ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν Πανεπιστήμιον Αθηνών
ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Φωτεινή Δ. Πορτοκάλη
Α.Μ.: 1635 ΥΔ
Υπότροφος Ι.Κ.Υ.

"Η ευθύνη του μεταφορέα κατά τη Διεθνή Σύμβαση του ΟΗΕ για τη μεταφορά πραγμάτων εν όλω ή εν μέρει δια θαλάσσης" (Κανόνες Ρότερνταμ, 2008)

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΑΘΗΝΑ, 2018

Φωτεινή Δ. Πορτοκάλη

"Η ευθύνη του μεταφορέα κατά τη Διεθνή Σύμβαση του ΟΗΕ για τη μεταφορά πραγμάτων εν όλω ή εν μέρει δια θαλάσσης" (Κανόνες Ρότερνταμ, 2008)

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

<table>
<tr><td colspan="2">ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: Καθηγήτρια Λία Ι. Αθανασίου</td></tr>
<tr><td colspan="2">ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:
Καθηγήτρια Λία Ι. Αθανασίου
Ομότιμος Καθηγητής Αντώνης Μ. Αντάπασης
Επίκουρος Καθηγητής Δημήτριος Φ. Χριστοδούλου

Αντικατάσταση του Ομότιμου Καθηγητή Αντώνη Μ. Αντάπαση από τον Επίκουρο Καθηγητή Χρήστο Σπ. Χρυσάνθη με βάση την απόφαση της Συνέλευσης του Τμήματος (συνεδρίαση 09/07/2014).</td></tr>
<tr><td colspan="2">ΕΠΤΑΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ</td></tr>
<tr><td>Καθηγήτρια Λία Αθανασίου</td><td>Καθηγητής Δημήτρης Τζουγανάτος</td></tr>
<tr><td>Επίκουρος Καθηγητής
Δημήτριος Χριστοδούλου</td><td>Καθηγητής Γεώργιος Σωτηρόπουλος</td></tr>
<tr><td>Επίκουρος Καθηγητής Χρήστος Χρυσάνθης</td><td>Αν. Καθηγήτρια Θεοδώρα Νικάκη</td></tr>
<tr><td>Καθηγητής Γεώργιος Μιχαλόπουλος</td><td>Αντικατάσταση της Αν. Καθηγήτριας Θεοδώρας Νικάκη από τον Επίκουρο Καθηγητή Εμμανουήλ Μαστρομανώλη με βάση την απόφαση της Συνέλευσης του Τμήματος (συνεδρίαση 18/04/2018), σύμφωνα με παρ.3, άρθρο 39, Ν.4485/2017.</td></tr>
</table>

Copyright © *Φωτεινή Δ. Πορτοκάλη, 2018*

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.
Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ……...1

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Α. Σύντομη αναδρομή στο δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων……..17
α. Η νέα Διεθνής πρόταση ρύθμισης της σύμβασης μεταφοράς……17
β. Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πριν τη Διεθνή της ρύθμιση……18
i. Η ρύθμιση πριν το 19ο αιώνα……18
ii. Οι πρώτες κωδικοποιήσεις ……21
Β. Μεθοδολογία - Δικαιοσυγκριτική ανάλυση των καθεστώτων ευθύνης στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων……23

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Ι. Κριτική προσέγγιση των Κανόνων Ρότερνταμ με εργαλείο τα μέσα εναρμόνισης και ενοποίησης του διεθνούς ομοιομόρφου δικαίου……28
§ 1. Επιλογή μεθόδου εναρμόνισης ως πρόκριμα για τη σύγκλιση των εθνικών νομοθεσιών στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών……28
Α. Αίτημα διεθνούς σύγκλισης……29
α. Διαβαθμισμένη ομοιομορφία ……30
i. Αναζήτηση πρόσφορου μέσου ……30
ii. Οι επιδιωκόμενοι στόχοι των διεθνών ρυθμίσεων ως κριτήριο επιλογής……33
ii.i. Επιδίωξη εναρμόνισης του δικαίου……33
ii.ii. Επιδίωξη ενοποίησης του δικαίου ……34
β. Μέτρο αποτελεσματικότητας των μεθόδων επιδίωξης ομοιομορφίας ……35
i. Η διαδικασία υιοθέτησης και τροποποίησης ως κριτήριο αποτελεσματικότητας……35
ii. Επιταχυντικές διαδικασίες τροποποίησης Διεθνών Συμβάσεων (Tacit acceptance-No more favourable treatment)……37
iii. Η μέθοδος ενσωμάτωσης ως κριτήριο αποτελεσματικότητας……39
Β. Μέσα ενοποίησης και εναρμόνισης του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου ….40
α. Ρυθμιστικό περιεχόμενο των Διεθνών Συμβάσεων……40
i. Διεθνείς Συμβάσεις ομοιόμορφου δικαίου……41

ii. Διεθνείς Συμβάσεις θέσπισης υποχρεωτικών ελάχιστων ορίων (Mandatory Minimum Standards)……43
β. Εναλλακτικές προς τους Κανόνες Ρότερνταμ μέθοδοι εναρμόνισης……44
i. Πρότυποι Νόμοι (Model Laws)……45
ii. Κατευθυντήριες Οδηγίες (Guidelines)……46
iii. Πρότυποι Κανόνες (Model Rules)……47
iv. Κείμενα θέσπισης μη υποχρεωτικών προτύπων (Non-Mandatory Standards)……48
v. Συναλλακτικοί Όροι (Trade Terms)……48
vi. Τυποποιημένες Συμβάσεις (Standard Forms of Contracts)……49
§ 2. Το πρόβλημα της ενσωμάτωσης των διεθνών ρυθμίσεων και της ερμηνευτικής μεθόδου ……50
Α. Το σύγχρονο ερμηνευτικό περιβάλλον των Κανόνων Ρότερνταμ……50
α. Αρχές ερμηνείας……51
i. Γενικά χαρακτηριστικά και αρχές ερμηνείας στις χώρες του ηπειρωτικού δικαίου……53
ii. Γενικά χαρακτηριστικά και αρχές ερμηνείας στις χώρες του αγγλοσαξωνικού δικαίου……54
β. Ενσωμάτωση στην εθνική έννομη τάξη……55
Β. Τα ερμηνευτικά εργαλεία των Κανόνων του Ρότερνταμ……58
α. Θεσμικό πλαίσιο ……58
i. Μέθοδοι ερμηνείας των Διεθνών Συμβάσεων……58
ii. Η Διεθνής Σύμβαση του 1969 περί του δικαίου των Συνθηκών……58
β. Κανόνες ερμηνείας εφαρμοστέοι στους Κανόνες Ρότερνταμ……59
i. Ο Γενικός Κανόνας……59
i.i. Καλή πίστη……60
i.ii. Συνήθης έννοια……62
i.iii. Σκοπός και αντικείμενο της Συνθήκης……64
ii. Βοηθητικά μέσα ερμηνείας……65
iii. Γλώσσα ……66
ΙΙ. Σύγκριση συστημάτων ευθύνης……67
Α. Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και σύγχρονοι προβληματισμοί……69
α. Περιγραφή του συστήματος ευθύνης στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ……69
i. Ουσιαστική ενοποίηση……69
ii. Αποσπασματική ενοποίηση……70
iii. Το πλεονέκτημα της νομολογιακής επεξεργασίας και της χρήσης τυποποιημένων συμβάσεων……71
β. Νεότερες απόπειρες αναμόρφωσης……73
i. Οι Κανόνες του Αμβούργου……73
ii. Οι προκλήσεις από τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων και τη διαμεταφορά……76

iii. Η πρόκληση των νέων τεχνολογιών……77

Β. Οι Κανόνες Ρότερνταμ……79

α. Η εκπόνηση της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τις συμβάσεις μεταφοράς εμπορευμάτων εν όλω ή εν μέρει διά θαλάσσης……79

i. Η συμβολή του Comité Maritime International (CMI)……79

ii. Οι εργασίες στο Working Group III της UNCITRAL……82

β. Γενική επισκόπηση της ρύθμισης……83

i. Πεδίο εφαρμογής και βασικοί άξονες σύγκρισης με τις άλλες Διεθνείς Συμβάσεις θαλάσσιων μεταφορών……83

ii. Σύνοψη ρυθμίσεων των Κανόνων Ρότερνταμ……86

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΝΟΧΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Η σύμβαση μεταφοράς στο σύστημα ευθύνης του μεταφορέα

Ι. Το αντικείμενο της παροχής του μεταφορέα στους Κανόνες του Ρότερνταμ

§ 1. Νομοθετικός επαναπροσδιορισμός του αντικειμένου της σύμβασης μεταφοράς……90

Α. Η κύρια παροχή του μεταφορέα στη μεταφορά “door to door”……90

α. Η διατύπωση του γενικού κανόνα ……90

β. Τα κύρια στοιχεία της παροχής του μεταφορέα……92

Β. Έννομες συνέπειες της θετικής διατύπωσης……94

α. Κατά την άφιξη στον τόπο προορισμού……94

β. Κατά την παράδοση των εμπορευμάτων……95

§ 2. Περίοδος ευθύνης ……97

Α. Μεγιστοποίηση της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα……97

α. Μέτρο η σύμβαση μεταφοράς……97

β. Σύγκριση με μέτρο τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς……99

Β. Εύρος της περιόδου ευθύνης και περιορισμός εκ του νόμου……101

α. Εκ του νόμου περιορισμός της περιόδου κατά την έναρξή της……101

β. Εκ του νόμου περιορισμός της περιόδου κατά το πέρας της……102
γ. Εκ του νόμου περιορισμός στην περίπτωση της μεταφόρτωσης……104
Γ. Επέκταση της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα και στα ελάχιστα συμβατικά όρια……107
α. Ελάχιστη συμβατική περίοδος ευθύνης στη σύμβαση μεταφοράς door-to-door ……107
β. Ελάχιστη συμβατική περίοδος ευθύνης στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς ……108
γ. Επέκταση ελάχιστης συμβατικής περιόδου σε σύγκριση με το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ……109
i. Ενέργειες στα ακραία όρια της περιόδου ευθύνης στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ……109
ii. Οριακές ενέργειες περιόδου ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ……111
II. Συνέπειες από τη διεύρυνση της παροχής και της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα
§ 1. Διατύπωση Υποχρεώσεων στη νέα Διεθνή Σύμβαση……112
Α. Διαστολή των υποχρεώσεων του παρέχοντος μεταφορική υπηρεσία υπό τους Κανόνες του Ρότερνταμ……112
α. Ενίσχυση του πλέγματος των υφιστάμενων υποχρεώσεων……112
i. Ενδεικτική απαρίθμηση……112
ii. Συγγένεια της ρύθμισης με το ισχύον καθεστώς……114
β. Διαμόρφωση του περιεχομένου των κατ' ιδίαν υποχρεώσεων……115
i. Νέες υποχρεώσεις……115
ii. Διαμόρφωση διατηρούμενων υποχρεώσεων……117
Β. Το επιβαλλόμενο μέτρο επιμέλειας……118
α. Η επιμέλεια ως συμβατική συμπεριφορά……119
i. Η τρέχουσα προσέγγιση……119
ii. Το μέτρο επιμέλειας στους Κανόνες του Ρότερνταμ……121
β. Μετριασμός του τεκμηρίου υπαιτιότητας……121
i. Σύνδεση με τον κατάλογο εξαιρέσεων υπό το ισχύον καθεστώς……121
ii. Απαλλακτικοί λόγοι στους Κανόνες του Ρότερνταμ……123
§ 2. Η διαμόρφωση των υποχρεώσεων σε ιδιαίτερες περιπτώσεις….124
Α. Υποχώρηση της ρύθμισης υπέρ της συμβατικής ελευθερίας……124
α. Συμβατική ανάθεση υποχρεώσεων υπό το ισχύον καθεστώς……124
β. Περιοριστική δυνατότητα συμβατικής ανάθεσης υποχρεώσεων στους Κανόνες

του Ρότερνταμ……127
i. Το περιεχόμενο της ρύθμισης……127
ii. Έγγραφο ως προϋπόθεση ισχύος της συμφωνίας……130
Β. Υποχώρηση της ρύθμισης υπέρ της ασφάλειας του Διεθνούς Δικαίου…131
α. Το πρόβλημα……131
β. Η επίδραση του limited network principle στο στάδιο των υποχρεώσεων του μεταφορέα……134
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Υποχρεώσεις αποκλειστικά θαλάσσιου σκέλους και ειδικές περιπτώσεις
I. Η υποχρέωση αξιοπλοΐας
§ 1. Θεσμική αναδρομή και σύγχρονη διαμόρφωση……137
Α. Θεσμικό πλαίσιο και η επίδρασή του στην υποχρέωση αξιοπλοΐας……137
α. Σύντομη ιστορική τοποθέτηση στο δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς……137
β. Εκπλήρωση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας υπό την επίδραση του ISM Code……139
i. Η ρύθμιση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης……139
i.i. Επενέργεια στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ……141
i.ii. Επενέργεια στο καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ……142
Β. Χρόνος εκπλήρωσης της υποχρέωσης αξιοπλοΐας ……143
α. Πριν και κατά την έναρξη του πλου……143
i. Προσδιορισμός περιόδου στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ……143
ii. Προσδιορισμός περιόδου στους Κανόνες Ρότερνταμ……146
β. Έννομες συνέπειες της υποχρέωσης διατήρησης της αξιοπλοΐας……147
§ 2. Η εξέλιξη των νομικών χαρακτηριστικών της αξιοπλοΐας……148
Α. Επικαιροποίηση του περιεχομένου της αξιοπλοΐας……148
α. Είδη αξιοπλοΐας……148
i. Υλική καταλληλότητα……149
i.i. Ναυτική ικανότητα……149
i.i.i. Πλοίο……149
i.i.ii. Επάνδρωση, εξοπλισμός και εφοδιασμός ……150
i.ii. Καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου……153
i.ii.i. Επέκταση της υποχρέωσης προς διατήρηση του φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια……154
ii. Νομική καταλληλότητα……156
Β. Το επιβαλλόμενο μέτρο επιμέλειας……158
α. Η επιμέλεια ως συμβατική συμπεριφορά……158
i. Το σταθερό κριτήριο στο ισχύον καθεστώς……158

ii. Μεταβλητότητα ανά στάδιο υπό το νέο καθεστώς ευθύνης……159
β. Επίδραση άλλων παραγόντων στο τεκμήριο υπαιτιότητας……161
i. Η ένταση της υποχρέωσης……161
i.i. Αναξιοπλοΐα στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ……161
i.ii. Αναξιοπλοΐα στους Κανόνες του Ρότερνταμ……163
ii. Επιγενόμενη αναξιοπλοΐα και συνέπειες από την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος ……164
II. Νόμιμο δικαίωμα μη εκτέλεσης της σύμβασης σε ορισμένες περιπτώσεις
§ 1. Επικίνδυνα εμπορεύματα……166
Α. Ρύθμιση στο ισχύον καθεστώς θαλάσσιας μεταφοράς……166
α. Το είδος του κινδύνου……166
β. Οι συνέπειες από τη φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων……168
i. Σε περίπτωση άγνοιας του μεταφορέα……168
ii. Σε περίπτωση γνώσης του μεταφορέα……169
Β. Δικαιώματα του μεταφορέα door-to-door……170
α. Επέκταση του πεδίου εφαρμογής και δικαιούμενα πρόσωπα……170
β. Ευθύνη από διακινδύνευση και φύση του κινδύνου, πραγματικού ή απειλούμενου……171
§ 2. Θυσία των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού
……173
ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ
Η ΘΕΜΕΛΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
Γενικά χαρακτηριστικά και οριοθέτηση της ευθύνης του μεταφορέα στο σύστημα των Κανόνων Ρότερνταμ
I. Γενικά χαρακτηριστικά της ευθύνης του μεταφορέα
§ 1. Κανόνες αναγκαστικού δικαίου ……178
Α. Κριτήρια θέσπισης κανόνων αναγκαστικού δικαίου……179
α. Το είδος της σύμβασης……179
β. Το γενικότερο ρυθμιστικό περιβάλλον……182

γ. Τα ενδιάμεσα πρόσωπα της συμβατικής αλυσίδας……183
Β. Απαγόρευση αντίθετων συμφωνιών ……185
α. Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ……185
β. Τα όρια της συμβατικής ελευθερίας των μερών στους Κανόνες Ρότερνταμ….187
§ 2. Ευθύνη πταισματική και περιορισμένη……191
Α. Η αρχή της πταισματικής ευθύνης……191
α. Ο ρόλος του πταίσματος στο ισχύον καθεστώς……191
β. Διατήρηση πταισματικής ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ……192
Β. Η αρχή του περιορισμού της ευθύνης……194
α. Η ratio του θεσμού……194
β. Κύρια χαρακτηριστικά……196
II. Οριοθέτηση της ευθύνης του μεταφορέα
§ 1. Ratione personae……198
Α. Ο κύκλος προσώπων του μεταφορέα……198
α. Διάκριση εννοιών……198
i. Μεταφορέας ……198
ii.i. Εκτελούντα Μέρη……199
ii.ii. Θαλάσσια Εκτελούντα Μέρη……202
ii.iii. Εσωτερικοί μεταφορείς……203
iii. Υπάλληλοι……204
β. Επέκταση σε τρίτους των υποχρεώσεων και της ευθύνης του μεταφορέα από τη Διεθνή Σύμβαση……205
i. Υποχρεώσεις και ευθύνες θαλάσσιων εκτελούντων μερών……205
ii. Από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη……208
Β. Οριοθέτηση ευθύνης στην αντιπροσώπευση……210
α. Ευθύνη από αντιπροσώπευση……210
β. Επέκταση σε τρίτα πρόσωπα των ενστάσεων και ορίων ευθύνης του μεταφορέα ……212
i. Η προστασία Himalaya στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου……213
ii. Η προστασία στους Κανόνες Ρότερνταμ……215
§ 2. Οριοθέτηση της ενοχής αποζημίωσης στο σύστημα ευθύνης των Κανόνων Ρότερνταμ……218
Α. Νόμιμοι λόγοι ευθύνης……218
α. Απώλεια ή Βλάβη των εμπορευμάτων……218
β. Ειδικότερα η καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων……222

i. Η ζημία από καθυστέρηση στο ισχύον δίκαιο……222
i.i. Η αντιμετώπιση υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ……224
i.i.i. Νομικά συστήματα ηπειρωτικού δικαίου……224
i.i.ii. Αγγλοσαξωνικό δίκαιο……226
i.ii. Η αντιμετώπιση υπό το καθεστώς των Κανόνων Αμβούργου……227
ii. Η ρύθμιση στους ΚΡ……229
ii.i. Η διαμόρφωση της διάταξης……229
ii.ii. Αποζημιωτέα ζημία συνεπεία καθυστέρησης……231
ii.iii. Στοιχεία του ορισμού και ερμηνεία της καθυστέρησης……232
Β. Η αντιμετώπιση της ζημίας από παράβαση συμβατικής υποχρέωσης στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ ……235
α. Μη προσήκουσα παράδοση (misdelivery)……235
β. Παρέκκλιση……238
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Η οργάνωση του μηχανισμού διάγνωσης της ευθύνης του μεταφορέα
I. Αποδυνάμωση της προστασίας του μεταφορέα στο σύστημα διάγνωσης της ευθύνης του……241
§ 1. Τεκμήρια απουσίας πταίσματος……241
Α. Η διατήρηση της τεχνικής καταλόγου γεγονότων που οδηγούν σε απαλλαγή……241
α.i. Η αξία του καταλόγου……241
α.ii. Πλεονεκτήματα και έννομες συνέπειες της διατήρησης καταλόγου……242
ii.i. Επιλογή διατήρησης του καταλόγου……242
ii.ii. Νομική φύση των περιπτώσεων του καταλόγου……244
Β. Η επίταση του τεκμηρίου ευθύνης του μεταφορέα με την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος……245
α. Η θεσμοθέτηση της απαλλαγής……247
β. Έννοια και διακρίσεις……249
i. Εμπορικό πταίσμα……249
ii. Ναυτικό πταίσμα……250
iii. Κριτήρια διάκρισης……253
γ. Η επισφαλής επιλογή της κατάργησης στους Κανόνες Ρότερνταμ……256
i. Η επιχειρηματολογία κατά την εκπόνηση των Κανόνων Ρότερνταμ……256
ii. Η ανατροπή της επιχειρηματολογίας με την εμφάνιση των αυτόνομων/μη επανδρωμένων πλοίων……259

§ 2. Διαμόρφωση και περιεχόμενο των τεκμηρίων απουσίας πταίσματος……261
Α. Γεγονότα ή περιστάσεις έξω από τη σφαίρα ελέγχου του μεταφορέα…262
α. Ανωτέρα βία……262
β. Θαλάσσιοι κίνδυνοι……264
γ. Συγκρούσεις πολιτικού ή κοινωνικού ή παράνομου χαρακτήρα……265
δ. Επιβολή καραντίνας, παρέμβαση ή εμπόδια από κρατικούς φορείς ή άτομα ……267
ε. Διακοπή εργασίας……269
στ. Πυρκαγιά στο πλοίο……270
ζ. Κεκρυμμένο ελάττωμα……272
Β. Γεγονότα ή περιστάσεις αποδιδόμενα σε πταίσμα του φορτωτή ή στην κατάσταση των εμπορευμάτων……273
α. Πράξη ή παράλειψη του φορτωτή……273
β. Εκτέλεση υποχρεώσεων του μεταφορέα από το φορτωτή……274
γ. Εγγενές ελάττωμα……275
δ. Ανεπάρκεια ή ελαττωματική κατάσταση συσκευασίας ή σήμανσης ……277
Γ. Απαλλασσόμενες ενέργειες του μεταφορέα σε περιπτώσεις επείγοντος….. ……278
α. Διάσωση ή προσπάθεια διάσωσης ζωής στη θάλασσα……278
β. Εύλογα μετρά για τη διάσωση ή την απόπειρα διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα……279
γ. Εύλογα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος……280
δ. Ενέργειες που αίρουν τις υποχρεώσεις του μεταφορέα……284
II. Μηχανισμός διάγνωσης της ευθύνης
§ 1. Κατανομή του βάρους απόδειξης και νέο πλαίσιο μεταχείρισης ορισμένων περιπτώσεων απαλλαγής
Α. Ζητήματα ανομοιομορφίας στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ……286
α.i. Ένταση του τεκμηρίου υπαιτιότητας υπό την επίδραση της ερμηνείας των υποχρεώσεων του μεταφορέα……287
α.ii. Η αποσπασματική ρύθμιση του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ……290
β.i. Σύνοψη αποδεικτικής διαδικασίας από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ…….

……292
β.ii. Συμπλήρωση και ερμηνεία με κανόνες εθνικού δικαίου……293
ii.i. Ελληνικό δίκαιο……293
ii.ii. Αγγλικό Δίκαιο……294
ii.ii.i. Ο κανόνας Glendarroch……294
ii.ii.ii. Ο κανόνας bailment……294
Β. Η συστηματοποίηση της κατανομής του βάρους απόδειξης στους Κανόνες του Ρότερνταμ……296
α. Ο γενικός κανόνας……297
i. Το τεκμήριο ευθύνης του μεταφορέα……297
ii. Η αρχική άμυνα του μεταφορέα……300
ii.i Απόδειξη απουσίας πταίσματος……301
ii.ii. Εναλλακτική αρχική άμυνα του μεταφορέα……303
β. Αντενστάσεις ενάγοντος στην απόδειξη τεκμηρίου του άρθρου 17 παρ. 3…..304
i. Η αντεπίθεση του ενάγοντος επί τη βάση του αρθ. 17 παρ. 4 ΚΡ……305
i.i. Ανατροπή του τεκμηρίου απουσίας πταίσματος……305
i.ii. Απόδειξη περιστατικού που δεν παράγει τεκμήριο απουσίας πταίσματος……306
ii. Απόδειξη αναξιοπλοΐας……306
§ 2. Καταμερισμός της ευθύνης……311
Α. Η αρχή του καταμερισμού της ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ……311
α. Η επεξεργασία στην UNCITRAL……311
β. Η ρύθμιση που προκρίθηκε……313
Β. Οι ειδικότερες εκφάνσεις της αρχής του καταμερισμού της ευθύνης…316
α. Επί συμβολής πταίσματος του μεταφορέα……316
β. Επί συμβολής τεκμηρίου απουσίας πταίσματος……318
γ. Επί συμβολής άλλου περιστατικού ή πταίσματος του μεταφορέα στην επέλευση περιστατικού απαλλαγής
……319
δ. Επί συμβολής αναξιοπλοΐας ……321

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΛΟΓΗ

ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Το πέρας της ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες Ρότερνταμ

I. Ανεπιφύλακτη παραλαβή των εμπορευμάτων υπό τη ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ

§ 1. Δήλωση επιφύλαξης……328

Α. Επιφύλαξη σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης……328

α. Ζημία εμφανής……328

β. Ζημία μη εμφανής……329

γ. Διαπίστωση απώλειας ή βλάβης με κοινή επιθεώρηση……331

Β. Επιφύλαξη για ζημία λόγω καθυστέρησης……333

§ 2. Τύπος και περιεχόμενο της δήλωσης επιφύλαξης……334

Α. Στοιχεία της δήλωσης και ενέργειες των μερών……334

α. Αποδέκτης της δήλωσης……334

β. Αμοιβαίες διευκολύνσεις……337

γ. Τύπος της δήλωσης……339

δ. Περιγραφή της ζημίας……340

Β. Συνέπειες του τεκμηρίου……341

α. Όταν η δήλωση αφορά σε απώλεια ή βλάβη……341

β. Όταν η δήλωση αφορά σε καθυστέρηση……345

II. Παρέλευση του χρόνου άσκησης των αξιώσεων

§ 1. Ρυθμίσεις δικονομικού χαρακτήρα……346

Α. Η ρύθμιση στους Κανόνες Ρότερνταμ. Γενικά……346

α. Προθεσμία άσκησης της αγωγής ……346

β. Νομική φύση προθεσμίας……347

Β. Δικονομικές συνέπειες ……350

α. Έναρξη της προθεσμίας……350

β. Η προθεσμία δεν αναστέλλεται και δεν διακόπτεται……353

γ. Παράταση της προθεσμίας……354

§ 2. Διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των περί παραγραφής διατάξεων στους Κανόνες Ρότερνταμ……356

Α. Αξιώσεις που υπάγονται στην παραγραφή……356

α. Είδη παραγραπτέων αξιώσεων βάσει των Κανόνων Ρότερνταμ……356

β. Άσκηση αξιώσεων κατά προσώπου που ταυτοποιείται ως μεταφορέας ……358

Β. Προστασία του παθητικά νομιμοποιούμενου μεταφορέα στους Κανόνες Ρότερνταμ……361

α. Δικαίωμα άσκησης αναγωγικών αξιώσεων……361
i. Ισχύον καθεστώς……361
i.i. Προθεσμία άσκησης αναγωγικών αξιώσεων στους Κανόνες Χάγης……361
i.ii. Το ελάχιστο χρονικό όριο του Πρωτοκόλλου του Βίσμπυ……362
i.iii. Ορθή ερμηνεία……365
ii. Άσκηση αναγωγικών αξιώσεων στους Κανόνες Ρότερνταμ……367
β. Άμυνα εναγομένου θεμελιούμενη σε παραγεγραμμένη αξίωση……369
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Ο περιορισμός της ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ
I. Το δικαίωμα περιορισμού
§ 1. Η αποτίμηση της ζημίας……373
Α. Τα στοιχεία προσδιορισμού της ζημίας……373
α. Βαθμός αναγκαστικότητας των κανόνων προσδιορισμού της ζημίας……373
β. Η αρχή της αφιχθείσας αξίας για την αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης……374
Β. Αντικειμενικός προσδιορισμός της αξίας των εμπορευμάτων στον τόπο και κατά το χρόνο της παράδοσης……377
α. Τιμή αποτίμησης……377
β. Βάρος απόδειξης……379
§ 2. Ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ
Α. Χαρακτηριστικά……381
α. Έννοια και νομική φύση……381
β. Νομισματική μονάδα περιορισμού……383
Β. Διεύρυνση των κανόνων περιορισμού στους Κανόνες Ρότερνταμ……387
α. Υπολογισμός όταν επήλθε φυσική ζημία……387
i. Βάσεις υπολογισμού του περιορισμού……388
i.i. Το δέμα……388
i.ii. Η μονάδα……389
i.iii. Το κιλό μικτού βάρους……390
i.iv. Ο υπολογισμός του περιορισμού κατά τη μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια……391
ii. Όρια περιορισμού……393
iii. Περαιτέρω περιορισμός της ευθύνης……396
β. Υπολογισμός περιορισμού όταν η ζημία οφείλεται σε καθυστέρηση……397
i. Βάση υπολογισμού του περιορισμού……397
ii. Όριο περιορισμού……398

II. Εξαιρέσεις

§ 1. Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού……400

Α. Εξειδίκευση των προϋποθέσεων……400

Β. Οι ειδικότερες προϋποθέσεις έκπτωσης από το δικαίωμα περιορισμού402

α. Προσωπική πράξη/παράλειψη……403

β. Δόλος ή Βαριά αμέλεια……404

γ. Η διάσπαση του άρθρου 61 των Κανόνων Ρότερνταμ ανά νόμιμο λόγο ευθύνης ……405

i. Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού επί παράβασης υποχρέωσης με βάση τη Σύμβαση……406

ii. Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού επί καθυστέρησης……407

δ. Βάρος απόδειξης……408

§ 2. Συναινετική εξαίρεση από τα όρια περιορισμού……408

Α. Με δήλωση υψηλότερης αξίας από το φορτωτή……408

Β. Με συμφωνία των μερών……410

Αντί επιλόγου

-Πέρα από τους Κανόνες του Ρότερνταμ-

……411

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Rotterdam Rules

Κανόνες Ρότερνταμ (Μετάφραση στην ελληνική γλώσσα)……429

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ……487

"A good rule with world-wide application is better than a better rule opposed by a number of nations"

Kurt Grönfors

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Α. Σύντομη αναδρομή στο δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων

α. Η νέα Διεθνής πρόταση ρύθμισης της σύμβασης μεταφοράς

Η Διεθνής Σύμβαση 2008, των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τις συμβάσεις μεταφοράς εμπορευμάτων εν όλω ή εν μέρει διά θαλάσσης[1], είναι το αποτέλεσμα της δωδεκαετούς κοπιώδους, συστηματικής εργασίας και συνεργασίας του CMI[2] και της UNCITRAL[3]. Στην 63η Σύνοδό[4] της, την 11 Δεκεμβρίου 2008, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών ενέκρινε το τελικό Σχέδιο και η Διεθνής Σύμβαση άνοιξε προς υπογραφή στο Ρότερνταμ την 23 Σεπτεμβρίου 2009[5]. Το διεθνές κείμενο περιέλαβε 96 άρθρα, προσβλέποντας στην ενοποίηση, εναρμόνιση και την ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου στο πεδίο των συμβάσεων διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων από πόρτα σε πόρτα (door to door), οι οποίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος (maritime plus). Το ρυθμιστικό πεδίο των Κανόνων Ρότερνταμ[6] θέτει στο επίκεντρο του νομοθετικού ενδιαφέροντος την ίδια τη σύμβαση μεταφοράς, η οποία ενεργείται τουλάχιστον διά θαλάσσης. Η Διεθνής Σύμβαση, κατά το άρθρο 94, θα τεθεί σε ισχύ «*την πρώτη ημέρα του μηνός που ακολουθεί την παρέλευση ενός έτους από την ημερομηνία κατάθεσης του εικοστού εγγράφου επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης*». Μέχρι σήμερα, η Σύμβαση έχει

[1] United Nations Convention for the international carriage of goods wholly or partly by sea (Rotterdam Rules), όπως τέθηκε ο τίτλος στην αγγλική ως μια από τις 6 επίσημες γλώσσες της ΔΣ (βλ. επίσης αυθεντικά κείμενα σε γαλλική, ρωσική, ισπανική, αραβική και κινεζική γλώσσα).
[2] Comité Maritime International.
[3] United Nations Commission on International Trade Law.
[4] General Assembly Resolution A/RES/63/122. Βλ. και διορθώσεις αρθ. 1 παρ. 6 περ. α και 19 παρ. 1 περ. β i ΚΡ σε C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8 of 25 January 2013 (Corrections to the original text of the Convention (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic texts) and to the Certified True Copies το οποίο ακολούθησε τη σχετική πρόταση με το έγγραφο C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8 of 11 October 2012 (Proposal of corrections to the original text of the Convention (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic texts) and to the Certified True Copies).
[5] Βλ. αρθ 88 παρ. 1 ΚΡ.
[6] Η ονομασία προέκυψε από σύσταση που περιέχεται στην Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών κατά την 67η Συνεδρίαση της Ολομέλειας την 11 Δεκεμβρίου 2008 (σημείο 3).

υπογραφεί από 25 κράτη[7], έχει δε επικυρωθεί από μόλις 4[8] χωρίς ευοίωνες προβλέψεις[9].

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ σχεδιάστηκαν με τη φιλοδοξία να εκσυγχρονίσουν το ισχύον καθεστώς θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων και να αντικαταστήσουν τις Διεθνείς Συμβάσεις που είναι σε ισχύ σήμερα, τους εγγραφοκεντρικούς Κανόνες Χάγης και Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ[10] αφενός και τους Κανόνες Αμβούργου 1978[11] αφετέρου. Τούτο διότι, όπως θα καταδειχθεί αναλυτικά στη συνέχεια, το ισχύον καθεστώς επικρίνεται ότι δεν ανταποκρίνεται στη σύγχρονη εμπορική ναυτιλιακή πραγματικότητα και στην σύγχρονη διαμόρφωση των μεταφορών εν γένει, αλλά και ότι δεν επιτυγχάνει την εξισορρόπηση των αντικρουόμενων συμφερόντων που αναπτύσσονται στο πεδίο αυτού του είδους των συναλλαγών.

β. Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πριν τη Διεθνή της ρύθμιση

i. Η ρύθμιση πριν το 19ο αιώνα

Η διεθνής θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, δηλαδή η διαμετακόμιση φορτίου με πλοίο από τον λιμένα ενός κράτους σε λιμένα άλλου κράτους έναντι ανταλλάγματος, εντάσσεται στο πεδίο του διεθνούς ιδιωτικού ναυτικού

[7] http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html
[8] Ισπανία, Τόνγκο, Δημοκρατία του Κονγκό (Congo), Καμερούν.
[9] Θέσεις ακαδημαϊκών και οργανισμών και οργανώσεων αναφέρονται κατωτέρω.
[10] Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 (98 επικυρώσεις/προσχωρήσεις), όπως τροποποιήθηκε από το «Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924», (Visby Protocol) που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 23 Φεβρουαρίου 1968 (30 επικυρώσεις/προσχωρήσεις) και το «Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές της 25ης Αυγούστου 1924, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 23ης Φεβρουαρίου 1968» (SDR Protocol) που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 21 Δεκεμβρίου 1979 (25 επικυρώσεις/προσχωρήσεις). Συνοπτικά, από τις 98 επικυρώσεις/προσχωρήσεις, οι 62 αφορούν μόνο τους Κανόνες Χάγης 1924, 11 τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (ΔΣ 1924 και Πρωτόκολλο 1968), 6 τους Κανόνες Χάγης και το Πρωτόκολλο του 1979 (SDR), ενώ 19 είναι οι επικυρώσεις/προσχωρήσεις των Κανόνων Χάγης και των δύο Πρωτοκόλλων (βλ. αναλυτικά CMI Yearbook 2015, σελ. 449-458). Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924, όπως τροποποιήθηκε από τα Πρωτόκολλα αυτά, κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 2107/1992.
[11] Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία υπογράφηκε στο Αμβούργο την 31 Μαρτίου 1978. Οι Κανόνες Αμβούργου τέθηκαν σε ισχύ την 1 Νοεμβρίου 1992 και έχουν επικυρωθεί από 34 Κράτη (βλ. υποσ. 176) , κυρίως αφρικανικά, χωρίς ουσιώδη ρόλο στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

δικαίου[12]. Η διεθνής κοινότητα σήμερα, αναζητά ολοένα και πιο εκτεταμένη την ομοιομορφία του δικαίου στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς. Ωστόσο, η υποχώρηση μέρους της ρυθμιστικής κυριαρχίας των κρατών προς χάριν του Διεθνούς Δικαίου δεν ανήκει στις διαχρονικές νομοθετικές προθέσεις τους. Τα διάφορα μέσα εναρμόνισης του δικαίου, που διαθέτει σήμερα το Διεθνές Δίκαιο έχουν αναπτυχθεί στους κόλπους της διεθνούς κοινότητας, με τη νεώτερη και σύγχρονη δομή της. Η νομοθετική βούληση των μελών της, επηρεάζεται από τις πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές προτεραιότητες και δομές εντός των συνόρων τους, καθώς και τις σχέσεις των κρατών ή των ενώσεων κρατών μεταξύ τους. Η νομοθετική ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς δεν είχε πάντα πηγή το διεθνές δίκαιο, αλλά και όταν αυτό επιχειρήθηκε, η κλίμακα του εγχειρήματος υπήρξε περιορισμένη.

Την περίοδο πριν το 17ο αιώνα[13], οπότε και τοποθετείται χρονικά η ανάπτυξη των μεγάλων εθνών-κρατών[14] και στη συνέχεια στις πρώτες ναυτικές νομοθετικές κωδικοποιήσεις[15], κυριαρχούσαν τα έθιμα που είχαν διαμορφωθεί σε διαφορετικά κράτη και καταδείκνυαν, λόγω και της ομοιότητας των νομικών προβλημάτων που ανέκυπταν, κοινό δεοντολογικό προσανατολισμό, μέσα στα

[12] Α. Αντάπασης, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, τομ. Ι, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 2009, σελ. 240 επ.

[13] Εκτενέστατη ιστορική αναδρομή στις πηγές του ναυτικού δικαίου, οι οποίες καταλαμβάνουν τη χρονική περίοδο από τους αρχαίους χρόνους, τη βυζαντινή περίοδο, και τον ευρωπαϊκό Μεσαίωνα με πλούσια και αναλυτική βιβλιογραφία βλ. σε Α. Αντάπαση, ο.π., σελ. 175-220.

[14] Για τη δομή και ιστορική εξέλιξη της διεθνούς κοινότητας (international community) και του διεθνούς δικαίου βλ. Ε. Ρούκουνα, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, 2η εκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, 2015, σελ. 6 επ.

[15] Βλ. αναλυτικά Α. Αντάπαση, ο.π., σελ. 220-235. Ενδεικτικά εδώ αναφέρουμε: Ordonnance de la Marine, 1681 στη Γαλλία, ο κώδικας της Πρωσίας του 1629, της Σουηδίας το 1667. Μετά τη Γαλλική Επανάσταση, στη Γαλλία ξεκίνησε η επεξεργασία Εμπορικού Κώδικα, η οποία κατέληξε στη θέσπιση του γαλλικού Εμπορικού Κώδικα το 1807, το δεύτερο βιβλίο του οποίου αφορά στο θαλάσσιο εμπόριο. Ο γαλλικός Εμπορικός Κώδικας είτε ίσχυσε αυτούσιος, είτε επηρέασε την εμπορική νομοθεσία πολλών κρατών εκείνη την εποχή, αλλά και αργότερα, όπως ενδεικτικά το Βέλγιο, την Ολλανδία, την Ελλάδα· επίσης τον ιταλικό εμπορικό κώδικα του 1882, επιρροές από τον οποίο έχει δεχτεί και ο ρουμανικός εμπορικός κώδικας. Ο γερμανικός εμπορικός (1897) κώδικας βασίστηκε στη ναυτική πρακτική του λιμένα του Αμβούργου και επηρέασε την ιαπωνική και την τουρκική νομοθεσία, καθώς και τη ναυτική νομοθεσία της Πολωνικής Δημοκρατίας και των Σκανδιναβικών Χωρών. Σημαντικές διαφορές παρουσιάζει από την περίοδο των πρώτων κωδικοποιήσεων των εθνικών ναυτικών νομοθεσιών, το αγγλικό δίκαιο, την πρώτη κύρια κωδικοποίηση του οποίου, αποτελεί η Merchant Shipping Act του 1854. Τη φιλοσοφία του αγγλικού δικαίου ακολούθησαν οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς, η Αυστραλία και η Κύπρος οι οποίες αποτελούν την αγγλοσαξωνική ομάδα του Ναυτικού δικαίου. Η καταγωγή των ναυτικών κανόνων κάθε κράτους, όπως το γνωρίζουμε στη σύγχρονη μορφή του, δεν αναιρεί το γεγονός της επιρροής των επί μέρους νομοθεσιών από τις διεθνείς ναυτικές συμβάσεις. Ωστόσο, στις κύριες δομές τους οι εθνικές ναυτικές νομοθεσίες συστηματοποιούνται στην ομάδα των κρατών της ηπειρωτικής Ευρώπης και των κρατών της αγγλοσαξωνικής κουλτούρας.

συστήματα δικαίου της εποχής. Άλλωστε, η θαλάσσια δραστηριότητα ασκείται με κοινούς στόχους ανά ομάδα επαγγελματιών που συναλλάσσονται στο πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ επιπλέον ελλοχεύουν κατά την άσκησή της οι ίδιοι κίνδυνοι ανά κατηγορία συναλλασσομένων. Η ομοιομορφία αποτελούσε ένα πραγματικό γεγονός, το οποίο επιβάλλεται από τη φύση των θαλάσσιων εμπορικών δραστηριοτήτων.

Οι κωδικοποιήσεις, λοιπόν, που είχαν αναπτυχθεί αντανακλούσαν κατά βάση εθιμικό δίκαιο, ενώ ταυτόχρονα ήταν περιορισμένης εμβέλειας. Κάτι τέτοιο βέβαια φαντάζει σήμερα αυτονόητο, αν αναλογιστούμε τις τεχνικές δυνατότητες και τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων της εποχής. Αυτές οι συνθήκες όμως μεταβλήθηκαν με τη ναυπήγηση μεγαλύτερων και πιο σύγχρονων πλοίων, ικανών να μεταφέρουν περισσότερα φορτία σε πολυπληθέστερους προορισμούς. Έτσι, οι μετέπειτα εθνικές νομοθετικές τομές οδήγησαν σε αισθητές στην ναυτιλιακή αγορά διαφοροποιήσεις μεταξύ των κρατών, δημιουργώντας ανασφάλεια δικαίου στους συναλλασσόμενους με πλοία και φορτία που διέπλεαν τις θάλασσες όλου του πλανήτη.

Ήδη από το 19ο αιώνα η διεθνής κοινότητα στράφηκε στην υιοθέτηση κανόνων με στόχο την επίτευξη ομοιομορφίας του διεθνούς ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. Ειδικότερα, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς[16] εμπορευμάτων, αποτέλεσε πεδίο σύγκρουσης αντίθετων ιδιωτικών συμφερόντων, αλλά και πολιτικής των κρατών, καθώς παράγοντα της νομοθετικής πρωτοβουλίας αποτελεί, συν τοις άλλοις, και η προστασία των επιχειρήσεων που στηρίζουν την εθνική τους οικονομία. Από την άλλη πλευρά, στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς ισχυρό μέρος ήταν διαχρονικά ο μεταφορέας. Ελάχιστες ήταν οι εξαιρέσεις κατά τις οποίες μεγάλοι εμπορικοί οίκοι, μπορούσαν να διαπραγματεύονται τις ρήτρες τις οποίες επέβαλλαν οι μεταφορείς στις φορτωτικές, ώστε να διαφυλάσσονται τα συμφέροντα των φορτωτών. Έτσι, το 19ο αιώνα, η διαπραγματευτική δύναμη των μεταφορέων, ήταν εμφανής και κυρίως στη θέσπιση ρητρών στις φορτωτικές, με τις οποίες ήταν δυνατόν ουσιαστικά να μετακυλύουν την ευθύνη τους στους φορτωτές. Οι συμβάσεις

[16] Η σύμβαση μεταφοράς δεν ανήκει στις τυπικές συμβάσεις, το δε έγγραφο στο οποίο ενσωματώνεται έχει αποδεικτική της κατάρτισης και των όρων της σύμβασης αξία.

μεταφοράς αποτελούσαν ουσιαστικά, ως προς το σύνολο των όρων τους, συμβάσεις προσχώρησης.

Οι εκναυλωτές χρησιμοποιούσαν συχνά στους έντυπους όρους ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών ρήτρες καθολικής απαλλαγής από οποιαδήποτε ευθύνη[17], όπως η ρήτρα «not responsible for anything». Η μεθόδευση της απαλλαγής των μεταφορέων, από την ευθύνη που μπορούσε να γεννηθεί σε βάρος τους από πταισματική συμπεριφορά των προστηθέντων τους κατά την εκτέλεση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ήταν αρκούντως επιτυχής με την περίληψη της περισσότερο διαδεδομένης ρήτρας "negligence clause" στη φορτωτική[18]. Προοδευτικά η ρήτρα αυτή περιορίστηκε ερμηνευτικά στην απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του από πρόσταση, για ζημίες συνεπεία ναυτικού πταίσματος[19], δηλαδή πράξης ή παράλειψης προστηθέντος του μεταφορέα, σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου[20].

ii. Οι πρώτες κωδικοποιήσεις

Στα χρόνια που ακολούθησαν, διατηρήθηκαν απαλλακτικές από την ευθύνη του μεταφορέα περιστάσεις, ως μέρος του συμβιβασμού των αντικρουόμενων συμφερόντων. Για παράδειγμα, στη διεθνή πρακτική είχε υιοθετηθεί ο κανόνας της απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του για ζημία από συγκεκριμένες αιτίες, οι οποίες ενσωματώνονταν ήδη, με τη μορφή ρητρών, στις φορτωτικές. Οι απαρχές της πρακτικής της απόδοσης απαλλακτικής δύναμης στις αιτίες αυτές, και κυρίως στο ναυτικό πταίσμα, χρονολογούνται πριν τη σύνταξη της αμερικανικής Harter Act (1893)[21].

Αυτό το νομοθετικό κείμενο, αποτελεί την πρώτη λεπτομερειακή κωδικοποίηση κανόνων δικαίου, οι οποίοι περιέλαβαν ουσιαστικές ρυθμίσεις για τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων και ειδικότερα για την ευθύνη του μεταφορέα. Την περίοδο σύνταξής του οικονομικοί, πολιτικοί και

[17] Ν. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, έκδ. 2α, 1979, §197, σελ. 316.
[18] *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ΣΤ' Έκδ., 2007, σελ. 162.
[19] *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π, σελ. 525.
[20] Η έννοια του ναυτικού πταίσματος και η διάκρισή του από το εμπορικό, σελ. 246 επ. στο Δεύτερο μέρος της παρούσας μελέτης.
[21] Act of Congress, 1893 (Harter Act).

εμπορικοί λόγοι υπαγόρευσαν ως εξαιρετική ρύθμιση στο πεδίο του ναυτικού δικαίου, την απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του για ζημίες, οι οποίες επέρχονταν ως αποτέλεσμα πταισματικής συμπεριφοράς των προστηθέντων του. Οι ρυθμίσεις αυτές επιβάλλονταν, σε μια εποχή κατά την οποία δεν υπήρχε αμερικανικός στόλος και οι αμερικανοί φορτωτές στηρίζονταν στους βρετανούς εφοπλιστές[22].

Εδώ θα περιοριστούμε να αναφέρουμε κάποιες κυρίες ρυθμιστικές γραμμές της Harter Act, καθώς αυτές θα μας απασχολήσουν και στην ανάλυση που θα ακολουθήσει, ως ρυθμίσεις που διατηρήθηκαν ή απασχόλησαν το διεθνή νομοθέτη. Μεταξύ των ρυθμίσεων που υιοθετήθηκαν στην Harter Act, ξεχωρίζουν εκείνες οι οποίες αφορούν στη θέσπιση υποχρέωσης του μεταφορέα να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια, ώστε να παρέχει για τη μεταφορά αξιόπλοο πλοίο[23]. Από την άλλη πλευρά, ο μεταφορέας δεν έφερε αντικειμενική ευθύνη όταν η ζημία είχε επέλθει ως αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας[24]. Επίσης, διατυπώθηκε το πρώτον σε νομοθετικό κείμενο θαλάσσιας μεταφοράς, ρύθμιση που εισάγει διάκριση στην ευθύνη του μεταφορέα για ζημίες από πταίσματα των προστηθέντων του. Έτσι, σύμφωνα με τη νομοθετική πλέον ρύθμιση, ο μεταφορέας δεν ευθυνόταν για ζημία από το πταίσμα των προστηθέντων του ειδικά στη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου[25], απαλλαγή η οποία από πολύ νωρίτερα ενσωματωνόταν στις ρήτρες των φορτωτικών. Με τη λύση της απαλλαγής του μεταφορέα για ναυτικό πταίσμα, η οποία υιοθετήθηκε σε περισσότερα νομοθετικά κείμενα της εποχής ή μεταγενέστερα, όπως η αμερικανική *Pomerene Act, του 1916,* περιορίστηκε το πλήρες ανεύθυνο των μεταφορέων.

Επισημαίνουμε ότι, ανεξάρτητα από την επίδραση των ρυθμίσεων αυτών στη μεταγενέστερη διεθνή ρύθμιση, πρόκειται για εθνικές ρυθμίσεις. Κάποιες από αυτές επαναλήφθηκαν και διατυπώθηκαν εκ νέου στα διεθνή Συνέδρια της

[22] βλ. *Π. Σωτηρόπουλο*, Ναυτικόν και εμπορικόν πταίσμα εν τη συμβάσει ναυλώσεως, ΕΕΔ 1964, σελ. 21 επ.
[23] Βλ. § 3 Harter Act.
[24] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, London, Thomson Reuters, 2010, αριθ. 5.003, σελ. 77.
[25] Βλ. § 3 Harter Act, όπου και οι περισσότερες απαλλαγές από την ευθύνη του μεταφορέα, οι οποίες διατηρήθηκαν και στις μεταγενέστερες νομοθεσίες και Διεθνείς Συμβάσεις για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων.

International Law Association και του Comité Maritime International, τα οποία κατέληξαν στη σύνταξη της ΔΣ των Βρυξελλών του 1924 *για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές* (Κανόνες Χάγης)[26] έπειτα από τυπική διαπραγμάτευση. Πρόκειται για την πρώτη και επιτυχημένη απόπειρα ενοποίησης του δικαίου θαλάσσιας μεταφοράς, η οποία πάντως πρέπει να τονίσουμε ότι ήταν αποσπασματικής και περιορισμένης έκτασης ουσιαστικών διατάξεων.

Β. Μεθοδολογία - Δικαιοσυγκριτική ανάλυση των καθεστώτων ευθύνης στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων

Η αποστολή της μελέτης αυτής είναι να εξετάσει την ευθύνη του μεταφορέα εμπορευμάτων, όπως αυτή διαμορφώνεται με τους Κανόνες του Ρότερνταμ. Η ευθύνη του μεταφορέα τόσο υπό τα προϊσχύσαντα, όσο και υπό το ισχύον καθεστώς αποτέλεσε, όπως θα δούμε, κρίσιμο ζήτημα ρύθμισης και οδήγησε σε πολυεπίπεδη σύγκρουση συμφερόντων. Η περί δικαίου αντίληψη στη ρύθμιση της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, επηρρεάζει επίσης το «κόστος» που έχει – ή ορθότερα που είναι ανεκτό να έχει σε ένα σύστημα δικαίου, για το μεταφορέα, ως το ισχυρό μέρος της σύμβασης, η ανώμαλη εξέλιξή της, αλλά ταυτόχρονα και την προστασία που το δίκαιο πρέπει να εξασφαλίζει στον αντισυμβαλλόμενό του. Δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι η δομή και η αποσπασματική ρύθμιση της ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, δημιούργησε διάσταση κατά την ερμηνεία και εφαρμογή τους από τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μερών.

Έτσι, η επιλογή θέσης και η νομική τοποθέτηση επί αυτού του νέου ρυθμιστικού πλαισίου της ευθύνης επιβάλλουν τη συγκριτική προσέγγιση του νέου συστήματος με το ισχύον. Ωστόσο, κάθε ρυθμιστική παρέμβαση προς το σκοπό επίλυσης ή άμβλυνσης των νομικών ζητημάτων που ανακύπτουν από την σύγχρονη διαμόρφωση της οργάνωσης και εκτέλεσης των διεθνών μεταφορών έχει διττή εξεταστέα διάσταση.

[26] βλ. *Ι. Σχινά*, Πηγαί του ομοιομόρφου δικαίου της θαλασσίας μεταφοράς πραγμάτων, Αθήναι, 1977, σελ. 79 επ.

Αφενός το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο διαθέτει, εκτός από τις Συνθήκες, και τις ηπιότερες μορφές σύγκλισης[27] των επιμέρους εννόμων τάξεων, τις οποίες αναφέρουμε στη συνέχεια των εισαγωγικών παρατηρήσεων. Η επιλογή του μέσου εναρμόνισης εξαρτάται και από το βαθμό ωρίμανσης των ρυθμιζόμενων βιοτικών σχέσεων ή την έκταση των επιχειρούμενων παρεμβάσεων. Για το λόγο αυτό επιβάλλεται η προκριματική εξέταση του πλαισίου που τίθεται από το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο, εντός του οποίου υιοθετούνται, ερμηνεύονται και εφαρμόζονται οι Διεθνείς Συμβάσεις. Θεωρείται σκόπιμο να παρουσιαστούν αρχικά οι γενικοί άξονες, που αφορούν στη νομική φύση και τις έννομες συνέπειες του υπό εξέταση νομικού μέσου ενοποίησης του δικαίου. Αυτό είναι ενδεδειγμένο στην παρούσα μελέτη, διότι στο κύριο μέρος της αναλύεται Διεθνής Σύμβαση, η οποία παραβάλλεται προς το ισχύον νομικό καθεστώς με βάση επίσης Διεθνή Σύμβαση. Έτσι, εκτίθεται κατωτέρω το νομικό πλαίσιο, που διέπει την ερμηνεία των Συνθηκών, μέσα στο οποίο η νέα Διεθνής Σύμβαση καλείται να λειτουργήσει. Αυτό το νομικό πλαίσιο της ερμηνείας των Συνθηκών καθορίζει επίσης τη διαδικασία τροποποίησης, τις σύγχρονες μεθόδους ενσωμάτωσης που επιλέγουν τα κράτη, καθώς και τους κανόνες ερμηνείας.

Η ανωτέρω προσέγγιση, δηλαδή η εξέταση του νομικού πλαισίου ερμηνείας, είναι η μία διάσταση του αντικειμένου της σύγκρισης, δεδομένου ότι κατά την θέση σε ισχύ των Κανόνων Χάγης, δεν υπήρχε η Διεθνής Σύμβαση της Βιέννης του 1969. Η ανάπτυξη, διαμόρφωση και οργάνωση της διεθνούς κοινότητας με τη συμμετοχή των κρατών και τη δράση τους στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών, στόχο έχει να ορίσει και να ρυθμίσει και στον τομέα του ναυτικού δικαίου, εκείνες τις σχέσεις που εμπλέκουν ή δύνανται να ενεργοποιήσουν την εμπλοκή περισσότερων εννόμων τάξεων. Στο πεδίο του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, αυτό είναι εγγενές χαρακτηριστικό, λόγω της διεθνικότητας της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας. Αρωγός στην κατεύθυνση της ομοιόμορφης υιοθέτησης λύσεων στη βάση ενοποιημένων ρυθμίσεων υπήρξε πάντα το διεθνές έθιμο και, σήμερα πλέον, οι κανόνες διεθνούς δικαίου που έχουν υιοθετηθεί και διέπουν τη νομική φύση, λειτουργία, ερμηνεία και

[27] Ενδεικτικά: διεθνείς συμβάσεις, πρότυποι νόμοι, πρότυποι κανόνες, κατευθυντήριες γραμμές, όροι διεθνών συναλλαγών. Επίσης, βλ. αναλυτικά για τις διεθνείς πηγές του ναυτικού δικαίου, Α. Αντάπαση, ο.π., σελ. 240 επ.

εφαρμογή των διακρατικών συμφωνιών που αντανακλούν διεθνείς δεσμεύσεις των κρατών[28].

Το αίτημα ασφάλειας δικαίου στις συναλλαγές θαλάσσιας μεταφοράς, εξυπηρετείται σε ένα βαθμό από τους κανόνες σύγκρουσης του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, οι οποίοι τυγχάνουν κάθε φορά εφαρμογής από τα επιλαμβανόμενα εθνικά δικαστήρια. Ωστόσο, επιδιώκεται σήμερα ενοποίηση και εναρμόνιση των ουσιαστικών κανόνων δικαίου, καθώς και σταθερή και ενιαία ερμηνεία[29] και εφαρμογή τους. Η ανάγκη για διεθνείς ομοιόμορφους κανόνες εξυπηρετεί την ασφάλεια δικαίου, την οποία επιζητούν τόσο οι θαλάσσιοι επιχειρηματίες όσο και οι φορτωτές, αλλά και οι χρηματοδότες και οι ασφαλιστές των ναυτικών επιχειρηματιών.

Αφετέρου, η σύγκριση, εφόσον εδώ πρόκειται για μια νέα Διεθνή Σύμβαση, πρέπει να γίνει στο επίπεδο των ουσιαστικών ρυθμίσεων που διέλαβε και των εννόμων συνεπειών, που αυτές θα επιφέρουν στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, αν αυτή η Διεθνής Σύμβαση τεθεί σε ισχύ.

Για το λόγο αυτό, το ισχύον καθεστώς ευθύνης, όπως αυτό λειτουργεί, ερμηνεύεται και εφαρμόζεται στη σύγχρονη ναυτιλιακή πραγματικότητα, αποτελεί κριτήριο για την αξιολόγηση των μεταβολών που προωθούνται με τους Κανόνες του Ρότερνταμ στο ουσιαστικό δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών. Επομένως, είναι επιβεβλημένη η συγκριτική επισκόπηση του συστήματος ευθύνης που καθιερώνεται με τους Κανόνες του Ρότερνταμ και σε επίπεδο ουσιαστικής ρύθμισης, προς το ισχύον καθεστώς ευθύνης.

Η ανάλυση και η εξέταση της αποτελεσματικότητας των ρυθμίσεων που εισάγονται με τους Κανόνες του Ρότερνταμ θα συνοδεύεται από αναγωγή σε αντίστοιχες διατάξεις και θεσμούς ιδίως των Κανόνων Χάγης/Χάγης Βίσμπυ, ως του ευρύτερα διαδεδομένου νομικού καθεστώτος που ρυθμίζει σήμερα το καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα.

Η ανάπτυξη της παρούσας μελέτης θα γίνει σε τρία μέρη. Στο πρώτο μέρος εκτίθενται οι προϋποθέσεις του συστήματος ευθύνης που εισάγουν οι

[28] Κατωτέρω, σελ. 58 επ., γίνεται ειδικότερα λόγος για τη Διεθνή Σύμβαση της Βιέννης 1969 περί του Δικαίου των Συνθηκών, δεδομένου ότι η παρούσα μελέτη ερευνά την διαμόρφωση ορισμένων εννόμων σχέσεων με βάση Διεθνή Σύμβαση, τους Κανόνες του Ρότερνταμ, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της ΔΣ του 1969.

[29] William Tetley, Marine Cargo Claims, V. 1, 4th ed, 2008, Thomson Carswell, σελ. 144.

Κανόνες του Ρότερνταμ, όπως αυτές διαγράφονται από τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στο μεταφορέα. Στο δεύτερο μέρος εξετάζονται ειδικότερα χαρακτηριστικά, το περιεχόμενο και η έκταση της ευθύνης του μεταφορέα, καθώς και η κατανομή του βάρους αποδείξεως. Το τελευταίο μέρος εξετάζει το πέρας και τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα.

Μετά την παράθεση και ανάλυση των διαστάσεων αυτών, είναι δυνατόν να αξιολογηθεί τόσο η προτεινόμενη ουσιαστική ρύθμιση επί του καθεστώτος ευθύνης, όσο και η επιλογή της υπό εξέταση Διεθνούς Σύμβασης ως του ενδεικνυόμενου νομικού μέσου, δια του οποίου θα εισαχθούν στις διάφορες έννομες τάξεις οι επιθυμητές ρυθμίσεις. Την ανάπτυξη αυτή θα ολοκληρώσουμε με την παράθεση στο τέλος της μελέτης, των θέσεων της διεθνούς ακαδημαϊκής κοινότητας και διεθνών ενώσεων και οργανισμών και της προσωπικής τοποθέτησης.

֍ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΜΕΡΟΣ֍

Ι. Κριτική προσέγγιση των Κανόνων Ρότερνταμ με εργαλείο τα μέσα εναρμόνισης και ενοποίησης του διεθνούς ομοιομόρφου δικαίου

§ 1. Επιλογή μεθόδου εναρμόνισης ως πρόκριμα για τη σύγκλιση των εθνικών νομοθεσιών στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών

Η διαμόρφωση εννόμων σχέσεων, όπως είναι και το σύστημα ευθύνης του μεταφορέα, με όχημα μια Διεθνή Σύμβαση δεν θα μπορούσε να καθοριστεί, χωρίς την προκριματική εξέταση της προβληματικής που αφορά την επιλογή του κατάλληλου μέσου εναρμόνισης του δικαίου[30]. Η σύναψη Διεθνών Συνθηκών έχει αναδειχθεί στην κατεξοχήν δικαιοπραξία[31] μεταξύ των υποκειμένων του Διεθνούς Δικαίου για την ενοποίηση του δικαίου. Και για το λόγο αυτό, θεωρούμε ότι θα ήταν χρήσιμη μια, περιορισμένη έστω, ανάπτυξη ορισμένων βασικών εννοιών, αλλά και της διάκρισης της φύσης των Διεθνών Συμβάσεων από άλλες μεθόδους εναρμόνισης, που διαθέτει στην εργαλειοθήκη του το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, των επιδιωκόμενων στόχων, των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων των μεθόδων αυτών.

Επιβάλλεται ειδικότερα, η εξέταση της φύσης τους, των επιδιωκόμενων στόχων του Διεθνούς Δικαίου για την ενοποίηση, εναρμόνιση και ομοιόμορφη εφαρμογή των θεσπιζόμενων κανόνων, αλλά και των προβλημάτων που δημιουργούν οι μέθοδοι ενσωμάτωσης των διεθνών κανόνων στις εθνικές νομοθεσίες και συνακόλουθα η ακολουθούμενη, από τα Κράτη και τα δικαστήρια, ερμηνεία και εφαρμογή των κανόνων αυτών. Επιβάλλεται, λοιπόν, αρχικά, συστηματική - εξωτερική σύγκριση, όσον αφορά το διεθνές περιβάλλον ερμηνείας και εφαρμογής των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και των Κανόνων Ρότερνταμ, δύο καθεστώτων που ρυθμίζουν την ευθύνη του μεταφορέα.

[30] Βλ. αναλυτικά τον προβληματισμό για την επιλογή του κατάλληλου μέσου εναρμόνισης με παράθεση πολλαπλών παραγόντων σε *Griggs P.J.S*, Obstacles to uniformity of maritime law: the Nicholas J. Healy lecture, JMLC 34, 2, 2003, σελ. 191-208. Ενδεικτικά αναφέρεται η απροθυμία επικύρωσης αν η ρύθμιση δεν είναι απολύτως αναγκαία, ο αναγκαστικά συμβιβαστικός ρόλος των Διεθνών Οργανισμών όπως ο ΙΜΟ, το μειονέκτημα της χρονοβόρας διαδικασίας εκπόνησης Διεθνών Συμβάσεων, τα προβήματα ερμηνείας και εφαρμογής, αλλά και το κόστος που μπορεί να συνεπάγεται η θέση σε ισχύ μιας Διεθνούς Σύμβασης και οι πολιτικές επιλογές των Κρατών που καλούνται να την επικυρώσουν.

[31] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ 71.

Μία άλλη παράμετρος που πρέπει, ωστόσο, να διερευνηθεί είναι η σύγκριση της αποτελεσματικότητας των Κανόνων Ρότερνταμ[32] έναντι της ομοιομορφίας που θα μπορούσε να επιφέρει η επιλογή μιας άλλης μεθόδου εναρμόνισης του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου στα υπο ρύθμιση ζητήματα του δικαίου της θαλάσσιας και συνδυασμένης μεταφοράς. Τούτο, ενόψει ιδίως και της διαπίστωσης ότι για αρκετά ζητήματα οι Κανόνες Ρότερνταμ ρητά παραπέμπουν στο εθνικό δίκαιο. Για το λόγο αυτό, αυτό το εισαγωγικό μέρος θα περιλάβει αρχικά ανάπτυξη που αφορά στα ζητήματα αυτά.

Α. Αίτημα διεθνούς σύγκλισης

Οι διεθνείς ρυθμίσεις που θεσπίζονται στον τομέα του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου είναι κατά βάση ρυθμίσεις ιδιωτικού διεθνούς ή ουσιαστικού δικαίου. Στόχος των ρυθμίσεων αυτών είναι η ομοιόμορφη αντιμετώπιση όμοιων ζητημάτων, από τα κράτη μέρη των Διεθνών Συμβάσεων, οπουδήποτε και αν ανακύπτουν, καθώς η ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα αναπτύσσεται σε διεθνές επίπεδο και διέρχεται ή εμπλέκει περισσότερες έννομες τάξεις.

Έτσι, η προσέγγιση του αντικειμένου της εκάστοτε ρύθμισης αναζητείται λαμβάνοντας υπόψη πληθώρα συγκρουόμενων συμφερόντων και διαφορετικών κριτηρίων και παραγόντων. Στις διαφορές με στοιχείο αλλοδαπότητας, όπου είναι εφαρμοστέο το εθνικό δίκαιο ή για τις οποίες εφαρμόζεται εθνικό δίκαιο, στο οποίο έχει ενσωματωθεί Διεθνής Σύμβαση, για παράδειγμα με τη μέθοδο της προσαρμογής, τα εθνικά δικαστήρια ακολουθούν τους κανόνες ερμηνείας του εθνικού δικαίου. Η ως άνω ερμηνεία των διατάξεων αποκαλύπτει επίδραση των επιδιώξεων εθνικού προσανατολισμού, με βάση την εξυπηρέτηση και μιας οικονομικής και πολιτικής θεώρησης των ρυθμίσεων, ανάλογα με το αν πρόκειται για χώρα μεταφορέων ή φορτωτών.

Ωστόσο, σε υπερεθνικό επίπεδο, η εξισορρόπηση των αντικρουόμενων συμφερόντων προς χάριν της βέλτιστης λειτουργίας του θαλάσσιου εμπορίου, της διεθνούς εμπορικής συνεργασίας των κρατών και της ασφάλειας δικαίου δεν μπορεί παρά να καταδεικνύουν ως κοινό αίτημα την ενοποίηση και

[32] Αν οι ΚΡ τεθούν σε ισχύ, θα λειτουργήσουν σε ένα ενοποιημένο διεθνές νομικό πλαίσιο ερμηνείας, βλ. παρακ. υπό τον τίτλο «Τα ερμηνευτικά εργαλεία των Κανόνων Ρότερνταμ».

εναρμόνιση του δικαίου[33], τουλάχιστον των κρατών που συμμετέχουν σε διεθνείς συμφωνίες ή στη χάραξη κοινής νομοθετικής πολιτικής, με την υιοθέτηση κανόνων ελάχιστης κοινής ρυθμιστικής αφετηρίας.

α. Διαβαθμισμένη ομοιομορφία

i. Αναζήτηση πρόσφορου μέσου

Οι Διεθνείς Συνθήκες, κατά την όχι αποκλειστικώς χρησιμοποιούμενη ορολογία[34], έχουν προκριθεί από τα υποκείμενα[35] του Διεθνούς Δικαίου, ως εκείνα τα συμβατικά κείμενα δεσμευτικού χαρακτήρα μεταξύ των Κρατών, που συμβάλλονται κάθε φορά, με τα οποία ρυθμίζονται κατά κύριο λόγο ζητήματα διακρατικών σχέσεων. Ενδεικτικά, με Διεθνείς Συμβάσεις ρυθμίζονται ζητήματα εδαφικά, υιοθετούνται όροι που διέπουν τις διεθνείς συναλλαγές, κωδικοποιείται προϋπάρχον εθιμικό δίκαιο. Οι Διεθνείς Συμβάσεις υπερέχουν από κάθε άλλο μέσο ενοποίησης λόγω των πλεονεκτημάτων που παρέχουν. Ειδικότερα, παρέχουν ασφάλεια δικαίου και προβλεψιμότητα της έκβασης μιας διαφοράς, διευκολύνουν τον καθορισμό και την εφαρμογή του εφαρμοστέου δικαίου, δημιουργούν συνθήκες ισονομίας και ίσης μεταχείρισης των μερών μιας διαφοράς, οπουδήποτε και αν αυτή ανακύπτει και συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη. Αντικείμενο Διεθνούς Σύμβασης, στο σύγχρονο, τουλάχιστον, διεθνές δίκαιο, μπορεί να είναι ο,τιδήποτε, αρκεί να ενσωματώνει κανόνες σύμφωνους

[33] Για τη στάθμιση της επιλογής μεθόδου που κατατείνει στην ομοιομορφία και κρίση περί αντικειμενικής δυνατότητας προς την κατεύθυνση αυτή με βάση τα συστήματα περισσότερων εννόμων τάξεων βλ. Myburgh P., Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea?, Victoria University of Wellington Law Review, 2000, 355 επ.

[34] Υφίστανται περίπου 38 όροι (ενδεικτικά: σύμβαση, συμφωνία, πρωτόκολλο, διακήρυξη), οι οποίοι, υπό τον όρο ότι εμπίπτουν στον ορισμό της ΔΣ του 1969 περί του Δικαίου των Συνθηκών, θεωρούνται νομικώς ταυτόσημοι. Ο όρος Διεθνής Σύμβαση (Convention) χρησιμοποιείται για ευρύτερου χαρακτήρα συνθήκες. Βλ. αναλυτικά σε Ε. Ρούκουνα, ο.π., σελ. 74. Για την χρήση περισσότερων όρων με την ίδια έννοια στο ελληνικό δίκαιο και το ελληνικό Σύνταγμα βλ. και Άγγελο Γιόκαρη, Η πρακτική των δικαιοδοτικών οργάνων στην εφαρμογή του Διεθνούς Δικαίου, Νομική Βιβλιοθήκη 2012, σελ. 4.

[35] Σχετικά με τη διάκριση και τον προβληματισμό αν τα υποκείμενα του Διεθνούς Δικαίου, τα οποία έχουν διεθνή νομική προσωπικότητα, έχουν και νομική ικανότητα απευθείας άσκησης των δικαιωμάτων τους και έγερσης των σχετικών αξιώσεων βλ. ΔΔΧ, γνωμοδότηση, υποθ. Réparation des dommages subis au service des Nations Unies, ICJ Reports 1949, σελ. 177-179, ΔΔΔΔ, υποθ. Lotus, CPJI 1927, Série A, No 10, σελ. 17-18, Hermann Mosler, Subjects of International Law, in Encyclopedia of Public International Law, 4, 2000, σελ. 710 επ., Malcolm Shaw, International Law, Cambridge University Press, 4th ed. 1997, σελ. 139.

προς το διεθνές δίκαιο[36], καθώς η βούληση και η συμφωνία των μερών δεν μπορεί να υπονομεύει τη διεθνή έννομη τάξη. Η διαπραγμάτευση, η υιοθέτηση, αλλά και η εφαρμογή από τα κράτη των Διεθνών Συνθηκών κατευθύνεται και επικουρείται σήμερα και από τους διάφορους διεθνείς οργανισμούς.

Το δίκαιο που διέπει την ερμηνεία των Διεθνών Συνθηκών υπήρξε διαχρονικά κυρίως εθιμικό[37]. Η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου των Ηνωμένων Εθνών[38], επεξεργάστηκε σχέδιο Διεθνούς Σύμβασης, οι εργασίες για την εκπόνηση του οποίου διήρκεσαν περίπου είκοσι χρόνια, και το 1969 στη Διεθνή Διάσκεψη της Βιέννης που συγκλήθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη, υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση περί του δικαίου των Συνθηκών[39], η οποία τέθηκε σε ισχύ την 27 Ιανουαρίου 1980. Ωστόσο, οι κανόνες ερμηνείας που συμπεριλήφθηκαν στη ΔΣ της Βιέννης, έχουν εφαρμοστεί τόσο από διεθνή όσο και από εθνικά δικαστήρια και σε Συνθήκες προγενέστερες της ενάρξεως ισχύος της[40]. Για την ερμηνεία των Συνθηκών θα γίνει λόγος εκτενέστερα κατωτέρω.

Κατά τον ορισμό της ΔΣ της Βιέννης 1969 (αρθ. 2 παρ. 1 περ. α): «Συνθήκη είναι κάθε διεθνής συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ κρατών με έγγραφο τύπο και διέπεται από το διεθνές δίκαιο». Σύμφωνα με το γράμμα του κανόνα, στα στοιχεία του ορισμού εμπίπτουν συμφωνίες i) μεταξύ Κρατών, οι οποίες ii) συνάπτονται με έγγραφο τύπο και iii) διέπονται από το διεθνές δίκαιο[41].

Υπό το πρίσμα αυτό οι Κανόνες του Ρότερνταμ, αποτελούν Διεθνή Σύμβαση κατά την ανωτέρω έννοια της ΔΣ της Βιέννης, η οποία τυγχάνει ευθέως

[36] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 74.
[37] Την κωδικοποίηση του δικαίου των συνθηκών είχε επιχειρήσει τόσο το Institute de Droit International (Διασκέψεις και σχετικές αποφάσεις 1885, 1891, 1892, 1967) όσο και το Πανεπιστήμιο του Harvard, βλ. Draft Convention on the Law of Treaties, 29 AJIL, 1935, Supp., σελ 637 επ., 938.
[38] International Law Commission.
[39] Η ΔΣ της Βιέννης έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με το Ν.Δ. 402/1974: «Περί κυρώσεως της από 23 Μαΐου 1969 Συμβάσεως της Βιέννης περί του Δικαίου των Συνθηκών και του προσηρτημένου αυτή παραρτήματος».
[40] Βλ. Richard Gardiner, Treaty Interpretation, 2nd ed., Oxford University Press, 2015, σελ. 19, όπου και αγγλική και αμερικανική νομολογία, με ιδιαίτερη αναφορά στην υποθ. Fothergill v. Monarch Airlines, [1981] AC 251. Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης μετά την έναρξη ισχύος της, αλλά πριν την θέση σε ισχύ, έκρινε ότι τυγχάνουν εφαρμογής ορισμένες διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης, με δεδομένο ότι αυτή αποκρυσταλλώνει προϊσχύον εθιμικό δίκαιο, βλ. ενδεικτικά υποθ. Territorial Dispute (Libyan Arab Jamahiriyai/Chad), ICJ Reports 1994, σελ. 19-22, υποθ. Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain), ICJ Reports 1995, σελ. 18.
[41] Richard Gardiner, ο.π., σελ. 21.

εφαρμογής επ' αυτών. Βεβαίως, οι Κανόνες Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ και οι Κανόνες του Αμβούργου, συνιστούν κατά την έννοια αυτή Διεθνείς Συμβάσεις, πλην όμως η ΔΣ της Βιέννης, για όσα Κράτη μάλιστα την έχουν επικυρώσει, είτε υιοθετήθηκε είτε τέθηκε σε ισχύ σε χρόνο μεταγενέστερο από τα διεθνή αυτά κείμενα. Είναι άλλο το θέμα της εφαρμογής, επί αυτών των κειμένων, των κανόνων ερμηνείας της ΔΣ της Βιέννης, επειδή ως προς αυτούς θεωρείται κατά κρατούσα γνώμη[42] ότι στη ΔΣ του 1969 ενσωματώνεται εθιμικό δίκαιο, ώστε έχει κριθεί από διεθνή και εθνικά δικαστήρια ότι οι κανόνες περί ερμηνείας της ΔΣ της Βιέννης τυγχάνουν εφαρμογής.

Ενόψει της ικανοποίησης των διεθνών επιδιώξεων των κρατών ή της επίτευξης συγκεκριμένων στόχων, ανάλογα με το υπό ρύθμιση ζήτημα, ενεργοποιούνται και χρησιμοποιούνται και άλλες μέθοδοι εναρμόνισης που διαθέτει στην εργαλειοθήκη του το διεθνές δίκαιο[43]. Έτσι, αντί της ενεργοποίησης της διαδικασίας εκπόνησης μιας Διεθνούς Σύμβασης, επιλέγεται η σύνταξη νομικών κειμένων, διεθνούς χαρακτήρα, αλλά διαφορετικής φύσης και διαβαθμιζόμενων απαιτήσεων ή αναγκαστικότητας. Κάποια από αυτά, τα οποία έχουν χρησιμοποιηθεί και στον τομέα του διεθνούς ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, αναφέρονται εδώ.

Στην περίπτωση επιλογής ενός των εναλλακτικών μηχανισμών επιδίωξης ομοιομορφίας του δικαίου, σε μια συγκεκριμένη κατηγορία εννόμων σχέσεων, υπάρχει το πλεονέκτημα του χρόνου εκπόνησης και της μειωμένης, ενδεχομένως, έντασης αντιδράσεων[44], καθώς τα μέσα αυτά δεν αποτελούν αυστηρό δίκαιο (hard law). Ωστόσο, η προαιρετική φύση τους (soft law), αφενός μεν δεν παρέχει, παρά σε περιορισμένο βαθμό, ασφάλεια υιοθέτησης και εφαρμογής τους από τα κράτη, αφετέρου δεν αναγνωρίζεται για αυτές τις μεθόδους η αρχή της υπεροχής του διεθνούς δικαίου, ενώ επιπλέον δεν τυγχάνουν εφαρμογής οι κανόνες ερμηνείας που εφαρμόζονται στις Διεθνείς Συμβάσεις.

[42] Βλ. A. Kiantou-Pampouki, The interpretation of International Maritime Conventions in civil law and in common law, 44 RHDI, 1991, σελ. 7 επ., ιδίως 21 επ. και Simon Rainey, Interpreting sea-carriage conventions: old and new, σε The Carriage of Goods by sea under the Rotterdam Rules, ed. Rhidian Thomas, Lloyd's List, 2010, σελ. 42 επ.

[43] Βλ.Francesco Berlingieri, Unification and Harmonisation of Maritime Law, ο.π., σελ. 618 επ.

[44] Βλ. Erik Røsæg, Soft Law in the Conventions for the Unification of Maritime Law, Scandinavian Studies In Law, 1999-2015, σελ. 269 επ., Francesco Berlingieri, Unification and Harmonisation of Maritime Law, ο.π., σελ. 625.

ii. Οι επιδιωκόμενοι στόχοι των διεθνών ρυθμίσεων ως κριτήριο επιλογής

ii.i. Επιδίωξη εναρμόνισης του δικαίου

Η επιδίωξη σύγκλισης των ουσιαστικών κυρίως κανόνων δικαίου, όπως αμέσως ανωτέρω σκιαγραφήθηκε ως ανάγκη, εξειδικεύεται περαιτέρω σε επιδίωξη εναρμόνισης και ενοποίησης του δικαίου. Η εναρμόνιση του δικαίου σε διεθνές επίπεδο, είναι έννοια ευρύτερη της ενοποίησης. Είναι δυνατόν να επιτευχθεί με τη χρήση, εναλλακτικά, περισσότερων μεθόδων[45], στις οποίες δεν περιλαμβάνεται απαραίτητα η υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων. Και τούτο διότι ο βαθμός ωρίμανσης των προωθούμενων ρυθμίσεων σε ένα συγκεκριμένο αντικείμενο, ενδέχεται να μην επιτρέπει τη δραστική και αναγκαστική ρύθμιση με Διεθνή Σύμβαση. Ειδικότερα, συντάσσονται από διεθνείς οργανισμούς, πρότυποι νόμοι, οδηγίες, ψηφίσματα και άλλα κείμενα που περιλαμβάνουν κανόνες μη δεσμευτικούς για τα κράτη, με την παρότρυνση υιοθέτησης ή ένταξης του συνόλου ή μέρους των ρυθμιστικών τους προτύπων στην εσωτερική έννομη τάξη[46].

Το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα των μεθόδων αυτών είναι η κάμψη των αντιθέσεων, αν όχι η εξομοίωση, των εθνικών κανόνων δικαίου σε μία κατηγορία εννόμων σχέσεων, με εθελούσια πράξη της νομοθετικής εξουσίας στα κατ' ιδίαν κράτη. Η ομοιομορφία που μπορεί να επιτευχθεί, εξαρτάται από το εύρος και το βαθμό αποδοχής και πρόσληψης από τα κράτη, των ρυθμιστικών προτύπων, που τίθενται με αυτές. Ωστόσο, ακόμη και αυτούσια η υιοθέτησή τους, δεν επιφέρει ταυτόσημη αντιμετώπιση όμοιων ζητημάτων, καθώς, αυτονόητα, κατά την ερμηνεία και εφαρμογή τους από τα εσωτερικά όργανα, θα ακολουθηθούν διαφορετικά ερμηνευτικά εργαλεία, και δη εκείνα που χρησιμοποιεί κάθε έννομη τάξη κατά την ερμηνεία και εφαρμογή των κανόνων εθνικού δικαίου. Ωστόσο, οι ανωτέρω μέθοδοι, ως εργαλεία της προώθησης των στόχων και της λειτουργίας της διεθνούς κοινότητας, εξυπηρετούν, σε επίπεδο

[45] Βλ. William Tetley, Uniformity of International Private Maritime Law-The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions-How to Adopt an International Convention, 24 Tul. Mar. L.J. 1999-2000, σελ. 775 επ., Yiannopoulos A. N., The unification of private maritime law by international conventions, 30 Law and Contemporary Problems (Spring 1965), σελ. 370 επ., Francesco Berlingieri, Unification and Harmonisation of Maritime Law, Revue Hellenique de Droit International, 2006, σελ. 603 επ.

[46] Αναλυτικότερα, γίνεται αναφορά σε αυτά τα μέσα κατωτέρω.

soft law[47], την εξοικείωση των κρατών με την κατεύθυνση που χαράσσεται σε διεθνές επίπεδο, όταν οι συνθήκες δεν είναι ώριμες για την δέσμευση των κρατών με Διεθνή Σύμβαση.

ii.ii. Επιδίωξη ενοποίησης του δικαίου

Η επιδίωξη ενοποίησης του δικαίου, από την άλλη πλευρά, στην κατά περίπτωση ρυθμιζόμενη κατηγορία εννόμων σχέσεων, αποτελεί στόχο του διεθνούς δικαίου[48], που είναι δυνατό να επιτευχθεί μέσω διεθνών συμβάσεων[49]. Στη συντριπτική πλειοψηφία των κρατών, οι Διεθνείς Συμβάσεις αναγνωρίζονται ως ιεραρχικά ανώτεροι κανόνες δικαίου σε σχέση με τους εθνικούς νόμους[50]. Η υπεροχή του διεθνούς δικαίου αποτελεί αρχή, η οποία διατυπώνεται και κατοχυρώνεται μέσω των περισσότερων Συνταγμάτων και αναγνωρίζεται και εφαρμόζεται από τα εθνικά δικαστήρια. Οι Διεθνείς Συμβάσεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, περιλαμβάνουν συνηθέστατα κανόνες ουσιαστικού ή ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, είναι ανοιχτές Συμβάσεις, καθώς μπορούν να προσχωρήσουν ελεύθερα περισσότερα Κράτη και μετά την αρχική υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης και επιπλέον γεννούν στα μέρη διεθνείς υποχρεώσεις και αντίστοιχη υποχρέωση σεβασμού τους, ενώ ταυτόχρονα εισάγονται στο εθνικό δίκαιο και διέπουν τις σχέσεις ιδιωτικού δικαίου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους.

Ωστόσο, και οι κανόνες που στοχεύουν στην ενοποίηση του δικαίου δεν συνεπάγονται αυτόματα την επίτευξη ομοιομορφίας, μετά την υιοθέτηση τους, στα κατ' ιδίαν κράτη[51]. Τούτο, κατ' αρχήν, διότι η ενσωμάτωση δεν γίνεται από όλα τα κράτη με την ίδια μέθοδο. Δεύτερον, διότι η επίτευξη της ομοιομορφίας είναι συνάρτηση και του νομικού συστήματος, στο οποίο εντάσσεται το διεθνές νομικό κείμενο, επομένως οι διάφορες έννοιες ενδέχεται να εκλαμβάνονται με

[47] Για την κατηγοριοποίηση και την προβληματική του soft law, αλλά και τις έννομες συνέπειες της υιοθέτησής του από τα κράτη βλ., Ε. Ρούκουνα, ο.π. σελ. 177-180, 183.
[48] Αναλυτικά για τη σημασία και τον προβληματισμό περί της ενοποίησης του δικαίου, βλ. R. David, The International Unification of Private Law, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. II, 1971, σελ. 123 επ.
[49] Francesco Berlingieri, Unification and Harmonisation of Maritime Law, ο.π., σελ. 603 επ.
[50] Στην Ελλάδα, το αρθ. 28 παρ. 1 του Σ 1975/1986/2001, αναγνωρίζει αυξημένη ισχύ έναντι κάθε αντίθετης διάταξης νόμου, όχι μόνο των Διεθνών Συνθηκών, αλλά και του διεθνούς εθίμου.
[51] Anthony Antapassis/Francesco Berlingieri, Implementation and Interpretation of International Conventions, in CMI Yearbook 2007-2008, σελ. 308 επ.

διαφορετικό νόημα από εκείνο στο οποίο στόχευσε η συντακτική ομάδα. Τέλος, παράγοντας διαφοροποίησης είναι και η φύση του ερμηνευόμενου κειμένου, η μορφή και η θέση του στο δικαιϊκό σύστημα υποδοχής, επί του οποίου τα συμβαλλόμενα κράτη δεν ακολουθούν τους ίδιους κανόνες ερμηνείας. Τα ανωτέρω έχουν σαν αποτέλεσμα την εκκίνηση από κοινό μεν σημείο – πανομοιότυπο κείμενο – την συναγωγή, όμως διαφορετικών συμπερασμάτων με ανομοιόμορφη εφαρμογή.

β. Μέτρο αποτελεσματικότητας των μεθόδων επιδίωξης ομοιομορφίας

Διαπιστώνουμε ότι μεταξύ των περισσότερων μεθόδων δια των οποίων επιδιώκεται σε διεθνές επίπεδο η ομοιομορφία του δικαίου, υπάρχουν διαβαθμίσεις στην υποχρεωτικότητα υιοθέτησης των ρυθμίσεων που προωθούνται. Περαιτέρω, ανάλογα με τη διαδικασία και το βαθμό ενσωμάτωσης, ποικίλλει αντίστοιχα και ο βαθμός ομοιομορφίας. Σημαντικός παράγοντας διάκρισης των χρησιμοποιούμενων μέσων του Διεθνούς Δικαίου είναι επιπλέον και ο χρόνος που απαιτείται, ιδίως μάλιστα όταν πρόκειται για Διεθνή Σύμβαση, ώστε το διεθνές κείμενο να συνταχθεί, να υιοθετηθεί και να τεθεί σε εφαρμογή και στη συνέχεια, όταν οι συνθήκες το απαιτούν, να τροποποιηθεί.

i. Η διαδικασία υιοθέτησης και τροποποίησης ως κριτήριο αποτελεσματικότητας

Ειδικότερα, η προετοιμασία μιας Διεθνούς Σύμβασης μέχρι την υιοθέτηση της ως τελικού κειμένου αγγίζει κατά μέσο όρο τη δεκαετία[52]. Ειδικότερα, υπό το προηγούμενο καθεστώς, η προετοιμασία περιελάμβανε δύο φάσεις, αφενός την προετοιμασία του σχεδίου από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή και αφετέρου την υποβολή της σε διπλωματική διάσκεψη συγκαλούμενη από τη βελγική κυβέρνηση. Ωστόσο, μεταξύ των δύο φάσεων προστέθηκε τρίτο στάδιο, επεξεργασίας του σχεδίου της Διεθνούς Ναυτιλιακής Επιτροπής από ειδικές και εξειδικευμένες ομάδες των διαφόρων Οργανισμών

[52] Βλ. για τη Διεθνή Σύμβαση για τη Διάσωση 1989, όπου οι τρεις φάσεις διήρκεσαν 9 χρόνια, τη Διεθνή Σύμβαση για τα Ναυτικά Προνόμια και τις Υποθήκες 1993, 10 χρόνια, τη Διεθνή Σύμβαση για την Κατάσχεση Πλοίων 1999, 16 χρόνια.

των Ηνωμένων Εθνών[53]. Η τρίτη φάση είναι δυνατόν να επιταχυνθεί με την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης από τη Γενική Συνέλευση των Η.Ε., μόλις το σχέδιο εγκριθεί από τον κατά περίπτωση Οργανισμό των Η.Ε.[54].

Ο χρόνος που συνήθως απαιτείται μέχρι την οριστικοποίηση των ρυθμίσεων που θα περιληφθούν στη Διεθνή Σύμβαση και την υιοθέτησή της, ενέχει τον κίνδυνο - όσο και αν κατά τη διάρκεια της επεξεργασίας επικαιροποιείται το Σχέδιο - να υιοθετηθούν τελικά διατάξεις απαρχαιωμένες[55]. Στην περίπτωση, ειδικότερα, των Διεθνών Συμβάσεων ομοιόμορφου ουσιαστικού ναυτικού δικαίου, ο παράγοντας του χρόνου επιβαρύνεται ακόμη περισσότερο, επειδή συνήθως η συγκέντρωση ορισμένου αριθμού υπογραφών[56], που ποικίλλει συνήθως μεταξύ 8 έως 20, τίθεται ως προϋπόθεση της θέσης μιας Διεθνούς Σύμβασης σε ισχύ.

Ωστόσο, η μέθοδος εναρμόνισης μέσω Διεθνών Συμβάσεων προκρίνεται ως επιλογή ρύθμισης από τα κράτη και τους Διεθνείς Οργανισμούς, λόγω, αφενός μεν, της φύσης τους ως δεσμευτικών, αφετέρου δε, λόγω της δυνατότητας επίτευξης ενοποίησης του δικαίου, μέσω αυτών. Και αυτό το τελευταίο είναι εφικτό, δεδομένου ότι το έργο της ερμηνείας των Διεθνών Συμβάσεων επιτελείται με τις κατευθύνσεις που διαγράφονται είτε από τα διεθνή έθιμα σχετικά με την ερμηνεία, είτε επιπροσθέτως, και της Διεθνούς Σύμβασης της Βιέννης του 1969 περί του δικαίου των Συνθηκών, εφόσον η ερμηνευόμενη Διεθνής Σύμβαση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της.

Τόσο στο παρελθόν, όσο και μέχρι σήμερα, η τροποποίηση των Διεθνών Συμβάσεων υπήρξε ιδιαίτερα χρονοβόρα, καθώς η παραδοσιακή μέθοδος προώθησης τροποποιήσεων των Διεθνών Συμβάσεων κατά το διεθνές δίκαιο,

---

[53] Francesco Berlingieri, Unification and Harmonisation of Maritime Law, ο.π, σελ. 605 επ.

[54] Βλ. Διεθνή Σύμβαση των Η.Ε. για τη χρήση ηλεκτρονικών επικοινωνιών στις διεθνείς συμβάσεις 2005, Διεθνή Σύμβαση των Η.Ε. σχετικά με τις συμβάσεις για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων εν όλω ή εν μέρει διά θαλάσσης 2009.

[55] Το αρθ. 18 των Κανόνων του Αμβούργου, ρυθμίζει το ζήτημα των μη διαπραγματεύσιμων εγγράφων μεταφοράς, εκ των οποίων παράγεται μαχητό τεκμήριο παραλαβής των εμπορευμάτων από το μεταφορέα στην κατάσταση που περιγράφονται σε αυτά. Βεβαίως, η διεύρυνση της χρήσης των εγγράφων αυτών μέχρι το 1992, οπότε η Διεθνής Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ, καθιστούσε τη ρύθμιση περιορισμένη και ανεπαρκή για το εύρος των προβλημάτων, που αναφύονται από τη χρήση μη διαπραγματεύσιμων εγγράφων μεταφοράς που είχαν στο μεταξύ επεκταθεί. Η μεταβολή αυτή στη χρήση των εγγράφων ως αποτέλεσμα και των μειονεκτημάτων της χρήσης των φορτωτικών, παρατηρήθηκε και στο ανεπίσημο επεξηγηματικό σημείωμα της Γραμματείας των Η.Ε. που κυκλοφόρησε μετά το 1994 (βλ. σημ. 2,13 και 40).

[56] Βλ. περί της διαδικασίας αυτής, αρθ. 14, 15 της Διεθνούς Σύμβασης της Βιέννης 1969 για το Δίκαιο των Συνθηκών.

απαιτεί τη σύγκλιση διεθνούς διάσκεψης των συμβαλλομένων κρατών, τα οποία αποφασίζουν με μεγάλες πλειοψηφίες, συνήθως δύο τρίτων, την τροποποίηση και το περιεχόμενό της. Περαιτέρω, η παραδοσιακή αυτή μέθοδος αποδείχθηκε σε πολλές περιπτώσεις και αναποτελεσματική, δεδομένου ότι δεν προσχωρούν όλα τα κράτη στις τροποποιήσεις και δεν υιοθετούν τις τροποποιητικές πράξεις, όπως επί παραδείγματι τροποποιητικά Πρωτόκολλα[57], με αποτέλεσμα η Διεθνής Σύμβαση να εφαρμόζεται σε διαφορετικό επίπεδο σε κάθε συμβαλλόμενο κράτος.

Βέβαια, όπως προαναφέρθηκε, ο στόχος της ομοιομορφίας επιτυγχάνεται σ' ένα βαθμό, για παράδειγμα, μέσω Πρότυπων Νόμων και Κατευθυντηρίων Οδηγιών. Ωστόσο, αυτά τα μέσα δεν εξασφαλίζουν ενοποίηση, διότι απαιτείται η θέσπιση εθνικών κανόνων δικαίου και αυτή επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών[58]. Περαιτέρω, ειδικά οι Κατευθυντήριες Οδηγίες συνιστούν, κατά κύριο λόγο, γενικές αρχές που στόχο έχουν να καθοδηγήσουν τον εθνικό νομοθέτη κατά τη διατύπωση ρυθμίσεων, δίνοντας ουσιαστικά ένα γενικό πλαίσιο του προς διαμόρφωση, ρυθμιζόμενου αντικειμένου. Έτσι, παρά το γεγονός ότι σε αυτά τα δύο ενδεικτικά αναφερόμενα μέσα εναρμόνισης, αναγνωρίζεται, πέραν της ταχύτερης προετοιμασίας, και το πρόσθετο πλεονέκτημα της ευχερέστερης τροποποίησης των ρυθμίσεών τους, κρατούσα επιλογή παραμένει η θέσπιση και υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων.

ii. Επιταχυντικές διαδικασίες τροποποίησης Διεθνών Συμβάσεων
(Tacit acceptance-No more favourable treatment)

Στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών, με πρωτοπόρο σε αυτό το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) προωθείται η υιοθέτηση ταχύτερων και αποτελεσματικότερων διαδικασιών τροποποίησης. Ήδη από το 1970, στις Διεθνείς Συμβάσεις που εκπονούνται υπό την αιγίδα του ΙΜΟ, οι τροποποιήσεις προωθούνται με τη χρήση της διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής (tacit acceptance

[57] Βλ. πχ. CMI Yearbook 2015, σελ. 449-458, Επικυρώσεις Κανόνων Χάγης και Πρωτοκόλλων Visby (1968) και SDR (1979), όπου η επικύρωση αποσπασματικά με αποτέλεσμα την εφαρμογή Διεθνούς Σύμβασης «πολλών ταχυτήτων».
[58] Francesco Berlingieri, Unification and Harmonisation of Maritime Law, Revue Hellenique de Droit International, 2006, σελ. 625.

or tacit amendment procedure) [59], ώστε αυτές υιοθετούνται εντός 18 ή 24 μηνών εφόσον δεν προβληθούν αντιρρήσεις, αλλά και την περίληψη της ρήτρας μη ευνοϊκής μεταχείρισης (no more favourable treatment clause)[60], ώστε ακόμη κι αν το κράτος της σημαίας δεν είναι συμβαλλόμενο στη Διεθνή Σύμβαση ή δεν αποδέχεται την τροποποίηση, η εφαρμογή της δεν είναι δυνατόν να αποφευχθεί στο κράτος λιμένος[61].

