιμετωπίζεται ως αμέλεια και το πρότυπο για τη διαπίστωση άσκησης της εύλογης επιμέλειας θα καθοριστεί αν δούμε τις ενέργειες ειδικευμένων ανδρών σε παρόμοιες περιστάσεις.

Ως παράδειγμα έλλειψης αυτής της εύλογης επιμέλειας είναι η αναξιοπλοΐα ενός πλοίου εξαιτίας αμελών πράξεων του πλοιοκτήτη. Αυτό το θέμα διαπιστώθηκε σε μια πρόσφατη ναυτιλιακή υπόθεση, ονόματι *The Apostolis*,¹²⁶ στην οποία εξετάστηκε η έννοια της «απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος» σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ. Το ιστορικό της υπόθεσης έχει ως εξής: μία ναυτιλιακή εταιρεία ονόματι *Spring Inc.* με έδρα τον Παναμά συμφώνησε να ναυλώσει το πλοίο *Apostolis* από τους εναγόμενους πλοιοκτήτες προκειμένου να μεταφέρει ένα πλήρες και γεμάτο

¹²⁵ Indira Carr, “*International multimodal Transport- United Kingdom*”, 1998, *International Trade Law and Regulation*.

¹²⁶ *The Apostolis* [2000] 2 *Lloyd's Rep.* 337.

φορτίο από ακατέργαστο βαμβάκι σε μπάλες από την Ελλάδα και τη Θεσσαλονίκη στη Βραζιλία και τις πόλεις Ρεσίφ και Παρανάγκουα, οι οποίες διαθέτουν εξαιρετικές λιμενικές εγκαταστάσεις. Το συμβόλαιο με το οποίο κλείστηκε η συμφωνία, υπέκειτο στις διατάξεις των Κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ. Το πλοίο εμφάνισε μια εστία φωτιάς σε ένα από τα αμπάρια του και το πλοίο με το φορτίο του ζημιώθηκε εξαιτίας της φωτιάς και της ζέστης. Το φορτίο σε δύο αμπάρια έπρεπε να εκφορτωθεί και άλλο φορτίο έπρεπε να φορτωθεί. Οι ιδιοκτήτες ενάγοντες του φορτίου ήγειραν αγωγή για ζημιές σε σχέση με τις ζημιές στο φορτίο για τους λόγους, μεταξύ άλλων, ότι η φωτιά είχε προκληθεί λόγω συγκόλλησης που επιχειρείτο από το προσωπικό του πλοίου ή από αποτυχία από την πλευρά των πλοιοκτητών οφειλομένη σε αδράνειά τους να επιδείξουν τη πρέπουσα επιμέλεια και να καταστήσουν το πλοίο τους αξιόπλοο.

Κατά το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, εκρίθη ότι η πυρκαγιά προκλήθηκε λόγω συγκόλλησης και ότι οι πλοιοκτήτες απέτυχαν να επιδείξουν τη δέουσα επιμέλεια και να καταστήσουν το πλοίο τους αξιόπλοο. Η φωτιά προκλήθηκε λόγω του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος» των πλοιοκτητών, γι' αυτό το λόγο δεν μπορούσαν να επικαλεστούν τη διάταξη του άρθρου IV, κανόνας 2(b) των Κανόνων Χάγης- Βίσμπυ ώστε να περιορίσουν την ευθύνη τους. Έπειτα εκρίθη από το Εφετείο¹²⁷ ότι η φωτιά πιθανότατα δεν προκλήθηκε από οποιαδήποτε συγκόλληση επί του καταστρώματος ή από απροσεξία, κατά τη διάρκεια του καπνίσματος, των Ελλήνων φορτοεκφορτωτών, έτσι δεν υπήρχε παραβίαση του άρθρου III, Κανόνας 1 των Κανόνων Χάγης- Βίσμπυ, ούτε υπήρχε εκεί οποιαδήποτε παραβίαση του άρθρου III, κανόνας 2 των κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ, και σε κάθε περίπτωση η φωτιά δεν προκλήθηκε λόγω του πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος των ιδιοκτητών.

Αυτό που είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον σε αυτή την υπόθεση είναι η συζήτηση του Δικαστή στο Δικαστήριο του πρώτου βαθμού, η οποία αφορά τη σημασία του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος» σε σχέση με το δικαίωμα των πλοιοκτητών να περιορίσουν την ευθύνη τους. Ο κύριος Justice

¹²⁷ *The Apostolis* [1997] 2 Lloyd's Rep. 241.

Tuckey έκρινε ότι οι πλοιοκτήτες δεν θα μπορούσαν να επικαλεστούν την εξαίρεση της ευθύνης για ζημία που είναι απότοκος φωτιάς και προβλέπεται από το άρθρο IV του κανόνα 2. Αυτή η συζήτηση έλαβε χώρα επειδή η φωτιά προκλήθηκε λόγω του πραγματικού σφάλματος και της απόκρυψης των ιδιοκτητών. Ο δικαστής ανακάλυψε ότι η επιχείρηση συγκόλλησης, η οποία οδήγησε στην πυρκαγιά ήταν ένα περιστατικό σε μια αλληλουχία των εργασιών συγκόλλησης οι οποίες συνεχίζονταν, κατά τις περιόδους που δεν γινόταν φόρτωση, από τότε που το σκάφος για πρώτη φορά άρχισε να φορτώνεται και ότι ο ναυτιλιακός επόπτης των ιδιοκτητών είχε πλήρη γνώση αυτού του γεγονότος. Συγκεκριμένα δήλωσε : « Οι πλοιοκτήτες παραβίασαν το άρθρο III, κανόνας 1 των Κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ επειδή το πλοίο ήταν αναξιοπλοο, το αμπάρι δεν ήταν κατάλληλο και ασφαλές για το φορτίο βαμβακιού επειδή α) το φορτίο εκτέθηκε στον κίνδυνο της φωτιάς από τη συγκόλληση εξαιτίας μιας σπίθας που ξεπήδησε μέσα στο αμπάρι και β) οι καταπακτές ήταν αναξιοπλοες και ως παρεπόμενο αποτέλεσμα αυτού η συγκόλληση έπρεπε να συνεχιστεί, γεγονός το οποίο προκάλεσε τη φωτιά... εάν κάποιος έπρεπε να ρωτήσει ρητορικά εάν ο μεταφορέας είχε κατασκευάσει το αμπάρι του πλοίου του κατάλληλο και ασφαλές για τη μεταφορά ενός εύφλεκτου φορτίου όταν διενεργούσε εργασίες συγκόλλησης πάνω από το αμπάρι, οι οποίες εργασίες κατέληξαν σε βροχή από σπίθες που έπεσαν μέσα σε αυτό, εκεί θα μπορούσα να σκεφτώ μόνο μια απάντηση: όχι. Το αμπάρι του δεν ήταν κατάλληλο και ασφαλές για το φορτίο, το πλοίο του ήταν αναξιοπλοο, λαμβανομένης υπόψη της γνώσης του (ότι διενεργείτο εργασία υψηλού κινδύνου με εύφλεκτα υλικά), διενεργούσε συγκόλληση στην τροχαλία, η οποία προκάλεσε τη φωτιά, της οποίας αυτής επικίνδυνης εργασίας ο κύριος Καβαλάρης, ο γενικός διαχειριστής είχε πράγματι γνώση; Νομίζω ότι είχε.

Γνώριζε ότι η εργασία συγκόλλησης έπρεπε να ολοκληρωθεί, νομίζω ότι έπρεπε να γνωρίζει ότι αυτό μπορεί να περιλαμβάνει εργασίες συγκόλλησης στις τροχαλίες ακόμα κι αν ο άμεσος λόγος για τη διενέργεια μιας τέτοιας εργασίας ήταν επειδή το κάλυμμα των αμπαριών δεν θα έκλεινε σωστά... Συνεπώς καταλήγω ότι ο AMJ (οι ενάγοντες) έχουν καθιερώσει ότι η φωτιά προκλήθηκε λόγω του πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος των ιδιοκτητών και ως εκ τούτου δεν μπορούν να στηριχθούν στο άρθρο IV, κανόνας 2 που αφορά την εξαίρεση πυρκαγιάς.»

Πρέπει να σημειωθεί ότι είναι υπέρ του πλοιοκτήτη να διαλέξει την άμυνα της ενότητας 18 της νομοθετικής πράξης του 1979 παρά το άρθρο IV (2) (b) των κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ, καθώς ο έλεγχος του εκ προθέσεως και εξ αμελείας παραπτώματος στην νομοθετική πράξη του 1979 είναι υποκειμενικός, έτσι είναι πολύ πιο δύσκολο να αποδειχθεί τέτοια παράβαση καθήκοντος εξ ονόματος του μεταφορέα παρά με τον έλεγχο του «πραγματικού σφάλματος ή της απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος».

3.5 Η φύση της συμπεριφοράς σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής του δόλου

Ο δόλος του μεταφορέα αντιπροσωπεύει την παλιά ερμηνεία σχετικά με τη φύση της συμπεριφοράς, η οποία εξετάζεται κυρίως υπό το φως των υποθέσεων που προέρχονται από την ατροποποίητη πρωτότυπη Σύμβαση της Βαρσοβίας και της Σύμβασης για τη χερσαία μεταφορά των αγαθών (C.M.R.). Η διάταξη του άρθρου 29 της παλαιότερης σύμβασης αναφέρει ότι ο μεταφορέας και οι υπάλληλοι και οι πράκτορες και οποιαδήποτε άλλα πρόσωπα, τα οποία θεωρούνται ένοχα για «δόλο ή κάτι τέτοιο σύμφωνα με το νόμο του Δικαστηρίου

Το εκούσιο σφάλμα ορίζεται σε μια ήδη ληφθείσα απόφαση¹²⁸ ως *«συμπεριφορά, η οποία είτε είναι σκοπούμενη είτε διαπράχθηκε κάτω από τέτοιες συνθήκες οι οποίες παρουσιάζουν μια απερίσκεπτη αδιαφορία για την ασφάλεια των άλλων, όπως μια αποτυχία, ενώ υπάρχει γνώση του επικείμενου κινδύνου, ώστε να ασκήσει τη συνήθη φροντίδα για να το προλάβει ή μια αποτυχία στο να ανακαλύψει τους κινδύνους λόγω απροσεξίας ή αμέλειας, όταν θα μπορούσε να έχει ανακαλυφθεί (ο κίνδυνος) με την άσκηση της συνήθους μέριμνας..»*

Προκειμένου να αποδείξει αυτό το σφάλμα ο ενάγων πρέπει να ικανοποιήσει το δικαστήριο σχετικά με το ότι το άτομο που τέλεσε αυτή την πράξη γνώριζε εκείνη τη στιγμή ότι έπραττε λανθασμένα και ακόμα και υπό αυτές τις συνθήκες το έπραξε, χωρίς να ενδιαφέρεται αν έπραξε το σωστό πράγμα ή το λάθος, εντελώς ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα των πράξεών του. Αυτή η συμπεριφορά έχει περιγραφεί από τον Kahn-Freund ως μια «δεν με ενδιαφέρει» στάση.¹²⁹

Το εκούσιο σφάλμα αποτελεί μια πρόχειρη μετάφραση της λέξης δόλος¹³⁰ και έχει αναλυθεί με τον ίδιο τρόπο όπως οι ίδιες οι λέξεις που βρέθηκαν στα συμβόλαια των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι συναλλακτικές σχέσεις των οποίων ρυθμίζονται από το Κοινό Δίκαιο και την αντίστοιχη διάταξη της ατροποποίητης Σύμβασης της

¹²⁸ Lewandowski vs Bakey [1975] Appellate Court of Illinois, Second District, First Division 32 Ill App. 3d 26.

¹²⁹ Clarke Malcolm A. (Malcolm Alistair) *International Carriage of Goods by Road*, σελ. 257, 382.

¹³⁰ *MacGilchrist* [1977] L.M.C.L.Q. 539, 542.

Βαρσοβίας σχετικά με την από αέρος μεταφορά.¹³¹ Σημαίνει σφάλμα, στο οποίο η θέληση αποτελεί ένα μέρος, κάτι που αντίκειται στο ατύχημα ή στην αμέλεια. Δεν περιλαμβάνει μόνο μια εσκεμμένη πρόθεση για πρόκληση αναστάτωσης αλλά επίσης απροσεξία σύμφωνα με την οποία ο δράστης δεν ξέρει ούτε ενδιαφέρεται αν θα έχει άσχημο αποτέλεσμα.¹³²

Ο δόλος μπορεί να υποστηριχθεί ότι αποτελεί μια παλαιά προσέγγιση, όπου τα νεότερα καθεστώτα έχουν χρησιμοποιήσει διαφορετική διατύπωση όπως η εσκεμμένη και εξ αμελείας πρόθεση που αναφέρεται στους κανόνες περιορισμού της ευθύνης. Τα Δικαστήρια πρέπει να πείθονται με τις επιδεικνυόμενες αποδείξεις ότι το πρόσωπο που κατηγορείται εκτιμάται ότι έπραξε εσφαλμένα, όπως ότι παράκουσε μια διαταγή ή ότι εξέθεσε την περιουσία σε κίνδυνο χωρίς οποιαδήποτε λογική αιτία. Η ζημιά που υπέστησαν πρέπει να θεωρείται αναμενόμενη από το ένοχο πρόσωπο ως πιθανή να προκληθεί από την εσφαλμένη του ενέργεια. Εξάλλου σε περίπτωση βαριάς αμέλειας ο βαθμός του καθήκοντος μέριμνας αποτελεί αντικειμενική έννοια, ενώ στην περίπτωση του δόλου το υποκειμενικό στοιχείο είναι πλέον ουσιώδες δεδομένου ότι συνεπάγεται ότι ο μεταφορέας γνωρίζει ότι η εκ προθέσεως πράξη ή παράλειψη, αυξάνει τον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας.¹³³ Η διατύπωση και η ερμηνεία σχετικά με τη βαριά αμέλεια δεν είναι η ίδια, επειδή όσο σοβαρή κι αν είναι η αμέλεια, υπάρχει πάντα η πιθανότητα το πρόσωπο να αγνοεί ότι πράττει εσφαλμένα. Η αμέλεια σύμφωνα με την υπόθεση *Lewis vs Great Western Railway*¹³⁴ ακόμα κι αν η φύση του είναι πιο σοβαρή, αυτό δεν είναι αρκετό.

¹³¹ Yales, *Contracts for The Carriage of Goods*, Part 2- *Carriage of Goods by Road*: CMR, 3- 36.

¹³² *Jones V. Bencher* [1986] 1 Lloyd's Rep. 40

¹³³ Clarke Malcolm A. (Malcolm Alistair) *International Carriage of Goods by Road*. Σελ.382.

¹³⁴ *Lewis vs Great Western Railway*[1877] 3 Q. B. 195.

3.6 Ο δόλος σύμφωνα με τη σύμβαση C.M.R. και την ατροποποίητη σύμβαση της Βαρσοβίας

Στην αρχική Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929, η ρήτρα 25 έχει ως εξής:

«(1) Ο μεταφορέας δεν θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει τις διατάξεις αυτής της Σύμβασης, οι οποίες διατάξεις αποκλείουν ή περιορίζουν την ευθύνη του εάν η ζημιά είχε προκληθεί από δικό του δόλο, η από τέτοια επιλογή από την πλευρά του, η οποία σύμφωνα με το Νόμο που εφάρμοσε το Δικαστήριο που επιλήφθηκε της υποθέσεως θεωρείται ότι είναι ισοδύναμη με δόλο.

(2) Παρομοίως ο μεταφορέας δεν πρέπει να έχει το δικαίωμα να επωφεληθεί των ειρημένων διατάξεων, εάν η ζημιά προκλήθηκε όπως ανωτέρω ορίζεται από οποιονδήποτε υπάλληλο ή πράκτορα του μεταφορέα ή από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο...»

Το βάρος της απόδειξης του δόλου το φέρει ο ενάγων, ο οποίος πρέπει να αποδείξει ότι ο αερομεταφορέας έχει την πρόθεση να προκαλέσει την απώλεια που τελικά συνέβη. Πρέπει επίσης να αποδείξει ότι οι υπάλληλοί του ή οι πράκτορές του είναι ένοχοι για δόλο και ότι οι πράξεις τους βρίσκονται εντός του πλαισίου της εργασίας τους.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την ατροποποίητη Σύμβαση της Βαρσοβίας, δεν είναι απαραίτητο όπως είναι στο Πρωτόκολλο της Χάγης να αποδειχθεί ότι το υπεύθυνο πρόσωπο γνωρίζει ότι πιθανότατα θα επέλθει ζημιά. Εξάλλου, ένας μεταφορέας ο οποίος είναι ένοχος για τέτοιου είδους συμπεριφορά χάνει το ευεργέτημα αμφοτέρων και της άμυνας και του περιορισμού της ευθύνης, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 9 της μη τροποποιημένης Σύμβασης. Αντιθέτως, ο αερομεταφορέας σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 22 του πρωτοκόλλου της Χάγης χάνει μόνο τα όρια της ευθύνης του ενώ έχει ακόμα το δικαίωμα να ασκήσει την άμυνά του.¹³⁵

¹³⁵David A. Glass – Chris Cashmore (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, σελ. 242 -244.

Στην υπόθεση *Horabin*,¹³⁶ το Δικαστήριο προσπάθησε να αποκαλύψει σύμφωνα με την ατροποποίητη Σύμβαση της Βαρσοβίας την πραγματική βούληση του ευθυνομένου προσώπου, αλλά είναι συνήθως δύσκολο να βρει κάποιος αρκετές αποδείξεις για να δείξει ότι ο εναγόμενος είχε εκτιμήσει τις συνέπειες αυτής της δράσης και παρόλα αυτά αποφάσισε να πράξει το λάθος πράγμα.

Ο ενάγων τραυματίστηκε σοβαρά όταν ένα αεροπλάνο, το οποίο βρισκόταν στην ιδιοκτησία και διοικείτο από τους εναγομένους, το οποίο έπρεπε να μεταφέρει αυτόν και τα αγαθά του από το Ηνωμένο Βασίλειο στο Λάγος, κατέπεσε, και απαίτησε αποζημίωση που υπερέβαινε το ποσό των 125.000 χρυσών φράγκων για την οποία οι εναγόμενοι παραδέχτηκαν ότι έφεραν ευθύνη. Ισχυρίστηκε ότι η πλευρά των εναγομένων είχε δόλο και για τους υπαλλήλους και πράκτορές τους στο ότι απέτυχαν να εξεύρουν επιχειρησιακό πλήρωμα επαρκώς εξοικειωμένο με το δρομολόγιο, στο οποίο έπρεπε να πετάξουν σύμφωνα με τις υπηρεσίες και να παράσχουν κατάλληλους χάρτες και σχέδια των αεροδρομίων σχετικά με τη διαδρομή και τις περιοχές γύρω από αυτά τα αεροδρόμια, και ο πιλότος απέτυχε να προσγειώσει το αεροπλάνο στο καθορισμένο αεροδρόμιο ή σε ένα άλλο αεροδρόμιο από τα γειτονικά. Ο Barry J. έπεισε τους ενόρκους για το γεγονός ότι για να καταδειχθεί δόλος θα έπρεπε να αποδειχθεί είτε μια εσκεμμένη προσβολή των κανόνων, την παραβίαση των οποίων το πρόσωπο που τη διέπραξε γνώριζε ότι δεν έπρεπε να τη διαπράξει υπό τις ιδιαίτερες συνθήκες ή να τη διαπράξει αν και γνώριζε ότι ήταν αντίθετη με τα συμφέροντα των επιβατών του ή ότι όποιο και αν ήταν το υπεύθυνο πρόσωπο για το τμήμα των χαρτών ή ο πιλότος που ήταν υπεύθυνος για τον κινητήρα, ήταν εντελώς απερίσκεπτος ως προς τις συνέπειες αυτού που έκανε και δεν ενδιαφέρθηκε για το εάν είτε το αεροπλάνο είχε χάρτες είτε όχι ή για το τι έκανε ενώ πετούσε το αεροπλάνο και το οποίο ήταν λίγο διαφορετικό από τα αποτελέσματα που είχε η συμπεριφορά του στην ασφάλεια των επιβατών του. Εκρίθη ότι δεν προσκομίστηκε καμία απόδειξη ενώπιον των ενόρκων, η οποία να δικαιολογεί και να στοιχειοθετεί δόλο εξ ονόματος των εναγομένων, γι' αυτό το λόγο απηλλάγησαν.

¹³⁶ *Horabin v British Overseas Airways Corp.* [1952], 2 Lloyd's Rep. 450.

Ο Justice Barry¹³⁷ δήλωσε ότι:

«Ας πάρουμε αυτό το παράδειγμα: εάν ο πιλότος ενός αεροσκάφους εν γνώσει πράξει κάτι, το οποίο στη συνέχεια οι ένορκοι διαπιστώσουν ότι οδηγεί σε παράβαση καθήκοντος, αυτά τα γεγονότα μόνα τους δεν αποδεικνύουν ότι ήταν ένοχος για δόλο. Για να καταδειχθεί δόλος στην πλευρά του φανταστικού αυτού πιλότου, πρέπει να αποδειχθεί ότι διέπραξε εν γνώσει του (και υπό την έννοια αυτή ηθελημένα) τη λάθος ενέργεια, αλλά επίσης και ότι όταν τη διέπραξε γνώριζε ότι ήταν μια λανθασμένη ενέργεια, δηλαδή ήταν ενήμερος ότι διέπραττε παράπτωμα. Δεν υπάρχει κανένα όφελος για τον ενάγοντα σε αυτή την περίπτωση να πείσει ότι υπάρχει δόλος, εκτός κι αν μπορεί να πείσει ότι ο δόλος προκάλεσε το ατύχημα»¹³⁸

Σύμφωνα με τη σύμβαση C.M.R. ο μεταφορέας πρέπει να είναι υπεύθυνος για την ολική ή μερική απώλεια των αγαθών και για τις εκεί λαμβάνουσες χώρα ζημίες, μεταξύ της περιόδου από τον χρόνο παραλαβής των αγαθών μέχρι το χρόνο παράδοσης αυτών. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 29.1 της Σύμβασης για τη χερσαία μεταφορά των αγαθών, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για αποζημίωση σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις του Αστικού Δικαίου, χωρίς τους ποσοτικούς περιορισμούς που επιβάλλονται από τη Σύμβαση, εάν το πρόσωπο που έχει δικαίωμα να αιτηθεί αποζημίωση ισχυριστεί και αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από το δόλο του μεταφορέα ή των υπαλλήλων και πρακτόρων του, ή από επιλογή από την πλευρά του, καθώς σύμφωνα με το νόμο του Δικαστηρίου που επιλήφθηκε της υποθέσεως, θεωρείται ισοδύναμη με το δόλο.¹³⁹

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, και λαμβάνοντας υπόψη το πεδίο εφαρμογής και τους στόχους της Σύμβασης, οι οποίοι απέβλεπαν στην εξασφάλιση της διεθνούς ομοιομορφίας στους όρους και στην έκταση της ευθύνης του μεταφορέα όσον αφορά την απεριόριστη αποζημίωση ακόμη και για το βαθμό της ευθύνης που είναι μικρότερος απ' ότι στην περίπτωση του «ενδεχόμενου δόλου», ο όρος «δόλος» ως βαθμός ευθύνης

¹³⁷ *Harabin v British Overseas Airways Corp* [1952], 2 Lloyd's Rep. 459.

¹³⁸ *Horabin v British Overseas Airways Corp.* [1952], 2 Lloyd's Rep. 462.

¹³⁹ Yales, *Contracts for The Carriage of Goods, Part 2- Carriage of Goods by Road: CMR.*

περιλαμβάνει, εκτός από πρόθεση, αυτού του είδους τη συμπεριφορά του μεταφορέα κατά την οποία ενεργεί γνωρίζοντας ότι η πράξη του ή η παράλειψή του αυξάνει τον κίνδυνο ζημίας, που μπορεί να προκληθεί και παρόλα αυτά δεν δείχνει τη δέουσα επιμέλεια και προσοχή γι' αυτό, χωρίς κατ' ανάγκη να αποδέχεται το αποτέλεσμα.

Αυτό προτάθηκε επίσης από τη Virginia Murray¹⁴⁰, η οποία ανέλυσε τη διάταξη του άρθρου 29 της Σύμβασης για τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. (CMR) 1965 σε σχέση με την ερμηνεία αυτού του όρου από τα Ελληνικά Δικαστήρια.

Στην πρόσφατη απόφαση του Ελληνικού ανωτάτου Δικαστηρίου με αριθμό 18/1998, εκρίθη ότι ο «δόλος» του άρθρου 29 δεν θα μπορούσε να συγκριθεί εύκολα με άλλους τύπους ευθύνης που προϋπήρχαν στο Ελληνικό Δίκαιο. Εκρίθη ότι ο όρος «δόλος» που χρησιμοποιήθηκε στο Ελληνικό κείμενο της Σύμβασης εφαρμόζει μια δοκιμή ευθύνης πιο απαιτητική από αυτή του δόλου, αλλά πιο αυστηρή απ' ότι αυτή που επιδεικνύεται για την βαριά αμέλεια. Η απόφαση πρόσθεσε στις πιθανές βάσεις για το «εκούσιο παράπτωμα» όχι μόνο τα τρία είδη δόλου, αλλά επίσης τον επιπρόσθετο «Αγγλικό» λόγο, σύμφωνα με τον οποίο το πρόσωπο είναι απρόσεκτο ή αδιάφορο για τις συνέπειες αυτής, χωρίς απαραίτητα να παραδέχεται ότι ο κίνδυνος μπορεί να προκληθεί. Τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης ήταν εν συντομία ότι οι υπάλληλοι του μεταφορέα φόρτωσαν τα προϊόντα κατά τρόπο αντίθετο προς αυτόν για τον οποίο είχαν λάβει οδηγίες από τον αποστολέα. Το Δικαστήριο έκρινε ότι είχαν γνώση της ύπαρξης συνεχώς αυξανόμενων κινδύνων του ότι τα προϊόντα θα πάθαιναν ζημία κατά τη μεταφορά, αλλά έδειξαν αδιαφορία στο διαφανόμενο κίνδυνο. Κατ' αυτό τον τρόπο, το Ανώτατο Δικαστήριο επέδειξε μια αλλαγή στάσης από τις αυστηρές προϋποθέσεις που εφαρμόστηκαν στο παρελθόν και οι οποίες όριζαν ότι κάθε διεθνής σύμβαση που ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο πρέπει να ερμηνευθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση και είναι σίγουρα μια σημαντική συμβολή για τη δημιουργία ομοιογενούς αντιμετώπισης όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο η σύμβαση CMR εφαρμόστηκε.

¹⁴⁰ Virginia Murray [1999] “*Wilful misconduct under the C.M.R.*”, Journal of Business Law.

Η δόλια συμπεριφορά σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 29 έχει τον ίδιο ρόλο αλλά χωρίς να έχει την ίδια έννοια με το δόγμα της θεμελιώδους παραβίασης: «επειδή είναι αρκετά πιθανό ότι τα προϊόντα εκλάπησαν από ένα από τους υπαλλήλους του, ή απεστάλησαν από ένα από τους υπαλλήλους σε λάθος διεύθυνση, ή ζημιώθηκαν από την αμελή ή δόλια συμπεριφορά» ακόμα και κάτω από αυτές τις συνθήκες «αφήνει την αιτία της ζημίας ανεξήγητη και ακαθόριστη», τότε είναι υπεύθυνος.¹⁴¹

Ο κύριος Justice Poppelweel στην υπόθεση *The Jones*¹⁴² χρησιμοποιεί το παράδειγμα του κυρίου Justice Barry από την υπόθεση *The Horabin*¹⁴³ για να αποδείξει τη δόλια συμπεριφορά του υπεύθυνου προσώπου. Αυτό το παράδειγμα αναφέρεται στον οδηγό που πλησιάζει τα φανάρια, γνωρίζοντας ότι δεν μπορεί να τα περάσει «πριν ανάψει πράσινο» και δεν σταματά. Αυτό το πρόσωπο είναι υπεύθυνο για δόλια συμπεριφορά και διακρίνεται από την ίδια οδήγηση που επιδεικνύει ένας οδηγός που είναι αμελής και δεν δείχνει αρκετή προσοχή, και βέβαια πράττει χωρίς να το σκέφτεται. Σύμφωνα με τον Yates,¹⁴⁴ η έμφαση που δίνεται είναι μικρότερη όσον αφορά τον πιο πιθανό σκοπό της αναστάτωσης παρά στην κατάσταση του μυαλού του οδηγού. Αυτό που απαιτείται είναι ότι ο οδηγός πήρε ένα ρίσκο επίτηδες, είτε αυτή η απόφαση προκάλεσε αντικειμενικά ζημία είτε όχι, και εσφαλμένα αποκλείοντας έτσι την περίπτωση του οδηγού που πρέπει να πάρει μια απόφαση, πιθανόν μια γρήγορη απόφαση ως προς το χειρόν βέλτιστον.

Ως παράδειγμα δόλιας συμπεριφοράς σύμφωνα με τη σύμβαση C.M.R. μπορούμε να εννοήσουμε τον οδηγό, ο οποίος παρά την ταχεία απαγόρευση του εργοδότη του, λαθραία εισάγει αλκοόλ στη Σαουδική Αραβία¹⁴⁵, καθώς και ο οδηγός που οδηγεί έχοντας καταναλώσει τόσο πολύ αλκοόλ.¹⁴⁶ Ο οδηγός επίσης που παραδίδει

¹⁴¹ *Levison v Patent Steam Carpet Cleaning Co.* [1978] Q.B. 69, 82.

¹⁴² *Jones vs Bencher* [1986] 1 Lloyd's Rep. 54, σελ. 59 -60.

¹⁴³ *Horabin v British Overseas Airways Corp* [1952]. 2 Lloyd's Rep. 460.

¹⁴⁴ Yates, *Contracts for The Carriage of Goods, Part 2, Carriage of Goods by Road: CMR 3- 36.*

¹⁴⁵ B.G.H. 27.6.1985 (1986) 21 ETL 102.