Η διαδικασία σιωπηρής αποδοχής ήταν η αντίδραση του IMO στο πρόβλημα της καθυστέρησης που προκαλούσε η παραδοσιακή διαδικασία της σύντομης αποδοχής ("express acceptance procedure")[62], η οποία απαιτούσε επαναδιαπραγμάτευση της Διεθνούς Σύμβασης και αποδοχή των τροποποιήσεων με την παραδοσιακή διπλωματική διαδικασία, από την πλειοψηφία των συμβαλλομένων κρατών ή/και την πλειοψηφία της παγκόσμιας χωρητικότητας (world's tonnage majority). Η διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στην περίπτωση της υιοθέτησης τροποποιήσεων της SOLAS 1974[63].

Την τακτική αυτή χρησιμοποίησαν και άλλοι διεθνείς οργανισμοί, όπως ο ILO[64]. Η δυνατότητα τροποποίησης Διεθνούς Σύμβασης με τη διαδικασία αυτή, προβλέπεται στο κείμενό της ή σε Παράρτημα ή Πρωτόκολλο αυτής, ρυθμίζοντας και τα θέματα που μπορεί να καταλάβει[65]. Η διαδικασία της

[59] Η διαδικασία σιωπηρής αποδοχής εισήχθη από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στις αρχές του 1970 και περιέλαβε τη δυνατότητα τροποποίησης των κυριότερων Διεθνών Συμβάσεων με αυτήν για θέματα αυστηρά τεχνικού χαρακτήρα. Δυνάμει σχετικής διάταξης που περιλαμβάνεται στη ΔΣ ή σε τροποποιητικό της Πρωτόκολλο, η τροποποίηση δύναται να τεθεί σε ισχύ σε σύντομο χρονικό διάστημα που καθορίζεται στη διάταξη που ρυθμίζει τις προϋποθέσεις τροποποίησης, με μόνη την παρέλευση του χρόνου, εφόσον δεν προβληθούν αντιρρήσεις από συγκεκριμένο αριθμό κρατών. Η διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής ("tacit acceptance"), η οποία ενσωματώνεται πλέον κατά κύριο λόγο, στα τροποποιητικά Πρωτόκολλα των περισσότερων διεθνών ναυτικών συμβάσεων (βλ. ενδεικτικά Πρωτ. 1996 LLMC, Πρωτ. 1992 CLC). Βλ. σχετ. και Λ. Αθανασίου, Ναυτικό Δίκαιο, Κ.Ι.Ν.Δ.-Διεθνείς Συμβάσεις, Νομική Βιβλιοθήκη, 2η εκδ, 2017, σελ. 313.

[60] Βλ. π.χ. αρθ. 5 παρ. 4 MARPOL 1973/1978 (η οποία στην Ελλάδα έχει κυρωθεί με το ν. 1269/1982), αρθ. X της STCW 1978.

[61] Βλ. George Pamborides, International law and its impact on private shipping law, 50 RHDI 1997, σελ. 183 επ.

[62] Βλ. William Tetley, Uniformity of International Private Maritime Law-The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions-How to Adopt an International Convention, 24 Tul. Mar. L.J. 1999-2000, σελ. 817 επ

[63] Βλ. αρθ. II του Πρωτοκόλλου 1978 της SOLAS 1974/1978 (η οποία στην Ελλάδα έχει κυρωθεί με το ν. 1045/1980).

[64] Βλ. ΔΣ No 147 για τα Ελάχιστα Πρότυπα στα Εμπορικά Πλοία 1976.

[65] Για παράδειγμα, το αρθ. 6 της ΔΣ 1972 για τους διεθνείς κανονισμούς προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα εισάγει τη δυνατότητα τροποποιήσεων με τη διαδικασία της

σιωπηρής αποδοχής χρησιμοποιήθηκε για την ταχύτερη τροποποίηση θεμάτων κυρίως τεχνικού χαρακτήρα, ωστόσο επέτρεψε ευρύτερες τροποποιήσεις με την επίφαση ότι αφορούν τεχνικού χαρακτήρα θέματα.

Κατά την διαπραγμάτευση των διατάξεων των Κανόνων του Ρότερνταμ, ανέκυψε το ζήτημα περίληψης στη Σύμβαση της δυνατότητας τροποποίησης των ορίων του ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης με τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής. Ωστόσο, αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης ήταν η συμφωνία να μην περιληφθεί στη Διεθνή Σύμβαση διάταξη που να επιτρέπει την τροποποίηση των ορίων με τη διαδικασία αυτή[66].

iii. Η μέθοδος ενσωμάτωσης ως κριτήριο αποτελεσματικότητας

Τέλος, όπως θα αναπτυχθεί και στη συνέχεια, η ενσωμάτωση των ρυθμίσεων μιας Διεθνούς Σύμβασης στις διάφορες εθνικές έννομες τάξεις δημιουργεί προβλήματα εφαρμογής και ερμηνείας, τα οποία επιχειρείται να επιλυθούν και με νομοθετική πρωτοβουλία των κρατών, όσον αφορά τη μέθοδο ενσωμάτωσης που το καθένα ακολουθεί. Οι διαφορετικές μέθοδοι ενσωμάτωσης των Διεθνών Συμβάσεων δημιουργούν δυσαρμονία στην ερμηνεία και εφαρμογή τους, διότι η μεταφορά των προτεινόμενων ρυθμίσεων στο εσωτερικό δίκαιο, αποκόπτει τις ρυθμίσεις από τη διεθνή τους προέλευση. Επομένως, το ισχύον στο κράτος ενσωμάτωσης νομικό κείμενο, το οποίο βασίστηκε στις διεθνείς ρυθμίσεις, οι οποίες έχουν διέλθει ένα στάδιο επεξεργασίας κατά την ενσωμάτωση και έχουν διατυπωθεί τελικά σε εθνικούς κανόνες, ακολουθεί τους ερμηνευτικούς κανόνες που ισχύουν στο εθνικό δίκαιο

σιωπηρής αποδοχής. Το αρθ. 16 παρ. 2 περ. στ της MARPOL 1973/1978 (η οποία στην Ελλάδα έχει κυρωθεί με το ν. 1269/1982), επιτρέπει τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής μόνο για τα Παραρτήματα της Σύμβασης, ενώ το αρθ. 16 παρ. 5, αποκλείει την εφαρμογή της διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής για οποιοδήποτε άρθρο της και καθορίζει για τυχόν τροποποιήσεις ίδια διαδικασία με αυτήν που απαιτείται για την υιοθέτηση και τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης, δηλαδή αποδοχή από τα δύο τρίτα των συμβαλλομένων κρατών, των οποίων ο στόλος πρέπει ταυτόχρονα να αντιπροσωπεύει το 50 % της ολικής χωρητικότητας (gross tonnage) του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Το αρθ. V του Πρωτοκόλλου του 1978, για την τροποποίηση της MARPOL 1973 παραπέμπει στο αρθ. 16 της ΔΣ και για τη δική του τροποποίηση. Ομοίως, το αρθ. VIII.b.v, i και ii της SOLAS 1974/1978, επιτρέπει την τροποποίηση των Παραρτημάτων που αφορούν αυστηρά και μόνο θέματα τεχνικής φύσεως, με τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής. Παρόμοια διάταξη (αρθ. XII.8 vi και vii) περιλήφθηκε για την τροποποίηση Παραρτημάτων που αφορούν τεχνικά θέματα στην STCW 1978.

[66] Βλ. Τρίτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 393, σχετικά με τη διαπραγμάτευση των διατάξεων 59-61 ΚΡ.

για την ερμηνεία των εθνικών κανόνων δικαίου. Είναι αυτονόητο ότι οι εναλλακτικές μέθοδοι εναρμόνισης δεν επιλύουν το πρόβλημα αυτό.

Πάντως, η ενσωμάτωση των Διεθνών Συμβάσεων κατά τα ανωτέρω επιφέρει μια σειρά συνεπειών κατά την ερμηνεία των εφαρμοστέων διατάξεων. Ειδικότερα, κατά την ερμηνεία διατάξεων με τη χρήση της μεθοδολογίας που ακολουθεί κάθε έννομη τάξη, ο εθνικός δικαστής δεν έχει κατ' αρχήν λόγο να κάνει χρήση των ερμηνευτικών εργαλείων του διεθνούς δικαίου[67]. Επίσης δεν θα καταφύγει σε συγκριτική ανάλυση της αλλοδαπής νομολογίας προς εξαγωγή ερμηνευτικών συμπερασμάτων, διότι κινείται και περιορίζεται στο πεδίο ερμηνείας που υπαγορεύει το εθνικό δίκαιο. Έτσι όμως, διασπάται η ενότητα του δικαίου όπως σκοπήθηκε και ανατρέπεται ο στόχος της ομοιόμορφης εφαρμογής συμφωνηθέντων σε διεθνές επίπεδο κανόνων δικαίου.

Β. Μέσα ενοποίησης και εναρμόνισης του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου

α. Ρυθμιστικό περιεχόμενο των Διεθνών Συμβάσεων

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, οι Διεθνείς Συμβάσεις αποτελούν πρόσφορο μέσο διακρατικής ρύθμισης πληθώρας θεμάτων, με τον περιορισμό ότι τα συμφωνηθέντα δεν παραβιάζουν τις αρχές και τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Αυτό μάλιστα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των συμβαλλομένων κρατών και το είδος της Συνθήκης, αν δηλαδή είναι ανοιχτή ή κλειστή, διμερής ή πολυμερής και ανεξάρτητα από το σκοπό και το αντικείμενό της[68].

Στην παρούσα μελέτη, ενόψει της ανάλυσης διατάξεων των Κανόνων του Ρότερνταμ, αλλά και της σύγκρισής τους τόσο με τους Κανόνες της Χάγης και τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, καθώς και της συγκριτικής αναφοράς προς τους Κανόνες τους Αμβούργου, μας ενδιαφέρουν κυρίως οι Διεθνείς Συμβάσεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και ειδικότερα εκείνες που στοχεύουν στην ενοποίηση των κανόνων του ουσιαστικού δικαίου. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ, στόχευσαν στην κάλυψη μεγάλου βεληνεκούς ουσιαστικών διατάξεων με σκοπό να ρυθμιστούν ενιαία στα συμβαλλόμενα κράτη οι διεθνείς εμπορευματικές, κατ'

[67] Francesco Berlingieri, Unification and Harmonisation of Maritime Law, ο.π., σελ. 625.
[68] Βλ. αναλυτικά σε Ρούκουνα, σελ. 72 επ.

ελάχιστον δια θαλάσσης, ενεργούμενες μεταφορές. Ωστόσο, περιέλαβαν και διατάξεις-πλαίσιο, υπό την έννοια ότι αυτές θέτουν ένα ελάχιστο μέτρο ομοιομορφίας, όμως θα ισχύσουν συμπληρωματικά ή θα εξειδικευτούν από τον εθνικό νομοθέτη.

Έτσι, γίνεται κατωτέρω ειδική αναφορά στις Συμβάσεις του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου, ώστε να καταδειχθούν τα γενικά χαρακτηριστικά τους. Αναφορά όμως γίνεται και στις Διεθνείς Συμβάσεις θέσπισης υποχρεωτικών ελάχιστων ορίων, επειδή αυτές έχουν αναδειχθεί ως εργαλείο της διεθνούς σύγκλισης του ναυτικού δικαίου και θα μπορούσαν να αποτελέσουν εναλλακτική πρόταση σε μια δεσμευτική Διεθνή Σύμβαση, εξαντλητικού σχεδόν περιεχομένου, όπως οι Κανόνες του Ρότερνταμ. Άλλωστε, η θαλάσσια μεταφορά δεν αποτελεί πεδίο αυτόνομης ρύθμισης, όσο κι αν επεκταθούν οι ουσιαστικές διατάξεις που την διέπουν. Αντίθετα δέχεται την επίδραση ρυθμίσεων ιδιωτικού ή δημοσίου ναυτικού δικαίου κατά την ερμηνεία του ειδικού καθεστώτος που τη ρυθμίζει.

i. Διεθνείς Συμβάσεις ομοιόμορφου δικαίου

Η ανάγκη των εμπλεκομένων για ενιαία και ομοιόμορφη επίλυση των διαφορών αυτών, σε οποιοδήποτε κράτος και αν ανακύπτουν ή σε οποιοδήποτε κράτος κι αν επιλαμβάνεται έχοντας δικαιοδοσία επί της διαφοράς είναι καθοριστική για τον προσδιορισμό των όρων των συμβάσεων μεταφοράς, αλλά και τον προσδιορισμό του ναύλου, που συνιστά την αντιπαροχή των υπηρεσιών του μεταφορέα. Τα μέρη θέλουν να γνωρίζουν τα δικαιώματα και το ρίσκο που αναλαμβάνουν, ιδίως για την περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης[69]. Το εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο[70] έχει αντίκτυπο στον προσδιορισμό του κόστους τόσο της μεταφοράς, όσο και της ασφάλισης, καθώς σε όσο μεγαλύτερο κίνδυνο είναι εκτεθειμένος ο μεταφορέας αλλά και ο ασφαλιστής, τόσο αυξάνονται τα αντίστοιχα κόστη.

[69] Βλ. Δεύτερο Μέρος της μελέτης, όπου αναλύεται το ζήτημα της ευθύνης του μεταφορέα σε περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης μεταφοράς.
[70] Βλ. Nikaki T./Soyer B., A new International Regime for Carriage of Goods by Sea: contemporary, certain, inclusive and efficient, or just another one for the shelves?, Berkeley Journal of International Law, v. 30, is. 2, σελ. ιδίως 336 επ.

Από την άλλη πλευρά η ανάπτυξη και εξάπλωση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται στις μεταφορές, είτε από την πλευρά των μεταφορέων, είτε των φορτωτών, μεγιστοποιεί σήμερα την ανάγκη ομοιομορφίας. Αυτό διότι, τόσο οι δραστηριότητες[71] και το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών, όσο και η άσκηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων σε περισσότερες δικαιοδοσίες, προσθέτουν παραμέτρους που επιβάλλουν την εκ των προτέρων γνώση του εφαρμοστέου νομικού κανόνα, σε μια εκ φύσεως διεθνή δραστηριότητα, όπως η θαλάσσια μεταφορά, λόγω διέλευσης του πλοίου από περισσότερες χώρες κατά την εκτέλεση της σύμβασης.

Έτσι, μέσω Διεθνών Συμβάσεων επιδιώκεται η ομοιομορφία των ουσιαστικών κανόνων δικαίου που διέπουν τις έννομες σχέσεις αυτού του είδους. Τα κράτη που μετέχουν σε Διεθνείς Συμβάσεις ομοιόμορφου ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, όμως, διαθέτουν ήδη διατάξεις που ρυθμίζουν τις ιδιωτικές διαφορές που ανακύπτουν από έννομες σχέσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης. Αυτό σημαίνει ότι σε κάποιο βαθμό, σε κάθε δικαιοδοσία οι νομικές έννοιες είναι αποκρυσταλλωμένα σημεία ερμηνείας, τόσο στη συνείδηση της νομοθετικής και δικαστικής εξουσίας όσο και των ιδιωτών[72]. Η πρόσληψη και ερμηνεία νομικών όρων διεθνούς προέλευσης στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου, έχει αποτελέσει και στο παρελθόν αιτία περιορισμού της ομοιόμορφης εφαρμογής ουσιαστικών κανόνων δικαίου. Περαιτέρω, ανάλογα με τον τρόπο ενσωμάτωσης που επιφυλάσσει κάθε κράτος στα διεθνή κείμενα, παραλλάσσει και η μεθοδολογία ερμηνείας του εφαρμοστέου κανόνα. Ένας άλλος κίνδυνος που ανακύπτει κατά την ερμηνεία και εφαρμογή των διεθνών διατάξεων είναι η κατάχρηση από τα εθνικά δικαστήρια, του πεδίου ελευθερίας που καταλείπεται πολλές φορές στο εθνικό δίκαιο από το διεθνή νομοθέτη, αλλά και η εκκίνηση ερμηνείας από το διεθνές κείμενο μεν, αλλά στη γλώσσα που τυχόν έχει αυτό μεταφραστεί.

---

[71] Ενδεικτικά: εφοπλισμός, ναυτική ασφάλιση, ναύλωση, τροφοδοσία πλοίων, ναυπήγηση και επισκευές, εμπορική ναυσιπλοΐα, πρακτόρευση πλοίου, μεσιτεία και ναυλομεσιτεία.

[72] Α. Antapassis-F. Berlingieri, ο.π., σελ. 308-309, όπου αναφέρεται ως παράδειγμα αμφισβήτησης, αν όχι σύγκρουσης, μεταξύ διεθνών και εθνικών κανόνων δικαίου, μετά την κύρωση από την Ιταλία και τη δημοσίευση του νόμου που ενσωμάτωσε με ένα άρθρο τη Διεθνή Σύμβαση για τη Διάσωση του 1989, καθώς το εθνικό δίκαιο ήδη διέθετε διατάξεις για τη ρύθμιση της διάσωσης. Δεδομένου ότι στον κυρωτικό νόμο δεν έγινε διάκριση της έκτασης κατά την οποία οι εθνικές ρυθμίσεις αντικαθίστανται από τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης διχογνωμίες ανέκυψαν στον προσδιορισμό των νομικών εννοιών και εννόμων σχέσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ΔΣ.

Πέραν όμως των ανωτέρω μειονεκτημάτων, η επιλογή θέσπισης Διεθνών Συμβάσεων που περιέχουν ουσιαστικό δίκαιο είναι η μόνη που διασφαλίζει τη δημιουργία – και την αντίστοιχη υποχρέωση σεβασμού – διεθνών υποχρεώσεων στα κράτη. Για το λόγο αυτό, προκρίνονται για την ευρεία αναμόρφωση και ενοποίηση των κανόνων δικαίου σε έννομες σχέσεις της διεθνούς κοινότητας, οι οποίες υπάρχει ανάγκη να ρυθμίζονται με ενιαίο τρόπο, οπουδήποτε κι αν ανακύπτουν.

ii. Διεθνείς Συμβάσεις θέσπισης υποχρεωτικών ελάχιστων ορίων (Mandatory Minimum Standards)

Ανάλογα με το αντικείμενο της ρύθμισης που επιδιώκουν τα μέρη να προωθήσουν και την επιθυμητή ένταση και έκταση των αποτελεσμάτων που επιθυμούν να επιφέρουν στις εθνικές νομοθεσίες, ενδέχεται και πάλι να καταφύγουν στην επιλογή προώθησης των στόχων της διεθνούς κοινότητας με Διεθνή Σύμβαση, η οποία όμως περιορίζεται στη θέσπιση ελάχιστων υποχρεωτικών ορίων. Στην περίπτωση αυτή η διεθνής δέσμευση αφορά την ενσωμάτωση στα εθνικά δίκαια των κρατών που επικυρώνουν τη σύμβαση, των ελάχιστων ορίων.

Ωστόσο, κάθε κράτος μπορεί να θεσπίσει και ανώτερα όρια από τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η Διεθνής Σύμβαση STCW για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978, όπως έχει αναθεωρηθεί και ισχύει[73]. Ο Κώδικας που επισυνάπτεται στη Διεθνή Σύμβαση παρέχει προς τα κράτη μέρη της Σύμβασης οδηγίες ενσωμάτωσης, ώστε να εξασφαλιστεί η επιδιωκόμενη ομοιομορφία. Η Σύμβαση αυτή αποτελεί ένα παράδειγμα επίδρασης στην ερμηνεία διατάξεων που ρυθμίζουν την εκτέλεση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς. Διότι ακόμη και χωρίς τροποποίηση της διεθνούς ουσιαστικής

[73] Η αναθεωρημένη Διεθνής Σύμβαση STCW "Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978" ("Standards on Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978, as amended" - S.T.C.W), η οποία κυρώθηκε με το ν. 1314/1983, όπως αυτή τροποποιήθηκε, (βλ. και τροποποιήσεις Manila 2010) έγινε αποδεκτή από την Ελλάδα με το Π.Δ. 79/2012 (ΦΕΚ Α΄ 137/14.06.2012). Ειδικότερα, με το αρθ. 1 παρ. 1 του Π.Δ., έγιναν αποδεκτά τα κείμενα των αποφάσεων υπ' αριθμ. STCW/CONF.2/33 και STCW/CONF.2/34 της Διπλωματικής Διάσκεψης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organisation - I.M.O.) που αφορούν την ΔΣ, καθώς και τον Κώδικα.

διάταξης, η ερμηνεία της υποχρέωσης επάνδρωσης του πλοίου ως πτυχής αξιοπλοΐας, αναμφισβήτητα φωτίζεται από την υποχρέωση επάνδρωσης με ναυτικούς που διαθέτουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά για την εκτέλεση συγκεκριμένης εργασίας.

Τη σχετική ελευθερία θέσπισης ανώτερων ορίων ή υποχρεώσεων ή αυστηρότερων διατάξεων, από τα προβλεπόμενα στη Διεθνή Σύμβαση, μπορεί να καταλείπουν και οι Διεθνείς Συμβάσεις ομοιόμορφου ουσιαστικού ναυτικού δικαίου, χωρίς όμως ο στόχος της εκπόνησης της όλης Διεθνούς Σύμβασης να είναι αυτός. Παράδειγμα τέτοιων διατάξεων συναντούμε στους Κανόνες του Ρότερνταμ[74] στις διατάξει που αφορούν την άσκηση αναγωγικών αξιώσεων ή την άσκηση αγωγής κατά του προσώπου που ταυτοποιείται ως μεταφορέας. Στο παράδειγμα των διατάξεων αυτών, επιτρέπεται, υπό όρους[75], από τη Διεθνή Σύμβαση η εφαρμογή της ρύθμισης του εθνικού δικαίου.

β. Εναλλακτικές προς τους Κανόνες Ρότερνταμ μέθοδοι εναρμόνισης

Οι διεθνείς συμβάσεις είναι αναμφισβήτητα το βασικότερο εργαλείο του διεθνούς δικαίου για τη σύγκλιση των νομοθεσιών των συμβαλλόμενων μερών. Ωστόσο, διατίθενται και ηπιότερα εργαλεία, τα οποία παρατίθενται στη συνέχεια. Το τελικό κριτήριο επιτυχίας από την επιλογή καθενός από αυτά είναι η αποδοχή τους από τη διεθνή κοινότητα και η, έστω διαβαθμισμένη, ομοιομορφία που επιτυγχάνεται κατά την προσαρμογή των εθνικών νομοθεσιών. Εδώ παραθέτουμε κάποια κύρια χαρακτηριστικά αυτών των μέσων ομοιομορφίας.

[74] Βλ. σχετ. αρθ. 64 και 65 ΚΡ και Τρίτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 357 επ. σην ανάλυση της άσκησης αναγωγικών αξιώσεων και 354 επ., για την άσκηση αγωγής κατά του προσώπου που ταυτοποιείται ως μεταφορέας.

[75] Εφόσον ο χρόνος που παρέχεται από το εθνικό δίκαιο δεν είναι συντομότερος από 90 ημέρες, βλ., αρθ. 64 περ. β και αρθ. 65 περ. β ΚΡ. Αναλυτικά στους οικείους τόπους του Τρίτου Μέρους της παρούσας μελέτης.

i. Πρότυποι Νόμοι (Model Laws)

Οι Πρότυποι Νόμοι είναι σύνολα κανόνων, οι οποίοι καταρτίζονται από μικρές ομάδες εξειδικευμένων επιστημόνων[76], με στόχο να λειτουργήσουν ως πρότυπο κατά την κατάρτιση νομοθετικών ρυθμίσεων από τα κράτη ή ως έναυσμα για την τροποποίηση ήδη υπάρχουσας νομοθεσίας. Τα κράτη δεν υποχρεούνται να υιοθετήσουν τις ρυθμίσεις που περιέχονται σε Πρότυπο Νόμο, ούτε να τις υιοθετήσουν σε όλη τους την ρυθμιστική έκταση ή στο σύνολό τους[77]. Αυτό σημαίνει ότι ο Πρότυπος Νόμος, πέραν του γεγονότος ότι συνιστά ήπιο δίκαιο, δεν καθορίζει ούτε ανώτατα ούτε ελάχιστα ποιοτικά ή ποσοτικά όρια ομοιομορφίας.

Έτσι, σε πολλές περιπτώσεις τα κράτη ακολουθούν ρυθμίσεις Πρότυπων Νόμων ή και τους λαμβάνουν υπόψη κατά την κατάρτιση εθνικών νομοθετημάτων[78]. Η πρακτική αυτή δεν είναι αποτέλεσμα αναληφθείσας διεθνούς υποχρέωσης από το κράτος. Ωστόσο, στην πράξη, ο βαθμός συμμόρφωσης επιφέρει ή συντελεί σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, στην ομοιομορφία του δικαίου που διέπει τη συγκεκριμένη κάθε φορά κατηγορία εννόμων σχέσεων. Η τροποποίηση των ρυθμίσεων που στηρίχθηκαν σε Πρότυπο Νόμο, υπάγεται στη συνήθη διαδικασία του νομοθετικού περιβάλλοντος εντός του οποίου θεσπίζεται. Έχουμε να κάνουμε δηλαδή με εθνικό νόμο, ο οποίος τροποποιείται στα όρια και με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου.

[76] Διακυβερνητικές ομάδες εργασίας, οι οποίες περιλαμβάνουν συνήθως εκπροσώπους κυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανώσεων.

[77] Βλ. Λία Ι. Αθανασίου, Η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2015, σελ. 85 επ., για Πρότυπο Νόμο της UNCITRAL σχετικά με τη διασυνοριακή αφερεγγυότητα και το ν. 3858/2010, με συστηματική ανάλυση και πλούσιες παραπομπές.

[78] Παραδείγματα τέτοιων Πρότυπων Νόμων, στους οποίους ικανός αριθμός Κρατών στήριξε εθνικές νομοθετικές διατάξεις είναι ο Πρότυπος Νόμος της Uncitral για την Διεθνή Εμπορική Διαιτησία 1985, στον οποίο έχουν βασιστεί περίπου 50 κράτη, ο Πρότυπος Νόμος της Uncitral για το Ηλεκτρονικό Εμπόριο 1999, στον οποίο έχει βασιστεί η νομοθεσία 23 κρατών, ο Πρότυπος Νόμος της Uncitral για τη Διασυνοριακή Πτώχευση 1997, στην οποία έχουν βασιστεί 10 κράτη, οι Αρχές της Unidroit για τις Διεθνείς Εμπορικές Συμβάσεις 1994/2004, κλπ.

ii. Κατευθυντήριες Οδηγίες (Guidelines)

Οι Κατευθυντήριες Οδηγίες εκπονούνται μέσω τομεακών-ειδικών επιτροπών[79] από τους Διεθνείς Οργανισμούς και δύνανται να τροποποιούνται με απόφαση της Συνέλευσης του οικείου Διεθνούς Οργανισμού. Περιλαμβάνουν γενικές αρχές, με στόχο την σύνταξη, και υιοθέτηση στη συνέχεια, ή την υλοποίηση ομοιόμορφων νομικών κανόνων, επί τη βάση αυτών των Οδηγιών. Οι Διεθνείς Οργανισμοί, έχουν ευρέως χρησιμοποιήσει τη μέθοδο των Οδηγιών, με τις οποίες τίθενται οι βάσεις και οι γενικές κατευθυντήριες αρχές, σχετικά με τις επιλογές προς τις οποίες θεωρείται κάθε φορά ότι πρέπει να προσανατολιστεί η νομοθετική πρωτοβουλία. Οι Κατευθυντήριες Οδηγίες μπορούν να λειτουργήσουν ως εφαλτήριο μιας διεθνούς συζήτησης σε ειδικά θέματα, τα οποία αναδεικνύονται στη συνέχεια ως ώριμα ρύθμισης με εκπόνηση ή τροποποίηση Διεθνών Συμβάσεων.

Οι Κατευθυντήριες Οδηγίες δεν είναι δεσμευτικές για τα μέλη των Διεθνών Οργανισμών, αλλά η ένταση της σύστασης ενδέχεται να ποικίλλει, ανάλογα με το πλαίσιο στο οποίο εκπονούνται[80] ή τη διατύπωση που έχει χρησιμοποιηθεί[81]. Διεθνείς Οργανισμοί, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)[82] και η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO)[83], υιοθετούν σε συγκεκριμένα θέματα Κατευθυντήριες Οδηγίες.

---

[79] π.χ. Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, η οποία επεξεργάστηκε Οδηγίες για την ανακύκλωση των πλοίων, οι οποίες υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) στην 23η Σύνοδο της Συνέλευσης το Νοέμβρη-Δεκέμβρη 2003 με την απόφαση Α.962(23), όπως τροποποιήθηκαν στη συνέχεια με την απόφαση Α.980(24).

[80] π.χ. οι Οδηγίες που υιοθετήθηκαν για την υποβοήθηση των κρατών μερών στη ΔΣ του Χονγκ-Κονγκ 2009 για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση των πλοίων, να ενσωματώσουν το γρηγορότερο τα τεχνικά πρότυπα της ΔΣ (2011 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials, adopted by resolution MEPC.197(62) / 2011 Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan, adopted by resolution MEPC.196(62) / 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling, adopted by resolution MEPC.210(63) / 2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities, adopted by resolution MEPC.211(63)).

[81] Στην απόφαση Α.962(23), (βλ. υποσ. 70) όπου οι Οδηγίες για την ανακύκλωση των πλοίων, η διατύπωση υποδεικνύει παρακίνηση συμμόρφωσης: «*…This resolution invited Governments to take urgent action to apply the Guidelines… agreed to urge all the involved parties to take appropriate action to implement the IMO Guidelines on Ship Recycling giving particular emphasis to the "gas-free-for-hot-work" certification. In this respect, MEPC 53 agreed to the following recommendations and guidance…*».

[82] Για τις τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν στη SOLAS το Νοέμβρη του 2014 και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2016 (Chapter VI Regulation 2 –Cargo information regarding a mandatory container gross weight verification), υιοθετήθηκαν και σχετικές Οδηγίες από τον IMO (δημοσίευση MSC.1/Circ. 1475).

iii. Πρότυποι Κανόνες (Model Rules)

Οι Πρότυποι Κανόνες υιοθετούνται προαιρετικά από τα κράτη στο πλαίσιο του νομοθετικού τους έργου. Όταν στην εθνική έννομη τάξη αναλαμβάνεται νομοθετική πρωτοβουλία για τη ρύθμιση ενός ζητήματος για το οποίο έχουν εκπονηθεί, για παράδειγμα από το CMI, Πρότυποι Κανόνες, η νομοπαρασκευαστική επιτροπή μπορεί να υιοθετήσει μέρος ή το σύνολο των Πρότυπων Κανόνων στο κείμενο του νόμου. Περαιτέρω, οι Πρότυποι Κανόνες είναι δυνατόν να υιοθετούνται και μεταξύ ιδιωτών σε ιδιωτικές συναλλαγές κατόπιν ενσωμάτωσής τους στην μεταξύ τους σύμβαση. Συγκεκριμένα, τα μέρη δηλώνουν τη βούλησή τους να ισχύσουν και να εφαρμοστούν οι κανόνες αυτοί στις μεταξύ τους σχέσεις αναφορικά με συγκεκριμένη σύμβαση ή κατηγορία συμβάσεων[84]. Το περιεχόμενο των κανόνων αυτών διαμορφώνεται από την ίδια την αγορά με τη συμμετοχή οργανώσεων που εκπροσωπούν κάθε κατηγορία συμβαλλομένων[85], με όρους που εξυπηρετούν τις ανάγκες τους και τις ανάγκες της αγοράς σε μια δεδομένη χρονική περίοδο.

Με τη χρήση Πρότυπων Κανόνων οι συναλλαγές εξυπηρετούνται με ένα ρυθμιστικό πλαίσιο που έχει επιλεγεί από τα μέρη και έχει διαμορφωθεί σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες. Αυτό εξυπηρετεί έναν διπλό στόχο ομοιομορφίας: κατά πρώτο λόγο οι κανόνες μπορούν να εφαρμοστούν σε συμβάσεις διεθνών συναλλαγών, δεύτερον οι αναγκαίες τροποποιήσεις προωθούνται και υιοθετούνται σε εύλογο χρόνο. Όριο ρυθμιστικής δυνατότητας των Πρότυπων Κανόνων αποτελούν οι διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, καθώς δεν μπορούν να παρακάμψουν διατάξεις αναγκαστικού δικαίου του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου ή Διεθνούς Σύμβασης, στο πεδίο εφαρμογής της οποίας εμπίπτει η έννομη σχέση.

Στο πεδίο του Ναυτικού δικαίου υπό την αιγίδα του CMI έχουν σχεδιαστεί για παράδειγμα οι Ομοιόμορφοι Κανόνες για τα θαλάσσια αγωγιαστήρια[86], οι Κανόνες για τις ηλεκτρονικές φορτωτικές[87] και οι Κανόνες

[83] Π.χ. οι Οδηγίες που υιοθετήθηκαν από τον ILO την 27 Νοεμβρίου 2013: Guidelines concerning a statistical definition of employment in the environmental sector.
[84] Βλ. F. Berlingieri, ο.π., σελ. 621 επ.
[85] Π.χ. ενώσεις πλοιοκτητών, συμβούλια εργαζομένων κλπ.
[86] Uniform Rules for Sea Waybills, 1990.
[87] Rules for electronic bills of lading, 1990.

Υόρκης-Αμβέρσας, οι οποίοι είναι ίσως οι πιο διαδεδομένοι Πρότυποι Κανόνες στο πεδίο του ναυτικού δικαίου. Οι Κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας έχουν τροποποιηθεί ήδη 8 φορές[88] από την πρώτη φορά που υιοθετήθηκαν. Κάθε Πρότυπο περιέχει αναφορά της χρησιμοποιούμενης έκδοσης. Η προετοιμασία γίνεται κάθε φορά από το CMI μετά από υπόδειξη των Ενώσεων Πλοιοκτητών, Οργανώσεων Εργαζομένων και διεθνών οργανώσεων, όπως η BIMCO. Στους Κανόνες αυτούς περιλαμβάνονται και αρχές ερμηνείας, οι οποίες και εφαρμόζονται, αντί των κανόνων ερμηνείας του εφαρμοστέου δικαίου.

iv. Κείμενα θέσπισης μη υποχρεωτικών προτύπων (Non-Mandatory Standards)

Πρόκειται για πρότυπα που θεσπίζουν ελάχιστα όρια, τα οποία συνήθως υιοθετούνται προαιρετικά από μη κυβερνητικές οργανώσεις[89]. Το περιεχόμενό τους χρησιμοποιείται επίσης ως βάση για την προώθηση εθνικών νομοθετικών ρυθμίσεων. Παράδειγμα τέτοιου Προτύπου αποτελεί το κείμενο της UNCTAD 1988 για τις ελάχιστες απαιτήσεις για ναυτιλιακούς πράκτορες[90]. Τα Πρότυπα αυτά, εφόσον υιοθετηθούν, παρέχουν σε ένα βαθμό ομοιομορφία, η οποία όμως αφενός στηρίζεται σε εθελοντική βάση, αφετέρου δύναται να αρθεί ανά πάσα στιγμή.

v. Συναλλακτικοί Όροι (Trade Terms)

Τόσο στο χερσαίο, όσο και στο θαλάσσιο εμπόριο, έχουν επικρατήσει συγκεκριμένοι συναλλακτικοί όροι[91] μεταξύ των μερών. Η ομαλή λειτουργία των εμπορικών συναλλαγών και η ανάγκη ασφάλειας του δικαίου, επιτάσσουν την ομοιόμορφη ερμηνεία των όρων αυτών. Η επιδίωξη ομοιόμορφης ερμηνείας των συναλλακτικών όρων εξυπηρετείται σε κάποιο βαθμό σε διεθνές επίπεδο με την

[88] Εκδόσεις 1864, 1877, 1924, 1950, 1974, 1994, 2004 και 2016.
[89] Βλ. F. Berlingiri, ο.π., σελ 623.
[90] UNCTAD Minimum Standards for Shipping Agents, τα οποία έχουν υιοθετηθεί από διάφορους οργανισμούς, όπως το Institute of Chartered Shipbrokers, η Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), κ.α.
[91] *Jan Ramberg*, International Commercial Transactions, 2nd ed., Kluwer, The Hague 2000, σελ. 93, όπου αναλυτικά διάφορες κατηγορίες συναλλακτικών όρων.

εκπόνηση πλέγματος προκαθορισμένων όρων[92] που αφορούν σε ορισμένη κατηγορία συναλλαγών στο πεδίο της εμπορικής ή ναυτιλιακής δραστηριότητας και η εφαρμογή τους γίνεται αποδεκτή[93] από τα κράτη, τα δικαστήρια και τους συναλλασσόμενους.

vi. Τυποποιημένες Συμβάσεις (Standard Forms of Contracts)

Ένας ιδιαίτερα συνηθισμένος μηχανισμός προαγωγής της ομοιομορφίας των συναλλακτικών όρων αλλά και του συμβατικώς επιλεγόμενου εφαρμοστέου δικαίου ανά κατηγορία συναλλαγών, είναι η χρήση από τα μέρη τυποποιημένων, προδιατυπωμένων συμβάσεων. Αυτές οι τυποποιημένες συμβάσεις εκπονούνται από διεθνείς ενώσεις, όπως η BIMCO[94]. Ανανεώνονται όποτε εντοπίζεται ανάγκη τροποποίησης ή προσαρμογής των όρων τους στις εξελίξεις της αγοράς και συνοδεύονται από παρατηρήσεις που αφορούν την ερμηνεία τους. Ο βαθμός ομοιομορφίας που επιτυγχάνεται, εξαρτάται από τυχόν παρεμβάσεις των μερών στο κείμενο της τυποποιημένης σύμβασης. Έτσι, τα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν, να διαγράψουν ή να αντικαταστήσουν τους όρους που δεν αρμόζουν στη μεταξύ τους σύμβαση ή που δεν επιθυμούν να τύχουν εφαρμογής στις διαφορές που τυχόν θα ανακύψουν από ή σε σχέση με αυτήν. Στον τομέα της ναύλωσης, έχουν εκπονηθεί περισσότερα είδη τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, τα οποία καλύπτουν τα περισσότερα είδη ναύλωσης. Διατίθενται περισσότερα πρότυπα ανάλογα με το είδος των μεταφερομένων εμπορευμάτων[95].

[92] Βλ. INCOTERMS/ICC 2010, ως όγδοη έκδοση, με την πρώτη να έχει δημοσιευτεί από το ICC το 1936. Στο πλαίσιο των INCOTERMS, έννοιες όπως αυτή του μεταφορέα, της παράδοσης και της άφιξης αποκτούν ενιαίο νόημα. Περιλαμβάνονται όροι που αφορούν περισσότερους τρόπους μεταφοράς (Ex Works, Free Carrier, Carriage Paid To, Carriage and Insurance Paid to, Delivered At Terminal, Delivered At Place, Delivered Duty Paid), αλλά και όροι που έχουν εφαρμογή αποκλειστικά στη θαλάσσια μεταφορά και τη μεταφορά δια εσωτερικών πλωτών οδών (Free Alongside Ship, Free on Board, Cost and Freight και Cost, Insurance & Freight).
[93] Βλ. ΕφΠειρ 223/2013, ΕφΑθ 156/1996.
[94] Baltic and International Maritime Conference.
[95] Βλ. F. Berlingieri, ο.π., σελ 623-624.

§ 2. Το πρόβλημα της ενσωμάτωσης των διεθνών ρυθμίσεων και της ερμηνευτικής μεθόδου

Α. Το σύγχρονο ερμηνευτικό περιβάλλον των Κανόνων Ρότερνταμ

Η παράθεση αμέσως ανωτέρω των διαφορετικών μηχανισμών του διεθνούς δικαίου για την επιδίωξη των στόχων του, δεν εξαντλεί τη συζήτηση, για το αν οι στόχοι που τίθενται, τελικώς επιτυγχάνονται και σε ποιο βαθμό, ακόμη και με την επιλογή Διεθνών Συμβάσεων, ως του ισχυρότερου μέσου δέσμευσης των κρατών που τις επικυρώνουν[96]. Έργο της διεθνούς κοινότητας δεν είναι μόνο ο εντοπισμός του νομικού προβλήματος εκείνου, το οποίο, επειδή έχει διεθνείς διαστάσεις, λόγω της διαμόρφωσης και της διάρθρωσης της αγοράς, απαιτεί ενιαία ρύθμιση και αντιμετώπιση ή διεθνή επαναπροσέγγιση. Η Διεθνής Σύμβαση μέχρι την υπογραφή, την επικύρωση και τη θέση της σε ισχύ, θα διέλθει όλα τα χρονοβόρα στάδια, που απαιτούν, τόσο η επεξεργασία του κειμένου από ομάδες εργασίας εξειδικευμένων επιστημόνων, όσο και οι διαπραγματεύσεις μεταξύ εκπροσώπων αντικρουόμενων συμφερόντων, υπό το βλέμμα και τη συμμετοχή αντιπροσωπειών των Κρατών που συμμετέχουν στις εργασίες εκπόνησης, υπό την αιγίδα του αρμόδιου Διεθνούς Οργανισμού.

Αμέσως μόλις η Διεθνής Σύμβαση επικυρωθεί από τον απαιτούμενο αριθμό κρατών και συγκεντρώσει τις προϋποθέσεις που έχουν τεθεί για τη θέση της σε ισχύ, η κρίση για την επιτυχία του στόχου της ομοιομορφίας μεταφέρεται στο πεδίο της εφαρμογής της στα Συμβαλλόμενα Κράτη. Η ομοιόμορφη εφαρμογή προϋποθέτει, όμως, εναρμονισμένη ή ομοιόμορφη ερμηνεία των κανόνων, τους οποίους τα μέρη συμφώνησαν, άλλως ο σκοπός της Διεθνούς Σύμβασης δεν εξυπηρετείται[97].

Οι αρχικές παράμετροι που πρέπει να ληφθούν υπόψη στην έρευνα για το κατά πόσον είναι δυνατόν να επιτευχθεί ενοποίηση του δικαίου των

[96] Ωστόσο, όταν η συζήτηση διεθνών ρυθμίσεων αφορά το ναυτικό δίκαιο, διεξάγεται σε πεδίο «υψηλού βαθμού ωρίμανσης», όπως ορίζεται από τη Λ. Αθανασίου, ο.π., σελ. 128-129, ο οποίος εντοπίζεται με τρεις τρόπους: την ευρεία αποδοχή του διεθνούς ομοιομόρφου δικαίου, τη μακρά περίοδο έρευνας της αναγκαιότητας και χρησιμότητας της προωθούμενης ρύθμισης και επεξεργασίας των διεθνών κειμένων και τέλος με τη μέριμνα εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων που υιοθετούνται.

[97] A. Kiantou-Pampouki, ο.π., σελ. 41 επ.

συμβαλλομένων στις Διεθνείς Συμβάσεις κρατών, μπορούν να συνοψιστούν ως εξής: στο ερμηνευτικό πλαίσιο του νομικού περιβάλλοντος, εντός του οποίου θα ερμηνευθούν οι κανόνες, αν δηλαδή αυτοί ερμηνεύονται σε περιβάλλον αγγλοσαξωνικού ή ηπειρωτικού δικαίου· στον τρόπο με τον οποίο το εθνικό δίκαιο αντιμετωπίζει και υποδέχεται το διεθνές δίκαιο· στη χρησιμοποιούμενη από τα συμβαλλόμενα κράτη, τεχνική ενσωμάτωσης των διεθνών κανόνων στην εθνική έννομη τάξη.

Τη Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή (CMI), στο πλαίσιο των εργασιών της, έχει απασχολήσει επίσης το ερώτημα, τι συμβαίνει στην πορεία της εφαρμογής μιας Διεθνούς Σύμβασης. Μετά τη θέση της Διεθνούς Σύμβασης σε ισχύ, η σχετική προσέγγιση πρέπει να περιλάβει 3 πτυχές[98]: α) αν, με βάση και τη μέθοδο ενσωμάτωσης, εξασφαλίζεται ομοιομορφία, β) πως αλληλεπιδρούν οι κανόνες που τίθενται σε εφαρμογή σε κράτος μέρος της Διεθνούς Σύμβασης με τους κανόνες δικαίου, που ρυθμίζουν το ίδιο θέμα, με βάση την εθνική νομοθεσία μέχρι την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης και γ) σε ποια έκταση, οι ρυθμίσεις της Διεθνούς Σύμβασης απαιτούν ή καταλείπουν πεδίο συμπλήρωσης στο εθνικό δίκαιο, καθώς τέτοια πρόθεση ενδέχεται να προκύπτει ευθέως από τις διατάξεις του διεθνούς κειμένου ή να περιλαμβάνει αναφορά σε έθιμο, συναλλακτικές συνήθειες και εμπορικές πρακτικές.

α. Αρχές ερμηνείας

Η συζήτηση μεταβαίνει, στο σημείο αυτό, στο επίπεδο της ερμηνείας. Τα αρχικά ερωτήματα που τίθενται είναι η νομική φύση του προς ερμηνεία κειμένου, η θέση του στην ιεραρχία των κανόνων δικαίου, το ποιος επιχειρεί την ερμηνεία και ποια είναι τα ερμηνευτικά εργαλεία που θα χρησιμοποιήσει ο ερμηνευτής και ο εφαρμοστής του δικαίου. Η ερμηνεία των διεθνών συμβάσεων έχει στόχο να διευκρινιστεί και να προσδιοριστεί η έννοια[99] των διατάξεων και να καθοριστούν εκείνες οι περιπτώσεις τις οποίες τα μέρη απέβλεψαν να ρυθμίσουν και οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.

Το έργο της ερμηνείας επιτελείται από τους σχηματισμούς και τα όργανα που έχουν προς τούτο δικαιοδοσία κατά το διεθνές δίκαιο και σχετική

[98] Βλ. A. Antapassis-F. Berlingieri, ο.π., σελ. 310-311.
[99] A. Kiantou-Pampouki, ο.π., σελ. 10 επ.

νομιμοποίηση εντός της εθνικής έννομης τάξης, στην οποία επιχειρείται η ερμηνεία[100]. Έτσι ερμηνεία των διατάξεων των Διεθνών Συμβάσεων μπορεί να γίνει: α) Από τους ίδιους τους συμβαλλομένους με ρητή μεταγενέστερη πράξη. Με αυτόν τον τρόπο τα μέρη προβαίνουν σε αυθεντική ερμηνεία της Σύμβασης. β) Από διεθνή δικαιοδοτικά ή διοικητικά ή πολιτικά όργανα. Ειδικότερα, όμως, πρέπει να αναφερθεί εδώ, ότι η ερμηνεία, στο πλαίσιο δικαιοδοτικής (δικαστικής ή διαιτητικής) διαδικασίας, άγει σε ασφαλέστερα και περισσότερο αξιόπιστα αποτελέσματα από την ερμηνεία που μπορεί να γίνεται από διοικητικά και πολιτικά όργανα, διότι αυτά λειτουργούν ενδεχομένως και με άλλα κίνητρα, για παράδειγμα πολιτικά. γ) Κυρίως, οι Διεθνείς Συμβάσεις ερμηνεύονται από εσωτερικά όργανα, δικαστικά ή όργανα της εκτελεστικής εξουσίας. Τα δικαστήρια όταν επιλαμβάνονται για την επίλυση ιδιωτικών διαφορών για τις οποίες έχουν αρμοδιότητα, κρίνουν και υπέρ της αρμοδιότητας τους για την ερμηνεία εφαρμοστέων διατάξεων Διεθνούς Σύμβασης.

Η εργασία της ερμηνείας και η επιλογή των ερμηνευτικών εργαλείων προϋποθέτει όμως και έναν διαχωρισμό, που σχετίζεται με την παράδοση του νομικού συστήματος υποδοχής των ερμηνευόμενων διατάξεων. Η γενική κατάταξη των περισσότερων νομικών συστημάτων σήμερα αφορά εκείνα τα οποία έλκουν την καταγωγή τους και πάντως έχουν διαμορφωθεί πλέον, σύμφωνα με το μοντέλο της αγγλοσαξωνικής νομικής παράδοσης και σε εκείνα που ανήκουν στο χώρο του ηπειρωτικού δικαίου. Ειδικότερα όσον αφορά την ερμηνεία κανόνων του Ναυτικού Δικαίου τα πράγματα περιπλέκονται ακόμη περισσότερο ενόψει του γεγονότος ότι το ναυτικό δίκαιο έχει τις καταβολές του στο ηπειρωτικό δίκαιο, αλλά από την άλλη πλευρά, στην πιο πρόσφατη ιστορία του, έχει δεχτεί σοβαρές επιρροές από το αγγλοσαξωνικό δίκαιο[101].

Έτσι αναφύονται προβλήματα τόσο στην υποδοχή και την ερμηνεία, όσο και στην εφαρμογή, τελικά, των κανόνων του ναυτικού δικαίου, και μάλιστα, είτε αυτοί ενσωματώνονται σε χώρα που ανήκει σε εκείνες του αγγλοσαξωνικού, είτε σε εκείνες που ανήκουν σε χώρες του ηπειρωτικού

[100] Εμμανουήλ Ρούκουνας, ο.π., σελ 128.
[101] A. Kiantou-Pampouki, ο.π., σελ. 12 επ.

δικαίου[102]. Αυτό, κατά πρώτο λόγο, διότι τα δύο συστήματα έχουν διαφορετική δομή και φιλοσοφία, αντιμετωπίζουν με διαφορετικό τρόπο την νομοπαρασκευαστική διαδικασία, την ιεραρχία των κανόνων και τις πηγές του δικαίου και την ερμηνεία ως μέθοδο. Στις χώρες του ηπειρωτικού δικαίου κρατεί η άποψη υπέρ της τελολογικής ερμηνείας, ενώ στις χώρες του αγγλοσαξωνικού δικαίου υπάρχει μεγαλύτερη προσήλωση στη γραμματική ερμηνεία. Μετά από αυτά είναι χρήσιμο να αναφερθούν κάποια γενικά χαρακτηριστικά των δύο συστημάτων.

i. Γενικά χαρακτηριστικά και αρχές ερμηνείας στις χώρες του ηπειρωτικού δικαίου

Τα περισσότερα ευρωπαϊκά δικαιϊκά συστήματα έχουν ακολουθήσει και έχουν δεχθεί τις επιρροές των αρχών ερμηνείας του ρωμαϊκού δικαίου[103]. Ως κύριες πηγές του δικαίου στις χώρες του χαρακτηριζόμενου ως «ηπειρωτικού δικαίου» λαμβάνονται ο νόμος και το έθιμο. Η διατύπωση των νομοθετικών διατάξεων είναι ευρεία, γενική και αφηρημένη, ώστε στη νομοθετική πρόταση μπορεί να υπαχθεί[104] αόριστος αριθμός βιοτικών σχέσεων, οι δε διατάξεις ερμηνευόμενες από τον εφαρμοστή του δικαίου εξειδικεύονται είτε με την υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης σε αυτούς, είτε με τη διαπίστωση και πλήρωση των κενών στην έκταση που πράγματι υπάρχουν και στο μέτρο του ερμηνευτικά αποδεκτού.

Έτσι, εκείνος που καλείται να ερμηνεύσει και να εφαρμόσει σε μία συγκεκριμένη περίπτωση έναν κανόνα δικαίου επιχειρώντας την υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών σε αυτόν, ακολουθεί τις μεθόδους ερμηνείας, που η θεωρία έχει αναπτύξει πάνω στις βάσεις του εν λόγω συστήματος δίκαιου, ενεργώντας ελεύθερα χωρίς προσκόλληση στην γραμματική διατύπωση, χρησιμοποιεί δε αυτήν ως βήμα του συλλογισμού του κάτω από την ομπρέλα

[102] Μάλιστα η μέθοδος ενσωμάτωσης μπορεί να διαφέρει όχι μόνο ανά χώρα και νομικό σύστημα, αλλά και ανά κατηγορία Συμβάσεων μέσα στην ίδια χώρα, βλ. A. Antapassis-F. Berlingieri, ο.π., σελ. 308.

[103] Βλ. Α. Kiantou-Pampouki, ο.π., σελ. 13. Το Ρωμαϊκό δίκαιο ανταποκρίθηκε στις ανάγκες διαδοχικών χρονικών περιόδων, με την ερμηνεία που απέβλεπε στο σκοπό του νόμου.

[104] Σχετικά με την τελολογική υπαγωγή και την διαπίστωση και πλήρωση των αληθών κενών βλ. Κ. Τσάτσο, Το πρόβλημα της ερμηνείας του δικαίου, β' έκδ., Αθήναι, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 1978, σελ 92 επ. και 158-160 αντίστοιχα και Π. Παπανικολάου, Μεθοδολογία του Ιδιωτικού Δικαίου και ερμηνεία των δικαιοπραξιών, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 2000, σελ. 180 επ. και 246 επ. αντίστοιχα.

της τελολογικής ερμηνείας[105]. Το αποτέλεσμα της ερμηνείας, η οποία εξάγεται με τη χρήση των εργαλείων της τελολογικής μεθόδου, σε μια συγκεκριμένη περίπτωση θα πρέπει να συνάδει με τις γενικές αρχές του δικαίου και τις βάσεις του αξιολογικού συστήματος, μέσο υλοποίησης του οποίου αποτελεί και η ερμηνευόμενη διάταξη, στην οποία θα υπαχθεί η εξεταζόμενη βιοτική σχέση[106].

Ο εφαρμοστής του δικαίου, επομένως, στο σύστημα των χωρών του ηπειρωτικού δικαίου, θα επιλέξει τα εργαλεία και τις μεθόδους ερμηνείας που κάθε φορά είναι πρόσφορα, αναζητώντας και στοιχεία που βρίσκονται έξω από το γράμμα του νόμου, έχοντας τη δυνατότητα να προσφύγει στις επιλογές της αναλογικής εφαρμογής και της πληρώσεως των κενών, εφόσον καταλήξει ότι γνήσιο κενό πράγματι υπάρχει, για τον πρόσθετο λόγο ότι δεν πρέπει να καταλήγει σε αρνησιδικία. Το αποτέλεσμα της διεργασίας της ερμηνείας θα ισχύει μόνο για τη συγκεκριμένη περίπτωση. Για το λόγο αυτό, οι δικαστικές αποφάσεις, στο πλαίσιο αυτού του συστήματος, αποτελούν μόνο θεωρητικό επιχείρημα και σημείο αναφοράς της νομικής επιχειρηματολογίας, δεν παράγουν όμως δεσμευτικό αποτέλεσμα για παρόμοιες ή άλλες περιπτώσεις στο πλαίσιο εκδίκασης μιας άλλης διαφοράς με διαφορετικά υποκειμενικά και αντικειμενικά όρια.

ii. Γενικά χαρακτηριστικά και αρχές ερμηνείας στις χώρες του αγγλοσαξωνικού δικαίου

Το αγγλοσαξωνικό δίκαιο σε γενικές γραμμές δέχτηκε πολύ μικρές επιρροές από το ρωμαϊκό δίκαιο. Πηγή του αγγλοσαξωνικού δικαίου αποτελεί βεβαίως ο νόμος, ιδιαίτερη βαρύτητα όμως δίνεται στο έθιμο και το δεδικασμένο. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ιστορικά στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο οι δικαστές με την έκδοση αποφάσεων αποτελούσαν μέρος της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας, ενώ μόλις τον 17ο αιώνα, έγινε ρητός διαχωρισμός της νομοθετικής αρμοδιότητας και αναγνωρίστηκε η υπεροχή των νόμων έναντι των άγραφων κανόνων[107].

[105] Βλ. Κ. Τσάτσο, ο.π., σελ. 122 επ.
[106] Για την τελολογική ερμηνεία ως εργαλείο της τελολογικής μεθόδου βλ. Κ. Τσάτσο, ο.π., σελ 136-137.
[107] A. Kiantou-Pampouki, ο.π., σελ. 13.

Ωστόσο, ο νόμος συνέχισε να αντιμετωπίζεται με πρόθεση περιορισμού των εννόμων συνεπειών του σε ό,τι είχε ρητώς διατυπωθεί στο κείμενό του[108], δηλαδή η ερμηνευτική προσέγγιση των νόμων επιχειρείται με τη στενή γραμματική ερμηνεία. Αυτός είναι και ο λόγος που οι διατάξεις τις οποίες συναντούμε στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο έχουν τόσο λεπτομερή μορφή, ώστε να περιλάβουν αναλυτικά μεγάλο αριθμό περιπτώσεων, σε κάποιες περιπτώσεις δε με εξαντλητική λεπτομέρεια[109]. Το αγγλικό δίκαιο δεν περιλαμβάνει απαγόρευση αρνησιδικίας, ενώ η χρησιμοποίηση της μεθόδου τελολογικής ερμηνείας είναι περιορισμένη στα εργαλεία που μπορεί να χρησιμοποιήσει ο δικαστής, και πάντως αναζητείται κατά την ερμηνεία ο υποκειμενικός σκοπός του ιστορικού νομοθέτη και όχι ο αντικειμενικός σκοπός της διάταξης, όπως συμβαίνει στο σύστημα των χωρών του ηπειρωτικού δικαίου.

β. Ενσωμάτωση στην εθνική έννομη τάξη

Σημαντική παράμετρο της μεθόδου, αλλά και του αντικειμένου ερμηνείας, αποτελεί η μέθοδος ενσωμάτωσης των διεθνών συμβάσεων στα κατ' ιδίαν εθνικά δίκαια. Με τον όρο ενσωμάτωση εννοούμε την ένταξη του αντικειμένου του συμβατικού διεθνούς δικαίου, δηλαδή της διεθνούς σύμβασης, στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών, διαδικασία η οποία εξασφαλίζει διαχρονικά τη συμμετοχή της νομοθετικής εξουσίας στις διεθνείς σχέσεις, αλλά και τον καθορισμό της θέσης του διεθνούς κανόνα στην ιεραρχία των κανόνων δικαίου κάθε έννομης τάξης[110].

Η ενσωμάτωση ολοκληρώνεται με την κύρωση και τη δημοσίευση των συνθηκών. Η κύρωση συνίσταται στη θέσπιση τυπικού κανόνα από το κράτος υποδοχής (νόμου, διατάγματος ή απόφασης), ο οποίος είτε περιλαμβάνει αυτούσιο το κείμενο της Διεθνούς Σύμβασης, είτε την επαναλαμβάνει με άλλη μορφή. Η δημοσίευση είναι η τυπική πράξη καταχώρησης του διεθνούς κειμένου, όπως αυτό έχει κυρωθεί, στην επίσημη εφημερίδα του Κράτους. Ωστόσο, πλέον η διαδικασία ενσωμάτωσης ποικίλει στα διάφορα κράτη, τα

[108] Για τη δύναμη του νομολογιακού προηγούμενου, βλ. ενδ. W. Tetley, ο.π, σελ. 115-116.
[109] Βλ. A. Bredimas, Methods of Interpretation and Community Law, North-Holland Publishing Company, 1978, σελ. 163.
[110] Η Ολλανδία, η οποία στηρίζει τη θέση σε εφαρμογή των Κανόνων Ρότερνταμ, έχει θέσει ήδη από το 2013 σε διαδικτυακή διαβούλευση σχέδιο νόμου ενσωμάτωσης των Κανόνων.

οποία ακολουθούν απλουστευμένες διαδικασίες σε μερικές περιπτώσεις και δεν τηρούν τη διαδικασία κύρωσης. Έτσι, άλλα κράτη δημοσιεύουν τη Διεθνή Σύμβαση απευθείας μετά την επικύρωση της, άλλα διατηρούν την κύρωση, αλλά ακολουθούν διαφορετική μέθοδο δημοσιότητας, ενώ άλλα αναγνωρίζουν ισχύ σε Διεθνείς Συμβάσεις που δεν έχουν ακόμη δημοσιευθεί[111].

Οι θεωρητικές θέσεις που έχουν αναπτυχθεί σχετικά με την ένταξη των Διεθνών Συμβάσεων συνοψίζονται, στις τρείς κυριότερες, οι οποίες είναι οι ακόλουθες[112]: α) Στη θεωρία της μετατροπής, σύμφωνα με την οποία ο διεθνής κανόνας εντάσσεται στην εσωτερική έννομη τάξη με κύρωση και δημοσίευση. Εξαιτίας της διαδικασίας αυτής, ο ενσωματούμενος κανόνας ενδέχεται να διαφέρει ως προς τους αποδέκτες, την έκταση ισχύος και το περιεχόμενό του, δημιουργώντας ένα νέο νομικό πλαίσιο αναφοράς του κανόνα δικαίου, ο οποίος έτσι απομακρύνεται από το διεθνές περιβάλλον και ενδεχομένως αλλοιώνεται. β) Στη θεωρία της προσαρμογής, σύμφωνα με την οποία το κράτος διαμορφώνει την εσωτερική του νομοθεσία, ώστε αυτή να ευθυγραμμιστεί με τους κανόνες για τους οποίους το κράτος ανέλαβε διεθνείς υποχρεώσεις. γ) Στη θεωρία της εκτελέσεως, σύμφωνα με την οποία απαιτείται ειδική πράξη του εσωτερικού δικαίου, ώστε ο κανόνας να ενταχθεί στο εσωτερικό δίκαιο αυτούσιος, χωρίς να αποκόπτεται από το διεθνές πλαίσιο στο οποίο ανήκει και χωρίς να υφίσταται καμία μετατροπή, αλλά και να εντάσσεται και να επιτάσσεται (επιταγή εκτέλεσης) η εφαρμογή του διεθνούς κανόνα στο εσωτερικό δίκαιο.

Στην Ελλάδα η κύρωση Διεθνούς Σύμβασης απαιτεί τυπικό νόμο σύμφωνα με το άρθρο 72 παρ. 1 του Συντάγματος[113] 1975/1986/2001, σύμφωνα με το οποίο συζητούνται και ψηφίζονται από την Ολομέλεια της Βουλής και τα νομοσχέδια που αναφέρονται στο άρθρο 28 παρ 2 και 3. Η έναρξη ισχύος της Διεθνούς Σύμβασης προσδιορίζεται με τη δημοσίευση της στην

[111] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 105-106.
[112] A. Antapassis/F. Berlingieri, ο.π., σελ. 308 επ. και Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 102 επ.
[113] Το αρθ. 72 παρ. 1 του Συντάγματος ορίζει συγκεκριμένα ότι: «*1. Στην Ολομέλεια της Βουλής συζητούνται και ψηφίζονται ο Κανονισμός της, νομοσχέδια και προτάσεις νόμων για τα θέματα των άρθρων 3,13, 27, 28 παράγραφοι 2 και 3, 29 παράγραφος 2, 33 παράγραφος 3, 48, 51, 54, 86, νομοσχέδια και προτάσεις εκτελεστικών του Συντάγματος νόμων για την άσκηση και προστασία των ατομικών δικαιωμάτων, νομοσχέδια και προτάσεις νόμων για την αυθεντική ερμηνεία νόμων, καθώς και για κάθε άλλο θέμα που σύμφωνα με ειδική πρόβλεψη του Συντάγματος ανατίθεται στην Ολομέλεια της Βουλής ή για τη ρύθμιση του οποίου απαιτείται ειδική πλειοψηφία. Στην Ολομέλεια της Βουλής ψηφίζεται επίσης ο προϋπολογισμός και ο απολογισμός του Κράτους και της Βουλής.*»

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Στη Γερμανία απαιτείται για την ένταξη στο εσωτερικό δίκαιο κύρωση με νόμο, με τον οποίο παρέχεται η συναίνεση του Κοινοβουλίου (αρθ. 59 παρ. 1 του Θεμελιώδους Νόμου της Βόννης), ωστόσο γίνεται προσπάθεια να παραμεριστεί η θεωρία της μετατροπής και να δοθεί στον κυρωτικό νόμο επιταγή εκτελέσεως. Στην Ιταλία απαιτείται εγκριτικός νόμος και επιπλέον επιταγή εκτελέσεως. Στη Μεγάλη Βρετανία[114] η συνομολόγηση Διεθνών Συνθηκών αποτελεί προνόμιο του στέμματος, όταν όμως μία Διεθνής Σύμβαση συνεπάγεται τροποποίηση της εσωτερικής νομοθεσίας εκδίδεται νόμος (Act of Parliament). Το Σύνταγμα της Γαλλίας του 1958 δεν αναφέρεται σε κύρωση, ενώ οι Συνθήκες δημοσιεύονται και ισχύουν ταυτόχρονα διεθνώς και στο εσωτερικό[115].

Η δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στόχο έχει την επίσημη ενημέρωση των πολιτών. Η δημοσίευση αποτελεί συνταγματική προϋπόθεση της ένταξης του διεθνούς συμβατικού δικαίου στο εσωτερικό δίκαιο, στην Ελλάδα, τη Γαλλία, την Ολλανδία, το Λουξεμβούργο, και έμμεσα στη Γερμανία και την Ιταλία. Στις ΗΠΑ η δημοσίευση αποτελεί προϋπόθεση ισχύος των Διεθνών Συμβάσεων, η οποία όμως τίθεται από νόμο[116]. Επίσης, με τη δημοσίευση εξυπηρετείται η τήρηση της αρχής της φανερής δράσης των αρμοδίων οργάνων της πολιτείας. Τα εθνικά δικαστήρια δεν εφαρμόζουν τη Διεθνή Σύμβαση αν δεν έχει τηρηθεί η ουσιαστική προϋπόθεση της δημοσίευσης. Ωστόσο, η αυστηρή αυτή αρχή κάμπτεται όταν οι ιδιώτες επικαλούνται δικαιώματα από Διεθνή Σύμβαση που δεν έχει δημοσιευθεί, αλλά και όταν τα δικαστήρια καλούνται να κρίνουν τη νομιμότητα μιας πράξεως του εσωτερικού δικαίου και πρέπει παρεμπιπτόντως να κριθεί η ισχύς της Διεθνούς Σύμβασης από την άποψη του Διεθνούς Δικαίου[117].

[114] Για την τεχνική ενσωμάτωσης, ενδεικτικά S. Rainey, ο.π., σε The Carriage of Goods …, σελ. 38-39.
[115] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 104.
[116] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 105.
[117] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 106.

Β. Τα ερμηνευτικά εργαλεία των Κανόνων του Ρότερνταμ

α. Θεσμικό πλαίσιο

i. Μέθοδοι ερμηνείας των Διεθνών Συμβάσεων

Όπως διαφαίνεται και από τη μελέτη των αποφάσεων των διεθνών δικαιοδοτικών οργάνων κατά την ερμηνεία των διεθνών συνθηκών έχουν χρησιμοποιηθεί περισσότερες μέθοδοι ερμηνείας. Οι μέθοδοι ερμηνείας που έχουν υποστηριχθεί μπορούν να συνοψιστούν[118] σε τρείς κατηγορίες: α) Στην ερμηνεία με βάση την αληθινή βούληση των μερών. Κάτι τέτοιο όμως δεν ενδείκνυται όταν το κείμενο της Διεθνούς Σύμβασης είναι αρκετά σαφές. β) Η γραμματική ερμηνεία. Ωστόσο, η γραμματική ερμηνεία δεν εντάσσεται πάντα ως εργαλείο της λογικής διεργασίας, που αποβλέπει, με τη χρήση και άλλων βοηθητικών εργαλείων, στη διερεύνηση του σκοπού της διάταξης, αλλά αντίθετα περιορίζεται απλώς στην συνήθη έννοια των λέξεων που χρησιμοποιήθηκαν στο κείμενο. Γι' αυτό, ενδέχεται είτε να οδηγήσει σε εσφαλμένα αποτελέσματα, είτε να μην ανταποκρίνεται στο ρυθμιστικό σκοπό του ερμηνευόμενου κανόνα. γ) Η τελολογική ερμηνεία. Η μέθοδος αυτή, η οποία προκρίνεται και στο εσωτερικό μας δίκαιο, είναι και η ασφαλέστερη για τη διερεύνηση του σκοπού και του αντικειμένου του υπό εξέταση κανόνα, ωστόσο ενέχει τον κίνδυνο να υπερακοντίσει το ρυθμιστικό πεδίο της Διεθνούς Σύμβασης.

ii. Η Διεθνής Σύμβαση του 1969 περί του δικαίου των Συνθηκών

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης θα περιορίσουμε την αναφορά μας στα ερμηνευτικά εργαλεία που κωδικοποιήθηκαν στο κείμενο των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης της Βιέννης 1969 περί των συνθηκών για δύο λόγους: πρώτον, διότι η υπό εξέταση Διεθνή Σύμβαση, οι Κανόνες του Ρότερνταμ, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συνθήκης αυτής και επομένως οι κανόνες ερμηνείας θα αναζητηθούν ευθέως σε αυτό το διεθνές κείμενο. Δεύτερον, διότι

[118] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 129.

οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης της Βιέννης που αφορούν στην ερμηνεία, δεν είναι κανόνες που θεσπίστηκαν το πρώτον το 1969, αλλά αποτελούν κωδικοποίηση εθιμικών κανόνων του διεθνούς δικαίου[119], οι οποίοι εφαρμόζονταν από τα δικαστήρια κατά την ερμηνεία Διεθνών Συμβάσεων που τέθηκαν σε ισχύ, πριν τη θέση σε ισχύ της Διεθνούς Σύμβασης του 1969.

Τα σχετικά με τα εργαλεία ερμηνείας άρθρα στη Διεθνή Σύμβαση της Βιέννης είναι τα άρθρα 31-33. Το άρθρο 31 περιλαμβάνει το γενικό κανόνα ερμηνείας των συνθηκών, το άρθρο 32 προσδιορίζει τα συμπληρωματικά μέσα ερμηνείας και τον τρόπο και τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορούν αυτά να χρησιμοποιηθούν, ενώ τέλος το άρθρο 33 παρέχει κατευθύνσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που ανακύπτουν από τη σύνταξη των Συνθηκών σε περισσότερες επίσημες γλώσσες. Το ζήτημα της διαφοροποίησης των νομικών εννοιών λόγω της σύνταξης σε περισσότερα αυθεντικά κείμενα, αφορούσε παλαιότερα τη σύνταξη σε δύο γλώσσες, συνήθως αγγλικά και γαλλικά, στην περίπτωση όμως των Κανόνων του Ρότερνταμ το διεθνές κείμενο έχει συνταχθεί σε έξι επίσημες γλώσσες.

β. Κανόνες ερμηνείας εφαρμοστέοι στους Κανόνες Ρότερνταμ

i. Ο Γενικός Κανόνας

Σύμφωνα με το γενικό κανόνα του άρθρου 31[120], η Συνθήκη πρέπει να ερμηνεύεται: α) με καλή πίστη, β) σύμφωνα με τη συνήθη έννοια που δίνεται

[119] Για το έθιμο ως κύρια πηγή του διεθνούς δικαίου και σχετική νομολογία βλ. Α. Γιόκαρη, ο.π., σελ 30.

[120] «Άρθρον *31 Γενικός κανών ερμηνείας. 1. Η συνθήκη δέον να ερμηνεύηται καλή τη πίστει, συμφώνως προς την συνήθη έννοιαν ήτις δίδεται εις τους όρους της συνθήκης, εν τω συνόλω αυτών και υπό το φώς του αντικειμένου και του σκοπού της. 2. Το σύνολον της συνθήκης, δια τους σκοπούς ερμηνείας ταύτης, εκτός του κειμένου, περιέχοντος τον προοίμιον και τα παραρτήματα αυτής, περιλαμβάνει: (α) Πάσαν συμφωνίαν σχετικήν προς την συνθήκην, ήτις συνωμολογήθη μεταξύ όλων των μερών, επ` ευκαιρία της συνάψεως της συνθήκης. (β) Παν έγγραφον, το οποίον συνετάγη υφ` ενός ή πλειόνων μερών εν σχέσει προς την σύναψιν της συνθήκης, το οποίον εγένετο αποδεκτόν υπό των άλλων μερών ως έγγραφον σχετιζόμενον προς την συνθήκην. 3. Ομού μετά του συνόλου της συνθήκης δέον να λαμβάνωνται υπ` όψιν: (α) Πάσα μεταγενεστέρα συμφωνία μεταξύ των μερών, αφορώσα εις την ερμηνείαν της συνθήκης ή την εφαρμογήν των διατάξεων ταύτης. (β) Πάσα μεταγενεστέρα πρακτική ακολουθηθείσα υπό των συμβαλλομένων μερών κατά την εφαρμογήν της συνθήκης, η οποία συνιστά συμφωνίαν αυτών ως προς την ερμηνείαν ταύτης. (γ) Απαντες οι σχετικοί κανόνες του Διεθνούς Δικαίου οι εφαρμοζόμενοι εις τας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σχέσεις. 4. Ειδική έννοια δύναται να δοθή εις ένα όρο εάν προκύπτη ότι αυτή ήτο η πρόθεσις των συμβαλλομένων μερών.*»

στους όρους που περιλαμβάνει η Συνθήκη στο σύνολο της και γ) κάτω από το φως του αντικειμένου και του σκοπού της[121].

i.i. Καλή πίστη

Η καλή πίστη, ως γενική αρχή εφαρμοζόμενη και στις διεθνείς σχέσεις μεταξύ των κρατών, συνίσταται τόσο στο σεβασμό και την εφαρμογή των συμπεφωνημένων, με βάση την αρχή pacta sunt servanda, όσο και στην αποφυγή εξαπατήσεως και δόλου σε βάρος του άλλου μέρους[122]. Μάλιστα, στο πλαίσιο εκπόνησης μιας Διεθνούς Σύμβασης η αρχή της καλής πίστης επιβάλλεται να διατρέχει όλα τα στάδια μέχρι την επίτευξη συμφωνίας από την αρχική διαπραγμάτευση μέχρι την τελική εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης, μετά τη θέση της σε ισχύ στα κράτη μέρη. Άλλωστε, εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης κατά παράβαση της αρχής της καλής πίστης, θα μπορούσε υπό συνθήκες να οδηγήσει σε καταστάσεις παράβασης, από το κράτος, των διεθνών του υποχρεώσεων, τις οποίες έχει ήδη αναλάβει στο στάδιο μετά την επικύρωση και τη θέση σε ισχύ. Η υποχρέωση τήρησης της αρχής της καλής πίστης από τα κράτη μετά την ανάληψη ή κατά την εκπλήρωση των διεθνών τους υποχρεώσεων, ως δηλαδή επί παραδείγματι, κατά την υπογραφή ή την εφαρμογή μιας Διεθνούς Σύμβασης, χωρίς ενέργειες αποδυνάμωσής της ή παρέκκλιση από το αντικείμενο και το σκοπό της, διαλαμβάνεται σε πληθώρα διεθνών δικαστικών, αλλά και διαιτητικών αποφάσεων[123].

Διαφορετική είναι η προσέγγιση των αγγλικών δικαστηρίων, όσον αφορά την εμβέλεια της αρχής της καλής πίστης κατά την ερμηνεία διατάξεων Διεθνών Συμβάσεων από εθνικά δικαστήρια[124]. Το κύριο βάρος δίνεται στο κείμενο της ερμηνευόμενης Συνθήκης και στην ακριβή διατύπωση των διατάξεων της,

[121] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 130 επ.

[122] Η αρχή της καλής πίστης με την εξειδίκευση της τήρησης των συμπεφωνημένων, αναφέρεται τόσο στο αρθ. 2 παρ. 2 του Καταστατικού Χάρτη του ΟΗΕ, όσο και στα αρθ. 18, 26, 31, 46 και 69 της Διεθνούς Σύμβασης της Βιέννης περί του Δικαίου των Συνθηκών του 1969. Βλ. και Ε. Ρούκουνα, ο.π., σελ. 131.

[123] Βλ. Martin A. Rogoff, The international legal obligations of signatories to an unratified treaty, Maine Law Review, vol. 32, 1980, σελ. 277 επ., όπου και νομολογία, ενδεικτικά Megalidis v. Turkey, decided Mixed Greco-Turkish Arbitral Tribunal, 8 Recueil des Décisions des Tribunaux Mixtes 386 (1928), Certain German Interests in Polish Upper Silesia, 1926, P.C.I.J., ser. A, No. 7.

[124] Ενδεικτικά, Regina v Immigration Officer at Prague Airport and another, ex parte European Roma Rights Centre and others, [2004] UKHL 55.

επειδή σε αυτήν εγκλείεται ό,τι αποτέλεσε αντικείμενο συμφωνίας των μερών. Έτσι, πρόκειται για μια βοηθητική ερμηνευτική αρχή, η οποία λαμβάνεται υπόψη ad hoc και πάντα στα αυστηρά όρια του ερμηνευόμενου κειμένου και όχι ως αρχή, η οποία αποτελεί αυτοτελή πηγή υποχρεώσεων. Σε συνάφεια με την προσέγγιση αυτή, η ίδια η διατύπωση των Συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς αρκεί να οδηγεί σε αποτελέσματα γενικώς αποδεκτά, χωρίς να προσθέτει κάτι στην ερμηνεία η θετική διατύπωση της αρχής της καλής πίστης[125]. Πάντως, η προσέγγιση αυτή διαστέλλεται από τη λειτουργία της καλής πίστης ως γενικής ρήτρας στο ελληνικό δίκαιο, κατά το οποίο δεν πρόκειται για διάταξη[126] θεμελιωτική αξιώσεως, όμως η εφαρμογή της απαιτεί την πλήρωσή της με την πρόσδοση από το δικαστή συγκεκριμένου περιεχομένου, το οποίο θα προσδιοριστεί με αντικειμενικά κριτήρια, ώστε η απόφαση να μην ανατραπεί στο πλαίσιο του αναιρετικού ελέγχου.

Από την αρχή της καλής πίστης ως ερμηνευτικού εργαλείου των Διεθνών Συμβάσεων, η οποία κωδικοποιήθηκε στη Σύμβαση της Βιέννης 1969, και την οποία αναπτύξαμε αμέσως πιο πάνω, διακρίνεται η απαίτηση της τήρησης της αρχής της καλής πίστης στο διεθνές εμπόριο, η οποία διατυπώθηκε και στο άρθρο 2 των Κανόνων του Ρότερνταμ[127]. Η περίληψη της καλής πίστης στη διάταξη αυτή υιοθετήθηκε από την Ομάδα Εργασίας των Κανόνων του Ρότερνταμ, ως συνήθης σε διεθνή κείμενα. Στην πραγματικότητα εξοβελίστηκε στο άρθρο 2 που αφορά την ερμηνεία των Κανόνων. Η διατύπωση της διάταξης προέρχεται από τη διατύπωση του άρθρου 7 παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τις συμβάσεις για τη διεθνή πώληση αγαθών 1980[128].

Είναι αξιοσημείωτη η ευρεία αντιπαράθεση που δημιούργησε η συζήτηση για τη διάταξη του άρθρου 2 των Κανόνων Ρότερνταμ μέχρι την αποδοχή της. Και τούτο διότι υπήρχε από τις αντιπροσωπείες του ηπειρωτικού δικαίου η μερίδα των υποστηρικτών θετικής διατύπωσης της τήρησης της καλής πίστης

[125] Βλ. Simon Rainey, ο.π., σε The Carriage of Goods …, σελ. 52 επ.
[126] Βλ. αρθ. 288 ΑΚ και Α. Γεωργιάδη, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, Δίκαιο και Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας, 1999, σελ. 17 επ.
[127] «Ερμηνεία της παρούσας σύμβασης».
[128] Βλ. Simon Rainey, ο.π., σε The Carriage of Goods …, σελ. 70, Troy Keily, Good Faith and the Vienna Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG), Vindobona Journal of International Commercial Law and Arbitration, Issue 1, 1999, 15-40.

ως υποχρέωσης. Ταυτόχρονα όμως υπήρχε και μεγάλος αριθμός αντιπροσώπων με προέλευση από τις χώρες του αγγλοσαξωνικού δικαίου που προέβαλε την άποψη ότι οι αόριστες νομικές έννοιες δεν είναι δυνατόν να διατυπώνονται ως συμβατικές υποχρεώσεις σε συμβάσεις πώλησης[129]. Ωστόσο η στάση των αγγλικών δικαστηρίων αναμένεται σύμφωνα και με όσα ειπώθηκαν ανωτέρω, να παραμείνει στην εφαρμογή του αρθ. 2 λαμβάνοντας υπόψη την καλή πίστη ως γενική αρχή κατά την έννοια των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης και όχι ως αυτοτελή συμβατική υποχρέωση των μερών η οποία μπορεί να ενεργοποιήσει ερμηνεία ευρύτερη του σκοπού της Διεθνούς Σύμβασης σε σχέση με τις υποχρεώσεις.

i.ii. Συνήθης έννοια

Περαιτέρω, στο γενικό κανόνα, διατυπώνεται η αρχή της προσήλωσης στη συνήθη έννοια των όρων των κανόνων, όπως αυτοί διατυπώνονται στις Διεθνείς Συμβάσεις. Η πρώτη ύλη της ερμηνείας, στην οποία αναζητούμε τη συνήθη έννοια των όρων που χρησιμοποιήθηκαν, αναζητείται στο κυρίως κείμενο (text), αλλά και στα συμφραζόμενα (context). Επιπλέον, λαμβάνεται υπόψη η τυχόν μεταγενέστερη συμφωνία, αλλά και πρακτική των συμβαλλομένων σε σχέση με τη συγκεκριμένη συμφωνία, η οποία, ωστόσο, εξακολουθεί να λειτουργεί μέσα στο πλαίσιο που θέτει το διεθνές δίκαιο.

Το βάρος απόδειξης έννοιας των όρων της Σύμβασης, διαφορετικής από τη συνήθη έχει εκείνος που την επικαλείται[130], ενώ η διατύπωση επιλέγεται με πρόθεση ουδετερότητας των εννοιών από τα νομικά συστήματα των κρατών που μετέχουν στη διαπραγμάτευση[131]. Και τούτο διότι οι Διεθνείς Συμβάσεις στοχεύουν σε ενιαία και ομοιόμορφη εφαρμογή σε όλες τις έννομες τάξεις που θα τις υιοθετήσουν. Επομένως αυτός που καλείται να ερμηνεύσει έναν κανόνα διεθνούς δικαίου οφείλει να εξετάσει την πρόθεση των μερών και να αναζητήσει σύμφωνα με αυτήν, τη νομική έννοια των λέξεων που χρησιμοποιήθηκαν, χωρίς να επηρεάζεται από το νομικό προηγούμενο μίας συγκεκριμένης έννομης τάξης.

[129] Βλ. Todd Paul, Cases and Materials on International Trade Law, Thomson Sweet & Maxwell, London, 2003, σελ. 943.
[130] Βλ. Ρούκουνα, ο.π., σελ. 131.
[131] Βλ. σχετικά με την προσέγγιση αυτή Morris v KLM Royal Dutch Airlines Ltd, 2002, 2 AC, 628, Fothergill v. Monarch Airlines, 1981, AC 281.

Στην περίπτωση των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η ερμηνεία ορισμένων ζητημάτων, που ρυθμίζονται ευθέως από τους Κανόνες, επηρεάστηκε στα αγγλικά δικαστήρια από την ιστορική εξέλιξη, την προηγούμενη ερμηνεία και αντιμετώπιση των ίδιων ζητημάτων από τη νομολογία, που είχε δημιουργηθεί πριν τη θέση σε ισχύ των Κανόνων. Τέτοια παραδείγματα από την αγγλική νομολογία αφορούν κυρίως την φύση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας[132], την κρατούσα άποψη ότι η ευθύνη για φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι αντικειμενική[133], αλλά και την ερμηνεία του όρου «χειρισμός» του πλοίου[134]. Βεβαίως, δεν μπορούμε να παραβλέψουμε ότι οι Κανόνες της Χάγης αντανακλούν κανόνες από το περιβάλλον του αγγλοσαξωνικού δικαίου, σε αντίθεση με τους Κανόνες του Ρότερνταμ, στους οποίους η Αγγλία δεν είχε αποφασιστική συμμετοχή.

Περαιτέρω, ο όρος συμφραζόμενα περιλαμβάνει εκτός από το κυρίως κείμενο, επίσης και το προοίμιο, τα παραρτήματα και κάθε έγγραφο ή συμφωνία, που έγινε στο πλαίσιο σύναψης της Συνθήκης και έγινε δεκτό από όλα τα μέρη. Ωστόσο, κατά την ερμηνεία με βάση το γενικό κανόνα, θα ληφθούν υπόψη τα συμφραζόμενα, πάντα όμως σε συνδυασμό με τη συνήθη έννοια του κειμένου της Συνθήκης, διότι αυτό αντιπροσωπεύει κατά κύριο λόγο τη διεθνή συμφωνία. Απλή επισκόπηση του προοιμίου των Κανόνων του Ρότερνταμ, καθιστά εύληπτο το γεγονός ότι η ευρύτητα διατύπωσης των στόχων της Διεθνούς Σύμβασης δεν μπορεί να είναι καθοριστική για την ερμηνεία κατ' ιδίαν διατάξεων[135]. Αυτό αποδείχθηκε και κατά την ερμηνεία των Κανόνων της Χάγης. Μάλιστα η αγγλική νομολογία, λαμβάνοντας υπόψη τον εθιμικό κανόνα που διατυπώνεται και στη Σύμβαση της Βιέννης, δέχεται ότι ενώ ο σκοπός της Σύμβασης μπορεί να περιγράφεται στα συμφραζόμενα ευρύς και να υποδεικνύει διαφορετική πιθανή ερμηνεία, η εφαρμογή της Σύμβασης δεν μπορεί παρά να

[132] Βλ. σχετικά με την ερμηνεία του διεθνούς κειμένου, G. Treitel/F.M.B. Reynolds, Carver on Bills of Lading, 2nd ed, Sweet & Maxwell, 2005, London, σελ. 545-546.
[133] Effort Shipping Co v Linden Management SA [The "Giannis NK"], 1998, 1 Lloyd's Rep. 337.
[134] Gosse, Millerd, Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine, Ltd, 1928, 32 Ll.L.Rep. 91. Διακρίνεται η υποχρέωση της επιμέλειας για το φορτίο, από την υποχρέωση της επιμέλειας για το πλοίο, η οποία έμμεσα επηρεάζει το φορτίο.
[135] Βλ. Simon Rainey, ο.π., σε The Carriage of Goods …, σελ. 56.

περιορίζεται τελικά σε ό,τι τα μέρη πράγματι συμφώνησαν και επέλεξαν να διατυπώσουν ρητά στις διατάξεις της Σύμβασης[136].

i.iii. Σκοπός και αντικείμενο της Συνθήκης

Τέλος στο γενικό κανόνα περιλαμβάνεται η χρήση της τελολογικής ερμηνευτικής μεθόδου. Ειδικότερα, η διάταξη ορίζει ότι η Συνθήκη ερμηνεύεται υπό το φως του αντικειμένου και του σκοπού της. Έτσι, στοιχείο της ερμηνείας δεν αποτελεί η υποκειμενική προσέγγιση των μερών κατά τη σύναψη της Σύμβασης, δηλαδή η αιτία που τα ώθησε στη συμφωνία, αλλά εκείνα τα οποία όρισαν με τις ρυθμίσεις που περιέλαβαν στη συγκεκριμένη Διεθνή Σύμβαση. Ο γενικός κανόνας δίνοντας ίση βαρύτητα στις προθέσεις των συμβαλλομένων, στο κείμενο, και το αντικείμενο και το σκοπό απέβλεψαν στην ερμηνεία με τέτοιο τρόπο, ώστε οι διατάξεις των Διεθνών Συνθηκών ερμηνευόμενες να οδηγούν στο «χρήσιμο αποτέλεσμα»[137].

Οπωσδήποτε, το νομικό περιβάλλον και οι πραγματικές συνθήκες που επικρατούν κατά τη σύναψη μιας Διεθνούς Σύμβασης και οι λόγοι που υπαγόρευσαν την εκπόνησή της, συντελούν στην εξαγωγή συμπερασμάτων, η οποία δεν θα απασχολήσει τον ερμηνευτή από την άποψη της υποθετικής, αλλά της ιστορικής πρόθεσης των μερών, όπως αποτυπώθηκε στο κείμενο και θα υποδείξει σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία, τα αποτελέσματα στα οποία στόχευσαν τα μέρη. Κατ' εξειδίκευση και εφαρμογή της αρχής της καλής πίστεως θα προτιμηθεί εκείνο το νόημα που συνάδει με το σκοπό της Σύμβασης. Περαιτέρω, δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι η επιχειρούμενη ερμηνεία θα πρέπει τελικά να προάγει την πραγμάτωση των στόχων της Διεθνούς Σύμβασης, να λειτουργήσει αυτή στο νομικό κόσμο, πετυχαίνοντας μάλιστα την ομοιομορφία που ούτως ή άλλως σκοπήθηκε με την επιλογή της ρύθμισης του συγκεκριμένου αντικειμένου μέσω Διεθνούς Σύμβασης[138].

Έτσι, το ιστορικό περιβάλλον εκπόνησης των Κανόνων της Χάγης και οι επιρροές από τα προηγούμενα νομικά καθεστώτα, μαζί με το κείμενο και τα

[136] Βλ. Regina v Immigration Officer at Prague Airport and another, ex parte European Roma Rights Centre and others, [2004] UKHL 55.
[137] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 130.
[138] Επιχείρημα από την υποθ. Jindal Iron and Steel Co Ltd and others v. Islamic Solidarity Shipping Co Jordan Inc (The Jordan II) [2004] UKHL 49.

συμφραζόμενα, καθοδηγούν τον ερμηνευτή να ανεύρει το σκοπό της ρύθμισης[139]. Ένας από τους στόχους των Κανόνων της Χάγης[140] ήταν ο έλεγχος των απαλλακτικών ρητρών που χρησιμοποιούσαν σε μεγάλο βαθμό εκείνη την εποχή οι μεταφορείς και επομένως ο περιορισμός της συμβατικής ελευθερίας του πλοιοκτήτη.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ από την άλλη πλευρά έχουν στόχο να οδηγήσουν σε ενοποίηση του δικαίου σε ζητήματα όπως η διαμεταφορά, το ηλεκτρονικό εμπόριο και η διάδοση των μεταφορών εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια και να ανταποκριθούν στις σύγχρονες τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις.

ii. Βοηθητικά μέσα ερμηνείας

Η ερμηνεία με το γενικό κανόνα είναι δυνατόν να μην οδηγήσει στον προσδιορισμό της έννοιας των διατάξεων μιας Διεθνούς Σύμβασης. Για την περίπτωση αυτή, στη Διεθνή Σύμβαση της Βιέννης[141] απαριθμούνται ενδεικτικά ως βοηθητικά μέσα ερμηνείας οι προπαρασκευαστικές εργασίες των Διεθνών Συμβάσεων, αλλά μόνο ώστε ο ερμηνευτής είτε να επιβεβαιώσει την έννοια στην οποία κατέληξε με βάση το γενικό κανόνα, είτε να καταλήξει στον προσδιορισμό της έννοιας της διάταξης με βάση αυτά τα εργαλεία, αν το κείμενο, ερμηνευόμενο με τα κύρια μέσα ερμηνείας, δεν γίνεται σαφές ή οδηγεί σε αποτελέσματα τα οποία είναι παράλογα.

Η αξιοπιστία των προπαρασκευαστικών εργασιών εξαρτάται και από την ποιότητα τους, ιδίως σε περιπτώσεις που η επεξεργασία δεν ήταν αρκετή ή έγινε σε πολύ σύντομο χρόνο[142]. Το υλικό που περιλαμβάνεται στις προπαρασκευαστικές εργασίες, με τις οποίες μπορεί να εργαστεί ο ερμηνευτής,

---

[139] Βλ. το σχετικό σκεπτικό στην υποθ. Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co (The Muncaster Castle), 1961, AC 807.

[140] Βλ. Effort Shipping Co v Linden Management SA [The "Giannis NK"], 1998, 1 Lloyd's Rep. 337 επ..

[141] «*Άρθρον 32 Συμπληρωματικά μέσα ερμηνείας. Δύναται να γίνη προσφυγή εις συμπληρωματικά μέσα ερμηνείας, περιλαμβανομένων των προπαρασκευαστικών της συνθήκης εργασιών και των περιπτώσεων υφ` ας συνήφθη αύτη, προκειμένου να επιβεβαιωθή η έννοια η προκύπτουσα εκ της εφαρμογής του άρθρου 31, ή προκειμένου να προσδιορισθή η έννοια, εν περιπτώσει καθ` ην η κατά το άρθρον 31 ερμηνεία: (α) αφήνει την έννοιαν ασαφή ή αφανή, (β) οδηγεί εις αποτέλεσμα, το οποίον τυγχάνει προδήλως άτοπον ή παράλογον.*»

[142] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 134.

μπορεί να αναζητηθεί στην ανταλλαγή αλληλογραφίας μεταξύ των κυβερνήσεων, τις ρηματικές διακοινώσεις, τα υπομνήματα, τα πρακτικά των συνεδριάσεων ή της θέσης κάθε αντιπροσωπείας από τα κράτη που συμμετείχαν στις διαπραγματεύσεις κατά τη σύνταξη του κειμένου.

Από την άλλη πλευρά, η προσφυγή στις προπαρασκευαστικές εργασίες πολυμερούς Συνθήκης ενδέχεται να συναντά αντιδράσεις στα Κράτη που δεν συμμετείχαν στις διαπραγματεύσεις[143]. Εδώ όμως μπορεί να αντιπαρατεθεί το επιχείρημα ότι μεταγενέστερη προσχώρηση σε μια Διεθνή Σύμβαση της οποίας οι προπαρασκευαστικές εργασίες έχουν δημοσιευθεί και είναι προσιτές[144] στο μέρος που προσχωρεί, δεν θα έπρεπε να αναστέλλει την εφαρμογή του άρθ. 32 της Διεθνούς σύμβασης της Βιέννης, για το μέρος αυτό. Τόσο στην περίπτωση των Κανόνων Χάγης /Χάγης-Βίσμπυ[145], πλέον, όσο και ακόμη περισσότερο στην περίπτωση των Κανόνων Ρότερνταμ[146] οι προπαρασκευαστικές εργασίες είναι διαθέσιμες. Ωστόσο, στην αγγλική νομολογία γίνεται δεκτό ότι αποδεκτή είναι η λύση που προκύπτει από τις προπαρασκευαστικές εργασίες, μόνο όταν ο ερμηνευτής μπορεί να αντλήσει από αυτές ξεκάθαρη απάντηση, όταν διαπιστώνεται αντίθεση μεταξύ δύο πιθανών εκδοχών, χωρίς πάντως να χρειάζεται να προκύπτει σαφής απόρριψη κάποιας από τις αντίθετες ερμηνείες[147].

iii. Γλώσσα

Ο ερμηνευτής του διεθνούς κειμένου όμως καλείται να αντιμετωπίσει και ένα άλλο ζήτημα το οποίο ανακύπτει σε κάθε Διεθνή Σύμβαση[148]. Οι διεθνείς

[143] Βλ. Α. Γιόκαρη, ο.π., σελ. 82.

[144] Για την άποψη ότι οι προπαρασκευαστικές εργασίες μπορεί να λαμβάνονται υπόψη όταν έχουν δημοσιευθεί και εφόσον είναι προσιτές βλ. In re Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, 2006, 1, AC 495.

[145] Για τους Κανόνες Χάγης βλ. Michael F. Sturley, The legislative history of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux préparatoires of the Hague rules, v. 2, F.B. Rothman, 1990. Για τους Κανόνες Χάγης/Βίσμπυ βλ. The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, Antwerpen, CMI, 1997, επίσης διαθέσιμο online: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Travaux%20Preparatoires%20of%20the%20Hague%20Rules%20and%20of%20the%20Hague-Visby%20Rules.pdf.

[146] Βλ. σε http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_travaux.html

[147] "The bull's eye" approach, βλ. αναλυτικά σε S. Rainey, ο.π., σελ. 61 επ.

[148] «*Άρθρον 33 Ερμηνεία συνθηκών επιβεβαιουμένων εις δύο ή περισσοτέρας γλώσσας. 1. Οτε η συνθήκη κατέστη αυθεντική εις δύο ή πλείονας γλώσσας, το κείμενον ταύτης τυγχάνει εξ ίσου*

συμβάσεις συντάσσονται συνήθως σε δύο ή περισσότερες γλώσσες[149]. Το ζήτημα της διαφοροποίησης των νομικών εννοιών λόγω της σύνταξης σε περισσότερα αυθεντικά κείμενα, αφορούσε παλαιότερα κυρίως τη σύνταξη σε δύο γλώσσες, συνήθως αγγλικά και γαλλικά, στην περίπτωση όμως των Κανόνων του Ρότερνταμ το διεθνές κείμενο έχει συνταχθεί σε έξι επίσημες γλώσσες[150].

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση της Βιέννης, εκτός αν τα μέρη έχουν συμφωνήσει ότι ένα από τα κείμενα αυτά κατισχύει των υπολοίπων αυθεντικών, τότε είναι όλα ισοδύναμα[151]. Πρακτικά αποδεικνύεται ότι αυτό δε λύνει το πρόβλημα της ερμηνείας που ανακύπτει από τη διατύπωση σε περισσότερες γλώσσες. Ο παράγοντας της γλώσσας όμως έχει και ένα δεύτερο επίπεδο δυσκολίας το οποίο επηρεάζει την ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων. Αυτό έχει να κάνει με τον τρόπο ενσωμάτωσης της διεθνούς σύμβασης στα κατ' ιδίαν εθνικά δίκαια.

ΙΙ. Σύγκριση συστημάτων ευθύνης

Φιλοδοξία των συντακτών των Κανόνων του Ρότερνταμ[152] ήταν η δημιουργία ενός νομικού πλαισίου που να ανταποκρίνεται στα αλματώδη επιτεύγματα των σύγχρονων μεταφορών και συναλλαγών και που να κατατείνει στην ενοποίηση και την ομοιομορφία στην εφαρμογή του δικαίου για τα συμβαλλόμενα μέρη[153]. Ειδικότερα, όπως περιγράφεται και στο Προοίμιο των Κανόνων του Ρότερνταμ, αυτοί εκπονήθηκαν με στόχο την ενίσχυση της

αυθεντικόν εις οιανδήποτε των γλωσσών τούτων, εκτός εάν η συνθήκη ορίζη ή τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν, ότι εν περιπτώσει διϊσταμένων γνωμών ωρισμένον κείμενον θα προέχη. 2. Κείμενον συνθήκης εις γλώσσαν ετέραν εκείνων εις ας επεβεβαιώθη θεωρείται αυθεντικόν κείμενον μόνον εάν η συνθήκη ούτως ορίζη ή τα μέρη ούτω συνεφώνησαν. 3. Οι όροι της συνθήκης νοούνται ως έχοντες την αυτήν έννοιαν εις έκαστον αυθεντικόν κείμενον. 4. Εξαιρέσει της περιπτώσεως καθ` ην προέχει ωρισμένον κείμενον, κατά την ως άνω παράγραφον 1, οσάκις σύγκρισις των αυθεντικών κειμένων αποκαλύπτει διαφοράν εννοίας, μη εκλείπουσαν εκ της εφαρμογής των άρθρων 31 και 32, θα υιοθετηθή η έννοια ήτις καλύτερον συμβιβάζει τα κείμενα, λαμβανομένου υπ` όψιν του αντικειμένου και του σκοπού της συνθήκης.»

[149] A. Kiantou-Pampouki, ο.π., σελ. 46 επ.

[150] Σύμφωνα με το κείμενο των Κανόνων : «*ΕΓΙΝΕ στη Νέα Υόρκη, την ενδεκάτη ημέρα του Δεκεμβρίου του έτους δύο χιλιάδες οκτώ, σε ένα μόνο πρωτότυπο, του οποίου το αραβικό, κινεζικό, αγγλικό, γαλλικό, ρωσικό και ισπανικό κείμενο είναι εξίσου αυθεντικά*».

[151] Ε. Ρούκουνας, ο.π., σελ. 135.

[152] Βλ. υποσ. 4, 5.

[153] Βλ. Προοίμιο της Διεθνούς Σύμβασης.

ασφάλειας δικαίου, την εναρμόνιση και τον εκσυγχρονισμό των κανόνων που διέπουν τη διεθνή σύμβαση μεταφοράς, την προώθηση της ανάπτυξης του εμπορίου, στο εσωτερικό των κρατών αλλά και διεθνώς, με ίσους και αμοιβαία επωφελείς όρους και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων[154].

Το εγχείρημα των συντακτών και των αντιπροσωπειών που συμμετείχαν κατέτεινε μεν στην ανανέωση, ενοποίηση και αποσαφήνιση εννοιών, απέβλεπε όμως και στην αξιοποίηση της θεωρητικής και νομολογιακής εμπειρίας της ισχύουσας διεθνούς νομοθεσίας. Και αυτό σήμαινε για τους συντάκτες, που αυτή τη φορά φιλοδοξούσαν να ρυθμίσουν τη σύμβαση μεταφοράς με ελάχιστο πεδίο εφαρμογής ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος, ότι η νομοθετική πρόταση έπρεπε να είναι τέτοια, ώστε να βρει ικανό αριθμό αποδεκτών σε κάθε ομάδα συμφερόντων. Το αν ο στόχος αυτός επετεύχθη, αποτελεί ακόμα το επίκεντρο ενός διεθνούς διαλόγου που έχει περάσει από το στάδιο της σύνταξης του κειμένου, στο στάδιο της επικύρωσης της Διεθνούς Σύμβασης[155].

Και μόνο η γενική περιγραφή των ρυθμίσεων των Διεθνών Συμβάσεων της Χάγης και του Αμβούργου καταδεικνύει την τάση διαφύλαξης του αντισυμβαλλομένου του μεταφορέα, ως αδύναμου μέρους της σύμβασης και την απόπειρα εξισορρόπησης των αντικρουόμενων συμφερόντων με τη θέσπιση κανόνων αναγκαστικού δικαίου. Κάτι τέτοιο όμως, ιδίως σήμερα, λόγω του μεγέθους και της οργάνωσης και των επιχειρήσεων των φορτωτών, πρέπει να επιχειρείται με γνώμονα το συνολικό αποτέλεσμα και τον αντίκτυπο στη βιομηχανία των μεταφορών και στους συναπαρτίζοντες αυτήν κλάδους. Ερευνητέο επομένως σε ποιο βαθμό και με ποια αρκετά πειστική, ιδίως σήμερα, νομική τελολογία, χρήζει προστασίας με αναγκαστικούς κανόνες διεθνούς δικαίου, ο επιχειρηματίας φορτωτής έναντι του αντισυμβαλλομένου του μεταφορέα.

[154] Κριτική για την δυνατότητα επίτευξης των στόχων της Διεθνούς Σύμβασης σε T. Nikaki/B. Soyer, A new International Regime for Carriage of Goods by Sea: contemporary, certain, inclusive and efficient, or just another one for the shelves?, Berkeley Journal of International Law, v. 30, is. 2, σελ. 302 επ.

[155] Μέχρι σήμερα η Διεθνής Σύμβαση έχει επικυρωθεί από το Τόνγκο, τη Δημοκρατία του Κονγκό (Congo), την Ισπανία και το Καμερούν.

Α. Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και σύγχρονοι προβληματισμοί

α. Περιγραφή του συστήματος ευθύνης στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

i. Ουσιαστική ενοποίηση

Οι Κανόνες της Χάγης[156] αποτελούν απτό παράδειγμα, και λόγω της ευρείας αποδοχής τους από τα κράτη, της ανάγκης κοινών ρυθμίσεων στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς, κατά την εκπεφρασμένη βούληση των περισσότερων κρατών της διεθνούς κοινότητας. Έλκουν την ρυθμιστική καταγωγή τους από τα νομοθετικά κείμενα του 19ου αιώνα, τα οποία αφορούσαν κυρίως το περιεχόμενο της φορτωτικής, τη διατύπωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα και τον καθορισμό της ευθύνης του. Οι Κανόνες Χάγης 1924 αντανακλούσαν, κατά βάση, τη δομή των αγγλικών φορτωτικών[157] και επίσης διατήρησαν βασικούς άξονες ευθύνης της Harter Act. Πρόκειται για μια επιτυχημένη από άποψη αποδοχής Σύμβαση, η οποία όμως ρυθμίζει αποσπασματικά τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά, όσον αφορά τους ουσιαστικούς κανόνες δικαίου που περιλαμβάνει. Η αποσπασματική προσέγγιση ενισχύεται, λόγω της διάστασης των μεθόδων ενσωμάτωσης και ερμηνείας των Κανόνων. Μάλιστα, οι διατάξεις της παρέμειναν αποσπασματικές ακόμη και μετά την τροποποίησή της με τα Πρωτόκολλα του 1968 και 1979[158].

Η ευθύνη του μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ είναι πταισματική, κατά βάση νόθος αντικειμενική[159] και περιορισμένη[160]. Ειδικότερα, πρόκειται για διεθνείς κανόνες, οι οποίοι ισχύουν

[156] Στο ελληνικό δίκαιο, ο ΚΙΝΔ (αρθ. 138) διέλαβε στον έκτο τίτλο του, που αφορά τη ναύλωση, διατάξεις όμοιες ή πανομοιότυπες με εκείνες των Κανόνων της Χάγης του 1924, ρυθμίζοντας στο αρθ. 107 περ. β και τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Ακόμη και πριν την κύρωση με το ν. 2107/1992, επομένως, από τη Χώρα μας της ΔΣ και των δύο Πρωτοκόλλων που την τροποποίησαν, το ουσιαστικό μας δίκαιο είχε διαμορφωθεί, έστω και με αποκλίνουσα συστηματοποίηση, με τις διεθνείς ρυθμίσεις.

[157] Αιτίαση της προσομοίωσης του σχεδίου της ΔΣ στην αγγλική φορτωτική της εποχής, εκφράστηκε κατά της εργασίες των Κ Χ, βλ. The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, CMI, Part II Hague Rules, σελ 371.

[158] Βλ. προηγ. υποσ.

[159] Για τη νομική φύση της ευθύνης του μεταφορέα βλ. παρακ. Δεύτερο Μέρος, σελ. 176 επ..

[160] Η αποζημίωση καθορίζεται σε 666,67 μονάδες υπολογισμού ανά δέμα ή μονάδα ή 2 μονάδες υπολογισμού κατά κιλό μικτού βάρους των εμπορευμάτων που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημία, οποιοδήποτε από τα δύο όρια είναι μεγαλύτερο, βλ. αναλυτικά για τον περιορισμό στο Τρίτο Μέρος, σελ. 369 επ..

για οποιαδήποτε μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων σε δύο διαφορετικά κράτη υπό τους ειδικότερους ορισμούς του αρθ. 10 της Διεθνούς Σύμβασης. Η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα εκτείνεται χρονικά από τη φόρτωση έως την εκφόρτωση των εμπορευμάτων (tackle to tackle) στο πλοίο.

ii. Αποσπασματική ενοποίηση

Η Διεθνής Σύμβαση του 1924, δομήθηκε με επίκεντρο τη φορτωτική ή άλλο έγγραφο θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, συγκεκριμένα δε εκείνο, το οποίο αποτελεί τίτλο[161] για τη μεταφορά. Η διατύπωση αυτή[162], προκάλεσε τεράστια προβλήματα ομοιομορφίας. Διότι η κρίση περί της νομικής φύσης και λειτουργίας των χρησιμοποιούμενων μεταφορικών εγγράφων και των προϋποθέσεων υπό τις οποίες το καθένα από αυτά αποτελεί τίτλο, επαφίεται στο εθνικό δίκαιο.

Εξάλλου, η χρήση σύγχρονων πλοίων, αλλά και οι νεότερες μορφές συναλλαγών με την εμπλοκή τραπεζών στις διεθνείς πωλήσεις με την έκδοση εγγυητικών επιστολών, ιδίως όταν το φορτίο πωλείται περισσότερες φορές κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, κατέστησαν δυσεφάρμοστο, για παράδειγμα, τον κανόνα της παράδοσης του φορτίου στον παραλήπτη ο οποίος νομιμοποιείται με βάση τη φορτωτική[163]. Είναι σύνηθες από πολλές δεκαετίες η φορτωτική να φτάνει στο λιμένα παράδοσης πολύ αργά, με τις νομικές και οικονομικές συνέπειες που αυτό συνεπάγεται. Η παράδοση χωρίς τη φορτωτική δημιουργεί κίνδυνο μη προσήκουσας παράδοσης. Η αναμονή της φορτωτικής εκτοξεύει το κόστος.

Περαιτέρω, στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ρυθμίζεται η ευθύνη του μεταφορέα για ζημία που υπέστη ο δικαιούχος του φορτίου, όχι όμως σε κάθε περίπτωση, αλλά όταν η ζημία επήλθε ως αποτέλεσμα απώλειας ή βλάβης

[161] Αναλυτικά σε Αλ. Κιάντου - Παμπούκη , Ναυτικό δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 48 επ.

[162] Βλ. αρθ. 1 περ. β Κ Χ. Ο Έλληνας νομοθέτης επεξέτεινε το πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης με το αρθ. 2 ν. 2107/1992 και στις εθνικές μεταφορές ακόμη κι αν δεν καλύπτονται από φορτωτική.

[163] Για τη συχνότητα του φαινομένου, ο Paul Todd, Principles of the carriage of goods by sea, Routledge, 2016, σελ 361, δανείζεται το παράδειγμα της A/s Hansen-Tangens Rederi III v Total Transport Corp (the Sagona) [1984], 1 Lloyd's Rep 194, 201. Είναι χαρακτηριστική η κατάθεση του Πλοιάρχου του Sagona, σύμφωνα με την οποία στα 14 χρόνια πλοιαρχίας του σε δεξαμενόπλοια δεν είδε ποτέ πρωτότυπη φορτωτική πριν την εκφόρτωση.

των εμπορευμάτων. Η καθυστέρηση δεν περιελήφθη στις αιτίες της ζημίας για τις οποίες ο μεταφορέας ευθύνεται με βάση τις διεθνείς διατάξεις. Η ερμηνευτική προσέγγιση της αντιμετώπισης της ζημίας συνεπεία καθυστέρησης είναι διεθνώς νομολογιακά και ακαδημαϊκά πολυσχιδής.

Κύριο χαρακτηριστικό του καθεστώτος ευθύνης των Κανόνων Χάγης/Χάγης- Βίσμπυ είναι και η διατήρηση από τα παλαιότερα καθεστώτα του δικαιώματος του μεταφορέα να απαλλαγεί από την ευθύνη του, όταν η ζημία προκλήθηκε από συγκεκριμένους κινδύνους, που περιλήφθηκαν σε κατάλογο εξαιρέσεων[164]. Οι Κανόνες περιέλαβαν λοιπόν σε αυτόν τον κατάλογο εξαιρέσεων 17 περιπτώσεις απαλλαγής[165] του μεταφορέα. Συνοπτικά, ο κατάλογος περιλαμβάνει την απαλλαγή για ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του μεταφορέα (αρθ. 4 § 2 περ. α), εξακολουθεί με μία σειρά από κινδύνους (περ. β-ιστ) για τους οποίους τεκμαίρεται ότι ο μεταφορέας δεν βαρύνεται με πταίσμα και καταλήγει με τη γενική εξαίρεση της περ. ιζ, κατά την οποία ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του για τη ζημία, αν αποδείξει ότι η απώλεια ή βλάβη προκλήθηκε από κάθε άλλη αιτία για την οποία δεν βαρύνεται με πταίσμα ο ίδιος ή οι προστηθέντες του. Οι αξιώσεις κατά του μεταφορέα με βάση τους Κανόνες Χάγης παραγράφονται ένα έτος από τότε που παραδόθηκαν ή θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί τα εμπορεύματα[166].

iii. Το πλεονέκτημα της νομολογιακής επεξεργασίας και της χρήσης τυποποιημένων συμβάσεων

Ωστόσο, η νομολογία διεθνώς έχει διαμορφώσει κανόνες που έχουν σχεδόν αποκρυσταλλωθεί και για τα πιο αμφισβητούμενα θέματα. Αυτό είναι ένα από τα κυριότερα πλεονεκτήματα του συστήματος των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ έναντι των Κανόνων Ρότερνταμ, για την ερμηνεία και εφαρμογή των οποίων δεν μπορούμε να είμαστε ακριβείς σε προβλέψεις, ούτε υπό την προσδοκία των συντακτών για τη διατήρηση της θεωρίας και νομολογίας, σε όσα σημεία η διατύπωση διατηρήθηκε συγγενής.

[164] Πρόκειται για τους περιοριστικώς μνημονευόμενους λόγους απαλλαγής που περιλήφθηκαν στον κατάλογο του αρθ. 4 § 2 Κ Χ-Β. Βλ. για τη σχετική συζήτηση The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, CMI, Part II Hague Rules, σελ. 371-373.
[165] Βλ. αρθ. 4 § 2 περ. α-ιζ Κ Χ-Β.
[166] Βλ. αρθ. 3 § 6 ΚΧ/Κ Χ-Β.

Ένα δεύτερο πλεονέκτημα του ισχύοντος καθεστώτος αποτελεί η εξαιρετικά διευρυμένη χρήση τυποποιημένων φορτωτικών. Υπάρχουν, μάλιστα, στην αγορά περισσότερα πρότυπα ανάλογα με το είδος των μεταφερομένων εμπορευμάτων[167]. Ευρεία επίσης είναι η χρήση τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων, για τα οποία υπάρχουν και αντίστοιχες τυποποιημένες φορτωτικές που τα συνοδεύουν, τα οποία αφορούν στη ναύλωση γυμνού σκάφους[168], τη ναύλωση κατά χρόνο[169] και τη ναύλωση κατά ταξίδι[170]. Για κάθε ένα από αυτά τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα έχουν εκδοθεί και χρησιμοποιούνται στις συναλλαγές του είδους, αρκετές αναθεωρημένες εκδόσεις. Επειδή η χρήση των τυποποιημένων ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών είναι μακρόχρονη, γενικευμένη και σταθερή, έχει συμβάλλει στην παγίωση των όρων, που διέπουν τις συμβάσεις ναύλωσης και μεταφοράς, σε όλο τον κόσμο.

Από την άλλη πλευρά, η νομολογία που έχει αναπτυχθεί με το ισχύον καθεστώς δεν επιλύει το πρόβλημα της τοπικής εφαρμογής, καθώς αποτελεί βοηθητικό ερμηνευτικό εργαλείο[171] στην έννομη τάξη, εντός της οποίας

---

[167] Βλ. F. Berlingieri, ο.π., σελ 623-624.

[168] Π.χ. Standard Bareboat Charter, με την κωδική ονομασία "BARECON 2001", αρχικής εκδόσεως το 1974 στην Κοπενγχάγη από τη BIMCO με κωδικές ονομασίες "Barecon A" και "Barecon B" και αναθεωρημένης έκδοσης το 1989.

[169] Π.χ. New York Produce Exchange Form με την κωδική ονομασία NYPE, αρχικής έκδοσης 1946 από την ASBA (Association of Shipbrokers &Agents), το οποίο χρησιμοποιήθηκε ευρέως και μετά τις τροποποιήσεις με νεότερες εκδόσεις το 1981 την έκδοση "Asbatime" και το 1993 την έκδοση "NYPE 93". Το 2015 εκπονήθηκε νέα έκδοση με την κωδική ονομασία "NYPE 2015", με τη συνεργασία της ASBA, της BIMCO και του SMF. Επίσης βλ. BIMCO Uniform Time Charter με την κωδική ονομασία "Baltime 1939", το οποίο έχει αναθεωρηθεί το 2001. Στον τομέα της μεταφοράς πετρελαίου, συνηθίζεται η χρήση ναυλοσυμφώνων που τυποποιούν τους όρους πετρελαϊκών εταιρειών, όπως το "Shelltime 4".

[170] Η BIMCO έχει εκδώσει σχετικά με τις ναυλώσεις κατά ταξίδι, τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο, το οποίο έχει τύχει ευρείας χρήσης, το Uniform General Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994), με κωδική ονομασία "Gencon". Σε εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου αυτού χρησιμοποιείται η πολύ διαδεδομένη φορτωτική με την κωδική ονομασία "Congenbill" (βλ. και όρο 10 του "Gencon" 1994), που αφορά φορτώσεις γενικού φορτίου και η τελευταία της έκδοση είναι του 2016 (προηγ. 2007, 1994). Ωστόσο, υπάρχουν και τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα της BIMCO τα οποία χρησιμοποιούνται στις εμπορικές συναλλαγές που αφορούν συγκεκριμένα είδη αγαθών, όπως επί παραδείγματι για σιτηρά, το "Synacomex 2000", αρχικής εκδόσεως 1957 από το Syndicat National du Commerce Extérieur des Cereales, όπως τροποποιήθηκε το 1960, 1974, 1990 και 2000 σε συνεργασία με το Comité Central des Armateurs de France και το Chambre Arbitrale Maritime de Paris και την French Chartering and S. & P. Brokers' Association. Στο εμπόριο άνθρακα το "Amwelsh 93", αρχικής εκδόσεως στην Νέα Υόρκη το 1953 σε συνεργασία με την Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), όπως τροποποιήθηκε το 1979 και αναθεωρήθηκε το 1993. Στο εμπόριο άνθρακα και μετάλλου το Standard Cole and Ore Charterparty, με την κωδική ονομασία "Orevoy", αρχικής εκδόσεως 1980 στην Κοπενχάγη, αναθεωρημένο το 2003.

[171] Βλ. Π. Παπανικολάου, Μεθοδολογία …, ο.π., σελ. 205 επ.

παράγεται. Σε αυτό προστίθεται η έλλειψη κανόνων διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου σε πολύ σημαντικές πλέον πτυχές της μεταφοράς. Τρανταχτό παράδειγμα, η γενίκευση της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων, που ήδη καταδείκνυε την ανάγκη διατύπωσης νέων διεθνών ρυθμίσεων. Κατά την εκπόνηση των Κανόνων της Χάγης το 1924, η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια δεν ήταν διαδεδομένη και στο διεθνές κείμενο δεν περιλήφθηκε ρύθμιση. Μόλις το 1968, με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, αντικαταστάθηκε η παράγραφος 5 του άρθρου 4, η οποία προσδιόρισε τον τρόπο υπολογισμού της αποζημίωσης για ζημίες από την απώλεια ή βλάβη εμπορευματοκιβωτίων ή/και του δηλωθέντος περιεχομένου τους. Η στοιχειώδης αυτή ρύθμιση, η οποία προστέθηκε στο έτσι κι αλλιώς αποσπασματικό κείμενο της Διεθνούς Σύμβασης, δεν εξαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες του θαλάσσιου εμπορίου, όπως από χρόνια και η πράξη απέδειξε.

β. Νεότερες απόπειρες αναμόρφωσης

i. Οι Κανόνες του Αμβούργου

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος αποδυνάμωσε τις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις και το ρόλο τους στο διεθνές εμπόριο. Στον αντίποδα, η πολιτική ανεξαρτησία των αναπτυσσόμενων κρατών που προέκυψαν μεταπολεμικά[172] συμπληρώθηκε με την ανάπτυξη της οικονομικής τους δύναμης. Η ναυτιλία διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο, επειδή οι εξαγωγές προς τις βιομηχανικές χώρες αντιπροσωπεύουν ένα υψηλό ποσοστό του ακαθάριστου εθνικού τους προϊόντος. Όμως το εμπορικό σύστημα της εποχής ήταν βασισμένο σε αρχές που διατυπώθηκαν πριν από αυτές τις οικονομικές και πολιτικές αλλαγές. Το 1969 τα διακινούμενα διά θαλάσσης αγαθά που προέρχονταν από τις αναπτυσσόμενες χώρες αντιπροσώπευαν το 64,7% στο σύνολο των θαλάσσιων

[172] Αρκετές χώρες που είχαν προσαρτηθεί ή διαλυθεί από τη Γερμανία, την Ιταλία και την Ιαπωνία κατά τη διάρκεια της επεκτατικής τους περιόδου ανασυστάθηκαν ως αποτέλεσμα του πολέμου. Αυτό περιλαμβάνει την Κορέα (Βόρεια και Νότια), την Αιθιοπία, την Αυστρία, την Τσεχοσλοβακία, την Αλβανία, την Πολωνία και τη Γιουγκοσλαβία. Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν η αρχή της κατάρρευσης της αποικιοκρατίας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες χορήγησαν ανεξαρτησία στις Φιλιππίνες το 1946. Η Βρετανία στην Ινδία και το Πακιστάν το 1947, την Κεϋλάνη, τη Βιρμανία και το Ισραήλ το 1948. Οι Κάτω Χώρες αναγκάστηκαν να αναγνωρίσουν την ανεξαρτησία της Ινδονησίας το 1949.

μεταφορών, ωστόσο στις χώρες αυτές ανήκε μόνο το 7,6% του παγκόσμιου στόλου[173]. Με το εγχείρημα των Κανόνων του Αμβούργου, το οποίο και προκάλεσαν, αυτά τα έθνη είχαν ως στόχο κυρίως να αποκτήσουν ένα ρόλο στη διαδικασία της μεταρρύθμισης του τοπίου στο θαλάσσιο εμπόριο, παρά να ανατρέψουν τους Κανόνες που οι παραδοσιακές χώρες μεταφορέων, οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές είχαν ουσιαστικά επιβάλλει[174].

Σε μια απόπειρα αναμόρφωσης του δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων και ικανοποίησης του αιτήματος κρατών που δεν διέθεταν μερίδιο στην αγορά πλοίων, εκπονήθηκε η Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία υπογράφηκε στο Αμβούργο την 31 Μαρτίου 1978. Οι Κανόνες του Αμβούργου, των οποίων οι εργασίες διεξήχθησαν σχεδόν παράλληλα με την επεξεργασία του Πρωτοκόλλου του Βίσμπυ, προέκριναν την προστασία των συμφερόντων των φορτωτών, ως του αδύναμου μέρους της σύμβασης μεταφοράς και διαφοροποιήθηκαν σημαντικά από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Αυτό δεν θα ήταν εφικτό χωρίς την υποστήριξη που παρείχαν στις αναπτυσσόμενες χώρες, ορισμένες ανεπτυγμένες χώρες[175].

Κατά την επεξεργασία τους ελήφθησαν υπόψη, οι τεχνολογικές εξελίξεις στην ναυπήγηση, αλλά και την πλοήγηση των πλοίων, η ανάπτυξη των θαλάσσιων επικοινωνιών, σε μικρότερο βαθμό η διάδοση των εμπορευματοκιβωτίων και άλλοι τέτοιοι παράγοντες, οι οποίοι ανέκυψαν στο μεταξύ και ήδη αντιμετωπίζονταν με τα ερμηνευτικά εργαλεία, που η εκάστοτε εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία παρέχει στο επιλαμβανόμενο δικαστήριο. Οι Κανόνες του Αμβούργου, οι οποίοι δεν έχουν κυρωθεί από καμία ναυτική χώρα[176], δεν ακολούθησαν τη δομή και την αποσπασματική ρύθμιση των

[173] Βλ. Haji Iqbal, 'UNCTAD and Shipping', Journal of World Trade, 1972, v. 6, Issue 1, p. 58.

[174] David C. Frederick, Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules, vol. 22, J. Mar. L. & Com. 1991, σελ. 98 επ.

[175] Joseph C. Sweeney, UNCITRAL and The Hamburg Rules-The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods, vol. 22 J. Mar. L. & Com. 1991, σελ. 522 επ. Την εκπόνηση των Κανόνων στήριξαν ιδίως η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Γαλλία, η Νορβηγία και οι Η.Π.Α.

[176] Μέχρι στιγμής οι ΚΑμβ έχουν κυρωθεί από 34 κράτη: Αλβανία, Αυστρία, Μπαρμπέιντος, Μποτσουάνα, Μπουρκίνα Φάσο, Μπουρουντί, Καμερούν, Χιλή, Τσεχία, Δομινικανή Δημοκρατία, Αίγυπτος, Γκάμπια, Γεωργία, Γουινέα, Ουγγαρία, Ιορδανία, Καζακστάν, Κένυα, Λίβανος, Λεσότο, Λιβερία, Μαλάουι, Μαρόκο, Νιγηρία, Παραγουάη, Ρουμανία, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Σενεγάλη, Σιέρρα Λεόνε, Συρία, Τυνησία, Ουγκάντα, Τανζανία, Ζάμπια. Βλ. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html

Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, αλλά αποτελούν ένα πλέγμα διατάξεων ευρέως φάσματος που επιχειρεί να ρυθμίσει ως σύνολο τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς.

Αυτή η Διεθνής Σύμβαση έχει εφαρμογή στις συμβάσεις[177] θαλάσσιας μεταφοράς, αποσυνδέεται, δηλαδή, από το έγγραφο, ενώ διεκδικεί εφαρμογή όχι μόνο όταν η φόρτωση γίνεται σε λιμένα συμβαλλόμενου κράτους, αλλά και όταν σε τέτοιο λιμένα ενεργείται η εκφόρτωση. Στα άρθρα 10-11 οι Κανόνες Αμβούργου περιέλαβαν το πρώτον διάκριση μεταξύ συμβατικού και πραγματικού μεταφορέα και ρύθμιση της ευθύνης του, λαμβάνοντας υπόψη τη διάκριση αυτή. Περαιτέρω, η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα καλύπτει, με βάση το αρθ. 4, την περίοδο από τότε που ο μεταφορέας παρέλαβε τα εμπορεύματα στο λιμένα φόρτωσης έως και την παράδοσή τους στο λιμένα προορισμού (port to port)[178]. Η ευθύνη του μεταφορέα παραμένει και εδώ πταισματική, νόθος αντικειμενική, και περιορισμένη, με υψηλότερα όμως κατά 25% όρια περιορισμού σε σχέση με τους Κανόνες Χάγης/Χάγης Βίσμπυ[179]. Η παραγραφή των αξιώσεων κατά του μεταφορέα από τη σύμβαση μεταφοράς επεκτείνεται σε δύο έτη κατά το αρθ. 20.

Η νομική βάση της ευθύνης, όπως διατυπώνεται στο γενικό κανόνα του αρθ. 5, δε συνοδεύεται από κατάλογο εξαιρέσεων, καθώς αυτός στους Κανόνες του Αμβούργου απαλείφθηκε[180]. Ο μεταφορέας, σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, ευθύνεται για ζημία στα μεταφερόμενα δια θαλάσσης εμπορεύματα, η οποία προκλήθηκε όχι μόνο, πλέον, από απώλεια και βλάβη, αλλά και από καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων. Σημαντική εξάλλου είναι η απόκλιση των Κανόνων Αμβούργου από τις ρυθμίσεις των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ όσον αφορά την μεταχείριση ορισμένων περιπτώσεων, όπως η περίπτωση της πυρκαγιάς (αρθ. 5 § 4) και των ενεργειών διάσωσης (αρθ. 5 § 6)[181].

---

[177] Βλ. αρθ. 2 ΚΑμβ.

[178] Στην περίοδο ευθύνης περιλαμβάνεται επομένως η παραμονή των εμπορευμάτων στον εμπορευματικό σταθμό λιμένος, βλ. και Paul Todd, ο.π. σελ. 364.

[179] Βλ. αρθ. 6, όπου η αποζημίωση περιορίζεται σε 835 μονάδες υπολογισμού ανά δέμα ή φορτωτική μονάδα ή σε 2,5 μονάδες υπολογισμού ανά κιλό μικτού βάρους, λαμβάνεται δε από το διαζευκτικό υπολογισμό ο υψηλότερος.

[180] Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π. σελ. 519.

[181] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.005, σελ. 78-79.

Ωστόσο, στα χρόνια που ακολούθησαν τη σύνταξη των Κανόνων του Αμβούργου, κατέστη σαφής η απροθυμία των ναυτικών κρατών να επικυρώσουν τη Διεθνή Σύμβαση. Η επικύρωσή της όμως από ορισμένα κράτη, αλλά και η πρόσληψη διατάξεων αποσπασματικά από ορισμένα άλλα, όπως τα σκανδιναβικά κράτη και η Κίνα, είχαν ήδη διασαλεύσει την ενοποίηση του δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων, στο βαθμό που αυτή είχε επιτευχθεί με τους Κανόνες της Χάγης.

ii. Οι προκλήσεις από τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων και τη διαμεταφορά

Η τεχνολογική εξέλιξη των μέσων μεταφοράς και των περιφερειακών της μεταφοράς τεχνολογικών εξελίξεων, αλλά και η σύγχρονη εμπορική πρακτική και ανάπτυξη των επιχειρήσεων και η δυνατότητα ενοποιημένης παροχής πολλαπλών υπηρεσιών στη διαμετακόμιση αγαθών, κατέστησαν σταδιακά σαφή την ανάγκη για σύγχρονη νομική συστηματοποίηση και αντιμετώπιση, που να ανταποκρίνεται στα νέα δεδομένα. Απόπειρα ρύθμισης της συνδυασμένης μεταφοράς πραγμάτων αποτελεί η Διεθνής Σύμβαση της UNCTAD[182], η οποία στηρίχθηκε στο σύστημα ευθύνης των Κανόνων του Αμβούργου και υπογράφηκε στη Γενεύη στις 24 Μαΐου του 1980.

Η οργάνωση μιας επιχείρησης σήμερα, επιτρέπει νομικά και πραγματικά την ανάληψη και διεκπεραίωση κάθε σταδίου μεταφοράς, αλλά και κάθε απαιτούμενη ανά στάδιο πρόσθετη υπηρεσία και ενέργεια[183]. Η δε αγορά

[182] International Convention on Multimodal Transport of Goods, 1980. Μέχρι σήμερα δεν έχει τεθεί σε ισχύ. Η ΔΣ (αρθ. 1 παρ. 3) προέβλεπε την έκδοση multimodal transport document, το οποίο αποδεικνύει τη σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς, την παραλαβή των πραγμάτων από το multimodal transport operator και την ανάληψη από αυτόν της υποχρέωσης να εκτελέσει τη μεταφορά σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.

[183] Η σύμβαση διαμεταφοράς αντιμετωπίζεται ανομοιόμορφα από τα εθνικά δικαστήρια, ανάλογα με το δίκαιο που κρίνεται εφαρμοστέο. Βλ. για μορφές διαμεταφοράς σε Sassoon D.M., C.I.F and F.O.B. contracts, London, Sweet and Maxwell, 1995, par. 147. Για το ελληνικό δίκαιο βλ. Γκολογκίνα - Οικονόμου Ε., Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων, 2000, σελ. 122 επ., Ανδρουτσόπουλος Δ., Η διαφορτωτική, 1963, σελ. 55 επ., Κοροτζής Ι., Ναυτικό Δίκαιο, τόμος δεύτερος, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 2005, σελ.133 επ.. Κατά κρατούσα άποψη τα ισχύοντα στην παραγγελία μεταφοράς του ΕΝ έχουν ανάλογη εφαρμογή και στη θαλάσσια μεταφορά, ενόψει του ότι οι διατάξεις του ΚΙΝΔ για τη ναύλωση και των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, δεν περιέχουν διατάξεις για τους παραγγελιοδόχους που μεσολαβούν στη ναύλωση ή τη θαλάσσια μεταφορά, βλ. σχετ. και ΕφΠειρ 1019/2005, ΔΕΕ 2006, σελ. 75. Για ζητήματα ευθύνης από την έκδοση μικτής διαφορτωτικής ΠΠρωτΠειρ 891/1994, ΕΝΔ 1995, σελ. 145, ΕφΠειρ 703/2006, ΔΕΕ 2006, σελ. 1289, ΕφΠειρ 407/2007, ΕΕμπΔ 2008, σελ. 127 και Μάρκου Ι., ό.π., σελ. 137, όπου όμως αναφέρεται και η αντίθετη άποψη ως προς τις διατάξεις του ΕμπΝ 95 επόμ., στηριζόμενη στην ΕφΠειρ 689/1995, Νομολογία Ναυτικού Τμήματος ΕφΠειρ 1994 - 1995, σελ.367.

μεταφορικών υπηρεσιών, περισσότερο από ποτέ, έχει δίκτυο δραστηριότητας, δυνητικά εκτεταμένο σε όλο τον κόσμο. Η χρήση εμπορευματοκιβωτίων ενισχύει ακόμη περισσότερο τη δυνατότητα μιας μεταφορικής επιχείρησης να διενεργήσει ή να οργανώσει την εκτέλεση μιας σύμβασης μεταφοράς, αναλαμβάνοντας, τουλάχιστον συμβατικά, αν όχι και πραγματικά την υποχρέωση διαμετακόμισης φορτίου από έναν τόπο σε άλλο έναντι ενιαίου ανταλλάγματος.

Βεβαίως, όταν η μεταφορά διενεργείται με περισσότερους τρόπους μεταφοράς, κάθε σκέλος της ρυθμίζεται από διαφορετικό καθεστώς ευθύνης[184]. Ωστόσο, σε περίπτωση μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, στα οποία τη φόρτωση εκτελεί ο μεταφορέας, έχει ερμηνευτεί στα αγγλικά δικαστήρια ότι η αρχική φόρτωση στα εμπορευματοκιβώτια και η φόρτωση αυτών στο πλοίο, όταν η φόρτωση γίνεται στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, αποτελούν μία ενιαία ενέργεια φόρτωσης και εμπίπτουν ως «φόρτωση» στο πεδίο εφαρμογής του εφαρμοστέου, με το σκεπτικό αυτό, καθεστώτος ευθύνης, των Κανόνων Χάγης[185].

iii. Η πρόκληση των νέων τεχνολογιών

Έπειτα, οι δραστηριοποιούμενοι στο ναυτιλιακό επιχειρηματικό στίβο, στράφηκαν στην πρόκληση που προσέφεραν οι νέες τεχνολογίες, ώστε να μετριάσουν τα προβλήματα που δημιουργεί η ταχύτητα κυκλοφορίας της φορτωτικής. Το εγχείρημα στήριξε το CMI με την εκπόνηση των «Κανόνων για τις ηλεκτρονικές φορτωτικές» το 1990[186]. Αναπτύχθηκαν επίσης κλειστά

[184] Π.χ. εφαρμογή της CMR για οδικό σκέλος, COTIF-CIM για σιδηροδρομικό κλπ.

[185] Βλ. Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA [2015] 1 Lloyd's Rep 639, όπου οι Κανόνες Χάγης ενσωματώθηκαν με τη χρήση ρήτρας Paramount σε σύμβαση μεταφοράς, με το συμβατικό μεταφορέα να αναλαμβάνει την ευθύνη για το σύνολο της μεταφοράς. Η μεταφορά είχε συμφωνηθεί με τη ρήτρα LCL/FCL (less than container/full container load), ώστε ο μεταφορέας ανέλαβε τη φόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων. Το επιχείρημα των εναγομένων ότι υπάρχει σύγκρουση δύο καθεστώτων ευθύνης, των Κ Χ και CMR, όταν τη φόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων ακολουθεί χερσαία μεταφορά, απορρίφθηκε με το σκεπτικό ότι η φόρτωση έγινε σε σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και όχι σε όχημα και επιπλέον ότι όταν λαμβάνει χώρα «φόρτωση» που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των Κ Χ, η CMR δεν καλείται σε εφαρμογή. Βλ. T. Nikaki, Temporal Scope of the Hague Rules Confirmed, σχόλιο 23/11/2016 σε https://iistl.wordpress.com/tag/volcafe-v-csav/

[186] Οι Κανόνες αυτοί στηρίχθηκαν στους Πρότυπους Κανόνες UNCID (=International Chamber of Commerce Uniform Rules of Contact for Interchange of Trade Data by Teletransmission, 1987-

συστήματα ηλεκτρονικών μεταφορικών εγγράφων όπως τα Seadocs[187], Ess-docs[188] και το σύστημα Bolero[189]. Βεβαίως, κανένα τέτοιο σύστημα, το οποίο τα μέρη υιοθετούν, τυχόν, στις μεταξύ τους σχέσεις στο πλαίσιο της ελευθερίας των συμβάσεων, δεν μπορεί να εξασφαλίσει ομοιομορφία, αλλά ούτε να υποκαταστήσει τα έγγραφα μεταφοράς που αναγνωρίζουν οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η εφαρμογή των οποίων απαιτεί έγγραφο και δη τίτλο για τη μεταφορά[190]. Εξάλλου, η αρχή του numerus clausus των αξιογράφων επιφυλάσσει τον καθορισμό τους στο νομοθέτη[191]. Ωστόσο οι προσπάθειες αυτές υπέδειξαν ακόμη περισσότερο την ανάγκη να αναμορφωθεί το δίκαιο που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές και προς την κατεύθυνση αυτή[192].

Διότι στο πλαίσιο της εκτέλεσης μιας σύμβασης μεταφοράς ανακύπτουν δισεπίλυτα ζητήματα. Ζητήματα τα οποία είτε εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος καθεστώτος, αλλά η ερμηνεία και εφαρμογή των διατάξεων εξαρτάται από την έννομη τάξη που επιλαμβάνεται της διαφοράς, είτε αντιμετωπίζονται κατά το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο ελλείψει διεθνούς

1988) και UN/EDIFACT (=United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport).

[187] Βλ. XIVth International Congress of Comparative Law, Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and Edi Systems, ed. A. N. Yiannopoulos, Kluwer Law International, 1995, σελ. 22. Το εγχείρημα της SeaDocs Registry Limited, αποτέλεσμα της συνεργασίας της Τράπεζας Chase Manhattan και της INTERTANKO, ξεκίνησε το 1986 και διήρκεσε λιγότερο από ένα έτος.

[188] Τα ess-docs (electronic shipping solutions) χρησιμοποιούνται από τους συναλλασσόμενους κατόπιν προσχώρησής τους στην πολυμερή τυποποιημένη σύμβαση Databridge Services & Users Agreement (DSUA), τελευταία έκδοση της οποίας υπάρχει το 2013, ενώ οι προηγούμενες χρονολογούνται το 2009 και το 2007. Χρησιμοποιούνται σε 73 χώρες και υποστηρίζονται στη χρήση τους από μεγάλη μερίδα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, στο πλαίσιο για παράδειγμα του International Group (IG) of P&I Clubs, της Leadership in Energy Automated Processing (LEAP) και της Through Transport Mutual Services (UK) Limited (TT Club).

[189] Το σύστημα Bolero (Bills of Lading Electronic Registry Organization), παρουσιάστηκε εμπορικά για πρώτη φορά στις 27 Σεπτεμβρίου του 1999. Συνίσταται σε δύο ενώσεις προσώπων: την Bolero International Limited, η οποία είναι επιφορτισμένη με λειτουργικές υπηρεσίες του διαδικτύου Bolero, κινεί τη διαδικασία εγγραφής μελών και χειρίζεται το Rule Book και την Bolero Association, μη κερδοσκοπική ένωση προσώπων, με μέλη τους χρήστες του Bolero και άλλα πρόσωπα και η οποία εκπροσωπεί τους χρήστες του συστήματος Bolero.

[190] Ωστόσο παρατηρείται ότι η ηλεκτρονική φορτωτική «προορίζεται ως άυλο υποκατάστατο της φορτοαπόδειξης και όχι της φορτωτικής», βλ. Χρήστο Χρυσάνθη, Η ηλεκτρονική εξυπηρέτηση των σύγχρονων τραπεζικών συναλλαγών, 1997, σελ. 391. Βλ. επίσης για την δυνατότητα υποκατάστασης της φορτωτικής και των λειτουργιών της σε Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 23rd ed., 2015, Sweet & Maxwell, σελ. 98.

[191] Κωνσταντινίδης Εμμανουήλ, Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς, Μελέτες Δικαίου των Επιχειρήσεων - 20, Εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 2001, σελ. 76.

[192] Βλ. συγκριτική επισκόπηση εγγράφων μεταφοράς για περισσότερα είδη μεταφοράς και το ηλεκτρονικό εμπόριο σε D. Glass/R. Nair Towardsflexiblecarriagedocuments? Reducing the need for modally distinct documents in international goods transport, JIML 2009, 15, σελ. 39 επ.

ρύθμισης. Κατά την εκπόνηση ωστόσο, όπως θα δούμε, των Κανόνων του Ρότερνταμ, οι συντάκτες έκριναν ότι δεν θα ήταν σώφρον να απορριφθεί η εμπειρία της λειτουργίας της σύμβασης μεταφοράς και τα πορίσματα της νομολογίας στο πλαίσιο της συντριπτικώς ισχύουσας Διεθνούς Σύμβασης, των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Εξάλλου, κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε, για μεγάλο χρονικό διάστημα, ανασφάλεια δικαίου και θα γεννούσε οικονομικά αβάσταχτο βάρος για τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις κάθε πλευράς, αλλά και ανατροπή του οικονομικού σχεδιασμού τους.

Β. Οι Κανόνες Ρότερνταμ

α. Η εκπόνηση της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τις συμβάσεις μεταφοράς εμπορευμάτων εν όλω ή εν μέρει διά θαλάσσης

i. Η συμβολή του Comité Maritime International (CMI)

Το CMI, ενόψει της Συνδιάσκεψης του 1990 στο Παρίσι, συνέστησε διεθνή υποεπιτροπή, η οποία ήταν επιφορτισμένη με το έργο να αναδείξει τα ζητήματα που έπρεπε να τύχουν επεξεργασίας και ρύθμισης στον τομέα του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών[193]. Η υποεπιτροπή υπέβαλλε στη συνδιάσκεψη την έκθεσή της, η οποία εγκρίθηκε από το CMI με κάποιες τροποποιήσεις και το CMI ζήτησε τη συνδρομή των διακυβερνητικών οργανισμών για την προώθηση του στόχου αναμόρφωσης του δικαίου σχετικά με την ταυτότητα του μεταφορέα, τις συμβάσεις και τα έγγραφα που πρέπει να εμπίπτουν σε διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, τη ρύθμιση για φορτία που μεταφέρονται στο κατάστρωμα, την περίοδο ευθύνης, την απαλλαγή και τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα, την παρέκκλιση, την καθυστέρηση και τις ζημίες. Με βάση τα πορίσματα αυτά, η Ομάδα Εργασίας που συστήθηκε το 1994 από το CMI συνέταξε ένα ερωτηματολόγιο επί του

[193] Ιδιαίτερα λεπτομερή παρουσίαση βλ. *F. Berlingieri*, The History of the Rotterdam Rules, σε The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea- An Appraisal of the "Rotterdam Rules", ed. *Meltem Deniz Güner-Özbek*, Springer, 2011, σελ. 1 επ.

οποίου τοποθετήθηκαν τα μέλη του CMI[194]. Μία νέα υποεπιτροπή για την ενοποίηση του δικαίου θαλάσσιας μεταφοράς, κατέληξε σε μία μελέτη, στην οποία επικεντρώθηκε σε 22 θέματα και τις αντίστοιχες προτάσεις[195].

Στην 29η Σύνοδο της UNCITRAL το 1996, κατά την έναρξη της συλλογής των στοιχείων που θα οδηγούσαν στην επεξεργασία Πρότυπου Νόμου για την ανταλλαγή ηλεκτρονικών δεδομένων[196] και παρόμοιων μέσων επικοινωνίας, επισημάνθηκαν από την Επιτροπή της UNCITRAL, η οποία ήταν επιφορτισμένη με το έργο αυτό, διάφοροι αναχρονισμοί, απαρχαιωμένες διατάξεις και ελλείψεις των εθνικών νομοθεσιών και των εν ισχύ Διεθνών Συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς. Οι επισημάνσεις αυτές αφορούσαν τόσο την αποσπασματική και αμφισβητούμενη ομοιομορφία στους κανόνες δικαίου του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων υπό το ισχύον καθεστώς, όσο και, όπως ήταν φυσικό, λόγω του αντικειμένου του υπό επεξεργασία σχεδίου, τη λειτουργία των φορτωτικών και των θαλάσσιων αγωγιαστηρίων (sea waybills), το ρόλο των φορτωτικών εγγράφων στην έννομη σχέση αγοραστή και πωλητή των εμπορευμάτων και τη νομική θέση των χρηματοδοτών των συμβαλλομένων σε συμβάσεις μεταφοράς[197].

Η Επιτροπή της UNCITRAL ανέθεσε τότε στη Γραμματεία της τη διερεύνηση των ζητημάτων που θα έπρεπε να τύχουν επεξεργασίας και ρύθμισης και η Γραμματεία, κατόπιν διαβουλεύσεων με τους κυριότερους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, καθώς και οργανισμούς και οργανώσεις[198],

---

[194] Βλ. CMI Newsletter no. 2, 1994, σελ. 5 και την περίληψη των απαντήσεων των μελών του CMI στο ερωτηματολόγιο σε CMI Newsletter no. 1, 1995.

[195] International Sub-Committee on "Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea". Για τα πορίσματα βλ. CMI Yearbook 1995, σελ. 107-243, 1996 , σελ. 342-420, 1997, σελ. 288-356. Μεταξύ των ζητημάτων που αναδείχθηκαν περιλαμβάνονται: η ερμηνεία, το πεδίο εφαρμογής, η περίοδος ευθύνης, η ταυτότητα και η ευθύνη του μεταφορέα, η ευθύνη του πραγματικού μεταφορέα, η διαμεταφορά, η παρέκκλιση, η καθυστέρηση, ο περιορισμός της ευθύνης και η απώλεια του σχετικού δικαιώματος, τα έγγραφα μεταφοράς, η ευθύνη του φορτωτή, τα επικίνδυνα εμπορεύματα, ζητήματα παραγραφής, δικαιοδοσίας και διαιτησίας.

[196] Βλ. *M. Clarke*, The line in law between land and sea, JBL, 2003, σελ. 522-524.. Βλ. επίσης UN Doc A/51/17, σελ. 55-224. Πρόκειται για την επεξεργασία του σχεδίου Electronic Data Interchange (EDI) από την UNCITRAL. Τον Ιούνιο του 1996 στο πλαίσιο της επεξεργασίας αυτής επισημάνθηκε η ανάγκη εκσυγχρονισμού και ενοποίησης των κανόνων που διέπουν τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά.

[197] Βλ. την Αναφορά της Επιτροπής σε CMI Yearbook, 1996, σελ. 354.

[198] Στην Αναφορά της Επιτροπής το 1996, παρ. 215, ανατ. σε CMI Yearbook 1996, σελ 355, αναφέρεται η ανάγκη συνεργασίας τόσο των Κυβερνήσεων όσο και των διεθνών οργανισμών που εμπλέκονται με τον εμπορικό τομέα των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων, όπως το Comité Maritime International (CMI), το International Chamber of Commerce (ICC), η International Union of Marine Insurance (IUMI), η International Federation of Freight

ζήτησε από το CMI να ξεκινήσει την προετοιμασία για μια νέα Διεθνή Σύμβαση[199]. Η Συντονιστική Επιτροπή του CMI, που συστήθηκε για το σκοπό αυτό[200], κατέληξε στη σύνταξη Αναφοράς τον Απρίλιο του 1998 σχετικά με τα νομικά ζητήματα που έπρεπε να τύχουν επεξεργασίας στο πλαίσιο εκπόνησης νέας Διεθνούς Σύμβασης[201], ενώ σε προκαταρκτικό επίσης επίπεδο η Διεθνής Ομάδα Εργασίας που συστήθηκε από το CMI φρόντισε για την προετοιμασία και την κυκλοφορία ερωτηματολογίου[202] στα μέλη του, τις εθνικές ενώσεις ναυτικού δικαίου, ώστε να συγκεντρώσει τις νομικές θέσεις της διεθνούς κοινότητας με τη συμβολή ακαδημαϊκών και επαγγελματιών του ναυτιλιακού κλάδου. Η διεθνής υποεπιτροπή σε θέματα δικαίου των μεταφορών[203], η οποία ορίστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του CMI, χρησιμοποίησε τα πορίσματα του προπαρασκευαστικού σταδίου και εργάστηκε προς το σκοπό εκπόνησης σχεδίου κανόνων, οι οποίοι θα κάλυπταν ζητήματα στα οποία δεν είχε ως τότε επιτευχθεί ομοιομορφία με τα διεθνώς ισχύοντα νομικά καθεστώτα ευθύνης[204]. Το Δεκέμβρη του 2001 το CMI παρέδωσε στην UNCITRAL το αποτέλεσμα των εργασιών που ανέλαβε, όπως αυτό περιλήφθηκε στο Draft Instrument on Transport Law[205].

Forwarders Association (FIATA), το International Chamber of Shipping (ICS) και η International Association of Ports and Harbours (IAPH).

[199] Το αναλυτικό υπόβαθρο της προετοιμασίας της Διεθνούς Σύμβασης σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules…, ο.π., αριθ. 1.048 επ., σελ. 14 επ.

[200] Στο πλαίσιο των εργασιών που ήδη εξελίσσονταν στο CMI, το 1997, είχαν δημιουργηθεί τρεις ομάδες. Η πρώτη ήταν επιφορτισμένη με την έρευνα για την αναμόρφωση του δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών, η δεύτερη για την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών και η τρίτη για την ευελιξία της χρήσης της φορτωτικής. βλ. CMI Newsletter no 4, 1997, σελ. 2.

[201] Βλ. *A. von Ziegler*, Issues of Transport Law: Report of the CMI Steering Committee, CMI Yearbook, 1998, σελ 107.

[202] Βλ. CMI Yearbook 1999, σελ. 132 και οι απαντήσεις από 16 εθνικές ενώσεις ναυτικού δικαίου, σελ. 139 επ..

[203] International Sub-committee on Issues of Transport Law.

[204] Βλ. Stuart Beare, Issues of Transport Law: Introductory paper, CMI Yearbook 1999, σελ. 117.

[205] Βλ. CMI Yearbook 2001, Singapore II, σελ. 532. Επίσης σελ. 383 επ., Synopsis of the responses of National Associations, Consultative Members and Observers to the Consultation Paper and other Comments on the Draft Outline Instrument: Πριν οριστικοποιηθεί από το CMI το σχέδιο που παραδόθηκε στην UNCITRAL ο Πρόεδρος της υποεπιτροπής κυκλοφόρησε σχέδιο και έγγραφο διαβούλευσης επί του οποίου υπεβλήθησαν σχόλια από 17 εθνικές ενώσεις ναυτικού δικαίου και επιπλέον από τις εξής ενώσεις και οργανισμούς: Baltic and International Marine Conference (BIMCO) British Chamber of Shipping International Federation of Freight Forwarders'Association (FIATA) International Chamber of Commerce (ICC) International Chamber of Shipping (ICS) The Institute of Chartered Shipbrokers The International Group of P&I Clubs (IG) International Union of Marine Insurance (IUMI) National Industrial Transportation League and World Shipping Council (NITL and WSC), ως Συμβουλευτικά Μέλη και Παρατηρητές.

ii. Οι εργασίες στο Working Group III της UNCITRAL

Η UNCITRAL υιοθέτησε με κάποιες μικρές τροποποιήσεις το σχέδιο[206] αυτό, με το οποίο ξεκίνησε πλέον η επεξεργασία από το Working Group III[207]. Αυτή η Ομάδα Εργασίας αφιέρωσε έξι χρόνια στην προετοιμασία της Διεθνούς Σύμβασης, την οποία επεξεργάστηκε σε κάθε άρθρο, από τον Απρίλη του 2002 στην 9η Διάσκεψή της ως τον Ιανουάριο του 2008 στην 21 Διάσκεψή της[208]. Μεσολάβησαν δύο Διασκέψεις κατ' έτος στα γραφεία των Ηνωμένων Εθνών, κάθε άνοιξη στη Νέα Υόρκη και κάθε φθινόπωρο στη Βιέννη[209]. Οι Αντιπροσωπείες των κρατών που λάμβαναν μέρος είχαν την δυνατότητα παρεμβάσεων με τη μορφή προτάσεων που υπέβαλλαν στην Ομάδα κατά τις επίσημες συναντήσεις. Το τελικό σχέδιο της Διεθνούς Σύμβασης υπεβλήθη στη συνέχεια στην Επιτροπή της UNCITRAL και προωθήθηκε από τη Γραμματεία σε όλα τα κράτη - μέλη των Ηνωμένων Εθνών[210].

Εκτενέστερες υποβλήθηκαν στην 41η Σύνοδο της Επιτροπής[211] οι παρατηρήσεις και τα σχόλια των κρατών που δεν είχαν ενεργό δραστηριότητα κατά τη διάρκεια των Διασκέψεων. Πολλές από τις αντιπροσωπείες υπέβαλαν

---

[206] Βλ. UN Doc A/CN.9/WP.21 Preliminary Draft Instrument. Βλ. επίσης *Asariotis*, Draft instrument on transport law: an update on proceedings at the UNCITRAL Working Group, JIML 2003, vol. 9, issue 4, σελ. 400-402.

[207] Το Working Group III της UNCITRAL, επιφορτισμένο με το δίκαιο των μεταφορών, είναι θεσμικά εκείνο που επεξεργάστηκε τους Κανόνες του Αμβούργου. Επειδή οι εργασίες του αποτέλεσαν θεωρητικά συνέχεια της επεξεργασίας του σχεδίου αναμόρφωσης του δικαίου θαλάσσιας μεταφοράς, η πρώτη συνεδρίαση της Ομάδας Εργασίας αριθμήθηκε 9η. Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 1.055 επ., σελ. 16.

[208] Για το χρόνο και τις συμμετοχές κρατών, διεθνών οργανισμών, διακυβερνητικών οργανώσεων και διεθνών μη κυβερνητικών οργανώσεων που παρίσταντο ως παρατηρητές ή μετείχαν στις Διασκέψεις του Working Group III, βλ. σχετικές Αναφορές: 9η Σύνοδος, 15-26/4/2002, A/CN.9/510, σελ. 6-7, 10η Σύνοδος, 16-20/9/2002, A/CN.9/525, σελ. 6, 11η Σύνοδος, 24-3/4-4/2003, A/CN.9/526, σελ. 7-8, 12η Σύνοδος, 6-17/10/2003, A/CN.9/544, σελ. 4, 13η Σύνοδος, 3-14/5/2004, A/CN.9/552, σελ. 3, 14η Σύνοδος, 29-11/10-12/2004, A/CN.9/572, σελ. 3, 15η Σύνοδος, 18-28/4/2005, A/CN.9/576, σελ. 3, 16η Σύνοδος, 28-11/9-12/2005, A/CN.9/591, σελ. 3-4, 17η Σύνοδος, 3-13/4/2006, A/CN.9/594, σελ. 3, 18η Σύνοδος, 6-17/11/2006, A/CN.9/616, σελ. 3, 19η Σύνοδος, 16-27/4/2007, A/CN.9/621, σελ. 4, 20η Σύνοδος, 15-25/10/2007, A/CN.9/642, σελ. 4, 21η Σύνοδος, 14-25/1/2008, A/CN.9/645, σελ. 6.

[209] Σύνοψη της κάθε συνόδου βλ. σε, The History.., ο.π, σελ. 6 επ.

[210] Βλ. και M. Sturley, The preparation, philosophy and potential impact of the Rotterdam Rules, JIML 2008, 14, σελ. 471 επ.

[211] 16-6/3-7/2008, περιλαμβάνεται σε UN Doc A/63/17 της 63ης Συνόδου της Γενικής Συνέλευσης.

ειδικότερα εκτενείς παρατηρήσεις[212], αλλά και την αντίθεση τους στους κανόνες - που μετά από μακρά επεξεργασία είχαν διατυπωθεί στο Σχέδιο - σχετικά με τη νομική βάση της ευθύνης του μεταφορέα, τα όρια ευθύνης και τη ρύθμιση των συμβάσεων όγκου[213], αλλά και το ζήτημα της παράδοσης των εμπορευμάτων χωρίς το αρχείο (έγγραφο ή ηλεκτρονικό) μεταφοράς, ζήτημα το οποίο επιλύθηκε με τη διατύπωση συμβατικής δυνατότητας των μερών να προβλέψουν νόμιμη παράδοση των εμπορευμάτων χωρίς παράδοση του αρχείου. Μετά την επεξεργασία των τελικών παρατηρήσεων και την άρνηση επαναδιαπραγμάτευσης ζητημάτων, για τα οποία οι συζητήσεις κατά την επεξεργασία του σχεδίου είχαν καταλάβει μεγάλο όγκο των εργασιών, ακολούθησε η υποβολή του σχεδίου από τη Γενική Συνέλευση στην Νομική Επιτροπή (6η Επιτροπή) των Ηνωμένων Εθνών και η έγκριση του τελικού Σχεδίου της Διεθνούς Σύμβασης από τη Γενική Συνέλευση την 11 Δεκεμβρίου 2008[214]. Η *«Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τις συμβάσεις μεταφοράς εμπορευμάτων εν όλω ή εν μέρει διά θαλάσσης»* άνοιξε προς υπογραφή στο Ρότερνταμ την 23 Σεπτεμβρίου 2009.

β. Γενική επισκόπηση της ρύθμισης

i. Πεδίο εφαρμογής και βασικοί άξονες σύγκρισης με τις άλλες Διεθνείς Συμβάσεις θαλάσσιων μεταφορών

Όπως ήδη μπορεί κανείς να διακρίνει από τον τίτλο της Διεθνούς Σύμβασης αλλά και το Προοίμιό της, οι Κανόνες του Ρότερνταμ απομακρύνθηκαν από τη δομή των εγγραφοκεντρικών Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, θέτοντας στο επίκεντρο την ίδια τη συμβατική σχέση που συνδέει τα μέρη σε μια διεθνή μεταφορά[215]. Η Διεθνής Σύμβαση καλείται σε εφαρμογή επί συμβάσεως μεταφοράς εμπορευμάτων, όταν αυτή εκτελείται τουλάχιστον δια

[212] Βλ. Report of the United Nations Commission on International Trade Law σε UN Doc A/63/17 §§ 67-77, 195-200, 243-246.
[213] Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 2 ΚΡ (volume contracts).
[214] General Assembly Resolution A/RES/63/122.
[215] Βλ. *G. J. Van der Ziel*, The legal underpinning of e-commerce in maritime transport by the UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods by sea, JIML 2003, vol. 9, issue 5, σελ. 461 επ., M. Sturley, Scope of coverage under the UNCITRAL draft instrument, JIML 2004, vol. 10, issue 2, σελ. 138 επ.

θαλάσσης. Επεκτείνονται δυνητικά τα ακραία όρια της μεταφοράς από το "tackle to tackle" των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και "port to port" των Κανόνων του Αμβούργου, σε "door to door"[216]. Στοιχείο αλλοδαπότητας απαιτείται σωρευτικά[217] ως προϋπόθεση για την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης, τόσο για τη μεταφορά των εμπορευμάτων από έναν τόπο σε έναν άλλο όσο και για τη μεταφορά από λιμένα σε λιμένα[218].

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ σύμφωνα με το άρθρο 5, εφαρμόζονται στις συμβάσεις μεταφοράς, όπου ο τόπος παραλαβής βρίσκεται σε διαφορετικό κράτος από τον τόπο παράδοσης και εφόσον στη μεταφορά περιλαμβάνεται τουλάχιστον ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος, όταν ένα από τα κράτη στα οποία ενεργείται η παραλαβή, φόρτωση, εκφόρτωση ή παράδοση βρίσκεται σε Συμβαλλόμενο κράτος. Η Διεθνής Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε ναυλοσύμφωνα ή άλλες συμβάσεις παραχώρησης της χρήσης χώρου του πλοίου ή μέρους αυτού[219]. Στη διάταξη δε γίνεται ειδικότερη διάκριση των ναυλοσυμφώνων, επί των οποίων οι Κανόνες δεν τυγχάνουν εφαρμογής. Επομένως, περιλαμβάνονται τα ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι, τα χρονοναυλοσύμφωνα, καθώς και τα ναυλοσύμφωνα καταμερισμού χώρου (slot) και γυμνού σκάφους. Έτσι, υποστηρίζεται[220] ότι η αναφορά σε άλλες συμβάσεις παραχώρησης της χρήσης χώρου του πλοίου ή μέρους αυτού, αποτελεί απλώς ταυτολογία.

Επίσης, η Διεθνής Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις μεταφοράς μη τακτικών γραμμών, παρά μόνο εφόσον δεν υπάρχει ναυλοσύμφωνο ή σύμβαση για την παραχώρηση χρήσης του χώρου του πλοίου ή μέρους αυτού και ταυτόχρονα έχει εκδοθεί έγγραφο ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς[221]. Ωστόσο,

---

[216] Βλ. *T. Nikaki*, The UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]: multimodal at last or still all at sea? JBL, 2005, σελ. 653 επ.

[217] Ωστόσο έχει διατυπωθεί και η άποψη ότι η διάταξη δεν είναι αρκετά σαφής ως προς τη σωρευτική προϋπόθεση, βλ. *Thomas, D. R.*, ed., The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules, Lloyd's List, London, 2010, σελ. 8.

[218] Η γραμματική διατύπωση της διάταξης του αρθ. 5 παρ. 1 ΚΡ δεν θεωρούμε ότι αφήνει χώρο για διαφορετική προσέγγιση, ούτε κάτι διαφορετικό συνάγεται από τις προπαρασκευαστικές εργασίες. (Βλ. σχετ. UN Doc A/CN.9/594, παρ. 123 και 128). Είναι άλλο το ζήτημα αν τα Κράτη μπορούν να επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής κατά την επικύρωση.

[219] Βλ. αρθ. 6 ΚΡ.

[220] Βλ. Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, The Rotterdam Rules: a Practical Annotation, London, Informa, 2009, αριθ. 6-04, σελ. 20.

[221] Βλ. αρθ. 6 ΚΡ. Σχετικά με τις δυσκολίες που αναμένεται να ανακύψουν σε περίπωση θέσης σε ισχύ της Σύμβασης, λόγω της πολυπλοκότητας των διατάξεων αναφορικά με τα έγγραφα και αρχεία μεταφοράς βλ. συνοπτικά σε *R. Williams,* Transport documentation under the new Convention, JIML 2008, vol. 14, σελ. 566 επ. Επίσης *D.A. Glass/R. Nair*, Towards flexible carriage

στην περίπτωση των αποκλειομένων, ως άνω, από την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης συμβάσεων εισάγεται εξαίρεση[222] για τις σχέσεις μεταξύ του μεταφορέα, και του παραλήπτη, του ελέγχοντος μέρους ή του κομιστή, οι οποίοι δεν αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη του αρχικού ναυλοσυμφώνου ή των λοιπών εξαιρούμενων συμβάσεων.

Περαιτέρω, οι Κανόνες του Ρότερνταμ διέλαβαν θετικά στις διατάξεις τους, όπως θα δούμε, ως νόμιμους λόγους ευθύνης που θεμελιώνουν ευθύνη του μεταφορέα με βάση τη Σύμβαση, εκτός από την απώλεια και τη βλάβη των εμπορευμάτων, την καθυστέρηση παράδοσης, η μη ρύθμιση της οποίας, υπό το ισχύον καθεστώς οδήγησε σε θεωρητική και νομολογιακή ανομοιομορφία και επομένως σε ανασφάλεια δικαίου[223]. Έπειτα, ένας από τους βασικούς προβληματισμούς που απασχόλησαν τις εργασίες της UNCITRAL ήταν η δομή και η διάρθρωση του μηχανισμού διάγνωσης της ευθύνης του μεταφορέα.

Στην ίδια βάση, ανακινήθηκε και η συζήτηση για ένα θέμα που δεν ήταν νέο στο πλαίσιο της εκπόνησης διεθνών κανόνων που διέπουν τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και αφορούσε την περίληψη καταλόγου εξαιρούμενων κινδύνων. Το ζήτημα της διατήρησης[224] του παραδοσιακού καταλόγου των εξαιρούμενων κινδύνων, όπως υφίστατο στο άρθρο 4 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, αλλά και της θεωρητικής του αντιμετώπισης[225] χρειάστηκε να διέλθει από ενδελεχή θεωρητική επεξεργασία, με την επικράτηση της διατήρησης ανανεωμένου του καταλόγου και στους Κανόνες του Ρότερνταμ. Έτσι, ο κατάλογος που περιλήφθηκε στο άρθρο 17 παρ. 3 των Κανόνων Ρότερνταμ δεν αποτελεί μεταφορά της προηγούμενης διάταξης του άρθρου 4

---

documents? Reducing the need for modally distinct documents in international goods transport, JIML 2009, vol. 15, σελ. 37, όπου σχολιάζονται επιμέρους ζητήματα διαχείρισης σε εμπορικό και νομικό επίπεδο, των δυνατοτήτων εναλλάξιμων αρχείων και εγγράφων μεταφοράς και των λειτουργιών τους και της νομικής τους αντιμετώπισης ή της διαχείρισης των δυνατοτήτων που παρέχουν οι ΚΡ σε επίπεδο logistics.

[222] Βλ. αρθ. 7 ΚΡ.

[223] Η ευθύνη του μεταφορέα από καθυστέρηση θεσπίζεται για τη θαλάσσια μεταφορά στο αρθ. 5 §§ 1 και 2 ΚΑμβ, για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στο αρθ. 27 συνδ. 36 § 2 CIM, για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων στο αρθ. 17 § 1 CMR και για τη διεθνή αεροπορική μεταφορά στο αρθ. 19 της ΔΣ του Μόντρεαλ του 1999 (ν. 3006/2002).

[224] Η διατήρηση ή μη του παραδοσιακού καταλόγου εξαιρούμενων κινδύνων αποτέλεσε αντικείμενο ευρείας διαπραγμάτευσης στις εργασίες της ΔΣ: βλ. π.χ. παρ. 39 της Αναφοράς της 10ης Συνόδου, παρ. 117-118 της Αναφοράς της 12ης Συνόδου, παρ. 35 της Αναφοράς της 14ης Συνόδου, παρ. 68 της Αναφοράς της 19ης Συνόδου, παρ. 13 WP.34.

[225] Βλ. αναλυτ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.043-5.048, σελ. 94-96.

παρ. 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, αλλά περιλαμβάνει σοβαρές διαφοροποιήσεις, όπως την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος[226], την περίπτωση της πυρκαγιάς, της διάσωσης, των ενεργειών του φορτωτή, των υποχρεώσεων του φορτωτή, των επικίνδυνων εμπορευμάτων και της γενικής αβαρίας.

ii. Σύνοψη ρυθμίσεων των Κανόνων Ρότερνταμ

Οι Κανόνες Ρότερνταμ έχουν δομηθεί σε 18 Κεφάλαια τα οποία αναπτύσσονται σε 96 άρθρα. Το πρώτο κεφάλαιο περιλαμβάνει διατύπωση των ορισμών που χρησιμοποιούνται στο διεθνές κείμενο, καθώς και γενικές διατάξεις για την εφαρμογή του[227]. Το πεδίο εφαρμογής οριοθετείται στο δεύτερο κεφάλαιο[228]. Επιπλέον, στις σημαντικές καινοτομίες που εισάγονται με τους Κανόνες, περιλαμβάνονται οι διατάξεις για τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς, τη φύση και τη λειτουργία τους, καθώς και τη διαπραγματευσιμότητά τους[229].

Διατυπώνονται πλέον αναλυτικά και με μεγαλύτερη σαφήνεια οι υποχρεώσεις του μεταφορέα, όπως διαμορφώνονται υπό το νέο καθεστώς, ως αποτέλεσμα μακράς διαπραγμάτευσης κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες και με πνεύμα συμβιβασμού των διχογνωμιών και επίλυσης των διαφορετικών προσεγγίσεων για τη φύση και ένταση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, καθώς και τις συνέπειες σε περίπτωση παράβασής τους[230]. Το πέμπτο κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης περιλαμβάνει τον βασικό κορμό των διατάξεων για την ευθύνη του μεταφορέα[231]. Περιλαμβάνονται επίσης ειδικές διατάξεις για συγκεκριμένα στάδια μεταφοράς, οι οποίες ρυθμίζουν την παρέκκλιση, τη μεταφορά στο κατάστρωμα και τα στάδια πριν ή μετά τη θαλάσσια

[226] Βλ. παρ. 35-36 της Αναφοράς της 10ης Συνόδου.
[227] Βλ. αρθ. 1-4.
[228] Βλ. αρθ. 5-7.
[229] Βλ. Κεφάλαιο Τρίτο, αρθ. 8-10.
[230] Βλ. Κεφάλαιο Τέταρτο, αρθ. 11-16. Ανάπτυξη στο Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης.
[231] Βλ. Κεφάλαιο Πέμπτο, αρθ. 17-23. Ανάπτυξη στο Δεύτερο Μέρος της παρούσας μελέτης.

μεταφορά[232]. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ περιέλαβαν επίσης λεπτομερείς διατάξεις και για τις υποχρεώσεις του φορτωτή προς τον μεταφορέα[233].

Το όγδοο κεφάλαιο, η αποκαθήλωση της φορτωτικής, περιέχει ιδιαίτερες ρυθμίσεις για τα έγγραφα μεταφοράς και τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς, εισάγοντας για πρώτη φορά στο πεδίο της διεθνούς ρύθμισης μεταφοράς εμπορευμάτων δια θαλάσσης διατάξεις για το ηλεκτρονικό εμπόριο[234]. Καθορίζεται με λεπτομερείς διατάξεις, η προσήκουσα παράδοση των εμπορευμάτων, οι υποχρεώσεις των μερών στο στάδιο αυτό και ο ρόλος των αρχείων μεταφοράς κατά την παράδοση[235]. Προβλέπονται ρητά τα δικαιώματα ελέγχου και οδηγιών προς το μεταφορέα και το περιεχόμενό τους[236] και η δυνατότητα μεταβίβασης δικαιωμάτων, όταν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς[237].

Αυξάνονται τα όρια ευθύνης και επεκτείνονται και στην περίπτωση της ζημίας που προκλήθηκε από καθυστέρηση κατά την παράδοση των εμπορευμάτων[238]. Επίσης επεκτείνεται ο χρόνος νομιμοποίησης του ενάγοντος για την άσκηση αγωγής, αλλά και διευρύνεται ο κύκλος των προσώπων κατά των οποίων υπάρχει νομιμοποίηση για την άσκηση αγωγής[239].

Οι Κανόνες Ρότερνταμ περιέλαβαν διατάξεις για τη δικαιοδοσία[240] και τη διαιτησία[241]. Περαιτέρω, περιλαμβάνονται ειδικές διατάξεις για την εγκυρότητα ορισμένων συμβατικών όρων και ειδικές ρυθμίσεις για τις συμβάσεις όγκου και τα ζώντα ζώα[242]. Από την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης εξαιρέθηκαν ζητήματα που διέπονται από Διεθνείς Συμβάσεις για τη μεταφορά των εμπορευμάτων με άλλα μέσα μεταφοράς, για το συνολικό περιορισμό της ευθύνης, την κοινή αβαρία, τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών και τέλος για τις ζημίες που προκαλούνται από πυρηνικό συμβάν[243].

---

[232] Βλ. αρθ. 24-26.
[233] Βλ. αρθ. 27-34.
[234] Βλ. αρθ. 35-42.
[235] Βλ. Κεφάλαιο Ένατο, αρθ. 43-49.
[236] Βλ. αρθ. 50-56.
[237] Βλ. αρθ. 57-58.
[238] Βλ. Κεφάλαιο Δωδέκατο, αρθ. 59-61.
[239] Βλ. αρθ. 62-65.
[240] Βλ. Κεφάλαιο Δέκατο τέταρτο, αρθ. 66-74.
[241] Βλ. Κεφάλαιο Δέκατο πέμπτο, αρθ. 75-78.
[242] Βλ. Κεφάλαιο Δέκατο έκτο, αρθ. 79-81.
[243] Βλ. Κεφάλαιο Δέκατο έβδομο, αρθ. 82-86.

Η παρούσα μελέτη πραγματεύεται το ζήτημα της διαμόρφωσης της ευθύνης του μεταφορέα στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ. Κατά πρώτο λόγο, διότι αποτέλεσε αναμφισβήτητα μείζον θέμα, το οποίο και κατέλαβε τον κύριο όγκο των εργασιών κατά την επεξεργασία της Διεθνούς Σύμβασης. Δεύτερον, αν οι Κανόνες Ρότερνταμ τεθούν κάποτε σε εφαρμογή, είτε ως έχουν είτε κατόπιν τροποποιήσεων, τις οποίες θα καταδείξουμε στη συνέχεια ως απαραίτητες, θα διαδεχθούν το καθεστώς ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και των Κανόνων Αμβούργου. Θεωρούμε μάλιστα ότι για τα παραδοσιακά ναυτικά κράτη, η διαμόρφωση της ευθύνης του μεταφορέα είναι ο καθοριστικός παράγοντας στην απόφαση επικύρωσης της Διεθνούς Σύμβασης. Και το καθεστώς ευθύνης συγκροτείται από τις ρυθμίσεις που αφορούν τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, τη φύση, τα χαρακτηριστικά και το είδος της ευθύνης, την κατανομή του βάρους αποδείξεως, την έκταση και τις περιπτώσεις απαλλαγής του μεταφορέα, την ευθύνη του μεταφορέα από αντιπροσώπευση, την παύση της ευθύνης του, το δικαίωμα ποσοτικού περιορισμού της. Τα θέματα αυτά θα εξετάσουμε στα τρία μέρη που ακολουθούν.

֍ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ֍

ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΝΟΧΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Η σύμβαση μεταφοράς στο σύστημα ευθύνης του μεταφορέα

Η συζήτηση για το σύστημα ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα εμπορευμάτων περιλαμβάνει αναγκαία, και μάλιστα ως προϋπόθεση, την ανάπτυξη των στοιχείων τα οποία συγκροτούν την παροχή που οφείλει βάση της σύμβασης μεταφοράς μέσα στα νόμιμα όρια που διαγράφονται από την νέα Διεθνή Σύμβαση. Στην υπό εξέταση περίπτωση η παροχή του μεταφορέα διαμορφώνεται μέσα στα όρια, που αντιστοιχούν στο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ, τα οποία είναι διευρυμένα σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Η παράβαση των υποχρεώσεων, που θεσπίζονται στο πλαίσιο αυτό, από το συμβατικό μεταφορέα και τα πρόσωπα στα οποία ανατίθεται η εκτέλεση αυτών των υποχρεώσεων, γεννά την ευθύνη του και άγει σε υποχρέωση δευτερογενούς παροχής, προς αποκατάσταση του δικαιούμενου μέρους. Και για το λόγο αυτό οφείλουμε πρώτα να εξετάσουμε το περιεχόμενο της παροχής του μεταφορέα.

Ι. Το αντικείμενο της παροχής του μεταφορέα στους Κανόνες του Ρότερνταμ

§ 1. Νομοθετικός επαναπροσδιορισμός του αντικειμένου της σύμβασης μεταφοράς

Α. Η κύρια παροχή του μεταφορέα στη μεταφορά “door to door”

α. Η διατύπωση του γενικού κανόνα

Η ενεργοποίηση και εφαρμογή του συστήματος ευθύνης του μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ εξαρτάται από το αντικείμενο και την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς. Δεν αρκεί να συμφωνείται ότι ο μεταφορέας ενδέχεται να εκτελέσει τη μεταφορά δια θαλάσσης, διότι αυτό είναι το αναγκαίο σκέλος της σύμβασης. Περαιτέρω, η σύμβαση απαιτείται να έχει στοιχείο αλλοδαπότητας και να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος[244], ώστε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης. Σε όλο το πλέγμα των ρυθμίσεων της Διεθνούς Σύμβασης είναι εμφανής η επίδραση των αντιπροσωπειών των κρατών του ηπειρωτικού δικαίου, καθώς ακολουθείται σε αρκετές διατάξεις της, η τεχνική της γενικής και αφηρημένης διατύπωσης, όπως συνηθίζεται στα εθνικά δίκαια των κρατών αυτών.

Έτσι περιλαμβάνεται, για πρώτη φορά σε Διεθνή Σύμβαση, που ρυθμίζει το σύστημα ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, με θετικό τρόπο, η διατύπωση της κύριας παροχής του, η οποία με τον τρόπο αυτό δεν συνάγεται έμμεσα, αλλά ανάγεται σε διάταξη διεθνούς δικαίου. Η διάταξη του άρθρου 11 των Κανόνων Ρότερνταμ αποτελεί το νομικό πλαίσιο ερμηνείας και εφαρμογής αυτής της κύριας παροχής. Και τούτο διότι η παράβαση της υποχρέωσης εκτέλεσης της σύμβασης αποτελεί παράβαση της διεθνούς διάταξης. Αυτό το μοντέλο νομοτεχνικής δομής των διατάξεων, που είναι αισθητό σε όλη τη Διεθνή Σύμβαση, χωρίς να έχουν εξαλειφθεί, ωστόσο, στοιχεία του αγγλοσαξωνικού δικαίου, που κυριάρχησαν στις προηγούμενες Συμβάσεις και διαμόρφωσαν τη θεωρητική και νομολογιακή προίκα των Κανόνων του Ρότερνταμ, δεν είναι, όπως θα δούμε στη συνέχεια, χωρίς πρακτική σημασία.

Το άρθρο 11 είναι ο γενικός κανόνας στον οποίο διατυπώνεται πλέον ρητά και με ιδιαίτερα μεστό νομικό περιεχόμενο η κύρια παροχή του μεταφορέα ως εξής: *«Ο μεταφορέας, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης μεταφοράς, μεταφέρει τα εμπορεύματα στον τόπο προορισμού και τα παραδίδει στον παραλήπτη τους»*[245]. Με τον τρόπο αυτό οι Κανόνες του Ρότερνταμ έρχονται να πληρώσουν ένα θεωρητικό, κατ' αρχήν,

[244] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 2.024-2.030, σελ. 31-33.
[245] Η διάταξη περιλαμβάνεται πρώτη στο τέταρτο κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης.

κενό που υπήρχε στις προηγούμενες Διεθνείς Συμβάσεις[246], τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, οι οποίοι περιέχουν βέβαια όπως έχουμε ήδη πει, αποσπασματικές διατάξεις δομημένες γύρω από τα στοιχεία του τίτλου μεταφοράς, όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου, οι οποίοι, ωστόσο, είχαν σχεδιαστεί ως ένας πληρέστερος κώδικας σχετικά με το σύστημα ευθύνης. Έτσι, ο μεταφορέας υποχρεούται, κατ' αρχήν, βάσει των Κανόνων να εκτελέσει τη σύμβαση μεταφοράς.

β. Τα κύρια στοιχεία της παροχής του μεταφορέα

Απαραίτητα στοιχεία της παροχής αυτής, όταν η ενοχή εξελίσσεται ομαλά, είναι ειδικότερα: α) η εκπλήρωση της υποχρέωσης προς μεταφορά, την οποία ο μεταφορέας ανέλαβε με τη σύμβαση έναντι του αντισυμβαλλομένου του[247], β) η μεταφορά στον τόπο προορισμού που συμφωνήθηκε για τα εμπορεύματα και γ) η παράδοση στον παραλήπτη[248].

Η γενική διατύπωση της διάταξης, επιβάλλει, επομένως, στο μεταφορέα να εκτελέσει τη μεταφορά, με τον τρόπο που υποδεικνύει το άρθρο 11 και η σύμβαση. Διαγράφονται έτσι τα ακραία όρια που μπορούν να έχουν οι συμβατικοί όροι, με το ελάχιστο υποχρεωτικό περιεχόμενο της σύμβασης να συμπίπτει με το ελάχιστο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ, δηλαδή τη διεθνή μεταφορά από ένα λιμένα σε άλλον. Ανήκει στη συμβατική ελευθερία του μεταφορέα η βούληση να δεσμευτεί περαιτέρω και να αναλάβει μεταφορά από πόρτα σε πόρτα. Δεδομένου ότι το νέο διεθνές νομικό εγχείρημα είχε στόχο να καλύψει ανάγκες των σύγχρονων συναλλαγών στον τομέα των μεταφορών, το σύνηθες θα είναι η σύμβαση μεταφοράς maritime plus και δεν

[246] Βλ. κυρίως αρθ. 3 και 4 Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, αρθ. 5 Κανόνων Αμβούργου.
[247] Ο ορισμός της «σύμβασης μεταφοράς» δίνεται στο αρθ. 1 παρ. 1 ΚΡ, κατά το οποίο μάλιστα υποχρεωτικά πρέπει να έχει συμφωνηθεί μεταφορά δια θαλάσσης και δυνητικά με άλλα μεταφορικά μέσα.
[248] Το κατά τον ορισμό του αρθ. 1 παρ. 11 ΚΡ πρόσωπο *«το οποίο δικαιούται την παράδοση των εμπορευμάτων, σύμφωνα με μία σύμβαση μεταφοράς ή ένα έγγραφο μεταφοράς ή ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς»*.

θα περιορίζεται στην ελάχιστη περίοδο ευθύνης για τη μεταφορά tackle to tackle[249].

Στην περίπτωση αυτή η διάταξη του άρθρου 11 θέτει την υποχρέωση εκτέλεσης της σύμβασης που συνήφθη μεταξύ των μερών, διότι επιβάλλει στο μεταφορέα να εκτελέσει τη σύμβασή του σύμφωνα με τους όρους που διαγράφονται αφενός στις διατάξεις των Κανόνων, αφετέρου όμως στη σύμβαση μεταφοράς[250]. Σύμφωνα με τα παραπάνω, παράβαση των αναλαμβανομένων συμβατικά υποχρεώσεων ανάγεται σε παράβαση του άρθρου 11 της Διεθνούς Σύμβασης, εάν δε, ο μεταφορέας παραβεί την κυρία υποχρέωση του, ενεργοποιείται η ευθύνη του από τις διεθνείς ρυθμίσεις προς αποζημίωση λόγω παράβασης της σύμβασης. Έτσι, η συμβατική ελευθερία του μεταφορέα περιορίζεται με τη διατύπωση υποχρεώσεων με διατάξεις αναγκαστικού δικαίου από τη Διεθνή Σύμβαση.

Ωστόσο, στο κείμενο των Κανόνων διατυπώνονται επίσης διατάξεις που αίρουν την υποχρέωση του μεταφορέα σε ορισμένες περιπτώσεις. Πράγματι, σε μια τόσο εκτεταμένη προσπάθεια ενοποίησης των κανόνων δικαίου στο πεδίο της κατ' ελάχιστον θαλάσσιας μεταφοράς και με απώτερο στόχο και την ασφάλεια δικαίου, επιβάλλεται το πεδίο που καταλείπεται ελεύθερο, για να εξειδικευτεί από τα εθνικά δικαστήρια, που θα ερμηνεύσουν και θα εφαρμόσουν, ιδίως αυτές τις γενικού και αφηρημένου περιεχομένου διατάξεις να μην οδηγηθούν σε κρίσεις αντίθετες προς το αντικείμενο και το σκοπό της Διεθνούς Σύμβασης.

Έτσι, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία οι διατάξεις που είναι περιοριστικές της γενικής υποχρέωσης εκτέλεσης. Επί παραδείγματι, ο μεταφορέας, ενεργώντας κατ' εύλογη κρίση ή λαμβάνοντας εύλογα μέτρα, μπορεί να επέμβει καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του σε εμπορεύματα που είναι ή μπορεί να γίνουν επικίνδυνα για το περιβάλλον και είτε να αρνηθεί τη φόρτωση

[249] Βλ. και παρακ. για την περίοδο ευθύνης και τους περιορισμούς της συμβατικής ελευθερίας κατά το αρθ. 12 παρ. 3 ΚΡ. Βλ. επίσης *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules ..., ο.π., αριθ. 4.008, σελ. 62.

[250] UN doc A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 59: *"This provision states the basic obligation of the carrier. The reference to the provisions of this instrument makes clear that the terms of the contract do not stand alone"*.

είτε να τα καταστήσει αβλαβή[251]. Από την άλλη, τυχόν συμβατικός περιορισμός ή μετάθεση των υποχρεώσεων του μεταφορέα σε άλλο πρόσωπο, είναι επιτρεπτά κάτω από τα όρια και τις προϋποθέσεις που τίθενται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ[252].

Β. Έννομες συνέπειες της θετικής διατύπωσης

α. Κατά την άφιξη στον τόπο προορισμού

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, η εκτέλεση της μεταφοράς περιλαμβάνει την άφιξη των εμπορευμάτων στο συμφωνημένο τόπο προορισμού. Η επιλογή της διατύπωσης "place of destination" έγινε με το σκοπό να διακρίνεται από τον τόπο παράδοσης ("place of delivery") και εναλλακτικά το λιμένα εκφόρτωσης ("port of discharge") που χρησιμοποιούνται στο άρθρο 5[253]. Και τούτο διότι ο συμβατικός τόπος προορισμού ενδέχεται να είχε συμφωνηθεί διαφορετικός. Το άρθρο 11 σε συνδυασμό και με άλλες διατάξεις της Σύμβασης[254] διαγράφει τις προϋποθέσεις σύννομης μεταφοράς του φορτίου στον τόπο προορισμού, ακόμη και όταν υπάρξει παρέκκλιση[255].

Αν η σύμβαση δεν προβλέπει εναλλακτικό τόπο προορισμού ή εναλλακτική διαδρομή ή αν δεν υπάρχει έγκυρη ρήτρα παρέκκλισης ("liberty clause") ή αν η παρέκκλιση δεν είναι δικαιολογημένη, ο μεταφορέας δεν εκπληρώνει την κύρια υποχρέωσή του, όπως τίθεται στους Κανόνες του Ρότερνταμ[256].

---

[251] Σχετικό δικαίωμα του μεταφορέα αναγνωρίζεται πανηγυρικά με τη διατύπωσή του στο άρθρο 15, υπό τον όρο τα μέτρα που λαμβάνει να είναι εύλογα.
[252] Βλ. 16ο Κεφάλαιο των Κανόνων του Ρότερνταμ.
[253] Βλ. Αναφορά 19ης Συνόδου Εργασίας UN doc A/CN.9/621 παρ. 50.
[254] Βλ. αρθ. 22 για την καθυστέρηση, 24 για την παρέκκλιση, 43 σχετικά με την παράδοση στον συμφωνημένο ή αναμενόμενο τόπο προορισμού, 60 για το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης σε περίπτωση καθυστέρησης.
[255] Βλ. Δεύτερο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 235.
[256] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules: a Practical Annotation, ο.π., αριθ. 11-03, σελ. 30.

Η καλόπιστη εκπλήρωση της παροχής επιβάλλει η άφιξη στον τόπο προορισμού να γίνει εντός ευλόγου χρόνου. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ δεν απαιτούν συμφωνημένο χρόνο παράδοσης, ωστόσο θα κριθεί κατά περίπτωση αν ο χρόνος και η διαδρομή συνιστούν εύλογη εκτέλεση[257]. Η αδικαιολόγητη παρέκκλιση στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ θεωρείται παράβαση της σύμβασης μεταφοράς αλλά και των Κανόνων[258]. Στους Κανόνες Ρότερνταμ εξακολουθεί να είναι σαφές ότι ο μεταφορέας δεν αρκεί να φέρει τα εμπορεύματα ακολουθώντας οποιαδήποτε πορεία[259] και οποτεδήποτε στον τόπο προορισμού, αλλά απεναντίας πρέπει να το πράξει σύμφωνα με την καλή πίστη ή τις εμπορικές συνήθειες ενός τόπου ή σε σχέση με τα συγκεκριμένα εμπορεύματα ή με ειδικό όρο που να επιτρέπει εύλογη παρέκκλιση και εντός συμφωνημένου[260], άλλως εύλογου χρόνου, ώστε να μην παραβεί την υποχρέωση του άρθρου 11.

β. Κατά την παράδοση των εμπορευμάτων

Η εκπλήρωση της κύριας παροχής του μεταφορέα περιλαμβάνει τέλος την παράδοση των εμπορευμάτων στον νομιμοποιούμενο παραλήπτη[261]. Η παράδοση του φορτίου είναι ταυτόχρονα νομική και υλική πράξη[262]. Ο μεταφορέας δεν μπορεί να περιορίσει συμβατικά αυτή την υποχρέωση και να αποφύγει την ευθύνη του, σε περίπτωση που τα εμπορεύματα δεν παραδοθούν στον παραλήπτη σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς[263]. Το άρθρο 11 δεν

[257] Οι Κανόνες Ρότερνταμ αφήνουν τη διάγνωση, για το αν η παρέκκλιση συνιστά παράβαση της σύμβασης μεταφοράς, στο εθνικό δίκαιο, ωστόσο σύμφωνα με το αρθ. 24 ο μεταφορέας και το εκτελόν μέρος διατηρούν το δικαίωμα στις ενστάσεις και τον περιορισμό της ευθύνης υπό τους όρους που τίθενται από τη Διεθνή Σύμβαση και ειδικότερα τα άρθρα 59 και 61.

[258] Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 487.

[259] Βλ. Andrew Tettenborn, Freedom of Contract and the Rotterdam Rules: framework for negotiation or one-size-fits-all? σε The Carriage of Goods by sea …, ed. Rhidian Thomas, σελ. 83.

[260] Βλ. για την έννοια της κανονικής πορείας και την έννοια της εύλογης παρέκκλισης Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 83-86, Εισηγ. ΠΠΠειρ 829/1969, ΕΕμπΔ 1970, σελ 121 επ. με παρατ. Α Αντάπαση, Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. σελ. 166-167, Scrutton, ο.π.. Α-127, σελ. 231-232 όπου και πλούσια αγγλική νομολογία.

[261] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.010, σελ. 80.

[262] Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 95, Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. σελ. 178.