¹⁴⁶ OGH 10.10.1974, Greiter σελ. 37

τα προϊόντα σε ένα προορισμό χωρίς να ελέγξει την ταυτότητα ή το δικαίωμα του προσώπου στο οποίο παραδίδονται¹⁴⁷ και ο οδηγός, ο οποίος εγκαταλείπει τα προϊόντα σε ένα εκτεθειμένο μέρος ούτως ώστε να καταστήσει το όχημα διαθέσιμο για ένα πιο αγαπητό πελάτη¹⁴⁸ ή χρησιμοποιείται για την υπερφόρτωση, πράγμα το οποίο καθιστά το όχημα ανασφαλές.¹⁴⁹ Έτσι είναι σκόπιμη η χρήση ενός ακατάλληλου οχήματος για τη μεταφορά αγαθών, τα οποία έπρεπε να κρατηθούν κρύα.¹⁵⁰

Μία ενδιαφέρουσα υπόθεση όσον αφορά την οδική μεταφορά των αγαθών είναι η *Texas instruments Ltd v Naison Europe Ltd*.¹⁵¹ Στην οποία κάποιοι Ιταλοί πωλητές αριθμομηχανών συμβλήθηκαν με τους διαμεταφορείς για τη μεταφορά των αγαθών στους Άγγλους αγοραστές. Τα προϊόντα μεταφέρθηκαν εκ πρώτης στην Αγγλία σε ένα ρυμουλκούμενο. Ο διευθυντής ελέγχου του φορτηγού έδωσε οδηγίες για το ρυμουλκούμενο που άφησε σε ένα δημόσιο πάρκινγκ αυτοκινήτων στο ανατολικό τέρμα του Λονδίνου, όπου θα το παραλάμβανε ένας άλλος οδηγός τα μεσάνυχτα. Η αποστολή εκλάπη. Εκρίθη από το δικαστή Evans J. ότι ο εποπτεύων και ελέγχων διευθυντής γνώριζε ότι η εντολή του θα δημιουργούσε υψηλό κίνδυνο απώλειας ή ήταν τουλάχιστον αμελώς αδιάφορος ως προς το γεγονός, γιατί είχε γνώση του κινδύνου που ενέσκηπτε εγκαταλείποντας το ρυμουλκούμενο σε ένα πάρκινγκ αυτοκινήτων στην ανατολική πλευρά του Λονδίνου, ακόμη κι αν υποτεθεί ότι επρόκειτο να το παραλάβουν λίγες ώρες αργότερα. Παρόλο που ο ελέγχων διευθυντής είχε προειδοποιηθεί σχετικά με αυτό τον κίνδυνο που υπήρχε εάν εγκατέλειπε το ρυμουλκούμενο εκεί καθώς ήταν εύκολο να διαρρηχθεί, εκτίμησε τον κίνδυνο και έδωσε τη διαταγή στον οδηγό να εγκαταλείψει το ρυμουλκούμενο χωρίς επίβλεψη. Ήταν επομένως υπεύθυνος για δόλια συμπεριφορά κατά την έννοια του άρθρου 29. Τότε οι μεταφορείς, των οποίων ο αντιπρόσωπος ήταν ο ελέγχων διευθυντής του

¹⁴⁷ *Cass France* 12.12.1989 (1991) 26 ETL, 359.

¹⁴⁸ *Versailles* 14.11.96 B. TL, 1997, 198.

¹⁴⁹ *Brussels* 21.1.1987 (1987) 22 ETL 741

¹⁵⁰ *OLG Hamburg* 23.6.1999, TranspR 2no.

¹⁵¹ *Texas instruments Ltd v Naison (Europe) Ltd* [1991], Lloyd's Rep. 146.

φορτηγού απώλεσαν το δικαίωμά τους προς αποζημίωση σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 23 της Σύμβασης C.M.R.

Μια άλλη υπόθεση σχετική με τη σύμβαση C.M.R. είναι η *The National Semiconductors (UK) Ltd. And Inter City Trucks Ltd.*¹⁵² Οι ενάγοντες έκαναν συμφωνίες με τους εναγομένους (UPS) για τη μεταφορά ενός πολύτιμου φορτίου ημιαγωγών στην Ιταλία. Ο οδηγός είχε μια οδηγία να μην αφήσει το όχημα χωρίς επίβλεψη καθώς επίσης ότι υπήρχε μια καταχώριση ενός ασφαλιστικού πακέτου. Έφτασε στο χώρο εγκατάστασης UPS στο Μιλάνο αλλά του είπαν ότι το όχημα δεν θα ξεφορτωνόταν για άλλες τρεις ώρες. Ο υπάλληλος πάρκαραε το φορτηγό του και το ρυμουλκούμενο σε έναν άγνωστο δρόμο, ο οποίος δεν ήταν ορατός από το εστιατόριο όπου ο οδηγός γευμάτιζε. Αμφότερα το φορτηγό και το ρυμουλκούμενο είχαν εξαφανιστεί όταν ο οδηγός επέστρεψε περίπου μια ώρα αργότερα.

Οι ενάγοντες απαίτησαν την αξία του φορτίου και από τις δύο UPS καθώς και από το αμέσως συμβαλλόμενο μέρος τους και από τον δεύτερο των εναγομένων ως πραγματικό μεταφορέα. Η UPS πλήρωσε το όριο της ευθύνης της σύμφωνα με τη σύμβαση για την οδική μεταφορά των εμπορευμάτων. Οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν ότι είχαν το δικαίωμα να ανακτήσουν το σύνολο της αξίας του φορτίου τους με την αιτιολογία ότι η απώλειά τους προκλήθηκε από τη δόλια συμπεριφορά του υπαλλήλου σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 29 της σύμβασης CMR. Οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν ότι η Ιταλία ήταν πασίγνωστη για κλοπή φορτηγών, γι' αυτό λοιπόν το λόγο το να παρκάρει κανείς ένα φορτηγό και ένα ρυμουλκούμενο και έπειτα να τα εγκαταλείπει χωρίς επίβλεψη για μια ώρα αποτελεί δόλια συμπεριφορά υπό τις παρούσες συνθήκες. Εξάλλου, ο υπάλληλος είχε συγκεκριμένες οδηγίες από τους εργοδότες του να μη σταθμεύσει το φορτηγό σε απομακρυσμένες περιοχές και να μην αφήνει ποτέ το όχημα χωρίς επίβλεψη, εκτός κι αν πρόκειται για μια εγκεκριμένη περιοχή στάθμευσης.

¹⁵² *OLG Hamburg* 23.6.1999, TranspR 2no.

Κρίθηκε από τον Longmore J., ότι οι ενάγοντες δεν απέδειξαν δόλια συμπεριφορά, γιατί ο υπάλληλος δεν πήρε ρίσκο, το οποίο γνώριζε ότι όφειλε να μην πάρει, δεδομένου ότι δεν υπήρχε διόλου συνειδητή ανάληψη του κινδύνου. Ο υπάλληλος δεν είχε στο μυαλό του τις οδηγίες και νόμιζε ότι στάθμευε σε ασφαλές μέρος. Έτσι, δεν εκτίμησε την ύπαρξη οποιουδήποτε κινδύνου, αλλά νόμισε ότι έπραττε το σωστό.

Σε αυτό το σημείο, είναι χρήσιμο να επεξηγήσουμε την άποψη του κυρίου Justice Longmore σε ότι αφορά τη συμπεριφορά του οδηγού:

« Ο κύριος White (ο οδηγός) με εξέπληξε με την εμπειρία και την επαγγελματική του γνώση και κατάρτιση ως οδηγός. Παρόλο που δούλευε για την ICT μόνο για λίγους μήνες, είχε αποκτήσει αξιοσημείωτη εμπειρία από τη συνεργασία του με άλλους προηγούμενους εργοδότες. Είχε γνώση ότι η Ιταλία ήταν μια χώρα πασίγνωστη για τις κλοπές φορτηγών και ήταν βέβαιος ότι γνώριζε τις περιοχές όπου οι κλοπές φορτηγών ήταν πιθανόν να συμβούν. Πιθανόν είχε υπερβολική εμπιστοσύνη. Ήταν, κατά την κρίση μου, αμελής ως προς το ότι εγκατέλειψε το φορτηγό του χωρίς επίβλεψη εκεί που το έκανε... τις προηγούμενες φορές στο Μιλάνο, είχε αφήσει το ρυμουλκούμενό του χωρίς επίβλεψη σε άλλο δρόμο και είχε πάει στο αεροδρόμιο με τον ελκυστήρα του για ένα μάνιο και λίγη χαλάρωση προτού να επιστρέψει στο ρυμουλκούμενο. Ποτέ δεν βρήκε να του λείπει το ρυμουλκούμενο, και πραγματικά ποτέ πριν δεν ένιωσε την απώλεια του ρυμουλκούμενού του ή του περιεχομένου του... ο δρόμος που πάρκαρε ήταν πολυσύχναστος και καλά φωτισμένος. Στην περιοχή είχε σταθμεύσει και στο παρελθόν και σε αντίθεση με την περιοχή κάτω από την περιφερειακή οδό περίπου τριάντα γιάρδες μακριά, τη θεώρησε ασφαλή. Δεν το σκέφτηκε όμως δύο φορές.

Εάν το σκεφτόταν «πονηρά», δεν θα πήγαινε στο εστιατόριο επειδή είχε αρκετό φαγητό για να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε πείνα ένιωθε. Αρνήθηκε κάθε περίπτωση συνειδητοποιώντας τον κίνδυνο και ελπίζοντας για το καλύτερο. Υποστήριξε ότι η σκέψη της κλοπής εκεί όπου είχε σταθμεύσει ουδέποτε πέρασε από το μυαλό του. Παραδέχτηκε ότι πάντοτε υπήρχε ένας κίνδυνος κλοπής, αλλά υποστήριξε ότι μπορούσε κάποιος να τον περιορίσει γνωρίζοντας την περιοχή, και ότι στην περιοχή όπου βρισκόταν ποτέ δεν σκέφτηκε ότι υπήρχε κίνδυνος. Υποστήριξε επίσης ότι υπήρχαν φορές που χρειάστηκε να

σταθμεύσει σε μια περιοχή, την οποία δεν θεωρούσε ως ασφαλή, και σε αυτές τις περιπτώσεις δεν είχε εγκαταλείψει το αυτοκίνητό του.»

Αντιθέτως στην υπόθεση, *Lacey's Footwear vs Bowler International*¹⁵³ ένας αλλοδαπός οδηγός μετέφερε προϊόντα από μια ξένη χώρα στο Ηνωμένο Βασίλειο. Οι οδηγίες που είχε ήταν να μεταφέρει τα αγαθά μόνο στη συγκεκριμένη διεύθυνση που του είχε δοθεί. Έφτασε στο δρόμο και εκεί βρήκε κάποιους ανθρώπους τους οποίους ρώτησε εάν αυτή ήταν η σωστή διεύθυνση. Το επιβεβαίωσαν, αλλά του συνέστησαν να παραδώσει τα αγαθά σε ένα άλλο όχημα, το οποίο βρισκόταν λίγο πιο μακριά από τη συγκεκριμένη διεύθυνση. Τα προϊόντα εκλάπησαν και το δικαστήριο αποφάσισε ότι αυτή η συμπεριφορά συνιστούσε δόλια συμπεριφορά εξ ονόματος του μεταφορέα.¹⁵⁴

Ο λόρδος Justice Beldam δήλωσε:

«Παρά όμως αυτή την πολύ ξεκάθαρη και ακριβή εντολή, ο οδηγός φαίνεται ότι το πήρε πάνω του και ότι ακολούθησε έναν τελείως άγνωστο, ο οποίος δεν είχε στην κατοχή του ένα αντίτυπο της σημείωσης σχετικά με τη σύμβαση CMR, για μια απόσταση τριών ή τεσσάρων χιλιομέτρων και επέτρεψε την εκφόρτωση των προϊόντων της αποστολής από το ρυμουλκούμενό του και την επαναφόρτωσή τους σε ένα άλλο όχημα. Αυτό το έκανε παρόλο που είχε τηλεφωνήσει εκ νέου στον κύριο O'Kerwin και πάλι του είχε δοθεί η οδηγία να επιστρέψει στις εγκαταστάσεις του ενάγοντος. Είναι δύσκολο να προβλεφθεί μία υπαίτια μη συμμόρφωση προς τις θετικές οδηγίες. Υπό αυτές τις συνθήκες κρίνω ότι ο οδηγός ήταν ένοχος για δόλια συμπεριφορά και ότι ως συνέπεια οι εναγόμενοι δεν μπορούν να κάνουν χρήση του δικαιώματός τους περιορισμού της ευθύνης τους, που περιλαμβάνεται στη διάταξη του άρθρου 23.»

Η έννοια της δόλιας συμπεριφοράς ορίστηκε ως:

« Δόλια συμπεριφορά σε μια τέτοια ειδική κατάσταση ερμηνεύεται ως παράπτωμα για το οποίο η βούληση είναι μέρος της αντιθέτως διακρινόμενης συμπεριφοράς από αυτή που επιδεικνύεται σε ένα ατύχημα, και βρίσκεται πολύ πέρα από οποιαδήποτε αμέλεια,

¹⁵³ *Lacey's Footwear vs Bowler International* [1997], 2 Lloyd's Rep. 369.

¹⁵⁴ Yates, *Contracts for The Carriage of Goods, Part 2- Carriage of Goods by Road: CMR*, 3-35, 3- 36.

ακόμη και βαριά ή υπαίτια αμέλεια και προϋποθέτει ότι ένα άτομο ηθελημένα σφάλει, ενώ γνωρίζει και εκτιμά ότι είναι εσφαλμένη από την πλευρά του συμπεριφορά υπό τις υπάρχουσες περιστάσεις, πλην όμως πράττει, ή ότι αποτυγχάνει ή παραλείπει να πράξει (όπως μπορεί να συμβαίνει σε κάποια περίπτωση), ένα συγκεκριμένο πράγμα και ακόμα πράττει ή αποτυγχάνει να πράξει ή παραλείπει να πράξει ή εμμένει στην πράξη, την αποτυχία ή την παράλειψη ανεξάρτητα από τις συνέπειες... Η προσθήκη την οποία θα έκανα είναι, «ή πράξεις που γίνονται με ενδεχόμενο δόλο, χωρίς να ενδιαφέρεται για το ποια μπορεί να είναι τα αποτελέσματα της αμέλειας.»

Υπήρχε άλλο ένα επιχείρημα¹⁵⁵ για μια δεύτερη αμφισβητούμενη τηλεφωνική κλήση προς τον οδηγό, όπου υποστηρίζεται ότι μπερδεύτηκε σχετικά με το σωστό μέρος της παράδοσης. Κατά τη δίκη της εφέσεως, ο εναγόμενος υποστήριξε ότι δεν έπρεπε να κριθεί υπεύθυνος για δόλια συμπεριφορά επειδή εξαπατήθηκε και δεν μπορούσε να αλλάξει γνώμη σχετικά με τη σωστή έννοια των οδηγιών. Παρόλα αυτά το Εφετείο έκρινε ότι ο μεταφορέας δεν έπρεπε αυτομάτως να απαλλαγεί λόγω του ότι εξαπατήθηκε καθώς είχε παρακούσει ξεκάθαρες οδηγίες.

Σε μια άλλη πρόσφατη υπόθεση, *The Thomas Cook group Ltd vs Air Malta Ltd*,¹⁵⁶ συνέβη μια κλοπή τραπεζογραμματίων που μεταφέρονταν. Ο λόγος ήταν η έλλειψη σωστών μέτρων ασφαλείας στο λιμάνι προορισμού, για το λόγο αυτό οι ενάγοντες υποστήριξαν ότι ο αερομεταφορέας δεν είχε δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του προφασιζόμενος δόλια συμπεριφορά. Ο Cresswell J. έκρινε ότι η συμπεριφορά του μεταφορέα δεν απείχε πολύ από την αναμενόμενη κάτω από ειδικές περιστάσεις, συνεπώς ακόμα κι αν ο μεταφορέας ήταν υπεύθυνος για κάποια εσφαλμένη συμπεριφορά, αυτή δεν ήταν δόλια, καθώς δεν ήταν η κύρια αιτία της απώλειας.¹⁵⁷ Σε

¹⁵⁵ Hill, D.J. Hill & Messent, CMR: *Contracts for The International Carriage of Goods by Road*, σελ. 231.

¹⁵⁶ *The Thomas Cook Group Ltd vs Air Malta Ltd* [1997] 2 Lloyd's Rep. 399.

¹⁵⁷ Hill, D.J. Hill & Messent, CMR: *Contracts for The International Carriage of Goods by Road*, σελ. 232.

αυτό το σημείο αξίζει να επισημάνουμε τον ορισμό για τη δόλια συμπεριφορά που έδωσε ο δικαστής¹⁵⁸ σε σύγκριση με τον προηγούμενο ορισμό στην υπόθεση *Lacey's Footwear vs Bowler International*¹⁵⁹.

Σε αυτή την υπόθεση αναφέρονται τα εξής:

« Ένα πρόσωπο έχει δόλια συμπεριφορά εάν γνωρίζει και εκτιμά ότι αποτελεί παράπτωμα από την πλευρά του υπό τις επικρατούσες συνθήκες να κάνει ή να αποτύχει ή να παραλείψει να κάνει κάτι και ακόμη (α) εκ προθέσεως κάνει ή αποτυγχάνει ή παραλείπει να το κάνει ή (β) εμμένει στην πράξη την αποτυχία ή την παράλειψη παρά τις συνέπειες ή (γ) ενεργεί με αμέλεια και απερισκεψία αδιαφορώντας για το ποια μπορεί να είναι τα αποτελέσματα της αμέλειάς του. (Ένα πρόσωπο ενεργεί με αμέλεια και απερισκεψία εάν, έχοντας επίγνωση του κινδύνου, που διατρέχουν τα προϊόντα που βρίσκονται υπό την προστασία του, να χαθούν ή να καταστραφούν, αυτός σκόπιμα προχωρά και παίρνει το ρίσκο, όταν είναι εντελώς αδικαιολόγητο γι' αυτόν κάτω από αυτές τις συνθήκες να πράξει τοιουτοτρόπως.»

Στην υπόθεση *Sidney Jones vs Martin Bencher Ltd*,¹⁶⁰ ετέθη υπό εξέταση το ζήτημα εάν υπό το πλαίσιο της σύμβασης C.M.R. το μέγιστο χρονικό περιθώριο που διατίθεται για έγερση απαιτήσεων σε περιπτώσεις στις οποίες υφίσταται δόλια συμπεριφορά είχε ισχύ. Στην υπόθεση αυτή, ένα φορτηγό παρέκλινε της πορείας του και βρέθηκε εκτός δρόμου προκαλώντας ζημιά στο φορτίο του καθώς ο οδηγός αποκοιμήθηκε στο τιμόνι, λόγω της παρατεταμένης οδήγησης, κατά παράβαση των κανονισμών που ορίζουν τις ώρες ανάπαυσης του οδηγού. Οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν ότι το ατύχημα συνέβη επειδή ο οδηγός αποκοιμήθηκε, ως εκ τούτου είναι υπαίτιος για δόλια συμπεριφορά και ότι σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 29 οι εναγόμενοι δεν είχαν το δικαίωμα να κάνουν χρήση για τους ίδιους των διατάξεων οι οποίες ήσαν ή περιορίζαν την ευθύνη τους εξαιτίας της δόλιας συμπεριφοράς.

¹⁵⁸ *Thomas Cook Group Ltd vs Air Malta Ltd*[1997] 2 Lloyd's Rep. 407 -408.

¹⁵⁹ *Lacey's Footwear vs Bowler International* [1997] 2 Lloyd's Rep 369.

¹⁶⁰ *Sidney Jones vs Martin Bencher Ltd* [1986] 1 Lloyd's Rep. 54.

Το Δικαστήριο έκρινε ότι αυτό ήταν δόλια συμπεριφορά καθώς ο οδηγός εκτίμησε τον αυξημένο κίνδυνο ενός ατυχήματος και αποδέχτηκε την πιθανότητα πρόκλησης ζημίας στο φορτωμένο εμπόρευμα.¹⁶¹ Ειδικότερα εκρίθη ότι είναι σχεδόν αδύνατο να δεχτούμε ότι έσκασε το λάστιχο, καθώς το όχημα βγήκε εκτός του δρόμου επειδή ο οδηγός αποκοιμήθηκε στο τιμόνι. Ο οδηγός γνώριζε καλά τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίοι καθόριζαν το μέγιστο χρόνο, κατά τον οποίο επιτρεπόταν σε ένα οδηγό να οδηγεί ακατάπαυστα το όχημά του. Αυτή η γνώση αποδείχθηκε από το γεγονός ότι ο οδηγός είχε λάβει πλήρη ενημέρωση, όταν πρωτοπροσλήφθηκε από τους εναγομένους και του είχε δοθεί ένα φυλλάδιο σχετικό με τον τρόπο υπολογισμού των ωρών. Ο σκοπός αυτών των κανονισμών ήταν να προφυλάξουν ενάντια στην κούραση εξαιτίας των υπερβολικών ωρών οδήγησης, κάτι που έγινε απόλυτα κατανοητό από τον οδηγό. Επέλεξε να τους αγνοήσει και το έκανε σκοπίμως γνωρίζοντας ότι με το να τους αγνοεί εξέθετε το φορτίο που μετέφερε, το όχημα που οδηγούσε και άλλους χρήστες του δρόμου σε μεγαλύτερο κίνδυνο απ' ό,τι θα τους εξέθετε αν συμμορφωνόταν πλήρως με τους κανονισμούς η συμπεριφορά του οδηγού θεωρήθηκε ότι εμπίπτει στον ορισμό της «δόλιας συμπεριφοράς» και έτσι οι ενάγοντες επέτυχαν να αποζημιωθούν από τους εναγόμενους για ολόκληρο το αιτούμενο ποσό της αγωγής.

Εν τέλει πρέπει να σημειωθεί ότι η δόλια συμπεριφορά που ορίζεται στη διάταξη του άρθρου 29 της σύμβασης C.M.R. έχει επίδραση στα χρονικά όρια σύμφωνα με το άρθρο 32, όπου ο χρόνος για «μια αγωγή που στηρίζεται στα δικαιώματα που προκύπτουν από τη μεταφορά σύμφωνα με αυτή τη σύμβαση πρέπει να έχουν μονοετή διάρκεια». Παρόλα αυτά σε περίπτωση που ο μεταφορέας είναι υπαίτιος για δόλια συμπεριφορά και ως εκ τούτου χάνει το δικαίωμά του για περιορισμό της ευθύνης του, τότε το χρονικό όριο του άρθρου 32 αυξάνεται στα τρία χρόνια. Αυτά τα διευρυμένα χρονικά όρια εφαρμόζονται και στις δύο αγωγές τόσο υπέρ όσο και κατά του μεταφορέα καθώς και των υπαλλήλων ή πρακτόρων του.¹⁶²

¹⁶¹ David A. Glass – Chris Cashmore (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, σελ. 128.

¹⁶² David A. Glass – Chris Cashmore (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, σελ. 130

3.7 Η φύση της συμπεριφοράς υπό το καθεστώς της σύμβασης του 1976 σύμφωνα με το άρθρο 35 της τροποποιημένης σύμβασης της Βαρσοβίας

Η μοντέρνα ερμηνεία της φύσης της σύμβασης εισήχθη με την τροποποιημένη Σύμβαση της Βαρσοβίας. Η μεταφορά με βάση τη νομοθετική πράξη για την από αέρος μεταφορά του έτους 1961 φέρει σε ισχύ στο Ηνωμένο Βασίλειο τη Σύμβαση της Βαρσοβίας όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 13 του πρωτοκόλλου της Χάγης του έτους 1955, το οποίο παρομοίως προβλέπει ότι σύμφωνα με το άρθρο 25 *«Τα όρια της ευθύνης που καθορίζονται στο άρθρο 22 δεν εφαρμόζονται εάν έχει αποδειχθεί ότι η ζημιά έχει προκληθεί από μια πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, των υπαλλήλων ή πρακτόρων του, η οποία έγινε με σκοπό να προκαλέσει ζημιά ή εξ αμελείας και εν γνώσει ότι πιθανότατα θα προκληθεί τέτοια απώλεια.»*

Το άρθρο 4 της Σύμβασης του 1976 έχει αρθεί σχεδόν αυτολεξεί από την τροποποιημένη σύμβαση Χάγης – Βαρσοβίας. Οι κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ και οι κανόνες του Αμβούργου έχουν όμοια ερμηνεία όσον αφορά την περιγραφή για την άρση του περιορισμού της ευθύνης. Έτσι, ένα άτομο θα έχανε το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του σε περίπτωση που κριθεί υπεύθυνος για σκόπιμη η εξ αμελείας συμπεριφορά. Είναι σημαντικό να αποδειχθεί ότι το υπεύθυνο πρόσωπο θα πρέπει να περίμενε την προοπτική της πρόκλησης ζημιάς ενεργώντας με αυτό το λανθασμένο τρόπο. Αυτός ο έλεγχος διαχωρίζει ξεκάθαρα τη συμπεριφορά του υπεύθυνου προσώπου σε δύο κατηγορίες: από τη μια πλευρά σε αυτή που συνετελέσθη « με σκοπό να προκαλέσει τέτοια απώλεια» και από την άλλη «εξ αμελείας και με γνώση ότι τέτοια αμέλεια πιθανόν θα προκληθεί». Πρέπει να σημειωθεί, όπως θα εξηγήσω αργότερα στο τελευταίο κεφάλαιο ότι η λέξη «τέτοια» μπροστά από τη λέξη «απώλεια» δεν συμπεριλαμβάνεται στη σύμβαση της Βαρσοβίας ή στους κανόνες Χάγης –Βίσμπυ, παρά μόνο στη Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης του 1976 και στους κανόνες του Αμβούργου.

3.8 Η έννοια της «αμελείας»

Όπου το άρθρο 25 της μη τροποποιημένης σύμβασης αναφέρεται σε «δόλια συμπεριφορά», η τροποποιημένη Σύμβαση του 1955 σύμφωνα με το πρωτόκολλο της Χάγης αναφέρεται στην «εκ προθέσεως ή εξ αμελείας παράβαση καθήκοντος».¹⁶³ Αυτή η νέα ρήτρα επανατοποθετήθηκε και επαναδιατυπώθηκε, ώστε να ξεκαθαρίσει το νόημα αυτού του είδους του παραπτώματος που αφορά τη μεταφορά των αγαθών από αέρος. Υπό το καθεστώς της τροποποιηθείσας συμβάσεως ο αερομεταφορέας έχει κριθεί υπαίτιος για εκ προθέσεως ή εξ αμελείας εσφαλμένη συμπεριφορά εάν αποδειχθεί ότι θα έπρεπε να γνωρίζει ότι πιθανόν θα προκαλείτο ζημία.

Το νόημα της έννοιας εξ αμελείας ή από απεισκευσία έχει ερμηνευθεί από τα δικαστήρια σε πολλές ποινικές υποθέσεις, όπως η υπόθεση *R. vs Reid*¹⁶⁴ και η υπόθεση *R. vs Lawrence*¹⁶⁵, η οποία κατά τη γνώμη μου αποτελεί υπόδειγμα προς εξέταση των όρων. Περιλαμβάνει είτε την απροσεξία ή την απεισκευσία της συνέπειας με αποτέλεσμα ο δράστης να θεωρείται ότι δεν υπολόγισε ούτε την πιθανότητα ούτε τη δυνατότητα ενός πιθανού αποτελέσματος.¹⁶⁶

Στην υπόθεση *R. vs Reid*¹⁶⁷ ο ορισμός της αμελείας τείνει σε μια αντικειμενική έννοια. Η κατηγορούσα αρχή πρέπει πρώτα να εξηγήσει πως ο κατηγορούμενος οδηγούσε το όχημα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργηθεί ένας προφανής κίνδυνος πρόκλησης τραυματισμού σε κάποιο άλλο πρόσωπο, το οποίο πιθανόν να χρησιμοποιεί το δρόμο ή να κάνει ουσιαστική ζημιά σε περιουσία, και κατά δεύτερον, ότι οδηγώντας κατ' αυτό τον τρόπο ο κατηγορούμενος έπραξε έτσι ώστε να συνάγεται ότι δεν

¹⁶³ Glass & Cashmore – Chris Cashmore (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, σελ. 675

¹⁶⁴ *R. vs Reid* [1992] 3 All E.R. 673.

¹⁶⁵ *R. vs Lawrence* [1982] A.C. 529.

¹⁶⁶ Patrick Williams – Griggs Patrick, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 1998, σελ. 30.

¹⁶⁷ *R. vs Reid* [1992] 3 All E.R. 673.

αναλογίστηκε καθόλου την πιθανότητα να υπάρχει εκεί κάποιος τέτοιος κίνδυνος, ή έχοντας αναγνωρίσει ότι υπήρχε κάποιος κίνδυνος, παρόλα αυτά προτίμησε να τον αναλάβει. Στη δίκη με αντικείμενο την πρόκληση θανάτου εξαιτίας αμελούς οδήγησης ο δικαστής συνόψισε στην έννοια «απερίσκεψία» αναφερόμενος στη νομολογία που έχει παραχθεί και συγκεκριμένα στην υπόθεση Lawrence και στην απόφαση του Λόρδου Diplock στην υπόθεση R. vs Lawrence.¹⁶⁸ Εκρίθη ότι στο πλαίσιο της επικίνδυνης οδήγησης η αμέλεια δεν μπορεί να περιοριστεί σε ένα υποκειμενικό έλεγχο, αλλά πρέπει να περιλαμβάνει και ένα αντικειμενικό στοιχείο, το οποίο είναι η «αβλεψία ενός παρόντος κινδύνου καθώς και η παράβαση ενός αναγνωρισμένου κινδύνου».

Η έννοια αυτή της αμέλειας σύμφωνα με το ποινικό δίκαιο μπορεί να προσδιορισθεί και από την υπόθεση *Goldman vs Thai Airways*¹⁶⁹ όπου ο πιλότος ενός αεροσκάφους ενημερώθηκε για δύο περιοχές όπου θα ξεσπούσαν ανεμοστρόβιλοι μετρίας εντάσεως στη διάρκεια της πορείας του. Σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης διατάχθηκε να ενημερώσει τους επιβάτες να προσδεθούν στα καθίσματά τους, κατά τη διάρκεια των αναταράξεων λόγω των ανεμοστροβίλων, αλλά απέτυχε να ακολουθήσει την οδηγία όταν πλησίασε τη σχετική περιοχή. Το αεροσκάφος χτυπήθηκε σκληρά περισσότερο από το αναμενόμενο που προκαλείται από μια μεσαίας έντασης ανατάραξη και ο ενάγων εκτινάχθηκε από τη θέση του με συνέπεια να επιπέσει με σφοδρότητα στην οροφή του αεροσκάφους και να τραυματισθεί.

Ο Eveleigh L.J. δήλωσε: «ήταν απερίσκεπτο για τον πιλότο να αγνοήσει τις οδηγίες. Αυτός (ο δικαστής) ανέφερε τις λέξεις του λόρδου Diplock στην υπόθεση *R. Vs Caldwell*¹⁷⁰ όπου αυτός ανέφερε «κατά τη γνώμη μου ένα πρόσωπο που κατηγορείται για αδίκημα... είναι καθαρή αμέλεια το εάν ή όχι μια οποιαδήποτε ιδιοκτησία θα ζημιωθεί ή θα καταστραφεί εάν (1) δεν προβεί σε μια ενέργεια η οποία πράγματι δημιουργεί ένα ξεκάθαρο κίνδυνο ως προς το γεγονός ότι η περιουσία θα καταστραφεί ή

¹⁶⁸ *R vs Lawrence* [1982] A.C. 529.

¹⁶⁹ *Goldman vs. Thai Airways* [1983] 1. W.L.R. 1186.

¹⁷⁰ *R vs Caldwell*. [1981] 1 All E.R. 961 σελ. 967.

θα ζημιωθεί και (2) όταν προέβη στην ενέργεια αυτός είτε δεν σκέφτηκε διόλου την πιθανότητα εκεί να υπήρχε κάποιος τέτοιος κίνδυνος ή αναγνωρίζει ότι εκεί υπάρχει κάποιος κίνδυνος και παρόλα αυτά αναλαμβάνει την πρωτοβουλία να το πράξει.»