[263] Ιδιαίτερη περίπτωση η καινοφανής διάταξη του άρθρου 47 παρ. 2 σχετικά με την παράδοση των εμπορευμάτων και χωρίς την προσκόμιση της φορτωτικής, αν υπάρχει ρητή σχετική πρόβλεψη σε διαπραγματεύσιμο έγγραφο ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Προβληματισμοί σχετικά με την εφαρμογή της διάταξης σε G.J. van der Ziel, Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights, Journal of international maritime law (Witney, U.K.),

αφήνει περιθώριο έγκυρου σχετικού συμβατικού όρου, καθώς τέτοια συμφωνία θα προσκρούει στο άρθρο 79, σύμφωνα με το οποίο είναι άκυρος ο όρος που εισάγει τέτοια απαλλαγή ή περιορισμό. Εξάλλου, το ένατο κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης περιλαμβάνει τις διατάξεις, οι οποίες θέτουν τις προϋποθέσεις για να θεωρηθεί η παράδοση των εμπορευμάτων προσήκουσα[264].

Αυτό θα κριθεί σε συνδυασμό με ό,τι έχει συμφωνηθεί στη σύμβαση μέσα στα όρια που καταλείπουν οι Κανόνες στην ελευθερία των συμβάσεων, αλλά και σε συνδυασμό με το έγγραφο ή το ηλεκτρονικό αρχείο που χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά των εμπορευμάτων και τις λειτουργίες που αναγνωρίζονται σε αυτό. Ωστόσο, υπό τις νέες διατάξεις σε αντίθεση με το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[265], η παράδοση εμπίπτει ρητά στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης.

Έτσι, ο μεταφορέας που ενεργεί εσφαλμένη παράδοση[266], δεν παραβαίνει απλώς συμβατική του υποχρέωση, η οποία θα κριθεί με τους κανόνες του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου των συμβάσεων, όπως συμβαίνει υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Υπό το καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ, παραβαίνει την υποχρέωση εκτέλεσης της μεταφοράς, η οποία ανάγεται σε παράβαση του άρθρου 11 της Διεθνούς Σύμβασης[267], καθώς, σύμφωνα με το άρθρο 11, ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να εκτελέσει τη μεταφορά και σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Η έννομη συνέπεια είναι η ενεργοποίηση της ευθύνης του προς αποζημίωση λόγω παράβασης της σύμβασης, αλλά και της υποχρέωσης του άρθρου 11 και ο μεταφορέας θα μπορεί να προβάλλει ενστάσεις και να την περιορίσει στα όρια και με τις προϋποθέσεις των άρθρων 59 και 61.

Είναι προφανές από τις ίδιες τις διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ ότι και στην περίπτωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, η συντακτική ομάδα έκρινε ότι έπρεπε να χρησιμοποιήσει την προγενέστερη εμπειρία, επεκτείνοντάς την σύμφωνα με τους στόχους της Σύμβασης. Πράγματι οι διατάξεις του

Special issue: the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the Rotterdam Rules), 2008, σελ.604 επ.

[264] Βλ. άρθρα 43-49.

[265] Για την νομική αντιμετώπιση του σταδίου της παράδοσης στο ισχύον καθεστώς και τις ακολουθούμενες λύσεις βλ. Δεύτερο Μέρος της παρούσας μελέτης σελ. 221 επ.

[266] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.014, σελ. 81.

[267] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 11-04, σελ. 30.

τέταρτου κεφαλαίου[268] έχουν βασιστεί στα άρθρα 3 παρ. 1 και 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, ωστόσο, η τεχνική εδώ είχε τον προφανή στόχο να θεσπιστούν υποχρεώσεις, οι οποίες αφενός μεν δυνητικά καλύπτουν και την συνδυασμένη μεταφορά[269], αφετέρου δε δεν περιορίζονται στη διατύπωση ορισμένων μόνο υποχρεώσεων ή ορισμένων μόνο εννόμων συνεπειών επί της παραβίασης επιμέρους υποχρεώσεων[270].

Αντίθετα, οι διατάξεις επιχειρείται να ρυθμίσουν, σε επίπεδο Διεθνούς Σύμβασης, ζητήματα που προέκυπταν σιωπηρά στα προγενέστερα καθεστώτα και επιλύονταν δημιουργώντας διάσταση στο νομικό χαρακτηρισμό και τις έννομες συνέπειές τους από τα επιμέρους εθνικά δίκαια[271]. Οι κύριες υποχρεώσεις των μερών διέπονται σε αρκετές έννομες τάξεις από διατάξεις αναγκαστικού χαρακτήρα, ώστε το αδύναμο μέρος να μην εξαναγκάζεται σε συμβάσεις προσχώρησης που θίγουν ή περιορίζουν υπέρμετρα τη συμβατική του ελευθερία[272]. Στο νέο νομικό καθεστώς όμως στόχος είναι η διευρυμένη ενοποίηση των κανόνων που διέπουν τη μεταφορά και τις έννομες συνέπειες της παράβασης της σύμβασης.

§ 2. Περίοδος ευθύνης

Α. Μεγιστοποίηση της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα

α. Μέτρο η σύμβαση μεταφοράς

[268] Πρόκειται για τα άρθρα 11-16, ωστόσο , όπως θα δούμε κατά την ανάπτυξη του παρόντος κεφαλαίου, οι διατάξεις αυτές αλληλεπιδρούν και ερμηνεύονται σε συνδυασμό και με άλλες διατάξεις των Κανόνων, όπως για παράδειγμα, σχετικές είναι οι διατάξεις για την καθυστέρηση (αρθ. 21), την παρέκκλιση (αρθ. 24) και την παράδοση των εμπορευμάτων (αρθ. 43-49).

[269] Για την έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς βλ.αντί άλλων Ε. Γκολογκίνα-Οικονόμου, Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων (εθνική και διεθνή), δευτ. εκδ., εκδ. Σάκκουλα Α.Ε, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2010, σελ. 14: Ως συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί να ορισθεί η μεταφορά που εκτελείται, υπό ενιαία σύμβαση, κατά τμήματα με περισσότερα είδη μεταφορικών μέσων σε οποιονδήποτε συνδυασμό και με μεταφόρτωση των εμπορευμάτων μεταξύ αυτών.

[270] Στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν υπάρχει ρητή διατύπωση της υποχρέωσης του μεταφορέα να μεταφέρει τα εμπορεύματα, αλλά το αρθ. 3 παρ. 1 και 2 περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο ο μεταφορέας πρέπει να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του.

[271] Βλ. παρακ.

[272] Για τη θέση της Ομάδας Εργασίας ΙΙΙ, βλ. Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, par. 115.

Στο πλαίσιο της εκτέλεσης της σύμβασης μεταφοράς, όπως αμέσως ανωτέρω αυτή αναπτύχθηκε, ο μεταφορέας αναλαμβάνει μια σειρά από υποχρεώσεις, οι οποίες επίσης περιλαμβάνονται στο τέταρτο κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης. Δεν προσιδιάζουν όλες, σε όλες τις συμβάσεις μεταφοράς, αλλά η ανάληψή τους εξαρτάται από το είδος της μεταφοράς που συμβατικά αναλαμβάνει ο μεταφορέας, αν δηλαδή πρόκειται για θαλάσσια μεταφορά μόνο[273] ή αν ο συμβατικός μεταφορέας ανέλαβε μια μεταφορά από πόρτα σε πόρτα[274]. Θα εξετάσουμε άλλωστε στη συνέχεια κατά πόσο πρόκειται για διατάξεις αναγκαστικού δικαίου ή κατά πόσο υπάρχει δυνατότητα των μερών να ρυθμίσουν τις σχέσεις τους και τις εκατέρωθεν υποχρεώσεις τους διαφορετικά με τη σύμβαση.

Πριν επιχειρήσουμε την προσέγγιση της εξειδικευμένης δομής της ενοχής του μεταφορέα, όπως αυτή θα διαμορφωθεί σε κάθε είδος σύμβασης μεταφοράς, πρέπει αρχικά να οριοθετήσουμε την περίοδο εντός της οποίας, ο μεταφορέας υπόκειται στις υποχρεώσεις που του επιβάλλονται με βάση τη Διεθνή Σύμβαση[275]. Η προσέγγιση των υποχρεώσεων του μεταφορέα με βάση την περίοδο ευθύνης έχει επιπλέον ιδιαίτερο ενδιαφέρον και για το σκέλος της μεταφοράς που είναι επιδεκτικό σύγκρισης με το ισχύον καθεστώς, το θαλάσσιο, δηλαδή, σκέλος. Περαιτέρω, πρέπει να τεθεί ήδη από εδώ η παρατήρηση ότι ο προσδιορισμός της περιόδου ευθύνης συμπλέκεται με περισσότερα ζητήματα που ρυθμίζονται στη Διεθνή Σύμβαση, όπως η ευθύνη[276] του μεταφορέα και τα δικαιώματα του ελέγχοντος μέρους[277].

---

[273] Η ίδια η Διεθνής Σύμβαση απομονώνει τις υποχρεώσεις που ισχύουν αποκλειστικά για το θαλάσσιο ταξίδι, διότι προσιδιάζουν μόνο σε αυτό το είδος μεταφοράς, βλ. ειδικότερα αρθ. 14 και 16 ΚΡ.

[274] Στην περίπτωση αυτή, όπως θα δούμε, οι υποχρεώσεις του μεταφορέα διαμορφώνονται, πέραν της υποχρέωσης εκτέλεσης της σύμβασης, όπως αρμόζει σε κάθε σκέλος, ενώ οι υποχρεώσεις του αρθ. 13 είναι οι γενικές υποχρεώσεις του μεταφορέα, τις οποίες οφείλει να εκτελεί σε όλο το φάσμα της μεταφοράς από έναν τόπο σε άλλον.

[275] Το ζήτημα της ρύθμισης της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, απασχόλησε αρκετά την Ομάδα Εργασίας κατά την επεξεργασία του σχεδίου, από την αρχή μάλιστα των διαπραγματεύσεων. Βλ. σχετ. συζήτηση στις Αναφορές της Επιτροπής κατά τις Συνόδους 9η (παρ. 26-32), 10η (παρ. 25-28), 11η (παρ. 219-239), 16η (παρ. 190-208), 19η (παρ. 28-33), 21η (παρ. 31-38) και στην τελική Αναφορά της Επιτροπής το 2008 (παρ. 39-44).

[276] Βλ. και παρακ. Μέρος Δεύτερο.

[277] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 9.014, σελ. 238. Το ελέγχον μέρος έχει δικαίωμα να δίνει οδηγίες για περίοδο που δεν ξεπερνά την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα (αρθ. 50, παρ. 2) ακόμη κι αν τα εμπορεύματα μετά τη λήξη της περιόδου αυτής εξακολουθούν να βρίσκονται στην κατοχή του μεταφορέα.

Η οριοθέτηση της περιόδου ευθύνης είναι παρακολουθηματική της σύμβασης μεταφοράς. Έτσι, όπως άλλωστε συνάγεται και από τη γραμματική διατύπωση του αρθ. 12 παρ. 1 σε συνδυασμό με την παρ. 3, η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα αρχίζει όταν ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος παραλαμβάνει τα εμπορεύματα προς μεταφορά και λήγει όταν παραδοθούν τα εμπορεύματα[278], ενώ δεν μπορεί να συμφωνηθεί χρόνος παραλαβής των εμπορευμάτων μεταγενέστερος της έναρξης της αρχικής φόρτωσης και χρόνος παράδοσης προγενέστερος της τελικής εκφόρτωσης, όπως τα χρονικά αυτά σημεία προσδιορίστηκαν στη σύμβαση μεταφοράς[279], ώστε οι ενέργειες αυτές να εκτελεστούν σε ορισμένο τόπο. Επομένως, κρίσιμα σημεία είναι κατ' αρχήν ο συμφωνημένος χρόνος και τόπος ανάληψης του ελέγχου των εμπορευμάτων από το μεταφορέα και παράδοσής τους στο τέλος της μεταφοράς.

β. Σύγκριση με μέτρο τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς

Από την άποψη αυτή, η δυνητική μεγιστοποίηση της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, αφορά την υπαγωγή και ρύθμιση με τους Κανόνες της Διεθνούς Σύμβασης, μιας σύμβασης μεταφοράς, η οποία χαρακτηρίζεται door to door[280]. Επειδή οι Κανόνες του Αμβούργου και οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ τυγχάνουν εφαρμογής σε διεθνείς μεταφορές αποκλειστικά θαλάσσιες, σύγκριση της περιόδου ευθύνης χωρεί στην περίπτωση που οι Κανόνες Ρότερνταμ ρυθμίζουν σύμβαση μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος μόνο. Στο επίπεδο αυτό παρατηρεί κανείς ότι επιλέχθηκε μια οριοθέτηση που πλησιάζει περισσότερο την περίοδο ευθύνης των Κανόνων Αμβούργου, η οποία εκτείνεται από τη στιγμή που ο μεταφορέας αναλαμβάνει τα εμπορεύματα υπό τον έλεγχό του στο λιμένα φόρτωσης, έως τη στιγμή που παύει να έχει τον έλεγχό τους στο λιμένα εκφόρτωσης (port to port)[281]. Κρίσιμη είναι η απόκτηση, διατήρηση και απώλεια του ελέγχου των εμπορευμάτων, όχι σε οποιοδήποτε σκέλος μιας

[278] Βλ. αρθ. 12 παρ. 1.
[279] Βλ. αρθ. 12 παρ. 3.
[280] F. Berlingieri, Carrier's obligations and Liability, CMI Yearbook 2007-2008, σελ. 279 επ.
[281] Βλ. αρθ. 4 παρ. 1 ΚΑμβ, κατά το οποίο η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα εκτείνεται: *«…during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge»*. Επίσης, UN doc A/CN.9/WG.III/WP.78, παρ. 49, όπου γίνεται ρητή αναφορά στη διαφοροποίηση.

συνδυασμένης, ενδεχομένως, μεταφοράς ή στην περίπτωση κατά την οποία ο σταθμός φόρτωσης του μεταφορέα βρίσκεται εκτός περιοχής λιμένος, αλλά από και σε λιμένα[282]. Η διάταξη των Κανόνων Αμβούργου είχε ήδη συναντήσει αντιδράσεις, καθώς επεξέτεινε την περίοδο ευθύνης των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, οι οποίοι προσδιορίζουν την έναρξη της περιόδου «από τη στιγμή που τα εμπορεύματα φορτώνονται» και τη λήξη της «τη στιγμή που τα εμπορεύματα εκφορτώνονται από το πλοίο» (tackle to tackle)[283].

Σε επίπεδο σύγκρισης του άρθρου 12 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ προς το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ όσον αφορά την περίοδο ευθύνης μπορούμε να προβούμε στην ακόλουθη παρατήρηση. Για να συγκρίνουμε την περίοδο θα οριοθετήσουμε τη σύμβαση μεταφοράς από ένα λιμένα σε άλλον. Στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ η περίοδος ευθύνης εκτείνεται από τη φόρτωση έως την εκφόρτωση. Η περίοδος ευθύνης όμως στους Κανόνες του Ρότερνταμ εκτείνεται - για αντίστοιχη σύμβαση μεταφοράς από λιμένα σε λιμένα - από την παραλαβή έως την παράδοση των εμπορευμάτων. Έτσι, μπορούμε να διακρίνουμε μία επιπλέον έννομη συνέπεια στην οποία απέβλεψαν οι συντάκτες της διάταξης. Η συνέπεια αυτή συνίσταται στο ότι τα στάδια από την παραλαβή, τουλάχιστον, έως την φόρτωση και αντίστοιχα από την εκφόρτωση έως την παράδοση εμπίπτουν αυτόματα στη διεθνή ρύθμιση χωρίς την ανάγκη περίληψης στη σύμβαση μεταφοράς ρήτρας, η οποία επεκτείνει την εφαρμογή των Κανόνων Ρότερνταμ.

Το ζήτημα του εφαρμοστέου δικαίου για τα στάδια αυτά, τα οποία εμπίπτουν στις εθνικές διατάξεις αν δεν υπάρχει ειδική συμφωνία υπαγωγής τους στις διεθνείς διατάξεις, έχει δημιουργήσει διάσταση στην νομολογία υπό το ισχύον δίκαιο. Τούτο διότι προκειμένου να εφαρμοστούν οι ρυθμίσεις των διεθνών διατάξεων σε αυτά τα στάδια, τα μέρη πρέπει να έχουν συμφωνήσει συμβατικά την επέκταση εφαρμογής της ρύθμισης. Ωστόσο, εφόσον πρόκειται για συμβατική ρύθμιση δεν αποκλείεται ένα εθνικό δικαστήριο να κρίνει

[282] Βλ. Berlingieri F., A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, σε: https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf, σελ. 5.

[283] Βλ. αρθ. 1 περ ε Κ Χ-Β, κατά το οποίο: *«Μεταφορά πραγμάτων, καλύπτει την περίοδο από το χρόνο που φορτώθηκαν τα πράγματα στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωση τους από αυτό».*

διαφορετικά το περιεχόμενο της συμφωνίας με βάση όμως το εθνικό ενοχικό δίκαιο[284].

Περαιτέρω, με την οριοθέτηση της περιόδου ευθύνης στο άρθρο 12 των Κανόνων Ρότερνταμ από την παραλαβή έως την παράδοση, δεν είναι δυνατή συμβατική ρύθμιση που να προβλέπει απαλλακτικές ρήτρες, για τα στάδια από την παραλαβή έως την φόρτωση και από την εκφόρτωση έως την παράδοση. Διότι, κατά το μεν γενικό κανόνα της παρ. 1 του άρθρου 12, η περίοδος ευθύνης αρχίζει με την παραλαβή προς μεταφορά και λήγει με την παράδοση, κατά τη δε συμβατική δυνατότητα των μερών να συμφωνήσουν το χρόνο παραλαβής και παράδοσης, η περίοδος ευθύνης και πάλι αρχίζει με την παραλαβή και τελειώνει με την παράδοση. Απλώς, στην τελευταία περίπτωση η παράδοση συμπίπτει με την έναρξη της αρχικής φόρτωσης και η παραλαβή συμπίπτει με το πέρας της τελικής εκφόρτωσης[285]. Η δυνατότητα[286] αυτή παρέχεται υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ δυνάμει του άρθρου 7[287]. Η ισχύς τέτοιων συμφωνιών στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ κρίνεται και κατά τις γενικές διατάξεις του συμπληρωματικά εφαρμοστέου εθνικού δικαίου[288].

Β. Εύρος της περιόδου ευθύνης και περιορισμός εκ του νόμου

[284] William Tetley, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 1886 επ.. Ο Tetley αναφέρει την υπεροχή ομοσπονδιακού νόμου (The Carmack Amendment) έναντι της συμβατικής επέκτασης της εφαρμογής του US COGSA 1936, με αποτέλεσμα τελικά να μην εμπίπτει μεταφορέας των σταδίων αυτών στην προστασία της ρήτρας Himalaya. Βλ. σχετ. υποθ. Sompo Japan Ins. Co. of America v. Union Pacific Railroad Co. 456 F.3d 54, 2006 AMC 1817 (2nd circuit). Ωστόσο, Εφετειακές αποφάσεις, κάνουν διάκριση ανάλογα με το αν εκτελείται διαμεταφορά και αν αυτή εκτελείται από διακριτή φορτωτική που εκδίδεται στο εθνικό τμήμα της μεταφοράς, πχ. υποθ. Shao v. Link Cargo (Taiwan) Ltd. 986 F.2d 700 at p. 703, 1993 AMC 1861 (4th circuit).

[285] Βλ. και παρακ. υπό τον τίτλο «β. Ελάχιστη συμβατική περίοδος ευθύνης στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς».

[286] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 338. Η διάταξη του ΚΙΝΔ (134 παρ. 3) διελάμβανε ως περίοδο ευθύνης το χρόνο από την παραλαβή έως την παράδοση των εμπορευμάτων με δυνατότητα συμφωνίας των μερών για την περίληψη απαλλακτικών ρητρών για τα στάδια πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση (143 παρ. 1 περ. α).

[287] Η δυνατότητα εισαγωγής ρητρών για τα στάδια αυτά αφορά συγκεκριμένες ενέργειες και ειδικότερα όπως ορίζεται στο άρθρο 7 Κ Χ-Β: *«Καμιά διάταξη της Σύμβασης αυτής δεν εμποδίζει το μεταφορέα ή το φορτωτή να συνομολογήσει διατάξεις, όρους, επιφυλάξεις ή απαλλαγές, σχετικές με τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του μεταφορέα και του πλοίου για απώλεια ή ζημίες των εμπορευμάτων, ή σχετικά με τη φύλαξη, επιμέλεια και διακίνηση τους πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση του πλοίου που μετέφερε τα πράγματα δια θαλάσσης».*

[288] Για το ελληνικό δίκαιο 330 επ, 334 ΑΚ, ΕφΠειρ 598/2003 ΕπισκΕμπΔ, 2003, σελ. 865 με παρατ. Α. Κιάντου-Παμπούκη και Ι. Μάρκου, Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2004, σελ.50, ΕφΑθ 5588/1975, ΕΝΔ 4, σελ. 227, ΕφΠειρ 1380/1995, Νομολ. Ναυτικού Τμήματος Εφ. Πειραιώς 1996-1997, ο.π., Σταυριδάκης Ε., σελ. 503.

α. Εκ του νόμου περιορισμός της περιόδου κατά την έναρξή της

Όσον αφορά, λοιπόν, την απλούστερη περίπτωση οριοθέτησης της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 12, όταν ο μεταφορέας συμβάλλεται, αναλαμβάνοντας τη μεταφορά των εμπορευμάτων από έναν τόπο σε έναν άλλο, ή απλώς από ένα λιμένα σε άλλον, η περίοδος ευθύνης του θα αρχίσει με την νομική και υλική πράξη, κατά την οποία τα εμπορεύματα θα περάσουν στον έλεγχο του. Πρακτικά, η υλική πράξη της παραλαβής των εμπορευμάτων συντελείται είτε από τους υπαλλήλους ή τον πράκτορα του μεταφορέα στις εγκαταστάσεις του φορτωτή, αν έτσι έχει συμφωνηθεί στη σύμβαση, είτε όταν οι υπάλληλοι ή αντιπρόσωπος του φορτωτή παραδώσουν τα εμπορεύματα στις εγκαταστάσεις του μεταφορέα, ανάλογα με τη συμφωνία των μερών.

Ωστόσο, ενδέχεται η εθνική νομοθεσία ή ειδικοί κανονισμοί του κράτους στο οποίο διενεργείται η παραλαβή των εμπορευμάτων, να επιβάλλουν την παράδοση από το φορτωτή, των εμπορευμάτων σε Αρχή ή τρίτο μέρος, από το οποίο ο μεταφορέας θα τα αναλάβει, ώστε να εκτελέσει τη μεταφορά. Με βάση τη διάταξη του άρθρου 12 παρ. 2 περ. α, το ζήτημα της έναρξης της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα στην περίπτωση αυτή επιλύεται ρητά από τους Κανόνες του Ρότερνταμ και τοποθετείται στη χρονική στιγμή κατά την οποία ο μεταφορέας παραλαμβάνει τα εμπορεύματα από την Αρχή ή το τρίτο μέρος[289].

Είναι σαφές ότι το τρίτο μέρος, στο οποίο ενδέχεται να επιβάλλεται να παραδοθούν τα εμπορεύματα από το φορτωτή και αντίστοιχα να συλλεγούν από το μεταφορέα δεν είναι προστηθείς ή πράκτορας κάποιου από τα συμβαλλόμενα στη μεταφορά μέρη, διότι στην περίπτωση αυτή τα εμπορεύματα θα βρίσκονταν στη σφαίρα εξουσίας ενός από αυτά, κατεχόμενα από τους πράκτορες ή προστηθέντες τους, στο όνομα και για λογαριασμό τους και η έναρξη της περιόδου ευθύνης θα συναγόταν από την παρ. 1 του αρθ. 12. Επειδή το τρίτο μέρος δεν παραλαμβάνει και δεν κατέχει τα εμπορεύματα για λογαριασμό του μεταφορέα, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται από την παράδοσή τους από το φορτωτή στο τρίτο μέρος, αλλά από τη στιγμή που παραλαμβάνει ο

[289] Παρόμοια η διάταξη του αρθ. 4 παρ 2 περ. a. ii των κανόνων του Αμβούργου.

ίδιος ή εκτελόν μέρος ή οι υπάλληλοι ή προστηθέντες[290] του από την Αρχή ή το τρίτο μέρος.

β. Εκ του νόμου περιορισμός της περιόδου κατά το πέρας της

Όσον αφορά την απλούστερη περίπτωση σχετικά με το πέρας της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 12, αυτή διαρκεί μέχρι την παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη τους στον τόπο προορισμού. Η παραλαβή των εμπορευμάτων αποτελεί υλική και ταυτόχρονα νομική πράξη, η οποία συντελείται προσηκόντως, όταν ο μεταφορέας και ο παραλήπτης συμμορφούνται επιπλέον με τις διατάξεις που ρυθμίζουν την παραλαβή, όπως αυτή αναλυτικά ρυθμίζεται στο ένατο κεφάλαιο των Κανόνων του Ρότερνταμ[291].

Σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανόνων, όταν τα εμπορεύματα φθάνουν στον τόπο προορισμού, ο παραλήπτης, ο οποίος απαιτεί παράδοση των εμπορευμάτων σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, πρέπει να αποδεχθεί την παράδοση των εμπορευμάτων κατά το χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου και στη θέση που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς. Αν τέτοια συμφωνία δεν υπάρχει, ο παραλήπτης οφείλει να αποδεχθεί την παράδοση κατά το χρόνο και στην θέση στην οποία, λαμβανομένων υπόψη των όρων της σύμβασης, τα έθιμα, τις συνήθειες ή την πρακτική του εμπορίου και τις συνθήκες της μεταφοράς, η παράδοση μπορούσε ευλόγως να αναμένεται[292]. Ο μεταφορέας ή το εκτελόν μέρος που παραδίδει τα εμπορεύματα, μπορούν να ζητήσουν από τον παραλήπτη να βεβαιώσει την παραλαβή των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα ή το εκτελόν μέρος με τον τρόπο που συνηθίζεται στον τόπο παράδοσης. Εάν ο παραλήπτης αρνείται να αναγνωρίσει την παραλαβή, ο μεταφορέας δικαιούται να αρνηθεί την παράδοση[293].

Κατά κανόνα και σε απλές περιπτώσεις θα συντελείται μόλις οι υπάλληλοι ή αντιπρόσωπος του φορτωτή παραλάβει τα εμπορεύματα από τις

[290] Βλ. αρθ. 1 παρ. 6 περ. α για τον ορισμό του εκτελούντος μέρους και παρ. 7 για το θαλάσσιο εκτελόν μέρος. Σχετικά με τα πρόσωπα γίνεται λόγος κατωτέρω υπό ΙΙ στο Κεφάλαιο αυτό.
[291] Βλ. αρθ. 43-49 ΚΡ.
[292] Βλ. αρθ. 43 ΚΡ.
[293] Βλ. αρθ. 44 ΚΡ.

εγκαταστάσεις του μεταφορέα, είτε μόλις αυτά παραδοθούν από τους υπαλλήλους ή τον πράκτορα του μεταφορέα στις εγκαταστάσεις του φορτωτή, ανάλογα με τη συμφωνία των μερών στη σύμβαση μεταφοράς. Υπό το πρίσμα αυτό, καθίσταται εύληπτο ότι ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για απώλεια η βλάβη του φορτίου μετά την παράδοση, η οποία σηματοδοτεί τη λήξη της περιόδου ευθύνης του.

Επίσης, σε αντιστοιχία με την περίπτωση α του αρθ. 12 παρ. 2, η περ. β καθορίζει το πέρας της περιόδου ευθύνης, όταν η εθνική νομοθεσία ή ειδικοί κανονισμοί του κράτους στο οποίο διενεργείται η παράδοση των εμπορευμάτων, επιβάλλουν την παράδοση των εμπορευμάτων από το μεταφορέα, σε Αρχή ή τρίτο μέρος, από το οποίο ο παραλήπτης θα τα παραλάβει. Με βάση τη διάταξη του άρθρου 12 παρ. 2 περ. β, το πέρας της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα στην περίπτωση αυτή τοποθετείται στη χρονική στιγμή κατά την οποία παραδίδει τα εμπορεύματα στην Αρχή ή το τρίτο μέρος[294].

γ. Εκ του νόμου περιορισμός στην περίπτωση της μεταφόρτωσης

Η ελάχιστη περίοδος ευθύνης του μεταφορέα, είτε πρόκειται για συνδυασμένη είτε για θαλάσσια μεταφορά, οριοθετείται με τις ενέργειες της αρχικής φόρτωσης και της τελικής εκφόρτωσης «σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς». Με τον όρο «αρχική φόρτωση» εννοείται η παραλαβή και φόρτωση στο πρώτο μέσο μεταφοράς, ενώ με τον όρο «τελική εκφόρτωση» εννοείται η εκφόρτωση και παράδοση από το τελευταίο μέσο μεταφοράς. Αυτά είναι τα ακραία όρια της περιόδου ευθύνης, την οποία ο μεταφορέας δεν μπορεί να συμφωνήσει έγκυρα συντομότερη. Με τη διατύπωση αυτή, οι Κανόνες Ρότερνταμ περικλείουν στην περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, τις περιόδους μεταφόρτωσης των εμπορευμάτων[295].

Όταν τα εμπορεύματα, κατά τις περιόδους που ενεργείται η μεταφόρτωση, εξακολουθούν να βρίσκονται στην κατοχή και τον έλεγχο του μεταφορέα, ο οποίος έχει αναλάβει τη διαμετακόμισή τους από ένα τόπο στον

[294] Παρόμοια η διάταξη του αρθ. 4 παρ 2 περ. b.iii των κανόνων του Αμβούργου.
[295] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules: a Practical Annotation, ο.π., αριθ. 12-07, σελ. 35.

τόπο προορισμού τους, φέρει την ευθύνη της εκτέλεσης της σύμβασης με τη μεταφορά των εμπορευμάτων με περισσότερα μέσα μεταφοράς, μέχρι την παράδοσή τους στον παραλήπτη. Στο πλαίσιο αυτό, και δεδομένου ότι στους στόχους της νέας Διεθνούς Σύμβασης περιλήφθηκε η ενοποίηση των Κανόνων που ρυθμίζουν τη διαμεταφορά, ο μεταφορέας θα ευθύνεται για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση που θα προκληθούν κατά τη μεταφόρτωση ή εξαιτίας αυτής.

Έτσι, και στην περίπτωση κατά την οποία έχει συμφωνηθεί μόνο μεταφορά διά θαλάσσης, επειδή ο μεταφορέας υπό τους Κανόνες Ρότερνταμ θα ευθύνεται, σύμφωνα με τα παραπάνω, από την αρχική φόρτωση σε πλοίο έως την τελική εκφόρτωση από πλοίο, οι Κανόνες Ρότερνταμ θα ρυθμίσουν και τις περιπτώσεις μεταφόρτωσης. Αυτή είναι μια σημαντική αλλαγή, που επιτείνει την ευθύνη του μεταφορέα.

Στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ έχει αναπτυχθεί πλούσια θεωρητική φιλολογία[296] και νομολογία[297] για την περίπτωση της μεταφόρτωσης και την αντίστοιχη ρύθμιση της ευθύνης του μεταφορέα ως προς το εφαρμοστέο στην περίπτωση αυτή νομικό καθεστώς. Υπό το ισχύον καθεστώς, η λύση δίνεται από τις ρυθμίσεις του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου και με βάση τους ειδικότερους συμβατικούς όρους, και πιο συγκεκριμένα, το είδος της μεταφοράς, αν δηλαδή έχει συμφωνηθεί ενδεχομένως διαμεταφορά, τον αριθμό και τους όρους των συμβάσεων ή ειδικούς όρους της φορτωτικής.

Αναφέρουμε το παράδειγμα της υπόθ. Captain v. Far Eastern Steamship Co[298]. Στην περίπτωση αυτή, η φορτωτική περιείχε όρο που οριοθετούσε την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα στο χρόνο κατά τον οποίο αυτός εκτελούσε τη μεταφορά με πλοίο υπό τον έλεγχό του. Ο φορτωτής γνώριζε ότι θα γίνει μεταφόρτωση και είχαν εκδοθεί φορτωτικές ανά σκέλος μεταφοράς. Όταν το φορτίο μεταφορτώθηκε στη Σιγκαπούρη, τα εμπορευματοκιβώτια

[296] Βλ. Scrutton on Charterparties…, ο.π., σελ. 382, Tetley W., Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 1825, Wilson J., Carriage of goods by sea, ο.π., σελ. 182.

[297] Για την περίπτωση μεταφόρτωσης κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού στο πλαίσιο μιας σύμβασης μεταφοράς βλ. υποθ. The Anders Maersk, 1986, Lloyd's Rep, 1, σελ. 483. Για την αντιμετώπιση διαμεταφοράς, επί της οποίας είχε εκδοθεί ονομαστική φορτωτική με την ένδειξη "through transport.." to "..final destination", βλ. J I MacWilliam Co Inc (Boston) v Mediterranean Shipping Co SA (the "Rafaela S"), 2003, 2 Lloyd's Rep, 113 επ.

[298] Βλ. υποθ. Captain v. Far Eastern Steamship Co, 1979, 1 Lloyd's Rep, σελ. 595 επ., για την περίπτωση κατά την οποία τα εμπορεύματα μεταφέρονται με βάση διαφορετικά έγγραφα για κάθε τμήμα εκτελούμενης θαλάσσιας μεταφοράς.

αποθηκεύτηκαν επί τρεις εβδομάδες σε ανοιχτό χώρο και υπέστησαν βλάβη λόγω διαβροχής από βρόχινο νερό. Η ζημία ανήλθε σε $32.000. Το καναδικό δικαστήριο έκρινε ότι ο μεταφορέας είχε δικαίωμα να επικαλεστεί απαλλακτική συμβατική ρήτρα για την περίοδο της αποθήκευσης, κατά την οποία και επήλθε η ζημία, διότι οι Κανόνες Χάγης δεν εφαρμόζονται στο διάστημα της αποθήκευσης.

Αντίθετα, στην υποθ. Mayhew Foods v OCL[299], όπου η μεταφορά συμφωνήθηκε από το Sussex στη Jeddah και συγκεκριμένα, οδικώς μέχρι το Uckfield και από εκεί με πλοίο στη Jeddah, εκδόθηκε μια φορτωτική που κάλυπτε όλη τη μεταφορά και ο μεταφορέας ανέλαβε συμβατικά την ευθύνη για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων από την παραλαβή στο Sussex έως την παράδοση στη Jeddah. Η θαλάσσια μεταφορά είχε συμφωνηθεί από το Southampton στην Jeddah. Ωστόσο, κατά το θαλάσσιο σκέλος, έγινε τελικά φόρτωση στο Shoreham και μεταφόρτωση, για την οποία ο φορτωτής δεν είχε ενημερωθεί, στη Χάβρη με προορισμό την Jeddah. Κατά την αναμονή προς μεταφόρτωση επήλθε ζημία στο φορτίο. Ο μεταφορέας επικαλέστηκε ότι, όπως και στην υποθ. Captain v Far Eastern Steamship Co, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν εφαρμόζονται στην μεταφόρτωση και συγκεκριμένα στην περίοδο ανάμεσα στις φορτώσεις. Το επιχείρημα απορρίφθηκε με το σκεπτικό ότι στην υπόθεση εκείνη, ο φορτωτής γνώριζε ότι θα γίνει μεταφόρτωση και είχαν εκδοθεί χωριστές φορτωτικές για τα δύο σκέλη της μεταφοράς. Στην υπόθ. Mayhew Foods v OCL, ωστόσο, η φορτωτική κάλυπτε όλη τη μεταφορά από το Shoreham στη Jeddah και ο φορτωτής δεν γνώριζε ότι πρόκειται να λάβει χώρα μεταφόρτωση. Περαιτέρω, εφόσον ο μεταφορέας άσκησε συμβατικό δικαίωμα που είχε, προς εκφόρτωση, αποθήκευση και μεταφόρτωση του φορτίου, οι ενέργειες αυτές ενέπιπταν στην θαλάσσια μεταφορά και το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Επομένως, εφόσον η φόρτωση έλαβε χώρα σε συμβαλλόμενο κράτος και εκδόθηκε φορτωτική που κάλυπτε το σύνολο της θαλάσσιας μεταφοράς, πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 10 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και οι Κανόνες καλύπτουν όλη τη μεταφορά, παρά το γεγονός ότι έλαβε χώρα μεταφόρτωση.

[299] Mayhew Foods Limited v OCL, 1984, 1 Lloyd's Rep. σελ. 317.

Η διευρυμένη περίοδος ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες τους Ρότερνταμ, προϋποθέτει ότι ο μεταφορέας διατηρεί την κατοχή και τον έλεγχο των εμπορευμάτων, ο ίδιος ή εκτελόν μέρος. Όταν η φυσική ή/και νομική σύνδεση του μεταφορέα προς τα εμπορεύματα διακόπτεται υποχρεωτικά, θα προσαρμοστεί αντίστοιχα και η διάρκεια της περιόδου ευθύνης του. Έτσι, σε περίπτωση κατά την οποία τα εμπορεύματα επιβάλλεται να παραδοθούν σε Αρχή ή τρίτο μέρος από εκείνα για τα οποία το άρθρο 12 παρ. 2 διαμορφώνει την έναρξη και το πέρας της περιόδου ευθύνης, θα επέλθει αναγκαία διακοπή της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα[300].

Γ. Επέκταση της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα και στα ελάχιστα συμβατικά όρια

α. Ελάχιστη συμβατική περίοδος ευθύνης στη σύμβαση μεταφοράς door-to-door

Προκύπτει από την ανάπτυξη που προηγήθηκε ότι η μέγιστη περίοδος ευθύνης του μεταφορέα καλύπτει σύμβαση συνδυασμένης μεταφοράς και, σύμφωνα με τα παραπάνω, αρχίζει όταν ο μεταφορέας αναλαμβάνει τη φυσική εξουσίαση, κατοχή, έλεγχο και ευθύνη των εμπορευμάτων, τα οποία θα μεταφέρει από και προς συμφωνημένο τόπο και θα τα παραδώσει στον παραλήπτη τους, οπότε και θα λήξει η περίοδος ευθύνης του. Όταν βέβαια έχει συμφωνηθεί μεταφορά με ένα μόνο διεθνές θαλάσσιο σκέλος, η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα, θα διαρκεί από την παραλαβή προς θαλάσσια μεταφορά, έως την παράδοση. Αυτή, όμως, δεν είναι η ελάχιστη περίοδος ευθύνης.

Έχουμε ήδη επισημάνει ότι οι Κανόνες Ρότερνταμ έθεσαν στο επίκεντρο των ρυθμίσεών τους τη σύμβαση μεταφοράς περιορίζοντας την ελευθερία των συμβάσεων με Κανόνες αναγκαστικού δικαίου. Τα μέρη έχουν, λοιπόν, την ελευθερία να καθορίσουν συντομότερη περίοδο ευθύνης του μεταφορέα με όριο την αναγκαστικού δικαίου διάταξη του αρθ. 12 παρ. 3 και κύρωση την ακυρότητα του σχετικού όρου περαιτέρω περιορισμού της περιόδου. Έτσι, σε

[300] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules: a Practical Annotation, ο.π., αριθ. 12-04, σελ. 34.

μια σύμβαση πολύτροπης μεταφοράς, το χρονικό σημείο κατά το οποίο γίνεται η φόρτωση της πρώτης φορτωτικής μονάδας στο πρώτο μέσο μεταφοράς είναι ο ύστατος χρόνος που μπορεί να συμφωνηθεί ως χρόνος παραλαβής προς μεταφορά και έναρξης της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Το χρονικό σημείο κατά το οποίο γίνεται η εκφόρτωση της τελευταίας φορτωτικής μονάδας από το τελευταίο μέσο μεταφοράς είναι ο νωρίτερος χρόνος που μπορεί να συμφωνηθεί ως χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων και πέρατος της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα[301]. Αυτή είναι και η ελάχιστη περίοδος ευθύνης που τα μέρη μπορούν έγκυρα να συμφωνήσουν σε μια σύμβαση πολύτροπης μεταφοράς.

β. Ελάχιστη συμβατική περίοδος ευθύνης στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς

Όταν συνάπτεται σύμβαση μεταφοράς στα όρια του πεδίου εφαρμογής[302] της Διεθνούς Σύμβασης, δηλαδή σύμβαση για μεταφορά με ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος, το χρονικό σημείο κατά το οποίο γίνεται η αρχική φόρτωση της πρώτης φορτωτικής μονάδας σε πλοίο είναι ο ύστατος χρόνος που μπορεί να συμφωνηθεί ως χρόνος παραλαβής προς μεταφορά και έναρξης της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Το χρονικό σημείο κατά το οποίο γίνεται η τελική εκφόρτωση της τελευταίας φορτωτικής μονάδας από πλοίο είναι ο νωρίτερος χρόνος που μπορεί να συμφωνηθεί ως χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων και πέρατος της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Αυτή είναι και η ελάχιστη περίοδος ευθύνης που τα μέρη μπορούν έγκυρα να συμφωνήσουν, στο ελάχιστο σκέλος που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Ρότερνταμ[303]. Πρέπει να παρατηρήσουμε εδώ ότι ελάχιστη περίοδος ευθύνης στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ορίζεται από τη φόρτωση έως την εκφόρτωση και όχι από την παραλαβή έως την παράδοση, ανεξάρτητα αν οι

[301] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules: a Practical Annotation, ο.π., αριθ. 12-04, σελ. 34.

[302] Ο περιορισμός δεν αίρεται ούτε στην περίπτωση κατά την οποία ο φορτωτής έχει αναλάβει ο ίδιος να εκτελέσει τη φόρτωση ή ο παραλήπτης έχει αναλάβει την εκφόρτωση, σύμφωνα με ρήτρα "FIO" ή "FIOS". Βλ. και σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.036, σελ. 91.

[303] Βλ. και Jason Chuah σε Thomas, D.R., ed. A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 308 σχετικά με την προστασία των θαλασσίων εκτελούντων μερών επί συμβατικού περιορισμού της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα (Himalaya-Type), δεδομένου ότι η προστασία του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους βάσει των διατάξεων 4 και 19 ΚΡ, δεν εκτείνεται πέραν της συμφωνημένης περιόδου ευθύνης.

νομικές και υλικές αυτές πράξεις ενεργούνται με τη φόρτωση και εκφόρτωση αντίστοιχα.

Αναφορικά με την ελάχιστη περίοδο ευθύνης, που είναι δυνατό να καθοριστεί συμβατικά, σύμφωνα με όσα ορίζει το αρθ. 12 παρ. 3 των Κανόνων του Ρότερνταμ, πρέπει να γίνει μια ακόμη διευκρίνηση. Η ελάχιστη δυνατή συμβατική ρύθμιση, είναι εκείνη κατά την οποία συμφωνείται διεθνής θαλάσσια μεταφορά, με ένα πλοίο. Το άρθρο 12 παρ. 3 απαγορεύει ρητά «χρόνο παραλαβής … μεταγενέστερο της έναρξης της αρχικής φόρτωσης» και «χρόνο παράδοσης …. προγενέστερο της ολοκλήρωσης της τελικής εκφόρτωσης». Έχει ήδη αναλυθεί η κύρια υποχρέωση του μεταφορέα, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 11, το οποίο επιβάλλει στο μεταφορέα την υποχρέωση να μεταφέρει τα εμπορεύματα στον τόπο προορισμού και να τα παραδώσει στον παραλήπτη τους. Από το συνδυασμό των διατάξεων αυτών είναι σαφές ότι οι ενέργειες της φόρτωσης και εκφόρτωσης δε θα συνιστούν οι ίδιες το ελάχιστο συμβατικό όριο της περιόδου ευθύνης. Διότι όπως προκύπτει από τις περιπτώσεις α) και β) της παρ. 3, αντίστοιχα για κάθε ενέργεια, η έναρξη της αρχικής φόρτωσης πρέπει να συμφωνείται ως ύστατος χρόνος παραλαβής και αντίστοιχα η ολοκλήρωση της τελικής εκφόρτωσης πρέπει να συμφωνείται ως ύστατος χρόνος παράδοσης. Επομένως, στην περίπτωση έγκυρου συμβατικού περιορισμού, ο μεταφορέας πρέπει να παραδώσει τα εμπορεύματα και η παράδοση εξακολουθεί να διέπεται από τις διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ. Η περίοδος ευθύνης καταλαμβάνει, και υπό την εκδοχή αυτή, την παραλαβή και την παράδοση[304]. Έτσι, σε αντίθεση με τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η παράδοση καλύπτεται από τους Κανόνες Ρότερνταμ.

γ. Επέκταση ελάχιστης συμβατικής περιόδου σε σύγκριση με το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

i. Ενέργειες στα ακραία όρια της περιόδου ευθύνης στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

Η αντίστοιχη περίοδος ευθύνης στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ εκτείνεται από τη φόρτωση έως την εκφόρτωση. Ειδικότερα, τόσο στη θεωρία,

[304] Βλ. προς υποστήριξη της θέσης αυτής και UN doc A/CN.9/645, παρ. 31-32 και 37.

όσο και στη νομολογία έχει εδραιωθεί η προσέγγιση ότι η περίοδος ευθύνης, στο ισχύον καθεστώς, εκτείνεται από την έναρξη της διαδικασίας φόρτωσης έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας εκφόρτωσης[305] και μάλιστα από τη στιγμή κατά την οποία τα εμπορεύματα συνδέονται στο γερανό που βρίσκεται στην ξηρά[306] ή σε φορτηγίδα έως τη στιγμή που αποσυνδέονται από αυτόν και αποτίθενται στην προκυμαία ή τη φορτηγίδα. Εφόσον πρόκειται για υγρό ή χύμα φορτίο, η φόρτωση θεωρείται ότι αρχίζει τη στιγμή που συνδέεται ο σωλήνας ή ο απορροφητήρας με τις εγκαταστάσεις του λιμανιού και λήγει την αντίστοιχη στιγμή της αποσύνδεσης κατά την εκφόρτωση[307]. Οι ενέργειες αυτές εκτελούνται με ευθύνη και έξοδα του μεταφορέα, ωστόσο υπάρχει διάσταση απόψεων σχετικά με το ποιος φέρει την ευθύνη των ζημιών όταν η φόρτωση ή η εκφόρτωση συμφωνηθεί να εκτελεστούν και πράγματι εκτελεστούν από το δικαιούχο του φορτίου. Κατά μια άποψη, ζημία κατά την εκτέλεση των ενεργειών αυτών αποτελεί τυχηρό για το μεταφορέα και δεν φέρει ευθύνη ο ίδιος, όταν εκτελούνται από πρόσωπο που δεν είναι προστηθείς του[308], αλλά είτε είναι προστηθείς του φορτωτή, είτε υπάρχει εκ του νόμου υποχρέωση του μεταφορέα να δεχθεί υπηρεσίες εκφόρτωσης, όπως στην περίπτωση του ΟΛΠ[309].

Σύμφωνα με άλλη διάκριση, όταν τη φόρτωση ή εκφόρτωση αναλαμβάνει το πλοίο, με ίδια φορτωτικά μέσα, η περίοδος εκτείνεται από «γερανό σε γερανό», αλλά σε χρόνο προγενέστερο της προσπέλασης των εμπορευμάτων από το κιγκλίδωμα του πλοίου κατά τη φόρτωση και μεταγενέστερο αυτής, με την απόθεση στην προκυμαία, κατά την εκφόρτωση.

[305] Στην ελληνική θεωρία και νομολογία υποστηρίζεται ότι η περίοδος αρχίζει με τη σύλληψη του φορτίου στο φορτωτικό μηχάνημα και τελειώνει με την απελευθέρωσή του από αυτό, ακόμη και στην περίπτωση χρησιμοποίησης φορτηγίδων χωρίς διάκριση περί του χρήστη της. Έχει υποστηριχθεί όμως από τον Φ. Ποταμιάνο και η άποψη ότι όταν η φόρτωση γίνεται με χρήση φορτηγίδας για λογαριασμό του μεταφορέα, η μεταφορά με φορτηγίδα περιλαμβάνεται στη φόρτωση. Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π. σελ. 204 και 340 επ., Ν. Δελούκα, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. σελ. 340 και σχετικές ΠΠΠειρ 1710/1979 ΠειρΝ 1979, σελ. 339, ΕφΠειρ 1371/1992 ΕΕμπΔ, 1993, σελ. 278.

[306] ΕφΠειρ 622/2003, ΕΝΔ 2003, σελ.434 ΜΠΠειρ 374/2003.

[307] Βλ. Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 126 και 172.

[308] Βλ. Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 126 και 172, William Tetley, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 1262 επ., Federal Insurance v. Sabine Towing & Trasp. Co., Inc. 783 F.2d 347 at p. 350, 1986 AMC 1860 (2nd circuit), ΕφΠειρ 1168/ 1997, ΕφΠειρ 1633/1989, ΠΠΠειρ 1504/1990 – αντιθ. παλαιότερες ΟλΑΠ609/1981, ΠΠΠειρ 2031/1984.

[309] ΕφΠειρ 216/2003, ΠειρΝομολ 2003, σελ. 96, ΕφΠειρ 598/2003, ΕπισκΕμπΔ 2003, σελ. 859 με παρατηρήσεις Α. Κιάντου-Παμπούκη.

Όταν οι ενέργειες αυτές αναλαμβάνονται αντίθετα από το φορτωτή, το νωρίτερο που είναι δυνατόν να ευθύνεται ο μεταφορέας με βάση τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, είναι η στιγμή που το φορτίο περνάει το κιγκλίδωμα του πλοίου κατά τη φόρτωση και το αργότερο η στιγμή που το φορτίο περνάει το κιγκλίδωμα κατά την εκφόρτωση[310].

Πάντως, η αντιμετώπιση των ρητρών FIO και FIOS διαφέρει ανάλογα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο και εξετάζεται στη συνέχεια της μελέτης σε συνάρτηση με το ζήτημα της μετάθεσης της ευθύνης του μεταφορέα στο φορτωτή, όταν αναλαμβάνεται από τον τελευταίο η εκτέλεση ενεργειών που ανήκουν στη σφαίρα των υποχρεώσεων του μεταφορέα[311].

Στην περίπτωση κατά την οποία τα μέρη με τη μεταξύ τους σύμβαση επεξέτειναν την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ σε δραστηριότητες πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση, τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις, αλλά και ο περιορισμός της ευθύνης θα ρυθμίζονται από τους Κανόνες αυτούς[312]. Αν, ωστόσο, δεν έγινε τέτοια συμβατική επέκταση, τα στάδια πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση, σύμφωνα και με τα παραπάνω θα εμπίπτουν στο κατά περίπτωση εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο[313].

ii. Οριακές ενέργειες περιόδου ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ

Καταδεικνύεται έτσι η διεύρυνση της περιόδου ευθύνης σε σχέση με τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, και η νέα διάσταση που δίνεται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ στις ενέργειες της φόρτωσης και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων από το πλοίο, μολονότι η έννοια και το περιεχόμενό τους δε

[310] Βλ. G. Treitel/F.M.B. Reynolds, Carver on Bills of Lading, 2nd ed, Sweet & Maxwell, 2005, London, σελ. 561-562, και υποθ. Pyrene Co Ltd v. Scindia Navigation Co Ltd, 1954, 2 Q.B. 402, όπου η φόρτωση-εκφόρτωση έγινε με χρήση γερανού, αλλά και Jindal Iron and Steel Co Ltd and others v. Islamic Solidarity Shipping Co Jordan Inc (The Jordan II), 2004, UKHL 49, η οποία ακολούθησε την Pyrene στην διατύπωση κρίσης ότι υπάγεται στη συμβατική ελευθερία η δυνατότητα μεταβίβασης της ευθύνης για τη φόρτωση-εκφόρτωση. Επίσης, βλ. υποθ. Goodwin, Ferreira & Co v. Lamport & Holt Lines Ltd, 1929, 34, Lloyd's Law Rep 192, όπου κρίθηκε ότι εκφόρτωση συντελείται με την απόθεση όλων των εμπορευμάτων στη φορτηγίδα, ωστόσο η εκφόρτωση δεν περιλαμβάνει και την εκφόρτωση από τη φορτηγίδα στην προκυμαία. *J. Wilson*, ο.π., σελ. 180 επ.

[311] Βλ. παρακάτω σε αυτό το Μέρος της μελέτης υπό τον τίτλο «Συμβατική ανάθεση υποχρεώσεων υπό το ισχύον καθεστώς».

[312] ΕφΠειρ 1292/1995, ΔΕΕ/1996, σελ. 404, ΕφΠειρ 583/2013, ΕΕμπΔ 2014, σελ. 401.

[313] Βλ. σχετ. π.χ. υποθ. Trafigura Beheer BV v. Mediterranean Shipping Co SA, 2007, Lloyd's Rep 2, σελ. 622επ, Pyrene Cp Ltd v. Scindia Steam Navigation Co Ltd, 1954, 1 Lloyd's Rep 321 επ.

μεταβάλλεται. Καθίσταται από τα παραπάνω σαφές ότι οι έννοιες φόρτωση και εκφόρτωση στον προσδιορισμό της περιόδου ευθύνης και την υποχρεωτική υπαγωγή της στις νέες διεθνείς ρυθμίσεις δεν επιφέρουν ως αυτοτελείς ενέργειες την έναρξη και τη λήξη της[314]. Για να επέλθουν οι συνέπειες αυτές και να κριθεί ότι έχουν συμφωνηθεί έγκυρα από τα μέρη, θα πρέπει καθεμία από αυτές τις ενέργειες να καθορίζει μία άλλη συνέπεια. Έτσι η αρχική φόρτωση σε πλοίο συμφωνείται έγκυρα ως συμβατικός περιορισμός της περιόδου ευθύνης, όταν αυτή συμφωνείται ως χρόνος παραλαβής. Αντίστοιχα, η τελική εκφόρτωση από πλοίο συνιστά έγκυρο συμβατικό περιορισμό της περιόδου ευθύνης, όταν αυτή συμφωνείται ως χρόνος παράδοσης.

Ζήτημα μπορεί να ανακύψει επίσης, όταν, ανάλογα με τις συμβατικές ρυθμίσεις, αλλά και τη φύση ή το είδος των εμπορευμάτων, η παράδοση έχει ολοκληρωθεί για μέρος του φορτίου. Στην περίπτωση κατά την οποία η τελική εκφόρτωση έχει συμφωνηθεί ως χρόνος παράδοσης, οι ενέργειες αυτές ενδέχεται να ολοκληρωθούν για διακριτό μέρος του φορτίου πριν ολοκληρωθούν για διακριτές μονάδες φορτίου, οι οποίες δεν έχουν ακόμη εκφορτωθεί. Ως προς το τμήμα των εμπορευμάτων για το οποίο έλαβε χώρα εκφόρτωση και παράδοση, η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα έχει λήξει με αποτέλεσμα αυτός να μη φέρει πλέον ευθύνη για απώλεια ή βλάβη αυτού του τμήματος του φορτίου[315].

ΙΙ. Συνέπειες από τη διεύρυνση της παροχής και της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα

§ 1. Διατύπωση υποχρεώσεων στη νέα Διεθνή Σύμβαση

[314] Βλ. σε Thomas, D.R., ed. A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 55. Οι παρ. 2 και 3 του αρθ. 12 μεταβάλλουν το χρονικό σημείο παραλαβής/παράδοσης. Προς την κατεύθυνση αυτή και η διατύπωση σε Ι. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) μεταφοράς πραγμάτων κατά τη Διεθνή Σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, εκδ. Αντ Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2010, σελ. 81. Αντίθετη άποψη φαίνεται να διατυπώνεται π.χ. σε *Baatz/Debattista/Lorenzon/ Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules: a Practical Annotation, ο.π., αριθ. 12-06, σελ. 35, καθώς η έναρξη και λήξη της περιόδου ευθύνης φέρεται πανομοιότυπη με εκείνη που καθορίζεται στο αρθ. 1 περ. ε των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και περιλαμβάνει το χρόνο από τη φόρτωση έως την εκφόρτωση.

[315] Βλ. σε Thomas, D.R., ed. A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 89.

Α. Διαστολή των υποχρεώσεων του παρέχοντος μεταφορική υπηρεσία υπό τους Κανόνες του Ρότερνταμ

α. Ενίσχυση του πλέγματος των υφιστάμενων υποχρεώσεων

i. Ενδεικτική απαρίθμηση

Ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση, σύμφωνα με όσα αναπτύχθηκαν, να εκτελέσει τη σύμβαση μεταφοράς που συνήψε με το φορτωτή και να παραδώσει τα εμπορεύματα στο τέλος της μεταφοράς, ενέργεια η οποία σηματοδοτεί και το πέρας της περιόδου ευθύνης του[316]. Την υποχρέωσή του αυτή πρέπει να εκτελέσει και σύμφωνα με την αρχή της καλής πίστης[317], η οποία διατρέχει την εκπλήρωση των ενοχών που αναλαμβάνονται με σύμβαση. Ο τελικός σκοπός της σύμβασης μεταφοράς, άλλωστε, είναι η παραλαβή του αντικειμένου της μεταφοράς από το δικαιούχο του φορτίου, ο οποίος ευλόγως αναμένει ότι αυτό θα του παραδοθεί στην κατάσταση που παραλήφθηκε από το μεταφορέα, όταν ο τελευταίος ανέλαβε την κατοχή και τον έλεγχο των εμπορευμάτων στην αρχή της μεταφοράς.

Από την ανάληψη της κύριας συμβατικής υποχρέωσης του μεταφορέα προς μεταφορά, γεννώνται λοιπόν παρεπομένως και διάφορες άλλες υποχρεώσεις. Η διάταξη του άρθρου 13 παρ. 1 περιλαμβάνει μια δέσμη υποχρεώσεων που ο μεταφορέας οφείλει, κατ' αρχήν ο ίδιος, να εκτελέσει. Οι υποχρεώσεις αυτές συνίστανται κατ' ελάχιστο στην παραλαβή, φόρτωση, χειρισμό, στοιβασία, μεταφορά, διατήρηση, φροντίδα, εκφόρτωση και παράδοση των εμπορευμάτων[318]. Τις ενέργειες αυτές ο μεταφορέας επιβάλλεται να εκτελέσει, κατά τη διατύπωση του άρθρου 13 παρ. 1, προσηκόντως και με επιμέλεια.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι οι ενέργειες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 13 παρ. 1 αναφέρονται στη διάταξη ενδεικτικά.

[316] Υπό τις αποδεκτές, με βάση τη Διεθνή Σύμβαση, συμβατικές εκδοχές που ανωτέρω αναπτύχθηκαν.
[317] Βλ. αρθ. 288 ΑΚ. Η τήρηση της καλής πίστης στο διεθνές εμπόριο, λαμβάνεται επίσης υπόψη κατά την ερμηνεία των ΚΡ, όπως προβλέπεται στο αρθ. 2 ΚΡ.
[318] Οι ενέργειες αυτές αποτελούν και τις ελάχιστες ενέργειες, τις οποίες υποχρεούται να εκτελέσει, πλην εναντίας συμφωνίας, ο μεταφορέας στα όρια της ελάχιστης περιόδου ευθύνης όπως αυτή μπορεί να συμφωνηθεί και στο πλαίσιο του αρθ. 12 παρ. 3 ΚΡ.

Διότι ο μεταφορέας ενδέχεται να έχει αναλάβει συμβατικά περισσότερες υποχρεώσεις και να οφείλει να προβεί και σε περισσότερες ενέργειες από εκείνες που περιλαμβάνονται στη διάταξη, χωρίς ωστόσο αυτό να σημαίνει ότι υποχρεούται σε κάθε επιμέλεια. Ειδικότερα, οι παράμετροι κάθε συγκεκριμένης μεταφοράς θα υποδείξουν περαιτέρω τεχνικές ενέργειες που ενδέχεται να απαιτούνται, ανάλογα, για παράδειγμα, με το είδος του φορτίου ή τους κινδύνους στους οποίους αυτό θα εκτεθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και ανάλογα με τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά.

ii. Συγγένεια της ρύθμισης με το ισχύον καθεστώς

Μια πρώτη παρατήρηση στην οποία προβαίνει κανείς, η οποία όμως επίσης επιβεβαιώνεται από τη σχετική συζήτηση στην UNCITRAL[319], είναι ότι ως προς το μεγαλύτερο μέρος της η διάταξη αποτελεί επανάληψη του άρθρου 3 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[320] με στόχο και τη διατήρηση της υπάρχουσας νομολογίας. Άλλωστε οι Κανόνες του Αμβούργου δεν περιέλαβαν τέτοια διάταξη.

Η συντακτική ομάδα κρίνοντας ότι δεν έπρεπε να αχρηστευθεί το σύνολο της νομολογίας αναφορικά με αυτές τις ενέργειες, αλλά και την ερμηνεία του απαιτούμενου μέτρου επιμέλειας, διατήρησε συγγενή διατύπωση στην διάταξη[321]. Στο πλαίσιο όμως της νέας Διεθνούς Σύμβασης, το περιεχόμενο που προσλαμβάνει ο καθένας από αυτούς τους όρους είναι αναγκαστικά διευρυμένο για να περιλάβει τις περιπτώσεις, κατά τις οποίες οι ενέργειες αυτές εκτελούνται, όχι μόνο κατά τη μεταφορά με πλοίο, αλλά και με άλλα μέσα μεταφοράς.

Οι υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται και στις δύο ως άνω διατάξεις, 13 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ και 3 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, βαρύνουν το μεταφορέα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης

[319] Βλ. Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 43 και 117-127, Αναφορά 16ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/591, παρ. 204-208, Αναφορά 19ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/621, παρ.52-54, Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 44-49 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 54-58.
[320] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-04, σελ. 37.
[321] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.017, σελ. 82.

του. Η διατύπωση των περισσότερων από τις υποχρεώσεις συμπίπτει στη διατύπωση των δύο διατάξεων[322]. Το σύνολο των ενεργειών, ωστόσο, του άρθρου 13 παρ.1 καλύπτουν όλα τα στάδια μεταφοράς[323].

Στη διάταξη του άρθρου 13 παρ. 1 περιλαμβάνονται και νεωτερισμοί οι οποίοι συνίστανται στην προσθήκη, στη δέσμη αυτών των υποχρεώσεων, των ενεργειών της παραλαβής και παράδοσης. Παράλληλα, αντί του όρου "discharge"[324], χρησιμοποιείται ο όρος "unload", ώστε να περιλάβει πέραν των περιπτώσεων εκφόρτωσης από πλοίο και τις περιπτώσεις εκφόρτωσης από άλλο μέσο μεταφοράς σε χερσαίο τόπο. Στους Κανόνες του Ρότερνταμ η περίοδος ευθύνης, όπως αναλύθηκε και προηγουμένως, εκτείνεται από την παραλαβή έως την παράδοση[325], από έναν τόπο σε άλλο. Έτσι το άρθρο 13 περιλαμβάνει στα καθήκοντα του μεταφορέα και τις ενέργειες αυτές, οι οποίες μάλιστα δεν είναι δυνατόν να ανατεθούν σε άλλο πρόσωπο[326].

β. Διαμόρφωση του περιεχομένου των κατ' ιδίαν υποχρεώσεων

i. Νέες υποχρεώσεις

Ειδικότερα όσον αφορά την υποχρέωση του μεταφορέα προς παραλαβή, η οποία και ενεργοποιεί την εφαρμογή των Κανόνων, πρέπει να διευκρινιστεί ότι αυτή συνίσταται στη νομική και υλική πράξη της παραλαβής, που γίνεται με σκοπό της μεταφορά[327]. Παραλαβή που γίνεται με σκοπό τη φύλαξη, διέπεται από τους εθνικούς κανόνες δικαίου. Ο μεταφορέας θα παραλάβει τα εμπορεύματα από το φορτωτή, τον βάσει εγγράφου φορτωτή ή, εφόσον το εθνικό δίκαιο του τόπου παραλαβής το επιβάλλει, από την αρμόδια Αρχή ή τρίτο μέρος.

[322] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.017, σελ. 82.
[323] Οι υποχρεώσεις βαρύνουν το μεταφορά από την παραλαβή από ένα τόπο έως την παράδοση σε έναν άλλο τόπο, δηλαδή είτε πρόκειται για θαλάσσια μεταφορά είτε για άλλα σκέλη της διαδρομής, υπό την επιφύλαξη όμως, όπως θα δούμε, του αρθ. 26ΚΡ.
[324] Βλ. αρθ. 3 παρ. 2 Κ Χ/Χ-Β.
[325] Πρβλ. με αρθ. 1 περ. ε Κ Χ/Χ-Β, που καθορίζει την περίοδο ευθύνης από τη φόρτωση ως την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, και δη αποκλειστικά σε πλοίο.
[326] Βλ. παρ. 2 αρθ. 13.
[327] Συνδ. αρθ. 12, 27 και 33 ΚΡ. Βλ. T. Nikaki, The obligations of carriers to provide seaworthy ships and exercise care σε Thomas, D.R., ed. A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 94.

Θα δούμε, μάλιστα στη συνέχεια, ότι η περίοδος ευθύνης παραμένει ακέραια, ακόμη και στην περίπτωση συμβατικής ανάθεσης σε τρίτα πρόσωπα, περιορισμένων ενεργειών που περιλαμβάνονται στην περίοδο ευθύνης. Το γεγονός ότι υπό τη νέα ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ[328] είναι επιτρεπτή η μετάθεση της ευθύνης στο μέρος που ενεργεί πράγματι συγκεκριμένες ενέργειες, με βάση συμφωνία των μερών, δεν επηρεάζει την συμβατική προστασία του αντισυμβαλλομένου του μεταφορέα. Ώστε, ακόμη κι αν συμφωνείται ότι, επί παραδείγματι, η ευθύνη για τη φόρτωση μετατίθεται στο φορτωτή, ο μεταφορέας εξακολουθεί να ευθύνεται από την παραλαβή προς μεταφορά, αλλά επίσης για τη φροντίδα του φορτίου κατά τη διάρκεια της, εκτελούμενης από πρόσωπο διαφορετικό από το μεταφορέα, φόρτωσης[329].

Η υποχρέωση του μεταφορέα να παραδώσει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη αποτελεί, όπως ήδη εξετάσαμε, στοιχείο του περιεχομένου της παροχής του μεταφορέα, σύμφωνα το άρθρο 11 και την τελική ενέργεια που οριοθετεί την περίοδο ευθύνης του κατά το άρθρο 12 των Κανόνων Ρότερνταμ. Το άρθρο 13 επιβάλλει περαιτέρω την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής, προσωπικά από το μεταφορέα προσηκόντως και με επιμέλεια. Η προσήκουσα εκτέλεση της υποχρέωσης αυτής, εξαρτάται από την τήρηση των λεπτομερών διατάξεων της διαδικασίας παράδοσης του κεφαλαίου 9 των Κανόνων[330], ανάλογα με το αν εκδόθηκε έγγραφο ή ηλεκτρονικό αρχείο για τη μεταφορά που συμφωνήθηκε. Έτσι, η διαπίστωση και οι έννομες συνέπειες της εσφαλμένης παράδοσης ρυθμίζονται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ.

Επομένως, οι ενέργειες της παραλαβής και παράδοσης εκτελούνται αποκλειστικά από το μεταφορέα ή τους προστηθέντες του. Ο διεθνής νομοθέτης στόχευσε αφενός να καλύψει το χρόνο πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση σε πλοίο και αφετέρου να διευρύνει την υποχρέωση για τις ενέργειες αυτές, καθώς οι Κανόνες του Ρότερνταμ αφορούν δυνητικά μεταφορά με περισσότερα μέσα. Αν ο μεταφορέας αναλαμβάνει ένα μόνο τμήμα της πολύτροπης μεταφοράς υποχρεούται από την παραλαβή έως την παράδοση και μόνο για τις ενέργειες που ενδεικτικά αναφέρονται στη διάταξη ή που

[328] Για την αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού υπό το καθεστώς των Κ Χ/Χ-Β βλ. παρακάτω στο Μέρος αυτό υπό τον τίτλο «Συμβατική ανάθεση υποχρεώσεων υπό το ισχύον καθεστώς».
[329] Βλ. T. Nikaki, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 20.
[330] Βλ. αρθ. 43-49 ΚΡ.

συμβατικά έχει αναλάβει και οι οποίες ανταποκρίνονται στο τμήμα της μεταφοράς που έχει αναλάβει[331].

Αυτό βεβαίως τελεί υπό την προϋπόθεση ότι το ρηθέν σκέλος εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ και ότι η ευθύνη αυτού του μεταφορέα διέπεται από αυτό το νομικό καθεστώς. Διότι οι ενέργειες του άρθρου 13 αφορούν δυνητικά, επί παραδείγματι, και οδική ή σιδηροδρομική μεταφορά. Βέβαια, στην περίπτωση αυτή, οι Κανόνες Ρότερνταμ ρυθμίζουν την ευθύνη του συμβατικού μεταφορέα[332] και όχι του πραγματικού οδικού ή σιδηροδρομικού μεταφορέα[333]. Η εφαρμογή των Κανόνων του Ρότερνταμ, ωστόσο, θα εξαρτηθεί τελικά και από τη διάκριση αν η ζημία μπορεί να εντοπιστεί ότι έχει επέλθει σε θαλάσσιο ή μη σκέλος της μεταφοράς[334].

ii. Διαμόρφωση διατηρούμενων υποχρεώσεων

Στη διάταξη του άρθρου 13 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ, οι ενέργειες της φόρτωσης και εκφόρτωσης παραμένουν καίριες, μολονότι δεν συμπίπτουν πλέον με τα ακραία στάδια ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση. Στις ενέργειες αυτές ο μεταφορέας οφείλει επίσης να προβεί προσηκόντως και με επιμέλεια, ενεργώντας τη φόρτωση και εκφόρτωση με την ενδεικνυόμενη τεχνική ή επιλέγοντας – επί εναλλακτικά προβλεπόμενων τόπων φόρτωσης και εκφόρτωσης – τον ασφαλέστερο. Σε αντίθεση με τη διατύπωση του άρθρου 12, το άρθρο 13 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ δεν προβαίνει στον προσδιορισμό της φόρτωσης και εκφόρτωσης ως αρχικής ή τελικής αντίστοιχα. Εξ αντιδιαστολής επομένως, προκύπτει ότι τις ενέργειες αυτές ο μεταφορέας υποχρεούται να τις εκτελέσει, και μάλιστα προσηκόντως και με επιμέλεια, και στην περίπτωση που εκτελούνται λόγω μεταφόρτωσης.

Ο μεταφορέας υποχρεούται επιπλέον, προσηκόντως και με επιμέλεια, να χειρίζεται, στοιβάζει, μεταφέρει, διατηρεί και φροντίζει το φορτίο. Η κακή

[331] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.019, σελ. 83.
[332] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-05 και υποσ. 37, σελ. 38.
[333] Βλ. J. Schelin, The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: harmonization or de-harmonization, in Special issue devoted to Rotterdam Rules (2008), Texas international law journal (Austin, Tex.) vol. 44 no 3, 2009, σελ. 324.
[334] Βλ. παρακ. σε αυτό το Μέρος υπ΄οτον τίτλο «Β. Υποχώρηση της ρύθμισης υπέρ της ασφάλειας του Διεθνούς Δικαίου».

μεταχείριση[335] του φορτίου μπορεί να αναφέρεται σε περιπτώσεις στις οποίες μπορεί να προκληθεί ζημία στο ίδιο ή σε παρακείμενα φορτία λόγω αναγκαίας, αλλά χωρίς την καταβολή της απαιτούμενης επιμέλειας, μετακίνησής του κατά τη μεταφορά και σε οποιοδήποτε στάδιο της μεταφοράς από έναν τόπο σε άλλο, το οποίο δεν μπορεί να προσδιοριστεί κατά τη διαπίστωση της βλάβης. Η κακή στοιβασία[336] μπορεί επίσης να οδηγήσει σε ζημία του ίδιου ή παρακείμενου φορτίου, σε οποιοδήποτε στάδιο της μεταφοράς ή σε περισσότερα από ένα στάδια.

Ο μεταφορέας οφείλει να εκτελέσει τη μεταφορά που συμφωνήθηκε[337], μεταφέροντας τα εμπορεύματα στον τόπο προορισμού[338] σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 13. Κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του, ο μεταφορέας οφείλει να φροντίσει το φορτίο και να το διατηρήσει στην κατάσταση στην οποία του παραδόθηκε προς μεταφορά. Ανάλογα με το είδος του φορτίου, ενδέχεται, για παράδειγμα, αυτό να πρέπει να διατηρηθεί σε συγκεκριμένη θερμοκρασία ή να καταψυχθεί, ώστε να μην αλλοιωθεί[339], επομένως καθ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς, στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να ελέγχεται η διατήρηση της συνθήκης θερμοκρασίας.

Β. Το επιβαλλόμενο μέτρο επιμέλειας

Καθώς η διατήρηση της διατύπωσης των υποχρεώσεων εξυπηρετεί τη μετάβαση από το ένα στο άλλο νομικό καθεστώς, όντας οικεία και ενδεχομένως εύληπτη στη νομική συνείδηση των μερών που πιθανόν να προβούν σε επικύρωση, θα πρέπει περαιτέρω να εξετάσουμε κάποια από τα σημαντικότερα ζητήματα που ανέκυψαν σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα στο πλαίσιο της ισχύουσας Διεθνούς Σύμβασης υπό το πρίσμα των Κανόνων του Ρότερνταμ. Τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όσο και στους Κανόνες Ρότερνταμ, η παράβασή της υποχρέωσης επιμέλειας συνιστά

[335] Βλ. ΕφΠειρ 464/2003, ΕπισκΕΔ, 2003, σελ. 845 επ.
[336] Βλ. ΕφΠειρ 250/2003, ΕφΠειρ 456/2003.
[337] Βλ. αρθ. 1 περ. 1 ΚΡ
[338] Βλ. αρθ. 5 παρ. 1 περ. γ ή δ.
[339] Βλ. σχετ. με την υποχρέωση αυτή την υποθ. Albacora S.R.L. v. Westcott & Laurance Line, Ltd., 1966, 2 Lloyd's Rep. 53επ., όπου ωστόσο κρίθηκε ότι ο μεταφορέας είχε ακολουθήσει το απαιτούμενο ασφαλές σύστημα και έτσι είχε επιδείξει την απαιτούμενη επιμέλεια, ώστε έκρινε ότι η βλάβη του φορτίου οφειλόταν σε εγγενές ελάττωμα.

αντισυμβατική συμπεριφορά, παράλληλα προς την υπόσταση που αποδίδεται από το δίκαιο στην αμέλεια ως υπαιτιότητα[340]. Η απόδειξη των περιστατικών της αντισυμβατικής συμπεριφοράς δημιουργεί τεκμήριο για την υπαίτια συμπεριφορά του μη επιμελούς μεταφορέα, ο οποίος τότε απαλλάσσεται, αν αποδείξει ένα λόγο που αίρει την υπαιτιότητα[341]. Έτσι, εδώ θα επικεντρωθούμε ειδικότερα στο επιβαλλόμενο μέτρο επιμέλειας που πρέπει να επιδείξει ο μεταφορέας υπό το νέο καθεστώς, καθώς και στη δυνατότητα επίκλησης των εξαιρούμενων κινδύνων, ώστε να διαπιστώσουμε ποιες μεταβολές επιφέρουν οι διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ σε σχέση με το ισχύον καθεστώς.

α. Η επιμέλεια ως συμβατική συμπεριφορά

i. Η τρέχουσα προσέγγιση

Υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Χάγης/Βίσμπυ, οι ενέργειες του μεταφορέα σχετικά με τη φροντίδα του φορτίου, πρέπει να εκτελεστούν από τον ίδιο, ο οποίος πρέπει επιπροσθέτως να ενεργήσει με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια. Η λογική αντιστοίχιση των ενεργειών που πρέπει να εκτελεστούν με τα διάφορα στάδια του ταξιδιού, επιβάλλει η επιμέλεια να καλύπτει για τις ενέργειες αυτές[342], όλη την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα. Σκοπός της συντακτικής ομάδας της νέας Διεθνούς Σύμβασης ήταν η διατήρηση της νομολογίας που έχει αναπτυχθεί στο θέμα αυτό[343].

Ωστόσο, ο βαθμός της απαιτούμενης επιμέλειας που κρίνεται κάθε φορά ότι οφείλει να επιδείξει ο μεταφορέας στο πλαίσιο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που του επιβάλλονται από το άρθρο 3 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, ποικίλλει κατά την ερμηνεία του όρου «με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια» στις διάφορες έννομες τάξεις. Έτσι από τον Καναδά, όπου ο όρος ερμηνεύεται ως αυστηρότερος[344] από τη δέουσα επιμέλεια που οφείλει ο μεταφορέας να επιδείξει για την παροχή αξιόπλοου πλοίου και τα

[340] Για το ελληνικό δίκαιο βλ. αρθ. 330 εδ. 1 ΑΚ.
[341] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 353.
[342] Δηλ. του αρθ. 3 παρ. 2 Κ Χ/Χ-Β.
[343] Βλ. και Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 44-49.
[344] Βλ. T. Nikaki, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 23, όπου σχετικές υποσημειώσεις, βλ. υποθ. The Doroty, [1979] 1 F.C. 283, 295 (Can.).

αγγλικά δικαστήρια που κρίνουν βάση της τήρησης από το μεταφορέα ασφαλούς συστήματος, έως τα δικαστήρια των Η.Π.Α.[345], τα οποία αρκούνται στην απόδειξη επίδειξης της δέουσας επιμέλειας[346] κατά την εκτέλεση των ενεργειών του άρθρου 3 παρ. 2, η ερμηνεία είναι ανομοιόμορφη.

Στο αγγλικό δίκαιο, ειδικότερα, κατά κρατούσα θεωρητική και νομολογιακή άποψη, η κρίση για την τήρηση του απαιτούμενου μέτρου επιμελείας ανάγεται στον προσδιορισμό ενός ασφαλούς συστήματος (sound system)[347] με βάση το οποίο πρέπει να ενεργεί ο μεταφορέας. Και αυτό θα κριθεί ανάλογα με τις περιστάσεις και την πρακτική που ακολουθείται για τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου, σε συνδυασμό με τις γνώσεις που ο μεταφορέας έχει ή όφειλε να έχει όσον αφορά τη συγκεκριμένη μεταφορά. Ενδεικτικά, ορισμένα από τα κριτήρια[348] που ενδέχεται να λάβει υπόψη ένα δικαστήριο, για να κρίνει αν ο μεταφορέας ενήργησε με βάση αυτό το ασφαλές σύστημα και ανταποκρίθηκε έτσι στο βάρος να επιδείξει την απαιτούμενη επιμέλεια, μπορεί να είναι το συγκεκριμένο φορτίο, το πλοίο που χρησιμοποιήθηκε ή η διαδρομή που επιλέχθηκε.

Στην ελληνική θεωρία διατυπώνεται η άποψη ότι το επιβαλλόμενο στο μεταφορέα μέτρο επιμέλειας[349] πρέπει να συνδυαστεί με την αναγνώριση για το φορτωτή ενός βάρους, να ενημερώνει τον μεταφορέα σχετικά με τη φύση του συγκεκριμένου φορτίου[350]. Έτσι, το μέτρο επιμέλειας του άρθρου 3 παρ. 2 είναι αυστηρότερο από το μέτρο επιμέλειας που απαιτείται για την παροχή αξιόπλοου πλοίου της παρ. 1 του ίδιου άρθρου.

Για τον προσδιορισμό του «τρόπου που αρμόζει» νε εκτελεστεί κάθε ενέργεια χρησιμοποιούνται αντικειμενικά κριτήρια και ο δικαστής εξειδικεύει την έννοια και της αποδίδει το περιεχόμενο που ανταποκρίνεται στις συνθήκες κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης, με βάση, για παράδειγμα, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φορτίου. Περαιτέρω, η υποχρέωση του μεταφορέα να

[345] Βλ. ΠΠρΠειρ 10/1991 με εφαρμογή αμερικανικού δικαίου.
[346] Βλ. Τ. Nikaki, ο. παραπ. και υποθ. Garner Indus v. Wallenius Lines & Gulf Motorships Inc., 1989 AMC 2688, 2694 (Tex. Ct. App. 1988)
[347] Βλ. σχετ. υποθ. Albacora S.R.L. v. Westcott & Laurance Line, Ltd., 1966, 2 Lloyd's Rep. 53επ., Caltex Refining Co. v. BHP Transp. Ltd. (The Iron Gippsland), [1994] 1 Lloyd's Rep. 335 επ.
[348] Βλ. Τ. Nikaki, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 22 και πλούσια νομολογία αγγλικών δικαστηρίων.
[349] ΕφΠειρ 738/2009, ΕΝΔ 2009, σελ. 384.
[350] Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 369.

ενεργήσει με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια είναι προσωπική και αμεταβίβαστη. Η επιμέλεια που απαιτείται να επιδείξει ο μεταφορέας, ενδέχεται να προσδιορίζεται και από τις συνθήκες υπό τις οποίες εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις του. Έτσι, για να θεωρηθεί ότι έχει ανταποκριθεί ο ίδιος στο προσήκον μέτρο επιμέλειας, ενδέχεται να χρειάζεται να αναζητήσει την εξειδικευμένη συμβουλή ανεξάρτητου επαγγελματία[351].

ii. Το μέτρο επιμέλειας στους Κανόνες του Ρότερνταμ

Η διατύπωση στη διάταξη του άρθρου 13 παρ. 1 των Κανόνων του Ρότερνταμ τίποτε από αυτά δεν μεταβάλλει, ούτε όμως και επιλύει. Επομένως, και πάντα στο μέτρο που η ρύθμιση των Κανόνων μπορεί εξ αντικειμένου να αντιπαραβληθεί με το ισχύον καθεστώς, το ζήτημα δεν επιλύεται, αλλά απεναντίας, δημιουργεί τον κίνδυνο, η διατήρηση της ανομοιόμορφης ερμηνείας, να οδηγήσει στην τακτική του forum shopping[352]. Εκείνο το οποίο αναγκαστικά μεταβάλλεται είναι η εννοιολογική επέκταση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, όσον αφορά το είδος των ενεργειών και την περίοδο ευθύνης εντός της οποίας αυτές εκτελούνται. Διότι πρέπει να κρατάμε στο νου μας ότι η ρύθμιση του καθεστώτος των Κανόνων Ρότερνταμ αναφέρεται σε συνδυασμένη μεταφορά και οι ενέργειες ενδέχεται να εκτελούνται σε στάδιο άλλο από το θαλάσσιο.

Κατ' επέκταση, στην πραγματικότητα όσον αφορά το διευρυμένο εννοιολογικό περιεχόμενο των ενεργειών που εκτελούνται από το μεταφορέα, έχουμε μόνο ένδειξη για τη νομολογία που πρόκειται να διαμορφωθεί κατά την ερμηνεία της διάταξης του άρθρου 13, όσον αφορά και το μέτρο επιμέλειας. Εφόσον, με βάση τους νομολογιακούς και θεωρητικούς κανόνες που θα διαμορφωθούν, ο μεταφορέας δεν ανταποκριθεί στο απαιτούμενο μέτρο επιμέλειας, το οποίο θα γίνει δεκτό στις επιμέρους έννομες τάξεις, και εξαιτίας της συμπεριφοράς του προκληθεί ζημία – απώλεια, βλάβη, περίσταση ή γεγονός το οποίο οδηγεί σε καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων - παραβαίνει τις συμβατικές υποχρεώσεις που ανέλαβε και ευθύνεται, κατ' αρχήν, για τη ζημία.

[351] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, Vol. I, ο.π. σελ. 1255, και σχετ. υποθ. The Happy Ranger, 2006, 1 Lloyd's Rep., σελ. 649.
[352] Βλ. T. Nikaki, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 23.

β. Μετριασμός του τεκμηρίου υπαιτιότητας

i. Σύνδεση με τον κατάλογο εξαιρέσεων υπό το ισχύον καθεστώς

Η μη τήρηση του απαιτούμενου μέτρου επιμέλειας, δεν οδηγεί αυτόματα στην ευθύνη, καθώς από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ παρέχεται στο μεταφορέα η δυνατότητα να απαλλαγεί από την ευθύνη του όταν η ζημία μπορεί να αποδοθεί σε εξαιρούμενο κίνδυνο. Τούτο διότι, το άρθρο 3 παρ. 2 τελεί ρητώς υπό την επιφύλαξη του άρθρου 4 των Κανόνων. Έτσι, παρά το γεγονός ότι υπάρχει παράβαση υποχρέωσης, από εκείνες που επιβάλλονται με το άρθρο 3 παρ. 2, ο μεταφορέας απαλλάσσεται αν αποδείξει τον εξαιρούμενο κίνδυνο που αιτιωδώς προκάλεσε τη ζημία[353]. Τα αγγλικά δικαστήρια, όσον αφορά ειδικά την περίπτωση απαλλαγής του μεταφορέα στην περίπτωση ναυτικού πταίσματος, διακρίνουν ανάμεσα στη διακυβέρνηση και το χειρισμό του πλοίου ή τον χειρισμό χώρων του πλοίου, που προορίζονται για υποδοχή φορτίου και στην τελευταία περίπτωση δεν απαλλάσσουν το μεταφορέα[354].

Ιδιαίτερα απασχόλησε η κατανομή του βάρους αποδείξεως, όσον αφορά την επίδειξη επιμέλειας κατά την εκτέλεση των ενεργειών του άρθρου 3 παρ. 2. Η κατανομή που γίνεται δεκτή από τα αγγλικά δικαστήρια[355] και η οποία συνάδει και με τη διατύπωση του άρθρου 4[356], επιβάλλει στον ενάγοντα να επικαλεσθεί και να αποδείξει τη ζημία του και ότι αυτή επήλθε κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Εφόσον ο μεταφορέας επικαλείται εξαιρούμενο κίνδυνο, θα πρέπει να αποδείξει ότι η ζημία επήλθε ως αποτέλεσμα αυτού ή ότι η ζημία οφείλεται σε αλλότριο πταίσμα, δηλαδή σε πταίσμα που δεν ανήκει στον ίδιο ή τους προστηθέντες του. Τότε το βάρος της απόδειξης ότι η ζημία επήλθε, επειδή δεν καταβλήθηκε η επιμέλεια που απαιτείται από το άρθρο 3 παρ. 2 κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του μεταφορέα μεταβαίνει και πάλι στον ενάγοντα.

[353] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-04, σελ. 38.
[354] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-04, σελ. 38, υποσ. 36, και υποθ. Rey Banano del Pacifico CA v. Transportes Navieros Ecuatorianos SpA (The Isla Fernandina), 2000, 2 Lloyd's Rep, σελ. 15.
[355] *J. Wilson*, Carriage of goods by sea, ο.π., σελ. 193.
[356] Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 373-374.

Σύμφωνα με την ελληνική νομολογία[357], ο εναγόμενος θαλάσσιος μεταφορέας βαρύνεται να αποδείξει την αμφισβητούμενη αιτία της ζημίας, δηλαδή τα πραγματικά περιστατικά, στα οποία οφείλεται η απώλεια ή βλάβη του φορτίου και ότι η αιτία αυτή δεν μπορούσε να αποτραπεί με την επιμέλεια του μέσου συνετού μεταφορέα. Η ευθύνη του μεταφορέα είναι νόθος αντικειμενική, καθώς σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου, ο μεταφορέας έχει το βάρος της απόδειξης ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα. Η διαβάθμιση του πταίσματος είναι όμοια με αυτή του Αστικού Κώδικα στη συμβατική ευθύνη[358], δηλαδή ο μεταφορέας ευθύνεται για δόλο, βαριά και ελαφρά αφηρημένη αμέλεια, τόσο δική του, όσο και των πρακτόρων ή των εκπροσώπων του. Η ελαφρά αφηρημένη αμέλεια έχει την έννοια της μη καταβολής της επιμέλειας του μέσου συνετού μεταφορέα[359] .

ii. Απαλλακτικοί λόγοι στους Κανόνες του Ρότερνταμ

Στους Κανόνες του Ρότερνταμ δεν έχει γίνει αντίστοιχη επιφύλαξη στο άρθρο 13. Σε κάθε περίπτωση δεν απασχολεί στο νέο καθεστώς οποιαδήποτε διάκριση και κρίση περί απαλλαγής από την ευθύνη για την περίπτωση του ναυτικού πταίσματος, καθώς η σχετική απαλλαγή καταργείται. Ωστόσο, πέραν της περίπτωσης κατά την οποία ο μεταφορέας και τα πρόσωπα για τα οποία είναι υπεύθυνος δεν βαρύνεται με πταίσμα, σύμφωνα με το γενικό κανόνα για την κατανομή του βάρους αποδείξεως, όπως αυτός διατυπώνεται στο άρθρο 17 παρ. 2, αναγνωρίζεται η δυνατότητα επίκλησης των απαλλακτικών λόγων του άρθρου 17 παρ. 3. Όσον αφορά δε ειδικά την περίπτωση ανάθεσης ορισμένων ενεργειών σε άλλα πρόσωπα δυνάμει συμφωνίας στο πλαίσιο του άρθρου 13 παρ. 2, προβλέπεται αυτοτελώς εξαίρεση στην παρ. 3 περ. θ του άρθρου 17[360]. Αν, ωστόσο ο μεταφορέας κριθεί υπεύθυνος για τη ζημία, δεν βαρύνεται όμως με

[357] ΕφΠειρ 767/2009, ΔΕΕ 2010, σελ. 82.
[358] 330 και 334 ΑΚ.
[359] ΕφΠειρ 305/2005 ΕΝΔ 33, σελ. 101, ΕφΠειρ 824/2000 ΕΝΔ 29, σελ. 132, ΕφΠειρ 1168/1997 ΕΝΔ 26, σελ. 100. Βλ. επίσης Ι. Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, 1994, σελ. 15 επ.
[360] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-04, σελ. 38.

δόλο και βαρεία αμέλεια, μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του με βάση το άρθρο 59 παρ. 1[361].

Ο προβληματισμός που κυρίως στόχευσε να αντιμετωπίσει η συντακτική ομάδα ήταν να μην απαλλάσσεται συμβατικά ο μεταφορέας για ενέργειες που πράγματι εκτελεί ή υποχρεούται να εκτελέσει αποκλειστικά ο ίδιος στο πλαίσιο των υποχρεώσεών του, όπως αυτές επιβάλλονται από τη διάταξη του άρθρου 13 παρ. 1. Οι προϋποθέσεις και το πλαίσιο ευθύνης του μεταφορέα για τις υποχρεώσεις της διάταξης αυτής τίθενται ευθέως και ιδιαίτερα αναλυτικά από τη Διεθνή Σύμβαση. Ομοίως και οι προϋποθέσεις απαλλαγής του. Έτσι, ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του[362], αν αποδείξει, πέραν της απουσίας πταίσματος κατά το γενικό κανόνα του άρθρου 17 παρ. 2, ότι η φόρτωση, ο χειρισμός, η στοιβασία ή η εκφόρτωση των εμπορευμάτων – ενέργειες που διατυπώνονται περιοριστικά - πραγματοποιείται με βάση μία συμφωνία, σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2, από τον φορτωτή, τον βάσει εγγράφου φορτωτή ή τον παραλήπτη[363].

§ 2. Η διαμόρφωση των υποχρεώσεων σε ιδιαίτερες περιπτώσεις

Α. Υποχώρηση της ρύθμισης υπέρ της συμβατικής ελευθερίας

α. Συμβατική ανάθεση υποχρεώσεων υπό το ισχύον καθεστώς

Η ανάλυση που προηγείται μας φέρνει εμπρός σε ένα άλλο αντικείμενο διχογνωμίας στο πλαίσιο του ισχύοντος καθεστώτος, σχετικά με τη συμβατική δυνατότητα ανάθεσης των υποχρεώσεων του μεταφορέα ή μέρους αυτών σε τρίτα πρόσωπα, καθώς και τις έννομες συνέπειες μιας τέτοιας ανάθεσης, όσον

[361] T. Nikaki, The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules, JIML 2008, ο.π., σελ. 514.
[362] Βλ. Morán Bovio, D. Ocean carriers' duty of care to cargo in port: the Rotterdam Rules of 2009. Fordham international law journal (New York) 32:4:1162-1208, April 2009, σελ. 1202.
[363] Αρθ. 17 παρ 3: *«Ο μεταφορέας απαλλάσσεται επίσης από το σύνολο ή μέρος της ευθύνης του, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εάν, αντί της αποδείξεως απουσίας πταίσματος, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, αποδεικνύει ότι ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα γεγονότα ή περιστάσεις προκάλεσαν ή συνέβαλαν στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση: ... (θ) η φόρτωση, ο χειρισμός, η στοιβασία ή η εκφόρτωση των εμπορευμάτων, η οποία πραγματοποιείται με βάση μία συμφωνία, σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2, εκτός εάν ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος εκτελεί τέτοια δραστηριότητα για λογαριασμό του φορτωτή, του βάσει εγγράφου φορτωτή ή του παραλήπτη»*.

αφορά την μετάθεση και της αντίστοιχης ευθύνης που βαρύνει το μεταφορέα. Τούτο διότι, στις φορτωτικές χρησιμοποιούνται συχνά ρήτρες, με τις οποίες συμφωνείται ότι ορισμένες ενέργειες αναλαμβάνονται από το φορτωτή ή τον παραλήπτη[364]. Έτσι, με τη χρήση μιας ρήτρας FIO[365], μπορεί να συμφωνηθεί ότι ο φορτωτής θα εκτελέσει τη φόρτωση και ο παραλήπτης την εκφόρτωση. Αν ο φορτωτής πρόκειται να εκτελέσει επιπλέον και τη στοιβασία, θα χρησιμοποιηθεί η ρήτρα FIOS[366]. Σε κάθε περίπτωση τα μέρη θα χρησιμοποιήσουν την κατάλληλη ρήτρα που αρμόζει στη συμφωνία τους, όπως αυτή διαμορφώνεται με βάση τη βούλησή τους[367].

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η διάταξη του άρθρου 3 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ φαίνεται να περιέχει ενδεικτική απαρίθμηση των ενεργειών που ο μεταφορέας αναλαμβάνει με τη σύμβαση μεταφοράς να εκτελέσει[368]. Οι ενέργειες που αναλαμβάνονται να εκτελεστούν από τον μεταφορέα υπάγονται, έτσι, στο πλαίσιο της συμβατικής ελευθερίας[369] των μερών. Κατά συνέπεια, αν προβεί στη συμφωνία αυτή, τότε η διάταξη υποδεικνύει τον τρόπο εκτέλεσης τους και επομένως οι περιγραφόμενες ενέργειες πρέπει να εκτελεστούν με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια[370]. Παρόμοια προσέγγιση ακολουθείται από τα δικαστήρια της Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας.[371]

---

[364] Βλ. σχετικά με τις ρήτρες αυτές σε Tomotaka Fujita, The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications, 44 Tex. Int. L.J., 2009, σελ. 349 επ.

[365] Free In and Out.

[366] Free In Out and Stowed.

[367] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.035, σελ. 90.

[368] Βλ. Scrutton on Charterparties…, ο.π., σελ. 389.

[369] Βλ. Yves Tassel, Freedom of contract and public order relative to the legal effect of the Hague-Visby Rules: Prospects of English Law and of French Law, σε Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries, ed. A. Antapassis, L. Athanassiou, E. Rosaeg, Martinus Nihjoff 2009, σελ. 383. Το κύριο ερώτημα που τίθεται είναι αν οι Κ Χ-Β ρυθμίζουν τις ενέργειες ή τη σύμβαση, διότι στη δεύτερη περίπτωση, ο καθορισμός των ενεργειών που αναλαμβάνονται από το μεταφορέα, ανήκει στη σφαίρα της συμβατικής ελευθερίας. Η τελευταία προσέγγιση ακολουθείται στην αγγλική νομολογία.

[370] Βλ. υποθ. Jindal Iron and Steel Co Ltd and others v. Islamic Solidarity Shipping Co Jordan Inc (The Jordan II), 2005, Lloyd's Rep. 1, p. 57, Pyrene Co Ltd v. Scindia Navigation Co Ltd, 1954, 2 Q.B. 402, The Captain Gregos, 1990, 1 Lloyds Rep, σελ. 310, G.H. Renton & Co Ltd v. Palmyra Trading Corporation of Panama (The Caspiana), 1957, AC 149.

[371] Theodora Nikaki, The carrier' s duties under the Rotterdam Rules: better the devil you know?, 35 Tul.Mar.L.J, 2010, σελ. 19 και σχετικές αποφάσεις, Hunter Grain Pty. Ltd. v Hyundai Merch. Marine Co., 1993, 117 ALR 507 (Federal Court of Austl.) για την Αυστραλία και Int'l Ore & Fertilizer Corp. v. E. Coast Fertiliser Co., 1987, 1 NZLR 9 (CA) στη Νέα Ζηλανδία.

Έτσι, γίνεται δεκτό ότι στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς ο μεταφορέας μπορεί να συμφωνήσει με τον αντισυμβαλλόμενο του ότι ορισμένες ενέργειες θα εκτελεστούν από τον τελευταίο, ο οποίος στην περίπτωση αυτή αναλαμβάνει, πέρα από τη δαπάνη και τον έλεγχο των ενεργειών αυτών, επιπλέον και την ευθύνη. Για την ακρίβεια η μετάθεση της ευθύνης εξαρτάται από τη σαφή διατύπωση της ρήτρας, καθώς η ανάληψη της δαπάνης φόρτωσης και εκφόρτωσης από το φορτωτή δε συνιστά τεκμήριο απαλλαγής από την ευθύνη για το μεταφορέα, ο τελευταίος όμως θα απαλλαγεί αν προκύπτει σαφώς ότι στο φορτωτή μεταφέρεται όχι απλώς δικαίωμα αλλά υποχρέωση επίβλεψης των ενεργειών[372]. Με το σκεπτικό αυτό οι ειδικές αυτές συμφωνίες μεταθέτουν την ευθύνη του μεταφορέα στο πρόσωπο που εκτελεί πράγματι τη συμφωνηθείσα ενέργεια και δεν αντίκεινται στο άρθρο 3 παρ. 8[373]. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αν αποδείξει ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα επί παράβασης της υποχρέωσης επιμέλειας σχετικά με τις ενέργειες αυτές.

Στο αμερικανικό δίκαιο κυριαρχεί η άποψη ότι δεν είναι δυνατή η μετάθεση της ευθύνης του μεταφορέα στο φορτωτή ή τον παραλήπτη για τις εργασίες της φόρτωσης, στοιβασίας, εκφόρτωσης και φροντίδας των εμπορευμάτων. Έτσι, η χρήση μιας ρήτρας FIO δεν μπορεί να επιφέρει έννομη συνέπεια πέρα από την ανάληψη της δαπάνης των σχετικών ενεργειών[374],[375]. Ο μεταφορέας είναι σε κάθε περίπτωση τελικά υπεύθυνος για την μη προσήκουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών, διότι άλλως παραβιάζεται το άρθρο 1303(8) COGSA[376], το οποίο απαγορεύει επί ποινή ακυρότητας, συμφωνίες που μεταθέτουν ή περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα[377]. Διάκριση περιφερειακών δικαστηρίων ότι ο μεταφορέας ευθύνεται εφόσον έχει ή

[372] Βλ. υποθ. *Compania Sud Americana* de *Vapores v*. *MS ER Hamburg* Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. KG, 2006, 2 Lloyd's Rep. 66.

[373] Η θέση αυτή των αγγλικών δικαστηρίων θεωρήθηκε αντίθετη στο σκοπό των Κανόνων Χάγης και δεν υποστηρίζεται σε άλλα κράτη. Βλ. σχετ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-04, σελ. 37, Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 563, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 367.

[374] William Tetley, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 1257 επ.., Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 368.

[375] Για την αντιμετώπιση του ζητήματος στο πλαίσιο της ελληνικής νομολογίας, βλ. ΜΠΠειρ 815/1991, ΕΕμπΔ 1992, σελ. 636.

[376] Η αντίστοιχη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 8 Κ Χ/Χ-Β.

[377] Βλ. σχετ. υποθ. Tubacex, Inc. v. M/V Risan, 45 F.3d 951, 955-56, 1995 AMC 1305, 1309-10 (5th Cir. 1995), Assoc. Metals & Minerals Corp. v. M/V Arktis Sky, 978 F.2d 47, 49, 1993 AMC 509, 511 (2d Cir. 1992).

διατηρεί τον έλεγχο των ενεργειών αυτών[378], έχει διατυπωθεί, αλλά δεν αποτελεί την κρατούσα άποψη.

Στην ελληνική θεωρία και νομολογία[379] έχει επικρατήσει η άποψη ότι οι υποχρεώσεις του μεταφορέα στη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 2 επιβάλλονται με διάταξη αναγκαστικού χαρακτήρα και ότι η μετάθεση της ευθύνης, πέραν της δαπάνης, στο φορτωτή αντίκειται στο άρθρο 3 παρ. 8, ακόμη κι όταν τη φόρτωση ή την εκφόρτωση ενεργεί ο φορτωτής[380]. Ο μεταφορέας τεκμαίρεται υπεύθυνος για ζημία που επέρχεται κατά την εκτέλεση των ενεργειών αυτών, παρά το γεγονός ότι εκτελούνται από το φορτωτή. Πάντως, ο μεταφορέας μπορεί να ανατρέψει το τεκμήριο αν αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα ο ίδιος ή οι προστηθέντες του και να απαλλαγεί, όπως θα συνέβαινε και στην περίπτωση που οι ενέργειες αυτές θα εκτελούνταν από το μεταφορέα και η επέλευση βλάβης δεν θα οφειλόταν σε πταίσμα δικό του ή των προστηθέντων του. Ωστόσο, έχει υποστηριχθεί τόσο στη θεωρία όσο και στη νομολογία και η αντίθετη άποψη, ότι δηλαδή υπάρχει μετάθεση της ευθύνης, όταν με βάση μία συμφωνία οι ενέργειες αυτές εκτελούνται από το φορτωτή και σε κάθε περίπτωση από πρόσωπο που δεν είναι προστηθείς του μεταφορέα[381].

β. Περιοριστική δυνατότητα συμβατικής ανάθεσης υποχρεώσεων στους Κανόνες του Ρότερνταμ

i. Το περιεχόμενο της ρύθμισης

Στους Κανόνες του Ρότερνταμ προβλέπεται η δυνατότητα των μερών να συμφωνήσουν ότι συγκεκριμένες ενέργειες - η φόρτωση, ο χειρισμός, η

[378] Βλ. T. Nikaki, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 20 και υποσ. 117, όπου σχετικά η υποθ. Atlas Assurance Co. v. Harper, Robinson Shipping Co., 508 F.2d 1381, 1389, 1975 AMC 2358, 2369 (9th Cir 1975).

[379] Βλ. ΜΠΠειρ 815/1991, ΕΕμπΔ 1992, σελ. 636, ΑΠ 609/1981, ΠΠΠειρ 2031/1984 ΠειΝομ 1984, σελ. 393.

[380] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 367-368: Πριν το ν. 2107/1992, στο πλαίσιο εφαρμογής του ΚΙΝΔ, το ζήτημα αντιμετωπιζόταν με βάση τις διατάξεις του και γινόταν δεκτό ότι ο μεταφορέας μπορεί να μεταθέτει στο φορτωτή ή τον παραλήπτη μόνο τη δαπάνη φόρτωσης και εκφόρτωσης, καθώς η διάταξη του άρθρου 142 παρ. 1 ΚΙΝΔ, ως αναγκαστικού δικαίου κανόνας, απαγόρευε τη μετάθεση των υποχρεώσεων και ευθυνών του εκναυλωτή με συμφωνία.

[381] Βλ. Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ.127, 227 405-406, ΕφΠειρ 1168/1997, ΕΝΔ 1998, σελ. 100, ΠΠΠειρ 1504/1990, ΕΝΔ 1991, σελ. 224.

στοιβασία ή η εκφόρτωση των εμπορευμάτων - θα εκτελεστούν από το φορτωτή, τον βάσει εγγράφου φορτωτή[382] ή τον παραλήπτη. Η ευθύνη μετατίθεται έγκυρα στα πρόσωπα που ορίζει η διάταξη του άρθρου 13 παρ. 2[383] για τις ενέργειες και υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται εκεί[384]. Ο στόχος της ρύθμισης ήταν η ενοποίηση του δικαίου στο ζήτημα της εγκυρότητας των ρητρών FIO[385]. Στη λύση αυτή, η UNCITRAL κατέληξε[386], χρησιμοποιώντας τη γνώση των νομικών δυσκολιών και της ανομοιόμορφης αντιμετώπισης του ζητήματος από την μέχρι σήμερα εμπειρία, αλλά και την πρακτική των σύγχρονων συναλλαγών, ιδίως όταν χρησιμοποιούνται εμπορευματοκιβώτια και η μεταφορά αναλαμβάνεται από τόπο σε τόπο.

Η θέση αυτή φαίνεται να πλησιάζει την αγγλική προσέγγιση, όπως αυτή διατυπώθηκε υπό το ισχύον καθεστώς[387]. Ωστόσο, στους Κανόνες Ρότερνταμ, παίρνει το σχήμα που ταιριάζει στο νέο νομοθετικό καθεστώς: α) Η διάταξη, όπως διατυπωνεται στους Κανόνες Ρότερνταμ συστέλλει την ερμηνεία που δόθηκε υπό το ισχύον καθεστώς στο αγγλικό κυρίως δίκαιο, καθώς περιλαμβάνει περιοριστικά τις ενέργειες της φόρτωσης, χειρισμού, στοιβασίας και εκφόρτωσης, για τις οποίες τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν ότι η εκτέλεση, η επίβλεψη, η δαπάνη ή/και η ευθύνη μετατίθενται στον φορτωτή, τον βάσει εγγράφου φορτωτή ή τον παραλήπτη που πράγματι εκτελεί μια από τις ενέργειες αυτές με βάση μία συμφωνία[388]. β) Η διάταξη περιλαμβάνει τις

[382] Πρόκειται για μία από τις καινούριες έννοιες που εισάγουν οι Κανόνες Ρότερνταμ. Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται στο αρθ. 1 αριθμ. 9 ΚΡ: «*Βάσει εγγράφου φορτωτής ορίζεται ως το πρόσωπο το οποίο, όντας διαφορετικό από το φορτωτή, αποδέχεται να ονομαστεί «φορτωτής» στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς*»

[383] Ο στόχος εγκυρότητας των ρητρών αυτών με αποδοχή της μετάθεσης και της σχετικής ευθύνης στο μέρος που ενεργεί πράγματι, αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης από νωρίς στην επεξεργασία των Κανόνων του Ρότερνταμ. Βλ. Hannu Honka, Main obligations and liabilities of the carrier, Transportrecht (Neuwied, Germany) vol. 27, 7/8 2004, sel. 279.

[384] Βλ. T. Nikaki, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 20.

[385] T. Nikaki, The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules, JIML 2008, ο.π., σελ. 516.

[386] Βλ. Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 43 και 120-127, Αναφορά 16ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/591, παρ. 204-208, Αναφορά 19ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/621, παρ. 52-54, Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 44-49 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 56-58.

[387] Για την αποδυνάμωση του νομολογιακού κεκτημένου στο αγγλικό δίκαιο με τη διάταξη του αρθ. 13 παρ. 2 ΚΡ βλ. *Sarah Derrington*, The Hague Rules-a lost opportunity, The law quarterly review (London) 121, 2005, σελ. 209-213.

[388] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-04, σελ. 37.

έννοιες αυτές διευρυμένες κατά περιεχόμενο, καθώς οι σχετικές υποχρεώσεις δεν αφορούν εκτέλεση μόνο κατά το θαλάσσιο σκέλος.

Προς το σκοπό αυτό τα μέρη μπορούν να περιλάβουν διάφορες ρήτρες, οι οποίες υποδεικνύουν ποιες ενέργειες και με ποιους όρους θα εκτελεστούν από πρόσωπο διαφορετικό από το μεταφορέα[389]. Έτσι ανάλογα με τους όρους της συμφωνίας, οι οποίοι θα πρέπει να προκύπτουν με σαφήνεια από τη σύμβαση, είναι επιτρεπτό να προβλέπεται ότι ο φορτωτής αναλαμβάνει να καταβάλλει το κόστος φόρτωσης με βάση μια ξεχωριστή συμφωνία, αλλά αυτή πρόκειται να εκτελεστεί από το μεταφορέα ή τους προστηθέντες του[390]. Μια τέτοια ρήτρα δεν απαλλάσσει το μεταφορέα από την ευθύνη του για τις ενέργειες που εκτελεί ο ίδιος και οι προστηθέντες του και επομένως είναι υπεύθυνος για τις ζημίες που προέρχονται από αυτές[391].

Όταν όμως κάποια από τις περιοριστικά αναφερόμενες στο άρθρο 13 παρ. 2 ενέργειες, δεν εκτελείται από το μεταφορέα, αλλά από το φορτωτή, τότε ο μεταφορέας μπορεί να ανατρέψει το τεκμήριο ευθύνης του, αποδεικνύοντας το πραγματικό αυτό γεγονός. Αυτό δεν ισχύει στην περίπτωση κατά την οποία ο μεταφορέας εκτελεί τη φόρτωση στο όνομα και για λογαριασμό του φορτωτή με βάση μια ξεχωριστή συμφωνία για τη διενέργεια της φόρτωσης[392], καθώς, όπως σαφώς συνάγεται από τη διάταξη του άρθρου 17 παρ. 3 θ[393], ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται για δικά του πταίσματα.

Η συμβατική ελευθερία που απονέμεται στα μέρη από τους Κανόνες του Ρότερνταμ σχετικά με τις συμφωνίες που αφορούν τις υποχρεώσεις του άρθρου 13 παρ. 1, συναντά επιπλέον τα όριά της στην υποχρέωση παραλαβής και παράδοσης, καθώς και στον προσδιορισμό της περιόδου ευθύνης. Οι

---

[389] Βλ. Fujita T., The Coverage of the Rotterdam Rules (Buenos Aires Colloquium 2010), διαθέσιμο online: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/the%20coverage%20of%20rotterdam%20rules%20(BA2010)%20-%20T.Fujita.pdf

[390] Βλ. Martin Davis, Two views of Free In and Out, Stowed Clauses in Bills of Lading, Australian Business Law Review 1994, σελ. 198.

[391] Βλ. Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 44-49.

[392] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.083-5.084, σελ. 108.

[393] Σε ορισμένες έννομες τάξεις, γινόταν, όπως είδαμε, δεκτή μετάθεση της ευθύνης του μεταφορέα στο φορτωτή με τη χρήση τέτοιων ρητρών. Η συντακτική ομάδα θέλησε να εξασφαλίσει την ομοιόμορφη διατήρηση της ευθύνης του μεταφορέα στο αναγκαστικό πλαίσιο της σύμβασης και να ρυθμίσει τις περιπτώσεις της άρσης της. Βλ. Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 47.

υποχρεώσεις παραλαβής και παράδοσης δεν μπορούν να εκτελεστούν, παρά μόνο από τον ίδιο το μεταφορέα. Έτσι, ακόμη κι αν η φόρτωση ή εκφόρτωση εκτελούνται από τα πρόσωπα που προβλέπονται στο άρθρο 13 παρ. 2, οι ενέργειες εκτελούνται εντός της περιόδου κατά την οποία ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος[394]. Επομένως, σε συνδυασμό με το άρθρο 12, η χρήση ρητρών FIO και οι όμοιες, δεν επηρεάζουν την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα[395], όπως αυτή αναλύθηκε ανωτέρω στον οικείο τόπο, ως προς τα ελάχιστα όρια διάρκειάς της, ανάλογα με τη σύμβαση μεταφοράς που συνάπτουν τα μέρη. Αυτό σημαίνει ότι ο μεταφορέας παρά την έγκυρη μετάθεση της ευθύνης για τη φόρτωση ή εκφόρτωση, παραμένει υπεύθυνος για τη φροντίδα του φορτίου κατά τη διάρκεια αυτών των ενεργειών[396]. Δηλαδή για τις υπόλοιπες ενέργειες, όπως για τη φροντίδα του φορτίου, στις οποίες υποχρεούται εντός της περιόδου ευθύνης του και τις οποίες δεν ανέλαβε να εκτελέσει ο φορτωτής, η ευθύνη εξακολουθεί να βαρύνει το μεταφορέα.

ii. Έγγραφο ως προϋπόθεση ισχύος της συμφωνίας

Επιπλέον το άρθρο 13 παρ. 2 εισάγει και μια ακόμη προϋπόθεση για την έγκυρη μετάθεση της ευθύνης σε ένα από τα καθοριζόμενα στη διάταξη μέρη, το οποίο πράγματι θα εκτελέσει αντί του μεταφορέα, μία από τις αναφερόμενες ενέργειες, κατόπιν συμφωνίας. Η προϋπόθεση αυτή αφορά την περίληψη της συμφωνίας «στα στοιχεία της σύμβασης». Η διάταξη του άρθρου 13 παρ. 2 δεν ανήκει στη δέσμη των διατάξεων που μνημονεύονται στο άρθρο 3 των Κανόνων του Ρότερνταμ, για τις οποίες επιβάλλεται τύπος. Οι Κανόνες Ρότερνταμ δεν επιβάλλουν για τη σύμβαση μεταφοράς συστατικό τύπο[397]. Μάλιστα, η εφαρμογή των Κανόνων ανεξαρτητοποιείται από τη χρήση εγγράφου[398], καθώς

[394] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.036, σελ. 91.
[395] Βλ. Αναφορά 16ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/591, παρ. 204-205, Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 47.
[396] Βλ. T. Nikaki, The obligations of carriers to provide seaworthy ships and exercise care σε Thomas, D.R., ed. A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 94.
[397] Επιχείρημα και από τα αρθ. 35 ΚΡ, κατά το οποίο η μεταφορά μπορεί να ενεργείται χωρίς τη χρήση εγγράφου, αλλά και 39 ΚΡ, για τις έννομες συνέπειες τυχόν ελλείψεων στα στοιχεία της σύμβασης.
[398] Βλ. αρθ. 35 ΚΡ.

καλούνται σε εφαρμογή για τις συμβάσεις μεταφοράς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους ακόμη κι αν τα μέρη δεν χρησιμοποιούν έγγραφο μεταφοράς.

Ωστόσο, μια συμφωνία με την οποία η ευθύνη των ενεργειών που μνημονεύονται στο άρθρο 13 παρ. 2 μετατίθεται στο φορτωτή, τον βάσει εγγράφου φορτωτή ή τον παραλήπτη ή σε πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό τους, επιβάλλεται να είναι γραπτή. Τούτο διότι τα «στοιχεία της σύμβασης»[399] συνίστανται σε πληροφορίες οι οποίες αφορούν είτε τη σύμβαση μεταφοράς ή τα εμπορεύματα και πρέπει να περιλαμβάνονται σε έγγραφο μεταφοράς ή σε ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Η προϋπόθεση περίληψης της συμφωνίας στα στοιχεία της σύμβασης τέθηκε για την προστασία του παραλήπτη, ο οποίος διαφορετικά δεν είναι δυνατόν να γνωρίζει ή να μπορεί να αποδείξει ότι η συγκεκριμένη ενέργεια εκτελέστηκε από κάποιον άλλο[400].

Περαιτέρω, ερμηνευτικά θα καθοριστεί αν το περιεχόμενο της συμφωνίας αρκεί να συνίσταται σε γενική ενσωμάτωση των όρων ναυλοσυμφώνου, αν πρέπει να περιγράφονται οι συνθήκες φόρτωσης, στοιβασίας ή οποιασδήποτε ενέργειας αναλαμβανόμενης από πρόσωπο διαφορετικό από το μεταφορέα ή αν πρέπει να περιλαμβάνεται ειδικός όρος που να προβλέπει ότι τη φόρτωση θα ενεργήσει ο φορτωτής[401]. Αυτές είναι κάποιες από τις ερμηνείες στις οποίες ενδέχεται να καταφύγουν τα εθνικά δικαστήρια.

Αν δεν προκύπτει σαφώς[402] ότι η φόρτωση, ο χειρισμός, η στοιβασία ή η εκφόρτωση εκτελείται από το φορτωτή, τον βάσει εγγράφου φορτωτή ή τον παραλήπτη ή από πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό τους, τότε η ευθύνη εξακολουθεί να βαρύνει το μεταφορέα, εκτός αν το πρόσωπο που τις εκτελεί, ενεργεί υποχρεωτικά και με βάση διάταξη νόμου.

Β. Υποχώρηση της ρύθμισης υπέρ της ασφάλειας του Διεθνούς Δικαίου

[399] Βλ. τον ορισμό του αρθ. 1 περ. 23 ΚΡ.
[400] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-04, σελ. 37.
[401] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13-02, σελ. 36, αριθ. 1-17, σελ. 7.
[402] Βλ. π.χ. αρθ. 58 παρ. 2 ΚΡ, σύμφωνα με το οποίο: «*Ο κομιστής που δεν είναι ο φορτωτής και ασκεί οποιοδήποτε δικαίωμα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, αναλαμβάνει τις ευθύνες που του επιβάλλονται βάσει της σύμβασης μεταφοράς, στο βαθμό που οι εν λόγω ευθύνες ενσωματώνονται ή επιβεβαιώνονται από το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς*».

α. Το πρόβλημα

Όλες οι ενέργειες στις οποίες ο συμβατικός μεταφορέας απαιτείται να προβεί, στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς που έχει αναλάβει, εμπίπτουν κατ' αρχήν, στην περίοδο ευθύνης των Κανόνων του Ρότερνταμ και η παράβασή τους γεννά ευθύνη του με βάση τις διατάξεις αυτές. Εδώ όμως πρέπει να γίνει μια διάκριση. Στις maritime plus συμβάσεις μεταφοράς, περιλαμβάνονται τμήματα μεταφοράς που προηγούνται ή έπονται της θαλάσσιας. Αναφερόμαστε στα τμήματα μεταφοράς, τα οποία ενδέχεται να εξυπηρετηθούν με μεταφορά οδική, σιδηροδρομική, αεροπορική ή μέσω εσωτερικών πλωτών οδών[403].

Το άρθρο 13 παρ. 1 καθορίζει τις γενικές υποχρεώσεις του μεταφορέα που αφορούν το φορτίο και η εκπλήρωσή τους αφορά κάθε σκέλος της μεταφοράς. Στο ίδιο άρθρο, γίνεται αναφορά στο άρθρο 26, με το οποίο εισάγεται στους Κανόνες του Ρότερνταμ η αρχή του περιορισμένου δικτύου (limited network principle[404]). Το άρθρο 26, προς το σκοπό αποφυγής σύγκρουσης[405] των Κανόνων Ρότερνταμ με τις αναγκαστικού δικαίου διατάξεις των Διεθνών Συμβάσεων που περιγράφονται στο άρθρο 82[406], θέτει τις

[403] Βλ. συγκεντρωτική παράθεση διεθνών Συμβάσεων μονότροπης και πολύτροπης μεταφοράς σε C. Hancock, Multimodal transport and the new UN Convention on the carriage of goods, JIML 2008, ο.π., σελ. 485-486.

[404] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.019, σελ. 83.

[405] Βλ. *Lim Hoeks*, Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the UNCITRAL Draft Instrument, ETL 2008, σελ. 267 επ., *Ελένη Γκολογκίνα-Οικονόμου*, Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων (εθνική και διεθνή), εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., 2η εκδ., 2010, σελ. 155 επ.

[406] Το άρθρο 82 περιέγραψε το αντικείμενο των καθεστώτων ευθύνης τα οποία ρυθμίζουν άλλους τρόπους μεταφοράς, πλην της θαλάσσιας και των οποίων η εφαρμογή δεν επηρεάζεται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ. Δεδομένης της αβεβαιότητας του χρόνου συγκέντρωσης ικανού αριθμού επικυρώσεων των ΚΡ, ώστε να τεθούν σε ισχύ, δεν αναφέρονται συγκεκριμένες Διεθνείς Συμβάσεις, αλλά περιγράφεται μόνο το αντικείμενό τους. Μάλιστα η επιφύλαξη αφορά τις Διεθνείς Συμβάσεις που θα βρίσκονται σε ισχύ κατά το χρόνο που τυχόν τεθούν σε ισχύ οι ΚΡ, αλλά και τις μελλοντικές τροποποιήσεις των Συμβάσεων αυτών. Με τα σημερινά δεδομένα, υπό το άρθρο 82, η περ α θα αφορούσε τη Διεθνή Σύμβαση του Μόντρεαλ 1999 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία κυρώθηκε από τη Χώρα μας με το ν. 3006/2002, η περ. β τη Διεθνή Σύμβαση της Γενεύης επί του συμβολαίου διά την διεθνή μεταφοράν εμπορευμάτων οδικώς (CMR), η οποία κυρώθηκε με το ν. 559/1977, η περ. γ τη Διεθνή Σύμβαση COTIF/CIM 1999, η οποία κυρώθηκε με το ν. 3646/2008 (Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1999 που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, η οποία είχε κυρωθεί με το ν. 1593/1986) και τέλος η περ. δ τη Διεθνή Σύμβαση της Βουδαπέστης CMNI 2001 για τις συμβάσεις μεταφοράς εμπορευμάτων δια μέσου των εσωτερικών πλωτών οδών, η οποία δεν έχει κυρωθεί από τη Χώρα μας.

προϋποθέσεις κάμψης της εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ, η οποία άλλως θα ήταν αναγκαστική.

Προβλέπεται έτσι η υπερίσχυση ενός άλλου συστήματος ευθύνης[407] - συγκεκριμένα όσον αφορά τις ειδικές διατάξεις αναγκαστικού χαρακτήρα για τα ζητήματα της ευθύνης, τον περιορισμό της και τον χρόνο για την άσκηση των αξιώσεων του ενδιαφερομένου για το φορτίο[408] - όταν το συγκεκριμένο καθεστώς ευθύνης: α) ρυθμίζεται από Διεθνή Σύμβαση[409], β) η οποία θα καλούνταν σε εφαρμογή αν είχε συναφθεί σύμβαση μονότροπης μεταφοράς για το συγκεκριμένο στάδιο. Η εφαρμογή του άρθρου 26 προϋποθέτει, ότι η ζημία, δηλαδή η απώλεια, βλάβη ή το γεγονός ή η περίσταση η οποία προκάλεσε καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, επήλθε και μπορεί να εντοπιστεί σε κάποιο άλλο τμήμα της μεταφοράς, πλην του θαλάσσιου. Αντίθετα δεν αφορά τις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν μπορεί να εντοπιστεί σε ποιο τμήμα της μεταφοράς επήλθε η ζημία[410], περίπτωση αρκετά κοινή στις μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια[411], ή όταν η ζημία ή η επιδείνωσή της αφορούν σε περισσότερα σκέλη της μεταφοράς, οπότε θα ακολουθηθεί η ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ.

Στο σημείο αυτό αναδεικνύεται ένα λεπτό αλλά ιδιαίτερα κρίσιμο ζήτημα. Το άρθρο 26 προβλέπει την υποχώρηση της εφαρμογής των Κανόνων Ρότερνταμ, με τις προϋποθέσεις που αμέσως ανωτέρω αναφέρονται, εφόσον υπάρχει σύγκρουση με ένα άλλο διεθνές αναγκαστικό καθεστώς ευθύνης, το οποίο προβλέπει ειδικά για την ευθύνη του μεταφορέα, τον περιορισμό της ευθύνης ή τον χρόνο για άσκηση των αξιώσεων. Και το ερώτημα, στο σημείο αυτό, είναι αν υπάρχει σύγκρουση, επί εφαρμογής ενός άλλου καθεστώτος ευθύνης, με τις ρυθμίσεις του άρθρου 13, το οποίο καθορίζει τις ενέργειες, στις

[407] Βλ. M. Sturley, Maritime cases about train wrecks: applying maritime law to the inland damage of ocean cargo, Journal of maritime law and commerce, Vol. 40 no 1, 2009, σελ. 35 επ.

[408] Βλ. για το network liability system ή «μέθοδο κατακερματισμού της ευθύνης», όπως διατυπώνεται στην ελληνική από Χ. Χρυσάνθη, Η ευθύνη στη συνδυασμένη και μικτή μεταφορά εμπορευμάτων, ΕΝΔ 2009, σελ. 82.

[409] Για το ότι πρόκειται αποκλειστικά για τις διατάξεις που περιλαμβάνονται σε Διεθνείς Συμβάσεις βλ. και Αναφορές της Επιτροπής 11η Σύνοδος UN doc A/CN.9/526 παρ. 235-236, 249, 18η Σύνοδος UN doc A/CN.9/616 παρ. 226, 228, 19η Σύνοδος UN doc A/CN.9/621 παρ. 187-192, 20η Σύνοδος UN doc A/CN.9/642 παρ. 163-166 και 21η Σύνοδος UN doc A/CN.9/645 παρ. 197-203.

[410] Βλ. Αναφορά 21ης Συνόδου της Επιτροπής UN doc A/CN.9/645 παρ. 204.

[411] C. Hancock, An appraisal of the liability regime..., ο.π., σελ. 490.

οποίες ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να προβεί και να τις εκτελέσει προσηκόντως και με επιμέλεια[412].

Οι Διεθνείς Συμβάσεις μεταφοράς με άλλα μέσα δεν περιλαμβάνουν, εκτός από τη CMNI[413], διακριτό τμήμα θετικών διατάξεων σχετικά με τα καθήκοντα που αναλαμβάνει ο μεταφορέας στο πλαίσιο εκτέλεσης της σύμβασης μεταφοράς. Οι υποχρεώσεις του και ο απαιτούμενος βαθμός επιμέλειας συνάγονται από τις διατάξεις που ρυθμίζουν την ευθύνη του[414]. Μάλιστα η ευθύνη, όπως συνάγεται είτε ερμηνευτικά είτε από τη γραμματική διατύπωση των διατάξεων που τη ρυθμίζουν, σε άλλες περιπτώσεις γεννάται από την παράλειψη επίδειξης της δέουσας επιμέλειας και άλλοτε φτάνει στο μέτρο της αντικειμενικής ευθύνης[415].

Έτσι, παρά το γεγονός ότι δεν περιλαμβάνονται θετικές διατάξεις, οι οποίες να καθορίζουν τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, αυτές υποδεικνύονται από τις περί ευθύνης διατάξεις. Υπό το πρίσμα αυτό, το άρθρο 13 έρχεται σε έμμεση σύγκρουση με τις διατάξεις ευθύνης των Διεθνών αυτών Συμβάσεων, οι οποίες όμως υπερισχύουν στις περιπτώσεις εντοπισμένης ζημίας, στο πλαίσιο που ορίζεται από τα άρθρα 26 και 82.

β. Η επίδραση του limited network principle στο στάδιο των υποχρεώσεων του μεταφορέα

Η υιοθέτηση της άποψης ότι δεν υπάρχει σύγκρουση με το άρθρο 13, δεν δικαιολογεί την ευθεία αναφορά του άρθρου 26. Πολύ περισσότερο όμως, παραβλέπει τις συνέπειες εξακολούθησης εφαρμογής του άρθρου 13, όταν το σύστημα ευθύνης μιας άλλης Διεθνούς Σύμβασης μεταφοράς έχει κληθεί σε εφαρμογή, δυνάμει του άρθρου 26. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα[416] βλάβης στα εμπορεύματα, η οποία εντοπίζεται στο οδικό σκέλος της μεταφοράς. Σύμφωνα με τα παραπάνω - και υπό την προϋπόθεση ότι το οδικό σκέλος της

[412] Βλ. *T. Nikaki*, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 30 επ με αναλυτική συγκριτική επισκόπηση των αντίστοιχων διατάξεων στις ΔΣ μεταφορών.
[413] Βλ. π.χ. αρθ. 3 παρ. 1 και 6.
[414] Βλ. π.χ. αρθ. 17 παρ. 2 CMR, αρθ. 23 παρ. 2 COTIF/CIM, αρθ. 18-19 ΔΣ Μόντρεαλ.
[415] Βλ. *T. Nikaki*, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 39.
[416] Όπως το παράδειγμα τίθεται σε T. Nikaki, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 40 και κατά τη γνώμη μας καθιστά ξεκάθαρη τη σύγκρουση.

μεταφοράς θα ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της CMR, αν είχε συναφθεί μια σύμβαση οδικής μεταφοράς - οι διατάξεις της CMR που ρυθμίζουν την ευθύνη του μεταφορέα πρέπει να υπερισχύσουν των αντίστοιχων διατάξεων των Κανόνων του Ρότερνταμ. Όμως από το 17 παρ. 2 CMR συνάγεται ότι ο μεταφορέας οφείλει να επιδείξει κάθε επιμέλεια σχετικά με το φορτίο και απαλλάσσεται μόνο για λόγους ανωτέρας βίας, ιδιαίτερο ελάττωμα του πράγματος ή πταίσμα του δικαιούχου[417]. Η εξακολούθηση εφαρμογής του άρθρου 13 ΚΡ, όμως, θα επέτρεπε στο μεταφορέα να απαλλαγεί εφόσον αποδείκνυε ότι εκτέλεσε τις απαιτούμενες για το φορτίο ενέργειες προσηκόντως και με επιμέλεια.

Μια τέτοια ερμηνεία όμως είναι αντίθετη με το γράμμα και το σκοπό και των δύο Διεθνών Συμβάσεων. Διότι, όσον αφορά την ερμηνεία των Κανόνων του Ρότερνταμ, η ρύθμιση και ο στόχος ήταν η υποχώρηση των Κανόνων όταν υπάρχει άλλο αναγκαστικό διεθνές καθεστώς, ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή του πλέγματος των διατάξεών του που ρυθμίζουν την ευθύνη. Η εξακολούθηση, όμως, εφαρμογής του άρθρου 13 θα αλλοιώσει το περιεχόμενο της άλλης διάταξης. Από την άλλη πλευρά, η προσέγγιση διατήρησης της εφαρμογής του άρθρου 13, οδηγεί σε εσφαλμένη ερμηνεία και της Διεθνούς Σύμβασης που θα κληθεί σε εφαρμογή. Στην περίπτωση του άρθρου 17 παρ. 2 CMR, θα επέβαλλε ερμηνεία της διάταξης κατά παρέκκλιση από τη μέθοδο και τους κανόνες ερμηνείας των Διεθνών Συμβάσεων[418] με την αλλοίωση της ρύθμισης, όπως γραμματικά, μάλιστα διατυπώθηκε.

Έχει, ωστόσο υποστηριχθεί ότι το άρθρο 13 ανήκει στο πλέγμα των διατάξεων των Κανόνων του Ρότερνταμ, που δεν επηρεάζεται κατά την εφαρμογή του άρθρου 26[419]. Η ερμηνεία αυτή στέκεται περισσότερο στο γράμμα του άρθρου 26, ιδίως της περ. β, καθώς το άρθρο 13 δεν αφορά την ευθύνη, τον περιορισμό της ή την παραγραφή των αξιώσεων. Μια τέτοια προσέγγιση παραβλέπει όμως την ανωτέρω ανάπτυξη. Ωστόσο, είναι μια πιθανή

[417] *Γιώργος Γιωγγαράς*, Φορτωτική CMR, εκδ. Γιωγγαράς, 2005, σελ. 10.
[418] Βλ. Εισαγωγικό Μέρος του παρόντος, σελ. 59 επ., για τους κανόνες ερμηνείας των Διεθνών Συμβάσεων σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση 1969 για την ερμηνεία των Συνθηκών, αρθ. 31-33.
[419] Βλ. σε *Francesco Berlingieri*, Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules, (Papers Presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules, 21-23/9/2009), σελ. 8.

ερμηνεία που μπορεί να δοθεί στη διάταξη από τα εθνικά δικαστήρια, κλονίζοντας την σκοπούμενη με τους Κανόνες του Ρότερνταμ ομοιομορφία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Υποχρεώσεις αποκλειστικά θαλάσσιου σκέλους και ειδικές περιπτώσεις

Ι. Η υποχρέωση αξιοπλοΐας

Όπως έχει ήδη καταδειχθεί, το αναγκαστικό σκέλος της μεταφοράς που ενεργοποιεί την εφαρμογή των Κανόνων Ρότερνταμ είναι το διεθνές θαλάσσιο[420], είτε η σύμβαση μεταφοράς συμφωνήθηκε να εκτελεστεί μόνο με πλοίο είτε με περισσότερα μέσα μεταφοράς, περιλαμβάνοντας και άλλα είδη μεταφοράς. Αναπτύχθηκαν ήδη οι υποχρεώσεις που πρέπει να εκτελέσει ο μεταφορέας και οι οποίες είναι επιδεκτικές ανάληψης σε κάθε στάδιο της μεταφοράς, επομένως και στη θαλάσσια.

Εδώ θα εξετάσουμε την υποχρέωση του μεταφορέα να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια για την παροχή αξιόπλοου πλοίου[421], η οποία επίσης εξυπηρετεί την εκπλήρωση της κύριας υποχρέωσής του, που δεν είναι τελικά άλλη από την εκτέλεση της μεταφοράς και την παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη. Η υποχρέωση αυτή διήλθε ιστορικά από πολλά τα στάδια, όσον αφορά το μέτρο επιμέλειας και τη διάρκεια εκπλήρωσης. Υπό το ισχύον

[420] Βλ. αρθ. 1 περ. 1 εδ. β ΚΡ.
[421] Βλ. αρθ. 14 ΚΡ.

καθεστώς[422] ζητείται από το μεταφορέα να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια πριν και κατά την έναρξη του πλου.

Το άρθρο 14 των Κανόνων Ρότερνταμ διατηρεί το μέτρο επιμέλειας, αλλά επεκτείνει την υποχρέωση σε όλη τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού[423]. Η πρόταση δεν είναι τόσο ρηξικέλευθη[424], η εισαγωγή της όμως στο σύστημα ευθύνης του μεταφορέα, στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς, έχει ήδη συναντήσει σοβαρές αντιδράσεις. Τούτο ιδίως ενόψει των εννόμων συνεπειών που θα επιφέρει σε βάρος του μεταφορέα, και ενόψει της κατάργησης του ναυτικού πταίσματος, αλλά και των εν γένει συνθηκών κατάφασης αναξιοπλοΐας, συχνότερα και σε περισσότερες περιπτώσεις.

§ 1. Θεσμική αναδρομή και σύγχρονη διαμόρφωση

Α. Θεσμικό πλαίσιο και η επίδρασή του στην υποχρέωση αξιοπλοΐας

α. Σύντομη ιστορική τοποθέτηση στο δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς

Η έννοια της αξιοπλοΐας[425] απαντάται σε περισσότερα διαφορετικά πεδία ρύθμισης του ναυτικού δικαίου, όπως η θαλάσσια ασφάλιση, ο περιορισμός της ευθύνης, οι ναυτεργατικές αξιώσεις και η κοινή αβαρία[426]. Σε καθένα από τους τομείς αυτούς τα νομικά χαρακτηριστικά και το περιεχόμενο της υποχρέωσης παροχής αξιόπλοου πλοίου, αλλά και οι έννομες συνέπειες της παράβασής της ποικίλλουν. Ρυθμίζονται ανάλογα με το αντικείμενο προστασίας και την έκταση στην οποία ο νομοθέτης κρίνει ότι χρήζει προστασίας ο αντισυμβαλλόμενος εκείνου, ο οποίος οφείλει να εκπληρώνει τη σχετική υποχρέωση. Η υποχρέωση

[422] Βλ. αρθ. 3 παρ. 1 Κ Χ/Χ-Β.
[423] Βλ. τη σχετική με το αρθ. 14 συζήτηση σε: Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 43 και 131-136, Αναφορά 12ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/544, παρ. 146-153, Αναφορά 19ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/621, παρ.58-59, Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 50-51 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 59-62.
[424] Βλ. The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, Antwerpen, CMI, 1997, σελ. 145-146.
[425] Βλ. *Baris Soyer*, Warranties in Marine Insurance, 3rd ed., Routledge, 2017, κεφ. 3, παρ. 3.4 επ.
[426] Για την έννοια της αξιοπλοΐας σε αυτές τις περιοχές του ναυτικού δικαίου βλ. *Nicholas J. Healy*, The concept of seaworthiness in United States maritime law, σε Demetrios Markianos In Memoriam, Miscellanea of Maritime Law, Ελληνική Ένωσις Ναυτικού Δικαίου, Athens 1988, σελ. 25 επ..

επίδειξης της δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου, όπως αυτή επιβάλλεται στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων και ειδικότερα στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, έχει τις ρίζες της στην αμερικανική Harter Act 1893[427].

Ο νομολογιακός κανόνας των Η.Π.Α. το 19ο αιώνα, κάλυπτε με αντικειμενική ευθύνη τη συγκεκριμένη υποχρέωση και επέτρεπε συμβατική ελάφρυνση μόνο στη ναύλωση[428]. Η κωδικοποίηση των κανόνων θαλάσσιας μεταφοράς στην Harter Act περιέλαβε ως στοιχείο συμβιβασμού τη δυνατότητα περίληψης ρήτρας σε φορτωτική ή άλλο έγγραφο μεταφοράς, με την οποία ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία αν επιδείξει την δέουσα επιμέλεια για την παροχή αξιόπλοου πλοίου[429] πριν την έναρξη του ταξιδιού. Έτσι, άλλαξε το καθεστώς σύμφωνα με το οποίο ο μεταφορέας έφερε αντικειμενική ευθύνη, όταν η ζημία είχε επέλθει ως αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας[430].

Και κατά τη σύνταξη των Κανόνων της Χάγης υιοθετήθηκε το μέτρο της δέουσας επιμέλειας[431]. Η διατύπωση παρέμεινε αμετάβλητη κατά την υιοθέτηση του τροποποιητικού Πρωτοκόλλου του Βίσμπυ. Το μέτρο επιμέλειας διατηρήθηκε έμμεσα και στους Κανόνες του Αμβούργου[432], μολονότι επεκτάθηκε χρονικά και περιέλαβε και την περίοδο της πλεύσης προς τον λιμένα προορισμού. Με την ενσωμάτωση των Κανόνων Χάγης στον αμερικανικό COGSA η υποχρέωση αξιοπλοΐας εξαντλείται, με βάση τη σχετική διάταξη, στην υποχρέωση επίδειξης της δέουσας επιμέλειας, χωρίς να υπάρχει ανάγκη περίληψης σχετικής ρήτρας[433]. Η ερμηνεία της διεθνούς διάταξης δεν είναι ως προς όλες τις πτυχές της ομοιόμορφη. Η ερμηνευτική προσέγγιση που αναπτύχθηκε πριν την εισαγωγή των Κανόνων Χάγης[434] από τα αγγλικά δικαστήρια επικράτησε στη χώρα αυτή[435] και υπό το καθεστώς των Κανόνων

[427] Βλ. § 2 Harter Act.
[428] Βλ. *N. J. Healy*, ο.π., σελ. 29.
[429] § 3 Harter Act. Βλ. αναλυτικά σε *Michael Sturley*, The History of COGSA and the Hague Rules, JIML, Vol. 22, 1991, no 1, σελ. 1 επ.
[430] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules…, ο.π., αριθ. 5.003, σελ. 77.
[431] Βλ. τη σχετ. συζήτηση σε The travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, CMI, 1991, σελ. 145 επ.
[432] Βλ. αρθ. 5 παρ. 1 ΚΑμβ.
[433] Πρόκειται για την ενσωμάτωση της διατύπωσης του αρθ. 3 παρ. 1 Κ Χ.
[434] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, Vol. I, ο.π. σελ. 875 και σχετ. υποθ. Atlantic Shipping and Trading Co Ltd v. Louis Dreyfus & Co, 1922, 10 Lloyd's Law Rep, σελ 707.
[435] Βλ. σχετικά με την αγγλική ερμηνεία που δίνεται στο αρθ. 3 παρ. 1 Κ Χ, π.χ. υποθ. Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd (The Maurienne), 1959, 2 Lloyd's

Χάγης, με την παραδοσιακή αντιμετώπιση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας, ως κυρίαρχης και δεσμευτικής, όσον αφορά τη δυνατότητα επίκλησης και ευδοκίμησης των εξαιρούμενων κινδύνων[436].

Επιπλέον, η υποχρέωση αξιοπλοΐας υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ασκείται «πριν και κατά την έναρξη του πλου». Οι νομικές και υλικές ενέργειες που συνιστούν την επίδειξη της δέουσας επιμέλειας πριν την έναρξη του θαλάσσιου ταξιδιού περιλαμβάνονται σε πλούσια νομολογιακά παραδείγματα[437]. Ο μεταφορέας έχει το σχετικό βάρος μέχρι τη στιγμή που το πλοίο αποπλέει από το λιμένα[438].

Η νομολογία αυτή διατηρείται κατά το ερμηνευτικό της μέρος για τα στάδια που καλύπτονται και από τη διατύπωση του άρθρου 14 των Κανόνων Ρότερνταμ. Ωστόσο η νέα διάταξη επιβάλλει τη σχετική υποχρέωση για το χρόνο πριν, κατά την έναρξη και κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού. Για τα ελληνικά δεδομένα πάντως, η διαρκής υποχρέωση αξιοπλοΐας δεν είναι καινοφανής, καθώς έως την κύρωση και εφαρμογή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ[439], η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς ρυθμιζόταν από τον ΚΙΝΔ και το άρθρο 111 επέβαλλε στον μεταφορέα να παρέχει, αλλά και να διατηρεί[440] το πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα.

β. Εκπλήρωση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας υπό την επίδραση του ISM Code

---

Rep, 118, *G. Treitel/F.M.B. Reynolds*, Carver on Bills of Lading, 2nd ed, Sweet & Maxwell, 2005, London, σελ. 545-546, 571, Aspects of Maritime Law: Claims Under Bills of Lading, ed. M. L. Hendrikse, *N. H. Margetson, N. J. Margetson*, Kluwer Law Internatoinal, 2008, σελ. 83 επ.

[436] Βλ. παρακ. υπό τον τίτλο «α.ii. Η αποσπασματική ρύθμιση του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ». Η κατανομή του βάρους αποδείξεως στο αγγλικό δίκαιο σε περίπτωση αναξιοπλοΐας καθοδηγείται από το νομολογιακό κανόνα Glendarroch (The Glendarroch [1894] P 226, παραπομπή από *Aleka Mandaraka-Sheppard*, Modern Maritime Law and Risk Management, 2nd ed, Informa, London, 2009, σελ. 326).

[437] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 567, Βλ. J. Wilson, ο.π., σελ. 187. Βλ. π.χ. υποθ. Union of India v. NV Reederij Amsterdam (The Amstelslot), 1963, 2 Lloyd's Rep, σελ. 223, Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd (The Muncaster Castle), 1961, 1 Lloyd's Rep., σελ. 57. Επίσης, υποθ. The Toledo, 1995 1 Lloyd's Rep. 40, όπου δεν τηρούνταν αρχείο για την κατάσταση του συστήματος συντήρησης από το πλήρωμα. Επίσης, η βλάβη στο σύστημα συντήρησης δεν εντοπίστηκε από το νηογνώμονα. Ωστόσο, το πιστοποιητικό του νηογνώμονα, λαμβάνεται υπόψη από το δικαστήριο, δεν αποτελεί όμως αδιάσειστη απόδειξη τήρησης της δέουσας επιμέλειας. Η μηδέποτε τήρηση στοιχείων της κατάστασης του συστήματος συντήρησης οδήγησε το δικαστήριο να θεωρήσει ότι δεν αποδείχθηκε η τήρηση της υποχρέωσης της δέουσας επιμέλειας.

[438] υποθ. Maxine Footwear Co Ltd v. Canadian Government Merchant Marine, (The Maurienne), 1959, 2 Lloyd's Rep, 118.

[439] Βλ. ν. 2107/1992.

[440] Βλ. ΑΠ 1716/1980, ΕΕΔ, 1982, σελ. 105, ΕφΑθ 4240/1973, ΕΕΔ 1974, σελ. 568.

i. Η ρύθμιση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος (ISM Code[441]), εκπονήθηκε το 1995 από την Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και προστέθηκε το 1998 ως Κεφάλαιο IX στη Διεθνή Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση» 1974 (SOLAS)[442]. Υιοθετήθηκε από τα Συμβαλλόμενα Κράτη με τη διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής (tacit acceptance procedure)[443] και εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 1998 για όλα τα επιβατηγά, ταχύπλοα, δεξαμενόπλοια και πλοία ξηρού φορτίου άνω των 500 κ.ο.χ., και από την 1η Ιουλίου 2002 για όλα τα φορτηγά πλοία άνω των 500 κ.ο.χ.

Ο Κώδικας περιέχει ρυθμίσεις που αφορούν δημοσίου δικαίου υποχρεώσεις διαχείρισης πλοίων προς το σκοπό της διατήρησης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του περιβάλλοντος[444]. Σύμφωνα με τον Κώδικα, μια ναυτιλιακή εταιρεία[445] οφείλει να ασκεί τη διαχείριση των πλοίων, τόσο από τη στεριά όσο και στη θάλασσα, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα και διαθέτουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά, καθώς και ότι διαθέτουν εκπαιδευμένα πληρώματα της προβλεπόμενης, για κάθε κατηγορία πλοίων, σύνθεσης και αριθμού. Περαιτέρω, οι εταιρείες οφείλουν να αναπτύσσουν και να

[441] Όπως έχει τροποποιηθεί με τις αποφάσεις του IMO και ισχύει και όπως ο Κώδικας ενσωματώθηκε στο δίκαιό μας με την ΥΑ 1218.78/1/95/ΦΕΚ/Β' 709/1995 (Αποδοχή οδηγιών του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος (ISM Code) που υιοθετήθηκε από τον IMO) και τροποποιήθηκε με τις ΥΑ 4113.166/01/2002/27.8.2002 (Β΄ 1201), 4113.262/01/2009/20.05.2009 (Β΄ 1056), 4113.272/ 01/2010/6.8.2010 (Β΄ 1459) και 4113.320/02/2014 (ΦΕΚ Β' 3191/27/11/2014).

[442] Κυρώθηκε από τη Χώρα μας με το ν. 1045/1980: Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974» και περί άλλων τινών διατάξεων και τέθηκε σε ισχύ την 25/5/1980, με Ανακοίνωση του Υπουργού Εξωτερικών της 12-19 Ιουνίου 1980.

[443] Βλ. Εισαγωγικό Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 37.

[444] Αυτού του είδους οι υποχρεώσεις ελήφθησαν υπόψη και κατά τη σύνταξη του άρθρου με το οποίο διατηρήθηκε η θετική διατύπωση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας στο Preliminary Draft Instrument. Βλ. UN doc A/CN.9/WG.III/WP.21, παρ. 60, σελ. 25.

[445] Βλ. *T. Nikaki*, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 13 και υποσ. 76: ένας μεταφορέας λογίζεται ως η Εταιρεία η οποία οφείλει να συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του ISM Code αν είναι ταυτόχρονα πλοιοκτήτης ή ναυλωτής γυμνού σκάφους, ο οποίος εκτελεί μια μεταφορά σε εκτέλεση μιας σύμβασης μεταφοράς.

διατηρούν για κάθε πλοίο εσωτερικό Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management System = SMS[446]), κατά το οποίο καθορίζονται οι επικοινωνίες με το πλοίο, η τήρηση αρχείου και το πρόσωπο που αποτελεί το σύνδεσμο ανάμεσα στο πλοίο και τη διοίκηση της εταιρείας[447].

Τηρείται αρχείο επαγγελματικών πιστοποιήσεων των ναυτικών, καθώς και ευθυνών και εξουσιών του πλοιάρχου σε θέματα ασφάλειας και σε ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος και εκπαίδευσης των ναυτικών. Σύμφωνα με τον Κώδικα πρέπει να υφίσταται σύστημα ενημέρωσης για τη συντήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού του, για την επικοινωνία εργασιών επί του πλοίου, ετοιμότητας για την αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών, αναφοράς περιστατικών απειλητικών για το περιβάλλον ή επειγόντων περιστατικών και ατυχημάτων. Οι υποχρεώσεις του Κώδικα, οι οποίες αφορούν στη λειτουργία του πλοίου και τον ανθρώπινο παράγοντα, τάσσουν μία διαρκή υποχρέωση αξιοπλοΐας του πλοίου για το υπόχρεο πρόσωπο[448]. Το υποχρεωτικό αρχείο του πλοίου σύμφωνα με τον Κώδικα θα καταδείξει κάθε πλημμέλεια που αφορά τεχνικές ελλείψεις, σφάλματα διαχείρισης, επιλογή ναυτικών που δεν διαθέτουν τα κατάλληλα επαγγελματικά πιστοποιητικά[449]. Όσον αφορά την υποχρέωση τεχνικής καταλληλότητας του πλοίου και των χώρων υποδοχής φορτίου, της κατάλληλης επάνδρωσης, εξοπλισμού και εφοδιασμού του πλοίου, υπάρχει εννοιολογική αντιστοίχιση των άρθρων 6 και 10 του Κώδικα[450] με την υποχρέωση που τίθεται από το δίκαιο που διέπει τη θαλάσσια μεταφορά.

i.i. Επενέργεια στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

Υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ο μεταφορέας φέρει προσωπικά την ευθύνη να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια πριν και κατά την έναρξη του πλου, ώστε να παρέχει αξιόπλοο πλοίο, υπό το ειδικότερο περιεχόμενο που αποδίδεται στην αξιοπλοΐα με βάση τη διάταξη 3 παρ. 1. Οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον Κώδικα (ISM) δε μεταβάλλουν την

[446] Βλ. αρθ. 1 παρ. 4 του Κώδικα ISM.
[447] Βλ. *Baris Soyer*, Warranties in Marine Insurance, ο.π., κεφ. 3, παρ. 3.93 επ.
[448] Βλ. *T. Nikaki*, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 11 επ., όπου η αντιστοίχιση αναφέρεται στη διάταξη των ΚΡ.
[449] Οι υποχρεώσεις αυτές θεωρούνται συναφείς με την υποχρέωση επίδειξης της δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου. Βλ. ενδ. Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 569.
[450] Βλ. *T. Nikaki*, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 13.

έννοια της αξιοπλοΐας και τη νομική φύση της αντίστοιχης υποχρέωσης του μεταφορέα ή τη χρονική της έκταση υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπως αυτά τίθενται από τη γραμματική διατύπωση της διάταξης και όπως έχουν αναλυθεί στη θεωρία και εξειδικευτεί στη νομολογία[451].

Οι δημοσίου δικαίου υποχρεώσεις του Κώδικα αποκτούν, ωστόσο, δραστικό ρόλο στη διαμόρφωση των κριτηρίων με βάση τα οποία ένα πλοίο θεωρείται αξιόπλοο[452] και στην αποδεικτική διαδικασία και την άμυνα του μεταφορέα, όταν θα κληθεί να αποδείξει ότι άσκησε τη δέουσα επιμέλεια πριν και κατά την έναρξη του πλου[453]. Ο μεν ενάγων ζημιωθείς μπορεί ευκολότερα να αποδείξει την αναξιοπλοΐα και την αιτιώδη συνάφεια με τη ζημία, ενώ αν τα έγγραφα που επιβάλλεται από τον Κώδικα να τηρούνται, δεν υπάρχουν ή είναι ελλιπή, ο μεταφορέας δεν θα μπορέσει να επικαλεστεί επιτυχώς την εκ μέρους του άσκηση της δέουσας επιμέλειας[454].

i.ii. Επενέργεια στο καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ, επεκτείνοντας την υποχρέωση αξιοπλοΐας σε όλη τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, ευθυγραμμίζονται ακόμη περισσότερο με τον Κώδικα. Η αντιστοιχία εντοπίζεται εκτός από το περιεχόμενο και στη διάρκεια εκπλήρωσης της σχετικής υποχρέωσης. Διότι και υπό τη διάταξη του άρθρου 14, παραμένει το μέτρο της δέουσας επιμέλειας, την οποία ο μεταφορέας θα κληθεί να αποδείξει ότι κατέβαλλε για να παρέχει, πλην όμως και να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο, ώστε να απαλλαγεί από την ευθύνη του[455]. Έτσι η επίδραση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τον Κώδικα στην αποδεικτική διαδικασία της ευθύνης του μεταφορέα[456], έχοντας ήδη επιδεινώσει τη δικονομική του θέση και στο πεδίο του ισχύοντος δικαίου της

[451] Βλ. παρακ. αναλυτικά τις πτυχές αξιοπλοΐας.
[452] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 945 επ..
[453] Βλ. *A. Mandaraka-Sheppard*, Modern Maritime Law and Risk Management, ο.π., σελ. 326-327.
[454] Νομολογιακά παραδείγματα με συμβολή του ISM Code στην αποδεικτική διαδικασία, πριν την υποχρεωτική εφαρμογή του, αναφέρονται από την *A. Mandaraka-Sheppard,* ο,π., οι υποθ. Eurasian Dream, 2002, 1 Lloyd's Rep, σελ. 719 και Isla Fernandina, 2000, 1 Lloyd's Rep, σελ. 15.
[455] Βλ. αρθ. 17 παρ. 5 περ. β ii ΚΡ.
[456] Βλ. *Hannu Honka*, Main obligations and liabilities of the carrier. Transportrecht (Neuwied, Germany) vol. 27, is. 7-8, 2004, σελ. 280.

θαλάσσιας μεταφοράς, επεκτείνεται με τους Κανόνες Ρότερνταμ, σε όλη τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού.

Διαπιστώνουμε επομένως ότι η επίταση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας που τίθεται στο μεταφορέα από τους Κανόνες του Ρότερνταμ δεν συνίσταται μόνο στη χρονική της επέκταση, αλλά επηρεάζεται και από άλλα πεδία ρύθμισης που αφορούν τη λειτουργία και οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης σε σχέση με το πλοίο. Ο αντίλογος ότι ο μεταφορέας υποχρεούται μόνο στην επίδειξη της δέουσας επιμέλειας για την εκπλήρωση της υποχρέωσής του κατά το δίκαιο των μεταφορών δεν αποτελεί επαρκή απάντηση στη θέση των μεταφορέων ότι μετατίθεται σε αυτούς μεγάλο μέρος του κινδύνου, κατά την εκτέλεση και στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς, η οποία εκτιμούν ότι θα προκαλέσει την αύξηση των ναύλων[457].

Περαιτέρω, όσο κι αν εξελιχθεί η τεχνολογία και αναπτυχθούν τα συστήματα επικοινωνιών, δεν μεταβάλλεται το πραγματικό γεγονός, ότι το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου βρίσκεται πραγματικά και πρακτικά απομονωμένο. Βεβαίως ο μεταφορέας υποχρεούται θεωρητικά να προβεί μόνο σε εύλογες ενέργειες που συνιστούν επίδειξη της δέουσας επιμέλειας όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω[458], όμως στην πραγματικότητα θα πρέπει να περιμένουμε τη σχετική νομολογία που θα αναπτυχθεί από τα εθνικά δικαστήρια σχετικά με το κριτήριο του ευλόγου των ενεργειών εν πλω, σε περίπτωση θέσης σε ισχύ της νέας Διεθνούς Σύμβασης.

Β. Χρόνος εκπλήρωσης της υποχρέωσης αξιοπλοΐας

α. Πριν και κατά την έναρξη του πλου

i. Προσδιορισμός περιόδου στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

Η εκπλήρωση της υποχρέωσης επίδειξης της δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου, όπως ήδη επισημάνθηκε, απαιτείται από το μεταφορέα υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, πριν και κατά

[457] *T. Nikaki*, The fundamental duties …, ο.π., σελ. 521
[458] Βλ. *T. Nikaki*, The carrier' s duties.., ο.π., σελ. 14.

την έναρξη του πλου. Στους Κανόνες του Αμβούργου δεν διατυπώνεται ρητά παρόμοια υποχρέωση, ωστόσο υπονοείται, καθώς σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1, ο μεταφορέας μπορεί να αποφύγει την ευθύνη μόνο αν «... αυτός, οι υπάλληλοι ή οι πράκτορές του, έλαβαν όλα τα μέτρα που θα μπορούσαν εύλογα να απαιτηθούν ώστε να αποφευχθεί το περιστατικό και οι συνέπειές του». Η διάταξη δεν είναι σαφής, αλλά μια ερμηνεία, η οποία θα έκανε δεκτή υποχρέωση του μεταφορέα για την αποκατάσταση βλάβης στον εξοπλισμό ψύξης, που οφείλεται σε κεκρυμμένο ελάττωμα, δεν φαίνεται τελολογικά υπερβατική[459]. Τη θεωρία και τη νομολογία έχουν απασχολήσει ερμηνευτικά οι χρονικοί προσδιορισμοί «πριν» και «κατά την έναρξη» του πλου. Τα πορίσματα ως προς τα στάδια αυτά είναι αξιοποιήσιμα και υπό το καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ.

Κατά την ερμηνεία του άρθρου 3 παρ. 1 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, απασχόλησε η ερμηνεία του όρου «πλους», πριν και κατά την έναρξη του οποίου ο μεταφορέας οφείλει να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια[460]. Η άποψη που έχει επικρατήσει πλέον, είναι ότι ο πλους συνίσταται στο σύνολο του ταξιδιού, αδιαφόρως αν το πλοίο πρόκειται να προσεγγίσει ενδιάμεσους λιμένες[461]. Αυτό διότι, στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο, και ειδικότερα στο δίκαιο της ναύλωσης είχε αναπτυχθεί η θεωρία των σταδίων και θεωρείτο ότι η υποχρέωση του μεταφορέα θα πρέπει να εκπληρώνεται πριν και κατά την έναρξη κάθε σταδίου του ταξιδιού[462]. Ωστόσο, η άποψη αυτή έχει πλέον εγκαταλειφθεί[463].

Περαιτέρω, η περίοδος εκπλήρωσης της υποχρέωσης που επιβάλλεται με το άρθρο 3 παρ. 1, έχει προσδιοριστεί ερμηνευτικά ότι εκτείνεται τουλάχιστον από την έναρξη της φόρτωσης και μέχρι το χρονικό σημείο κατά το οποίο εκκινά ο πλους και μάλιστα όσον αφορά όλες τις πτυχές της αξιοπλοΐας, όπως αυτές

[459] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 14-05, σελ. 40.
[460] Βλ. *J. Wilson*, ο.π., σελ. 187, *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ 358-360.
[461] Έτσι, η δόλια επέμβαση τρίτου προσώπου στον τεχνικό εξοπλισμό του πλοίου, ενόσω ναυλοχούσε σε ενδιάμεσο λιμένα, δεν οδήγησε σε ευθύνη του μεταφορέα λόγω αναξιοπλοΐας, υποθ. Leesh River Tea Co v. British India Steam Nav Co, 1966, 2 Lloyd's Rep, σελ. 193.
[462] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 567.
[463] Βλ. *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ. 404, όπου διατυπώνεται η άποψη ότι απαιτείται η ύπαρξη καταλληλότητας στην αρχή κάθε σταδίου.

εξειδικεύονται στη διάταξη[464]. Ωστόσο, σύμφωνα με παλαιότερα κρατούσα στη θεωρία άποψη[465], στο αγγλικό δίκαιο, γινόταν δεκτό ότι η υποχρέωση, για την οποία ο μεταφορέας έφερε αντικειμενική ευθύνη, έπρεπε να εκπληρούται σε συγκεκριμένα χρονικά σημεία. Ότι, ειδικότερα, κατά την έναρξη της φόρτωσης έπρεπε να συντρέχει η καταλληλότητα του πλοίου προς διατήρηση του φορτίου και ότι κατά την έναρξη του πλου έπρεπε να συντρέχει η καταλληλότητα προς θαλασσοπλοΐα[466].

Υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπου η υποχρέωση περιορίζεται στο μέτρο της επίδειξης δέουσας επιμέλειας, κρίθηκε[467] ότι η υποχρέωση δεν παύει με την ολοκλήρωση της φόρτωσης για να αναβιώσει κατά την έναρξη του πλου, αλλά η ευθύνη υφίσταται διαρκώς, για όλη την περίοδο από την έναρξη της φόρτωσης, τουλάχιστον, έως την έναρξη του πλου. Μετά τον απόπλου ο μεταφορέας βαρύνεται με τις υποχρεώσεις του αρθ. 3 § 2 σε σχέση με το φορτίο. Έτσι, ο μεταφορέας δεν φέρει, παρά μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις[468], ευθύνη για επιγενόμενη αναξιοπλοΐα, δηλαδή για αναξιοπλοΐα που εμφανίζεται μετά τον απόπλου. Ωστόσο, έχουν διατυπωθεί επιφυλάξεις[469] ως προς αυτή τη θέση, όταν η εκδήλωσή της εμφανίζεται αμέσως μετά τον απόπλου και ο μεταφορέας δεν μπορεί να αποδείξει την επίδειξη της δέουσας επιμέλειας ή κεκρυμμένο ελάττωμα. Διότι όταν το πλοίο βυθιστεί αμέσως μετά τον απόπλου, δημιουργείται μαχητό τεκμήριο αναξιοπλοΐας πριν και κατά την έναρξη του πλού σε βάρος του μεταφορέα, ο οποίος θα πρέπει να ανταποδείξει ότι η αιτία της ζημίας δεν οφείλεται σε αρχική αναξιοπλοΐα.

Ωστόσο, η γραμματική διατύπωση της διάταξης, αφήνει περιθώρια ερμηνείας ως προς την έναρξη της περιόδου. Ζήτημα γεννάται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ζημία που επέρχεται εντός της χρονικής περιόδου από τη

---

[464] Βλ. *J. Wilson*, ο.π., σελ. 187, βλ. υποθ. Maxine Footwear Co Ltd v. Canadian Government Merchant Marine, (The Maurienne), 1959, 2 Lloyd's Rep, 118, *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 387. Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 358 επ.

[465] Βλ. *Paul Todd*, Principles of the Carriage of goods by sea, Routledge, 2016, σελ. 315.

[466] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 567.

[467] Maxine Footwear Co Ltd v. Canadian Government Merchant Marine, (The Maurienne), ο.παραπ.

[468] Βλ. Α. Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 360. Βλ. επίσης υποθ. Leesh River Tea Company, ltd., and others v. British India Steam Navigation Company, Ltd. (The "Chyebassa"), 1966, 2 Lloyd's Rep., σελ. 193.

[469] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 504. Επίσης, παρακ. υπό τον τίτλο «ii. Επιγενόμενη αναξιοπλοΐα και συνέπειες από την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος».

φόρτωση μέχρι την έναρξη του θαλάσσιου ταξιδιού, οφείλεται σε κάποιο περιστατικό που ανάγεται σε χρόνο προγενέστερο της έναρξης της φόρτωσης και συνιστά παράβαση της επίδειξης της δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου[470]. Τέτοιο περιστατικό θα μπορούσε να είναι η - προγενέστερη της έναρξης της φόρτωσης - μη συμμόρφωση του μεταφορέα με δημοσίου δικαίου υποχρεώσεις του, ως προς τις επιθεωρήσεις και επισκευές του πλοίου[471]. Η προϋπόθεση για να ανατρέξουμε σε χρόνο προγενέστερο της έναρξης της φόρτωσης είναι, σε κάθε περίπτωση, το πλοίο να βρισκόταν σε εκείνο το προγενέστερο χρονικό σημείο στη σφαίρα εξουσίας ή υπό τον έλεγχο του μεταφορέα[472], ώστε να ευθύνεται για την αναξιοπλοΐα.

ii. Προσδιορισμός περιόδου στους Κανόνες Ρότερνταμ

Η υποχρέωση του μεταφορέα για την παροχή αξιόπλοου πλοίου παραμένει προσωπική και αμεταβίβαστη και υπό το καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να αναθέσει σε άλλα πρόσωπα τις εργασίες που θα οδηγήσουν στην παροχή ή την διατήρηση του πλοίου αξιόπλοου, αλλά ότι θα ευθύνεται προσωπικά για τις πράξεις και παραλείψεις των προσώπων αυτών. Σύμφωνα με το άρθρο 18 των Κανόνων Ρότερνταμ, ο μεταφορέας ευθύνεται για την παράβαση των υποχρεώσεών του, που επιβάλλονται από τη Διεθνή Σύμβαση, όταν αυτή προκαλείται από τις πράξεις ή παραλείψεις κάθε εκτελούντος μέρους, του πλοιάρχου ή του πληρώματος του πλοίου, υπαλλήλων του μεταφορέα ή εκτελούντος μέρους ή κάθε άλλου προσώπου το οποίο εκτελεί ή αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, στο βαθμό που αυτό το πρόσωπο ενεργεί, άμεσα ή έμμεσα, κατ' εντολή του μεταφορέα ή υπό την εποπτεία ή τον έλεγχό του.

Ωστόσο, επειδή η υποχρέωση επίδειξης δέουσας επιμέλειας σύμφωνα με το άρθρο 14 αρχίζει πριν την έναρξη του θαλάσσιου ταξιδιού, ο μεταφορέας

[470] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 567 και εκεί παραπομπή σε *Clarke*, The Carrier's duty of seaworthiness under the Hague Rules, Lex Mercatoria: Essays in Honour of Francis Reynolds, ed. Rose, 2000, σελ. 121 και σχετική νομολογία αγγλικών δικαστηρίων.
[471] Βλ. υποθ. Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd (The Muncaster Castle), 1961, 1 Lloyd's Rep., σελ. 57.
[472] Βλ. *J. Wilson*, ο.π., σελ. 189, *Scrutton*, ο.π.. B-11, σελ. 387.

ευθύνεται για τις πράξεις και παραλείψεις των προσώπων αυτών, από τη στιγμή που το πλοίο βρίσκεται στη σφαίρα εξουσίας ή τον έλεγχο του, ακόμη δηλαδή και πριν την έναρξη της περιόδου ευθύνης[473] του, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς. Σε αυτήν την περίπτωση λοιπόν η προσωπική και αμεταβίβαστη ευθύνη του για αναξιοπλοΐα, καλύπτει πράξεις και παραλείψεις των παραπάνω προσώπων, οι οποίες λαμβάνουν χώρα πριν την έναρξη της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα[474].

β. Έννομες συνέπειες της υποχρέωσης διατήρησης της αξιοπλοΐας

Η επέκταση της χρονικής διάρκειας[475] εκπλήρωσης της υποχρέωσης επίδειξης δέουσας επιμέλειας, υπό το άρθρο 14 των Κανόνων του Ρότερνταμ, καθιστά τον μεταφορέα υπόχρεο παροχής - πριν και κατά την έναρξη - και επιπλέον διατήρησης του πλοίου αξιόπλοου, κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού[476]. Αντιλαμβάνεται κανείς ότι πρόκειται για επίταση της ευθύνης του μεταφορέα, διότι η υποχρέωσή του επεκτείνεται σε όλη τη διάρκεια της θαλάσσιας αποστολής και, κατά τη γνώμη μας, όπως θα καταδειχθεί στη συνέχεια, έως την ολοκλήρωση των ενεργειών εκφόρτωσης στο λιμένα εκφόρτωσης. Η προηγούμενη ερμηνεία όσον αφορά την περίοδο έως τον απόπλου και της αντίστοιχης εκπλήρωσης της υποχρέωσης, όπως διαμορφώθηκε και μέσω της νομολογίας, δεν μεταβάλλεται στους Κανόνες του Ρότερνταμ, στα πλαίσια που ανωτέρω αναφέρθηκαν. Είναι, ωστόσο εύλογο ότι εφόσον η υποχρέωση επεκτείνεται και «κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού», ο μεταφορέας ευθύνεται πλέον σε κάθε περίπτωση και για επιγενόμενη αναξιοπλοΐα.

Ο καθορισμός και η έκταση της επιγενόμενης αναξιοπλοΐας, όμως, ή με άλλη διατύπωση, η διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού και το ύστατο χρονικό

[473] Βλ. παραπ. για τη διαμόρφωση της ελάχιστης περιόδου ευθύνης μεταφοράς θαλάσσιου σκέλους από την παραλαβή έως την παράδοση, σύμφωνα με το αρθ. 12 παρ. 3 ΚΡ.
[474] *T. Nikaki*, The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules, JIML 14, 2008, σελ. 522.
[475] Βλ. σχετ.: Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 43 και 131, Αναφορά 12ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/544, παρ. 147-153 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 50.
[476] Βλ. *Tomotaka Fujita*, Introduction, CMI Yearbook 2007-2008, σελ. 277, *F. Berlingieri*, Carrier's obligations and liabilities, CMI Yearbook 2007-2008, σελ. 280.

σημείο εκπλήρωσης της υποχρέωσης του μεταφορέα, θεωρούμε ότι θα αποτελέσει αντικείμενο διαφορετικών ερμηνευτικών προσεγγίσεων. Διότι κατά τη διάταξη του άρθρου 14 των Κανόνων Ρότερνταμ επεκτείνεται η υποχρέωση του μεταφορέα «κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού». Δεν αποσαφηνίζεται το πέρας αυτής της περιόδου[477].

Έτσι οι πιθανές εκδοχές είναι ότι η περίοδος λήγει με την άφιξη του πλοίου στο λιμένα εκφόρτωσης ή ότι το πέρας της περιόδου συμπίπτει με την ολοκλήρωση των ενεργειών εκφόρτωσης. Κατά μία στενή ερμηνεία, η οποία μπορεί να στηριχθεί στο γράμμα της διάταξης και τη συνήθη έννοια των λέξεων, το θαλάσσιο ταξίδι, περατώνεται με την άφιξη του πλοίου στο λιμένα προορισμού. Στο σημείο αυτό η διάρκεια του πλου έχει παύσει. Ωστόσο ορθότερη, και σύμφωνη με το σκοπό της διάταξης φαίνεται η δεύτερη ερμηνεία, για δύο λόγους. Πρώτον, διότι η ολοκλήρωση την εκφόρτωσης είναι το αντίστοιχο στάδιο της έναρξης της φόρτωσης, κατά το οποίο ο μεταφορέας υποχρεούται, όπως είδαμε, να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια για την παροχή αξιόπλοου πλοίου. Δεύτερον, διότι η βούληση των συντακτών της διάταξης ήταν η επέκταση της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Η ερμηνεία που δέχεται το πέρας της περιόδου με την άφιξη του πλοίου στο λιμένα προορισμού θα αποδυνάμωνε το σκοπό αυτής της πρόθεσης επέκτασης της υποχρέωσης[478].

§ 2. Η εξέλιξη των νομικών χαρακτηριστικών της αξιοπλοΐας

Α. Επικαιροποίηση του περιεχομένου της αξιοπλοΐας

α. Είδη αξιοπλοΐας

Το περιεχόμενο του όρου «αξιοπλοΐα» αποτελεί σε μεγάλο βαθμό επανάληψη των περιπτώσεων α, β και γ της παρ. 1 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Ο τρόπος με τον οποίο η ναυπηγική τεχνολογία ήδη επηρρεάζει την έννοια της αξιοπλοΐας σε όλες τις πτυχές της, όπως θα τις

[477] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 14-02, σελ. 39.
[478] *T. Nikaki*, The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules, JIML 14, 2008, σελ. 522.

εξετάσουμε εδώ, φαίνεται ότι δεν εισχώρησε στον προβληματισμό της Ομάδας Εργασίας, αναφορικά με τα νομικά προβλήματα που θα προκύψουν με την πρώτη κατάρτιση σύμβασης μεταφοράς με αυτόνομο/μη επανδρωμένο πλοίο[479].

Οι διαφορές στην διατύπωση συνίστανται κατά βάση στην τροπή της υποχρέωσης σε διαρκή και στις τεχνικές εξελίξεις της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια. Έτσι, το άρθρο 14 των Κανόνων Ρότερνταμ ορίζει τις υποχρεώσεις του μεταφορέα σε σχέση με την «αξιοπλοΐα», η οποία καλύπτει α) την ναυτική ικανότητα του πλοίου, β) την κατάλληλη επάνδρωση, εξοπλισμό, και εφοδιασμό του πλοίου, και (γ) την καταλληλότητα των κυτών και άλλων μερών του πλοίου, στα οποία μεταφέρονται εμπορεύματα, και των εμπορευματοκιβωτίων που παρέχονται από το μεταφορέα, ώστε αυτά να είναι κατάλληλα και ασφαλή για την παραλαβή, μεταφορά και διαφύλαξη των εμπορευμάτων.

Οι έννοιες είναι επομένως, σε γενικές γραμμές, ήδη πλήρως κατανοητές. Η νομολογία που έχει αναπτυχθεί γύρω από την έννοια της αξιοπλοΐας έχει παγιωθεί και είναι ικανή να παρέχει καθοδήγηση για το πεδίο εφαρμογής κάθε κατηγορίας, στο βαθμό που διατηρείται η έννοια και η αντίστοιχη διατύπωση. Αυτό άλλωστε αποτέλεσε επιδίωξη της συντακτικής ομάδας[480]. Διαπιστώνουμε ότι διατηρείται ουσιαστικά η κατηγοριοποίηση των πτυχών της αξιοπλοΐας[481] σε i) υλική καταλληλότητα, στην οποία εντάσσεται η καταλληλότητα προς πλουν και η καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου και ii) νομική καταλληλότητα[482].

i. Υλική καταλληλότητα

i.i. Ναυτική ικανότητα

i.i.i. Πλοίο

[479] Βλ. αναλυτικότερα στο Δεύτερο Μέρος σελ. 256.
[480] Βλ. π.χ. Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 132 και Αναφορά 19ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/621, παρ. 58.
[481] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 355.
[482] Αναλυτικά βλ. παρακ. υπό τον τίτλο «Νομική καταλληλότητα».

Η πρώτη πτυχή της αξιοπλοΐας αφορά στην καταλληλότητα του υλικού φορέα με τον οποίο θα εκτελεστεί η κύρια υποχρέωση του μεταφορέα, όπως αυτή οριοθετείται στο άρθρο 11 των Κανόνων Ρότερνταμ και τη σύμβαση μεταφοράς. Το πλοίο που παρέχεται από το μεταφορέα θα πρέπει να είναι κατάλληλο για τον πλου που πρόκειται να εκτελεστεί, όσον αφορά την κατασκευή, αντοχή και ευστάθειά του[483]. Έτσι, η διαδρομή που έχει συμφωνηθεί, το φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί και άλλοι παράγοντες καθορίζουν και το είδος το πλοίου που θα διατεθεί, του οποίου τα τεχνικά δεδομένα πρέπει να ανταποκρίνονται στα πρότυπα της ναυπηγικής τέχνης για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ενέργειες που μπορούν να επηρεάσουν την αντοχή και ευστάθεια του πλοίου, όπως η φόρτωση και η στοιβασία, θα κριθεί κατά περίπτωση αν άπτονται της εκπλήρωσης της υποχρέωσης παροχής αξιόπλοου πλοίου, με το κριτήριο του κύριου σκοπού προς τον οποίο ενεργήθηκαν.

Η διαφοροποίηση που εισάγεται στο άρθρο 14 περ. α των Κανόνων Ρότερνταμ σε σχέση με το 3 παρ. 1 περ. α των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ συνίσταται στην χρονική επέκταση της εκπλήρωσης της σχετικής υποχρέωσης, καθώς ο μεταφορέας οφείλει να διατηρεί στην ανωτέρω κατάσταση το πλοίο μέχρι την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης, σύμφωνα με την παραδοχή που κάναμε ανωτέρω, σχετικά με τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού.

Εδώ έγκειται όμως και μία από τις βασικές αντιρρήσεις των μεταφορέων, καθώς ενδέχεται να μην είναι εφικτή η αποκατάσταση τεχνικής βλάβης, όταν το πλοίο ταξιδεύει και βρίσκεται πολύ μακριά από εγκαταστάσεις υπηρεσιών δεξαμενισμού, ώστε να γίνουν οι απαραίτητες εργασίες αποκατάστασης. Ο κύριος αντίλογος στη θέση αυτή είναι ότι ο μεταφορέας υποχρεούται στην επίδειξη της δέουσας επιμέλειας και δεν ευθύνεται με μέτρο αντικειμενικής ευθύνης. Οι ενέργειες στις οποίες απαιτείται να προβεί κατά τη διάρκεια του πλου, είναι οι ευλόγως αναμενόμενες, κατά τις συνθήκες της συγκεκριμένης περίπτωσης, από το μέσο συνετό μεταφορέα. Υπό το προηγούμενο καθεστώς, η εκδήλωση τέτοιας βλάβης μετά τον απόπλου δεν μπορούσε να οδηγήσει σε ευθύνη του μεταφορέα, ακόμα κι αν αυτός ή οι προστηθέντες του λάμβαναν

[483] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 355.

γνώση και δεν προχωρούσαν στην αποκατάσταση της βλάβης[484], εκτός αν η βλάβη αυτή συνδεόταν με αρχική αναξιοπλοΐα.

i.i.ii. Επάνδρωση, εξοπλισμός και εφοδιασμός

Περαιτέρω ο μεταφορέας οφείλει να εκπληρώνει τη δεύτερη πτυχή της υλικής καταλληλότητας σε σχέση με το πλοίο, όσον αφορά την επάνδρωση[485], τον εξοπλισμό και τον εφοδιασμό του πλοίου, τόσο πριν και κατά την έναρξη, όσο και κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού.

Έτσι, ο μεταφορέας θεωρείται ότι έχει ανταποκριθεί στην υποχρέωση να επανδρώσει το πλοίο κατάλληλα, με τη ναυτολόγηση πληρώματος που ανταποκρίνεται ποιοτικά και ποσοτικά στις απαιτήσεις της εφαρμοστέας νομοθεσίας για τη σύνθεση πληρωμάτων εμπορικών πλοίων[486]. Οφείλει, ειδικότερα, να διαθέτει και να διατηρεί το κατάλληλο πλήρωμα[487] και ικανό αριθμό πληρώματος ανά υποχρεωτική κατηγορία, για πλοία της κατηγορίας στην οποία υπάγεται το συγκεκριμένο πλοίο[488], σύμφωνα με το νόμο και τους Κανονισμούς του κράτους της σημαίας[489]. Οι ναυτικοί θα πρέπει να πληρούν τις τυπικές προϋποθέσεις της θέσης τους, δηλαδή να είναι εφοδιασμένοι με τα νόμιμα πιστοποιητικά και διπλώματα, που βεβαιώνουν τα προσόντα τους και τα οποία πρέπει να βρίσκονται σε ισχύ[490].

Η διατήρηση της καταλληλότητας σε αυτό το επίπεδο ανά πάσα στιγμή, οδηγεί σε επιβάρυνση του συνολικού κόστους μεταφοράς, προκειμένου ο μεταφορέας να μην κριθεί υπεύθυνος για αναξιοπλοΐα. Διότι, ενδέχεται, για παράδειγμα, να πρέπει να αποβιβαστεί ένα μέλος του πληρώματος προς

[484] *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 387.
[485] Σε μια πιο σύγχρονη διατύπωση, στο αρθ. 14 περ. β χρησιμοποιείται ο όρος «Properly crew…», αντί του αντίστοιχου «Properly man…», του αρθ. 3 παρ. 1 περ. β των Κ Χ/Χ-Β.
[486] Βλ. σχετ. αποφ. Εφ Πειρ 1049/2001, ΕφΠειρ 801/1992, ΑΠ 624/1968, ΝοΒ 17, σελ. 300. Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 356.
[487] Βλ. ΕφΠειρ 735/2005, κρίθηκε ότι καθώς στην αξιοπλοΐα του πλοίου περιλαμβάνεται και η επάνδρωση του πλοίου με προσοντούχο πλήρωμα, ο υποπλοίαρχος που είχε επιλεγεί εν προκειμένω στο πλοίο που βυθίστηκε δεν ήταν ο κατάλληλος για να διατηρήσει το πλοίο αξιόπλοο καθ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς.
[488] Στο ελληνικό δίκαιο οι συνθέσεις πληρωμάτων καθορίζονται για τα φορτηγά άνω των 3.000 κ.ο.χ. από το π.δ. 238/1987 και για τα αυτοματοποιημένα ποντοπόρα φορτηγά άνω των 3000 κ.ο.χ με την ΥΑ 70003/75, ΦΕΚ Β 59, 1986. Επίσης, με εγκύκλιο του ΥΝΑ βάσει της οποίας εκδίδεται ο όρος 8 των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης των φορτηγών και δεξαμενόπλοιων άνω των 3.000 κ.ο.χ., σύμφωνα με το αρθ. 13 ν.δ. 2687/1953.
[489] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 68.
[490] Βλ. ΕφΠειρ 801/1990, ΕΝΔ 1994, σελ. 71 επ.

επαναπατρισμό. Προς διατήρηση της κατάλληλης επάνδρωσης ο μεταφορέας οφείλει να αναπληρώσει το μέλος του πληρώματος που αποχωρεί διατηρώντας τη νόμιμη σύνθεση του πλοίου. Ωστόσο, ενδέχεται η αναπλήρωση να πρέπει να γίνει σε κάποιο μέρος του κόσμου, στο οποίο ο μεταφορέας θα πρέπει να υποβληθεί σε μια πολύ μεγάλη δαπάνη, τόσο για την αποχώρηση όσο και για την αναπλήρωση. Η επίκληση μιας τέτοιας δαπάνης δεν θεωρούμε ότι μπορεί να συνιστά νόμιμη ένσταση και δεν θα είναι ικανή να απαλλάξει το μεταφορέα σε περίπτωση ζημίας, εφόσον βεβαίως αυτή τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με το γεγονός αυτό, κατά το διάστημα που δεν αποκαθιστά την έλλειψη του μέλους του πληρώματος, με σκοπό να το αναπληρώσει σε επόμενο λιμένα, όπου το κόστος επαναπατρισμού και επιβίβασης ένας άλλου μέλους θα ήταν ενδεχομένως χαμηλότερο.

Περαιτέρω και όσον αφορά τον κατάλληλο εξοπλισμό και εφοδιασμό του πλοίου, αυτός συνίσταται ενδεικτικά στην κατάσταση και λειτουργία των κινητηρίων μηχανών, των οργάνων πλεύσεως, των συστημάτων επικοινωνίας του πλοίου, των ναυτικών χαρτών, πυξίδων και κάθε είδους τεχνικό εξοπλισμό που είναι απαραίτητος[491] για την εκτέλεση του θαλάσσιου ταξιδιού. Επίσης, στα χρειώδη για το θαλάσσιο ταξίδι, όπως αναλώσιμα, έρμα[492] και τρόφιμα[493]. Όσον αφορά τον εξοπλισμό, έχουν διατυπωθεί αξιοσημείωτοι προβληματισμοί, ενόψει των σύγχρονων τεχνικών και τεχνολογικών εξελίξεων, αναφορικά με το επίπεδο του εξοπλισμού που πρέπει να διαθέτει στο πλοίο ο μεταφορέας, ώστε να ανταποκρίνεται στο μέτρο της επιμέλειας που απαιτείται για να θεωρείται το πλοίο αξιόπλοο. Υποστηρίζεται ότι οι διατάξεις του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) παρέχουν ασφαλές πρότυπο. Κρίσιμο, πάντως, για την διαπίστωση της άσκησης της δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου, θεωρείται το μέτρο κατά το οποίο ο μέσος συνετός μεταφορέας θα

[491] Βλ. ΠΠΠειρ 954/1990, ΕΝΔ 1990, σελ. 505.

[492] Βλ. και ν. 4470/2017 (ΦΕΚ Α΄ 65) «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004 και άλλες διατάξεις» (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention), η οποία τέθηκε σε ισχύ την 8 Σεπτεμβρίου 2017), καθώς και Υ.Α. αριθμ. 2263.1-14/51497/2017 «Καθιέρωση Τύπου Διεθνούς Πιστοποιητικού Διαχείρισης Έρματος των υπόχρεων πλοίων».

[493] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά), ο.π., σελ. 68.

θεωρούσε απαραίτητη και εύλογη την εγκατάσταση συγκεκριμένου εξοπλισμού[494].

Το περιεχόμενο των εννοιών αυτής της πτυχής της αξιοπλοΐας και η απόδειξη ότι ο μεταφορέας έχει ανταποκριθεί στη σχετική υποχρέωση, έχουν ήδη και υπό το ισχύον καθεστώς διαφοροποιηθεί, επεκτεινόμενες από την επίδραση των διατάξεων του Κώδικα ISM. Η διαφοροποίηση στους Κανόνες Ρότερνταμ έγκειται στη διάρκεια εκπλήρωσης έναντι της αντίστοιχης διάταξης των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, καθώς αφορά και πάλι την επέκταση του χρονικού ορίζοντα εκπλήρωσης της υποχρέωσης από το μεταφορέα και τους προστηθέντες του. Έτσι ο μεταφορέας θα πρέπει, για παράδειγμα, να φροντίσει να παραμείνει σταθερός για όλη τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού ο αριθμός των ανά κατηγορία μελών του πληρώματος και να διατηρείται το πλοίο διαρκώς εξοπλισμένο και εφοδιασμένο για το ίδιο διάστημα.

i.ii. Καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου

Η τελευταία πτυχή της αξιοπλοΐας αφορά την καταλληλότητα του πλοίου προς διατήρηση του φορτίου (cargoworthiness). Κατά πρώτο λόγο, το πλοίο το οποίο θα διατεθεί για τη μεταφορά θα πρέπει να διαθέτει χώρους, που είναι κατάλληλοι για την υποδοχή, μεταφορά και συντήρηση του συγκεκριμένου φορτίου[495]. Κατά δεύτερον, οι χώροι του πλοίου στους οποίους πρόκειται να αποτεθεί το φορτίο θα πρέπει να προετοιμαστούν ανάλογα από το μεταφορέα, ώστε να γίνει η φόρτωση των εμπορευμάτων[496]. Ενδεικτικά, για τη μεταφορά υγρού φορτίου το οποίο θα μεταφερθεί σε δεξαμενές, ο μεταφορέας πρέπει να έχει προβεί στις κατάλληλες εργασίες, ώστε να απομακρυνθούν τυχόν κατάλοιπα από προηγούμενα φορτία και ενδεχομένως οι χώροι να έχουν απολυμανθεί ή και να διατίθενται αντλίες. Εφόσον πρόκειται για εμπορεύματα τα οποία χρειάζονται να διατηρηθούν και να μεταφερθούν σε χώρους που διαθέτουν σύστημα ψύξης, θέρμανσης ή εξαερισμού, ο μεταφορέας θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι το πλοίο που θα εκτελέσει τη μεταφορά διαθέτει τα ανάλογα

[494] Βλ. Bülent Sözer, Obligation of the carrier to make and keep the ship seaworthy-Some comments on Art. 14 of the Rotterdam Rules, σε Αναμνηστικός Τόμος Καθηγητή Αντωνίου Μ. Αντάπαση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα 2013, σελ. 1049 επ-1059.
[495] Βλ. 252/1995, Νομολογία Ναυτικού Τμήματος ΕφΠειρ 1994 - 1995, σελ. 226.
[496] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 357.

συστήματα που απαιτούνται και να αυτά λειτουργούν σωστά, ώστε το φορτίο να ταξιδέψει με ασφάλεια. Επίσης, το πλοίο πρέπει να εξοπλίζεται με μηχανισμούς απορρόφησης υγρών και διαχωρισμού του φορτίου[497].

Όσον αφορά και την τελευταία αυτή πτυχή της έννοιας της αξιοπλοΐας, η διαφοροποίηση των κανόνων του Ρότερνταμ αφορά και πάλι την επέκταση της χρονικής διάρκειας, κατά την οποία ο μεταφορέας πρέπει να εκπληρώσει το σχετικό καθήκον, εξασφαλίζοντας την καταλληλότητα των χώρων υποδοχής φορτίου σε όλη τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού. Στη διάταξη όμως, περιλαμβάνεται και μια ακόμη πολύ σημαντική διαφοροποίηση. Ο μεταφορέας πρέπει να φροντίσει επιπλέον και βάσει της διεθνούς ρύθμισης για τη διάθεση και διατήρηση κατάλληλων και ασφαλών, όχι μόνο των χώρων του πλοίου αλλά και των εμπορευματοκιβωτίων που παρέχονται από αυτόν, προς το σκοπό της παραλαβής, μεταφοράς και συντήρησης του φορτίου.

i.ii.i. Επέκταση της υποχρέωσης προς διατήρηση του φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια

Η υποχρέωση παροχής και διατήρησης κατάλληλων των εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία διατίθενται από το μεταφορέα[498] για τη συγκέντρωση, μεταφορά και διατήρηση εμπορευμάτων, αποτελεί μια πολύ σημαντική αναβάθμιση του περιεχομένου της αξιοπλοΐας, η οποία αφορά τη διατήρηση του φορτίου. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ έρχονται να ρυθμίσουν με αυτόν τον τρόπο ένα ζήτημα, το οποίο απασχόλησε τη θεωρία και τη νομολογία κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της αντίστοιχης διάταξης, υπό το ισχύον καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[499]. Η επικράτηση των εμπορευματοκιβωτίων τον τελευταίο μισό αιώνα και η εξάπλωση της χρήσης του στις μεταφορές, έχει καταστήσει επιβεβλημένη μια θετική ρύθμιση σε διεθνές επίπεδο, καθώς επίλυση του ζητήματος δεν επετεύχθη ούτε με τους Κανόνες του Αμβούργου[500].

[497] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ.68.
[498] Αυτά διακρίνονται από τα εμπορευματοκιβώτια τα οποία δεν διατίθενται από το μεταφορέα, καθώς το αρθ. 1 παρ. 24 ορίζει ότι: «"*Εμπορεύματα" καλούνται τα προϊόντα, εμπορεύματα και αντικείμενα κάθε είδους τα οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει να μεταφέρει, δυνάμει μίας σύμβασης μεταφοράς, και περιλαμβάνουν τη συσκευασία και κάθε εξοπλισμό και εμπορευματοκιβώτιο, τα οποία δεν παρέχονται από τον μεταφορέα ή για λογαριασμό αυτού*».
[499] Βλ. και N.J. Margetson, Liability of the carrier under the Hague (Visby) Rules for cargo damage caused by unseaworthiness of its containers, JIML 2008, vol. 14, σελ. 153 επ.
[500] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ.68.