Έχοντας αναφερθεί σε αυτές τις λέξεις ο ανακριτής είπε: « αυτός είναι ο ορισμός που νομίζω ότι τώρα πρέπει να τύχει γενικής εφαρμογής και τον οποίο εφαρμόζω στην παρούσα υπόθεση... Σε περίπτωση που η συμπεριφορά θεωρηθεί ως αμέλεια... Είναι επειδή εμπεριέχει τον κίνδυνο ανεπιθύμητων συνεπειών. Όταν ένα πρόσωπο δρα αμελώς, δρα κατά τρόπο, ο οποίος αποδεικνύει την απόφασή του να ρισκάρει ή μια διανοητική στάση που δηλώνει αδιαφορία για την ύπαρξή του. Αυτή είναι η συνήθης σημασία των λέξεων, όπως την κατανοώ, και όπως μου φαίνεται, το ίδιο κατάλαβαν ο Λόρδος Diplock και ο Λόρδος Hailsham L.C. σύμφωνα με αυτά στα οποία αναφέρθηκαν... παρόλα αυτά η ενέργεια της πράξης ή της παράλειψης δεν συνοδεύεται από το επίρρημα «εξ αμελείας», αλλά από τη φράση «εν γνώσει της πιθανής πρόκλησης ζημίας».

Το Εφετείο έκρινε ότι προκειμένου να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της διάταξης του άρθρου 25, ο ενάγων πρέπει να αποδείξει ότι η ζημιά που συνέβη ήταν από αυτές που γίνονται εν γνώσει του υπαιτίου προσώπου και την οποία (ζημιά) αναγνωρίζει ως πιθανό αποτέλεσμα των πράξεών του. Εκρίθη ότι ο πιλότος δεν είχε πρόθεση να τραυματίσει τον ενάγοντα. Το Δικαστήριο απεφάνθη ότι οι ενέργειες του πιλότου δεν έγιναν εξ αμελείας, αλλά με γνώση και αποδοχή πιθανού τραυματισμού, δηλαδή με ενδεχόμενο δόλο. Σύμφωνα με το υποκειμενικό κριτήριο της αμέλειας το πιθανότερο είναι ότι ο πιλότος είχε μόλις ξεχάσει τις οδηγίες και ουχί σκοπίμως τις αγνόησε. Εν πάση περιπτώσει, ο τραυματισμός του ενάγοντος δεν μπορεί να πιθανολογηθεί ότι προβλέφθηκε από τον πιλότο ως το αποτέλεσμα των ενεργειών του. Οι σοβαρές εναέριες αναταράξεις που οφείλονται σε ανεμοστρόβιλο ήταν ένα σπάνιο φαινόμενο. Ως εκ τούτου ο πιλότος ήταν απλώς αμελής, εάν είχε αποδειχθεί ότι παρέλειψε να διατάξει τους επιβάτες να προσδεθούν, ενώ είχε γνώση ή άλλως αδιαφόρησε ενώ είχε επίγνωση ότι ζημιά σαν αυτή που συνέβη ήταν πολύ πιθανό να προκληθεί. Είναι αμφίβολο το εάν ο πιλότος επέδειξε αμέλεια όσον αφορά την ερμηνεία των διαδικασιών πτήσης που αναφέρονται στο εγχειρίδιο καθώς του δόθηκε η διακριτική

ευχέρεια να αναβάλει τη χρονική μετάβαση από το σήμα που δόθηκε για το δέσιμο των ζωνών μέχρι τη στιγμή που εμφανίστηκε η ένδειξη για τις αναταράξεις, αλλά ακόμη κι αν ήταν αμελής τα αποδεικτικά στοιχεία δεν αποκάλυψαν ότι υπήρχε μια πιθανότητα να συναντήσει στροβιλισμούς αέρα, τέτοιας εντάσεως ώστε να προκαλέσουν το είδος του τραυματισμού που υπέστη ο ενάγων. Ως εκ τούτου, η διάταξη του άρθρου 25 δεν εφαρμόστηκε και η ευθύνη του εναγομένου περιορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 22, καθώς ο εναγόμενος απεκδύθη της ευθύνης του επειδή ο πιλότος δεν γνώριζε ότι πιθανότατα με τις πράξεις του θα προκαλέσει τραυματισμό.¹⁷¹

Μια σημαντική υπόθεση που επεξηγεί τη λέξη «αμελώς» σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 25 της τροποποιηθείσας Σύμβασης της Βαρσοβίας είναι επίσης η υπόθεση *The Pharmaceutical Co. Ltd and Another vs Quantas Airways Ltd*¹⁷² όπου είχε προταθεί ότι αυτό που απαιτείται για να επέλθει ζημία κατά την έννοια του άρθρου 25 ήταν αμελείς πράξεις ή παραλείψεις εν γνώσει ότι πιθανόν θα επέλθει ζημία.

Σε αυτή την υπόθεση τα προϊόντα μεταφέρθηκαν από τους εναγομένους από τη Μελβούρνη Αυστραλίας για παράδοση στους ενάγοντες στο Τόκυο Ιαπωνίας. Το φορτίο ήταν φάρμακα τα οποία ήταν δεμένα σε πέντε παλέτες οι οποίες τοποθετήθηκαν σύμφωνα με αναγνωρισμένη θέση στοιβασίας δίπλα στο κέντρο αερομεταφερόμενου φορτίου της Quantas. Το δελτίο καιρού για εκείνη την ημέρα προέβλεπε ισχυρές βροχοπτώσεις με περιστασιακές καταιγίδες. Εκείνη τη μέρα ξέσπασε ισχυρή βροχή. Κατά την άφιξη στο Τόκυο, τα εμπορεύματα επιθεωρήθηκαν και βρέθηκε ότι τα χαρτοκιβώτια είχαν σχιστεί και βραχεί και από τις δύο πλευρές, μπροστά, πίσω και στην κορυφή. Οι ενάγοντες προσπάθησαν να ζητήσουν την αξία των προϊόντων από τους εναγομένους. Οι εναγόμενοι δεν αρνήθηκαν την ευθύνη, αλλά επικαλέστηκαν τις διατάξεις περιορισμού της ευθύνης που ορίζονται στο άρθρο 22 της σύμβασης της Βαρσοβίας. Οι ενάγοντες επικαλέστηκαν το άρθρο 25 το οποίο υποστήριζε ότι η συμπεριφορά των εναγομένων όσον αφορά το ότι προκάλεσαν ή επέτρεψαν να λάβει

¹⁷¹ David A. Glass – Chris Cashmore (1989), *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, σελ. 231- 232.

¹⁷² *The Pharmaceutical Co. Ltd and Another vs Quantas Airways Ltd* [1991] 1 Ll. L.R 288 (Australian C.A.)

χώρα η ζημία κατέστησε τη διάταξη περί περιορισμού της ευθύνης ανεφάρμοστη ως προς την απώλεια.

Βάσει των αποδείξεων η συμπεριφορά του εναγομένου ήταν αμελής καθώς υπήρχε σαφής γνώση του κινδύνου ζημιών σε ιδιαίτερα ευάλωτο φορτίο εφόσον επικρατήσουν συγκεκριμένες καιρικές συνθήκες. Ως εκ τούτου, οι ενάγοντες έχουν εκπληρώσει τον προβλεπόμενο από τη διάταξη του άρθρου 25 έλεγχο και οι εναγόμενοι δεν είχαν το δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους.

Ο Gleeson C.J. και ο Handley J.A. δήλωσε:

«Η ζημία ήταν το αποτέλεσμα τελεσθεισών εξ αμελείας πράξεων ή παραλείψεων με γνώση και αποδοχή ότι πιθανόν θα προκληθεί ζημία, παρά το αποτέλεσμα είτε αμέλειας χωρίς τέτοια γνώση ή απλώς βαριά αμέλεια.»

Εξάλλου, ο Kirby P. δήλωσε:

«Η έννοια του άρθρου 25, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της Χάγης, η ίδια προτείνει ένα αυστηρό πρότυπο, ώστε να πληρούν τις προϋποθέσεις πλήρους αποζημίωσης από τον αερομεταφορέα. Ένα από τα δύο κριτήρια που καθορίζονται είναι η εσκεμμένη βλάβη... απαιτείται απόδειξη από τους ενάγοντες που ζητούν την εξαίρεση την οποία προβλέπει η διάταξη του άρθρου 25, η οποία επιτρέπει η προβαλλόμενη ζημία να προκληθεί από κάτι πιο σημαντικό από την αμέλεια και την απροσεξία... πρέπει να αποδειχθεί ότι κατά τη διάρκεια της αμελούς συμπεριφοράς οι υπάλληλοι ή οι πράκτορες του μεταφορέα, γνώριζαν ότι τέτοιου είδους συμπεριφορά θα μπορούσε να προκαλέσει ζημία, αλλά ανεξαρτήτως αυτού προχώρησαν.»

Εν κατακλείδι, αυτό που όλες αυτές οι περιπτώσεις αποδεικνύουν είναι ότι ένα πρόσωπο, το οποίο κρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 25 της τροποποιημένης Σύμβασης της Βαρσοβίας υπαίτιο για εκ προθέσεως ή εξ αμελείας συμπεριφορά, πρέπει να αναμένει την προοπτική πρόκλησης ζημιών.

3.9 Η έννοια της γνώσης

Η έννοια της γνώσης στη φράση «εν γνώσει ότι πιθανόν θα προκληθεί ζημία» έχει προκαλέσει αντιπαραθέσεις που αφορούν το ακριβές νόημα αυτής, είτε αναφέρεται στην υποκειμενική ή αντικειμενική γνώση. Υποστηρίχθηκε ότι η ερμηνεία της διάταξης του άρθρου 4 της σύμβασης του 1976 ασχολείται με την υποκειμενική γνώση, καθώς ο σκοπός αυτής της διάταξης είναι η δημιουργία ενός σχεδόν απαραβίαστου δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης. Συνεπώς αυτή η φράση θα πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο ώστε να κλίνει περισσότερο υπέρ της ανάθεσης και όχι στην απογύμνωση, του ενάγοντος/ αιτούντος από το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του¹⁷³

Οι δύο σημαντικές υποθέσεις για τις οποίες έγινε εκτενής αναφορά παραπάνω, εξήγησαν λεπτομερώς την έννοια της «γνώσης» σύμφωνα με το άρθρο 4 της τροποποιημένης Σύμβασης της Βαρσοβίας.

Στην υπόθεση *Goldman vs Thai Airways*¹⁷⁴ ο δικαστής Eveleigh LJ ήταν υπέρμαχος της υποκειμενικής γνώσης, καθώς υποστήριζε ότι δεν υπάρχει λόγος να συγκρίνουμε τη συμπεριφορά του πιλότου σε μια συγκεκριμένη περίπτωση σε σχέση με τη συμπεριφορά ενός προνοητικού πιλότου. Δήλωσε:

« Εάν ο πιλότος δεν γνώριζε ότι πιθανόν θα προκληθεί ζημία από την παράλειψή του, δεν μπορώ να θεωρήσω ότι έχουμε το δικαίωμα να του καταλογίσουμε γνώση, την οποία ένας άλλος πιλότος θα μπορούσε να έχει αποκτήσει ή την οποία αυτός ο ίδιος θα έπρεπε να έχει αποκτήσει... δεν μπορώ να πιστέψω ότι οι δικηγόροι που σκοπεύουν να ερμηνεύσουν την έννοια της γνωστής φράσης «όταν γνώριζε ή έπρεπε να έχει γνωρίσει» θα είχαν υιοθετήσει την άποψη «εν γνώσει».

¹⁷³ Hill Christopher – Hodges Susan, *Principles of Maritime Law* (2001) σελ. 593.

¹⁷⁴ *Goldman vs Thai Airways* [1983] 1 W.L.R. 1186.

Στο ίδιο συμπέρασμα κατέληξε ο Kirby J στην υπόθεση *The Pharmaceutical Co Ltd And Another vs Quantas Airways Ltd*¹⁷⁵, όπου απέρριψε τον αντικειμενικό έλεγχο. Ανέφερε: « Ο σκοπός και η πρόθεση των λέξεων που χρησιμοποιήθηκαν ήταν να αποκτηθεί υποκειμενική γνώση από την πλευρά του αερομεταφορέα (των υπαλλήλων ή πρακτόρων) της πιθανότητας ότι η ζημιά θα προέκυπτε. Τέτοια γνώση θα έπρεπε να υπάρχει κατά το χρόνο των ενεργειών ή των παραλείψεων, οι οποίες προκάλεσαν τη ζημιά για την οποία ηγέρθη η αξίωση.»

Εξάλλου η χρήση της λέξης «προσωπικό» στο άρθρο 4 της Σύμβασης του 1979 αποδεικνύει ότι η συμπεριφορά συγκεκριμένου προσώπου είναι αυτή που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και όχι η συμπεριφορά οποιουδήποτε. Με αυτό τον τρόπο μια μορφή γνώσης που τεκμαίρεται από το δικαστήριο ή που βασίζεται σε τεκμήριο θα πρέπει να εξαιρεθεί. Το γεγονός επίσης ότι το βάρος της απόδειξης, όπως θα εξετάσουμε μετέπειτα, βρίσκεται στην πλευρά του ενάγοντος αποδεικνύει τη δυσκολία κατάργησης των ορίων περιορισμού της ευθύνης.

Επιπλέον, η χρήση της λέξης «τέτοιας» μπροστά από τη λέξη «απώλεια» αποδεικνύει ότι η ζημιά που υπέστη πρέπει να ανήκει στο συγκεκριμένο είδος της ζημιάς, η οποία είναι γνωστό ότι επιφέρει το πιθανό αποτέλεσμα. Έτσι η ζημιά οποιουδήποτε είδους δεν είναι αρκετή, αλλά είναι απαραίτητο να αποδειχθεί ότι μια συγκεκριμένη ζημιά ήταν το πιθανό αποτέλεσμα της πράξης του μεταφορέα.

Ο Eveleigh LJ στην υπόθεση *The Goldman vs Thai Airways*¹⁷⁶ ανέφερε ότι η χρησιμοποίηση της λέξης πιθανόν και όχι ενδεχομένως στο άρθρο 25 της τροποποιημένης σύμβασης της Βαρσοβίας σημαίνει ότι το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο δεν θα σκεφτόταν μόνο την απώλεια ως ένα απλό πιθανό αποτέλεσμα της πράξης του, αλλά ως το αποτέλεσμα που θα περίμενε να συμβεί ως φυσιολογικό επακόλουθο της ανάρμοστης συμπεριφοράς του. Ειδικότερα δήλωσε:

¹⁷⁵ *The Pharmaceutical Co Ltd And Another vs Quantas Airways Ltd*. [1991] 1 Ll.L.R. 288 (Australian C.A.)

¹⁷⁶ *Goldman vs Thai Airways* [1983] I W.L.R. 1186.

«Η διάταξη του άρθρου 25 παρόλα αυτά αναφέρεται όχι μόνο στην δυνατότητα, αλλά και στην πιθανότητα πρόκλησης ζημίας. Έτσι απαιτείται κάτι περισσότερο από μια δυνατότητα. Η λέξη πιθανόν είναι μια αρκετά κοινώς χρησιμοποιούμενη λέξη. Αντιλαμβάνομαι το νόημά της ως κάτι που είναι πιθανόν να συμβεί. Νομίζω ότι είναι αυτό που εννοείται στο άρθρο 25. Με άλλα λόγια προεξοφλεί ζημία από πράξη ή παράλειψη.»

Εν τέλει η χρησιμοποίηση των λέξεων «τέτοια απώλεια» φαίνεται ότι υπογραμμίζει το γεγονός ότι το δικαίωμα περιορισμού αποκλείεται μόνο εάν το είδος της σκοπούμενης ή αναμενόμενης απώλειας από το υπεύθυνο πρόσωπο είναι η πραγματική ζημία που υπέστη ο ενάγων.