Οι αποφάσεις εθνικών δικαστηρίων, υπό το ισχύον καθεστώς, κινήθηκαν σε διάφορες κατασκευές, ώστε η καταλληλότητα κάθε μέρους του πλοίου που προορίζεται για την υποδοχή φορτίου, να περιλάβει με διασταλτική ερμηνεία και τα εμπορευματοκιβώτια που παρέχονται από το μεταφορέα[501]. Στην ελληνική θεωρία υποστηρίζεται ότι το εμπορευματοκιβώτιο συνδέεται τόσο με το πλοίο, όσο και με το φορτίο[502]. Παρά ταύτα δεν συγκεντρώνει τα νομικά χαρακτηριστικά των συστατικών ή παραρτημάτων[503] ούτε προς το πλοίο ούτε προς το φορτίο. Πρόκειται για μια αυτόνομη κατασκευή συγκέντρωσης φορτίου, η οποία μπορεί να αφαιρείται και επομένως δεν συνδέεται με τη διαρκή εξυπηρέτηση του πλοίου. Το εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να αποτελεί αντικείμενο εμπορικής δραστηριότητας ενός τρίτου προσώπου που διαθέτει τη χρήση του στο φορτωτή ή το μεταφορέα και αποτελεί αντικείμενο μιας χωριστής σύμβασης (μίσθωσης, leasing, κλπ). Ωστόσο, κάποιες δικαστικές αποφάσεις θεώρησαν τα εμπορευματοκιβώτια ως λειτουργικά τμήματα του πλοίου[504].

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ δεν υιοθέτησαν αυτή την ακραία θέση. Η Διεθνής Σύμβαση δίνει τον ορισμό του εμπορευματοκιβωτίου[505] ως «κάθε τύπο εμπορευματοκιβωτίου, δεξαμενή που δύναται να μεταφερθεί ή επίπεδη κατασκευή, κινητό αμάξωμα[506] ή οποιαδήποτε παρόμοια μονάδα φορτίου, η οποία χρησιμοποιείται για τη συγκέντρωση εμπορευμάτων και κάθε εξοπλισμό βοηθητικό σε τέτοια μονάδα φορτίου». Στη σχετική διάταξη του αρθ. 14 περ. γ επιβεβαιώνεται η υποχρέωση του μεταφορέα να διασφαλίσει ότι κατάλληλο για

[501] Βλ. *Ralph de Wit,* Multimodal Transport: Carrier Liability and Documentation, London Lloyd's of London Press 1995, σελ. 413 επ., *A. Von Ziegler*, Transfer of Ownership in International Trade, Kluwer Law International 2002, σελ. 99 επ., ο οποίος εξαρτά την επέκταση της υποχρέωσης του αρθ. 3 παρ. 1 Κ Χ/Χ-Β σε εμπορευματοκιβώτια από το αν τα παρέχει ο μεταφορέας. Αντιθέτως ο *N. J. Margetson*, Liability of the carrier under the Hague (Visby) Rules for Cargo Damage caused by Unseaworthiness of its Containers, 14 JIML 2008, σελ. 161, υποστηρίζει ότι δεν επεκτείνεται στα εμπορευματοκιβώτια η υποχρέωση αξιοπλοΐας και η ευθύνη του μεταφορέα από βλάβη στα εμπορεύματα εξαιτίας της παροχής από το μεταφορέα ελαττωματικού εμπορευματοκιβωτίου, διέπεται από το εφαρμοστέο επί της σύμβασης μεταφοράς δίκαιο.

[502] *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων με εμπορευματοκιβώτια - Ειδικά νομικά ζητήματα, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2009, σελ. 20-21.

[503] Βλ. ΑΚ 953 επ. για συστατικό και 955 επ. για παράρτημα.

[504] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.020, σελ. 84, *W. Tetley*, ο.π., σελ. 921.

[505] Βλ. αρθ. 1 περ. 26 ΚΡ.

[506] Εκ των αυθεντικών κειμένων, το αγγλικό έχει τον όρο swapbody, το οποίο είναι εμπορευματοκιβώτιο προκαθορισμένου μεγέθους που χρησιμοποιείται στην οδική και σιδηροδρομική μεταφορά.

υποδοχή φορτίου είναι κάθε μέρος του πλοίου, όπου μεταφέρονται εμπορεύματα, περιλαμβανομένων στη διάταξη και των εμπορευματοκιβωτίων που παρέχονται από το μεταφορέα[507]. Η υποχρέωση, δηλαδή, δεν εξαντλείται στους παραδοσιακούς αποθηκευτικούς χώρους του πλοίου και επεκτείνεται και στα εμπορευματοκιβώτια που παρέχονται από το μεταφορέα.

Εδώ πρέπει να γίνει μια κρίσιμη παρατήρηση. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ, σε αντίθεση με το ισχύον καθεστώς, εφαρμόζονται, υπό προϋποθέσεις, και κατά ρητή διάταξη, και όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται στο κατάστρωμα[508]. Κατά την περίπτωση β του άρθρου 25 παρ. 1, η οποία αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις εφαρμογής των Κανόνων για μεταφορά στο κατάστρωμα, αυτό είναι δυνατόν όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται εντός ή επί εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων, που είναι κατάλληλα για μεταφορά στο κατάστρωμα. Στην περίπτωση αυτή η υποχρέωση αξιοπλοΐας επεκτείνεται, επιβάλλοντας στο μεταφορέα να διαμορφώσει κατάλληλα το κατάστρωμα για τη μεταφορά τέτοιων εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων[509].

ii. Νομική καταλληλότητα

Υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, αλλά και των Κανόνων του Αμβούργου, υποστηρίζεται ότι ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος, πριν και κατά την έναρξη του πλου, να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα, ώστε το πλοίο που διαθέτει να είναι νομικώς κατάλληλο[510]. Η θέση αυτή εξάγεται με διασταλτική ερμηνεία[511] τόσο από το άρθρο 3 παρ. 1 όσο και από το άρθρο 4 παρ. 2 περ. ζ των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, κατά το οποίο ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για απώλεια ή βλάβη που προκύπτει από κράτηση ή περιορισμό από κυβερνητικό ή νομοθετικό όργανο ή κατάσχεση βασισμένη σε δικαστική διαδικασία.

[507] Βλ. Αναφορά 12ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/544, παρ. 152, σελ. 47.
[508] Βλ. αναλυτικά σε *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων με εμπορευματοκιβώτια, ο.π., σελ. 74 επ.
[509] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 104 επ.
[510] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 358.
[511] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 922 επ., *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ. 123.

Η ερμηνεία που κατατείνει στην υποχρέωση παροχής νομικά αξιόπλοου πλοίου, είναι τελολογικά ορθή, καθώς όταν ο μεταφορέας δεν λαμβάνει τα ενδεικνυόμενα μέτρα για την άρση του νομικού ελαττώματος ή όταν οι καταστάσεις αυτές οφείλονται σε πράξη ή παράλειψη του ίδιου ή των προστηθέντων του, τότε ο μεταφορέας έχει παραλείψει την υποχρέωση να διαθέσει πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα, εξαιτίας του νομικού αυτού ελαττώματος. Η νομική καταλληλότητα δεν έχει την έννοια της απουσίας ελαττώματος, απλώς ο μεταφορέας οφείλει να λάβει κάθε εύλογο μέτρο, προκειμένου να αποτρέψει τις έννομες συνέπειες του νομικού ελαττώματος, το οποίο θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη συνέχιση εκτέλεσης του θαλάσσιου ταξιδιού και κατά συνέπεια την εκτέλεση της μεταφοράς[512].

Εξ άλλου εκτός από τις παραδοσιακές αιτίες γέννησης νομικών ελαττωμάτων, όπως η μη πληρωμή ληξιπρόθεσμων χρεών, πρέπει να παρατηρήσουμε ότι και η σύγχρονη διαμόρφωση ειδικότερων κλάδων του διεθνούς ναυτικού δικαίου, είναι δυνατόν να επηρεάσει τη νομική καταλληλότητα του πλοίου. Κίνδυνο, για παράδειγμα, νομικής ακαταλληλότητας, θα μπορούσε να προκαλέσει η έλλειψη εφοδιασμού του πλοίου με πιστοποιητικό ασφάλισης έναντι ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης[513]. Η εκπλήρωση καθεμίας από τις τρεις πτυχές της αξιοπλοΐας που αναπτύχθηκαν, καμία αξία δεν θα είχε, αν εξαιτίας του νομικού ελαττώματος, το πλοίο κατέληγε να ακινητοποιηθεί και να μην εκτελέσει την κυρία υποχρέωση του μεταφορέα στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς, δηλαδή την ίδια τη μεταφορά.

Το ίδιο μπορεί να υποστηριχθεί και στο πλαίσιο των Κανόνων του Ρότερνταμ. Η εκπλήρωση του άρθρου 14 παρ. 1 προϋποθέτει πλοίο και νομικώς κατάλληλο, πριν κατά την έναρξη και κατά τη διάρκεια του πλου. Μάλιστα, στο άρθρο 17 παρ. 3 περ. δ, η διατύπωση είναι πληρέστερη, ώστε ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί ως λόγο απαλλαγής για τη ζημία που προκλήθηκε από

[512] Βλ. *Ν. Δελούκας*, Ναυτικόν Δίκαιον, εκδ. 2η, 1979, σελ. 269.

[513] Βλ. αρθ. 7 παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, 2001 (Bunker Convention), η οποία έχει κυρωθεί από τη χώρα μας με το ν. 3393/2005. Μάλιστα, σύμφωνα με την αρχή «no more favourable treatment clause» (βλ. σχετ. Εισαγωγικό Μέρος, σελ. 37 επ.), η οποία ακολουθείται σε αρκετές ΔΣ, και την παρ. 2 του ίδιου αρθ. «…Σε σχέση με πλοίο μη νηολογημένο σε Κράτος Μέρος, το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να εκδοθεί ή να πιστοποιηθεί από την αρμόδια αρχή οποιουδήποτε Κράτους Μέρους…».

απώλεια, βλάβη, αλλά επιπλέον και από καθυστέρηση, όταν συγκεκριμένα περιστατικά, και ειδικότερα, η επιβολή καραντίνας, παρέμβαση ή εμπόδια, τα οποία επιβάλλονται από κυβερνήσεις, δημόσιες αρχές, κυβερνητικά όργανα ή από άτομα και περιλαμβάνουν κράτηση, σύλληψη ή κατάσχεση, δεν προκλήθηκαν από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα ή των προσώπων για τα οποία ευθύνεται με βάση το άρθρο 18. Επιπροσθέτως, η νομική καταλληλότητα του πλοίου προς θαλασσοπλοΐα, θα πρέπει να εξασφαλίζεται από το μεταφορέα και κατά τη διάρκεια του πλου. Επομένως περιστατικά που εμπίπτουν στην ανωτέρω διάταξη και γεννήθηκαν και παράγουν αποτελέσματα, κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, θα πρέπει να μην οφείλονται σε υπαιτιότητα των προσώπων που ρητά ορίζονται στη διάταξη.

Β. Το επιβαλλόμενο μέτρο επιμέλειας

α. Η επιμέλεια ως συμβατική συμπεριφορά

i. Το σταθερό κριτήριο στο ισχύον καθεστώς

Διαπιστώνουμε από τη γραμματική διατύπωση του άρθρου 14 των Κανόνων Ρότερνταμ, ότι η διάταξη διατήρησε το μέτρο επιμέλειας το οποίο επιβάλλεται και από το άρθρο 3 παρ. 1 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Σύμφωνα με την τελευταία διάταξη, βεβαίως, η επίδειξη της δέουσας επιμέλειας αρκεί να επιδεικνύεται πριν και κατά την έναρξη του πλου[514]. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται στο μεταφορέα και από το κανονιστικό πλαίσιο της μεταφοράς, ωστόσο, ο μεταφορέας οφείλει να την εκπληρώσει και στο πλαίσιο εκτέλεσης της σύμβασής του. Ειδικότερα, ο μεταφορέας οφείλει να επιδείξει την επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές και συγκεκριμένα από πρόσωπα που ανήκουν στον ίδιο κοινωνικό, οικονομικό και επαγγελματικό κύκλο[515], ήτοι να

[514] Βλ. στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου ΕφΠειρ 387/2012 με σημ. Αντωνίου Κ. Αλαπάντα, Δ/νη 2014, σελ. 493.

[515] Ο απαιτούμενος βαθμός επιμέλειας συμπίπτει με την επιμέλεια που απαιτείται στο κοινό αστικό δίκαιο στο πλαίσιο της συμβατικής ευθύνης. Βλ. *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ. 402, *Α. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η Δίκαιο και Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας, 2015, σελ. 258 επ., *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 388.

επιδείξει την επιμέλεια που απαιτείται από το μέσο συνετό μεταφορέα[516]. Έτσι, η εκτίμηση της επάρκειας των προφυλάξεων που λαμβάνει ο μεταφορέας γίνεται κατά αντικειμενική κρίση και πάντως δεν αντιστοιχεί στη λήψη εκείνων των μέτρων που αποδεικνύεται εκ των υστέρων[517], ότι έπρεπε να έχουν ληφθεί στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Μάλιστα, η τήρηση του μέτρου επιμέλειας επιβάλλεται και καταλογίζεται αποκλειστικά στο μεταφορέα, διότι η σχετική υποχρέωση είναι προσωπική και αμεταβίβαστη[518]. Επομένως, ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία οι ενέργειες που απαιτούνται για την παροχή αξιόπλοου πλοίου ανατέθηκαν σε υπαλλήλους του μεταφορέα ή ανεξάρτητους επαγγελματίες, η έλλειψη επίδειξης της δέουσας επιμέλειας βαρύνει τον ίδιο[519]. Περαιτέρω, πρέπει να σημειωθεί, ότι η έκδοση και διατήρηση των απαραίτητων πιστοποιητικών του πλοίου δημιουργεί μαχητό τεκμήριο εκπλήρωσης της δέουσας επιμέλειας, δεδομένου ότι αυτά εκδίδονται από όργανα και οργανισμούς τεκμαρτής αξιοπιστίας[520]. Ωστόσο, η απόδειξη από τον ενάγοντα παραβατικής έκδοσής τους, είναι δυνατόν να ανατρέψει το τεκμήριο επίδειξης της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα.

Διάσταση υπάρχει υπό το ισχύον καθεστώς, επίσης, όσον αφορά το βάρος απόδειξης όταν η αιτία της ζημίας είναι η αναξιοπλοΐα. Κατά μία ερμηνεία που γίνεται σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 1 σε συνδυασμό με το άρθρο 4 παρ. 1, οδηγεί στην απόθεση του βάρους απόδειξης της αναξιοπλοΐας ως αιτίας της ζημίας στον ενάγοντα και στον μεταφορέα μεταβαίνει τότε το βάρος να αποδείξει ότι επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια πριν και κατά την έναρξη του πλου[521]. Ορθότερη όμως φαίνεται η ερμηνεία ότι ο ενάγων αρκεί να αποδείξει τη ζημία του κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, οπότε στο μεταφορέα, ο οποίος έχει και άμεση πρόσβαση στα στοιχεία που

[516] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 361.
[517] *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 388
[518] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 361. Επίσης *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 387 και σχετ. υποθ. Riverstone Meat Co Pty Ltd v. Lancashire Shipping Co Ltd (The Muncaster Castle), 1961, 1 Lloyd's Rep, σελ. 57.
[519] Βλ. J. Richardson, The Hague and Hague Visby Rules, 4th ed. 1998, LLP, σελ. 20.
[520] Βλ. *Λ. Αθανασίου*, Έργο και ευθύνη των νηογνωμόνων, 1999, σελ. 43 επ., όπου διεξοδική ανάλυση για την ευθύνη των νηογνωμόνων.
[521] *Scrutton*, ο.π.. Β-12, σελ. 399, βλ. και υποθ. Minister of Food v. Reardon Smith Line, 1951, 2 Lloyd's Rep, σελ 265. Προς αυτή την άποψη φαίνεται να κλίνει ο *J. Wilson*, ο.π., σελ. 189.

σχετίζονται με την αξιοπλοΐα[522], μεταβαίνει το βάρος να αποδείξει την αναξιοπλοΐα του πλοίου ως αιτία στην οποία αιτιωδώς οφείλεται η ζημία, καθώς και την εκ μέρους του επίδειξη της δέουσας επιμέλειας.

ii. Μεταβλητότητα ανά στάδιο υπό το νέο καθεστώς ευθύνης

Η διατύπωση του μέτρου της απαιτούμενης επιμέλειας ως της δέουσας, διατηρήθηκε[523] στο άρθρο 14 των Κανόνων του Ρότερνταμ. Τα χαρακτηριστικά αυτά, όπως προκύπτει και από όσα ανωτέρω αναφέρθηκαν, παραμένουν, όσον αφορά το προσωπικό και αμεταβίβαστο της υποχρέωσης, αλλά και τον σχηματισμό της δικανικής κρίσης με αντικειμενικά κριτήρια, καθώς ο μεταφορέας εξακολουθεί να οφείλει την επιμέλεια του μέσου συνετού μεταφορέα. Η διαφοροποίηση της διάταξης της νέας Διεθνούς Σύμβασης κινείται κατά βάση σε δύο άξονες. Κατά πρώτο λόγο στο μέτρο που η υποχρέωση επεκτείνεται σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού και κατά δεύτερον στην επίδραση της νέας ρύθμισης για την κατανομή του βάρους αποδείξεως.

Έτσι, τα κριτήρια, κατ' αρχήν, με τα οποία θα προσδιοριστεί η επίδειξη ή μη της δέουσας επιμέλειας, αποτελούν συνάρτηση του σταδίου στο οποίο βρίσκεται η θαλάσσια μεταφορά όταν ανακύπτει ζήτημα αναξιοπλοΐας. Υπάρχει, δηλαδή ποιοτική διαβάθμιση στην ένταση της έννοιας της δέουσας επιμέλειας, όταν το πλοίο δεν έχει ακόμη αποπλεύσει και βρίσκεται κοντά σε υπηρεσίες δεξαμενισμού και πλήρεις εγκαταστάσεις επισκευής πλοίων, σε αντίθεση με το διάστημα κατά το οποίο βρίσκεται εν πλω[524]. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, και εφόσον διαπιστώνεται κάποιο περιστατικό, το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε κατάσταση αναξιοπλοΐας, ο μεταφορέας οφείλει να προβεί σε όλες τις εύλογες ενέργειες, οι οποίες μπορούν να αναμένονται από το μέσο συνετό μεταφορέα, ανάλογα με τις περιστάσεις, ώστε το πλοίο να διατηρηθεί αξιόπλοο.

Θεωρούμε, ότι η τελευταία αυτή πρόταση, θα διέλθει διάφορα στάδια ερμηνείας από τις κατ' ιδίαν έννομες τάξεις μέχρι την σταθεροποίηση, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό, κάποιου ασφαλούς νομολογιακού κανόνα.

[522] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 889 επ.. Έτσι στις νεότερες εκδόσεις Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 619-621, όπου και πλούσια νομολογία, καθώς και ανάπτυξη γιατί ο κανόνας Glendarroch δεν συνάδει με την ερμηνεία των K X/X-B.
[523] *T. Nikaki*, The fundamental duties …, ο.π., σελ. 521.
[524] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.023, σελ. 85.

Πάντως τα μέτρα που θα κληθεί να λάβει ο μεταφορέας εν πλω σε εκπλήρωση της δέουσας επιμέλειας θα προσδιοριστούν από μια σειρά παραγόντων, όπως η έκταση κάποιας βλάβης, το ενδεχόμενο να προκληθεί ζημία στο φορτίο, η καθυστέρηση που μπορεί να προκληθεί, οι καιρικές συνθήκες και η ύπαρξη πληρώματος ικανού να εκτελέσει τυχόν απαραίτητες επισκευές[525]. Ωστόσο, καθόσον άλλωστε κατά γενική αρχή του δικαίου «ουδείς δύναται να υποχρεωθεί στα αδύνατα», είναι αναμενόμενο ότι οι εύλογες απαιτήσεις από το μεταφορέα κατά τη διάρκεια πλεύσης είναι λιγότερες[526] από ό,τι κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμένα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει και μια ακόμη παρατήρηση. Σύμφωνα με την παραδοχή που κάναμε παραπάνω, η διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού εκτείνεται μέχρι την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης. Με βάση την παραδοχή αυτή και το στάδιο του ταξιδιού, θα πρέπει να δεχθούμε ότι το μέτρο της δέουσας επιμέλειας από την άφιξη του πλοίου στον λιμένα προορισμού μέχρι την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης είναι ποιοτικά ίδιο με εκείνο που ισχύει για το διάστημα έως τον απόπλου. Εξυπακούεται ότι, εφόσον η υποχρέωση είναι διαρκής, τη δέουσα επιμέλεια και μάλιστα στο μέτρο που αυτή επιδεικνύεται πριν τον απόπλου και μετά την άφιξη στο λιμένα προορισμού, οφείλει ο μεταφορέας και κατά την παραμονή σε ενδιάμεσους λιμένες.

β. Επίδραση άλλων παραγόντων στο τεκμήριο υπαιτιότητας

i. Η ένταση της υποχρέωσης

i.i. Αναξιοπλοΐα στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

Αμφισβητείται υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ αν είναι δυνατή η επίκληση εξαιρούμενου κινδύνου, όταν ο μεταφορέας δεν αποδεικνύει ότι τήρησε την υποχρέωση επίδειξης της δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου. Στην ελληνική θεωρία, αλλά και σε άλλες έννομες

[525] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 14-03, σελ. 39.

[526] Η παραδοχή αυτή γίνεται και κατά τις συζητήσεις της συντακτικής ομάδας, οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ερμηνεία της διάταξης. Βλ. και Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 43 και Αναφορά 12ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/544, παρ. 149.

τάξεις[527], γίνεται δεκτό ότι ο μεταφορέας απαλλάσσεται αν αποδείξει ότι επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια. Υποστηρίζεται[528] επίσης, ότι ο μεταφορέας απαλλάσσεται, αν αποδείξει ότι συνέτρεξε κάποιος λόγος που αίρει την υπαιτιότητα του, ειδικότερα την έλλειψη στο πρόσωπό του ελεύθερης ή ικανής βουλήσεως, λύση στην οποία καταλήγει η άποψη αυτή, με αναλογική εφαρμογή της περ. ιζ της παρ. 2 του αρθ. 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ[529]. Στο ελληνικό δίκαιο και στο σύστημα του ΑΚ[530], η υπαιτιότητα αποτελεί προϋπόθεση για τη θεμελίωση ευθύνης προς αποζημίωση και έχει την έννοια του προσωπικού ψυχικού δεσμού προς μία ενέργεια ή προς το αποτέλεσμα της[531]. Εφόσον δεν υπάρχει ψυχικός δεσμός του μεταφορέα, ο οποίος να εντοπίζεται εντός των ορίων της κρίσης και της βούλησης του, με την πράξη ή παράλειψη, δική του ή των προστηθέντων του, η οποία προκάλεσε ή συνέβαλλε στην αναξιοπλοΐα, ελλείπει η προϋπόθεση που θεμελιώνει την ύπαρξη υπαιτιότητας και ο μεταφορέας απαλλάσσεται.

Σύμφωνα, ωστόσο, με την κρατούσα στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο άποψη, η υποχρέωση παροχής αξιόπλοου πλοίου αντιμετωπίζεται ως κυρίαρχη υποχρέωση[532] του μεταφορέα, όχι μόνο σε σχέση με το φορτίο αλλά και με τη δημόσια τάξη. Η παροχή αξιόπλοου πλοίου δεν αποβλέπει μόνο στο ιδιωτικό συμφέρον του μεταφορέα για την διατήρηση της καλής κατάστασης του πλοίου, το οποίο είναι αντικείμενο και μέσο εξυπηρέτησης συναλλαγών· δεν αποβλέπει αποκλειστικά στη διαφύλαξη των συμφερόντων του φορτωτή και την ασφάλεια του φορτίου που είναι το αντικείμενο της μεταφοράς· αποβλέπει στο γενικότερο

[527] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.099-5.109, σελ. 116 επ.
[528] Βλ. ΕφΘεσ 2691/2005 με παρατηρήσεις Κ. Παμπούκη, ΕπισκΕΔ 2006, σελ. 186 και Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 482, όπου υποστηρίζεται αναλογική εφαρμογή του αρθ. 4 παρ. 2 ιζ Κ Χ/Χ-Β.
[529] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. ιζ Κ Χ-Β: «*Κάθε άλλη αιτία, που δεν προέρχεται από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα ή από πταίσμα των πρακτόρων ή εκπροσώπων του μεταφορέα, αλλά το βάρος της απόδειξης θα το έχει το πρόσωπο που νομιμοποιείται να ζητήσει αυτήν την εξαίρεση και το οποίο θα πρέπει να αποδείξει, ότι ούτε το προσωπικό του σφάλμα ούτε οι ενέργειες του μεταφορέα ούτε το σφάλμα ούτε οι ενέργειες των πρακτόρων ή των προστημένων του μεταφορέα συνέβαλαν στην απώλεια ή τη ζημία».*
[530] Βλ. αρθ. 330 ΑΚ.
[531] Βλ. Α. Γεωργιάδη, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 254.
[532] Αναφέρεται ως overriding obligation στην αγγλική ορολογία, βλ. *N. J. Margetson*, Some remarks on the allocation on the Burden of proof under the Rotterdam Rules as compared to the Hague (Visby) Rules σε The Carriage of Goods by sea under the Rotterdam Rules, ed. Rhidian Thomas, Lloyd's List, 2010, σελ. 193 επ., Ci Yuzhu-Li Hai Henry, The New stucture of the Basis of Liability of the carrier (Papers Presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules, 21-23/9/2009), σελ. 10.

συμφέρον, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των συναλλαγών. Έτσι, όταν ο μεταφορέας παραβαίνει την κυρίαρχη αυτή υποχρέωση δεν μπορεί να στηριχθεί σε ένα λόγο απαλλαγής, που άπτεται της διαφύλαξης του ιδιωτικού του συμφέροντος και πράγματι έχει θεσπιστεί για την προστασία του και επομένως αποκλείεται η επίκλησή του.

Κατά το άρθρο 4 παρ. 1 ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για ζημίες που επήλθαν ως αποτέλεσμα αρχικής αναξιοπλοΐας, εφόσον επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια πριν και κατά την έναρξη του πλου. Αυτό μάλιστα, ανεξάρτητα από το χρόνο επέλευσης της ζημίας. Επομένως, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του για ζημίες που επήλθαν κατά τη διάρκεια μεν του πλου, οι οποίες όμως οφείλονταν στην αρχική ακαταλληλότητα του πλοίου, λόγω έλλειψης υπαιτιότητας.

Ειδική περίπτωση απαλλαγής του μεταφορέα όταν η ζημία οφείλεται σε αναξιοπλοΐα, αποτελεί η περίπτωση κατά την οποία η ζημία οφείλεται σε ελάττωμα του πλοίου, το οποίο δεν ήταν δυνατό να αποκαλυφθεί με την επίδειξη της δέουσας επιμέλειας. Αυτό συμβαίνει συνήθως όταν το ελάττωμα εμφανίζεται ακριβώς μετά την έναρξη του πλου, δηλαδή σε χρόνο που δεν οφείλεται πλέον η επίδειξη της δέουσας επιμέλειας, δεν πρόκειται για επιγενόμενη αναξιοπλοΐα, συνίσταται όμως σε ένα ελάττωμα του πλοίου, το οποίο δεν ήταν δυνατό να αποκαλυφθεί με τη δέουσα επιμέλεια πριν και κατά την έναρξη του θαλάσσιου ταξιδιού[533]. Έτσι, έχει ερμηνευθεί ότι ο απαλλακτικός λόγος του άρθρου 4 παρ. 2 περ. ιστ, έχει εφαρμογή στην περίπτωση κεκρυμμένου ελαττώματος[534] του πλοίου και οδηγεί στην απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του για τη ζημία.

i.ii. Αναξιοπλοΐα στους Κανόνες του Ρότερνταμ

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ διατυπώνουν ρητά το ζήτημα ιεράρχησης της υποχρέωσης αξιοπλοΐας, επιδιώκοντας ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων ουσιαστικού δικαίου που περιέλαβαν, από τα εθνικά δικαστήρια. Τέτοιους κανόνες περιέχουν και οι διατάξεις για την κατανομή του βάρους αποδείξεως. Η

[533] Βλ. *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ. 404.
[534] Βλ. ενδεικτ. υποθ. Union of India v. NV Reederij Amsterdam (The Amstelslot), 1963, 2 Lloyd's Rep, σελ. 223.

πρώιμη αναφορά στο σημείο αυτό, στόχο έχει να καταδείξει την ανατροπή της πάγιας ερμηνείας χωρών κυρίως του αγγλοσαξωνικού δικαίου, που δέχονται την κυρίαρχη φύση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας με τις συνέπειες που η ερμηνεία αυτή έχει στο μηχανισμό διάγνωσης της ευθύνης του μεταφορέα. Έτσι, όταν ο μεταφορέας επικαλείται ένα από τα γεγονότα ή τις περιστάσεις που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του άρθρου 17 παρ. 3 των Κανόνων του Ρότερνταμ προκειμένου να αποφύγει την ευθύνη του για ζημία από απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, ο ενάγων έχει τη δυνατότητα να επικαλεστεί ότι η ζημία του επήλθε ως αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας[535], ώστε να πετύχει αποκατάσταση για το σύνολο της ζημίας ή για μέρος αυτής.

Η απόδειξη συμμόρφωσης του μεταφορέα με την υποχρέωση να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια για να παρέχει αξιόπλοο πλοίο, δεν απαιτείται εκ προοιμίου και ως προϋπόθεση επίκλησης των τεκμηρίων απαλλαγής του, εν όλω ή εν μέρει, από την ευθύνη του για ζημία. Ως προς αυτό, η διατύπωση του άρθρου 17 παρ. 3 των Κανόνων του Ρότερνταμ είναι σαφής και δεν τάσσεται ως προϋπόθεση επίκλησης των περιπτώσεων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του, να έχει ασκήσει ο μεταφορέας την υποχρέωση του άρθρου 14. Ακόμη κι αν ο ενάγων επικαλεστεί αναξιοπλοΐα, κρίσιμος είναι ο αιτιώδης σύνδεσμος με τη ζημία[536]. Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 5 περ. β i ο μεταφορέας που έχει παραβιάσει την υποχρέωση επίδειξης της δέουσας επιμέλειας μπορεί να απαλλαγεί και από το σύνολο της ευθύνης αν αποδείξει ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση των εμπορευμάτων δεν προκλήθηκε από την αναξιοπλοΐα.

ii. Επιγενόμενη αναξιοπλοΐα και συνέπειες από την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος

Υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η επιγενόμενη αναξιοπλοΐα είναι δυνατό να θεμελιώσει ευθύνη του μεταφορέα, ανάλογα, όμως, με την αιτία που την προκάλεσε. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 παρ. α, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για ναυτικό πταίσμα του πλοιάρχου ή άλλου μέλους του πληρώματος ή του πλοηγού[537]. Όταν όμως η αναξιοπλοΐα προκαλείται ως αποτέλεσμα

[535] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.091, σελ. 112.
[536] Βλ. αναλυτικά στο Δεύτερο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 303.
[537] Βλ. ΕφΘεσ 553/2008, ΑΡΜ 2010, σελ. 367.

προσωπικού του πταίσματος ή οφείλεται σε εμπορικό πταίσμα των προστηθέντων του[538], για το οποίο φυσικά δεν απαλλάσσεται, τότε ο μεταφορέας ευθύνεται και για επιγενόμενη αναξιοπλοΐα[539]. Αντίθετα, όταν η επιγενόμενη αναξιοπλοΐα προκαλείται από ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του ή από εξαιρούμενο κίνδυνο, ο οποίος δεν οφείλεται αιτιωδώς σε αρχική αναξιοπλοΐα του πλοίου, τότε ο μεταφορέας δεν έχει ευθύνη[540].

Η απάλειψη του ναυτικού πταίσματος θα αντιστρέψει τη νομολογία που θεμελιώθηκε στο άρθρο 4 παρ. 2 α των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όσον αφορά ζημία του φορτίου μετά τον απόπλου[541]. Έτσι, μια πράξη, παράλειψη ή η αμέλεια σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου, η οποία αποδίδεται στον πλοίαρχο, το πλήρωμα, τον πλοηγό ή οποιοδήποτε πρόσωπο που ενεργεί ως προστηθείς του μεταφορέα και ενδέχεται να οδηγήσει σε ζημία του πλοίου ή του εξοπλισμού του ή κάποιας εγκατάστασης που χρησιμοποιείται για την αποθήκευση φορτίου, δεν οδηγεί σε απαλλαγή του μεταφορέα. Αυτό μάλιστα, είτε πρόκειται για εμπορικό είτε για διαχειριστικό πταίσμα των προσώπων αυτών.

Άλλωστε, ο μεταφορέας τελεί υπό την διαρκή υποχρέωση επίδειξης της δέουσας επιμέλειας, ώστε να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο και σε μια τέτοια περίπτωση οφείλει να προβεί σε κάθε εύλογη ενέργεια για την αποκατάσταση αυτών των ζημιών. Αν δεν το πράξει, παραβαίνει την υποχρέωση του άρθρου 14 και καθίσταται υπεύθυνος να αποκαταστήσει τη ζημία του φορτίου. Αυτό λοιπόν θα συμβεί και σε περίπτωση επιγενόμενης αναξιοπλοΐας, η οποία έχει προκληθεί από το ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του, καθόσον βαρύνεται προσωπικά και για αυτά τα πταίσματα. Έτσι, ακόμη κι αν για τη βλάβη που προκάλεσε την αναξιοπλοΐα δεν βαρύνεται με υπαιτιότητα, θα ευθύνεται σε αποκατάσταση της ζημίας, αν δεν προβεί σε κάθε εύλογη ενέργεια για την αποκατάσταση της βλάβης που απειλεί την αξιοπλοΐα, όπως και αν αυτή προκλήθηκε.

[538] Βλ. ΕφΠειρ 325/2004, ΕΝΔ 32, σελ. 124.
[539] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη* Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 360.
[540] Βλ. ΜΠΠειρ 3830/2002, ΕΕΔ 2003, σελ. 408.
[541] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 14-04, σελ. 40

ΙΙ. Νόμιμο δικαίωμα μη εκτέλεσης της σύμβασης σε ορισμένες περιπτώσεις

Κατά την ανάπτυξη της κύριας υποχρέωσης του μεταφορέα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς που έχει συνάψει και υπό το κανονιστικό πλαίσιο των Κανόνων του Ρότερνταμ, ειδικά του άρθρου 11, είδαμε ότι ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη, εφόσον δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του. Σε αντιστάθμισμα του γενικού κανόνα, οι Κανόνες περιέλαβαν διατάξεις που προβλέπουν ρητά την άρση της υποχρέωσης εκτέλεσης της μεταφοράς από το μεταφορέα και συνεπακόλουθα των υπολοίπων υποχρεώσεων, που οφείλει να εκπληρώσει τουλάχιστον με βάση τη Διεθνή Σύμβαση. Εδώ θα εξετάσουμε δύο τέτοιες περιπτώσεις, κατά τις οποίες ιδρύεται νόμιμο δικαίωμα του μεταφορέα να μην εκτελέσει ή να μην εξακολουθήσει την εκτέλεση της μεταφοράς, και τις εξ αυτής υποχρεώσεις του, εκ των οποίων η μια[542] παρέχεται ως δυνατότητα σε οποιοδήποτε σκέλος της διαδρομής, ενώ η δεύτερη[543] προβλέπεται, εκ της φύσεώς της, μόνο για το θαλάσσιο ταξίδι.

§ 1. Επικίνδυνα εμπορεύματα

Α. Ρύθμιση στο ισχύον καθεστώς θαλάσσιας μεταφοράς

Το άρθρο 15 των Κανόνων Ρότερνταμ περιλαμβάνει ρύθμιση που προβλέπει τις δυνατότητες και τα δικαιώματα του μεταφορέα όταν τα εμπορεύματα που πρόκειται να μεταφερθούν είναι ή ενδέχεται να γίνουν επικίνδυνα για πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον, σε οποιοδήποτε σκέλος της μεταφοράς. Παρόμοια ρύθμιση, η οποία προφανώς περιορίζεται στο θαλάσσιο ταξίδι περιλήφθηκε τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ (αρθ. 4 παρ. 6) όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου (αρθ. 13). Εδώ θα περιοριστούμε στην εξέταση της αντίστοιχης δυνατότητας υπό τους Κανόνες Χάγης Βίσμπυ, την οποία θα συγκρίνουμε με τη ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ.

[542] Βλ. αρθ. 15 ΚΡ «Εμπορεύματα τα οποία μπορεί να γίνουν επικίνδυνα».
[543] Βλ. αρθ. 16 ΚΡ «Θυσία των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού».

α. Το είδος του κινδύνου

Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η διάταξη 4 παρ. 6 αναφέρεται ρητά σε εύφλεκτα, εκρηκτικά και επικίνδυνα εμπορεύματα, χωρίς να δίνει ειδικότερο ορισμό της κατηγορίας των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Ο προσδιορισμός των εύφλεκτων και εκρηκτικών εμπορευμάτων είναι κάπως απλούστερος, υπό την έννοια ότι οι όροι που χρησιμοποιούνται υποδεικνύουν το αποτέλεσμα του κινδύνου. Έτσι, εύφλεκτα εμπορεύματα είναι εκείνα που μπορούν να αναφλεγούν και να προκαλέσουν φωτιά, ενώ εκρηκτικά εκείνα που υπάρχει κίνδυνος να εκραγούν και να προκαλέσουν επέκταση αερίων ή ατμών που θραύουν το περίβλημα τους και μεταβάλλουν κατάσταση, ανεξάρτητα αν τα αέρια ή οι ατμοί προϋπήρχαν ή δημιουργήθηκαν από την έκρηξη[544]. Ωστόσο ο όρος επικίνδυνα εμπορεύματα προκάλεσε διχογνωμίες κατά την ερμηνεία της διάταξης και οδήγησε και σε ανομοιόμορφη εφαρμογή της. Η εξειδίκευση του όρου «επικίνδυνα» αναζητείται κατ' αναλογία του προσδιορισμού που γίνεται σε επίπεδο εθνικού δικαίου[545], αλλά επιπλέον και σε διεθνείς διατάξεις, ειδικότερα σε καταλόγους διεθνών συμβάσεων ή κωδίκων[546].

Η διάσταση απόψεων συνίσταται, περαιτέρω, στο αν η έννοια των επικίνδυνων εμπορευμάτων περιλαμβάνει μόνο φυσικώς ή χημικώς επικίνδυνα εμπορεύματα ή αν η ερμηνεία του όρου μπορεί να διασταλεί και να περιλάβει εμπορεύματα, που δημιουργούν νομικό κίνδυνο για το πλοίο. Η κρατούσα άποψη δεν δέχεται ότι περιλαμβάνονται νομικώς επικίνδυνα εμπορεύματα[547]. Η ερμηνεία που κάνει δεκτή και νομική διάσταση του κινδύνου απαντάται κυρίως

[544] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ 559.

[545] Βλ. και Π.Δ. 405/1996 «Κανονισμός φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικινδύνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών δια θαλάσσης», όπως τροποποιήθηκε από το Π.Δ. 177/2014, το οποίο αφορά και σε φορτηγά πλοία.

[546] Βλ. αναλυτ. *Λ. Αθανασίου*, Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2005, σελ. 95. Βλ. ειδικότερα αρθ. 1 παρ. 5 της Διεθνούς Σύμβασης HNS (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο 2010 to the Convention), όπου γίνεται παραπομπή ενδεικτικά στο Προσάρτημα Ι του Παραρτήματος Ι της MARPOL 1973/1978, στο Διεθνή Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων κλπ. Στο Ηνωμένο Βασίλειο γίνεται παραπομπή στο Διεθνή Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και άλλους Κανονισμούς του IMO στο αρθ. 85 της Merchant Shipping Act 1995, στον οποίο έχουν ενσωματωθεί τα Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) Regulations 1997. Βλ. επίσης *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, Vol. I, ο.π. σελ. 1119, με αναφορά στον ορισμό των επικίνδυνων εμπορευμάτων που δίνεται στο αρθ. 2 της Canadian Shipping Act.

[547] Βλ. *Scrutton*, ο.π.. Β-12, σελ. 410, *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ. 439.

στο αγγλικό δίκαιο[548] και περιλαμβάνει εμπορεύματα, τα οποία οδηγούν, λόγω παράβασης εθνικού νόμου ή κανονισμού[549] που αφορά τη μεταφορά ή εκφόρτωση του συγκεκριμένου φορτίου, σε κράτηση ή καθυστέρηση εξαιτίας της κράτησης του πλοίου. Η ερμηνεία, λοιπόν, στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο δεν περιλαμβάνει μόνο εμπορεύματα που αποτελούν φυσικό κίνδυνο, αλλά και εμπορεύματα των οποίων η φόρτωση, μεταφορά ή εκφόρτωση σε συγκεκριμένο λιμένα, μπορεί να οδηγήσει σε νομικές καταστάσεις που προκαλούν περιουσιακή ζημία[550]. Την ερμηνεία θα μπορούσε ενδεχομένως να υποβοηθήσει, αν είχε διατυπωθεί στη διάταξη, ο προσδιορισμός του είδους του κινδύνου ή και του θιγομένου από τον κίνδυνο εννόμου αγαθού, το οποίο φορτώθηκε εν αγνοία και χωρίς τη συναίνεση του μεταφορέα. Ωστόσο, κάτι τέτοιο δεν προκύπτει ευθέως από τη διάταξη [551].

β. Οι συνέπειες από τη φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων

i. Σε περίπτωση άγνοιας του μεταφορέα

Περαιτέρω το άρθρο 4 παρ. 6 διαχωρίζει τις συνέπειες από τη φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων, εξαρτώντας τις από το αν ο μεταφορέας βρισκόταν σε γνώση της φύσης των εμπορευμάτων. Έτσι εάν ο μεταφορέας δεν γνώριζε την επικινδυνότητα του φορτίου, έχει τα δικαιώματα που προβλέπονται από τη

[548] *Meltem Deniz Güner-Özbek*, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Springer 2008, σελ 66 επ., *Scrutton*, ο.π.. A-53, σελ. 100.

[549] Βλ. Mitchell, Cotts & Co v Steel Brothers & Co Ltd [1916] 2 KB 610. Επίσης, Effort Shipping Co Ltd v. Linden Managements SA and Another (the Giannis NK), 1998, 1 Lloyd's Rep, σελ. 337. Βλ. όμως και νεότερη νομολογία, Bunge SA v ADM Do Brasil Ltda and Ors (The Darya Radhe), 2009, EWHC 845 (Comm), όπου διευκρινίζεται ότι η διαστολή του όρου «επικίνδυνα» περιλαμβάνει εμπορεύματα εκ των οποίων προκαλείται νομικό εμπόδιο (π.χ. με την έννοια ότι υφίσταται στο λιμάνι εκφόρτωσης νόμος ή κανονισμός που προβλέπει μέτρα κράτησης ή καραντίνα), και οδηγεί σε κράτηση ή καθυστέρηση. Δεν περιλαμβάνεται κάθε περίπτωση καθυστέρησης για λόγους που ανάγονται στην κατάσταση του φορτίου, εφόσον δεν μπορούν οι λόγοι αυτοί να θεμελιώσουν κάποια παράβαση και να προκαλέσουν τέτοιου είδους εμπόδια.

[550] *M. D. Güner-Özbek*, The Carriage …, ο.π., σελ 67.

[551] Βλ. εδ. 1 της παρ. 6 του αρθ. 4: *«Εύφλεκτα, εκρηκτικά ή επικίνδυνα εμπορεύματα για τη φόρτωση των οποίων ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας του μεταφορέα δεν έχουν συμφωνήσει γνωρίζοντας τη φύση τους και τα χαρακτηριστικά τους, μπορούν ανά πάσα στιγμή πριν από την παράδοση τους να εκφορτωθούν σε οποιαδήποτε περιοχή ή να καταστραφούν ή να καταστούν αβλαβή από το μεταφορέα χωρίς υποχρέωση αποζημίωσης και ο φορτωτής αυτών των εμπορευμάτων ευθύνεται για κάθε ζημία ή έξοδα που προέρχονται ή προκύπτουν άμεσα ή έμμεσα από τη φόρτωση τους.»* Πρβλ. εδ. 2 όπου: *«Αν κάποιο από αυτά τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν εν γνώσει και με τη συναίνεση του μεταφορέα αποτελέσει κίνδυνο για το πλοίο και το φορτίο….»*.

διάταξη, δηλαδή την εκφόρτωση, καταστροφή και την τροπή τους σε αβλαβή, χωρίς να φέρει ευθύνη για τα αποτελέσματα των ενεργειών του επί του φορτίου[552]. Στην ίδια περίπτωση, ο φορτωτής φέρει έναντι του μεταφορέα ευθύνη να τον αποζημιώσει για κάθε ζημία ή έξοδο[553] που προκλήθηκε στο μεταφορέα από τη φόρτωση των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Δηλαδή, γίνεται δεκτή, υπό τη διατύπωση αυτή, ευρεία ερμηνεία της αιτιότητας[554]. Αποκαθίσταται όχι μόνο η άμεση, αλλά και η αποθετική ζημία, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί πρόσφορη αιτιότητα[555].

Ωστόσο, όταν η ζημία προκλήθηκε από αναξιοπλοΐα, ο φορτωτής δεν φέρει ευθύνη να αποζημιώσει το μεταφορέα. Αν όμως ο μεταφορέας αποδείξει ότι η μόνη αιτία της ζημίας ήταν η φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων, τότε ο φορτωτής οφείλει να τον αποζημιώσει. Τέλος, αν η ζημία προκλήθηκε από το συνδυασμό των παραπάνω περιστάσεων, ο μεταφορέας οφείλει να αποζημιώσει το φορτωτή για το σύνολο της ζημίας, εκτός αν μπορεί να αποδείξει το μέρος της ζημίας που οφείλεται στην φόρτωση των επικίνδυνων εμπορευμάτων[556].

ii. Σε περίπτωση γνώσης του μεταφορέα

Σε περίπτωση γνώσης του μεταφορέα της επικίνδυνης φύσης των εμπορευμάτων, αυτός διατηρεί τα ίδια δικαιώματα εκφόρτωσης και καταστροφής, ωστόσο έχει αναλάβει τους αυξημένους κινδύνους της μεταφοράς. Η από μέρους του ανάληψη τον υποχρεώνει να επιδείξει την επιμέλεια που απαιτείται για το συγκεκριμένο φορτίο κατά την εκτέλεση της σύμβασής του, με τη λήψη ειδικών μέτρων και επομένως το δικαίωμα του είναι περιορισμένο[557]. Έτσι, τα δικαιώματα του μεταφορέα μπορούν να ασκηθούν και πάλι, χωρίς ο μεταφορέας να φέρει ευθύνη, με την προϋπόθεση ότι αυτά πράγματι αποτέλεσαν κίνδυνο για το πλοίο ή το φορτίο και με την επιφύλαξη ισχύος εφαρμοστέων κανόνων γενικής αβαρίας[558].

[552] *J. Wilson*, ο.π., σελ. 33 επ.
[553] *Scrutton*, ο.π.. Β-12, σελ. 410.
[554] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 562.
[555] Βλ. *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ. 441.
[556] *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, Vol. I, ο.π. σελ. 1131.
[557] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 562.
[558] *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, Vol. I, ο.π. σελ. 1132.

Κατά μία άποψη, εφόσον η φόρτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων έγινε εν γνώσει του μεταφορέα, ο φορτωτής δεν φέρει ευθύνη να αποζημιώσει το μεταφορέα, επειδή ο μεταφορέας ανέλαβε τον κίνδυνο της συγκεκριμένης μεταφοράς[559]. Ωστόσο, υποστηρίζεται και η άποψη ότι σε αυτή την περίπτωση ο φορτωτής ευθύνεται έναντι του μεταφορέα με βάση την παρ. 3 του άρθρου 4, δηλαδή εφόσον μία πράξη, παράλειψη ή η αμέλεια του φορτωτή ή των προστηθέντων του συντέλεσε ή προκάλεσε ζημία του μεταφορέα[560].

Β. Δικαιώματα του μεταφορέα door-to-door.

α. Επέκταση του πεδίου εφαρμογής και δικαιούμενα πρόσωπα

Κατά τη διατύπωση του άρθρου 15[561] των Κανόνων του Ρότερνταμ ιδρύεται δικαίωμα απόκλισης από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, όπως αυτές τίθενται στα άρθρα 11 και 13 της Διεθνούς Σύμβασης, οι οποίες θεωρητικά θα εξακολουθούσαν να βαρύνουν το μεταφορέα, χωρίς τη διατύπωση της εξαίρεσης[562]. Τόσο από τη γραμματική διατύπωση, όσο και από την τελολογική «ανάγνωση» της διάταξης, καθίσταται σαφές ότι τα δικαιώματα του άρθρου 15 επιφυλάσσονται για οποιοδήποτε σκέλος της μεταφοράς. Επιπλέον, παρέχεται μια νέα εξαίρεση σε αυτές τις περιπτώσεις, η οποία περιλαμβάνεται στο άρθρο 17 παρ. 3 περ. ιε[563] και απαλλάσσει το μεταφορέα για ενέργειες στις οποίες προέβη στο πλαίσιο των εξουσιών που του ανατίθενται δυνάμει των άρθρων 15 και 16[564].

Ανάλογα με την περίπτωση, καλούνται σε εφαρμογή και άλλες διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης, όπως οι διατάξεις του κεφαλαίου 7 και ιδίως το άρθρο 32 στο οποίο περιλαμβάνονται διατάξεις για τις υποχρεώσεις και την ευθύνη

[559] *J. Wilson*, ο.π., σελ. 34.
[560] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 644 επ, *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ. 443.
[561] Βλ. σχετ. συζήτηση στην UNCITRAL σε: Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 128-130, Αναφορά 19ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/621, παρ. 55-57, Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 52 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 63-65.
[562] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 15-01, σελ. 41.
[563] Βλ. ειδικότερα στο Δεύτερο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 281.
[564] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.086, σελ. 110.

του φορτωτή σε σχέση με επικίνδυνα εμπορεύματα[565]. Μάλιστα ο φορτωτής υποχρεούται να ενημερώνει τον μεταφορέα για την επικίνδυνη φύση ή χαρακτηριστικά των εμπορευμάτων σε εύθετο χρόνο, πριν παραδοθούν στον μεταφορέα ή σε εκτελόν μέρος. Η άρση της ευθύνης σε περίπτωση φόρτωσης επικίνδυνων εμπορευμάτων, αν δεν υπήρχε το άρθρο 15, θα κρινόταν ερμηνευτικά και σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

Περαιτέρω, τα δικαιώματα που προβλέπονται στη διάταξη, αναγνωρίζονται αυτοτελώς[566] τόσο στο μεταφορέα, όσο και στα εκτελούντα μέρη, είτε πρόκειται για θαλάσσια, είτε για οποιοδήποτε άλλο είδος μεταφοράς. Ο μεταφορέας ή το εκτελόν μέρος έχει την ευχέρεια να ασκήσει τα δικαιώματα που του αναγνωρίζονται, χωρίς να δεσμεύεται ως προς τη χρονική στιγμή της άσκησης τους. Ένα εκτελόν μέρος δε δεσμεύεται επίσης από το γεγονός ότι ο μεταφορέας αποδέχθηκε τη μεταφορά και παρέλαβε ή ότι άλλο εκτελόν μέρος εκτέλεσε σε προγενέστερο στάδιο ένα τμήμα της μεταφοράς και δεν άσκησαν τα δικαιώματα αυτά. Έτσι, ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος μπορεί να αρνηθεί να παραλάβει στην αρχή κάθε σκέλους της μεταφοράς ή να εκφορτώσει ή να καταστήσει αβλαβή τα εμπορεύματα σε κάποιο χερσαίο ή θαλάσσιο σκέλος, ανεξάρτητα από το αν αυτό είναι αρχικό ή εκτελείται μεταγενέστερα. Εξάλλου ένα φορτίο που δεν δημιουργεί κίνδυνο για τη χερσαία μεταφορά, θα μπορούσε να είναι ή να μπορεί να γίνει επικίνδυνο για τη θαλάσσια ή το αντίστροφο. Τα δικαιώματα αυτά είναι διαθέσιμα κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 11 και 13, διότι με βάση το γενικό κανόνα οι ενέργειες αυτές θα συνιστούσαν κανονικά παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα.

Μια άλλη αξιοσημείωτη παρατήρηση ανάγεται στη διαπίστωση ότι έχει εκλείψει ο διαχωρισμός των συνεπειών που επέρχονται ως αποτέλεσμα της άσκησης των δικαιωμάτων του μεταφορέα, με κριτήριο τη γνώση του σχετικά με τη φύση των εμπορευμάτων[567].

---

[565] Βλ. αναλυτικά σε *S. Baughen,* Obligations of the shipper to the carrier, JIML 2008, vol. 14, σελ. 555 επ.

[566] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 15-02, σελ. 41.

[567] *Hu Zhengliang James*, Transport of dangerous goods and shipper's liability under the Chinese law and the Rotterdam Rules, 9ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Πειραιάς 2016, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 287 επ.

β. Ευθύνη από διακινδύνευση και φύση του κινδύνου, πραγματικού ή απειλούμενου

Όταν τα εμπορεύματα είναι ή ευλόγως αναμένεται να γίνουν επικίνδυνα, ο μεταφορέας δύναται να λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί ο κίνδυνος. Σε αντίθεση με την περίπτωση κατά την οποία τα εμπορεύματα αποτελούν πραγματικό κίνδυνο, η ερμηνεία της εύλογης πρόβλεψης του κινδύνου είναι ένα μάλλον αμφιλεγόμενο ζήτημα[568]. Αν οι Κανόνες Ρότερνταμ τεθούν σε ισχύ, το περιεχόμενο της διάταξης, ως προς αυτό το σκέλος, θεωρούμε ότι θα διαμορφωθεί νομολογιακά, ενώ θα είναι ενδιαφέρον να δούμε με ποια κριτήρια, η πρόβλεψη του κιδύνου θα θεωρηθεί ικανή να ενεργοποιήσει τα δικαιώματα που παρέχονται από τη διάταξη. Το μέτρο επιμέλειας που οφείλει να επιδεικνύει ο μεταφορέας κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του αντιστοιχεί στην επιμέλεια του μέσου, έμπειρου, συνετού μεταφορέα. Από την άλλη πλευρά, τα δικαιώματα του άρθρου 15 παρέχονται και στην περίπτωση διακινδύνευσης προσώπων, περιουσίας και του περιβάλλοντος. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί με τα δεδομένα αυτά ότι τα δικαιώματα ασκούνται νόμιμα όταν κατά την κρίση ενός λογικού ανθρώπου, από την επιθεώρηση των εμπορευμάτων και το πρόγραμμα της μεταφοράς ή την εξέλιξη της κατάστασης ή σε συνδυασμό με περισσότερους παράγοντες του ταξιδιού ή του φορτίου, μπορεί να καταλάβει ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα τα εμπορεύματα να αποτελέσουν πραγματικό κίνδυνο.

Το άρθρο 15 κάνει γενική αναφορά μόνο σε επικίνδυνα εμπορεύματα, καθώς έχουν παραλειφθεί οι όροι εύφλεκτα και εκρηκτικά, με ταυτόχρονη όμως προσθήκη, η οποία έγκειται στον προσδιορισμό των έννομων αγαθών, των οποίων απειλείται διακινδύνευση ή βλάβη. Περαιτέρω, παραμένει ζήτημα ερμηνείας το αν ο κίνδυνος, πραγματικός ή απειλούμενος, σε πρόσωπα ή περιουσία περιορίζεται σε φυσικό κίνδυνο ή αν η έννοια θα διασταλεί για να περιλάβει και νομικό κίνδυνο. Υποστηρίζεται πάντως ότι η ευρύτητα της διατύπωσης οδηγεί σε διασταλτική ερμηνεία[569], η οποία περιλαμβάνει λαθρεμπορικά και παρανόμως μεταφερόμενα εμπορεύματα, τα οποία ενδέχεται

[568] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 15-05, σελ. 42.
[569] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 71.

να οδηγήσουν σε νομικώς επικίνδυνες καταστάσεις, όπως για παράδειγμα κατάσχεση του πλοίου.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η διάταξη εφαρμόζεται σε κάθε σκέλος της μεταφοράς. Έτσι, το πεδίο εφαρμογής της υποβοηθά την ερμηνεία του όρου «περιβάλλον», καθώς ο όρος δεν είναι σαφής[570]. Θα πρέπει επομένως να εννοηθεί ότι η διάταξη καλύπτει τόσο το θαλάσσιο περιβάλλον, όσο και το έδαφος, καθώς και την ατμόσφαιρα. Για τον προσδιορισμό του θαλάσσιου περιβάλλοντος, εφόσον δεν παρέχεται στη Διεθνή Σύμβαση ορισμός, μπορούμε να καταφύγουμε στους ορισμούς της UNCLOS 1982, στους οποίους περιλαμβάνονται τα χωρικά ύδατα, η ΑΟΖ, η υφαλοκρηπίδα και η ανοικτή θάλασσα και περιοχή[571]. Επίσης χρειάζεται ερμηνεία το είδος του απειλούμενου κινδύνου. Ειδικότερα, αν ο κίνδυνος που απαιτείται από τη διάταξη περιορίζεται σε μόλυνση ή αν μπορεί να επεκταθεί για να καλύψει ζημίες στο οικοσύστημα, τα είδη ή γενετικές πληροφορίες, ή τη μείωση των υπηρεσιών οικοσυστήματος. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι τα προστατευόμενα, σπάνια ή ευάλωτα περιβάλλοντα πρέπει να αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο κατά την εκτίμηση του κινδύνου βάσει του αρθ. 15[572].

§ 2. Θυσία των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού

Το άρθρο 16, το οποίο εφαρμόζεται ειδικά για το θαλάσσιο σκέλος, αίρει τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στο μεταφορέα από τα άρθρα 11, 13 και 14, όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της διάταξης αυτής. Η διάταξη ορίζει ειδικότερα ότι: *«Παρά τις διατάξεις των άρθρων 11, 13 και 14, ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος μπορεί να θυσιάσει εμπορεύματα στη θάλασσα, όταν η θυσία γίνεται ευλόγως για την κοινή ασφάλεια ή προς το σκοπό προστασίας από κίνδυνο της ανθρώπινης ζωής ή άλλων περιουσιακών στοιχείων που συμμετέχουν στην κοινή περιπέτεια».* Πέρα από την αποκλειστική εφαρμογή στο θαλάσσιο σκέλος,

[570] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 15-03, σελ. 42.
[571] Για τις έννοιες αυτές βλ. αντί άλλων *Α. Αντάπασης*, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, τομ. Ι, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 2009, σελ. 58 επ.
[572] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 15-04, σελ. 42.

η διάταξη του άρθρου 16 διαφοροποιείται από το άρθρο 15, όσον αφορά την πηγή του κινδύνου, καθώς στην περίπτωση του άρθρου 15 η πηγή του κινδύνου είναι το ίδιο το πλεγέν φορτίο, ενώ το άρθρο 16, εφαρμόζεται όταν κάποια εξωτερική πηγή δημιουργεί τον κίνδυνο[573].

Ειδικότερα, παρέχεται δικαίωμα στο μεταφορέα να θυσιάσει στη θάλασσα εμπορεύματα, με σκοπό την κοινή ασφάλεια του φορτίου και του πλοίου, ή τη διάσωση ανθρώπινης ζωής ή άλλων περιουσιακών στοιχείων που συμμετέχουν στην κοινή περιπέτεια[574]. Περαιτέρω απαιτείται η θυσία να αποτελεί εύλογη επιλογή του δικαιούμενου να προβεί σε αυτήν προσώπου, Επιπλέον, θυσία του φορτίου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 16, χωρίς υπαιτιότητα του μεταφορέα ή των προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος δυνάμει του άρθρου 18, απαλλάσσει το μεταφορέα από την ευθύνη του για τη ζημία των εμπορευμάτων δυνάμει της εξαίρεσης του άρθρου 17 παρ. 3 περ. ιε.

Το πεδίο εφαρμογής της διάταξης εμφανίζεται ευρύτερο από την περίπτωση γενικής αβαρίας[575], την οποία ωστόσο περιλαμβάνει[576], ενώ επιπλέον περιλαμβάνει εύλογες ενέργειες προς το σκοπό προστασίας ανθρώπινης ζωής[577]. Η γενική αβαρία[578] κατανέμει τον κίνδυνο μεταξύ των συμμετεχόντων στην κοινή θαλάσσια περιπέτεια. Όταν ένα πλοίο αντιμετωπίζει κίνδυνο κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού στη θάλασσα και το πλήρωμα κάνει μια εθελοντική θυσία για το κοινό όφελος, οι συμμετέχοντες των οποίων η περιουσία διασώθηκε από τη θυσία, πρέπει να συνεισφέρουν ένα ποσοστό της αξίας του αγαθού αυτού για την αποζημίωση εκείνων των οποίων η περιουσία θυσιάστηκε. Περαιτέρω κατά τη διατύπωση του άρθρου 84, οι διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ δεν επηρεάζουν την εφαρμογή όρων που περιλαμβάνονται στη σύμβαση μεταφοράς ή διατάξεων του εθνικού δικαίου, όσον αφορά το διακανονισμό της κοινής αβαρίας.

---

[573] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.041, σελ. 93.
[574] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 71.
[575] *J. Richardson*, The Hague and Hague Visby Rules, 4th ed. 1998, LLP, σελ. 58.
[576] Βλ. *A. von Zeigler*, The Liability of the contracting carrier, Texas IntLJ, 44, 2009, σελ. 329 επ.. Επίσης σχετ. συζήτηση σε: Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 137-143, Αναφορά 12ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/544, παρ. 154-157, Αναφορά 19ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/621, παρ. 60-62, Αναφορά 21ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/645, παρ. 53 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 66.
[577] Βλ. Αναφορά 12ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/544, παρ. 157.
[578] Η ρύθμιση της κοινής αβαρίας στο ελληνικό δίκαιο διέπεται από τον ενδέκατο τίτλο του ΚΙΝΔ (αρθ. 219-234).

Η θυσία πρέπει να συνίσταται σε εύλογο μέτρο. Το άρθρο 16 δεν αναφέρει ρητά ότι οι ενέργειες που επιτρέπει, κατά παράβαση των υποχρεώσεων φροντίδας του φορτίου, ενδέχεται να γίνονται και προς το σκοπό προστασίας του περιβάλλοντος. Ωστόσο, μπορεί να υποστηριχθεί ότι, μεταξύ δύο φορτίων, εκ των οποίων το ένα μπορεί να προκαλέσει περιβαλλοντική ζημία αν απορριφθεί στη θάλασσα, η επιλογή θυσίας του άλλου ανταποκρίνεται στην επιβαλλόμενη από τη διάταξη εύλογη επιλογή του μεταφορέα[579].

Οριοθετήσαμε σε αυτό το Πρώτο Μέρος της μελέτης μας το αντικείμενο της σύμβασης μεταφοράς υπό το καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ. Καταδείχθηκε, στους γενικούς άξονές του, το αντικείμενο της παροχής του μεταφορέα. Περαιτέρω, επειδή, όπως και σε άλλα σημεία ειπώθηκε, οι Κανόνες Ρότερνταμ, αν τεθούν σε εφαρμογή, αποτελούν το καθεστώς που θα διαδεχθεί τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου, επικεντρωθήκαμε στη διαμόρφωση των υποχρεώσεων του θαλάσσιου μεταφορέα. Τα ζητήματα αυτά αναπτύχθηκαν διότι η παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, οι οποίες ρυθμίζονται στους Κανόνες Ρότερνταμ, επιφέρει την ευθύνη του για τη ζημία του δικαιούχου του φορτίου από τους νόμιμους λόγους ευθύνης που διαλαμβάνονται σε αυτήν. Στη συνέχεια αναπτύσσεται διεξοδικά το ζήτημα της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα σε σύγκριση με το ισχύον καθεστώς ευθύνης της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων.

[579] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 16-02, σελ. 43.

֍ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ֍

Η ΘΕΜΕΛΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Γενικά χαρακτηριστικά και οριοθέτηση της ευθύνης του μεταφορέα στο σύστημα των Κανόνων Ρότερνταμ

Ι. Γενικά χαρακτηριστικά της ευθύνης του μεταφορέα

§ 1. Κανόνες αναγκαστικού δικαίου

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ ακολουθούν την παράδοση των Διεθνών Συμβάσεων μεταφορών ως προς τον αναγκαστικό χαρακτήρα των διατάξεων που συγκροτούν το καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα[580]. Η ελευθερία των συμβάσεων κάμπτεται στη ρύθμιση των υποχρεώσεων και της ευθύνης, κυρίως του μεταφορέα, με την υιοθέτηση κανόνων αναγκαστικού δικαίου. Στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων, τόσο οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[581] όσο και οι Κανόνες του Αμβούργου[582] θέσπισαν ένα ελάχιστο όριο ευθύνης για το μεταφορέα, με στόχο την προστασία του φορτωτή, δεδομένου ότι στη σύμβαση μεταφοράς ισχυρό μέρος ήταν ο μεταφορέας.

Η διερεύνηση αυτού του κριτηρίου της συναλλακτικής υπεροχής στις σύγχρονες συμβάσεις μεταφοράς όχι αποκλειστικά θαλάσσιας, το οποίο κατευθύνει και την επιλογή υιοθέτησης κανόνων αναγκαστικού δικαίου και η διαπίστωση της έντασης με την οποία θα μπορούσε σήμερα να επιβεβαιωθεί απαιτεί τη συνεξέταση τριών κυρίως παραγόντων[583]: των χαρακτηριστικών και του είδους της σύμβασης, του γενικότερου ρυθμιστικού περιβάλλοντος που την επηρεάζει και του συμβατικού κύκλου στο πλαίσιο του οποίου εντάσσεται η συναλλαγή αυτή. Και τα τρία μεγέθη είναι μεταβλητά στην πάροδο του χρόνου.

[580] Βλ. R. Asariotis, UNCITRAL (draft) Convention on Contracts for the International Carriage of goods wholly or partly by sea: Mandatory Rules and Freedom of Contract, σε "Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries", ed. A. Antapassis, L. Athanassiou, E. Rosaeg, Martinus Nijhoff 2009, σελ. 356.
[581] Βλ. αρθ. 3 παρ. 8 Κ Χ/Χ-Β.
[582] Βλ. αρθ. 23 παρ. 1 ΚΑμβ. Μάρκου Ι., ό.π., σελ. 187, F. Berlingieri, A comparative analysis …, ο.π., σελ. 38.
[583] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13.010, σελ. 366.

Α. Κριτήρια θέσπισης κανόνων αναγκαστικού δικαίου

α. Το είδος της σύμβασης

Όσον αφορά τον πρώτο παράγοντα, λαμβάνεται υπόψη το είδος της σύμβασης που συνάπτουν τα μέρη. Κατά τη σύνταξη των Κανόνων της Χάγης, στο επίκεντρο της συζήτησης τέθηκε η διάκριση των συμβάσεων ναύλωσης, στις οποίες τα μέρη διαθέτουν διαπραγματευτική δύναμη, και των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς. Η πλευρά των μεταφορέων υποστήριξε τη διατήρηση της αρχής της ελευθερίας των συμβάσεων, και για τις συμβάσεις μεταφοράς, διεκδικώντας να περιορίζεται η ελευθερία αυτή μόνο από την υποχρέωση ακριβούς και σαφούς διατύπωσης των συμβατικών όρων και την μη αντίθεσή τους στα χρηστά ήθη και την καλή πίστη[584]. Η πλευρά των φορτωτών, τότε, βίωνε την πραγματικότητα των συμβάσεων προσχώρησης με τις απαλλακτικές ρήτρες, που επιβάλλονταν από τους μεταφορείς[585]. Η προστασία του φορτωτή επιβλήθηκε τελικά με αναγκαστικού δικαίου κανόνες για τη ρύθμιση των συμβάσεων μεταφορών τακτικών γραμμών, όπου οι μεταφορείς χρησιμοποιούσαν συνήθως τυποποιημένες συμβάσεις. Όπως έχει προαναφερθεί, οι Κανόνες Χάγης (και Χάγης-Βίσμπυ) τυγχάνουν εφαρμογής, όταν η μεταφορά καλύπτεται από φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο που αποτελεί τίτλο για τη μεταφορά[586] και ο μεταφορέας δεν μπορεί να αποφύγει ή να περιορίσει, άμεσα ή έμμεσα, την ευθύνη του, για την περίοδο από την φόρτωση έως την εκφόρτωση. Δυνατότητα απόκλισης παρέχεται προκειμένου να συμφωνηθεί ευθύνη του μεταφορέα αυστηρότερη ή υψηλότερη[587] από τα όρια ευθύνης.

Αντίθετα, εξαιρέθηκαν από την εφαρμογή των παραπάνω Κανόνων οι συμβάσεις ναύλωσης, όπου τα μέρη έχουν διαπραγματευτική δύναμη και το ναυλοσύμφωνο υπογράφεται και από τα δύο μέρη. Επίσης, έμειναν έξω από την

[584] Βλ. σε The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, Antwerpen, CMI, 1997, σελ. 94.
[585] Βλ. σε The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, Antwerpen, CMI, 1997, σελ. 95.
[586] Δεν ασκεί επιρροή αν χρησιμοποιείται τυποποιημένη φορτωτική ή παρόμοιο έγγραφο (standard form Bills of Landing/Sea Waybills κ.λπ.). Αρκεί να υπάρχει έγγραφο το οποίο εκδίδεται από το μεταφορέα και καλύπτεται από το άρθρο 1 περ. β Κ Χ/Χ-Β.
[587] Βλ. αρθ. 5 παρ. 1 Κ Χ/Χ-Β.

αναγκαστική ρύθμιση οι συμβάσεις μεταφοράς που δεν καλύπτονται από φορτωτική ή παρόμοιο τίτλο για τη μεταφορά[588], οι συμβάσεις μεταφοράς στο κατάστρωμα, η μεταφορά ζώντων ζώων[589], εξαιρετικές μη εμπορικές φορτώσεις και η μεταφορά στα ακραία όρια της σύμβασης, δηλαδή κατά τα στάδια πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων από το πλοίο, τα οποία σηματοδοτούν και την περίοδο ευθύνης[590] του μεταφορέα, η οποία εμπίπτει αναγκαστικά στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης και, συνακόλουθα στις αναγκαστικού δικαίου διατάξεις της.

Η εξέλιξη των μεταφορών και το αίτημα ασφάλειας δικαίου στις συναλλαγές, ώθησε, ωστόσο, τα μέρη να ενσωματώνουν συμβατικά, ολοένα και περισσότερο, τους Κανόνες Χάγης ή Χάγης/Βίσμπυ[591] σε περισσότερα είδη συναλλαγών. Βεβαίως δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι όταν πρόκειται για συμβατική υπαγωγή στις διατάξεις των Κανόνων, αυτοί θα αξιολογηθούν, θα κριθούν και θα ερμηνευθούν με βάση το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο των συμβάσεων, στην δικαιοδοσία που θα επιληφθεί της διαφοράς[592]. Τέτοιες συμφωνίες περιλαμβάνονται σε ναυλοσύμφωνα, συμβάσεις μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα, σε θαλάσσια αγωγιαστήρια (sea waybills)[593], στα οποία οι Κανόνες δεν κρίνονται εφαρμοστέοι σε όλες τις δικαιοδοσίες[594], αλλά και σε συμβάσεις όγκου (volume contracts). Με την πάροδο του χρόνου αναπτύχθηκαν εξάλλου είδη συμβάσεων και αποδεικτικών μέσων της σύμβασης, που δεν συμπίπτουν ούτε με την έννοια του κλασικού ναυλοσυμφώνου, αλλά και δεν ανταποκρίνονται στην έννοια της φορτωτικής. Οι περιπτώσεις αυτές δεν εμπίπτουν στο αναγκαστικό καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[595]. Ανάλογα με το είδος του εμπορίου που εξυπηρετείται με τις συμβάσεις αυτές, εμπλέκονται μέρη που έχουν αμφότερα αυξημένη διαπραγματευτική δύναμη.

---

[588] Βλ. αρθ. 1 περ. β Κ Χ/Χ-Β.
[589] Βλ. αρθ. 1 περ. γ Κ Χ/Χ-Β.
[590] Βλ. αρθ. 1 περ. ε Κ Χ/Χ-Β.
[591] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13.009, σελ. 365.
[592] Βλ. π.χ. Dairy Containers Ltd v Tasman Orient Line CV, ("The Tasman Discoverer"), 2004, 2 Lloyd's Rep 647.
[593] Τη διάκριση από τη φορτωτική βλ. και σε *The "Rafaela S"*, 2005, 1 Lloyd's Rep. 347. Βλ. επίσης *S. Girvin*, Bills of lading and straight bills of lading: principles and practice, JBL, 2006, σελ. 103 επ.
[594] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13.009, σελ. 365.
[595] Βλ. *Andrew Tettenborn*, Freedom of Contract and the Rotterdam Rules: framework for negotiation or one-size-fits-all? σε The Carriage of Goods by sea …, ed. Rhidian Thomas, σελ. 76.

Οι εξελίξεις αυτές είχαν ήδη λάβει έκταση κατά την εκπόνηση των Κανόνων του Αμβούργου, με τους οποίους διατηρήθηκε, πάντως, η ρύθμιση της σύμβασης μεταφοράς με αναγκαστικού δικαίου κανόνες. Καθώς οι Κανόνες του Αμβούργου δεν διατήρησαν την προϋπόθεση του εγγράφου, οι αναγκαστικές τους διατάξεις εφαρμόζονται, όταν υπάρχει σύμβαση μεταφοράς, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς αυτής Σύμβασης, είτε αυτή συνοδεύεται από διαπραγματεύσιμο, είτε από μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο, αρκεί να μην πρόκειται για ναυλοσύμφωνο[596]. Η απαγόρευση αντίθετων συμφωνιών καταλαμβάνει την υποχρεωτική ελάχιστη περίοδο ευθύνης του μεταφορέα από λιμένα σε λιμένα.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ επεκτείνουν ακόμη περισσότερο τις περιπτώσεις στις οποίες το υποχρεωτικό καθεστώς θα κληθεί σε εφαρμογή, παρά το γεγονός ότι η διαπραγματευτική δύναμη των μερών έχει διαφοροποιηθεί σε σχέση με το παρελθόν[597]. Και τούτο διότι οι Κανόνες έχουν αποσυνδεθεί από την χρήση φορτωτικής και παρόμοιων με αυτήν εγγράφων. Στο πεδίο εφαρμογής τους εμπίπτουν οι συμβάσεις μεταφοράς[598], οι οποίες εκτελούνται τουλάχιστον διά θαλάσσης. Ωστόσο, σε μια δεύτερη πιο προσεκτική ανάγνωση των διατάξεων που ρυθμίζουν το πεδίο εφαρμογής, η επέκταση εφαρμογής του υποχρεωτικού καθεστώτος είναι ακόμη ευρύτερη. Οι Κανόνες εφαρμόζονται[599] στις σχέσεις του εκναυλωτή με τον παραλήπτη, αρκεί ο τελευταίος να μην είναι ναυλωτής. Η συνέπεια αυτή δεν γεννιέται στο ισχύον καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, καθώς για να κληθούν σε εφαρμογή θα πρέπει να έχει εκδοθεί φορτωτική σε εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου και αυτή να έχει κυκλοφορήσει.

Σε αντιστάθμισμα της επέκτασης της εφαρμογής του αναγκαστικού συστήματος ευθύνης του μεταφορέα, ρυθμίστηκε η απαγόρευση απαλλαγής, περιορισμού ή επαύξησης των υποχρεώσεων και ευθυνών των προσώπων από την πλευρά του φορτίου. Πάντως παρέκκλιση από το υποχρεωτικό καθεστώς εισάγεται ρητά με τη Διεθνή Σύμβαση για τις συμβάσεις όγκου, τη μεταφορά

[596] Βλ. αρθ. 2 παρ. 3 ΚΑμβ.
[597] Βλ. σχετ. σε H. Honka, Scope of application and Freedom of Contract (Papers Presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules, 21-23/9/2009), σελ. 7.
[598] Βλ. αρθ. 1 παρ. 1 και αρθ. 5-7 ΚΡ. Παρόμοια διατύπωση στα αρθ. 2 και 28 Multimodal Transport Convention 1980 της UNCITRAL.
[599] Βλ. αρθ. 7, για το πεδίο εφαρμογής και 1 παρ. 11 ΚΡ για την ευρεία έννοια του «παραλήπτη». Βλ. Βλ. Andrew Tettenborn, ο.π., σε The Carriage of Goods by sea …, σελ. 76.

ζώντων ζώων και τη μεταφορά φορτίων για τα οποία δικαιολογείται ειδική συμφωνία. Στις περιπτώσεις αυτές σύμφωνα με την αρχή της συμβατικής ελευθερίας, καταλείπεται χώρος ελεύθερης διαπραγμάτευσης[600].

β. Το γενικότερο ρυθμιστικό περιβάλλον

Ο δεύτερος δείκτης συναλλακτικής ισχύος σχετίζεται με το ευρύτερο ρυθμιστικό περιβάλλον, στο οποίο υπάγονται τα ισχυρά υποκείμενα της συναλλαγής. Η μεταβλητότητα του παράγοντα αυτού δεν εξαρτάται μόνο από την ιστορική στιγμή κατά την οποία εξετάζεται η συμβατική υπεροχή των μεταφορέων, αλλά και από την έννομη τάξη που ρυθμίζει κάθε φορά τη νομική τους θέση και θέτει τα όρια της επιχειρηματικής τους δράσης. Έτσι, ενώ η αρχή του 20ου αιώνα επέτρεψε την ανάπτυξη της οργάνωσης των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών σε διασκέψεις τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών[601], ώστε αυτές καθόριζαν σχεδόν αποκλειστικά, τις τιμές και τους λοιπούς όρους μεταφοράς, η τάση σήμερα, με την εξάπλωση των ρυθμίσεων του δικαίου του ανταγωνισμού, είναι η άρση της ασυλίας που απολάμβαναν παραδοσιακά οι διασκέψεις[602], έναντι των κανόνων του ανταγωνισμού. Η τάση αυτή εκδηλώνεται αλλού ηπιότερα και αλλού με ρυθμιστικές παρεμβάσεις έως και πλήρους εξάλειψης.

Είναι εύλογο ότι οι διασκέψεις αυτές αντιμετωπίστηκαν[603] ηπιότερα στις κλασικές χώρες μεταφορέων, όπως η Ιαπωνία[604] και οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ η επιβολή αυστηρότερων περιορισμών προωθήθηκε μέσω των

[600] Βλ. αρθ. 80 και 81 ΚΡ.
[601] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, London, Thomson Reuters, 2010, αριθ. 13.011, σελ. 366.
[602] Βλ. και *J.A. Estrella Faria*, Uniform law for international transport at UNCITRAL: new times, new players, and new rules, Texas international law journal, 2009, vol. 44, issue 3, σελ. 277 επ.
[603] Βλ. *Anila Premti*, Liner shipping: is there a way for more competition? United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Discussion Papers, No. 224, March 2016, σελ. 16 επ.
[604] Η ασυλία των συμφωνιών μεταφορέων εξαιρείται από τη νομοθεσία του ανταγωνισμού, καθώς σε πρόσφατη μελέτη, στην οποία κατέφυγε η Πολιτεία έπειτα από ερώτημα της Japan Fair Trade Commission, το ζήτημα εξετάστηκε και ενόψει των νομοθετικών εξελίξεων σε άλλα κράτη, των αλλαγών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τη λειτουργία των συμφωνιών και τον αντίκτυπο της κατάργησης της ασυλίας στην Ιαπωνική οικονομία. Βλ. *Anila Premti*, ο.π., σελ 19.

χωρών φορτωτών, όπως η Αυστραλία, ο Καναδάς και οι Ηνωμένες Πολιτείες[605]. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε στην υπαγωγή των διασκέψεων τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών στους κανόνες ανταγωνισμού[606] ήδη από το 2006[607], επεκτείνοντας τους μάλιστα στις ενδομεταφορές και τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία. Μάλιστα, με το πέρας μεταβατικής περιόδου, ήδη από την 18/10/2008[608], οι εταιρείες μεταφορών τακτικών γραμμών, που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλουν να απέχουν από δραστηριότητες διασκέψεων τακτικών γραμμών που αντίκεινται στο άρθρο 101 ΣΛΕΕ (πρώην 81 ΣΕΚ), ανεξάρτητα από το αν άλλα κράτη επιτρέπουν τον καθορισμό τιμών από διασκέψεις.

Πλέον, η οργάνωση των μεταφορέων σε διασκέψεις έχει εκλείψει, με αποτέλεσμα την ενδυνάμωση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. Υπό το πρίσμα αυτό, έχει αποδυναμωθεί η πρακτική των εναρμονισμένων συμφωνιών, τουλάχιστον με τη μορφή που είχαν όταν υιοθετήθηκαν οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου, καθώς ακόμη και στις χώρες μεταφορέων, η κρατική παρεμβατικότητα με στόχο τον περιορισμό της αντιανταγωνιστικής δράσης των μεταφορέων εμφανίζεται πιο δυναμικά μετά τη δεκαετία του 1970.

γ. Τα ενδιάμεσα πρόσωπα της συμβατικής αλυσίδας

Ένας τρίτος παράγοντας που επηρεάζει τη διαπραγματευτική δύναμη των μεταφορέων είναι η συμβατική δομή της σύγχρονης οργάνωσης των

[605] Βλ. Ο Shipping Act του 1984 επιτρέπει συμφωνίες διασκέψεων, εφόσον αυτές δεν απορρίπτονται από την Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Federal Maritime Commission). Στη συνέχεια υιοθετήθηκε το 1998 Ocean Shipping Reform Act (OSRA) και τέθηκε σε ισχύ το Μάη του 1998, ο οποίος έδωσε κίνητρα για την ενίσχυση του ανταγωνισμού οδηγώντας ουσιαστικά στην μείωση των ναύλων για τις μεταφορές από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες.

[606] Βλ. σχετικά με το ζήτημα αυτό αντί άλλων, L. I. Athanassiou, Competition in liner and tramp maritime transport services: uniform regulation, divergent application?, σε Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries A. Antapassis, L. Athanassiou, E. Rosaeg ed., Martinus Nihjoff 2009, σελ. 70 επ.

[607] Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (ΕΕ L 269 της 28.9.2006) και Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών (2008/C 245/02).

[608] Βλ. Munari Francesco, Liner Shipping facing new antitrust rules, σε Competition and …., ο.π., σελ. 7 επ.

υπηρεσιών μεταφορών εμπορευμάτων. Στην οργάνωση της μεταφοράς δεν συμμετέχουν πλέον μόνο μεταφορείς και φορτωτές, αλλά στη συμβατική αλυσίδα έχουν υπεισέλθει και άλλοι επαγγελματίες που λειτουργούν ως ενδιάμεσα συμβαλλόμενα πρόσωπα, όπως ναυτικοί πράκτορες[609], ναυλομεσίτες και άλλοι. Τα ενδιάμεσα αυτά πρόσωπα διαχειρίζονται ένα μεγάλο όγκο συμβάσεων[610], και όταν εκπροσωπούν φορτωτές έχουν τη δυνατότητα να διαπραγματευτούν με τους μεταφορείς σε διαφορετική βάση και με ενισχυμένη διαπραγματευτική δύναμη.

Πέραν αυτού, ανταγωνισμός αναπτύσσεται και στο ενδιάμεσο αυτό επίπεδο μεταξύ των περισσοτέρων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο αντικείμενο. Η ωφέλεια από τη σύγχρονη διάρθρωση της ναυτιλιακής αγοράς σαφώς διασφαλίζει καλύτερες συνθήκες εμπορίου για τους φορτωτές. Διότι ο ενδιάμεσος επαγγελματίας που διαπραγματεύεται μαζικά και σε βάθος χρόνου, για λογαριασμό φορτωτών συμβάσεις μεταφοράς, αναπτύσσοντας και μια επαγγελματική συστηματική συνεργασία με τους μεταφορείς, μπορεί να συμβάλλει στη βελτίωση των όρων που επιτυγχάνονται στις συμβάσεις μεταφοράς για λογαριασμό των φορτωτών που εκπροσωπεί. Έτσι, εν κατακλείδι, και ενόψει όλων των ανωτέρω, μπορούμε να πούμε ότι η διαπραγματευτική δύναμη των μεταφορέων, έναντι των φορτωτών έχει κατατμηθεί και υποχωρήσει, σε σχέση με το παρελθόν, ιδίως από το χρόνο σύνταξης των Διεθνών Συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων.

Ωστόσο, έντονα προβλήθηκε[611] και κατά τη διαπραγμάτευση των Κανόνων Ρότερνταμ, από την πλευρά των φορτωτών, η ανάγκη προστασίας των συμφερόντων τους, καθώς προέβαλλαν ότι ο αντίκτυπος των νομικών και εμπορικών εξελίξεων δεν εξασφαλίζει την πλήρη εξισορρόπηση των αντικρουόμενων συμφερόντων. Άλλωστε, η ρύθμιση με αναγκαστικού δικαίου κανόνες εξασφαλίζει την ομοιομορφία του δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες συνιστούν κατά κύριο λόγο διεθνοποιημένο εμπόριο.

[609] Αυτοτελείς, ανεξάρτητοι επαγγελματίες που ενεργούν κατ' επάγγελμα και έναντι αμοιβής, εργασίες πρακτορείας σχετικές με τη θαλάσσια αποστολή, βλ. ορισμό ενδ. Σε Α. Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό δίκαιο, εκδ. τρίτη, ο.π., σελ. 232 επ.

[610] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 13.013, σελ. 366.

[611] Βλ. Αναφορά 15ης Συνόδου UN doc A/CN.9/576, παρ. 78-79, 17ης Συνόδου UN doc A/CN.9/594, παρ. 149-150, 19ης Συνόδου UN doc A/CN.9/621, παρ. 158-160.

Β. Απαγόρευση αντίθετων συμφωνιών

α. Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

Ειδικότερα, η υποχρεωτική φύση των διατάξεων του συστήματος ευθύνης του μεταφορέα υπαγορεύεται από το άρθρο 3 παρ. 8 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Αυτή η διάταξη θέτει τα όρια της ελευθερίας του μεταφορέα να συνομολογεί ρήτρες, που τον απαλλάσσουν ή περιορίζουν την ευθύνη και τις υποχρεώσεις του, εις βάρος του φορτωτή, και εξασφαλίζει την ισορροπία δυνάμεων στο πεδίο σύναψης συμβάσεων μεταφοράς[612]. Στο ελληνικό δίκαιο, αντιμετωπίζεται ως ειδική διάταξη σε σχέση με τα άρθρα 332 και 334 ΑΚ, όπου ρυθμίζεται η ακυρότητα των συμφωνιών απαλλαγής του οφειλέτη από πταίσμα δικό του ή των προστηθέντων του[613]. Από τη διατύπωση της διάταξης εξάγονται τα κριτήρια και η έκταση της απαγόρευσης, η οποία ωστόσο τίθεται μόνο σε βάρος του μεταφορέα, ενώ δεν προβλέπεται στους Κανόνες αντίστοιχο ελάχιστο υποχρεωτικό καθεστώς για την πλευρά των συμφερόντων του φορτίου.

Ειδικότερα, είναι σαφές ότι η ποινή ακυρότητας που επιβάλλεται από τη διάταξη, δεν πλήττει το σύνολο της σύμβασης μεταφοράς, αλλά μόνο το σχετικό όρο, ο οποίος θεωρείται μη γραμμένος. Αυτό συνάγεται ευθέως από τη γραμματική διατύπωση της διάταξης: *«Κάθε όρος ή συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς … είναι άκυρη, ανυπόστατη και ανενεργός».* Μάλιστα, είναι δυνατή η διάσωση μέρους της ρήτρας[614], όταν αυτή είναι διαιρετή, επομένως η ακυρότητα πλήττει τον συγκεκριμένο όρο, μόνο κατά το μέτρο που αντίκειται στη Διεθνή Σύμβαση.

[612] Για την απαγόρευση ρητρών που περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα υπό το δίκαιο του ΚΙΝΔ, κατά το αρθ. 134, βλ. ΕφΠειρ 38/1995, η οποία πάντως αφορά σύμβαση θαλάσσιας περιήγησης, διεπόμενη κατ' αναλογία κατά το χρόνο εκδίκασης από τις διατάξεις περί θαλάσσιας μεταφοράς.
[613] Βλ. Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 422.
[614] Βλ. *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 396.

Περαιτέρω, οι συμφωνίες που προσκρούουν[615] στην αναγκαστική φύση των Κανόνων μπορούν να ενταχθούν σε δύο κατηγορίες. Σε απαγορευμένες απαλλακτικές και σε απαγορευμένες περιοριστικές της ευθύνης του ρήτρες.

Στις απαγορευμένες απαλλακτικές ρήτρες εμπίπτουν εκείνες που απαλλάσσουν το μεταφορέα για ζημία, η οποία προκλήθηκε από απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων και οφείλεται σε παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 3. Έτσι, δεν επιτρέπεται να συμφωνηθεί απαλλαγή του για ζημία που οφείλεται σε πταίσμα κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, αλλά και σε παράλειψη, τόσο του ίδιου όσο και των υπαλλήλων ή προστηθέντων του. Εξειδικεύοντας τις ενέργειες αυτές, στις απαγορευμένες συμφωνίες εμπίπτουν και εκείνες που απαλλάσσουν το μεταφορέα για ζημίες από αρχική ακαταλληλότητα ή μη εκπλήρωση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 2. Στις απαγορευμένες απαλλακτικές ρήτρες εμπίπτει, επίσης, η συμφωνία για εκχώρηση του ασφαλίσματος στο μεταφορέα, καθώς σύμφωνα με το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 3 παρ. 8, αυτή εξομοιώνεται με απαλλακτική ρήτρα. Τέλος, στην κατηγορία αυτή ανήκουν και συμφωνίες που οδηγούν σε βελτίωση της δικονομικής θέσης του μεταφορέα μεταβάλλοντας την κατανομή του βάρους αποδείξεως[616].

Το άρθρο 3 παρ. 8 απαγορεύει και τις συμφωνίες εκείνες, που περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα κατά τρόπο διαφορετικό από εκείνον που προβλέπεται στη Διεθνή Σύμβαση. Στις περιπτώσεις αυτές εμπίπτουν οι συμφωνίες που προβλέπουν χαμηλότερα όρια περιορισμού της αποζημίωσης[617] από τα οριζόμενα στο άρθρο 4 παρ. 5 περ. α, όσον αφορά τον περιορισμό κατά δέμα ή μονάδα άλλως κατά κιλό μικτού βάρους, και στο άρθρο 4 παρ. 5 περ. β, όσον αφορά τον υπολογισμό του συνολικού ποσού της αποζημίωσης με βάση την αξία των εμπορευμάτων στον τόπο και κατά το χρόνο της εκφόρτωσής

[615] Αναλυτική αναφορά στις ρήτρες αυτές σε G. Treitel/F.M.B. Reynolds, Carver on Bills of Lading, ο.π, σελ. 598 επ.

[616] Για τις ρήτρες που μεταβάλλουν το βάρος απόδειξης είχε περιληφθεί ρητή απαγόρευση στο αρθ. 142 ΚΙΝΔ. Ερμηνευτικά όμως αυτό γίνεται δεκτό και στο πλαίσιο του αρθ. 3 παρ. 8 των Κ Χ/Χ-Β. Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 569.

[617] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 2092-2094. Πρόκειται για τις "valuation clauses", οι οποίες διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: εκείνες που ορίζουν ποσό περιορισμού μικρότερο του προβλεπόμενου στο αρθ. 4 παρ. 5 και εκείνες που περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα στην τιμολογιακή αξία των εμπορευμάτων.

τους[618]. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι ρήτρες με τις οποίες συμφωνείται συντομότερος χρόνος παραγραφής[619] από εκείνον που προβλέπεται στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ κατά το άρθρο 3 παρ. 6[620], διότι βελτιώνουν τη θέση του μεταφορέα, άγοντας στο πέρας της ευθύνης του σε χρόνο συντομότερο από εκείνον που θέτουν οι Κανόνες.

β. Τα όρια της συμβατικής ελευθερίας των μερών στους Κανόνες Ρότερνταμ

Οι συμβάσεις μεταφοράς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής[621] των Κανόνων Ρότερνταμ, ρυθμίζονται με αναγκαστικού δικαίου διατάξεις. Η ρύθμιση, ενώ είναι αντίστοιχη του αρθ. 3 παρ. 8 των Κανόνων Χάγης/Χάγης Βίσμπυ, έχει σαφώς διευρυμένο πεδίο εφαρμογής[622], καθώς κατ' αρχήν αντιστοιχεί στο ευρύ πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Ρότερνταμ, κατηγοριοποιεί τις απαγορεύσεις παρέκκλισης από τη Διεθνή Σύμβαση, όσον αφορά τις υποχρεώσεις αφενός και την ευθύνη αφετέρου, των μερών, εισάγοντας αντίστοιχη διάταξη για την πλευρά του φορτίου και επεκτείνει την απαγόρευση σε άλλα πρόσωπα[623].

Έτσι, κάμπτεται η συμβατική ελευθερία των μερών να συνομολογήσουν όρους, οι οποίοι αντιτίθενται στην υποχρεωτική φύση των Κανόνων που ρυθμίζουν το σύστημα ευθύνης του μεταφορέα, είτε οι διατάξεις αυτές αφορούν τις υποχρεώσεις, την ευθύνη του και την κατανομή της είτε την παραγραφή των αξιώσεων και τα όρια περιορισμού. Όταν επιτρέπεται διαφορετική συμβατική ρύθμιση, αυτό διατυπώνεται στις κατ' ιδίαν διατάξεις[624]. Μάλιστα, η UNCITRAL κατέληξε σε συμβιβαστικές λύσεις για τη ρύθμιση ορισμένων κατηγοριών συμβάσεων μεταφοράς, όπως για παράδειγμα οι συμβάσεις όγκου[625], στις

[618] Βλ. *Scrutton*, ο.π.. B-11, σελ. 397.
[619] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, σελ. 571.
[620] Βλ. αναλυτικά για το ζήτημα του χρόνου παραγραφής, την υπό όρους δυνατότητα διεύρυνσης μετά το ζημιογόνο γεγονός κατόπιν συμφωνίας των μερών στο Τρίτο Μέρος της παρούσας μελέτης υπό τον τίτλο «Β….γ. Παράταση προθεσμίας».
[621] όπως αυτό προαναφέρθηκε και διαγράφεται στις διατάξεις των άρθρων 5-7 ΚΡ.
[622] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 79-01, σελ. 244.
[623] Βλ. αρθ. 79 παρ. 1 α και β ΚΡ, όπου ρητά αναφέρονται τα θαλάσσια εκτελούντα μέρη.
[624] Βλ. π.χ. αρθ. 27 και 56 ΚΡ.
[625] Βλ. αρθ. 80 ΚΡ – "volume contracts".

οποίες παρέχεται, με τις προϋποθέσεις που τάσσει η Διεθνής Σύμβαση, η δυνατότητα απόκλισης από την αυστηρή ρύθμιση.