3.10 Ξεπερνώντας τα όρια περιορισμού της ευθύνης σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου

Ο στόχος των Κανόνων του Αμβούργου, η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη θαλάσσια μεταφορά των αγαθών του έτους 1978, είναι να βελτιώσουμε την κατάσταση που διαμορφώθηκε βάσει των κανόνων της Χάγης και Χάγης – Βίσμπυ και να επιτύχουμε ευρύτερη διεθνή ομοιομορφία. Η διάταξη του άρθρου 8 (1) των Κανόνων του Αμβούργου προβλέπει:

«Ο μεταφορέας δεν δικαιούται το ευεργέτημα του περιορισμού της ευθύνης που προβλέπεται στο άρθρο 6, εάν έχει αποδειχθεί ότι η απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση στην παράδοση, που είναι αποτέλεσμα μιας πράξης ή παράλειψης που τελέστηκε επί σκοπού προκλήσεως τέτοιας απώλειας, ζημιάς ή καθυστέρησης, ή αμελώς και εν γνώσει ότι η απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση θα ήταν το πιθανό αποτέλεσμα.»

Αυτό το άρθρο είναι σχεδόν πανομοιότυπο με το άρθρο 5(e) των Κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ, αλλά εκεί έχουν προστεθεί οι λέξεις εκτός από «ζημία» οι λέξεις «απώλεια» και «καθυστέρηση στην παράδοση» καθώς και το επίρρημα «τέτοια» προκειμένου να αποδείξουν τη σχέση αυτών των επιβλαβών αποτελεσμάτων που έχουν προκληθεί εξαιτίας της δόλιας συμπεριφοράς του μεταφορέα. Πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι το ίδιο επίρρημα έχει χρησιμοποιηθεί δύο φορές, όχι μόνο στους κανόνες του Αμβούργου, αλλά επίσης και στη σύμβαση περιορισμού της ευθύνης του 1976, στο άρθρο 4, όπου και τροποποιεί επίσης τη λέξη «ζημία».

Στους κανόνες της Χάγης το προνόμιο του περιορισμού της ευθύνης, εντός των επιτρεπομένων ποσών εδόθη στο μεταφορέα «σε κάθε περίπτωση», μια φράση η οποία αντικαταστάθηκε στους Κανόνες του Αμβούργου από τη δήλωση ότι η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στα προβλεπόμενα ποσά χωρίς περαιτέρω επιφυλάξεις εκτός από αυτές που προβλέπονται στο άρθρο 8. Κατ' αυτό τον τρόπο, οποτεδήποτε η διάταξη του άρθρου 8 δεν αποκλείει την περίπτωση του να είναι ο μεταφορέας ικανός

να επωφεληθεί του ευεργετήματος του περιορισμού κάτω απ' όλες τις περιστάσεις, συμπεριλαμβανομένης της αποκλίσεως από την πορεία του.¹⁷⁷

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι παρόμοια ρήτρα με τη διάταξη του άρθρου 8 των κανόνων του Αμβούργου, εμποδίζει τον υπάλληλο ή πράκτορα του μεταφορέα από την επίκληση της ρήτρας περιορισμού της ευθύνης προκειμένου να καλύψει την προσωπική του ευθύνη εκεί όπου έχει εμφανίσει μια παρόμοια πρόθεση ή αμέλεια.¹⁷⁸

Οι κανόνες του Αμβούργου έχουν τροποποιήσει τον παλαιότερο έλεγχο της «δόλιας συμπεριφοράς» της μη τροποποιημένης συμβάσεως της Βαρσοβίας με τις λέξεις «εσκεμμένης ή αμελούς συμπεριφοράς», προκειμένου να συμπεριλάβουν επίσης τον παράγοντα των πράξεων που τελούνται εκ προθέσεως. Αυτή η προσθήκη, του να λαμβάνονται δηλαδή υπόψη οι προθέσεις του υπευθύνου προσώπου αποτελεί μια πρωτοτυπία των Κανόνων του Αμβούργου. Έτσι η χρήση του επιρρήματος «τέτοια» στη διάταξη του άρθρου 8 (1) περιλαμβάνει αμφοτέρως εκ προθέσεως ενέργειες και αμελή συμπεριφορά. Με αυτό τον τρόπο η θέση του ιδιοκτήτη του φορτίου έχει αντιστραφεί επειδή σε περίπτωση που η ζημία είναι διαφορετική από τη σκοπούμενη να προκληθεί από την πράξη του μεταφορέα, τότε αυτό δεν θα αποτελέσει δόλια συμπεριφορά και το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του παραμένει άθικτο.

Η χρήση των λέξεων «τέτοιας απώλειας» εισάγει κατά μείζονα λόγο μια εγγύηση του υπευθύνου προσώπου¹⁷⁹ και περιορίζει την εφαρμογή του άρθρου 8 των κανόνων του Αμβούργου καθώς σχετίζεται άμεσα ο σκοπός του υπαιτίου για παράπτωμα προσώπου με την πραγματική απώλεια που ενέσκηψε.¹⁸⁰ Αυτή η διαφορά ασκεί ουσιώδη επιρροή στο διανοητικό στοιχείο του υπευθύνου προσώπου, καθώς ο λόγος που εισήχθη η λέξη «τέτοια» στους κανόνες του Αμβούργου είναι για να αποδείξει ότι η αναμενόμενη ζημία πρέπει να είναι το αποτέλεσμα της πράξης ή της παράλειψης του μεταφορέα και όχι οποιουδήποτε άλλου είδους ζημία γενικότερα.

¹⁷⁷ Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*, σελ. 220

¹⁷⁸ Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*, σελ. 221

¹⁷⁹ Patrick Williams- Griggs Patrick, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 1998, σελ. 30

¹⁸⁰ Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*, σελ. 221

Αυτή η άποψη καθιερώθηκε στην υπόθεση *Goldman vs Thai International Airways*¹⁸¹, όπου είχε σημειωθεί ότι η φράση «με γνώση ότι πιθανόν θα προκληθεί ζημία», η οποία απαιτούσε η ζημία που αναμένεται από το υπαίτιο πρόσωπο να είναι του ίδιου είδους με αυτή που υπέστη. Αυτή η άποψη υποστηρίχθηκε επίσης από τον Patrick Griggs¹⁸², ο οποίος υποστήριξε ότι η ερμηνεία της λέξης «τέτοιας» θα πρέπει να είναι περιοριστική ως προς την «ίδια» απώλεια, εισάγοντας κατ' αυτό τον τρόπο μια πρόσθετη δικλείδα ασφαλείας για το υπεύθυνο πρόσωπο. Διαφορετική άποψη επί του θέματος έχει η Aleka Mandaraka¹⁸³, η οποία υποστήριξε ότι η χρήση των λέξεων «τέτοια απώλεια» στη διάταξη του άρθρου 4 της Σύμβασης του 1976 και στο άρθρο 8.1 των κανόνων του Αμβούργου αναφέρεται στο είδος της απώλειας και όχι στην ίδια την απώλεια και κατά συνέπεια η λέξη «τέτοια» φαίνεται ότι υπογραμμίζει το γεγονός ότι το δικαίωμα περιορισμού εμποδίζεται μόνο εάν το είδος της επί σκοπώ ή της αναμενόμενης απώλειας από το υπεύθυνο πρόσωπο είναι η πραγματική απώλεια που υπέστη ο ενάγων. Στην υπόθεση *Goldman*¹⁸⁴ ο λόρδος Eveleigh δήλωσε:

«Η ζημία είτε αναφέρεται σε εμάς ως «ζημία» ή ως «απλή βλάβη» αναφέρεται σε κάτι το οποίο είναι αποτέλεσμα παραλείψεως.» Έτσι η χρησιμοποίηση της λέξης ζημία δεν δημιουργεί κάποια αξιοσημείωτη διαφορά, ανεξαρτήτως αν αφορά τη ζημία ή την απλή βλάβη και ως εκ τούτου ο σκοπός της λέξης «τέτοια» έχει εισαχθεί σύμφωνα με την Aleka Mandaraka « με σκοπό να δοθεί έμφαση στην απώλεια του είδους που προβλέπεται στο άρθρο 3, καθώς θα ήταν αδύνατο να είμαστε ακριβείς.»¹⁸⁵

¹⁸¹ *Goldman vs Thai International Airways* [1983] 2 All E.R. 693, [1983] 1 WLR 1186

¹⁸² Griggs, Patrick. *Limitation of Liability for Maritime Claims*, σελ. 30

¹⁸³ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 918- 919

¹⁸⁴ *Goldman vs Thai International Airways* [1983] 2 All E.R. 693, [1983] 1 WLR 1186

¹⁸⁵ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 918.

3.11 Το βάρος της απόδειξης

Το βάρος της απόδειξης το φέρει συνήθως το πρόσωπο, το οποίο επιθυμεί να αποδείξει ότι δεν είναι υπαίτιος πραγματικού σφάλματος ή απόκρυψης της γνώσης περί του σφάλματος. Αυτός είναι ο λόγος που εξηγεί το γιατί οι πλοιοκτήτες πρέπει πάντα να αποδεικνύουν ότι κατά την εκτέλεση της επαγγελματικής τους δραστηριότητας υπάρχει πάντα ένα κατάλληλο σύστημα εποπτείας και αναφοράς των πρακτικών του πλοιάρχου, διαφορετικά είναι πιθανόν να χάσουν το δικαίωμά τους να περιορίσουν την ευθύνη τους.

Σύμφωνα με τις ενότητες 502 και 503 της νομοθετικής πράξης του 1894 για την εμπορική ναυτιλία όπως τροποποιήθηκε από τη νομοθετική πράξη του 1958 για την εμπορική ναυτιλία ακολουθώντας τη σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης του 1957 ο ενάγων είχε το δικαίωμα να απαιτήσει πλήρη αποζημίωση εκτός κι αν ο πλοιοκτήτης-εναγόμενος, ο οποίος υποστήριζε ότι είχε το δικαίωμα να περιορίσει ή να απαλλαγεί από την ευθύνη απηλλάγη του βάρους της απόδειξης σχετικά με το ότι η απώλεια προκλήθηκε χωρίς «την προσωπική του υπαιτιότητα ή την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος».¹⁸⁶ Το βάρος της απόδειξης φέρει ο πλοιοκτήτης, επειδή ο περιορισμός της ευθύνης δεν θεωρήθηκε δικαίωμα, αλλά προνόμιο για την ισχύ του οποίου ο διάδικος που επιδιώκει να περιορίσει την ευθύνη του πρέπει να πληροί κάποιες προϋποθέσεις.

Αντίθετα, η ενότητα 18 της νομοθετικής πράξης του 1979 για την εμπορική ναυτιλία αντικατέστησε τον έλεγχο σχετικά με το πραγματικό σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος της ενότητας 503 της νομοθετικής πράξης του 1894 με τον έλεγχο για την πρόθεση ή την αμέλεια σε συμφωνία με το άρθρο 4 της Σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης. Υπό το καθεστώς της νέας Σύμβασης, ο έλεγχος δεν συνεπάγεται πλέον το πραγματικό σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης περί του σφάλματος του ιδιοκτήτη, επειδή τώρα απαιτείται από τον ενάγοντα απόδειξη της απώλειας, ως αποτέλεσμα της προσωπικής πράξης ή παράλειψης του ατόμου που είναι υπεύθυνο για την απώλεια. Ο ενάγων πρέπει να αποδείξει περισσότερο από απλή

¹⁸⁶ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 907.

βλάβη του ιδιοκτήτη. Πρέπει να δείξει ότι κάνει τα στραβά μάτια ή μια προθυμία αποδοχής του κινδύνου. Η επαγρύπνηση του ιδιοκτήτη θα πρέπει να θεωρείται αναμφίβολη, η οποία εγρήγορση είναι μια κατάσταση του μυαλού πιο κοντά στην πρόθεση, αλλά πέρα από τον όρο της αμέλειας.¹⁸⁷ Το δικαστήριο δεν είναι υποχρεωμένο να ερευνήσει εάν ή όχι το υπεύθυνο πρόσωπο είναι υπαίτιο συμπεριφοράς, η οποία εμποδίζει τον περιορισμό της ευθύνης, όταν αυτό το πρόσωπο ξεκινά μια διαδικασία περιορισμού της ευθύνης. Έτσι, το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης εφαρμόζεται αυτόματα, εκτός κι αν αποδειχθεί από τον ενάγοντα ότι το διάδικο μέρος που επιχειρεί τον περιορισμό είναι υπαίτιος για το σφάλμα καταργώντας τον περιορισμό σύμφωνα με το άρθρο 4. Είναι προφανές ότι δεν είναι μόνο το βάρος της απόδειξης δύσκολο να το απεκδυθεί κάποιος, αλλά τώρα βρίσκεται στην πλευρά του ενιστάμενου και όχι στην πλευρά του πλοιοκτήτη όπως συνηθιζόταν με βάση το παλιό δίκαιο σύμφωνα με την υπόθεση *Norman*¹⁸⁸, να αποδειχθεί η λανθασμένη συμπεριφορά. Μια άλλη υπόθεση που εξετάζει το βάρος της απόδειξης, υπό το κράτος της νέας σύμβασης περιορισμού της ευθύνης είναι η υπόθεση *The Bowbelle* όπου ο Sheen J. διαπίστωσε:

«Τα αποτελέσματα των άρθρων 2 και 4 (της Σύμβασης του 1976) είναι ότι οι αγωγές οι οποίες σημειώθηκαν στο άρθρο 2 υπόκεινται σε περιορισμό εκτός κι αν το πρόσωπο που ασκεί την αγωγή αποδεικνύει (και το βάρος απόδειξης βρίσκεται στην πλευρά του) ότι η απώλεια που είναι αποτέλεσμα της προσωπικής του πράξης ή παράλειψης του πλοιοκτήτη και το οποίο έχει διαπραχθεί με σκοπό την πρόκληση τέτοιας απώλειας, ή αμελώς και με γνώση ότι τέτοια απώλεια πιθανόν να επέλθει ως αποτέλεσμα. Αυτό το γεγονός επιβάλλει στον αιτούντα ένα πολύ βασικό και βαρύνουσας σημασίας βάρος απόδειξης... Το Δικαστήριο δεν υποχρεούται να ερευνήσει το ζήτημα εάν ο πλοιοκτήτης θεωρείται υπαίτιος συμπεριφοράς, η οποία εμποδίζει τον περιορισμό.»

Το ολικό αντίκτυπο του άρθρου 4 της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης του 1976 μπορεί να αναφερθεί στην υπόθεση *The Capitan San Luis*¹⁸⁹, όπου ο

¹⁸⁷ Chorley & Giles, *Shipping Law*, σελ. 409 -411.

¹⁸⁸ *The Norman* [1960] 1 Lloyd's Rep. 532 σελ. 535 -536.

¹⁸⁹ *The Capitan San Luis* [1993] 1 Lloyd's Rep. 573.

κύριος δικαστής Clarke έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στη διαφορά μεταξύ του παλιού και του νέου συστήματος ως εξής:

«Ο πλοιοκτήτης πρέπει να περιοριστεί στη διαπίστωση ότι η απαίτηση εμπίπτει στο άρθρο 2 της σύμβασης. Από τη στιγμή που διαπιστώνει αυτό, έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, εκτός κι αν ο ενάγων αποδείξει τα γεγονότα που απαιτούνται από το άρθρο 4. Είναι βέβαια ένα ζήτημα για τον ενάγοντα το εάν επιθυμεί να ερευνήσει αυτή την ερώτηση. Η σύμβαση του 1976 και η νομοθετική πράξη του 1979 έχουν προσδώσει στον πλοιοκτήτη ένα δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, το οποίο μπορεί να περιοριστεί μόνο εάν αποδειχθούν ορισμένα στοιχεία.

Το εάν το δικαίωμα να περιορίσει κάποιος την ευθύνη του σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη του 1894 είχε χαρακτηριστεί ως προνόμιο, το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, σύμφωνα με τη σύμβαση του 1976 είναι ένα νόμιμο δικαίωμα, το οποίο μπορεί να ασκηθεί υπό προϋποθέσεις, οι οποίες μπορούν εύκολα να καθοριστούν και οι οποίες μπορούν να περιγραφούν ως ένα βαρύ φορτίο... Το σημερινό σύστημα είναι πολύ διαφορετικό από αυτό που ίσχυε σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη του 1894. Υπάρχει μια κεφαλαιώδης διαφορά ανάμεσα στην υπόθεση στην οποία ο πλοιοκτήτης πρέπει να αποδείξει ότι η ζημιά προέκυψε χωρίς το προσωπικό του σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης του περί του σφάλματος προτού να έχει το δικαίωμα περιορίσει την ευθύνη του, εκτός κι αν ο ενάγων αποδείξει ότι ο πλοιοκτήτης επεδίωκε να προκαλέσει την απώλεια ή ότι έδρασε αμελώς και με γνώση ότι πιθανότατα θα προκληθεί ζημιά.

Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι αυτός ο έλεγχος ενισχύει πολύ περισσότερο τα όρια της ευθύνης και κάνει ακόμα δυσκολότερη την παραβίασή τους, υπό το καθεστώς της οποίας (παραβίασης των ορίων) ο ενάγων πρέπει να έχει περισσότερες αποδείξεις, καθώς το απλό σφάλμα του πλοιοκτήτη δεν είναι αρκετό για να αποδείξει την απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης. Αυτή η απροθυμία συνετής διαχείρισης ή της ενσυνείδητης αμέλειας δεν μπορεί να αποδοθεί στους διαχειριστές του πλοίου

Marion,¹⁹⁰ επειδή παρά την αμέλειά τους, πάντα προσπαθούσαν να οδηγήσουν το πλοίο τους με όσο μεγαλύτερη ασφάλεια μπορούσαν, γι' αυτό λοιπόν το λόγο δεν υπήρχε καμία πρόθεση εκ μέρους τους να προκαλέσουν οποιοδήποτε ατύχημα.

Σε μια πιο πρόσφατη υπόθεση με το όνομα *The Leerort*¹⁹¹, ένα πλοίο ιδιοκτησίας του ενάγοντος συγκρούστηκε με ένα πλοίο που περιείχε φορτίο, το οποίο ανήκε στον εναγόμενο, με αποτέλεσμα την απώλεια του φορτίου. Ο ενάγων αιτήθηκε σύμφωνα με τη νομοθετική πράξη του 1995 για μια απόφαση, η οποία θα περιόριζε την ευθύνη του. Η καθ' ης η αγωγή αμφισβήτησε την εφαρμογή, ισχυριζόμενη ότι θα έπρεπε να υπάρχει ανακάλυψη, η οποία θα γεννούσε την ανάγκη έρευνας για το αν η απώλεια προκλήθηκε προσωπικά «από πράξη ή παράλειψη του ενάγοντος, η οποία διαπράχθηκε επί σκοπώ προκλήσεως τέτοιου είδους απώλειας, ή εξ αμελείας και εν γνώσει του ότι θα προκληθεί τέτοια απώλεια», όπως απαιτείται από τη νομοθετική πράξη.

Ο δικαστής έκρινε ότι ο ενάγων είχε το δικαίωμα σύμφωνα με τη διάταξη να περιορίσει την ευθύνη του, καθώς η πρόκληση του εναγομένου δεν ήταν τίποτα άλλο παρά μια πρακτική παραπλάνησης, η οποία ήταν αδύνατο να δημιουργήσει και να εδραιώσει αποδείξεις, ικανές να μετατοπίσουν σημαντικά το βάρος της απόδειξης. Το βάρος της απόδειξης για το μέρος που αναζητά να εμποδίσει το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης είναι πολύ δύσκολο και προϋποθέτει την απόδειξη ότι ο πλοιοκτήτης είχε γνώση της πραγματικής απώλειας που πιθανόν θα προκληθεί. Ήταν εξαιρετικά απίθανο να μπορέσει ο εναγόμενος να αποδείξει τέτοιου είδους γνώση σε αυτή την υπόθεση.

Εν κατακλείδι, αυτό που έχει αλλάξει μεταξύ της Σύμβασης του 1957 και της Σύμβασης του 1976 είναι το βάρος της απόδειξης. Σύμφωνα με την πρώτη Σύμβαση, το βάρος της απόδειξης των γεγονότων που ήταν απαραίτητο για τον περιορισμό του δικαιώματος του περιορισμού της ευθύνης, ως προς το πρόσωπο που επεδίωκε τον

¹⁹⁰ *The Marion: Grand Champions Tankers vs Norpipe A/S*, [1984] A.C. 563.

¹⁹¹ *The Leerort* [2001], 2 Lloyd's Rep. 291.

περιορισμό της ευθύνης του ήταν ότι έπρεπε να καθορίζεται σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στον τόπο του Δικαστηρίου στο οποίο εξετάζεται η διαφορά.(lex fori). Γι' αυτό το λόγο το βάρος της απόδειξης το έφερε το πρόσωπο, το οποίο προσπάθησε να περιορίσει την ευθύνη του. Μια επιτυχημένη αγωγή είναι δυνατόν να καταφέρει την επιδίκαση πλήρους αποζημίωσης, εκτός αν ο διάδικος που επεδίωκε τον περιορισμό της ευθύνης του κατάφερε να αποδείξει το δικαίωμά του για περιορισμό της ευθύνης του, πείθοντας το Δικαστήριο ότι δεν είχε από την πλευρά του « αμέλεια ή απέκρυπτε τη γνώση του περί του σφάλματος». Αντιθέτως, σύμφωνα με τη δεύτερη Σύμβαση το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης ισχύει αυτόματα, εκτός αν παράγεται απόδειξη η οποία συντείνει στο γεγονός ότι το διάδικο μέρος που επικαλείται τον περιορισμό είναι υπαίτιος για κακή συμπεριφορά, η οποία εμποδίζει τον περιορισμό της ευθύνης στα πλαίσια του άρθρου 4.¹⁹²

¹⁹² Patrick Williams- Griggs Patrick, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 1998, σελ. 31.

3.12 «Η πράξη ή η παράλειψη οποιουδήποτε προσώπου» εν αντιθέσει με «την προσωπική πράξη ή παράλειψη»

Για να καθοριστεί τίνος η συμπεριφορά αντιστοιχεί σε αυτή της εταιρείας και τίνος σε αυτή του πλοιοκτήτη, είναι σημαντικό να καθορίσουμε τη σημασία της παραγράφου (c) της τρίτης ενότητας της νομοθετικής πράξης για την εμπορική ναυτιλία του έτους 1958, με σκοπό συγκρίσεως αυτής με την παρούσα Σύμβαση του 1995 σε σχέση με «την πράξη ή την παράλειψη».¹⁹³

« στην περίπτωση που οποιαδήποτε απώλεια ζωής ή προσωπικός τραυματισμός προκαλείται σε οποιοδήποτε πρόσωπο που δεν μεταφέρεται στο πλοίο εξαιτίας της πράξης ή της παράλειψης οποιουδήποτε προσώπου (είτε αυτό βρίσκεται στο πλήρωμα είτε όχι) στην πλοήγηση και τη διαχείριση του πλοίου κατά τη φόρτωση, μεταφορά ή εκφόρτωση του φορτίου του ή κατά την επιβίβαση, μεταφορά και αποβίβαση των επιβατών του, ή εξαιτίας οποιασδήποτε άλλης πράξεως ή παραλείψεως οποιουδήποτε προσώπου, το οποίο βρίσκεται στο κατάστρωμα του πλοίου.»

Παρόμοια διατύπωση είχε υιοθετηθεί σε σχέση με την απώλεια ή τη ζημία σε περιουσία σύμφωνα με την παράγραφο (d). Πρέπει να σημειωθεί ότι υπό το προγενέστερο δίκαιο, η διατύπωση, που ελήφθη υπόψη προκειμένου να εξυπηρετηθούν σκοποί περιορισμού της ευθύνης, αναφερόταν στην «πράξη ή την παράλειψη οποιουδήποτε προσώπου» και όχι στην «προσωπική πράξη ή παράλειψη» του προσώπου που αιτείται τον περιορισμό της ευθύνης του. Οι πλοιοκτήτες δεν είχαν τη δυνατότητα να περιορίσουν την ευθύνη τους, η οποία προέκυψε από λάθος πρόσωπου στο οποίο είχαν αναθέσει ένα έργο, εκτός και αν μπορούσαν να αποδείξουν ότι το συγκεκριμένο περιστατικό έλαβε χώρα χωρίς δικό τους πραγματικό σφάλμα ή απόκρυψη της γνώσης τους περί του σφάλματος.¹⁹⁴

¹⁹³ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty law*, 2001, σελ. 908.

¹⁹⁴ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 909

Το άρθρο 4 της Σύμβασης του 1976 έχει περιορίσει την πράξη ή παράλειψη ή το σφάλμα «οποιοδήποτε» προσώπου στην «προσωπική» πράξη ή παράλειψη του προσώπου που έχει την ευθύνη. Για παράδειγμα, ακόμα κι αν η πράξη ή η παράλειψη που προκαλεί την απώλεια διεπράχθη από τον πλοίαρχο του πλοίου, ή από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος, το οποίο ενεργούσε στα πλαίσια των καθηκόντων του, ο πλοιοκτήτης, ο ναυλομεσίτης, ο διευθυντής ή διαχειριστής του πλοίου ή οποιοσδήποτε ήταν υπεύθυνος δια αντιπροσώπου για τις πράξεις ή τις παραλείψεις αυτών των υπαλλήλων, θα ήταν ακόμα ικανός να περιορίσει την ευθύνη του, ακόμα κι αν ο υπάλληλος (ο εργαζόμενος) ήταν υπαίτιος παραπτώματος. Συνεπώς, η συμπεριφορά των υπαλλήλων και των πρακτόρων του πλοιοκτήτη δεν επηρεάζει τα δικαιώματα περιορισμού της ευθύνης και ως εκ τούτου το βάρος της απόδειξης έχει μεταβληθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1976 σε σχέση με τη Σύμβαση του 1957, καθώς πλέον δεν υφίσταται υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποδείξει ότι η ζημία προέκυψε χωρίς το προσωπικό του σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης του περί του σφάλματος, εκτός κι αν υπάρχει κάποιος ενάγων, ο οποίος μπορεί να αποδείξει, είτε ότι ο πλοιοκτήτης είχε δόλο ως προς την πρόκληση της απώλειας ή ότι είχε επίγνωση ότι εξαιτίας των διαταγών του προς τους κατωτέρους πιθανόν θα προκληθεί ζημιά.

4. Συμπεράσματα

Ισχυρισμοί που βασίζονται σε δόλο του μεταφορέα έχουν παρουσιάσει αύξηση τα τελευταία χρόνια και πιθανόν να αυξηθούν τα χρόνια που έρχονται. Ο λόγος της αύξησής τους σύμφωνα με τους ποικίλους κανόνες που ορίζουν τη μεταφορά των αγαθών δια θαλάσσης, στεριάς και αέρα ίσως οφείλεται στο γεγονός ότι ο μεταφορέας μπορεί δύσκολα να αποδείξει ότι αυτός ή οι υπάλληλοί του και οι πράκτορές του δεν είναι υπαίτιοι συμπεριφοράς, η οποία εμποδίζει τον περιορισμό της ευθύνης. Ως μια γενική επισκόπηση, σε περίπτωση που ο αιτών μπορεί να αποδείξει είτε ότι ο πλοιοκτήτης σκόπευε να προκαλέσει την απώλεια ή ότι είχε γνώση η οποία προέκυψε από δικό του σφάλμα ή την απόκρυψη της γνώσης του περί του σφάλματος, ο μεταφορέας χάνει το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του. Επιπλέον ο μεταφορέας χάνει εκτός από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του και το δικαίωμα να κάνει οποιαδήποτε επαναδιαπραγμάτευση με τους ασφαλιστές της αστικής του ευθύνης.

Εξάλλου, ο Διεθνής Κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας (International Safety Management Code) του IMO, ο οποίος ετέθη σε ισχύ κατά στάδια, αρχής γενομένης τον Ιούλιο του 1998, γνωστός ως ISM, απαιτεί από τον κάθε πλοιοκτήτη να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να διατηρεί ένα σύστημα διαχείρισης ασφαλείας (Safety Management System), το οποίο θα καλύπτει ένα ευρύτερο φάσμα σχετικά με την ασφάλεια, το περιβάλλον και σχετικά θέματα. Από τη στιγμή που ο πλοιοκτήτης συχνά αντιμετωπίζει δυσκολίες στο να διατηρήσει όλα τα αρχεία του απόλυτα σύμφωνα με τις απαιτήσεις αυτού του κώδικα, οι οποίες είναι ως συνήθως πολύ αυστηρές και άκαμπτες, ο ενάγων έχει περισσότερες ευκαιρίες να προσβάλει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη όσον αφορά τον περιορισμό της ευθύνης του.

Κατ' αυτό τον τρόπο, υφίσταται μια σημαντική αντίφαση όσον αφορά τη χρήση μεταξύ του ISM Code ο οποίος θεσμοθετήθηκε υπέρ των εναγόντων και έχοντας δημιουργήσει εξάρτηση στον πλοιοκτήτη ως προς το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο, καθώς από τη μια μεριά ο ISM Code μπορεί να προσθέσει περισσότερα εφόδια σε αυτούς που επιθυμούν να επιτεθούν στον πλοιοκτήτη, ενώ από την άλλη πλευρά, μπορεί να υποστηριχθεί ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να βασιστεί στο γεγονός ότι σωστά

είχε εξουσιοδοτήσει το συγκεκριμένο πρόσωπο. Καθώς η Aleka Mandaraka προτείνει για την επίδραση του ISM στον περιορισμό της ευθύνης και στη διαχείριση κινδύνου, η σύμβαση του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης «δεν επιτρέπει στον καταλογισμό της ευθύνης να επιμερίζεται στο διοικητικό συμβούλιο»,¹⁹⁵ δηλαδή ονομαστικά δεν επιτρέπεται η επέκταση της κατηγορίας για τους ανθρώπους που έχουν κερδίσει την εμπιστοσύνη της εταιρείας. Κατά συνέπεια η εποπτεία δι' αντιπροσώπου η οποία δόθηκε σε ένα συγκεκριμένο πρόσωπο με βάση τον Κώδικα δεν θα τον καταστήσει ένα πρόσωπο του οποίου οι πράξεις ή οι παραλείψεις θα εκπροσωπούν την εταιρεία εκτός αν του έχουν ανατεθεί πλήρως οι αρμοδιότητες και ο έλεγχος των εργασιών.

Συνεπάγεται ότι καθώς οι ενάγοντες (ο φορτωτής, ναυλομεσίτης και ασφαλιστής) επιθυμούν να υποστηρίξουν τους ισχυρισμούς τους περί δολίας συμπεριφοράς, θα ήταν πολύ χρήσιμο για το μεταφορέα να συνδυάσει τη χρήση του ISM Code με τον καθορισμό ενός εξουσιοδοτημένου προσώπου προκειμένου να διατηρήσει επαρκή αρχεία σχετικά με τη λειτουργία της εταιρείας του καθόλη τη διάρκεια λειτουργίας της και προκειμένου να αποκρούσει τους ισχυρισμούς των εναγόντων σχετικά με παράπτωμα που εμποδίζει το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του με καλύτερο τρόπο.