Ειδικότερα, τα όρια της συμβατικής ελευθερίας των μερών στη σύμβαση μεταφοράς διαγράφονται στο άρθρο 79 των Κανόνων του Ρότερνταμ. Η ρύθμιση των υποχρεώσεων και της ευθύνης του φορτωτή[626] με κανόνες αναγκαστικού δικαίου, αποτελεί μία πολύ σημαντική καινοτομία σε Διεθνή Σύμβαση που ρυθμίζει τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς τα προηγούμενα καθεστώτα δεν περιέλαβαν τέτοια ρύθμιση. Η UNCITRAL, παρά τις αντιδράσεις των Αντιπροσωπειών που υποστήριξαν ότι οι κανόνες που αφορούν την απαγόρευση συμφωνίας απαλλακτικών ρητρών στις Διεθνείς Συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, στόχο έχουν να προστατέψουν το φορτωτή, ως το αδύναμο μέρος της σύμβασης[627], υιοθέτησε τα επιχειρήματα της αντίθετης πλευράς, η οποία διεκδίκησε ίση μεταχείριση των δύο πλευρών.

Η τήρηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται στην πλευρά των συμφερόντων του φορτίου ενδέχεται να αφορούν και ζητήματα ασφάλειας, σε περίπτωση για παράδειγμα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, οπότε ο φορτωτής έχει υποχρέωση να ενημερώνει εγκαίρως το μεταφορέα[628]. Σε μια τέτοια περίπτωση, το πλαίσιο διατάξεων αναγκαστικού δικαίου και απαγόρευσης αντίθετων συμφωνιών, εξυπηρετεί τη δημόσια τάξη. Η επιλογή επομένως της επέκτασης της ρύθμισης με αναγκαστικού δικαίου κανόνες και στην πλευρά του φορτίου, είναι σύμφωνη με τις διαπιστώσεις που αναπτύχθηκαν ανωτέρω όσον αφορά τη μεταβολή του συσχετισμού της διαπραγματευτικής δύναμης των μερών, αλλά και γενικότερα τον τρόπο διεξαγωγής του διαμετακομιστικού εμπορίου. Επιπλέον, δικαιολογείται από την συστηματοποίηση - στους Κανόνες του Ρότερνταμ - του πλαισίου υποχρεώσεων και ευθύνης του φορτωτή και των προσώπων για τα οποία ευθύνεται.

Τα συμβατικά όρια που τίθενται για το μεταφορέα και το θαλάσσιο εκτελόν μέρος[629], ρυθμίζονται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 79, συνάγονται όμως και από τη δεύτερη. Στο πλαίσιο της ρύθμισης της πρώτης

[626] Βλ. αρθ. 79 παρ. 2 ΚΡ.

[627] Βλ. *Η. Honka*, ο.π., σελ. 7. Μεγάλοι εμπορικοί οίκοι, σήμερα ειδικά, είναι σε θέση να διαπραγματεύονται τους όρους μεταφοράς από θέση ισχύος για την πλευρά των φορτωτών.

[628] Βλ. αρθ. 32 ΚΡ αναφορικά με τις ειδικές υποχρεώσεις του φορτωτή για επικίνδυνα εμπορεύματα.

[629] Βλ. και *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 194.

παραγράφου γίνεται τριχοτόμηση του πεδίου εφαρμογής της διάταξης. Οι επιταγές της συνίστανται στην απαγόρευση αντίθετων συμφωνιών, στο πρόσωπο του μεταφορέα και του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, σχετικά με τις υποχρεώσεις, την ευθύνη και την εκχώρηση του ασφαλίσματος των εμπορευμάτων υπέρ του μεταφορέα ή άλλου προσώπου από εκείνα που αναφέρεται στο άρθρο 18. Η ακυρότητα πλήττει μόνο το συγκεκριμένο συμβατικό όρο και όχι το σύνολο της σύμβασης μεταφοράς και μάλιστα μόνο στην έκταση που ο όρος αυτός θίγει τα συμφέροντα του φορτίου και προβλέπει συνέπειες κατά τρόπο αντίθετο από αυτόν που επιτάσσει η Διεθνής Σύμβαση.

Η περίπτωση α καλύπτει την απαγόρευση απαλλαγής ή περιορισμού των υποχρεώσεων του μεταφορέα ή του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, που θεσπίζονται από τους Κανόνες. Η περίπτωση β καλύπτει την απαγόρευση απαλλαγής ή περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα ή του θαλάσσιου εκτελούντος μέρος, όπως αυτή γεννάται, κατανέμεται και καταλογίζεται δυνάμει των ειδικών διατάξεων των Κανόνων. Η απαγόρευση, στην περίπτωση αυτή, περιλαμβάνει και συμβατικούς όρους που οδηγούν σε απαλλαγή από την ευθύνη του μεταφορέα, η οποία διέπεται μεν από κανόνες του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου, γεννάται όμως λόγω παράβασης των υποχρεώσεών του, που επιβάλλονται από τη Διεθνή Σύμβαση[630].

Η απαγόρευση απαλλαγής ή περιορισμού, τόσο των υποχρεώσεων όσο και της ευθύνης, περιλαμβάνει όρους που μπορούν να επιφέρουν αυτή την συνέπεια είτε άμεσα είτε έμμεσα. Η έννοια της αμεσότητας δεν απαιτεί, θεωρούμε, ειδική ερμηνεία, καθώς θα προκύπτει από τη διατύπωση του όρου και θα προβλέπεται ευθέως απαλλαγή ή περιορισμός των ρητά διατυπωμένων στους Κανόνες υποχρεώσεων ή ενδεχομένως κάποια ευνοϊκή για το μεταφορέα προφανής μεταβολή των ορίων ευθύνης. Από την άλλη πλευρά, ως συμφωνία που, ενώ δεν διατυπώνεται ευθέως αντίθετη με τις αναγκαστικού δικαίου διατάξεις, οδηγεί σε απαγορευμένα αποτελέσματα, μπορεί να κριθεί εκείνη που προβλέπει διαφορετική διαδικασία διάγνωσης της ευθύνης, επιβάλλοντας στην πλευρά του φορτίου δικονομικά βάρη που ελαφρύνουν τη θέση του μεταφορέα. Η ακυρότητα ρήτρας που τροποποιεί το βάρος απόδειξης ως έμμεση παρέκκλιση

[630] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 13. 019, σελ. 367.

από την απαγορευτική διάταξη, γινόταν δεκτή και υπό τη στενότερη διατύπωση του άρθρου 3 παρ. 8 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[631].

Η απαγόρευση του άρθρου αφορά μόνο την απαλλαγή ή τον περιορισμό και όχι την πρόβλεψη πρόσθετων ή αυστηρότερων υποχρεώσεων ή την πρόβλεψη επαύξησης της ευθύνης του[632]. Ο μεταφορέας είναι επομένως ελεύθερος να συνομολογήσει όρους ή συμφωνίες που επαυξάνουν τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του, αυτές όμως δεν επεκτείνονται αυτόματα στο θαλάσσιο εκτελόν μέρος[633], αν δεν αποδεικνύεται εγγράφως ότι το μέρος αυτό συναίνεσε να αναλάβει και αυτό ανάλογες δεσμεύσεις.

Περαιτέρω, η παράγραφος 2 του άρθρου 79 θεσπίζει απαγόρευση, που αφορά την κατάργηση και τον περιορισμό, αλλά και την επαύξηση[634] των υποχρεώσεων και της ευθύνης του φορτωτή, του παραλήπτη, του ελέγχοντος μέρους, του κομιστή ή του βάσει εγγράφου φορτωτή. Η διάταξη δεν εγκρίθηκε χωρίς αντιδράσεις από τους φορτωτές[635], παρά το γεγονός ότι οι περιορισμοί διαπραγμάτευσης σχετικά με τις υποχρεώσεις του φορτωτή, δεν θα μεταβάλλουν την πρακτική και την νομολογία, σε ορισμένες τουλάχιστον έννομες τάξεις[636].

Υποστηρίζεται ότι η απαγόρευση της επαύξησης αποτελεί αντιστάθμισμα στο δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα[637]. Έμμεσα, επιπλέον, συνάγεται από τη ρύθμιση αυτή, η προστασία των συμφερόντων του φορτίου από συμφωνίες που θα μπορούσαν να ωφελήσουν το μεταφορέα ή το θαλάσσιο εκτελόν μέρος, σε αντίθεση με το υποχρεωτικό πλαίσιο των Κανόνων ή που θα οδηγούσαν σε αντικειμενική ευθύνη του φορτωτή[638]. Άλλωστε, θα συνιστούσε συστηματικό σφάλμα να μην περιλαμβάνεται απαγόρευση επαύξησης στο πεδίο

[631] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, Αφοι Π. Σάκκουλα, 1994, σελ. 38.
[632] Βλ. τη σχετική συζήτηση σε Αναφορά 11ης Συνόδου UN doc A/CN.9/526, παρ. 205, 15ης Συνόδου UN doc A/CN.9/576, παρ. 45-49.
[633] Βλ. αρθ. 19 παρ. 2 ΚΡ.
[634] Βλ. τη σχετική συζήτηση σε Αναφορά 17ης Συνόδου UN doc A/CN.9/594, παρ. 148-153, 19ης Συνόδου UN doc A/CN.9/621, παρ. 157-160.
[635] Βλ. UNCITRAL, UN Doc A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, σελ. 44.
[636] Επί παραδείγματι, η υποχρέωση του φορτωτή να μη φορτώνει επικίνδυνα εμπορεύματα ρυθμίζεται στο αυστηρό πλαίσιο του αρθ. 3 παρ. 6 Κ Χ/Χ-Β και το αντίστοιχο των αρθ. 30 παρ. 2 και 32 των ΚΡ. Η απαγόρευση κατάργησης, περιορισμού ή επαύξησης των υποχρεώσεων του φορτωτή δεν θα επιφέρει κάποια σημαντική έννομη συνέπεια στην μέχρι τώρα προσέγγιση.
[637] Βλ. και *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 195.
[638] Βλ. Αναφορά 17ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/594, παρ. 151.

εφαρμογής της παραγράφου 2, διότι στην περίπτωση αυτή θα αίρονταν η απαγόρευση της παραγράφου 1. Ωστόσο, η FIATA[639] έχει επισημάνει[640] ανισότητα σε βάρος των φορτωτών, στους οποίους η Διεθνής Σύμβαση δεν αναγνωρίζει δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους για κανέναν από τους νόμιμους λόγους ευθύνης τους, οι οποίοι καθορίζονται στη Σύμβαση.

Τέλος, η περίπτωση γ επαναλαμβάνει την απαγόρευση εκχώρησης του ασφαλίσματος στο μεταφορέα ή κάποιο από τα πρόσωπα που περιλαμβάνονται στο άρθρο 18. Η απαγόρευση αποτελεί επαναδιατύπωση της απαγόρευσης που υιοθετήθηκε τόσο στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[641] όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου[642] με διευρυμένο όμως πεδίο εφαρμογής και όσον αφορά τα πρόσωπα στα οποία δεν μπορεί να εκχωρηθεί το ασφάλισμα.

§ 2. Ευθύνη πταισματική και περιορισμένη

Α. Η αρχή της πταισματικής ευθύνης

α. Ο ρόλος του πταίσματος στο ισχύον καθεστώς

Πριν τους Κανόνες της Χάγης, η ευθύνη του εκναυλωτή στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο ήταν αντικειμενική[643] ευθύνη. Αντικειμενική ευθύνη γινόταν δεκτή και στην Ελλάδα. Τούτο διότι η αναδοχή του φορτίου από τον πλοίαρχο, δημιουργούσε ευθύνη μεταφορικού αποτελέσματος[644] και ο εκναυλωτής απαλλασσόταν μόνο για τυχηρά και ανωτέρα βία. Είναι άλλο το

[639] International Federation of Freight Forwarders Associations.
[640] Annex II to FIATA's document MTI/507 of 26 March 2009- Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules").
[641] Βλ. αρθ. 3 παρ 8 Κ Χ/Χ-Β.
[642] Βλ. αρθ. 23 παρ 1 ΚΑμβ.
[643] Βλ. *Edwin C. Goddard*, The Liability of the Common Carrier as Determined by Recent Decisions of the United States Supreme Court, Columbia Law Review, Vol. 15, No. 5 (May, 1915), σελ. 399-416, με πλούσια νομολογία της εποχής.
[644] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. 3η, Εκδ. Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1993, σελ. 339. Με τη θέσπιση του ΚΙΝΔ, όμως, η ευθύνη του μεταφορέα διέπεται από τις διατάξεις του 6ου τίτλου περί ναυλώσεως, οι οποίες βασίστηκαν στους Κανόνες Χάγης, στο σύστημα των οποίων η πταισματική συμπεριφορά του μεταφορέα και των προστηθέντων του αποτελεί προϋπόθεση της ευθύνης του. Οι διατάξεις αυτές καλούνται σε εφαρμογή όταν η διαφορά δεν διέπεται από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και εφαρμοστέο τυγχάνει το ελληνικό δίκαιο. Έτσι, και στο σύστημα του ΚΙΝΔ η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα είναι πταισματική ευθύνη. Βλ. σχετ. ΕφΠειρ 386/1999, ΕφΠειρ 76/2006, ΜΠρΧαν 457/2015.

θέμα των ρητρών απαλλαγής που οι μεταφορείς επέβαλλαν στους αντισυμβαλλομένους τους. Στο σύστημα των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η φύση των υποχρεώσεων του μεταφορέα διαφοροποιείται. Στις διατάξεις του άρθρου 3, παρ. 1 και 2, περιλαμβάνονται οι κύριες υποχρεώσεις του σε σχέση με το πλοίο και το φορτίο, τις οποίες ο μεταφορέας εκπληρώνει με το εκεί οριζόμενο μέτρο επιμέλειας. Κατά τις διατάξεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 3, σε συνδυασμό με τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 4, σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου, ο μεταφορέας τεκμαίρεται ότι υπέχει ευθύνη για τη ζημία που προκλήθηκε εντός της περιόδου ευθύνης του.

Ωστόσο, πρόκειται για ευθύνη πταισματική[645], δηλαδή ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία μόνο εφόσον τον βαρύνει δόλος ή αμέλεια και ειδικότερα νόθος αντικειμενική[646], καθώς απαλλάσσεται εφόσον καταφέρει να αποδείξει ότι η απώλεια ή η βλάβη δεν προκλήθηκε από πταίσμα δικό του ή των προστηθέντων του[647]. Άλλωστε, υπέρ της πταισματικής ευθύνης συνηγορεί ο κατάλογος των εξαιρούμενων κινδύνων[648] του άρθρου 4 παρ. 2, με την απόδειξη των οποίων ο μεταφορέας απαλλάσσεται του τεκμηρίου ευθύνης, αν θεμελιώσει έναν από τους κινδύνους. Η κατανομή του βάρους αποδείξεως προκύπτει από τις διατάξεις αυτές μεμονωμένα. Στους Κανόνες του Αμβούργου, η ευθύνη του μεταφορέα παραμένει πταισματική[649], νόθος αντικειμενική, όμως το περιεχόμενο του βάρους απόδειξης που φέρει ο μεταφορέας διαφοροποιείται, καθώς αυτός καλείται[650] να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα μέτρα που θα ήταν εύλογο να απαιτηθούν, ώστε να αποφύγει την επέλευση του περιστατικού και τα αποτελέσματά του.

β. Διατήρηση πταισματικής ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ

[645] Για την αρχή της πταισματικής ευθύνης βλ. *Α. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 141.
[646] Στη θεωρία γίνεται επίσης αναφορά σε ευθύνη υποκειμενική νοθευμένη από το τεκμήριο του πταίσματος και υποκειμενική με αντιστροφή του βάρους αποδείξεως. Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 480.
[647] Βλ. ΕφΠειρ 68/2014, ΕφΠειρ 1019/2005, ΕφΠειρ 914/2006, ΕφΠειρ 703/2006.
[648] *A. von Ziegler*, The Liability of the Contracting Carrier, 2009, v. 44 Tex. Int'l L.J, σελ. 329 επ.
[649] Βλ. *M. Sturley/D. Stanley/A. Rosenberg,* Transport law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules, v. 14 JIML, 2008, 468 επ.
[650] Βλ. αρθ. 5 παρ. 1 ΚΑμβ.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ ακολουθούν στο θέμα αυτό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και η ευθύνη θεμελιώνεται σε πταισματική συμπεριφορά[651] (δόλο ή αμέλεια), με αντιστροφή του βάρους αποδείξεως, δηλαδή πρόκειται και υπό το νέο καθεστώς για νόθο αντικειμενική ευθύνη. Η καινοτομία των Κανόνων Ρότερνταμ συνίσταται αφενός στη θέσπιση, ρητά, του αρχικού τεκμηρίου ευθύνης[652] του μεταφορέα και αφετέρου στην οργάνωση μιας σαφέστερης και αυστηρής δομής της βάσης της ευθύνης και της κατανομής του βάρους αποδείξεως[653]. Ωστόσο, όπως θα καταδειχθεί στη συνέχεια[654], σε αρκετές περιπτώσεις, η κατανομή του βάρους απόδειξης δεν αναμένεται να τροποποιηθεί δραστικά υπό το νέο καθεστώς σε σχέση με ό,τι εφαρμόζεται υπό το ισχύον από τα εθνικά δικαστήρια[655].

Η διάταξη του άρθρου 17 παρ. 2 των Κανόνων Ρότερνταμ ενσωματώνει δύο βασικές αρχές[656], οι οποίες διέπουν το καθεστώς ευθύνης. Πρώτον, την αρχή ότι η ευθύνη του μεταφορέα βασίζεται σε πταίσμα, καθώς δεν καθίσταται υπεύθυνος για τη ζημία, εκτός εάν βαρύνεται με πταίσμα αυτός ή τα πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται δυνάμει του άρθρου 18. Δεύτερον, δίνεται ως αρχή η αντιστροφή του βάρους αποδείξεως, καθώς ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα ο ίδιος ή οι προστηθέντες του, ώστε να μην υπέχει ευθύνη για τη ζημία που ο ενάγων έχει ήδη αποδείξει ότι υπέστη και μάλιστα εντός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα.

Ο μεταφορέας στο πλαίσιο αυτό, καλείται κατ' αρχήν να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα, ώστε να απαλλαγεί από την ευθύνη για ζημία λόγω απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης στην παράδοση των εμπορευμάτων. Εναλλακτικά έχει τη δυνατότητα επίκλησης γεγονότος ή περιστατικού από εκείνα που περιλαμβάνονται σε περιοριστικό κατάλογο των τεκμηρίων απουσίας πταίσματος[657]. Πρόκειται για τον αντίστοιχο του άρθρου 4 παρ. 2

[651] Βλ. αναλυτικά για την έννοια του πταίσματος και τη θεμελίωση της ευθύνης του μεταφορέα στο επόμενο κεφάλαιο.
[652] Βλ. 17 παρ. 1 ΚΡ, A. Diamond, "The Rotterdam Rules", 2009, LMCLQ, 445 επ.
[653] *Si Yuzhou, Henry Hai Li*, The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier, (Papers Presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules, 21-23/9/2009).
[654] Βλ. παρακ. αναλυτικά στο επόμενο κεφάλαιο για την κατανομή του βάρους αποδείξεως.
[655] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, o.p. sel. 351.
[656] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.066, σελ. 100.
[657] Βλ. αρθ. 17 παρ. 3 ΚΡ.

κατάλογο των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπως διαμορφώθηκε στο νέο καθεστώς.

Β. Η αρχή του περιορισμού της ευθύνης

α. Η ratio του θεσμού

Στο στάδιο που ακολουθεί τη διάγνωση της ευθύνης του μεταφορέα έχει καθιερωθεί ήδη από τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 ένα άλλο κύριο χαρακτηριστικό της, ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης - ακριβέστερα του ποσού της οφειλόμενης αποζημίωσης - για τη ζημία που προκλήθηκε στο φορτίο από απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων. Η διατήρηση του θεσμού δεν τέθηκε σε ουσιαστική αμφισβήτηση κατά τη σύνταξη των Κανόνων Ρότερνταμ[658]. Το ζήτημα όμως που αποτέλεσε κύριο αντικείμενο συζήτησης[659], και πλέον αποτελεί προβληματισμό και κριτήριο υιοθέτησης των Κανόνων[660], ήταν το όριο του περιορισμού, λαμβανομένου υπόψη του συνολικού, εκτεταμένου ρυθμιστικού πεδίου της Σύμβασης, οι διατάξεις τις οποίας κατατείνουν στην επίταση της ευθύνης του μεταφορέα.

Στο κοινό αστικό δίκαιο ο κανόνας είναι η πλήρης αποζημίωση του ζημιωθέντος, καλύπτεται δηλαδή τόσο η θετική ζημία, όσο και το διαφυγόν κέρδος[661]. Ωστόσο, σε κάποιες περιπτώσεις ο νομοθέτης αναγνωρίζει καταβλητέα περιορισμένη αποζημίωση[662], υπό την έννοια ότι δεν αποκαθίσταται ολόκληρη η ζημία. Στο ναυτικό δίκαιο όμως προβλέπεται ειδικότερα ποσοτικός περιορισμός της καταβλητέας αποζημίωσης με διατάξεις

[658] Βλ. Kofi Mbiach, The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: The liability and limitation of liability regime, CMI Yearbook, 2007-2008, σελ. 287.
[659] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής 11ης UN doc A/CN.9/526, παρ. 258, 18ης UN doc A/CN.9/616, παρ. 126.
[660] Βλ. *Thomas, D.R.,* σε A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 74.
[661] Βλ. 298 ΑΚ και *Α. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 160 επ.
[662] Βλ. ενδεικτ. περιπτώσεις όπου αναγνωρίζεται εύλογη αποζημίωση, π.χ. 130 ΑΚ, περιορισμός εκ του νόμου, π.χ. 345 εδ. β' ΑΚ, συντρέχον πταίσμα, π.χ. 300 ΑΚ.

αναγκαστικού δικαίου. Ο θεσμός του περιορισμού αποτελεί έκφραση της αρχής της επιείκειας στη νομοθετική ρύθμιση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς. Η έκταση της αποζημίωσης στο πεδίο του ναυτικού δικαίου, διαφοροποιείται από το κοινό δίκαιο, ωστόσο η εξαιρετική αυτή ρύθμιση δικαιολογείται από τη φύση της σύμβασης μεταφοράς, για λόγους που θα καταδειχθούν στη συνέχεια.

Είδαμε σε άλλο σημείο ότι στις πρώτες κωδικοποιήσεις του δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών, ιδίως στην Harter Act, περιορίστηκε η χρήση απαλλακτικών ρητρών των μεταφορέων. Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924, ακολουθώντας αυτή την επιλογή της απαγόρευσης καταχρηστικών ρητρών από πλευράς των μεταφορέων εισήγαγε, σε αντιστάθμισμα, και ποσοτικό περιορισμό της αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων[663], κάτι που στην Harter Act δεν υπήρχε. Ο θεσμός διατηρήθηκε στους Κανόνες του Αμβούργου[664], αλλά αποτέλεσε και αυτονόητο περιεχόμενο των Κανόνων Ρότερνταμ, παρά το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής τους σε συμβάσεις μεταφοράς τουλάχιστον διά θαλάσσης[665].

Ο ποσοτικός περιορισμός της οφειλόμενης αποζημίωσης, με τους όρους και στις περιπτώσεις που καθορίζονται σε κάθε εξεταζόμενο σύστημα ευθύνης στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών[666], αποτελεί απόλυτα δικαιολογημένη ρύθμιση. Διότι ο μεταφορέας παρέχει τις υπηρεσίες του έναντι ναύλου στο φορτωτή, ο οποίος έχει συμφέρον στο μεταφορικό αποτέλεσμα. Οι κίνδυνοι της μεταφοράς αποτελούν ιδιομορφία και πραγματικότητα, την οποία ο μεταφορέας θα πρέπει να συνυπολογίσει στο ναύλο ως κόστος, μαζί με τα άλλα έξοδα της μεταφοράς και το κέρδος του. Πρόκειται για παραμέτρους, οι οποίες καθορίζουν και το ύψος του ναύλου.

Έτσι, η ασφάλιση του μεταφορέα για τους κινδύνους απώλειας και βλάβης των εμπορευμάτων, συνιστά κόστος που θα συνυπολογισθεί στο ναύλο. Ο φορτωτής, πληρώνοντας το ναύλο, φέρει έμμεσα μέρος του κινδύνου. Ο θεσμός λοιπόν του περιορισμού της ευθύνης συμβάλλει στην εύλογη

[663] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 Κ Χ, το οποίο τροποποιήθηκε τόσο από το Πρωτόκολλο του 1968, όσο και του 1979. Αναλυτικά στο Τρίτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 369 επ.
[664] Βλ. αρθ. 6 ΚΑμβ.
[665] Βλ. αρθ. 59-61 ΚΡ.
[666] Τόσο στους Κ Χ/Χ-Β, όσο και στους ΚΑμβ, αλλά πλέον και στους ΚΡ, όπου υπάρχουν διαφοροποιήσεις ως προς τις προϋποθέσεις, τα υπόχρεα πρόσωπα, τη βάση υπολογισμού και τα όρια της αποζημίωσης, όπως θα αναλυθεί στο Τρίτο Μέρος, σελ. 369 επ..

διαμόρφωση του κόστους μεταφοράς[667]. Τούτο διότι, το φορτίο χαμηλότερης αξίας δεν επιβαρύνεται, επωμιζόμενο μέρος του κινδύνου για απώλεια και βλάβη φορτίων υψηλής αξίας. Οι φορτωτές, αφενός επωφελούνται από την υπεραξία των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού, αφετέρου, όταν πρόκειται για φορτωτές εμπορευμάτων υψηλότερης αξίας, αυτοί μπορούν να εξασφαλιστούν, καταφεύγοντας στην επιλογή δήλωσης υψηλότερης αξίας και την καταβολή, ταυτόχρονα, αυξημένου ναύλου ή στην επιλογή της ασφάλισής τους για αυτή την υψηλότερη αξία, ώστε να καλύψουν οι ίδιοι τον κίνδυνο.

β. Κύρια χαρακτηριστικά

Ο θεσμός του περιορισμού θα αναλυθεί στη συνέχεια και θα αντιδιασταλεί με το ισχύον δίκαιο, όμως στο σημείο αυτό θεωρούμε χρήσιμη μια αναφορά στους κύριους άξονες της νέας ρύθμισης. Η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των Κανόνων Ρότερνταμ επιδρά στην επέκταση και του πεδίου εφαρμογής του περιορισμού για ζημία που προκαλείται στα εμπορεύματα κατά τη μεταφορά, για την οποία έχουν συμβληθεί τα μέρη, δηλαδή, εκτός από την περίπτωση εντοπισμένης ζημίας σε μη θαλάσσιο σκέλος, κατά τη μεταφορά από τόπο σε τόπο.

Περαιτέρω, οι Κανόνες Ρότερνταμ διευρύνουν το δικαίωμα περιορισμού, καθώς αυτό καλύπτει ζημίες που προκαλούνται από παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα κατά τη Σύμβαση[668] και όχι μόνο από απώλεια και βλάβη[669] ή επίσης από καθυστέρηση[670]. Η καθυστέρηση αποτελεί ρητά νόμιμο λόγο ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ[671]. Στο ζήτημα του περιορισμού, η νέα διατύπωση είναι ακόμη ευρύτερη, καθώς στόχο είχε να άρει τις αμφισβητήσεις που οδήγησαν υπό τα προηγούμενα καθεστώτα σε ανομοιόμορφη εφαρμογή στις περιπτώσεις, για παράδειγμα, μη προσήκουσας παράδοσης[672]. Με τη νέα ρύθμιση είναι δυνατή η υπαγωγή, και μάλιστα κατά

[667] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.219-5.220, σελ. 159-160.
[668] Βλ. αρθ. 59 παρ. 1 ΚΡ.
[669] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 Κ Χ/Χ-Β.
[670] Βλ. αρθ. 6 ΚΑμβ.
[671] Βλ. αρθ. 17 παρ. 1 ΚΡ.
[672] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 21η Σύνοδος UN doc A/CN.9/645, παρ. 189.

ομοιόμορφη εφαρμογή της διάταξης από τα εθνικά δικαστήρια, περισσότερων αξιώσεων στον περιορισμό[673].

Ως βάση περιορισμού στη νέα Σύμβαση ορίζεται το δέμα ή άλλη φορτωτική μονάδα, άλλως το χιλιόγραμμο μεικτού βάρους. Η διατύπωση «δέμα ή μονάδα», στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ είχε δημιουργήσει ερμηνευτικές δυσκολίες στα δικαστήρια και είχε οδηγήσει σε νομολογιακές κατασκευές που δημιούργησαν ανασφάλεια δικαίου. Ωστόσο, η προσθήκη του προσδιορισμού της «φορτωτικής» μονάδας, θα πρέπει να αναμένουμε, σε περίπτωση που τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση. για να διαπιστώσουμε αν θα διευκολύνει την ερμηνεία και εφαρμογή της διάταξης με κοινό προσανατολισμό[674].

Η αύξηση των ορίων, ήταν κυρίως το ζήτημα για το οποίο υπήρξαν αντιπαραθέσεις στο ζήτημα του περιορισμού[675]. Οι προτάσεις που υποστηρίχθηκαν κυμάνθηκαν από τη διατήρηση των ορίων στο ποσό των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ή έστω των Κανόνων του Αμβούργου[676]. Το συμπέρασμα ότι τα όρια αυτά ήταν χαμηλά πλέον για να διατηρηθούν στις διατάξεις μιας νέας Διεθνούς Σύμβασης, στηρίχθηκε εύλογα και στο επιχείρημα της γενίκευσης της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων[677]. Τελικά αποφασίστηκε η αύξηση των ορίων σε ποσό ανώτερο και από τα όρια των Κανόνων Αμβούργου[678], συγκεκριμένα 875 λογιστικές μονάδες[679] ανά δέμα ή άλλη φορτωτική μονάδα είτε 3 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μεικτού βάρους, όποιο ποσό είναι υψηλότερο. Δεδομένου ότι οι Κανόνες Ρότερνταμ καλύπτουν και την οικονομική ζημία που προκύπτει από καθυστέρηση, ο περιορισμός στην περίπτωση αυτή ανέρχεται σε ποσό που αντιστοιχεί δυόμισι φορές τον ναύλο που πρέπει να καταβληθεί για τα εμπορεύματα που καθυστέρησαν[680].

---

[673] Βλ. *S. Girvin*, Exclusions and limitation of liability, σελ. 532.
[674] Βλ. *Marc Huybrechts*, Limitation of liability and of actions, LMCLQ 2002. Σελ. 370.
[675] Βλ. *M. Carson*, US participation in the International unification of private law: The making of the UNCITRAL Draft Carriage of Goods by Sea Convention, TulMLJ, v. 31, 2007, σελ. 633.
[676] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 18ης Συνόδου UN doc A/CN.9/616, παρ. 162-171.
[677] Ειδικότερη ανάλυση στο Τρίτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 387.
[678] Ο περιορισμός στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ είναι 666,67 μονάδες υπολογισμού (Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα/Special Drawing Right) ανά δέμα ή μονάδα ή 2 μονάδες υπολογισμού ανά κιλό μικτού βάρους, όποιο ποσό είναι μεγαλύτερο (αρθ. 4 παρ. 5 α Κ Χ/Χ-Β).
[679] Βλ. αρθ. 59 παρ. 1 και 59 παρ. 3, κατά το οποίο λογιστική μονάδα είναι το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα (Special Drawing Right), όπως ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.
[680] Βλ. αρθ. 60 ΚΡ.

II. Οριοθέτηση της ευθύνης του μεταφορέα

§ 1. Ratione personae

Α. Ο κύκλος προσώπων του μεταφορέα

α. Διάκριση εννοιών

i. Μεταφορέας

Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ως μεταφορέας ορίζεται το πρόσωπο, ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής, που συμβάλλεται με σύμβαση μεταφοράς με φορτωτή[681], χωρίς περαιτέρω διάκριση. Ωστόσο, η πρακτική του θαλάσσιου εμπορίου επέβαλλε σταδιακά όλο και περισσότερο την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς, όχι αποκλειστικά από το πρόσωπο που αναλαμβάνει, με βάση τη σύμβαση, να την εκτελέσει, αλλά και από άλλα πρόσωπα, στα οποία ο αρχικός, συμβατικός μεταφορέας αναθέτει, στο πλαίσιο μιας άλλης σύμβασης, είτε την εκτέλεση ολόκληρης της μεταφοράς, είτε μέρους της, είτε ακόμη την εκτέλεση ορισμένων από τις κύριες υποχρεώσεις του σχετικά με τη μεταφορά.

Η διαπραγμάτευση των Κανόνων Αμβούργου κατέληξε στον διαχωρισμό και τη ρητή διατύπωση των εννοιών του συμβατικού και του πραγματικού μεταφορέα[682], υποβάλλοντας τις σχέσεις των μερών και τις έννομες συνέπειες της συμβατικής αλυσίδας πλειόνων μερών στη διεθνή ρύθμιση. Στην έννοια του πραγματικού μεταφορέα, εμπίπτει κάθε πρόσωπο στο οποίο ανατίθεται η εκτέλεση της μεταφοράς των εμπορευμάτων ή τμήματος της μεταφοράς από το

[681] Βλ. αρθ. 1 περ. α Κ Χ/Χ-Β.
[682] Βλ. αρθ. 1 παρ. 1 και 2 ΚΑμβ αντίστοιχα για τους ορισμούς.

μεταφορέα και περιλαμβάνει κάθε άλλο πρόσωπο στο οποίο είχε ανατεθεί τέτοια ενέργεια. Ιδιαίτερη αντιμετώπιση επιφυλάσσεται για τους υπαλλήλους και τους προστηθέντες τόσο του συμβατικού όσο και του πραγματικού μεταφορέα.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ δεν υιοθέτησαν τη διατύπωση των Κανόνων του Αμβούργου, συνάγεται, ωστόσο, σαφώς διάκριση. Επειδή η νομική θέση του μεταφορέα, στο πλαίσιο του συστήματος ευθύνης, αναπτύσσεται σε όλη τη μελέτη, στο σημείο αυτό θα περιοριστούμε στον προσδιορισμό της έννοιας για τις ανάγκες παραβολής της με τα εκτελούντα και τα θαλάσσια εκτελούντα μέρη. Από το συνδυασμό των άρθρων 1 παρ. 1 και 5 εξάγονται τα κύρια στοιχεία του ορισμού της έννοιας του μεταφορέα σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση, κατά την οποία ο μεταφορέας είναι το πρόσωπο (παρ. 5), το οποίο συνάπτει μία σύμβαση μεταφοράς με έναν φορτωτή[683]. Ο μεταφορέας αυτός είναι ο συμβατικός μεταφορέας.

Από την παρ. 1 λαμβάνουμε τις ειδικότερες πληροφορίες για τη σύμβαση αυτή, την οποία συνάπτει ο μεταφορέας και η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης. Έτσι, η σύμβαση μεταφοράς συνάπτεται έναντι πληρωμής ναύλου, θα πρέπει να περιλαμβάνει θαλάσσια μεταφορά με στοιχείο αλλοδαπότητας και δύναται να προβλέπει για μεταφορά και με άλλα μέσα από έναν τόπο σε άλλο, ενώ μπορεί να εκδίδεται έγγραφο ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, διαπραγματεύσιμο ή μη[684], το οποίο καλύπτει τη μεταφορά που συμφωνήθηκε. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ ρυθμίζουν τις έννομες συνέπειες από τις με ευρεία έννοια σχέσεις αντιπροσώπευσης του μεταφορέα, χωρίς να υπεισέρχονται σε ανάλυση των χαρακτηριστικών των ειδικότερων μορφών αντιπροσωπείας, καθώς η σχετική υπαγωγή επιφυλάσσεται στο εθνικό δίκαιο[685].

ii.i. Εκτελούντα Μέρη

[683] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 1-06, 1-07, σελ. 2.
[684] Βλ. αρθ. 35-42 ΚΡ. Συνοπτική ανάπτυξη για τα έγγραφα και αρχεία μεταφοράς βλ. Richard Williams, Transport Documentation-the new approach σε A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 190 επ.
[685] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.143, σελ. 131.

Δεν πρέπει σε κανένα στάδιο να λησμονούμε ότι η Διεθνής Σύμβαση ρυθμίζει μία σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας ανέλαβε τη μεταφορά εμπορευμάτων, δυνητικά, από πόρτα σε πόρτα. Για το λόγο αυτό, διασφαλίζει με πανηγυρικό τρόπο, δίνοντας τον ορισμό των εκτελούντων μερών[686], ότι κάθε πρόσωπο, ανεξάρτητα από την ειδικότερη ρύθμιση που επιφυλάσσεται για αυτό, το οποίο εμπλέκεται στην εκτέλεση της σύμβασης, συγκεντρώνει τα στοιχεία του ορισμού, ως εκτελόν μέρος, κάτω από τέσσερις προϋποθέσεις, εκ των οποίων κάθε επόμενη περιορίζει το ευρύ περιεχόμενο των προηγούμενων:

α) *Πρόσωπο διακριτό από το μεταφορέα.* Χρησιμοποιείται με ευρεία έννοια η λέξη πρόσωπο, η οποία περιλαμβάνει φυσικό ή νομικό πρόσωπο, το οποίο εκτελεί ή αναλαμβάνει, άμεσα ή έμμεσα, να εκτελέσει κάποια από τις κύριες υποχρεώσεις του μεταφορέα με εντολή ή υπό τον έλεγχο του. Κάτω από τη διατύπωση της συγκεκριμένης διάταξης στον ορισμό των εκτελούντων μερών εμπίπτουν κατ' αρχήν όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται με την εκτέλεση της σύμβασης, ακόμη δηλαδή και μεμονωμένα πρόσωπα, όπως οι υπάλληλοι του μεταφορέα και τα πρόσωπα που προσλαμβάνονται από πρόσωπο που εμπίπτει στον ορισμό του αρθ. 1 παρ. 6 και 7. Οι συντάκτες, είχαν σαν στόχο την ευρεία αυτή η διατύπωση, ώστε από έναν διευρυμένο κύκλο εμπλεκομένων προσώπων, να προσδιοριστούν στη συνέχεια τα πρόσωπα που ευθύνονται με βάση τη Διεθνή Σύμβαση.

β) *Εύρος ενοχής*. Η δεύτερη προϋπόθεση για το χαρακτηρισμό ενός μέρους ως εκτελούντος περιλαμβάνει δύο σκέλη. Μετά από διαπραγμάτευση και παρά την αντίθεση ορισμένων Αντιπροσωπειών, η UNCITRAL αποφάσισε να περιλάβει στη διατύπωση όχι μόνο τα πρόσωπα που πράγματι εκτελούν, αλλά και εκείνα που αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εκτελέσουν ορισμένες υποχρεώσεις του μεταφορέα[687], καθώς με την ανάληψη της υποχρέωσης ιδρύεται ενοχή και το πρόσωπο δεσμεύεται από την υπόσχεση προς εκτέλεση της δικής του σύμβασης. Το δεύτερο σκέλος αφορά την εξάρτηση της σύμβασης που συνάπτει το συγκεκριμένο πρόσωπο με το μεταφορέα προς μία συγκεκριμένη σύμβαση μεταφοράς, ώστε το πρόσωπο θεωρείται εκτελόν μέρος στο πλαίσιο της τελευταίας αυτής σύμβασης. Επομένως, εφόσον το ίδιο

[686] Βλ. και *M. Sturley*, Scope of coverage under the UNCITRAL draft instrument, JIML 2004, vol. 10, issue 2, σελ. 149 επ.
[687] Βλ. Αναφορά 12ης Συνόδου UN doc A/CN.9/544, παρ. 32-42.

πρόσωπο εκτελεί ταυτόχρονα ενέργειες σε σχέση με περισσότερες συμβάσεις μεταφοράς, θεωρείται εκτελόν μέρος για καθεμία από αυτές στο μέτρο που εκτελεί ενέργειες που αφορούν την κάθε σύμβαση και όχι σταυροειδώς, καθώς ως προς τις άλλες συμβάσεις είναι τρίτος.

γ) *Αντικείμενο παροχής*. Η τρίτη προϋπόθεση του χαρακτηρισμού μέρους ως εκτελούντος, περιορίζει ακόμη περισσότερο την εμβέλεια του ορισμού, καθώς η ενοχική υποχρέωση του προσώπου εδώ συνίσταται στην ανάληψη της υποχρέωσης εκτέλεσης ή την εκτέλεση οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει ο μεταφορέας, δυνάμει μίας σύμβασης μεταφοράς αναφορικά με την παραλαβή, τη φόρτωση, τον χειρισμό, τη στοιβασία, τη μεταφορά, την διατήρηση[688], την επιμέλεια, την εκφόρτωση ή την παράδοση των εμπορευμάτων. Έτσι, η διατύπωση είναι αρκετά ευρεία, ώστε να περιλάβει τα πρόσωπα που αναλαμβάνουν ενεργό ρόλο στην εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς - όπως ακόμη και φορτοεκφορτωτές και εταιρείες που εκτελούν μεταφορές, διά θαλάσσης ή με άλλα μέσα - αλλά και αρκετά στενή, ώστε να μην περιλαμβάνονται φυσικά η νομικά πρόσωπα, τα οποία, ενώ ανήκουν στον επιχειρηματικό κύκλο του μεταφορέα, δεν έχουν ουσιαστικό ρόλο στην εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς.

δ) *Σχέση αντιπροσώπευσης με το μεταφορέα*. Τέλος, το εκτελόν μέρος, μετά τον εννοιολογικό περιορισμό που ήδη χώρησε υπό τις τρεις προηγούμενες προϋποθέσεις, θα πρέπει να είναι μέρος μιας συμβατικής αλυσίδας στην αρχή της οποίας τοποθετείται ο μεταφορέας. Η διάταξη δεν προβαίνει σε ειδικό νομικό χαρακτηρισμό συμβατικής σχέσης που συνδέει το μέρος αυτό με το μεταφορέα ή με άλλο πρόσωπο το οποίο έχει συμβληθεί με το μεταφορέα. Περιλαμβάνει κάθε πρόσωπο[689] στο βαθμό που αυτό ενεργεί, άμεσα ή έμμεσα, με εντολή ή κάτω από την επίβλεψη ή τον έλεγχο του μεταφορέα. Ρητά ωστόσο

[688] Η λέξη «διατήρηση» είχε παραλειφθεί στο αρθ. 1 παρ. 6 περ. α του κειμένου της Συμβάσεως (General Assembly Resolution A/RES/63/122), το οποίο άνοιξε για υπογραφή την 23/9/ 2009 και προστέθηκε με το έγγραφο C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8 of 25 January 2013 (Corrections to the original text of the Convention (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic texts) and to the Certified True Copies το οποίο ακολούθησε τη σχετική πρόταση με το έγγραφο C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8 of 11 October 2012 (Proposal of corrections to the original text of the Convention (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic texts) and to the Certified True Copies.

[689] Μάλιστα το Σχέδιο κατά την επεξεργασία από την Ομάδα Εργασίας στη 19η Σύνοδο (βλ. UN doc A/CN.9/WG.III/WP.81) περιελάμβανε στο αρθ. 1 τον ορισμό: «6. "Performing party" means a person other than the carrier that …. It includes employees, agents and subcontractors of a performing party to the extent that …».

αποκλείεται κάθε πρόσωπο που έχει προσληφθεί από το φορτωτή[690], το βάσει εγγράφου φορτωτή, το ελέγχον μέρος ή τον παραλήπτη. Αυτό θα συμβαίνει όταν για παράδειγμα ένας φορτωτής, βάσει μιας συμφωνίας με το μεταφορέα κατά το αρθ. 13 παρ. 2, έχει αναλάβει να εκτελέσει κάποια από τις ενέργειες του μεταφορέα και συμβάλλεται στη συνέχεια, με μια εταιρεία φορτοεκφορτώσεων, η οποία ενεργεί για λογαριασμό του φορτωτή και λογοδοτεί σε αυτόν.

Παρά τις αντιδράσεις ορισμένων αντιπροσωπειών για την περίληψη των μεμονωμένων υπαλλήλων στον ορισμό των εκτελούντων μερών[691], ο τρόπος και η ευρύτητα με την οποία διατυπώθηκε η διάταξη, εξυπηρετεί τη ρύθμιση των εννόμων συνεπειών από τη δράση ορισμένων τρίτων προσώπων. Ειδικότερα, εξυπηρετείται η διάκριση από τα θαλάσσια εκτελούντα μέρη, τα οποία φέρουν άμεσα ευθύνη από τη Διεθνή Σύμβαση, καθορίζεται το εύρος της ευθύνης του μεταφορέα και των θαλάσσιων εκτελούντων μερών από αντιπροσώπευση και διαχωρίζονται τα πρόσωπα στα οποία επεκτείνονται τα όρια ευθύνης και οι ενστάσεις του μεταφορέα σε συγκεκριμένα τρίτα μέρη.

ii.ii. Θαλάσσια Εκτελούντα Μέρη

Οι προϋποθέσεις που ήδη αναπτύχθηκαν για το χαρακτηρισμό του εκτελούντος μέρους ισχύουν επίσης για το χαρακτηρισμό του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους[692], καθώς πρόκειται για υποκατηγορία. Τίθεται ωστόσο πρόσθετη προϋπόθεση ότι το θαλάσσιο εκτελόν μέρος εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, κατά την περίοδο μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στον λιμένα φόρτωσης ενός πλοίου και της αναχώρησής τους από τον λιμένα εκφόρτωσης[693] ενός πλοίου, σύμφωνα με τη διατύπωση του άρθρου 1 αριθμ. 7 των Κανόνων Ρότερνταμ.

[690] Βλ. αρθ. 1 παρ. 6 περ. β ΚΡ, βλ. *Thomas, D.R.,* σε A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 57, 60-61.
[691] Βλ. για τη σχετική συζήτηση Αναφορές της 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 95-104, 19ης Συνόδου UN doc A/CN.9/621, παρ. 128-138, 141-153, Αναφορά της Επιτροπής UN doc A/63/17, παρ. 79-81.

[692] Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 7 ΚΡ.
[693] Βλ. σχετ. συζήτηση στις Αναφορές της 12ης Συνόδου UN doc A/CN.9/544, παρ. 28-33, 19ης Συνόδου UN doc A/CN.9/621, παρ. 128-138, 141-153, τελική Αναφορά της Επιτροπής UN doc A/63/17, παρ. 79-81.

Εδώ πρέπει να γίνουν ορισμένες διευκρινίσεις. Πρώτον, σύμφωνα με τον ορισμό, η ενοχή του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους συνίσταται στην ανάληψη υποχρέωσης ή την εκτέλεση οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα εντός της περιοχής λιμένος, καθώς και οποιασδήποτε από τις ειδικές υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα. Δεύτερον, στο πλαίσιο διεύρυνσης των υποχρεώσεων και ευθυνών του μεταφορέα υπό τη νέα Διεθνή Σύμβαση, ο προσδιορισμός των ορίων της θαλάσσιας δραστηριότητας επηρεάστηκε από το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Αμβούργου, ώστε για τον χαρακτηρισμό των εκτελούντων μερών ως θαλάσσιων λαμβάνεται υπόψη ως προς τον τόπο παροχής η έννοια του λιμένα κατά την περίοδο από την άφιξη έως την αναχώρηση από αυτόν. Έτσι, ο χαρακτηρισμός ενός εκτελούντος μέρους ως θαλάσσιου προσδιορίζεται από την παροχή γεωγραφικά των υπηρεσιών του, ή την ανάληψη σχετικής υποχρέωσης προς παροχή, από λιμένα σε λιμένα ή εντός ζώνης λιμένος[694].

Επομένως, στην έννοια αυτή εμπίπτει, όχι μόνο ένας θαλάσσιος μεταφορέας στον οποίο θα ανατεθεί η εκτέλεση του θαλάσσιου τμήματος της μεταφοράς από τον αρχικό μεταφορέα, ο οποίος έχει ήδη συμβληθεί με ένα φορτωτή, αλλά και ένας φορτοεκφορτωτής που παρέχει υπηρεσίες εντός λιμένος ή ο χειριστής πλοίου τροφοδοσίας, με το οποίο μπορεί να ενεργείται μεταφόρτωση. Ωστόσο, δεν εμπίπτει στον ορισμό του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους ένα εκτελόν μέρος που ενεργεί χερσαία μεταφορά λόγω και προς εξυπηρέτηση μεταφόρτωσης[695].

Ωστόσο, η Διεθνής Σύμβαση καταλείπει στο εθνικό δίκαιο τον ορισμό της έννοιας του λιμένα και των ορίων του, καθώς κρίθηκε ότι ο ορισμός αυτών των εννοιών δεν θα μπορούσε να είναι ούτε επαρκής ούτε ασφαλής[696]. Τούτο, λόγω, αφενός, των διαφορετικών συνθηκών που επικρατούν σε διαφορετικούς λιμένες ακόμη και εντός της ίδιας δικαιοδοσίας, καθώς και του γεγονότος ότι ο καθορισμός των ορίων των λιμένων εξυπηρετεί και τοπικούς διοικητικούς

[694] Για τον τρόπο προσδιορισμού της περιοχής παροχής της υπηρεσίας βλ. τη συζήτηση στην Αναφορά της 12ης Συνόδου UN doc A/CN.9/544, παρ. 30.
[695] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.158, σελ. 139.
[696] Βλ. M. Bovio, Ocean carriers' duty of care to cargo in port: the Rotterdam Rules of 2009. Fordham international law journal (New York) vol. 32, issue 4, 2009, σελ. 1197 επ.

σκοπούς, ώστε οι έννοιες αυτές δεν μπορούν να υπαχθούν για λόγους πραγματικούς σε ενιαία διεθνή ρύθμιση.

ii.iii. Εσωτερικοί μεταφορείς

Ο χαρακτηρισμός του εκτελούντος μέρους ως θαλάσσιου με βάση τον προσδιορισμό της παροχής των υπηρεσιών γεωγραφικά από, έως και εντός περιοχής λιμένα έχει μία ακόμη συνέπεια. Ότι υπάγονται στην έννοια αυτή, όχι τα πρόσωπα με βάση αυτό το είδος της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, αλλά με βάση την εκτέλεση υπηρεσιών στα συμβατικά και γεωγραφικά όρια της θάλασσας δραστηριότητας[697]. Από την άλλη πλευρά η επιδίωξη των συντακτών της Διεθνούς Σύμβασης και η βούληση αντιπροσωπειών, όπως της Αμερικής[698], δεν είχε σαν αντικείμενο τη διεύρυνση της έννοιας του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους με τέτοιο τρόπο, ώστε να συμπεριλαμβάνονται σε αυτήν επαγγελματίες και υπηρεσίες, οι οποίες είναι συντριπτικά μη θαλάσσιες και διέπονται από ειδικό εθνικό καθεστώς, που ρυθμίζει τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους.

Έτσι στο β' εδάφιο της περ. 7 του αρθ. 1, διατυπώθηκαν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένας εσωτερικός μεταφορέας, για παράδειγμα οδικός η σιδηροδρομικός, μπορεί να χαρακτηριστεί θαλάσσιο εκτελόν μέρος. Η υπαγωγή δεν εξαρτάται από την κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα του μεταφορέα αυτού, αλλά από την εκτέλεση ενεργειών στο πλαίσιο μιας συγκεκριμένης σύμβασης, την οποία συνάπτει με έναν άλλο μεταφορέα. Για τη σχετική υπαγωγή είναι απαραίτητο οι υπηρεσίες του να παρέχονται όχι κατά ένα μέρος, αλλά αποκλειστικά εντός ζώνης λιμένος[699]. Μία τέτοια περίπτωση συντρέχει σε μεταφορά εμπορευμάτων από μία αποθήκη σε άλλη μέσα στην περιοχή λιμένος και η μεταφορά αυτή εξυπηρετεί την εκτέλεση μιας σύμβασης μεταφοράς που διέπεται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ.

[697] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 19-01, σελ. 64.
[698] Βλ. C.D. Hooper, The Rotterdam Rules: simpler than they appear. Arbitrator (New York) vol. 40, issue 3, σελ. 5-8, April 2009.
[699] Βλ. Αναφορά 19ης Συνόδου UN doc A/CN.9/621, παρ. 132-137. Η UNCITRAL απέρριψε κατά τη διαπραγμάτευση προτάσεις που είχαν υποβληθεί από Αντιπροσωπείες και επαγγελματικές Ενώσεις, να μην εμπίπτουν στον ορισμό των θαλάσσιων εκτελούντων μερών οδικοί και σιδηροδρομικοί μεταφορείς που εκτελούν υπηρεσίες εντός περιοχής λιμένων.

iii. Υπάλληλοι

Σύμφωνα με όσα αναπτύχθηκαν ανωτέρω, κάθε πρόσωπο το οποίο εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει μία από τις κύριες υποχρεώσεις του μεταφορέα ενεργώντας άμεσα ή έμμεσα, με εντολή ή υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο του μεταφορέα εμπίπτει στον ευρύτατο ορισμό του εκτελούντος μέρους. Ειδικότερα, περιλαμβάνει κάθε πρόσωπο διαφορετικό από το μεταφορέα, επομένως και τους υπαλλήλους του, και τους υπαλλήλους των εκτελούντων μερών, καθώς προσλαμβάνονται για να εκτελέσουν κάποια από τις ανωτέρω υποχρεώσεις. Αυτή η επιλογή σε επίπεδο ορισμού, ικανοποίησε το στόχο καθιέρωσης ευρείας ευθύνης του μεταφορέα από αντιπροσώπευση[700].

Οι έννομες συνέπειες του ορισμού, όμως, προσδιορίζονται από τις ουσιαστικές διατάξεις που περιλαμβάνονται στα ειδικότερα κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης. Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 4 η Διεθνής Σύμβαση δεν επιβάλλει ευθύνη στον πλοίαρχο[701], το πλήρωμα[702] ή σε υπάλληλο του μεταφορέα ή του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, καθώς η UNCITRAL δεν ήθελε να επιβάλλει ατομικά ευθύνη στους υπαλλήλους[703]. Ειδικότερα, η ευθύνη των προσώπων αυτών, διέπεται από το εφαρμοστέο σε κάθε περίπτωση δίκαιο. Περαιτέρω, η διάταξη του άρθρου 18 καθορίζει το εύρος της ευθύνης από αντιπροσώπευση του μεταφορέα ή του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους με την απαρίθμηση των προσώπων, των οποίων οι πράξεις και παραλείψεις αποδίδονται στο μεταφορέα. Τέλος, η διάταξη του άρθρου 4 παρ. 1 επεκτείνει στους υπαλλήλους του μεταφορέα και των θαλάσσιων εκτελούντων μερών τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης που παρέχονται από τη Διεθνή Σύμβαση στο μεταφορέα.

β. Επέκταση σε τρίτους των υποχρεώσεων και της ευθύνης του μεταφορέα από τη Διεθνή Σύμβαση

[700] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.154, σελ. 137.
[701] Για την ευθύνη του πλοιάρχου βλ. Α. Αντάπαση, Προβληματισμοί σε σχέση με την προσωπική ευθύνη του πλοιάρχου, 7ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2010, σελ. 220.
[702] Αυτό μάλιστα σε κάθε περίπτωση, διότι υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες ο πλοίαρχος και το πλήρωμα έχουν προσληφθεί από εταιρεία με δραστηριότητα την επάνδρωση πλοίων, βλ. σχετ. T. Nikaki, The statutory Himalaya-type protection under the Rotterdam Rules: capable of filling the gaps? J.B.L. 2009, σελ. 412.
[703] Βλ. Αναφορά 19ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/621, παρ. 128-131.

i. Υποχρεώσεις και ευθύνες θαλάσσιων εκτελούντων μερών

Στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ θεμελιώνεται αξίωση μόνο κατά του συμβατικού μεταφορέα. Οι διατάξεις των Κανόνων διέπουν καθαρά τη σχέση μεταξύ φορτωτή και μεταφορέα ως τα μέρη της σύμβασης μεταφοράς, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής τους. Έτσι, η αξίωση του φορτωτή κατά τρίτου ανεξάρτητου επαγγελματία, ο οποίος ανέλαβε να εκτελέσει κάποιες ή όλες τις υποχρεώσεις του μεταφορέα μπορεί να θεμελιωθεί σε κανόνες του εθνικού δικαίου. Ανάλογα με τη δικαιοδοσία εντός της οποίας ασκούνται οι αξιώσεις και το εφαρμοστέο επί της διαφοράς δίκαιο, η αποκατάσταση που μπορεί να πετύχει ο φορτωτής ποικίλλει, με αποτέλεσμα να υιοθετούνται πρακτικές forum shopping. Η τροποποίηση των Κανόνων με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ εισήγαγε την προστασία του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος με την επέκταση της προστασίας που παρέχεται στο μεταφορέα από τη Διεθνή Σύμβαση, καθώς αναγνωρίζεται το δικαίωμα εκ μέρους τους επίκλησης των ενστάσεων και του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα.

Την εκτροπή αυτή επιχείρησαν να αποκαταστήσουν οι Κανόνες του Αμβούργου, με τη διάκριση από το συμβατικό, του πραγματικού μεταφορέα και τη δυνατότητα ευθείας εναγωγής του από το φορτωτή, εντός του πεδίου εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης και παρά το γεγονός ότι ο πραγματικός μεταφορέας δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος τη σύμβαση μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή ο πραγματικός μεταφορέας υπέχει για τη ζημία εις ολόκληρον ευθύνη, με βάση τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης, μαζί με το συμβατικό μεταφορέα, για το τμήμα της μεταφοράς που εκτελεί ο ίδιος[704].

Την επέκταση του κύκλου των προσώπων από την πλευρά του μεταφορέα, τα οποία μπορούν να εναχθούν με βάση τη Διεθνή Σύμβαση υιοθέτησαν σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό, οι Κανόνες του Ρότερνταμ. Μετά από διαπραγμάτευση, η UNCITRAL κατέληξε ότι η επέκταση των υποχρεώσεων και ευθυνών που επιβάλλει η Σύμβαση σε άλλα πρόσωπα περιλαμβάνει μόνο τα

[704] Βλ. αρθ. 10 παρ. 2 ΚΑμβ.

θαλάσσια εκτελούντα μέρη[705]. Η ευθύνη του μεταφορέα καλύπτει άλλωστε τις πράξεις και παραλείψεις όλων των εκτελούντων μερών.

Για την επέκταση των υποχρεώσεων, της ευθύνης, αλλά και της προστασίας του μεταφορέα από τη Διεθνή Σύμβαση, στο θαλάσσιο εκτελόν μέρος απαιτείται η συνδρομή των ακόλουθων δύο προϋποθέσεων:

α) *Σύνδεση με συμβαλλόμενο κράτος.* Στο αρθ. 19 παρ. 1 περ. α προσδιορίζονται οι ενέργειες του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, με βάση τη δική του σύμβαση, οι οποίες θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα σε συμβαλλόμενο κράτος, ώστε να εμπίπτει αυτή η σύμβαση στο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Ρότερνταμ. Έτσι διασπάται η αρχή που ισχύει για το μεταφορέα με βάση την οποία λαμβάνεται υπόψη το σύνολο της σύμβασης μεταφοράς για την υπαγωγή στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης και η σύμβαση του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους πρέπει να έχει αυτοτελώς σύνδεση με συμβαλλόμενο κράτος. Ειδικότερα, απαιτείται η παραλαβή προς μεταφορά ή η παράδοση των εμπορευμάτων να λαμβάνει χώρα στο *έδαφος* συμβαλλομένου κράτους ή οι ενέργειες σε σχέση με τα εμπορεύματα να εκτελούνται σε *λιμένα* συμβαλλομένου κράτους[706].

Περαιτέρω, και με βάση τη διάκριση που έγινε ανωτέρω, ως προς τις ειδικότερες κατηγορίες των εκτελούντων μερών, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη διατύπωση της διάταξης αυτής, δεδομένου ότι η σύνδεση με το έδαφος συμβαλλομένου κράτους, δεν σχετίζεται με το χαρακτηρισμό ενός μέρους ως θαλάσσιου εκτελούντος, αλλά με το πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης. Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις αυτές ένα παράδειγμα θαλάσσιου εκτελούντος μέρους επί του οποίου εφαρμόζεται η διεθνής σύμβαση είναι το ακόλουθο: θαλάσσιο εκτελόν μέρος, στο οποίο επεκτείνονται οι υποχρεώσεις, η ευθύνη αλλά και η προστασία που αναγνωρίζεται και στο μεταφορέα με βάση τους Κανόνες του Ρότερνταμ θα είναι μία πλοιοκτήτρια εταιρεία, η οποία παρέχει το πλοίο με το οποίο θα εκτελεστεί η θαλάσσια μεταφορά, εφόσον ο τόπος παραλαβής - όχι ο τόπος φόρτωσης στο πλοίο -βρίσκεται σε

[705] Βλ. Αναφορές Συνόδων 10ης UN doc A/CN.9/525, παρ. 63-64, 12ης UN doc A/CN.9/544, παρ. 20-27, 158-165-171-172, 19ης UN doc A/CN.9/621, παρ. 83-97, 141-153, τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, UN doc A/63/17παρ. 79-81.
[706] Βλ. και Αναφορά 11ης Συνόδου UN doc A/CN.9/526, par. 252.

συμβαλλόμενο κράτος, ακόμη και αν παρέλαβε τα εμπορεύματα εκτός περιοχής λιμένος και τα μετέφερε στο πλοίο με υπεργολάβο.

β) *Συναγόμενη περίοδος ευθύνης.* Προκειμένου το θαλάσσιο εκτελόν μέρος να μπορεί να εναχθεί από τον ενδιαφερόμενο για το φορτίο και να ευθύνεται με βάση τη Διεθνή Σύμβαση, θα πρέπει να αποδειχθεί από τον ενάγοντα, ο οποίος φέρει το σχετικό βάρος, ότι το περιστατικό που προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση έλαβε χώρα, εντός της περιόδου που μπορεί να χαρακτηρισθεί ως περίοδος ευθύνης του προσώπου αυτού[707]. Θαλάσσιο εκτελόν μέρος εξ ορισμού είναι το πρόσωπο που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει υποχρέωση του μεταφορέα κατά την περίοδο μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμένα φόρτωσης έως και την αναχώρηση από το λιμάνι εκφόρτωσης. Εφόσον αποδεικνύεται ότι το περιστατικό που προκάλεσε τη ζημία συνέβη κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, ενόσω το θαλάσσιο εκτελόν μέρος είχε την επιμέλεια των εμπορευμάτων ή σε οποιαδήποτε άλλη στιγμή, στο βαθμό που συμμετείχε στην εκτέλεση οποιασδήποτε από τις δραστηριότητες που προβλέπονται στη σύμβαση μεταφοράς, τότε έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης και στο θαλάσσιο εκτελόν μέρος.

Η περίοδος ευθύνης του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους εμπεριέχεται στην ευρύτερη περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, ο οποίος τεκμαίρεται υπεύθυνος για τη ζημία, οποτεδήποτε κατά την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς και αν αυτή επήλθε. Εφόσον η περίοδος ευθύνης του θαλάσσιου εκτελούντος μέρος δεν μπορεί να υπερβεί την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, θα πρέπει να αποβλέψουμε για τον προσδιορισμό των ορίων εντός των οποίων αυτή εκτείνεται στη συμβατική περίοδο ευθύνης του μεταφορέα. Έτσι, η περίοδος ευθύνης του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους[708] κείται είτε εντός της συμβατικώς εκτεταμένης περιόδου ευθύνης του μεταφορέα θαλάσσιου σκέλους, δηλαδή από την παραλαβή των εμπορευμάτων προς θαλάσσια μεταφορά έως την παράδοση τους μετά τη θαλάσσια μεταφορά, είτε εντός της ελάχιστης περιόδου ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα που μπορεί να συμφωνηθεί σύμφωνα με την αναγκαστικού δικαίου διάταξη του άρθρου 12 παρ. 3 της

[707] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 19-03, σελ. 65.
[708] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 19-02, σελ. 64.

Διεθνούς Σύμβασης, οπότε και εκτείνεται από την αρχική φόρτωση στο πλοίο, η οποία συμφωνείται ως χρόνος παραλαβής, έως την τελική εκφόρτωση από το πλοίο, η οποία συμφωνείται ως χρόνος παράδοσης.

ii. Από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ υπάγουν στις υποχρεώσεις και την ευθύνη του μεταφορέα μόνο την υποκατηγορία των εκτελούντων μερών που αναλαμβάνουν να εκτελέσουν ή εκτελούν κάποια από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, στα όρια της θαλάσσιας δραστηριότητας και εξαιρούν τα υπόλοιπα εκτελούντα μέρη και τα μεμονωμένα πρόσωπα. Έτσι, ο ενδιαφερόμενος για το φορτίο, ο οποίος δικαιούται να αξιώσει αποκατάσταση για τη ζημία του, μπορεί να ενάγει από κοινού το μεταφορέα και ένα ή περισσότερα θαλάσσια εκτελούντα μέρη, θεμελιώνοντας την αξίωσή του στις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης[709]. Τα εναγόμενα μέρη φέρουν από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη προς αποζημίωση του ζημιωθέντος, σύμφωνα με το άρθρο 20 των Κανόνων Ρότερνταμ[710].

Η ικανοποίηση της αξίωσης του ενάγοντος υπόκειται, ωστόσο, στους ακόλουθους κανόνες. α) Η ευθύνη των θαλάσσιων εκτελούντων μερών λειτουργεί συμπληρωτικά προς την ευθύνη του μεταφορέα και ο ενάγων δικαιούται αποκατάσταση μόνο μία φορά. β) Το συνολικό ποσό της αποζημίωσης που δικαιούται να λάβει ο ενάγων είναι περιορισμένο, σύμφωνα με τα όρια ευθύνης που τίθενται από τη Διεθνή Σύμβαση. Επομένως ανεξάρτητα από το ύψος της απαίτησης του ζημιωθέντος η αποκαταστατέα ζημία συμπίπτει με το ποσό του περιορισμού.

Από τον κανόνα αυτό πρέπει να διακρίνουμε τρεις περιπτώσεις. Η πρώτη αφορά την περίπτωση κατά την οποία κάποιος από τους εναγόμενους έχει χάσει το δικαίωμα περιορισμού σύμφωνα με το άρθρο 61 των Κανόνων Ρότερνταμ. Στην περίπτωση αυτή ο ενάγων δικαιούται πλήρη αποζημίωση μόνο από το συγκεκριμένο εναγόμενο. Επομένως, όλοι οι εναγόμενοι παραμένουν ευθυνόμενοι από κοινού και εις ολόκληρον για την καταβολή της περιορισμένης

[709] *Thomas, D.R.,* σε A new convention for the carriage of goods .., ο.π., σελ. 67.
[710] Βλ. σχετ. Αναφορές Συνόδων: 12ης UN doc A/CN.9/544, παρ. 177-180, 19ης UN doc A/CN.9/621, παρ. 98-105, τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, UN doc A/63/17, παρ. 82.

αποζημίωσης και μόνο ο εναγόμενος που έχασε το δικαίωμα περιορισμού οφείλει το υπερβάλλον έως την πλήρη αποκατάσταση.

Στη δεύτερη περίπτωση ορισμένες διατάξεις των Κανόνων του Ρότερνταμ υποχωρούν, όταν υπάρχει σύγκρουση με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις ή και με εθνικούς κανόνες που η UNCITRAL δεν είχε στόχο να ματαιώσει την εφαρμογή τους υπό την ισχύ των Κανόνων του Ρότερνταμ. Εν προκειμένω, επειδή με βάση το άρθρο 83 η Σύμβαση δεν επηρεάζει την εφαρμογή οποιασδήποτε Διεθνούς Σύμβασης ή της εθνικής νομοθεσίας που ρυθμίζουν τον συνολικό περιορισμό της ευθύνης[711] των πλοιοκτητών[712], όταν ένα μέρος που ενάγεται για τη ζημία έχει δικαίωμα συνολικού περιορισμού, τότε ο συγκεκριμένος εναγόμενος ευθύνεται για την αποκατάσταση της ζημίας στα όρια που καθορίζονται από τις διατάξεις που καλούνται σε εφαρμογή και εξασφαλίζουν τέτοιο προνόμιο. Αυτό βεβαίως αφορά μόνο το συγκεκριμένο δικαιούμενο πρόσωπο.

Η τρίτη περίπτωση εντοπίζεται σε επίπεδο συμβατικών όρων. Ο μεταφορέας ενδέχεται να συμφώνησε στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς ότι θα αναλάβει περισσότερες υποχρεώσεις[713] και ευθύνες από τις αναγκαστικά επιβαλλόμενες με βάση τους Κανόνες του Ρότερνταμ. Επειδή οι συμφωνίες που αυξάνουν τις υποχρεώσεις και επιτείνουν την ευθύνη του δεν απαγορεύονται από την Διεθνή Σύμβαση, αλλά είναι ισχυρές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, ο μεταφορέας ευθύνεται με βάση αυτές έναντι του ενάγοντος. Ωστόσο οι συμβατικές δεσμεύσεις που έχει αναλάβει ο μεταφορέας δεν επεκτείνονται στο θαλάσσιο εκτελόν μέρος, το οποίο δεν μετείχε στις διαπραγματεύσεις και δεν ήταν συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση μεταφοράς. Επομένως, το θαλάσσιο εκτελόν μέρος θα ευθύνεται στα όρια του περιορισμού της ευθύνης με βάση τις διεθνείς διατάξεις, εκτός βεβαίως εάν συναίνεσε στη συμβατικά εκτεταμένη ευθύνη και μάλιστα με τις διατυπώσεις που επιβάλλονται από το άρθρο 3 των Κανόνων Ρότερνταμ. Ώστε, η συναίνεση πρέπει να προκύπτει από έγγραφο ή ηλεκτρονική επικοινωνία.

[711] Βλ. Τρίτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 392.
[712] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 20-01, σελ. 67.
[713] Βλ. προγ. Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 111 επ. για τις υποχρεώσεις του μεταφορέα σύμφωνα με το αρθ. 13 παρ. 1 ΚΡ.

Β. Οριοθέτηση ευθύνης στην αντιπροσώπευση

α. Ευθύνη από αντιπροσώπευση

Στο κοινό αστικό δίκαιο ισχύει ο κανόνας ότι το πρόσωπο ευθύνεται για τις δικές του πράξεις. Ωστόσο, και η χρήση τρίτων προσώπων στο πλαίσιο της εκπλήρωσης της παροχής ενός οφειλέτη, ενδέχεται να οδηγήσει σε ζημία τρίτου προσώπου[714]. Στο δίκαιό μας ο οφειλέτης ευθύνεται κατ' εξαίρεση για τις πράξεις και τις παραλείψεις των προσώπων που χρησιμοποιεί, καθώς τα πρόσωπα αυτά ενεργούν στο πλαίσιο της δικής του βούλησης, για την εκπλήρωση δικής του υποχρέωσης και οι ενέργειές τους πηγάζουν από σχέση εξάρτησης ή ελέγχονται ή κατευθύνονται από τον οφειλέτη. Εξάλλου ο οφειλέτης, και στην περίπτωση που εξετάζουμε εδώ, είναι το πρόσωπο που θα ποριστεί και την ωφέλεια από τις πράξεις των προσώπων που χρησιμοποιεί.

Έτσι στην εξαιρετική αυτή ευθύνη, εμπίπτει η ευθύνη του αντιπροσωπευομένου για το πταίσμα του αντιπροσώπου του, η ευθύνη του οφειλέτη για το πταίσμα του βοηθού εκπληρώσεως, αλλά και η ευθύνη του προστήσαντος για το πταίσμα του προστηθέντος. Η εξαιρετική αυτή ευθύνη αναγνωρίστηκε και στο δίκαιο θαλάσσιας μεταφοράς, με εξαίρεση την περίπτωση της πυρκαγιάς και του ναυτικού πταίσματος, καθώς υπό το ισχύον καθεστώς ευθύνης των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας εξαιρείται από την ευθύνη του για αμέλεια στη διακυβέρνηση και το χειρισμό του πλοίου από πράξη του πλοιάρχου, πλοηγού και πληρώματος[715].

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ επεξέτειναν τις υποχρεώσεις και την ευθύνη που βαρύνουν το μεταφορέα μόνο στα θαλάσσια εκτελούντα μέρη. Το πεδίο

[714] Βλ. Α. Γεωργιάδη, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 264 επ.

[715] Βλ. πχ. ΕφΠειρ 516/2009. Επίσης, βλ. *Ι. Κοροτζή*, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, ο.π., σελ. 34. Προστηθέντες του μεταφορέα, κατά έννοια του άρθρου 4 παρ. ια της Σύμβασης, είναι όλα τα πρόσωπα που βρίσκονται στην υπηρεσία του και συμβάλλουν στην εκπλήρωση της υποχρέωσης του να μεταφέρει τα πράγματα, δηλαδή ο πλοίαρχος, το πλήρωμα, ο πλοηγός, οι υπάλληλοι του μεταφορέα στην ξηρά, ο πράκτορας, ο ναυλομεσίτης, ο φορτοεκφορτωτής και ο στοιβαστής.

εφαρμογής όμως της ευθύνης από αντιπροσώπευση διατυπώθηκε ευρύτατα[716]. Έτσι, ο μεταφορέας ευθύνεται για τις πράξεις και παραλείψεις των προσώπων που εμπίπτουν στους ορισμούς των τρίτων μερών που εκτελούν ή αναλαμβάνουν να εκτελέσουν οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του[717], σύμφωνα με όσα ανωτέρω αναπτύχθηκαν.

Ειδικότερα, το άρθρο 18 περ. α των Κανόνων Ρότερνταμ περιλαμβάνει με μία ευρύτατη διατύπωση όλα τα πρόσωπα που εμπίπτουν στον ορισμό του εκτελούντος μέρους. Οι επόμενες δύο περιπτώσεις, υπό β και γ, καθιστούν σαφές ότι ο μεταφορέας φέρει ευθύνη από την πρόσταση και για τις πράξεις ή παραλείψεις οποιουδήποτε μεμονωμένου προσώπου, διακρίνοντας, μάλιστα, ανάμεσα, αφενός, στον πλοίαρχο και το πλήρωμα του πλοίου, οι οποίοι μπορεί να είναι υπάλληλοι του ίδιου του μεταφορέα ή υπάλληλοι του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους και, αφετέρου, τους υπαλλήλους του μεταφορέα και κάθε εκτελούντος μέρους ως μεμονωμένα πρόσωπα. Σύμφωνα με τη διάταξη ο μεταφορέας θα είναι υπεύθυνος για πράξεις και παραλείψεις κάθε υπαλλήλου, δικού του ή εκτελούντος μέρους, ακόμη και αν ο ίδιος ο υπάλληλος δεν μπορεί να θεωρηθεί εκτελόν μέρος, λόγω του ότι η ενέργεια που εκτελεί δεν σχετίζεται με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα.

Η τελευταία, υπό δ, περίπτωση της διάταξης εξασφαλίζει ότι ο μεταφορέας φέρει επίσης ακόμη ευρύτερη ευθύνη, δηλαδή για κάθε εκτελόν μέρος, το οποίο αναλαμβάνει να εκτελέσει όχι μόνο κάποια από τις κύριες, αλλά και οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα με βάση τη σύμβαση μεταφοράς[718]. Η ευρεία αυτή η διατύπωση βρίσκει το όριο της στην προϋπόθεση, ότι το πρόσωπο θα πρέπει να ενήργησε άμεσα ή έμμεσα με εντολή του μεταφορέα ή υπό την εποπτεία ή τον έλεγχο του. Επομένως, απαιτείται σχέση εξάρτησης άμεση ή έμμεση του εκτελούντος μέρους με το μεταφορέα ή με το θαλάσσιο εκτελόν μέρος[719].

---

[716] Βλ. αρθ. 18 ΚΡ και σχετ. συζήτηση στις Αναφορές των Συνόδων: 12ης UN doc A/CN.9/544, παρ. 166-170, 19ης UN doc A/CN.9/621, παρ. 75-82, τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, UN doc A/63/17, παρ. 78.

[717] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 18-01, σελ. 62.

[718] Βλ. και Ι. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 98.

[719] Πχ. ο πλοηγός δεν περιλαμβάνεται στα πρόσωπα αυτά όταν δεν τον συνδέει συμβατική σχέση με το μεταφορέα, όπως συμβαίνει σε περιπτώσεις κατά τις οποίες σε έναν τόπο η πλοήγηση

Οι Κανόνες Ρότερνταμ αναγνωρίζουν επίσης ευθύνη από αντιπροσώπευση των θαλάσσιων εκτελούντων μερών για τις πράξεις και παραλείψεις των εκτελούντων μερών, στα οποία αναθέτουν τις δικές τους υποχρεώσεις. Πρόκειται για μία αντίστοιχη με το άρθρο 18 ευθύνη, η οποία έχει προσαρμοστεί στο ειδικότερο πλαίσιο ευθύνης των θαλάσσιων εκτελούντων μερών, όσον αφορά την περίοδο ευθύνης και τις ενέργειες που αναλαμβάνουν να εκτελέσουν τα θαλάσσια εκτελούντα μέρη.

β. Επέκταση σε τρίτα πρόσωπα των ενστάσεων και ορίων ευθύνης του μεταφορέα

Η ρύθμιση[720] των Κανόνων Ρότερνταμ συμπυκνώνει τη βούληση των περισσότερων Αντιπροσωπειών να εγκαθιδρύσουν ένα ενοποιημένο πλαίσιο προστασίας των προσώπων που αποτελούν φορείς υποχρεώσεων και ευθύνης, καθώς και περιοριστικά αναφερόμενων μεμονωμένων προσώπων, με βάση τη Διεθνή Σύμβαση. Έτσι, καθορίζονται για το μεταφορέα και επεκτείνονται στα πρόσωπα αυτά, οι προϋποθέσεις και τα όρια επίκλησης των ενστάσεων και ορίων ευθύνης που παρέχονται στη Διεθνή Σύμβαση για το μεταφορέα. Πριν προβούμε σε αναλυτική παρουσίαση της ρύθμισης, θεωρούμε αναγκαία μία σύντομη αναφορά στην αντιμετώπιση του ζητήματος της επέκτασης των ενστάσεων και ορίων ευθύνης του μεταφορέα σε άλλα πρόσωπα, υπό τα προηγούμενα καθεστώτα.

i. Η προστασία Himalaya στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου

Το άρθρο 4β, το οποίο προστέθηκε στους Κανόνες Χάγης με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ 1968, αποτελεί την πρώτη διεθνή ρύθμιση, με την οποία διευθετήθηκαν ορισμένα από τα ζητήματα των προϋποθέσεων, υπό τις οποίες ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης που παρέχονται από τη Διεθνή Σύμβαση. Επίσης απαριθμούνται τα πρόσωπα

είναι υποχρεωτική από το εθνικό δίκαιο, βλ. το παράδειγμα αυτό σε Ι. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 99.

[720] Βλ. αρθ. 4 παρ. 1 ΚΡ.

και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα σχετικά πλεονεκτήματα του μεταφορέα επεκτείνονται και στα τρίτα αυτά πρόσωπα.

Προηγουμένως, τα ζητήματα αυτά αντιμετωπίζονταν ερμηνευτικά, στο πλαίσιο του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου[721]. Έτσι, σε άλλες έννομες τάξεις γινόταν δεκτή η επέκταση των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης και σε τρίτα πρόσωπα, ενώ ορισμένες έννομες τάξεις έκαναν δεκτό ότι επέκταση είναι δυνατή, με ειδική συμβατική ρύθμιση που να την προβλέπει, η δε συμφωνία τελεί υπό τις ρυθμίσεις του εθνικού δικαίου των συμβάσεων.

Η αρχική αντιμετώπιση των διαφορετικών ερμηνευτικών προσεγγίσεων, ήρθε μέσα από την πρακτική των ναυτιλιακών συναλλαγών, στις οποίες σταδιακά παγιώθηκε η ρήτρα Himalaya[722]. Η ρήτρα αυτή[723] περιλάμβανε συμφωνία των μερών, η οποία αναγραφόταν στη φορτωτική, σύμφωνα με την οποία υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη στα εμπορεύματα λογίζεται ο μεταφορέας, αν όμως ευθύνεται άλλο πρόσωπο τότε η ευθύνη του άλλου προσώπου θα υπόκειται στους ίδιους όρους με την ευθύνη του μεταφορέα. Για την εγκυρότητα της ρήτρας θεωρείται ότι ο μεταφορέας συμβάλλεται για λογαριασμό του άλλου προσώπου, για παράδειγμα ενός στοιβαστή, έχοντας τη σχετική έγκριση του προσώπου αυτού (η οποία πάντως μπορεί να παρασχεθεί και εκ των υστέρων). Η μέθοδος αυτή για την επέκταση σε τρίτα πρόσωπα των πλεονεκτημάτων του μεταφορέα, έχει μεγάλη απήχηση στις χώρες του αγγλοσαξωνικού δικαίου[724].

Το πρωτόκολλο του Βίσμπυ με την προσθήκη του άρθρου 4β, ήρθε να αντιμετωπίσει, μερικώς μεν, ομοιόμορφα δε, το ζήτημα με σκοπό να περιορίσει τις πρακτικές που παρέκαμπταν τον κανόνα προστασίας του μεταφορέα, όταν η νομική βάση της αγωγής εναντίον του στηριζόταν σε αδικοπραξία, εξοπλίζοντας τον και στην περίπτωση αυτή[725], με το δικαίωμα επίκλησης των ενστάσεων και της δυνατότητας περιορισμού της ευθύνης του, τα οποία του παρείχαν οι

[721] Βλ. *J.C. Sweeney*, Crossing the Himalayas: exculpatory clauses in global transport. Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd., 125 S.Ct. 385, 2004 AMC 2705 (2004), JMLC 2005, vol. 36, issue 2, σελ. 155 επ.

[722] Η ονομασία της ρήτρας προήλθε από την υποθ. Adler v. Dickson (The "Himalaya"), 1954, 2 Lloyd's Rep. 267.

[723] Βλ. αναλυτ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 1853 επ., 1860, *ίδιος*, The Himalaya Clause Revisited, JIML 2003, σελ. 40 επ.

[724] Βλ. υποθ. Midland Silicones Ltd v Scruttons Ltd, 1961, 2 Lloyd's Rep. , σελ. 365 επ.

[725] Βλ. αρθ. 4β παρ. 1 Κ Χ/Χ-Β.

Κανόνες Χάγης. Τούτο διότι ήταν σύνηθες, τα συμφέροντα του φορτίου να παρακάμπτουν τις προστατευτικές για το μεταφορέα διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης, ενάγοντάς τον για αδικοπραξία.

Μάλιστα η διάταξη επεξέτεινε την ίδια προστασία στους πράκτορες και τους υπαλλήλους του μεταφορέα[726], προκειμένου να αποφευχθεί η εκτροπή που θα προκαλούσε η εναγωγή αυτών με δικαιοπρακτική ή αδικοπρακτική βάση[727]. Ωστόσο, στη διάταξη δεν περιλήφθηκαν οι ανεξάρτητοι επαγγελματίες[728], ενώ δεδομένου ότι επεκτάθηκε με την πάροδο των ετών η χρήση τους κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, η παράλειψη αυτή αναδείχθηκε προοδευτικά κρίσιμη. Ο αντίκτυπος της ελλιπούς ρύθμισης γίνεται αντιληπτός στις πραγματικές του διαστάσεις, αν αναλογιστούμε ότι ο μεταφορέας, με βάση συμβατικές διατάξεις που συνομολογεί με τους υπεργολάβους του, απορροφά την ευθύνη που τυχόν θα τους καταλογιστεί, καταβάλλοντας υψηλότερο τίμημα για τις υπηρεσίες που συμφωνεί, ώστε να υπολογιστεί στο κόστος ο κίνδυνος που αντιμετωπίζει ο υπεργολάβος να εναχθεί χωρίς να μπορεί να προβάλλει τα πλεονεκτήματα που ο μεταφορέας απολαμβάνει από τη Διεθνή Σύμβαση.

Οι Κανόνες του Αμβούργου υιοθέτησαν εκτεταμένη και κάπως διαφοροποιημένη τη φιλοσοφία αυτής της ρύθμισης[729]. Ειδικότερα, η διάταξη του άρθρου 7 παρ. 1 αφορά την προστασία του μεταφορέα με την αναγνώριση δικαιώματος επίκλησης των ενστάσεων και ορίων ευθύνης, είτε η νομική βάση της αξίωσης που ασκείται εναντίον του είναι σύμβαση, είτε αδικοπραξία ή άλλη. Περαιτέρω, και λόγω της διάκρισης στους Κανόνες μεταξύ συμβατικού και πραγματικού μεταφορέα, η αυτόματη προστασία αφορά και αυτόν, με βάση τη διάταξη του άρθρου 10 παρ. 2. Η τελευταία αυτή διάταξη παραπέμπει ευθέως στο άρθρο 7 παρ. 2[730]. Ώστε, η προστασία αφορά στους υπαλλήλους και τους πράκτορες του συμβατικού, αλλά και του πραγματικού μεταφορέα, εφόσον αυτοί μπορούν να αποδείξουν ότι ενήργησαν στο πλαίσιο της απασχόλησης

[726] Βλ. αρθ. 4β παρ. 2 Κ Χ/Χ-Β.
[727] Anthony Diamond, The Hague-Visby Rules, 1978 Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, σελ. 251.
[728] Βλ. Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. σελ. 456-457.
[729] T. Nikaki, The statutory Himalaya-type …, ο.π., σελ. 407.
[730] Στο πλαίσιο της διάταξης αυτής απαιτείται ο επικαλούμενος την προστασία, να αποδείξει επιπροσθέτως ότι ενήργησε στο πλαίσιο της εργασίας του.

τους, χωρίς να εξαιρούνται, ούτε όμως και να περιλαμβάνονται ρητά, οι ανεξάρτητοι επαγγελματίες.

ii. Η προστασία στους Κανόνες Ρότερνταμ

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ υιοθετούν και επεκτείνουν πολλαπλώς το πεδίο εφαρμογής της ρύθμισης. Ο στόχος της UNCITRAL ήταν να εξασφαλίσει ότι κάθε απαίτηση για παραβίαση υποχρέωσης που απορρέει από τη Διεθνή Σύμβαση θα επιλύεται με τους όρους της[731]. Έτσι, ορίζεται ότι το δικαίωμα επίκλησης των ενστάσεων και των ορίων ευθύνης που παρέχονται στο μεταφορέα, παρέχεται και στα δικαιούμενα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ, όχι μόνο όταν η απαίτηση στηρίζεται στη σύμβαση μεταφοράς, αλλά και όταν στηρίζεται σε αδικοπραξία ή σε κάποια άλλη νομική βάση.

Διατυπώνεται, μάλιστα, ρητά ότι η απαίτηση μπορεί να αφορά απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση[732] παράδοσης εμπορευμάτων που καλύπτονται με σύμβαση μεταφοράς, αλλά και να απορρέει από την παράβαση οποιασδήποτε άλλης υποχρέωσης που επιβάλλεται στο μεταφορέα από τη Διεθνή Σύμβαση. Με την διατύπωση της τελευταίας πρότασης διασφαλίζεται ότι αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης, περιπτώσεις όπως εκείνη κατά την οποία ο μεταφορέας εναγόμενος για μη προσήκουσα παράδοση, η οποία συνιστά παράβαση της υποχρέωσης του που απορρέει από το άρθρο 11, μπορεί να επωφεληθεί των ενστάσεων και των ορίων ευθύνης που προβλέπονται στους Κανόνες Ρότερνταμ.

Περαιτέρω, τα δικαιούμενα πρόσωπα μπορούν να επωφεληθούν της προστασίας του άρθρου 4 παρ. 1, είτε η απαίτηση φέρεται προς κρίση ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, είτε επιλέγεται από τα μέρη επίλυση της διαφοράς με διαιτησία. Σε αρμονία με την επέκταση των αποκαταστατέων με βάση τη Διεθνή Σύμβαση ζημιών, η προστασία της διάταξης επεκτείνεται για να καλύψει και τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο μεταφορέας ή άλλο δικαιούμενο πρόσωπο

[731] Βλ. σχετ. συζήτηση σε Αναφορές Συνόδων: 10ης UN doc A/CN.9/525, παρ. 101-105, 19ης UN doc A/CN.9/621, παρ. 12-17, 90-97, τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, UN doc A/63/17, παρ. 20.

[732] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 4-05, σελ. 13.

ενάγεται για ζημία που προκλήθηκε από καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων.

Στον προσδιορισμό από την UNCITRAL των προσώπων που δικαιούνται να επικαλεστούν τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης, καθώς και τους όρους και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορούν να το πράξουν, συντέλεσε τόσο η εμπειρία υπό τα προηγούμενα καθεστώτα, όσο και η αξιολογική στάθμιση των αντικρουόμενων συμφερόντων[733]. Οι Κανόνες Ρότερνταμ άφησαν τον καθορισμό της σχέσης του μεταφορέα με τα τρίτα πρόσωπα ως σύμβασης εργασίας ή αντιπροσωπείας στο εθνικό δίκαιο, επιλογή που πάντως δεν οδηγεί σε ομοιόμορφη ερμηνεία, δεδομένης της διαφορετικής σε πολλές δικαιοδοσίες θεμελίωσης αυτών των συμβατικών σχέσεων[734]. Κάποιες Αντιπροσωπείες υποστήριξαν τη θέση ότι ο στόχος της ενοποίησης θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί καλύτερα, αν κάθε αγωγή - η οποία σχετίζεται με σύμβαση μεταφοράς που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων - στρεφόταν αναγκαστικά κατά του μεταφορέα[735].

Τούτο, με το σκεπτικό ότι αυτός ήταν ένας τρόπος να καμφθεί η πρακτική που είχε αναπτυχθεί, να ενάγονται ανεξάρτητοι επαγγελματίες με αδικοπρακτική βάση, ώστε να επιτυγχάνεται αποκατάσταση, η οποία, ανάλογα με τη δικαιοδοσία στην οποία φερόταν η διαφορά, ήταν και μεγαλύτερη από εκείνη που μπορούσε να επιτευχθεί από το μεταφορέα. Η θέση αυτή απορρίφθηκε, διότι κρίθηκε ότι ήταν εξαιρετικά πιθανό να οδηγήσει σε υπέρμετρη και καταχρηστική επιβάρυνση των συμφερόντων του φορτίου. Η λύση που δόθηκε ήταν η διεύρυνση των δικαιουμένων προστασίας προσώπων που ανήκουν στον κύκλο του μεταφορέα. Είναι απλούστερο ένας παραλήπτης να στραφεί, για παράδειγμα, κατά του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους στο λιμένα που αυτό του παραδίδει τα εμπορεύματα[736] από το να πρέπει να ξεκινήσει δικαστική διαδικασία σε αρμόδιο δικαστήριο σε έναν από τους τόπους

[733] *M. Sturley*, Scope of coverage under the UNCITRAL draft instrument, JIML 2004, vol. 10, issue 2, σελ. 152 επ.
[734] Βλ. T. Nikaki, The statutory Himalaya-type …, ο.π., σελ. 415.
[735] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 4-06, σελ. 13.
[736] Βλ. αρθ. 68 περ. β ΚΡ.

που προβλέπονται για την εναγωγή του μεταφορέα[737] και οι οποίοι πιθανόν βρίσκονται σε διαφορετικό τόπο από την έδρα του παραλήπτη.

Έτσι, το δικαίωμα επίκλησης των ενστάσεων και ορίων ευθύνης που παρέχονται από τη Διεθνή Σύμβαση απονέμεται από το άρθρο 4 παρ. 1, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που διατυπώθηκαν ανωτέρω, καταρχήν, στον ίδιο το μεταφορέα[738]. Η ρύθμιση προσαρμόζεται στη συνέχεια στη φιλοσοφία και την προσέγγιση των κανόνων του Ρότερνταμ όσον αφορά τα τρίτα μέρη[739], εφόσον φέρουν ευθύνη σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης[740]. Εφόσον οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες του μεταφορέα επεκτείνονται στα θαλάσσια εκτελούντα μέρη, η προστασία επεκτείνεται και σε αυτά. Μάλιστα, στον ορισμό των θαλάσσιων εκτελούντων μερών εμπίπτουν εξ ορισμού, όπως είδαμε, και ανεξάρτητοι επαγγελματίες. Ο δε πλοίαρχος το πλήρωμα, οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο παρέχει υπηρεσίες πάνω στο πλοίο, καθώς και οι υπάλληλοι του μεταφορέα και οι υπάλληλοι του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους συμπεριλήφθηκαν στη διάταξη ως μεμονωμένα πρόσωπα, ώστε να διασφαλιστεί ότι δεν θα στερηθούν την προστασία.

Η εξαίρεση των λοιπών εκτελούντων μερών από τη προστασία του άρθρου 4, καθώς αυτά δεν περιλήφθηκαν στη ρύθμιση, οφείλεται σε δύο λόγους. Ο πρώτος, συστηματικός, συνδέεται με την επιλογή της επέκτασης της προστασίας αυτής μόνο στα πρόσωπα, στα οποία με βάση τη Διεθνή Σύμβαση επιβάλλονται υποχρεώσεις και στα οποία επεκτείνεται η ευθύνη του μεταφορέα. Επομένως η UNCITRAL έκρινε ότι θα έπρεπε αντισταθμιστικά να εξοπλίσει τα μέρη αυτά με την προστασία που και ο μεταφορέας δικαιούται. Ο δεύτερος λόγος οφείλεται στις αντιδράσεις των εκπροσώπων της βιομηχανίας χερσαίων μεταφορών, οι οποίοι άλλωστε εξέφρασαν και την επιθυμία να διατηρήσουν τη νομική αντιμετώπιση που τους επιφυλάσσει το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο, όσον αφορά τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης τους, το

[737] Βλ. αρθ. 66 περ. α i-iv ΚΡ: *«... (i) η έδρα του μεταφορέα, (ii) ο τόπος παραλαβής, που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς, (iii) ο τόπος παράδοσης, που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς, ή (iv) το λιμάνι όπου τα εμπορεύματα <u>αρχικά φορτώθηκαν</u> σε πλοίο ή το λιμάνι όπου τα εμπορεύματα <u>τελικά εκφορτώθηκαν</u> από πλοίο».*

[738] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.188, σελ. 148.

[739] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.190, σελ. 149.

[740] Βλ. T. Nikaki, The statutory Himalaya-type ..., ο.π., σελ. 407, 410.

οποίο ούτως ή άλλως διέπει και ορίζει τις υποχρεώσεις και την ευθύνη τους και υπό το καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ.