Για τους λόγους αυτούς η πρότασή μου σχετικά με το ποιος πρέπει να είναι, κατά τη γνώμη μου, ο στόχος του εμπορικού ναυτιλιακού χώρου, προκειμένου να επιτύχει την καλύτερη εφαρμογή της μεθόδου του περιορισμού της ευθύνης, είναι ένα αξιόπιστο και αποτελεσματικό σύστημα με αποδεικτικά στοιχεία, με συνδυασμό όλων των σχετικών διατάξεων, κάτω από τις οποίες ο μεταφορέας θα μπορούσε εύκολα να αποδείξει την ασφαλή διαχείριση της εταιρείας του, ώστε να είναι δυνατόν να του επιτραπεί σε οποιαδήποτε υπόθεση να περιορίσει την ευθύνη του σε σχέση με αμέλεια ή λάθη των υπαλλήλων του, τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα την απώλεια ή ζημία που προκαλείται σε τρίτα πρόσωπα.

Οι πλοιοκτήτες θα κληθούν να υποδείξουν ένα «εξουσιοδοτημένο πρόσωπο», το οποίο θα έχει άμεση πρόσβαση στο ύψιστο επίπεδο διαχείρισης εντός της ιδιοκτήτριας

¹⁹⁵ Aleka Mandaraka, *Modern Admiralty Law*, 2001, σελ. 931.

– διαχειρίστριας εταιρείας και μια υποχρέωση υποβολής εκθέσεων για την εφαρμογή της. Στο επίκεντρο του κώδικα είναι ένα σύστημα επαλήθευσης, αναφοράς και ελέγχου, μεγάλο μέρος του οποίου πρέπει να προταθεί εγγράφως. Το όφελος αυτού του συστήματος είναι ότι η ύπαρξη ενός εξουσιοδοτημένου προσώπου με πρόσβαση και υποχρέωση αναφοράς στα ανώτερα διευθυντικά στελέχη και στον κανονισμό ασφαλείας ως αναπόσπαστο μέρος του ISM Code κάθε εταιρείας, θα δώσει πολύ μεγαλύτερες ευκαιρίες για την αμφισβήτηση του δικαιώματος περιορισμού σε σχέση με το άρθρο 4 της Σύμβασης του 1976. Μια εκτεταμένη εξέταση του ISM Code θα προσδιορίσει με σαφήνεια τα πρόσωπα στα οποία αναλογούν οι ευθύνες για λάθη ή αμέλειες, ούτως ώστε να αποδοθεί καλύτερα δικαιοσύνη, καθώς ο μεταφορέας θα μπορούσε εύκολα να αποδείξει ότι δεν έχει καμία σχέση με την κακή λειτουργία της εταιρείας του, αλλά ότι αυτά τα λάθη αναλογούν και ταιριάζουν στο εξουσιοδοτούμενο πρόσωπο το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο να ασχολείται με τις αποφάσεις της εταιρείας.

5.ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Adler vs Dickson (The Himalaya) [1954] 2 Lloyd's Rep 267.

Arthur Guinness Son & Co. (Dublin) Ltd. vs. MV Freshfield (Owners) (The Lady Gwendolen) [1965] P 294, [1965] 3 WLR 91.

A.Meredith Jones & Co. Ltd vs Vangemar Shipping Co. Ltd. (The Apostolis) [1996] 1 Lloyd's Rep. 475, [1997] 2 Lloyd's Rep. 241, [1999] 2 Lloyd's Rep. 292, [2000] 2 Lloyd's Rep. 337.

Aegis Spirit, The [1977] 1 Lloyd's Rep. 93.

Alastor, The [1981] 1 Lloyd's Rep. 1

Annie Hay, The Coldwell- Horsfall vs West Country Yacht Charters Ltd. [1968]1 All E.R. 657.

Bekol B. vs. Terracina Shipping Corporation, unreported, 13 July 1988.

BGH 27.6.1985 (1986) 21 ETL 102.

Bolton Engineering vs Graham [1957] 1 Q.B.159.

Bowbelle, The [1990] 1 Lloyd's Rep. 532, pp 535-536.

Browner International Ltd vs Monarch Shipping Co. (The European Enterprise) [1989]2 Lloyd's Rep. 185.

Browner International Ltd. v Monarch Shipping Co. Ltd. (The European Enterprise) [1989]2 Lloyd's Rep. 185, 192.

Brussels 21.1.1987 (1987) 22 ETL 741.

Capitan San Luis, The [1993] 2 Lloyd's Rep. 573.

Cass. France 12.12.1989 (1991) 26 ETL 359.

Chapman Marine Pty Ltd. vs Wilhelmsen Linesand Conaust [1999] FCA 141 (Fed. Ct. Australia), [1999] 7 Int. M.L. 143.

Coggins T/A PC Transport v. LKW Walter International Transportorganisation A.G.(1998)

Empire of Jamaica, The [1956] 3 All E.R. 144.

Ert Stefanie, The [1989] 1 Lloyd's Rep. 349 C.A.

Eurysthenes, The [1976] 2 Lloyd's Rep. 71 CA, [1977] 1 Q.B.

Falconbridge vs Chimo [1973] 2 lloyd's Rep. 469.

Garden City, The [1982] Lloyd's Rep. 382.

Goldman vs Thai International Airways [1983] 2 All E.R. 693-698, [1983] 1 WLR 1186.

Grand Champion Tankers Ltd vs Norpipe A/S (The Marion) [1984] A.C. 563 [1984] 2 W.L.R. 942 [1984] 2 All E.R. 343, [1984] 2 Lloyd's Rep. 1 , HL.

Grein vs Imperial Airways [1937] K.B. 50.
Gulf Italia Co. Vs American Export Lines Inc [1958] AMC 439.
Gurtner vs. Beaton [1993] 2 Lloyd's Rep. 369.
H.C. Smith vs Great Western Railway[1922] 1 A.C. 178.
H.C. Smith vs Midland Railway [1914] L.J.K.B. 868.
Heyn vs Ocean S.S. Co. [1927] 127 LT 158.
Horabin vs British Overseas Airways Corp. [1952], 2 Lloyd's Rep. 450.
Jones vs. Bencher [1986] 1 Lloyd's Rep. 40.
Lacey's Footwear vs. Bowler International [1997], 2 Lloyd's Rep. 369.
Leerort, The [2001], 2 Lloyd's Rep. 291.
Leesh River Tea Co. vs. British India Steam Navigation Co. [1967]2 Q.B. 250.
Leonard's Carrying Co. vs. Asiatic Petroleum Co. [1914- 1915] All E.R. 280, H.L. [1915]A.C. 705.
Levison vs. Patent Steam Carpet Cleaning Co. [1978] Q.B. 69,82.
Lewandowski vs Bakey [1975] Appellate Court of Illinois, Second District, First Division 32 Ill. App. 3d 26.
Lewis vs. Great Western Railway [1877] 3 Q.B. 195.
Lion, The [1990] 2 Lloyd's Rep. 144,195.
Liver Alkali Co. vs. Johnson [1874] LR 9 Ex 338, 2 Asp MLC 332.
London Arbitration 1/86 [1986] 161 L.M.L.N.
Macdonald vs. Macbrayne [1964] 1 W.L.R. 125 [1964]1 All E.R.430 [1964]1 Lloyd's Rep. 16.
Manifest Shipping & Co. Ltd. Vs. Uni-polaris Insurance Co. Ltd. And La Reunion Europeenne (The Star Sea), [1997]1 Lloyd's Rep. 361, [2001]1 Lloyd's Rep. 389, 395, 414.
Marine Sulphur Queen, The [1972] 460 F2d 89, 101, n 2, [1973] 1 Lloyd's Rep. 88.
Maxine Footwear Co Ltd. vs Canadian Merchant Marine [1959]A.C. 589 [1959]3 W.L.R. 232 [1959] 2 All E.R. 740 [1959] 2 Lloyd's Rep. 105.
McGilchrist [1977] L.M.C.L.Q. 539, 542.
Meridian Global Funds Management Asia Ltd vs. Securities Commission [1995] 2 A.C. 500 [1995] 3 W.L.R. 413 [1995] 3 All E.R. 918.
Mitsui & Co. vs. American Export Lines, The Red Jacke [1981] A.M.C. 331 (U.S.A.)
Morris vs C.W. Martin & Sores Ltd. [1965]2 Lloyd's Rep. Pp 63-78.
MSC Rosa M. The [2000] 2 Lloyd's Rep. 399.

National Semiconductors (UK) Ltd. vs UPS Ltd. And Inter City Trucks Ltd. [1996]2 Lloyd's Rep. 212.

Nea Tyhi, The [1982]1 Lloyd's Rep. 606.

Nelson Pine Industries Ltd vs Seatrans New Zealand Ltd (The Pembroke) [1995]2 Lloyd's Rep. 290 (H.C.N.Z.).

Northern Fishing Co. (Hull) Ltd. Vs Eddom (The Norman) [1960]1 Lloyd's Rep. 1 (HL) OGH 10.10.1974, Greiter, p. 37.

OLG Hamburg 23.6.1999, TranspR 2 no.

Pannell vs American Flyer [1958] AMC 1428.

Pharmaceutical Co. Ltd. And Another vs Quantas Airways Ltd. [1991] 1 L.I.L.R. 288 (Australian C.A.)

Pioneer Moon, The [1975] 1 Lloyd's Rep. 199.

R. vs Boswell [1987]1 W.L.R. 705 [1987] 2 All E.R. 513.

R. vs Caldwell [1982] A.C. 354.

R. vs Lawrence [1982] A.C. 529.

R. vs Lawrence Stephen [1982] A.C. 520.

R. vs Reid [1992]3 All E.R. 673.

Rhone and Peter A.B. Widener [1993] 1 Lloyd's Rep. 600 (S.C. Can.).

River Gurara, The [1996] 2 Lloyd's Rep.53, [1997] 4 All E.R. 498, [1998]1 Lloyd's Rep. 225.

Royal Typewriter vs M.V. Kulmerland, [1973] 2 Lloyd's Rep. 428 USA.

Rustenburg Platinum Mines Ltd vs. South African Airways and Pan American World Airways Inc. [1977]1 Lloyd's Rep.564-576, [1979] 1 Lloyd's Rep. 19.

Seller Fabrics Pty. Ltd. vs Hapag – Lloyd AG (The Encounter Bay) [1999] 7 Int. M.L. 168 (Sup. Ct. NSW).

Swiss Bank Corp. Vs Brinks Mat [1986] Q.B. 853.

Sidney Jones vs Martin Bencher Ltd [1986] 1 Lloyd's rep. 54.

Scruttons vs Midland Silicones [1962] A C 446.

Tempus Shipping Co vs Louis Dreyfus [1931]A.C. 726 (1931) 40 Ll. L. Rep. 217.

Texas Instruments Ltd. vs Nason (Europe) Ltd [1991]1 Lloyd's Rep. 146.

Thomas Cook Group Ltd vs Air Malta Ltd [1997] 2 Lloyd's Rep. 399.

Truculent, The [1951]2 Lloyd's Rep. 308.

Ulster Swift and The Pig Marketing Board (N.I.) vs. Taunton Meat Haulage and Fransen Transport [1977]1 Lloyd's Rep. 346.

Versailles 14.11.96, B.TL. 1997, 198.

Xantho, The [1887] L.R. 12 App. Cas. 503.

Young Vs British Transport Commission [1955] Q.B. 177.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Astle W.E., *International cargo carriers liabilities: the determination of some current contractual problems arising from the international carriage of goods*, (1983, fairplay Publications Ltd., London)

Bennett, Howard N., *The Law of Marine Insurance*, (1996, Oxford Clarendon Press)

Bundock, Clement J., *Micheal Shipping law Handbook*, (2nd Edition).

Carr, Indira, *Principles of International Trade law*, (2nd Edition, 1999, Cavendish Publishing Limited.)

Carver, Thomas Gilbert – *Carver’s carriage by sea* (13th Edition, 1982, London Stevens).

Chorley, Robert Samuel Theodore Chorley, Baron, 1895, *Chorley and Giles Shipping Law*, (8th Edition, 1987, Pitman).

Clarke Malcolm A. (Malcolm Alistair) *International carriage of goods by road: CMR*, (3rd Edition, 1997, Sweet and Maxwell Ltd, London)

Dockray Martin – *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, (2nd Edition, 1998, Cavendish Publishing Limited, London)

Glass, David A., Cashmore Chris, *Introduction to Law of Carriage of Goods*, (1989, Sweet and Maxwell Ltd, London)

Glass, David A., *Carriage by Air*, Cardiff University, 2002.

Griggs, Patrick, Williams Richard – *Limitation of Liability for maritime claims*, (3rd Edition, 1998, LLP, London)

Hill Christopher – Hodges Susan, *Principles of maritime Law* (2001, LLP, London)

Hill, D.J. – *Hill & Messent CMR : contracts for the International carriage of Goods by road* (3rd edition 2000, LLP, London).

Hodges Susan, *Law of Marine Insurance*, (1996, Cavendish Publishing Limited, London)

Kiantos Vasilios, *Private Maritime Law* (Part 2, 1974, Sakoulas Bros, Athens).

Mandaraka Aleka, *Modern Admiralty Law* (2001, Cavendish Publishing Limited, London).

Mocatta A. Alan – Mustill, J. Micheal- Boyd C. Boyd, *Serutton on Charterparties and Bills of Lading*, (19th edition, 1984, Sweet & Maxwell, London)

Payne William, *Payne & Ivame Carriage of Goods by Sea*, (13th Edition, 1989, Butterworths)

Pineus Kaj, *Ship's Value*, (2nd Edition, 1986, LLP, London)

Ridley, Jasper Godwin, *The Law of The Carriage Of Goods by land, Sea & Air*, (7th Edition, 1992, Crayford kent: Shaw & Sons).

Scrutton, Thomas Edward – *Scrutton on charterparties and bills of lading* (20th Edition, 1996, Sweet & Maxwell, London).

Stavropoulos Stavros, *Interpretation of Commercial and maritime Law*, (4th Edition, 1992, Sakoulas Bros., Athens)

Williams Richard- Griggs Patrick, *limitation of Liability for Maritime Claims*, (3rd Edition, 1998, LLP, London)

Wilson John F. *Carriage of Goods by Sea* (4th Edition, 1998, Longman).

Yates David, *Contracts for The carriage of Goods*, Part 1 & Part 2. (1993, Lloyd's of London Press Ltd)

A. Diamond, *the Hague- Visby Rules (1978) 2nd Lloyd's maritime and Commercial Law, Quarterly*, pp. 225.

Christopher M.C. Cashmore “*C.M.R., Delivery of wrong Goods, rights of indemnity*”, 1993, Journal of Business Law.

Gaskel “*New limits for Passengers and Others in the UK*” [1998] LMCLQ pp 312.

Hickey, William J. Jr. “*Breaking the Limit- Liability for Wilful Misconduct under the Guatamala Protocol*” (1976) 42 Journal of Air Law & commerce 603.

Indirra Carr “*International Multimodal Transport- United Kingdom*”, 1998, International Trade Law and Regulation.

R. Grime “*The Loss of the Right to Limit*” The Limitation of Shipowners Liability: The New Law (1986) London, Sweet & Maxwell.

Seward R.C. “*The Insurance Viewpoint*” The Limitation of Shipowners Liability: The New Law, Chapter IX, London, Sweet & Maxwell.

Sze Ping- Fat “*The common carrier's strict Liability : a Concept or a Fallacy*”, 2002, Journal of Business Law.

Virginia Murray [1999] “*Wilful misconduct under the C.M.R.*” Journal of Business Law.

www.lexis-nexis.com

www.lawtel.com

www.Lloydslist.com

www.maritimeadvocate.com

www.LloydsOfLondon.com

www.admiraltylaw.com

www.westlaw.com

www.sosig.ac.uk/law

Πανεπιστήμιο Πειραιώς