§ 2. Οριοθέτηση της ενοχής αποζημίωσης στο σύστημα ευθύνης των Κανόνων Ρότερνταμ

Α. Νόμιμοι λόγοι ευθύνης

α. Απώλεια ή Βλάβη των εμπορευμάτων

Η γενική θεωρία του αστικού δικαίου ορίζει την έννοια της ζημίας ως κάθε δυσμενή μεταβολή στα έννομα αγαθά του προσώπου, που επέρχεται ως συνέπεια κάποιου γεγονότος[741]. Η ζημία, η οποία διακρίνεται περαιτέρω σε περιουσιακή ή μη περιουσιακή, ανάλογα με τη φύση του προσβαλλόμενου εννόμου αγαθού, αποτελεί προϋπόθεση της γέννησης ενοχής προς αποζημίωση, δηλαδή της υποχρέωσης του ζημιώσαντος προσώπου να ανορθώσει την ζημία που υπέστη ο ζημιωθείς. Ωστόσο, η ζημία δεν αποτελεί αποκλειστική προϋπόθεση της υποχρέωσης αποκατάστασης. Απαιτείται, για τη θεμελίωση της νομικής βάσης της ενοχής προς αποζημίωση, να υπάρχει νομοθετική πρόβλεψη, με την οποία το ζημιογόνο γεγονός ανάγεται σε «νόμιμο λόγο ευθύνης»[742] προς αποζημίωση. Επομένως, δεν αποκαθίσταται κάθε ζημία, αλλά μόνο εκείνη η ζημία, που προκλήθηκε από γεγονός, το οποίο προβλέπεται στο νόμο ως λόγος, που γεννά ευθύνη για αποζημίωση. Τελική προϋπόθεση της ενοχής προς αποζημίωση είναι η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της ζημίας και του νόμιμου λόγου ευθύνης.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι συμβάσεις διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς, διέπονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις θαλάσσιων μεταφορών, όταν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους. Οι Κανόνες αυτοί, είναι ειδικοί κανόνες, οι οποίοι εισάγουν ειδικό καθεστώς ρύθμισης του συστήματος ευθύνης του μεταφορέα. Τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν, με την προσχώρησή τους στις Διεθνείς Συμβάσεις, υπερνομοθετική ισχύ των διατάξεων αυτών, εντάσσοντάς τις στο

[741] Βλ. *Α. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 141.
[742] οπ. παραπ., σελ. 145.

δικαιϊκό τους σύστημα, όπως η εθνική ρύθμιση ενσωμάτωσης ορίζει, ανά έννομη τάξη. Έτσι, το εθνικό δίκαιο - είτε το κοινό αστικό είτε οι εθνικοί κανόνες ναυτικού δικαίου - τυγχάνει εφαρμογής μόνο για τα ζητήματα, για τα οποία δεν περιλαμβάνει η εφαρμοστέα Διεθνής Σύμβαση ειδικές ρυθμίσεις.

Οι Διεθνείς Συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων εκπονούνται και υιοθετούνται, όχι για να ρυθμίσουν συνολικά τις σχέσεις που αναπτύσσονται στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς, διότι κάτι τέτοιο θα ήταν αδύνατο, δεδομένης της διάστασης των νομικών συστημάτων των κρατών, αλλά για να εξασφαλιστεί ένα minimum αναγκαστικών κανόνων, ώστε η σύμβαση να συνάπτεται και να λειτουργεί σε ομοιόμορφο περιβάλλον νομικών σχέσεων και συνεπειών, το οποίο δημιουργεί στους συναλλασσόμενους ασφάλεια δικαίου, ανεξάρτητα από το forum το οποίο θα επιληφθεί ως αρμόδιο για την επίλυση των διαφορών.

Ειδικότερα όσον αφορά τη ζημία των εμπορευμάτων στο πλαίσιο σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς, η νομική θεμελίωση της ενοχής προς αποζημίωση στους Κανόνες των Διεθνών Συμβάσεων, δεν περιλαμβάνει κάθε ζημιογόνο γεγονός. Προκειμένου να θεμελιωθεί η ευθύνη προς αποζημίωση στις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης, θα πρέπει η ζημία να έχει προκληθεί από γεγονός που ανάγεται από την ίδια τη Διεθνή Σύμβαση σε νόμιμο λόγο ευθύνης. Η ζημία που έχει προκληθεί από άλλο λόγο, από λόγο, δηλαδή, τον οποίο ο διεθνής νομοθέτης δεν περιέλαβε στις ρυθμίσεις της Σύμβασης, θα κριθεί στο επίπεδο του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου[743].

Το ζημιογόνο γεγονός μπορεί να συνίσταται σε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη. Ενδέχεται επίσης να συνίσταται σε παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα από τη σύμβαση της μεταφοράς, σε διάφορες πλημμέλειες κατά την εκτέλεσή της[744], όπως για παράδειγμα μη εκπλήρωση ή μη προσήκουσα εκπλήρωση των

[743] Για παράδειγμα, στο γερμανικό δίκαιο έχει υποστηριχθεί η άποψη ότι ο μεταφορέας φέρει ευθύνη για ζημία οφειλόμενη σε καθυστέρηση, η οποία, καθώς δεν καλύπτεται, κατά την άποψη αυτή από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, βασίζεται στις διατάξεις του γερμανικού αστικού δικαίου για την υπερημερία του οφειλέτη και μάλιστα χωρίς να υπόκειται σε περιορισμό. Ομοίως, υποστηρίζεται στο ελληνικό δίκαιο ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για καθυστέρηση, η οποία στηρίζεται στο άρθρο 134 παρ. 4 ΚΙΝΔ, το οποίο δεν εθίγη από την κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ με το ν. 2017/1992 και επομένως εξακολουθεί να ισχύει. Βλ. σχετικά Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 491 και 493 αντίστοιχα.

[744] Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ 486.

υποχρεώσεων του μεταφορέα, μη εκτέλεση της μεταφοράς, παρέκκλιση, εκφόρτωση σε μη συμφωνημένο τόπο, εγκατάλειψη των εμπορευμάτων στον τόπο εκφόρτωσης χωρίς ειδοποίηση του παραλήπτη. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις η ευθύνη του μεταφορέα προς αποζημίωση, θα θεμελιωθεί είτε στην εφαρμοστέα Διεθνή Σύμβαση, εφόσον το ζημιογόνο γεγονός προβλέπεται στις διατάξεις της, ως λόγος που γεννά ευθύνη προς αποζημίωση, είτε στους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες δικαίου, όπου τυχόν προβλέπονται οι λοιποί λόγοι ως νόμιμοι λόγοι ευθύνης.

Στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, συνάγεται από τη διατύπωση των επιμέρους διατάξεων[745] ότι οι νόμιμοι λόγοι ευθύνης σύμφωνα με τους οποίους ο μεταφορέας ενέχεται σε αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης είναι η απώλεια και η βλάβη των εμπορευμάτων. Έτσι, σε περίπτωση ζημίας την οποία υφίσταται ο φορτωτής ή ο παραλήπτης λόγω απώλειας ή βλάβης, κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, οι ρυθμίσεις των Κανόνων θα τύχουν ευθέως εφαρμογής. Σε αυτό το καθεστώς ευθύνης δεν έχει περιληφθεί ρύθμιση για την ευθύνη του μεταφορέα για ζημία που επέρχεται ως συνέπεια καθυστέρησης. Ωστόσο, όπως θα δούμε στη συνέχεια, έχουν αναπτυχθεί διάφορες απόψεις και νομικές κατασκευές στη θεωρία και τη νομολογία, προς το σκοπό θεμελίωσης σχετικής ευθύνης στις διατάξεις των Κανόνων. Μάλιστα, η διάσταση προσέγγισης στις διάφορες έννομες τάξεις, έχει οδηγήσει σε διαφορετικές δικαστικές ή διαιτητικές αποφάσεις, σε ανομοιόμορφη ερμηνεία και εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης - καθώς δεν ελλείπει η διασταλτική ερμηνεία, σύμφωνα με την οποία, μπορεί να θεμελιωθεί απευθείας στους Κανόνες ευθύνη για ζημία από καθυστέρηση - ενώ, λόγω αυτού, ενισχύεται το κίνητρο υιοθέτησης πρακτικών forum shopping.

Στους Κανόνες του Αμβούργου η καθυστέρηση ως λόγος ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα για τη ζημία που προκαλείται από αυτήν, περιλήφθηκε ρητά στις διατάξεις της Σύμβασης, όπως άλλωστε ρυθμίζεται ήδη και στις Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών, πέραν των θαλάσσιων[746]. Έτσι, κατά τη

[745] Βλ. π.χ. αρθ. 3§§6 και 8, 4§§ 1 και 2, 4§5 περ. α ΚΧ-Β.

[746] Η ευθύνη του μεταφορέα από καθυστέρηση θεσπίζεται για τη θαλάσσια μεταφορά στο αρθ. 5 §§ 1 και 2 ΚΑμβ, για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στο αρθ. 27 συνδ. 36 § 2 CIM, για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων στο αρθ. 17 § 1 CMR και για τη διεθνή αεροπορική μεταφορά στο αρθ. 19 της ΔΣ του Μόντρεαλ του 1999 (ν. 3006/2002).

σύνταξη των Κανόνων Ρότερνταμ, οι οποίοι ρυθμίζουν διεθνή μεταφορά με τουλάχιστον ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος, το διεθνές ρυθμιστικό περιβάλλον βάσει των άλλων Διεθνών Συμβάσεων μεταφορών πλην της θαλάσσιας, ήδη περιείχε τη ρητή περίληψη της καθυστέρησης στους νόμιμους λόγους ευθύνης, ενώ με τους Κανόνες του Αμβούργου ήδη υπήρχε προηγούμενο διεθνούς ρύθμισης σε καθεστώς ευθύνης θαλάσσιου μεταφορέα. Από την άλλη πλευρά, υπό το κυρίαρχο ισχύον καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η καθυστέρηση ως λόγος επέλευσης της ζημίας, δεν περιλαμβάνεται στους νόμιμους λόγους ευθύνης, με ότι αυτό συνεπάγεται για την αντιμετώπιση του ζητήματος στις διάφορες έννομες τάξεις.

Έτσι, στο πλαίσιο του μηχανισμού ευθύνης, όπως αυτός διαλαμβάνεται στο άρθρο 17[747] των Κανόνων Ρότερνταμ, ως νόμιμοι λόγοι ευθύνης προβλέπονται η απώλεια, η βλάβη και η καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων. Επομένως, σε σύγκριση με τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η ευθύνη του μεταφορέα με βάση τις διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ επεκτείνεται και στη ζημία που επέρχεται συνεπεία καθυστέρησης.

Οι Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών δεν περιέχουν ορισμό για τις έννοιες της απώλειας, της βλάβης και της καθυστέρησης στην παράδοση των εμπορευμάτων. Ο καθορισμός των εννοιών και η υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στην έννοια της απώλειας ή βλάβης, εντοπίζεται στη θεωρία και τη νομολογία. Η ερμηνεία εκκινά από τη συνήθη έννοια των όρων, ωστόσο τα δικαστήρια εντάσσουν και άλλες περιπτώσεις στις έννοιες αυτές. Η θεωρία και νομολογία που έχει αναπτυχθεί για την εξειδίκευση των εννοιών της απώλειας και της βλάβης, δεν αναμένεται να μεταβληθεί υπό το καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ.

Ειδικότερα, η απώλεια μπορεί να είναι ολική και να συνίσταται στην καθολική εξαφάνιση των προς μεταφορά εμπορευμάτων ή μερική, οπότε

[747] Το άρθρο 17 έτυχε εκτεταμένης επεξεργασίας μέχρι την τελική ρύθμιση και απασχόλησε τις ομάδες εργασίας σε περισσότερες συνεδριάσεις, όπως προκύπτει και από τις σχετικές αναφορές: Αναφορά 9ης Συνόδου (παρ. 39-40, 44-47), Αναφορά 10ης Συνόδου (παρ. 30-56), Αναφορά 12ης Συνόδου (παρ. 85-144), Αναφορά 13ης Συνόδου (παρ. 92-99), Αναφορά 14ης Συνόδου (παρ. 10-80), Αναφορά 19ης Συνόδου (παρ. 63-74), Αναφορά 21ης Συνόδου (παρ. 54-58), τελική Αναφορά της Επιτροπής το 2008 (παρ. 67-77). Η διασπορά της επεξεργασίας της διάταξης καθ' όλη τη διάρκεια του συντακτικού της ΔΣ έργου είναι εύλογη, καθώς σε κάθε στάδιο νέες παράμετροι, που εισάγονταν με την επεξεργασία κάθε θεματικής ενότητας της ΔΣ, έπρεπε να ληφθούν εκ νέου υπόψη.

πρόκειται για ποσοτική μείωση κατά βάρος, αριθμό ή όγκο. Η βλάβη, από την άλλη, των εμπορευμάτων συνίσταται σε ποιοτική αλλοίωσή τους, η οποία επιφέρει μείωση της αξίας τους. Όταν όμως η βλάβη είναι τόσο εκτεταμένη, ώστε να μηδενίζεται η αξία των πραγμάτων, εξομοιώνεται με ολική απώλεια (constructive total loss)[748]. Παράδοση πράγματος τελείως άχρηστου, εξομοιώνεται με απώλεια φορτίου[749].

β. Ειδικότερα η καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων

i. Η ζημία από καθυστέρηση στο ισχύον δίκαιο

Κατά τη σύνταξη των Κανόνων της Χάγης η ταχύτητα στη θαλάσσια μεταφορά δεν αποτελούσε κύρια παράμετρο στην επιλογή των φορτωτών να καταφύγουν στη μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης. Τούτο διότι η θαλάσσια μεταφορά θεωρείτο σύμβαση βραδείας εκτέλεσης, κατά την οποία ο μεταφορέας είχε να αντιμετωπίσει τις απρόοπτες συνθήκες, τις δυσκολίες και τους κινδύνους της θαλάσσιας αποστολής[750]. Έτσι, η ωφέλεια των ενδιαφερομένων για το φορτίο ήταν κατά πρώτο λόγο η μεταφορά των εμπορευμάτων τους, με υπηρεσίες χαμηλού κόστους σε σχέση με τη χερσαία ή αργότερα την αεροπορική μεταφορά, που θα ήταν ασφαλώς ταχύτερης εκτέλεσης.

Αυτό δεν σημαίνει συναίνεση του φορτωτή για την εκπλήρωση της παροχής του μεταφορέα οποτεδήποτε, δεδομένων όμως των συνθηκών που επικρατούσαν και των μέσων που υπήρχαν διαθέσιμα, η βραδεία εκπλήρωση αποτελούσε εύλογη εξέλιξη. Αυτή βεβαίως είναι μια συνθήκη μεταβλητή στο χρόνο, με συνάρτηση την τεχνολογική και ναυπηγική πρόοδο και τη γενίκευση της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων. Σταδιακά, αναπτύχθηκαν διαδικασίες ακριβόχρονης αποστολής, με συντονισμένα δρομολόγια που εξασφαλίζουν έγκαιρη παράδοση. Αυτό σημαίνει ότι κατά τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, υπάρχει ένας εύλογος υπολογισμός του χρόνου παράδοσης, η

[748] *Α. Κιάντου - Παμπούκη* , Ναυτικό δίκαιο ΙΙ, ο.π, σελ. 485.
[749] Βλ. π.χ. ΠΠρΠειρ 16/1979.
[750] *Α. Κιάντου - Παμπούκη* , Ναυτικό δίκαιο ΙΙ, ο.π, σελ. 488.

υπέρβαση του οποίου πλέον εδραιώνεται δικαιολογημένα στην νομική συνείδηση ως λόγος που γεννά ενοχή προς αποζημίωση.

Η καθυστέρηση προκαλεί σημαντική οικονομική ζημία στο δικαιούχο του φορτίου, είτε λόγω μείωσης της αξίας των εμπορευμάτων, είτε λόγω εξόδων που θα προκληθούν στο δικαιούχο του φορτίου συνεπεία της καθυστέρησης[751]. Η ζημία αυτή διακρίνεται από την τυχόν ποσοτική ή ποιοτική μεταβολή των εμπορευμάτων εξαιτίας της καθυστέρησης, διότι τότε η ευθύνη συνδέεται με ζημία από απώλεια ή βλάβη. Παρ' όλα αυτά τα Πρωτόκολλα που ακολούθησαν τους Κανόνες Χάγης, δεν περιέλαβαν σχετική τροποποίηση. Οι Κανόνες Αμβούργου, οι οποίοι περιλαμβάνουν την καθυστέρηση στους νόμιμους λόγους ευθύνης, δεν έτυχαν αποδοχής, όπως είδαμε, σε κανένα ναυτικό κράτος. Ρητή αναφορά στην καθυστέρηση περιλαμβάνουν οι Κανόνες Ρότερνταμ.

i.i. Η αντιμετώπιση υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

i.i.i. Νομικά συστήματα ηπειρωτικού δικαίου

Δεδομένης της απουσίας ρύθμισης της καθυστέρησης στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, το ζήτημα αντιμετωπίστηκε, όπως ήδη αναφέραμε, διαφορετικά από κάθε έννομη τάξη. Οι απόψεις που αναπτύχθηκαν στο ελληνικό δίκαιο αντανακλούν τον τρόπο που αντιμετωπίστηκε το ζήτημα της οικονομικής ζημίας από καθυστέρηση και στα ξένα δίκαια, των χωρών τόσο του ηπειρωτικού όσο και του αγγλοσαξωνικού δικαίου.

Στο ελληνικό δίκαιο, διχογνωμία για τη νομοθετική θεμελίωση της ευθύνης του μεταφορέα από καθυστέρηση ανέκυψε μετά την κύρωση με το

[751] Π.χ.: απομείωση της αξίας των εμπορευμάτων λόγω μειωμένης ζήτησης ή αύξησης της προσφοράς του συγκεκριμένου εμπορεύματος κατά το χρόνο της καθυστερημένης παράδοσης· παράδοση εποχιακών εμπορευμάτων σε χρόνο που δεν υπάρχει αγοραστικό ενδιαφέρον, με συνέπεια ο παραλήπτης να υποχρεωθεί σε έξοδα αποθήκευσης ή και φύλαξης· καθυστερημένη παράδοση υλικών γραμμής παραγωγής βιομηχανίας, με αποτέλεσμα τη διακοπή της παραγωγής σε βιομηχανική μονάδα έως την παραλαβή των εξαρτημάτων.

νόμο 2107/1992[752] της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών και των τροποποιητικών της Πρωτοκόλλων, διότι νωρίτερα εφαρμόζονταν για τη θαλάσσια μεταφορά και την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα οι διατάξεις του ΚΙΝΔ για τη ναύλωση. Ειδικότερα, η ζημία από καθυστέρηση αντιμετωπιζόταν με το άρθρο 134 παρ. 4, το οποίο προέβλεπε ευθύνη του μεταφορέα για υπαίτια χρονοτριβή κατά τον απόπλου, κατά τη διάρκεια του πλου και κατά την εκφόρτωση[753]. Μετά την κύρωση των Κανόνων, οι διατάξεις του ΚΙΝΔ παραμερίστηκαν στο μέτρο που θίγονταν από τα κυρούμενα κείμενα[754], τόσο στις διεθνείς, όσο και στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων.

Έτσι, κατά μία άποψη[755], όταν εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό, και εφόσον σύμφωνα με το αρθ. 2 § 2 ν. 2017/1992 παραμερίζονται μόνο οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα, καλείται σε εφαρμογή η εθνική διάταξη που δεν θίγεται, αυτή του αρθ. 134 § 4 ΚΙΝΔ, η οποία ρυθμίζει την ευθύνη του μεταφορέα για ζημία από υπαίτια χρονοτριβή. Επίσης, έχει διατυπωθεί η άποψη ότι η ευθύνη του μεταφορέα για ζημία από καθυστέρηση μπορεί να θεμελιωθεί σε διατάξεις αδικοπρακτικής ευθύνης.

Ωστόσο, έχουν υποστηριχθεί και απόψεις που δέχονται την θεμελίωση της ευθύνης του μεταφορέα για καθυστέρηση στους Κανόνες Χάγης/Βίσμπυ, όπως αυτοί ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο με το ν. 2107/1992. Ειδικότερα, μια άποψη υποστηρίζει τη θεμελίωση της ευθύνης του μεταφορέα από καθυστέρηση, η οποία προκαλεί οικονομική ζημία, στο αρθ. 4 § 5 περ. α[756]. Έχει επίσης υποστηριχθεί ότι η σχετική ευθύνη συνιστά επαύξηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, η οποία είναι επιτρεπτή σύμφωνα με την περ. β του άρθρου 5 των Κανόνων[757], εφόσον διατυπώνεται, όμως, σχετική συμφωνία στη φορτωτική.

[752] Με το αρθ. 2 παρ. 1 ν. 2107/1992, η εφαρμογή της ΔΣ επεκτείνεται και στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές.
[753] Βλ. π.χ. ΠΠρΠειρ 182/1984.
[754] Βλ. αρθ. 2 παρ. 2 ν. 2107/1992.
[755] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π.,σελ. 493
[756] Βλ. Ι. Κοροτζής, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, ο.π., σελ. 15-16, Ramberg J., The proper delimination of mandatory rules in the law of carriage of goods by sea σε 2ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, «Εκμετάλλευση του Πλοίου και Συμβατική Ελευθερία», 25-27/5/1995, Πειραιάς, σελ. 35 επ.
[757] Βλ. Ε. Γκολογκίνα-Οικονόμου, Η ευθύνη στη συνδυασμένη…, 2000, ο.π., σελ. 216.

Στη θεωρία του γαλλικού δικαίου[758], η σχετική ευθύνη του μεταφορέα δεν αναγνωρίζεται. Κατά τη γραμματική ερμηνεία, η υπαγωγή της καθυστέρησης ως λόγου ευθύνης στους Κανόνες δεν υφίσταται, διότι ο διεθνής νομοθέτης δεν περιέλαβε ρητή ρύθμιση ούτε στη Σύμβαση των Βρυξελλών, αλλά ούτε και στα τροποποιητικά Πρωτόκολλα. Η τελολογική ερμηνεία των Κανόνων, επίσης θεωρείται ότι δεν επιτρέπει τέτοια προσέγγιση. Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς είναι σύμβαση, όπως ήδη αναφέρθηκε, βραδείας εκτέλεσης και ο χρόνος εκπλήρωσης της υποχρέωσης του μεταφορέα να παραδώσει το φορτίο ενδέχεται να μετατεθεί από απρόβλεπτα περιστατικά χωρίς να εμφιλοχωρήσει πταίσμα του μεταφορέα. Η αναγνώριση ευθύνης για οικονομική ζημία συνεπεία καθυστέρησης θα αποτελούσε διασταλτική ερμηνεία που θα υπερέβαινε το σκοπό της Σύμβασης και θα εισήγαγε δεσμευτική προθεσμία εκπλήρωσης.

Η άποψη που επικρατεί στη γαλλική θεωρία είναι ότι η οικονομική ζημία από καθυστέρηση και η σχετική ευθύνη του μεταφορέα, εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής των Κανόνων και κρίνεται με τις διατάξεις περί συμβατικής ευθύνης του κοινού δικαίου. Ωστόσο, η γαλλική νομολογία, πλέον, ερμηνεύει με ευρύτητα τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης[759], ώστε να στηρίξει σε αυτήν την ευθύνη ή το λόγο απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του για οικονομική ζημία, την οποία υφίσταται ο φορτωτής ή ο παραλήπτης από την καθυστερημένη παράδοση των εμπορευμάτων.

Συγγενή επιχειρήματα με τα υποστηριζόμενα στο γαλλικό δίκαιο προβάλλονται από το γερμανικό, το οποίο επίσης αρνείται τη νομική θεμελίωση ευθύνης του μεταφορέα για οικονομική ζημία που προκλήθηκε από καθυστέρηση, λόγω της φύσης της θαλάσσιας μεταφοράς ως σύμβασης βραδείας εκτέλεσης[760]. Άλλη άποψη, ωστόσο, δέχεται ότι τέτοια ευθύνη δεν μπορεί να θεμελιωθεί στους Κανόνες, θεμελιώνεται όμως στις διατάξεις του

[758] Για τις αναφορές στη γαλλική θεωρία και νομολογία, βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 488-489, όπου ειδικότερα παραπέμπονται: Remond-Gouilloud M., Droit Maritime, εκδ 2η, 1993, no 600, σελ. 389, Bonnassies, παρατηρήσεις στην ΕφΠαρισίων 4-12-1987, DMF 1989, σελ. 162.

[759] Ειδικότερα η θεμελίωση υποστηρίζεται στα αρθ. 4 παρ. 5 περ. α και θ, στη διατύπωση «..σε οποιαδήποτε περίπτωση … για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία των πραγμάτων ή σε σχέση με αυτά…» και αρθ. 3 παρ. 8.

[760] Αλ. Κιάντου - Παμπούκη , Ναυτικό δίκαιο ΙΙ, σελ.490- 491 και εκεί παρατιθέμενες υποσημειώσεις.

αστικού δικαίου[761] για την υπερημερία οφειλέτη και μάλιστα, εφόσον δεν εφαρμόζονται για αυτό το λόγο ευθύνης οι διατάξεις των Κανόνων, ο μεταφορέας δεν μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του για τη ζημία.

i.i.ii. Αγγλοσαξωνικό δίκαιο

Στο χώρο του αγγλοσαξωνικού δικαίου, υποστηρίχθηκε ότι ευθύνη του μεταφορέα για οικονομική ζημία συνεπεία καθυστέρησης μπορεί να θεμελιωθεί στις διατάξεις των Κανόνων, όπως αυτοί ενσωματώθηκαν στο αγγλικό δίκαιο[762]. Η γραμματική ερμηνεία των διατάξεων από τα αγγλικά δικαστήρια κατέληξε ότι οι έννοιες «απώλεια» και «βλάβη» του νομικού κειμένου είναι ευρύτερες της ερμηνείας που θα αναγνώριζε ευθύνη του μεταφορέα μόνο σε περίπτωση φυσικής εξαφάνισης, απομείωσης και βλάβης των εμπορευμάτων. Έτσι, έγινε δεκτό ότι πέρα από τις έννοιες αυτές μπορεί να περιληφθεί και η οικονομική ζημία[763] από καθυστερημένη παράδοση και ότι η διατύπωση του Κανόνα 4 παρ. 5 περ. α, περιλαμβάνει και την ευθύνη του μεταφορέα για την οικονομική ζημία που υφίσταται ο δικαιούχος του φορτίου λόγω καθυστερημένης ή εσφαλμένης παράδοσης των εμπορευμάτων. Την ίδια γραμμή ακολούθησαν και τα αμερικανικά και καναδικά δικαστήρια, αναγνωρίζοντας κατά τη ΔΣ ευθύνη του μεταφορέα για οικονομική ζημία προκληθείσα από την καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων[764].

Στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο αναγνωρίζεται ευρεία ερμηνεία στη φράση «απώλεια ή βλάβη στα εμπορεύματα ή σε σχέση με αυτά»[765] και αναγνωρίζεται η εφαρμογή των Κανόνων για την παράβαση των ενεργειών, στις οποίες υποχρεούται ο μεταφορέας και σχετικά με τις οποίες αναγνωρίζονται τα δικαιώματα και οι απαλλαγές και επιβάλλονται υποχρεώσεις και η ευθύνη των διατάξεων της Σύμβασης σύμφωνα με το άρθρο 2. Επειδή στο αγγλοσαξωνικό

[761] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 49, όπου και αναφορά στην άποψη αυτή και στα αρθ. 284 και 286 γερμ. ΑΚ.
[762] Έτσι στην υποθ. Adamastos Shipping Co Ltd v. Anglo-Saxon Petroleum Co Ltd, 1958, 1 Lloyd's Rep. 73.
[763] The Sabro Valour [1985] 1 Lloyd's Rep. 509, ωστόσο δεν προκύπτει ευθεία υπαγωγή στους Κανόνες Χάγης, βλ. σχετ. Gaskell/Asariotis/Baatz, Bills of Lading: Law and Contracts, 2000, 10.58, σελ. 342.
[764] Βλ. Καναδάς, St. Lawrence Construction Ltd v. Federal Commerce and Navigation Co Ltd [1985] A.F.C. 767.
[765] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. α Κ Χ/Χ-Β.

δίκαιο αναγνωρίζει το δικαίωμα αποκατάστασης του ζημιωθέντος σχετικά με ζημίες που μπορούσαν να προβλεφθούν κατά τη σύναψη της σύμβασης από τα μέρη[766] και επειδή όλες οι ενέργειες, όπως αυτές περιγράφονται στο άρθρο 2, αφενός αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας κατά τη σύναψη της σύμβασης και αφετέρου υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της, οι διατάξεις της, κατά την ερμηνεία του αγγλοσαξωνικού δικαίου εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση ζημίας, η οποία σχετίζεται με τις ενέργειες της φόρτωσης, μεταχείρισης, στοιβασίας, μεταφοράς, φύλαξης, φροντίδας και εκφόρτωσης. Ζημία σχετική με ενέργειες άλλες μπορεί να εμπίπτει στις διατάξεις των Κανόνων, μόνο εάν συμβατικά οι διαφορές αυτές έχουν υπαχθεί στο πεδίο εφαρμογής τους[767].

i.ii. Η αντιμετώπιση υπό το καθεστώς των Κανόνων Αμβούργου

Το κενό της Σύμβασης των Βρυξελλών και η διεθνής αμφισβήτηση της θεμελίωσης της ευθύνης του μεταφορέα για ζημίες από καθυστέρηση στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ επιχειρήθηκε να καλυφθεί στους Κανόνες του Αμβούργου, όπου προβλέφθηκε ρητώς ότι ο μεταφορέας ευθύνεται για ζημίες από απώλεια και βλάβη, αλλά και για ζημίες από καθυστέρηση[768]. Ευθεία και ρητή αναφορά στην αποκατάσταση ζημίας που προκαλείται από την καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων προβλέπεται και σε άλλες Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών[769], όμως οι Κανόνες του Αμβούργου ήταν οι πρώτοι στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, που περιέλαβαν τέτοια ρύθμιση. Η διάταξη του άρθρου 5 των Κανόνων αποτελεί τη βασική διάταξη που ρυθμίζει την ευθύνη του μεταφορέα. Συγκεκριμένα, προσδιορίζονται με σαφήνεια, τόσο οι νόμιμοι λόγοι ευθύνης, όσο και οι προϋποθέσεις γέννησης της ενοχής προς αποκατάσταση της ζημίας, κατά τα οριζόμενα στις ειδικές διατάξεις των Κανόνων.

Έτσι, στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 5 περιλαμβάνεται η καθυστέρηση. Στη δεύτερη παράγραφο, εξειδικεύεται και ορίζεται η έννοιά της,

[766] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.112, σελ. 120.
[767] Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 629.
[768] Βλ. π.χ. αρθ. 5§§1 και 2 ΚΑμβ
[769] Βλ. για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στο αρθ. 27 συνδ. 36 § 2 CIM, για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων στο αρθ. 17 § 1 CMR και για τη διεθνή αεροπορική μεταφορά στο αρθ. 19 της ΔΣ του Μόντρεαλ του 1999 (ν. 3006/2002).

διακρίνονται δε δύο περιπτώσεις, οι οποίες διαφοροποιούνται μεταξύ τους, στο μέτρο που η σύμβαση μεταφοράς περιλαμβάνει ή όχι ρητή συμφωνία των συμβαλλομένων ως προς το χρόνο παράδοσης. Έτσι, καθυστέρηση στην παράδοση υπάρχει κατά πρώτο λόγο όταν τα εμπορεύματα δεν έχουν παραδοθεί στο λιμάνι εκφόρτωσης που προβλέπεται στη σύμβαση μεταφοράς διά θαλάσσης εντός της προθεσμίας που έχει συμφωνηθεί ρητά. Και στην περίπτωση όμως που απουσιάζει από τη σύμβαση ρητή συμφωνία των μερών, ο μεταφορέας μπορεί και πάλι να κριθεί υπεύθυνος για ζημία από καθυστέρηση, αν τα εμπορεύματα δεν έχουν παραδοθεί στο λιμάνι εκφόρτωσης, εντός της προθεσμίας που θα ήταν εύλογο να απαιτηθεί παράδοση από τον επιμελή μεταφορέα, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών της υπόθεσης.

Οι Κανόνες του Αμβούργου παρέχουν τους όρους, τις προϋποθέσεις και την έκταση, στην οποία ο μεταφορέας αφενός ευθύνεται σε περίπτωση καθυστέρησης, αφετέρου θα κληθεί να αποκαταστήσει και μάλιστα κατά το οριζόμενο μέτρο, τη ζημία. Έτσι, η κατ' αρχήν ευρεία διατύπωση του ορισμού της καθυστέρησης συστέλλεται πρακτικά από άλλες διατάξεις, όπως θα συμβεί στην περίπτωση του άρθρου 19 παρ. 5, κατά την οποία ο μεταφορέας δεν θα φέρει ευθύνη αν δεν λάβει ειδοποίηση εντός εξήντα ημερών από την παράδοση[770]. Σε κάθε περίπτωση, η ευθύνη του περιορίζεται στο ποσό του ναύλου που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς[771].

ii. Η ρύθμιση στους ΚΡ

ii.i. Η διαμόρφωση της διάταξης

Η ευθύνη του μεταφορέα για ζημία που προκαλείται από την καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης από την αρχή της διαδικασίας στην UNCITRAL κατά την επεξεργασία των Κανόνων του Ρότερνταμ και περιλήφθηκε στο αρχικό Σχέδιο Σύμβασης[772]. Ενώ η προσθήκη της καθυστέρησης ήταν εξαρχής αδιαμφισβήτητη, η διατύπωση του πεδίου εφαρμογής της διήλθε από

[770] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.113, σελ. 121.
[771] Βλ. αρθ. 6 παρ. 1 περ. β ΚΑμβ.
[772] Preliminary Draft Instrument WP.21, παρ. 99-101.

περισσότερα στάδια διαπραγμάτευσης μέχρι την τελική μορφή της διάταξης. Στο αρχικό Σχέδιο, η διάταξη ετέθη ως εξής: *«Καθυστέρηση στην παράδοση υπάρχει όταν τα εμπορεύματα δεν παραδίδονται στον τόπο προορισμού που προβλέπεται στη σύμβαση μεταφοράς εντός του όποιου χρόνου έχει ρητά συμφωνηθεί [ή, ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, εντός της προθεσμίας που θα ήταν λογικό να αναμένεται από έναν επιμελή μεταφορέα, με βάση τους όρους της σύμβασης, τα χαρακτηριστικά της μεταφοράς, καθώς και τις συνθήκες του ταξιδιού]»*.

Η γραμματική διατύπωση της διάταξης, αν και στενότερη, προδίδει ευθέως συγγένεια με την αντίστοιχη των Κανόνων του Αμβούργου[773]. Πάντως η προσθήκη της καθυστέρησης στους νόμιμους λόγους ευθύνης, τοποθετεί το μεταφορέα σε δυσχερέστερη θέση από εκείνη του καθεστώτος ευθύνης των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, τουλάχιστον στις έννομες τάξεις που δεν αναγνωρίζουν ευθύνη από καθυστέρηση.

Στις αρχικές συζητήσεις στην UNCITRAL η ευθύνη του μεταφορέα για καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, όταν στοιχείο της σύμβασης μεταφοράς αποτελεί ο χρόνος παράδοσης, δεν αμφισβητήθηκε. Άλλωστε, κατά την επεξεργασία του Σχεδίου, στη ναυτιλιακή αγορά ήταν ήδη ανεπτυγμένες υπηρεσίες ακριβόχρονης παράδοσης, ώστε ο φορτωτής, όταν γι' αυτόν είναι κρίσιμος ο χρόνος παράδοσης, συμβάλλεται με το μεταφορέα περιλαμβάνοντας ρητά σχετικό όρο, εξασφαλίζοντας την έγκαιρη εκπλήρωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα. Όταν έχει περιληφθεί συμφωνία παράδοσης σε συγκεκριμένο, συμβατικό, χρόνο, η καθυστέρηση επιφέρει τις έννομες συνέπειες που επιφέρει η παράβαση της συμφωνίας, με βάση τη σύμβαση μεταφοράς.

Το τμήμα της διάταξης, το οποίο αφορά στην κατάφαση ευθύνης του μεταφορέα για καθυστέρηση ελλείψει ρητής συμφωνίας και ετέθη σε αγκύλες προς περαιτέρω διαπραγμάτευση, είναι εκείνο που προκάλεσε αντιπαραθέσεις. Οι αμφισβητήσεις που ανέκυψαν κατά την επεξεργασία του Σχεδίου σχετικά με το κείμενο που τέθηκε σε αγκύλες αφορούσαν στη διατύπωση του ορισμού της καθυστέρησης και των συνεπειών της ρύθμισης. Υποστηρίχθηκε, για

[773] Βλ. αρθ. 5 παρ. 2 ΚΑμβ: *«Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require ofa diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.»*

παράδειγμα, ότι η διατύπωση «*…ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, εντός της προθεσμίας που θα ήταν λογικό να αναμένεται από έναν επιμελή μεταφορέα, με βάση τους όρους της σύμβασης,…*», κατέλειπε στο μεταφορέα την ευχέρεια να μην εγγυηθεί χρόνο παράδοσης των εμπορευμάτων. Βέβαια, η έλλειψη ρητής συμφωνίας δε συνεπάγεται αυτόματα ότι ο μεταφορέας έχει εκπληρώσει προσηκόντως την υποχρέωσή του να παραδώσει τα εμπορεύματα, όταν δεν το πράττει εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.

Το ζήτημα εδώ είναι αν θεμελιώνεται ευθύνη του μεταφορέα να ανορθώσει την αποθετική ζημία που τυχόν υφίσταται ο δικαιούχος του φορτίου από τη μη παράδοση σε εύλογο χρόνο, όταν δεν έχει περιληφθεί στη σύμβαση μεταφοράς σχετική υποχρέωση. Η UNCITRAL έλαβε αρχικά την απόφαση[774] να διατηρήσει την διατύπωση της διάταξης, η οποία είχε τεθεί σε αγκύλες προς περαιτέρω διαπραγμάτευση, ώστε ο μεταφορέας να καθίσταται υπεύθυνος αν τα εμπορεύματα δεν παραδοθούν εντός του χρόνου που θα ήταν λογικό να το αναμένει κανείς από έναν επιμελή μεταφορέα.

Στη συνέχεια, κατά την επεξεργασία των διατάξεων για τις υποχρεώσεις του φορτωτή, η UNCITRAL προχώρησε σε στάθμιση των συνεπειών που θα είχε κάθε επιλογή, δηλαδή η διατήρηση ή η απάλειψη του τμήματος του ορισμού που είχε τεθεί σε αγκύλες. Ένας από τους κύριους προβληματισμούς ήταν αν ο φορτωτής, που βαρύνεται με πταίσμα για την πρόκληση της καθυστέρησης, οφείλει να αποζημιώσει το μεταφορέα, δεδομένου ότι ο μεταφορέας θα φέρει την ευθύνη για καθυστέρηση έναντι των άλλων φορτωτών. Ετέθη λοιπόν το αίτημα προσθήκης προϋπόθεσης για τη διατήρηση της πλήρους διατύπωσης, η οποία συνίστατο στην επιφύλαξη δικαιώματος αναγωγής του μεταφορέα σε βάρος του υπαιτίου για την καθυστέρηση φορτωτή.

Η πιθανότητα, ωστόσο, αυτή, προκάλεσε την αναδίπλωση των αντιπροσώπων που υποστήριξαν αρχικά τη διατήρηση της ευρείας εκδοχής της διάταξης, καθώς εκφράστηκαν επιφυλάξεις αναφορικά με το βάρος που θα καλούνταν οι φορτωτές να επωμιστούν στην περίπτωση αυτή. Αποτέλεσμα της στάθμισης από την UNCITRAL των προβληματισμών αυτών, ήταν να συντάξει το οριστικό κείμενο της διάταξης[775], αποκλείοντας την ευθύνη του μεταφορέα

[774] Βλ. Αναφορά 10ης Συνόδου, παρ. 66-67 και 13ης Συνόδου, παρ. 20-24.
[775] Βλ. Αναφορά 19ης Συνόδου, παρ. 177-184.

για καθυστέρηση εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη δεν είχαν συμφωνήσει το χρόνο παράδοσης. Έτσι η διάταξη του άρθρου 21 των Κανόνων Ρότερνταμ προβλέπει ότι: «*Καθυστέρηση στην παράδοση υφίσταται όταν τα εμπορεύματα δεν παραδίδονται στον τόπο προορισμού, ο οποίος προβλέπεται στη σύμβαση μεταφοράς, εντός του συμφωνηθέντος χρόνου*».

ii.ii. Αποζημιωτέα ζημία συνεπεία καθυστέρησης

Όταν η ζημία προκλήθηκε από καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας τεκμαίρεται κατ' αρχήν ότι φέρει ευθύνη για τη ζημία, εκτός αν μπορεί να αποδείξει κάποιο λόγο απαλλαγής. Η καθυστέρηση παράδοσης δεν αποτελεί, ωστόσο, μανδύα υπό τον οποίο ο μεταφορέας θα ευθύνεται για πάσης φύσεως ζημίες όταν αυτές είναι αποτέλεσμα καθυστέρησης. Έτσι, θα πρέπει καταρχήν να προσδιοριστεί σε ποιες περιπτώσεις γεννάται ευθύνη για ζημία από καθυστέρηση, καθώς εξαιτίας της καθυστερημένης παράδοσης στο φορτίο μπορεί να προκληθεί τόσο υλική/φυσική όσο και οικονομική ζημία.

Στην περίπτωση φυσικής/υλικής ζημίας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, η ευθύνη του μεταφορέα θα προσδιοριστεί, όπως και κάθε άλλη περίπτωση υλικής ζημίας[776], η πρόκληση της οποίας αναζητείται στη βλάβη ή απώλεια των εμπορευμάτων. Στην περίπτωση αυτή, τεκμήριο ευθύνης του μεταφορέα παράγεται από την υλική ζημία του φορτίου, την απώλεια ή βλάβη, και ο μεταφορέας μπορεί να προβάλλει ένα από τα τεκμήρια του άρθρου 17 παρ. 3, προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Δεν μπορεί όμως να προβάλλει ως λόγο απαλλαγής την καθυστέρηση, η οποία προκλήθηκε από τεκμήριο απουσίας πταίσματος του άρθρου 17 παρ. 3, διότι η καθυστέρηση είναι νόμιμος λόγος ευθύνης και δεν μπορεί να αποτελέσει αυτή, τη νομική βάση της ένστασης[777] του μεταφορέα.

Η ρύθμιση που αφορά στην καθυστέρηση αφορά την οικονομική ζημία που υφίσταται ο δικαιούχος του φορτίου εξαιτίας αυτής, ακόμη και όταν τα εμπορεύματα παραδίδονται σε καλή κατάσταση. Για παράδειγμα, τέτοια ζημία

[776] Βλ. Αναφορά 17ης Συνόδου, παρ. 203 και Αναφορά 19ης Συνόδου, παρ. 179.
[777] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.114, σελ. 121.

μπορεί να προκύψει όταν έχει συμφωνηθεί παράδοση φρέσκων προϊόντων σε χρονική στιγμή κατά την οποία το προϊόν δεν είναι σε αφθονία ακόμη διαθέσιμο στην αγορά, ώστε ο δικαιούχος του φορτίου δικαίως προσδοκά αυξημένο κέρδος λόγω μικρής προσφοράς στην αγορά. Η ζημία που υφίσταται στην περίπτωση καθυστέρησης είναι η απώλεια που θα έχει από την μείωση της τιμής στην οποία μπορεί να διαθέσει τα προϊόντα, λόγω απώλειας του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Ομοίως, η άφιξη εποχιακού προϊόντος, μετά την περιορισμένη περίοδο διάθεσης, υποχρεώνει τον δικαιούχο σε έξοδα αποθήκευσης.

ii.iii. Στοιχεία του ορισμού και ερμηνεία της καθυστέρησης

Η έννοια της καθυστέρησης εξειδικεύτηκε και οριοθετήθηκε στην τελική διατύπωση[778] του άρθρου 21 με την απάλειψη της λέξης «ρητά», η οποία υπήρχε στο αρχικό κείμενο. Σύμφωνα με τη διάταξη ο χρόνος παράδοσης θα πρέπει να έχει αποτελέσει, ρητά ή σιωπηρά, όρο της συμφωνίας, ο οποίος πρέπει να προκύπτει τουλάχιστον ερμηνευτικά από τη σύμβαση μεταφοράς.

Επομένως, για τη διάγνωση παράβασης της συμφωνίας που αφορά στο χρόνο παράδοσης στη σύμβαση μεταφοράς, ο εφαρμοστής του δικαίου, στο πλαίσιο είτε δικαστικής ή διαιτητικής διαδικασίας είτε εξωδικαστικού διακανονισμού, δεν θα αναζητήσει απαραίτητα ρητή συμφωνία παράδοσης των εμπορευμάτων. Μάλιστα, η έλλειψη ρητής συμφωνίας για το χρόνο παράδοσης δεν θα τον οδηγήσει στην αυτόματη απαλλαγή του μεταφορέα. Η διάταξη του άρθρου 21 καταλείπει χώρο να βρεθεί ο μεταφορέας αντιμέτωπος με την ευθύνη από καθυστέρηση στην παράδοση, αν κριθεί ότι συμφώνησε σιωπηρά το χρόνο παράδοσης, αλλά οι Κανόνες Ρότερνταμ δεν ρυθμίζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ερμηνεύεται η σιωπή ως συμφωνία.

Πάντως, ενόψει της τελικής διατύπωσης της διάταξης, χωρίς το χωρίο «*…ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, εντός της προθεσμίας που θα ήταν λογικό να αναμένεται από έναν επιμελή μεταφορέα, με βάση τους όρους της σύμβασης,…*», θα αποτελούσε ανεπίτρεπτη διαστολή η ερμηνεία που θα δεχόταν σιωπηρή

[778] Βλ. Αναφορά 10ης Συνόδου, παρ. 65-70, 13ης Συνόδου, παρ. 18-24, 17ης Συνόδου, παρ. 199-207, 19ης Συνόδου 177-184, 21ης Συνόδου, παρ. 64-67, τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 83-85.

συμφωνία χρόνου παράδοσης και παράβασή της σε περίπτωση υπέρβασης της εύλογης προθεσμίας εντός της οποίας η παράδοση θα έπρεπε να έχει πραγματοποιηθεί από το μέσο επιμελή μεταφορέα. Ο εθνικός δικαστής, τελικά, είναι, λοιπόν, αυτός που θα ερμηνεύσει, με βάση το εφαρμοστέο δίκαιο, τη σιωπηρή δήλωση της βούλησης των μερών να δεσμευτούν ως προς το χρόνο παράδοσης και θα αποφανθεί αν ενσωματώθηκε σιωπηρά σχετικός όρος στη σύμβαση μεταφοράς.

Στο έργο της ερμηνείας και στο πλαίσιο εξειδίκευσης των αρχών της καλής πίστης και των συναλλακτικών ηθών, ο εφαρμοστής του δικαίου μπορεί να χρησιμοποιήσει τις συνθήκες οργάνωσης και εκτέλεσης της συγκεκριμένης μεταφοράς, όπως για παράδειγμα, τα χρονοδιαγράμματα πλεύσης που γνωστοποιήθηκαν στο φορτωτή, το δημοσιευμένο, ενδεχομένως, πρόγραμμα του μεταφορέα, διαφημίσεις του πράκτορα που αφορούν στο χρόνο εντός του οποίου ολοκληρώνεται μια μεταφορά. Με βάση δε τις δηλώσεις αυτές θα πρέπει να δικαιολογείται πεποίθηση του μέσου συνετού αντισυμβαλλομένου του μεταφορέα ότι η μεταφορά που συμφωνήθηκε, ολοκληρώνεται από το συγκεκριμένο μεταφορέα εντός ορισμένου χρόνου. Η ανάγκη ερμηνείας της σιωπής των συμβαλλομένων[779] πάντως, από τα εθνικά δικαστήρια, καταλείπει ελευθερία που δεν αναμένεται να οδηγήσει σε ομοιόμορφη εφαρμογή της διάταξης.

Ο μεταφορέας από την άλλη πλευρά, θα πρέπει, προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη για καθυστερημένη παράδοση των εμπορευμάτων στον παραλήπτη, να αποδείξει ότι ο χρόνος παράδοσης δεν αποτέλεσε ούτε σιωπηρό όρο συμφωνίας στη σύμβαση μεταφοράς[780]. Προς το σκοπό προστασίας του μεταφορέα η λύση θα μπορούσε να δοθεί συμβατικά με την περίληψη ρήτρας αποκλεισμού σιωπηρής συμφωνίας ως προς το χρόνο παράδοσης, είτε με διατύπωση προϋποθέσεων υπό τις οποίες μπορεί να θεωρείται ότι υπάρχει συμφωνία παράδοσης, είτε με προσθήκη, σε

[779] Η σιωπή στο ελληνικό δίκαιο αποκτά δικαιοπρακτικό νόημα υπό προϋποθέσεις του νόμου, ο οποίος μπορεί να αποδίδει σε αυτήν την έννοια άμεσης (με προηγούμενη συμφωνία των μερών για την ερμηνεία της σιωπής), έμμεσης (με βάση τα συναλλακτικά ήθη) ή πλασματικής (επί δικαιοπρακτικής παράλειψης) δήλωσης βουλήσεως. Βλ. αναλυτ. σε Καράση Μ., Εγχειρίδιο Γενικών Αρχών του Αστικού Δικαίου – Δίκαιο της Δικαιοπραξίας, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα 1996, σελ. 19-20.

[780] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.120, σελ. 123.

τυποποιημένη σύμβαση, πλαισίου συμφωνημένης ημερομηνίας παράδοσης με τη μνεία ότι υπάρχει τέτοια συμφωνία μόνο εφόσον συμπληρώνεται το εν λόγω πεδίο.

Τέτοιες μεθοδεύσεις των μεταφορέων για την προστασία τους από ευθύνη για καθυστέρηση, δεν είναι άγνωστες ούτε υπό το ισχύον καθεστώς. Προκειμένου να μην υποστούν τις συνέπειες της ευθύνης από καθυστέρηση, όπως αυτή θεμελιώνεται στο εφαρμοστέο κάθε φορά δίκαιο, οι μεταφορείς περιλαμβάνουν συνήθως στις συμβάσεις μεταφοράς ρήτρες, στις οποίες δηλώνεται ότι δεν υπάρχει συμφωνία χρόνου παράδοσης. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται στη σύμβαση δηλώσεις περί των προγραμμάτων πλεύσης ως μη δεσμευτικών ή απλώς ενδεικτικών.

Με την περίληψη της καθυστέρησης στις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης ως νόμιμου λόγου ευθύνης αίρονται ως προς τη νομική θεμελίωση τα εμπόδια που αντιμετώπιζαν τα εθνικά δικαστήρια για να προσδιορίσουν τη νομική βάση της ευθύνης από καθυστέρηση με βάση το εφαρμοστέο δίκαιο. Η ευθύνη αυτή θεμελιώνεται στις διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ και η εφαρμογή εθνικού δικαίου περιορίζεται στους ερμηνευτικούς κανόνες των δικαιοπραξιών αναφορικά με την ύπαρξη συμφωνίας χρόνου παράδοσης, όταν αυτός δεν προσδιορίστηκε ρητά με τη σύμβαση μεταφοράς. Ωστόσο, ακόμη κι αν κριθεί ότι υπήρξε συμφωνία στο χρόνο παράδοσης και ο μεταφορέας παρέδωσε τα εμπορεύματα μετά από το συμφωνημένο χρονικό σημείο, μπορεί να αποφύγει την ευθύνη του εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 23 παρ. 4[781] ή να την περιορίσει κατά το αρθ. 60.

Β. Η αντιμετώπιση της ζημίας από παράβαση συμβατικής υποχρέωσης στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ

α. Μη προσήκουσα παράδοση (misdelivery)

[781] *«... 4. Αποζημίωση για καθυστέρηση δεν οφείλεται, εκτός εάν έγινε ειδοποίηση προς το μεταφορέα για ζημία, λόγω της καθυστέρησης, εντός είκοσι μία συνεχόμενων ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων.»*

Η παράδοση[782] του φορτίου στον παραλήπτη, αποτελεί, όπως είδαμε, αντικείμενο της παροχής του μεταφορέα και είναι ταυτόχρονα νομική και υλική πράξη[783]. Ο μεταφορέας δεν μπορεί να περιορίσει συμβατικά[784] αυτή την υποχρέωση και να αποφύγει την ευθύνη του, σε περίπτωση που τα εμπορεύματα δεν παραδοθούν στον παραλήπτη σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς[785]. Αυτό θα κριθεί σε συνδυασμό με ό,τι έχει συμφωνηθεί στη σύμβαση μέσα στα όρια που καταλείπει το διεθνές κείμενο στην ελευθερία των συμβάσεων, αλλά και σε συνδυασμό με το έγγραφο ή το ηλεκτρονικό αρχείο που χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά των εμπορευμάτων και τις λειτουργίες που αναγνωρίζονται σε αυτό. Η παράβαση της υποχρέωσης παράδοσης διέπεται από τους Κανόνες Ρότερνταμ.

Υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ η παράδοση του φορτίου προϋποθέτει την εμφάνιση της φορτωτικής[786]. Στην πράξη, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που δημιουργείται από την καθυστερημένη άφιξη της φορτωτικής, συνηθίζεται η παράδοση επιστολής αποζημίωσης (LOI[787]) από τον παραλήπτη στο μεταφορέα, ώστε να παραλάβει τα εμπορεύματα χωρίς την επιστροφή της φορτωτικής[788]. Παραδίδοντας την επιστολή αποζημίωσης, ο φορτωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει το μεταφορέα για τη ζημία, την οποία αυτός είναι δυνατόν να υποστεί, αν παρέδωσε τα πράγματα σε μη νομιμοποιούμενο παραλήπτη, καθώς η παράδοση χωρίς προσκόμιση της

[782] Βλ. άρθρα 43-49 ΚΡ.
[783] Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 95, Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. σελ. 178.
[784] Ο περιορισμός θα προσέκρουε στο αρθ. 79 ΚΡ.
[785] Ιδιαίτερη περίπτωση η καινοφανής διάταξη του άρθρου 47 παρ. 2 σχετικά με την παράδοση των εμπορευμάτων και χωρίς την προσκόμιση της φορτωτικής, αν υπάρχει ρητή σχετική πρόβλεψη σε διαπραγματεύσιμο έγγραφο ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Προβληματισμοί σχετικά με την εφαρμογή της διάταξης σε *G. J. van der Ziel*, Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights, Journal of international maritime law (Witney, U.K.), Special issue: the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the Rotterdam Rules), 2008, σελ.604 επ.
[786] Για τον presentation rule, ο οποίος αναφέρεται και στην υπόθεση που χαρακτηρίζεται leading case, The Stettin, 1889, 14PD 142, βλ. Kyriaki Noussia, σε Τιμητικός Τόμος Ιωάννη Κ. Ρόκα (Liber Amicorum in Honour of Ioannis K. Rokas), Νομική Βιβλιοθήκη 2017, σελ. 247. Βλ. επίσης Scrutton, ο.π., σελ. 261 επ., S. Girvin, Bills of lading and straight bills of lading: principles and practice. *Journal of Business Law (*London), 2006, σελ. 92 επ. Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 382 επ.
[787] Letter of Indemnity.
[788] Δυνατόν να υπάρχει σχετική συμβατική συμφωνία, βλ. Μάρκου Ι., Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής.., ο.π., σελ. 392 επ.

φιορτωτικής συνιστά ουσιώδη παράβαση της σύμβασης[789]. Τα αγγλικά δικαστήρια έκριναν ότι ο μεταφορέας μπορεί να προστατευτεί με τη διατύπωση κατάλληλης ρήτρας[790]. Υποστηρίζεται ότι ο μεταφορέας θα πρέπει να μπορεί να αποκαταστήσει τη ζημία του στρεφόμενος κατά του εκδότη της επιστολής αποζημίωσης. Αντίθετη θέση θα οδηγούσε σε ανεπιεική αποτελέσματα σε βάρος του μεταφορέα, καθώς από την επιτάχυνση της παράδοσης ωφελούνται κυρίως οι φορτωτές και οι παραλήπτες[791], ενώ και από τα δικαστήρια, γίνεται δεκτό κατά περίπτωση ότι ο μεταφορέας σπανίως λειτουργεί με κακή πίστη, όταν προχωρεί σε παράδοση χωρίς εμφάνιση της φορτωτικής.[792]

Η ερμηνεία της φύσης του τίτλου, φορτωτικής ή άλλου εγγράφου που χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά, ως τίτλου μεταφοράς, γίνεται με βάση το εθνικό δίκαιο[793]. Μεγάλη συζήτηση έχει προκαλέσει, υπό το καθεστώς αυτό, και η δυνατότητα απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του για εσφαλμένη παράδοση με χρήση διαφόρων ρητρών. Ωστόσο, ρήτρα κατά την οποία ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για μη προσήκουσα παράδοση, η οποία προκλήθηκε από ελλείψεις στη σήμανση του φορτίου θεωρείται ότι διαστέλλει την ερμηνεία της εξαίρεσης που τίθεται με το άρθρο 4 παρ. 2 περ. ιε[794].

Περαιτέρω, παρά το γεγονός ότι η παράδοση εκφεύγει του υποχρεωτικού ελάχιστου πεδίου εφαρμογής των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπως αυτό καθορίζεται στο αρθ. 1 περ. ε και θεωρητικά θα μπορούσε να συμφωνηθεί έγκυρη απαλλακτική ρήτρα επιτρεπόμενη από το αρθ. 7, η ρήτρα αυτή θα κριθεί με βάση τις διατάξεις του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου[795]. Στην αγγλική νομολογία έχει προκύψει αμφισβήτηση υπό το ισχύον δίκαιο για το αν η μη προσήκουσα παράδοση συνιστά παράβαση των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ή παράβαση συμβατικής υποχρέωσης η οποία θα κριθεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο[796]. Επίσης αμφισβητείται αν ο μεταφορέας μπορεί να

[789] Βλ. Wilson J., Carriage of goods…, σελ. 154-55.
[790] Glebe Island Terminals Pty v.Continental Seagram Pty(The Antwerpen), 1994, 1 Lloyd's Rep 213.
[791] Βλ. Arizon Felipe, SemarkDavid, Maritime Letters of Indemnity, 2014 Informa Law, σελ. 114.
[792] οπ. παραπ. σελ. 116.
[793] Για το ελληνικό δίκαιο βλ. αρθ. 171-173 ΚΙΝΔ.
[794] Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 571.
[795] ΕφΠειρ 598/2003, ΕπισκΕμπΔ, 2003, σελ. 865 επ με παρατηρ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη.
[796] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.014, σελ.81 και υποσ. 36, όπου διευκρινίζεται ότι σε ορισμένες έννομες τάξεις δεν γίνεται δεκτό ότι τυγχάνουν εφαρμογής οι ΚΧ/Κ Χ-Β, διότι στην περίπτωση της μη προσήκουσας παράδοσης δεν υπάρχει

στηριχθεί σε συμβατικές απαλλακτικές ρήτρες, όταν υπάρχει το πραγματικό γεγονός της εσφαλμένης παράδοσης. Στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου υποστηρίζεται[797] ότι η παράδοση του φορτίου σε μη δικαιούχο, χωρίς επιστροφή της φορτωτικής καθιστά τον εκναυλωτή υπόχρεο σε αποζημίωση του δικαιούχου του φορτίου λόγω απώλειας[798].

Στους Κανόνες Ρότερνταμ όμως, ο μεταφορέας που ενεργεί μη προσήκουσα παράδοση[799], δεν παραβαίνει απλώς συμβατική του υποχρέωση, η οποία θα κριθεί με τους κανόνες του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου των συμβάσεων, αλλά παραβαίνει την υποχρέωση εκτέλεσης της μεταφοράς, η οποία ανάγεται σε παράβαση του άρθρου 11 της Διεθνούς Σύμβασης[800]. Διότι, σύμφωνα με το άρθρο 11, ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να εκτελέσει τη μεταφορά και σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης. Η έννομη συνέπεια είναι η ενεργοποίηση της ευθύνης του προς αποζημίωση λόγω παράβασης της σύμβασης, αλλά και της υποχρέωσης του άρθρου 11, ώστε ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του στα όρια και με τις προϋποθέσεις των άρθρων 59[801] και 61. Κατά τούτο η αντιμετώπιση και το νομικό πλαίσιο της μη προσήκουσας παράδοσης διαφοροποιείται από το ισχύον καθεστώς.

Οι περιπτώσεις μη προσήκουσας παράδοσης στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ καλύπτουν και την πολύτροπη μεταφορά. Μάλιστα, οι διατάξεις επιχειρείται να ρυθμίσουν, σε επίπεδο Διεθνούς Σύμβασης, ζητήματα που προέκυπταν σιωπηρά στα προγενέστερα καθεστώτα και επιλύονταν δημιουργώντας διάσταση στο νομικό χαρακτηρισμό και τις έννομες συνέπειές τους από τα επιμέρους εθνικά δίκαια[802]. Οι κύριες υποχρεώσεις των μερών διέπονται σε αρκετές έννομες τάξεις από διατάξεις αναγκαστικού χαρακτήρα,

---

απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, ενώ σε άλλες τα εμπορεύματα λογίζονται πλασματικά απωλεσθέντα για τον παραλήπτη που δεν τα παρέλαβε, επομένως εφαρμόζονται οι ΚΧ/Κ Χ-Β. Έχει διατυπωθεί και η προσέγγιση σε πρώτο βαθμό, η οποία δεν επικυρώθηκε, ωστόσο από το Court of Appeal, στην υπόθεση Trafigura Beheer BV v. Mediterranean Shipping Co SA, 2007, Lloyd's Rep 2, σελ. 622, ότι οι ΚΧ/Κ Χ-Β τυγχάνουν εφαρμογής και στην περίπτωση της εσφαλμένης παράδοσης, όταν τα μέρη έχουν επεκτείνει συμβατικά την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα σε χρόνο μεταγενέστερο της εκφόρτωσης.

[797] Βλ. Μάρκου Ι., Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής.., ο.π., σελ. 392 επ.

[798] 134, 141 ΚΙΝΔ και 3 παρ. 2 Κ Χ-Β.

[799] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.014, σελ. 81.

[800] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 11-04, σελ. 30.

[801] Βλ. αρθ. 59 ΚΡ: «…*1. Σύμφωνα με τα άρθρα 60 και 61, παράγραφος 1, η ευθύνη του μεταφορέα για την παράβαση των υποχρεώσεών του, βάσει της παρούσας Σύμβασης, περιορίζεται*…».

[802] Βλ. παρακ.

ώστε το αδύναμο μέρος να μην εξαναγκάζεται σε συμβάσεις προσχώρησης που θίγουν ή περιορίζουν υπέρμετρα τη συμβατική του ελευθερία[803]. Στο νέο νομικό καθεστώς όμως στόχος είναι η διευρυμένη ενοποίηση των κανόνων που διέπουν τη μεταφορά, και τις έννομες συνέπειες της παράβασης της σύμβασης.

β. Παρέκκλιση

Το άρθρο 11 των Κανόνων Ρότερνταμ σε συνδυασμό και με άλλες διατάξεις της Σύμβασης[804] προβλέπει για τη μεταφορά του φορτίου στον τόπο προορισμού. Ωστόσο, τίθεται ζήτημα παράβασης από πλευράς του μεταφορέα της υποχρέωσης προς εκπλήρωση της κύριας παροχής, όταν υπάρχει παρέκκλιση.

Η κρίση για το πότε υπάρχει[805] και αν η παρέκκλιση οφείλεται σε εύλογη αιτία[806] είναι ζήτημα που άπτεται του πραγματικού της κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης. Θεωρούμε ότι η νομολογία που έχει αναπτυχθεί σχετικά με το ζήτημα αυτό δεν πρόκειται να μεταβληθεί ενόψει των διατάξεων που εξετάζουμε εδώ. Οι νέες διατάξεις δεν απαγορεύουν, ούτε υποδεικνύουν διαφορετικό επιτρεπόμενο περιεχόμενο των "liberty clauses" για τις οποίες υπάρχει ήδη πλούσια νομολογία. Έτσι αν η σύμβαση δεν προβλέπει εναλλακτικό τόπο προορισμού[807] ή εναλλακτική διαδρομή ή αν δεν υπάρχει έγκυρη ρήτρα παρέκκλισης ("liberty clause") που να επιτρέπει παρέκκλιση ή αν η παρέκκλιση δεν είναι δικαιολογημένη, ο μεταφορέας δεν εκπληρώνει την κύρια υποχρέωσή

[803] Για τη θέση της Ομάδας Εργασίας ΙΙΙ, βλ. Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, par. 115.
[804] Βλ. αρθ. 22 για την καθυστέρηση, 24 για την παρέκκλιση, 43 σχετικά με την παράδοση στον συμφωνημένο ή αναμενόμενο τόπο προορισμού, 60 για το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης σε περίπτωση καθυστέρησης.
[805] Κανονική πορεία δεν είναι απαραίτητα η γεωγραφικά συντομότερη, αλλά η ευλόγως ακολουθούμενη, επί παραδείγματι, πορεία που ακολουθείται επειδή σε συγκεκριμένη περιοχή, της οποίας άλλως θα διερχόταν το πλοίο, εκδηλώνονται συχνά κρούσματα πειρατείας.
[806] Υπό το άρθρο 4 παρ. 4 των Κ Χ/Χ-Β ο μεταφορέας δεν θεωρείται ότι παραβαίνει τη διάταξη ή τη σύμβαση μεταφοράς και δεν ευθύνεται για καμιά απώλεια ή ζημία που προκύπτει από παρέκκλιση που γίνεται για τη διάσωση ή με πρόθεση τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα, ακόμη και χωρίς ωφέλιμο αποτέλεσμα, βλ. και Ι. Κοροτζή, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2005, σελ. 168, ή όταν η παρέκκλιση οφείλεται σε εύθλογη αιτία, βλ. ΕφΠειρ 373/1997, ΕΝΔ 25, σελ. 135.
[807] Βλ. Martin Dockray, Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea, 3rd ed., Routledge, 2004, σελ. 185.

του, όπως τίθεται στους Κανόνες του Ρότερνταμ, ενδέχεται δε να επιβαρυνθεί τυχόν έξοδα μεταφόρτωσης ή αποθήκευσης των εμπορευμάτων[808].

Ειδικότερα, η ερμηνεία των ελληνικών δικαστηρίων για το συμβατικό δικαίωμα του μεταφορέα να παρεκκλίνει της πορείας του είναι στενή[809]. Μάλιστα, δεν αποκλείεται η παρέκκλιση να δικαιολογεί υπαναχώρηση από τη σύμβαση μεταφοράς ή επιδίκαση αποζημίωσης λόγω χρονοτριβής[810]. Η αγγλική νομολογία ερμηνεύει επίσης στενά τις συγκεκριμένες ρήτρες[811], ωστόσο θεωρεί επιτρεπτή ρήτρα παρέκκλισης στην περίπτωση προσέγγισης ενδιάμεσου λιμένα για φόρτωση επί μερικής ναύλωσης. Η γαλλική νομολογία κατά κανόνα επικυρώνει τις ρήτρες αυτές, υπό την επιφύλαξη της απόδειξης πταίσματος του μεταφορέα, όταν εξαιτίας της παρέκκλισης προκλήθηκε βλάβη του φορτίου ή καθυστέρηση στην παράδοση του[812].

Η καλόπιστη εκπλήρωση της παροχής επιβάλλει η άφιξη στον τόπο προορισμού να γίνει εντός ευλόγου χρόνου. Η αδικαιολόγητη παρέκκλιση στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ θεωρείται παράβαση της σύμβασης μεταφοράς αλλά και των Κανόνων[813]. Οι Κανόνες του Ρότερνταμ δεν απαιτούν συμφωνημένο χρόνο παράδοσης, ωστόσο θα κριθεί κατά περίπτωση αν ο χρόνος και η διαδρομή συνιστούν εύλογη εκτέλεση[814].

Και υπό τη διατύπωση στη νέα Διεθνή Σύμβαση εξακολουθεί να είναι σαφές ότι ο μεταφορέας δεν αρκεί να φέρει τα εμπορεύματα ακολουθώντας

---

[808] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules: a Practical Annotation, London, Informa, 2009, αριθ. 11-03, σελ. 30.

[809] ΑΠ 659/1973, ΕΝΔ 1, σελ. 469, ΑΠ 74/1978, ΕΕμπΔ 29, σελ. 455, ΠΠΠειρ 2277/1981 ΕΕμπΔ 1982, σελ. 278.

[810] Βλ. ΕφΠειρ 865/1996, Νομολογία Ναυτικού Τμήματος Εφετείου Πειραιώς 1996-1997, εκδ. Σταυριδάκης Ε., σελ. 363.

[811] Οι ρήτρες αυτές υπό το ισχύον δίκαιο ερμηνεύονται στενά και σε βάρος του μεταφορέα στο αγγλικό δίκαιο ("contra proferentem"). Για την έννοια της ευλόγως ακολουθούμενης διαδρομής, τη νομική φύση της παράβασης ως breach of condition ή breach of warranty, αλλά και τις έννομες συνέπειες της αδικαιολόγητης παρέκκλισης στο αγγλικό δίκαιο βλ. Srutton, ο.π., Α-127, σελ. 233 επ. Ωστόσο οι ρήτρες αυτές γίνονται δεκτές όταν προβλέπεται στη σύμβαση εναλλακτική εκτέλεση όταν ο λιμένας προορισμού δεν είναι προσβάσιμος ή όταν υπάρχει απεργία των στοιβαστών, βλ. σχετ. G H Renton & Co Ltd v. Palmyra Trading Corp of Panama (The Caspiana), 1957, AC 149.

[812] Βλ. Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 170.

[813] Βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 487.

[814] Οι Κανόνες Ρότερνταμ αφήνουν τη διάγνωση, για το αν η παρέκκλιση συνιστά παράβαση της σύμβασης μεταφοράς, στο εθνικό δίκαιο, ωστόσο σύμφωνα με το αρθ. 24 ο μεταφορέας και το εκτελόν μέρος διατηρούν το δικαίωμα στις ενστάσεις και τον περιορισμό της ευθύνης υπό τους όρους που τίθενται από τη Διεθνή Σύμβαση και ειδικότερα τα άρθρα 59 και 61.

οποιαδήποτε πορεία[815] και οποτεδήποτε στον τόπο προορισμού, αλλά απεναντίας πρέπει να το πράξει σύμφωνα με την καλή πίστη ή τις εμπορικές συνήθειες ενός τόπου ή σε σχέση με τα συγκεκριμένα εμπορεύματα ή με ειδικό όρο που να επιτρέπει εύλογη παρέκκλιση και εντός συμφωνημένου[816], άλλως εύλογου χρόνου, ώστε να μην παραβεί την υποχρέωση του άρθρου 11. Σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσής του, ο μεταφορέας παραβαίνει όχι μόνο υποχρέωση συμβατική, αλλά και τη διάταξη της Διεθνούς Σύμβασης. Επομένως, μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του, στα όρια και με τις προϋποθέσεις των άρθρων 59[817] και 61.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η οργάνωση του μηχανισμού διάγνωσης της ευθύνης του μεταφορέα

Ι. Αποδυνάμωση της προστασίας του μεταφορέα στο σύστημα διάγνωσης της ευθύνης του

[815] Βλ. Andrew Tettenborn, Freedom of Contract and the Rotterdam Rules: framework for negotiation or one-size-fits-all? σε The Carriage of Goods by sea …, ed. Rhidian Thomas, σελ. 83.
[816] Βλ. για την έννοια της κανονικής πορείας και την έννοια της εύλογης παρέκκλισης Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 83-86, Εισηγ. ΠΠΠειρ 829/1969, ΕΕμπΔ 1970, σελ 121 επ. με παρατ. Α Αντάπαση, Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. σελ. 166-167, Scrutton, ο.π.. Α-127, σελ. 231-232 όπου και πλούσια αγγλική νομολογία.
[817] Βλ. αρθ. 59 ΚΡ: «…*1. Σύμφωνα με τα άρθρα 60 και 61, παράγραφος 1, η ευθύνη του μεταφορέα για την παράβαση των υποχρεώσεών του, βάσει της παρούσας Σύμβασης, περιορίζεται* …».

§ 1. Τεκμήρια απουσίας πταίσματος

Α. Η διατήρηση της τεχνικής καταλόγου γεγονότων που οδηγούν σε απαλλαγή

α.i. Η αξία του καταλόγου

Αναπτύχθηκε νωρίτερα ότι θεμέλιο της ευθύνης του μεταφορέα αποτελεί η υπαιτιότητα, καθώς και στους Κανόνες Ρότερνταμ η ευθύνη του μεταφορέα παραμένει πταισματική. Σύμφωνα με το *γενικό κανόνα*[818] του νέου καθεστώτος ευθύνης, η ευθύνη του μεταφορέα για τη ζημία που προκαλείται στα εμπορεύματα, διέπεται από τις διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ, εφόσον αυτή τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με κάποιον από τους νόμιμους λόγους ευθύνης, που αναγνωρίζονται στη Διεθνή Σύμβαση και εφόσον ο μεταφορέας δεν καταφέρει να ανατρέψει το τεκμήριο ευθύνης του, αποδεικνύοντας ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα ο ίδιος ή τα πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται βάσει του άρθρου 18.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ περιέλαβαν ένα προσεκτικά δομημένο πλέγμα διατάξεων που ρυθμίζουν την κατανομή του βάρους απόδειξης. Σε αυτή την ομάδα διατάξεων[819], περιελήφθη κατάλογος με συγκεκριμένα περιστατικά, γεγονότα, τα οποία εμποδίζουν την ίδρυση του νόμιμου λόγου ευθύνης, καθώς όταν η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση επέρχεται ως συνέπεια αυτών των γεγονότων, κατ' αρχήν, δεν γεννάται ευθύνη του μεταφορέα προς αποζημίωση. Πιο συγκεκριμένα, όταν ο μεταφορέας επικαλείται και αποδεικνύει ως αιτία της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης ένα από τα περιστατικά αυτά, παράγεται μαχητό τεκμήριο ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα και είναι δυνατόν να απαλλαγεί από την ευθύνη του για τη ζημία.

Η προέλευση της τεχνικής της διάταξης αυτής, ανάγεται στην παράδοση του αγγλοσαξωνικού δικαίου[820], όπου η περιπτωσιολογική ρύθμιση, με ανάλογους καταλόγους αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο της νομοτυπικής μορφής των κανόνων δικαίου. Η διατύπωση του συγκεκριμένου μακροσκελούς, περιπτωσιολογικού καταλόγου περιστατικών, τα οποία περιλαμβάνονται στη

[818] Βλ. αρθ. 17 παρ. 1, 2 ΚΡ.
[819] Βλ. αρθ. 17 παρ. 1-5 ΚΡ.
[820] Βλ. Εισαγωγικό Μέρος σελ. 54.

διάταξη περιοριστικά[821], επαναλαμβάνει, τεχνικά, τον κατάλογο των εξαιρούμενων κινδύνων που απαριθμούνται στο άρθρο 4 παρ. 2 των Κανόνων της Χάγης. Η απόφαση για τη διατήρηση του καταλόγου, δεν εμπόδισε την, κυρίως ποιοτικά, εκτεταμένη παρέμβαση της Ομάδας Εργασίας.

α.ii. Πλεονεκτήματα και έννομες συνέπειες της διατήρησης καταλόγου

ii.i. Επιλογή διατήρησης του καταλόγου

Κατά την συζήτηση σχετικά με την υιοθέτηση καταλόγου ανέκυψαν διχογνωμίες, που αφορούν δύο ζητήματα. Το πρώτο και ίσως πιο ουσιαστικό, καθώς αφορούσε καθ' εαυτή την διατήρηση καταλόγου στη νέα Διεθνή Σύμβαση, ήταν απόρροια αμφισβήτησης εξαιτίας της νομικής κουλτούρας των χωρών του ηπειρωτικού δικαίου. Στις χώρες του ηπειρωτικού δικαίου, η αρχή είναι η θέσπιση γενικών και αφηρημένων κανόνων και η επιφύλαξη της εξειδίκευσής τους στα δικαστήρια, καθώς είναι έτσι διατυπωμένες, ώστε στο πραγματικό τους να εμπίπτει αόριστος αριθμός βιοτικών σχέσεων. Το άρθρο 17 περιέλαβε το γενικό κανόνα ότι ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη για ζημία λόγω απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης παράδοσης των εμπορευμάτων, αν αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα. Επομένως, σε αυτό το πλαίσιο, υποστηρίχθηκε από εκπροσώπους χωρών του ηπειρωτικού δικαίου ότι οι εξαιρέσεις δεν προσφέρουν κάτι περισσότερο από το γενικό κανόνα[822].

Εξάλλου, το θέμα της διατήρησης του καταλόγου εξαιρέσεων είχε απασχολήσει και παλαιότερα τις αντιπροσωπείες των χωρών που συμμετείχαν στη διαπραγμάτευση τόσο των Κανόνων Χάγης όσο και των Κανόνων του Αμβούργου, όπου στην μεν πρώτη περίπτωση αποφασίστηκε να συμπεριληφθεί[823] κατάλογος εξαιρούμενων κινδύνων, στη δεύτερη όμως περίπτωση αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων ήταν η κατάργηση του

[821] Διότι υφίσταται ο περιορισμός του αρθ. 79 ΚΡ. Διασταλτική ερμηνεία των περιπτώσεων του καταλόγου δεν είναι δυνατή ούτε υπό το καθεστώς των Κ Χ/Χ-Β, καθώς διαστολή και αναλογική εφαρμογή σε άλλες περιπτώσεις προσκρούει, σύμφωνα με τη θεωρία και τη νομολογία, στο άρθρο 3 παρ. 8.

[822] Διατύπωση γενικής αρχής υπάρχει, πέραν του αρθ 17 § 2 ΚΡ, και στο αρθ. 4 § 2 περ. ιζ Κ Χ/Χ-Β, καθώς και στο αρθ. 5 § 1 ΚΑμβ.

[823] The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, CMI, Part II Hague Rules, σελ. 370 επ.

καταλόγου σχεδόν ολοκληρωτικά[824]. Οι Κανόνες του Αμβούργου περιόρισαν τους εξαιρούμενους κινδύνους, ενώ διαφοροποιήθηκαν από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ και ως προς τη μεταχείριση ορισμένων περιπτώσεων, όπως στην περίπτωση της πυρκαγιάς (αρθ. 5 παρ. 4)[825] και των ενεργειών διάσωσης (αρθ. 5 παρ. 6).

Η UNCITRAL κατέληξε στη διατήρηση[826] για μια σειρά από λόγους. Κατά πρώτον, οι έννομες τάξεις που έχουν κυρώσει τους Κανόνες της Χάγης, ανεξαρτήτως νομικού συστήματος, έχουν ασκηθεί στη χρήση και την ερμηνεία του ήδη υπάρχοντος καταλόγου. Έχει ήδη αναπτυχθεί πλούσια νομολογία, η αχρήστευση της οποίας θα δημιουργούσε πολύ περισσότερα προβλήματα, από όσα θα έλυνε η κατάργηση του καταλόγου. Πρακτικά, ο κατάλογος είναι ιδιαίτερα οικείος και χρήσιμος στα νομικά συστήματα του αγγλοσαξωνικού, δικαίου, χωρίς να δημιουργεί ιδιαίτερο πρόβλημα στις χώρες του ηπειρωτικού.

Πέρα από αυτά όμως, η ύπαρξη του καταλόγου έχει μία κρίσιμη έννομη συνέπεια. Ότι όταν ο μεταφορέας επικαλείται και αποδεικνύει ως αιτία της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, έναν από τους λόγους που περιλαμβάνονται στον κατάλογο, τεκμαίρεται ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα και το βάρος αποδείξεως ότι υπήρξε πταίσμα του μεταφορέα, όταν έχει συντρέξει ένα από τα περιστατικά αυτά, μετακυλίεται στον ενάγοντα.

ii.ii. Νομική φύση των περιπτώσεων του καταλόγου

Το δεύτερο πεδίο διχογνωμίας, το οποίο ακολούθησε την απόφαση της διατήρησης του καταλόγου, ενώ δεν φαίνεται να ασκεί επιρροή από άποψη εννόμων συνεπειών[827], αφορά το χαρακτηρισμό των εξαιρούμενων κινδύνων ως απαλλαγών ή τεκμηρίων[828]. Η μία πλευρά θεώρησε ότι οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι του καταλόγου στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ήταν «απαλλαγές» και η

[824] Βλ. αρθ. 5 ΚΑμβ.
[825] Βλ. παρακ. υπό τον τίτλο «Πυρκαγιά».
[826] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής κατά τις Συνόδους: 10η , παρ. 39, 12η, παρ. 117-118, 14η, παρ. 35, 19η, παρ. 68.
[827] Βλ. *Marel Katsivela*, Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules, 2010, v. 40 R.G.D., σελ. 424-425, *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.047, σελ. 95.
[828] Βλ. τη σχετική συζήτηση σε Αναφορά 9ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/510, παρ. 45, Αναφορά 10ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/572, παρ. 41, Αναφορά 12ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/544, παρ. 87, 90, 92, 97, 102, 106, 119, 129 και WP.34, παρ. 13.

επιλογή του χαρακτηρισμού αυτού στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ είναι επιβεβλημένη προς χάριν διατήρησης των πλεονεκτημάτων της αναπτυχθείσας νομολογίας[829]. Παρ' όλα αυτά, οι υποστηρικτές της άποψης αυτής, αναγνώρισαν ότι στην ουσία πρόκειται για υπό όρους απαλλαγή, γιατί αν ο ενάγων αποδείξει ότι το πταίσμα του μεταφορέα ή των προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος προκάλεσε τον επικληθέντα κίνδυνο, τότε ο μεταφορέας δεν μπορεί να στηριχθεί σε αυτόν. Η άλλη πλευρά προέβαλλε την άποψη ότι πρόκειται για «τεκμήρια» απουσίας πταίσματος του μεταφορέα και των προσώπων του άρθρου 18 των Κανόνων Ρότερνταμ, τα οποία όμως είναι μαχητά, καθώς ο ενάγων μπορεί να ανατρέψει το τεκμήριο αποδεικνύοντας ότι η επικαλούμενη εξαίρεση προκλήθηκε από πταίσμα των ως άνω προσώπων.

Κατά την άποψή μας, ο ορθός χαρακτηρισμός είναι ότι πρόκειται για νόμιμα μαχητά τεκμήρια. Νόμιμα τεκμήρια, όπως η έννοια αναλύεται στην ελληνική θεωρία, είναι τα συμπεράσματα που συνάγει ο νομοθέτης από γνωστά πράγματα για άγνωστα[830], ώστε να θεωρείται αποδεδειγμένη η προϋπόθεση του εφαρμοστέου κανόνα δικαίου αν αποδειχθεί το πραγματικό γεγονός που αποτελεί τη βάση του τεκμηρίου. Όταν, δηλαδή, ο νόμος καθιερώνει τεκμήριο, ο διάδικος που το επικαλείται, οφείλει να αποδείξει μόνο το γεγονός που αποτελεί την βάση του τεκμηρίου και όχι το τεκμαιρόμενο γεγονός, το οποίο και θεωρείται στη συνέχεια αποδεδειγμένο[831]. Το τεκμαιρόμενο λαμβάνεται υπόψη από το δικαστή χωρίς απόδειξη. Ο διάδικος κατά του οποίου στρέφεται το τεκμήριο, όταν αυτό είναι μαχητό, οφείλει, διεξάγοντας κύρια απόδειξη, να αποδείξει πλήρως ότι το νόμιμο τεκμήριο δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, ώστε να το ανατρέψει. Το μαχητό τεκμήριο δηλαδή αποτελεί ειδικό κανόνα με τον οποίο επέρχεται αντιστροφή του βάρους απόδειξης.

Ο χαρακτηρισμός αυτός επιβεβαιώνεται και από τα έγγραφα της Ομάδας Εργασίας που ακολούθησαν τη σχετική συζήτηση, στα οποία προτιμάται ο όρος τεκμήρια απουσίας πταίσματος[832]. Πάντως, και στις δύο περιπτώσεις, η απόδειξη πταίσματος από τον ενάγοντα επιφέρει ανατροπή του δικαιώματος

[829] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.046, σελ. 95.
[830] Γέσιου-Φαλτσή, Δίκαιο Αποδείξεως, 1986, σελ. 115.
[831] Μπέης, Πολιτική Δικονομία (Γενικές Αρχές και Ερμηνεία των Άρθρων), Τόμος 7, 1975, σελ. 1474.
[832] Βλ. Αναφορά 14ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/572, παρ. 54.

του μεταφορέα να στηριχθεί στην εξαίρεση και να αποφύγει την ευθύνη του. Το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων ήταν να μην υιοθετηθεί ρητά κανένας από τους χαρακτηρισμούς[833], καθώς κρίθηκε ουσιώδης και επαρκής η διατύπωση των εννόμων συνεπειών της απόδειξης της αιτίας που προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, από το διάδικο που κάθε φορά φέρει το βάρος απόδειξης ανάλογα με το στάδιο της διαδικασίας. Ο συμβιβασμός των αντίθετων απόψεων συνίσταται στο ότι οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι λειτουργούν και στους Κανόνες Ρότερνταμ με τον ίδιο τρόπο, όπως και στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[834], απαλλάσσοντας το μεταφορέα από την ευθύνη του, όμως ο μεταφορέας θα καταστεί τελικά υπεύθυνος για τη ζημία, αν ο αντίδικός του αποδείξει πταίσμα δικό του ή των προσώπων που αναφέρονται στο άρθρο 18.

Β. Η επίταση του τεκμηρίου ευθύνης του μεταφορέα με την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος

Το εύρος και το περιεχόμενο του τεκμηρίου ευθύνης του μεταφορέα, που καθορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 17 των Κανόνων Ρότερνταμ, περιορίζεται από τα περιστατικά που περιλαμβάνονται στον κατάλογο των τεκμηρίων της παρ. 3. Όπως είδαμε, εφόσον ο ενάγων αποδείξει ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση ή το περιστατικό που τα προκάλεσε επήλθαν εντός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, δίνεται από το νόμο ένας κατάλογος αντίθετων τεκμηρίων, όπως συμβαίνει και υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ με τον κατάλογο του άρθρου 4 παρ. 2, με την απόδειξη ενός των οποίων ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του.

Περαιτέρω, στο αστικό δίκαιο, ο κανόνας είναι ότι το πρόσωπο ευθύνεται για τις δικές του πράξεις. Στη σύγχρονη θεωρία της ευθύνης όμως, αναγνωρίζεται και η ευθύνη του προσώπου για πράξεις ή παραλείψεις τρίτων προσώπων, που χρησιμοποιεί για την εκπλήρωση δικής του ενοχής και των οποίων τις πράξεις έχει τη δυνατότητα να εποπτεύσει ή να ελέγξει, για τον πρόσθετο λόγο ότι είναι ο τελικός αποδέκτης της ωφέλειας που παράγουν οι πράξεις των προσώπων αυτών. Το πρόσωπο φέρει ευθύνη ειδικότερα, για

[833] Βλ. τη διατύπωση του αρθ. 17 ΚΡ.

[834] Με τη διαμόρφωση και την επέκταση του πεδίου εφαρμογής, βέβαια, που έχουν λάβει στο πλαίσιο και το πνεύμα των Κανόνων Ρότερνταμ.

πράξεις ή παραλείψεις του νομίμου αντιπροσώπου του, του βοηθού εκπλήρωσης και του προστηθέντος.

Στο πεδίο του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς και από την απαρχή της κωδικοποίησης των κανόνων που την διέπουν, επικράτησε μια κρίσιμη εξαίρεση από την αρχή αυτή, η απαλλαγή του μεταφορέα από πράξεις ή παραλείψεις των προστηθέντων του, όταν η ζημία επέρχεται ως συνέπεια ναυτικού πταίσματος. Η περίληψη του ναυτικού πταίσματος ως λόγου απαλλαγής του μεταφορέα, δεν υπήρξε αυτονόητη επιλογή στις Διεθνείς Συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς. Ενεργοποίησε αντίθετα, σε κάθε διαπραγματευτικό περιβάλλον, ένα διάλογο, ο οποίος στην περίπτωση των Κανόνων Χάγης αλλά και των μετέπειτα τροποποιήσεων, οδήγησε στην επιλογή της εξαίρεσης, όμως στους Κανόνες Αμβούργου οδήγησε στην κατάργηση. Η κατάργηση επελέγη και στους Κανόνες Ρότερνταμ, παρά το γεγονός ότι προβλήθηκαν ισχυρές αντιστάσεις από τους μεταφορείς.

Η διαπίστωση επίτασης της ευθύνης του μεταφορέα λόγω της κατάργησης του ναυτικού πταίσματος είναι εύλογη. Ωστόσο, το πλαίσιο της κατάργησης πρέπει να τεθεί στη βάση της εξέτασης των επιχειρημάτων υπέρ και κατά της κατάργησης, αλλά και των εννόμων συνεπειών που επέρχονται εξ αιτίας αυτής σε αντιπαραβολή αφενός με τους στόχους του νέου καθεστώτος αλλά και του νέου νομικού και εμπορικού περιβάλλοντος. Για να αναδειχθούν οι πτυχές αυτές, πρέπει πρώτα να γίνει μία συνοπτική αναδρομή στην έννοια, το περιβάλλον υιοθέτησης και τη λειτουργία της εξαίρεσης.

α. Η θεσμοθέτηση της απαλλαγής

Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς κατ' εξοχήν και διαχρονικά εκτελείται με τη χρήση τρίτων προσώπων. Όπως έχουμε ήδη επισημάνει[835], πριν την εισαγωγή της αμερικανικής Harter Act 1893, οι εκναυλωτές εκμεταλλευόμενοι τη διαπραγματευτική τους δύναμη επιτύγχαναν να απαλλάσσονται από την ευθύνη τους για τις πράξεις και παραλείψεις των προσώπων που

[835] Βλ. Εισαγωγή της παρούσας μελέτης, σελ. 21.

χρησιμοποιούσαν με τη χρήση συμβατικών ρητρών[836]. Η μεθόδευση αυτή, της απαλλαγής από κάθε ευθύνη από πρόστηση, περιορίστηκε, με τη νομολογιακή ερμηνεία που επικράτησε στα τέλη του 19ου αι., στην απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του μόνο για ζημίες συνεπεία ναυτικού πταίσματος, δηλαδή πταίσματος στη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου[837].

Η Harter Act αποτελεί την πρώτη κωδικοποίηση κανόνων θαλάσσιας μεταφοράς, η οποία εισάγει και τη διάκριση του εμπορικού από το ναυτικό πταίσμα που διαπράττουν τα προστηθέντα από το μεταφορέα πρόσωπα, για το οποίο απαλλάσσεται. Η διάκριση αυτή, με την οποία περιορίστηκε νομοθετικά το πλήρες ανεύθυνο των μεταφορέων, υιοθετήθηκε σε περισσότερα νομοθετικά κείμενα της εποχής[838] και επαναλήφθηκε στον αμερικανικό *Pomerene Act, του 1916*. Παρά τις αντιδράσεις των φορτωτών σε ένα τόσο σημαντικό ευεργέτημα προς τους μεταφορείς, η ευρεία διατύπωση της διάκρισης σε νομοθετικά κείμενα διαφορετικών εννόμων τάξεων και οι συνθήκες του θαλάσσιου εμπορίου εκείνη την περίοδο, ευνόησαν και τη διεθνή διατύπωση της απαλλαγής. Έτσι, επικράτησε η υιοθέτησή της και κατά τη σύνταξη της ΔΣ των Βρυξελλών του 1924 *για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές* (Κανόνες Χάγης)[839] έπειτα από τυπική διαπραγμάτευση[840]. Την απαλλαγή περιέλαβε και ο ΚΙΝΔ[841], στον έκτο τίτλο του, περί ναυλώσεως.

Οι αναγκαστικού δικαίου ρυθμίσεις που επέβαλλαν τόσο οι εθνικές κωδικοποιήσεις, όσο και οι Κανόνες Χάγης, περιορίζοντας τη συμβατική ελευθερία των μεταφορέων[842], βρήκαν αντισταθμιστικό παράγοντα στη θεσμοθέτηση της απαλλαγής του μεταφορέα για το ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του, αλλά και στον κατάλογο των εξαιρούμενων κινδύνων που

[836] Βλ. Ν. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, έκδ. 2α, 1979, §197, σελ. 316. Στους έντυπους όρους ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών χρησιμοποιούνταν τότε ρήτρες καθολικής απαλλαγής από οποιαδήποτε ευθύνη , όπως η ρήτρα «not responsible for anything» ή η περισσότερο διαδεδομένη στη φορτωτική ρήτρα "negligence clause".

[837] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 525.

[838] Πρώιμες εθνικές ρυθμίσεις για την απαλλαγή από ναυτικό πταίσμα βρίσκουμε, επί παραδείγματι, στην Αυστραλία (1904), τη Νέα Ζηλανδία (1908), τον Καναδά (1910).

[839] βλ. Ι. Σχινά, Πηγαί του ομοιομόρφου δικαίου της θαλασσίας μεταφοράς πραγμάτων, Αθήναι, 1977, σελ. 79 επ.

[840] βλ. The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, CMI, Part II Hague Rules, σελ 391 επ.

[841] Αρθ. 138 ν. 3816/1958.

[842] Ως την εποχή της ρύθμισης της Harter Act οι συμβάσεις μεταφοράς αποτελούσαν ουσιαστικά συμβάσεις προσχώρησης, οι οποίες περιλάμβαναν τόσες απαλλακτικές ρήτρες, ώστε ο μεταφορέας διεκδικούσε πλήρες ανεύθυνο για τα πταίσματα των προστηθέντων του.

περιλήφθηκαν στους Κανόνες Χάγης. Ειδικά όσον αφορά την εξαιρετική ρύθμιση του ναυτικού πταίσματος, αυτή επιβλήθηκε σε μια εποχή κατά την οποία δεν υπήρχε αμερικανικός στόλος και οι αμερικανοί φορτωτές στηρίζονταν στους βρετανούς εφοπλιστές[843]. Ελάχιστες ήταν οι εξαιρέσεις κατά τις οποίες μεγάλοι εμπορικοί οίκοι, μπορούσαν να διαπραγματεύονται τις ρήτρες των φορτωτικών, ώστε να διαφυλάσσονται τα συμφέροντα των φορτωτών.

Η διαπραγματευτική υπεροχή των μεταφορέων[844], είναι η μία όψη του νομίσματος στην καθιέρωση της απαλλαγής του ναυτικού πταίσματος. Στον αντίποδα, η ratio της απαλλαγής κατά την εισαγωγή της, δικαιολογείται από τις συνθήκες, τους κινδύνους και τις ιδιαιτερότητες του θαλάσσιου εμπορίου, που αντιμετώπιζαν οι μεταφορείς. Η ορολογία που έχει επικρατήσει υπό το ισχύον καθεστώς για την απαλλαγή που καθιερώνει το αρθ. 4 παρ. 2 περ. α[845] των Κ Χ και Κ Χ-Β, διακρίνει ανάμεσα σε εμπορικό ή διοικητικό ή διαχειριστικό και ναυτικό ή τεχνικό πταίσμα. Η κατάταξη του πταίσματος οδηγεί σε ευθύνη ή απαλλαγή του μεταφορέα από αυτήν, αντίστοιχα.

β. Έννοια και διακρίσεις

i. Εμπορικό πταίσμα

Στη θεωρία[846] και τη νομολογία[847] εμπορικό ή διαχειριστικό χαρακτηρίζεται το πταίσμα, το οποίο διαπράττεται από το μεταφορέα ή τους

[843] βλ. Π. Σωτηρόπουλο, Ναυτικόν και εμπορικόν πταίσμα εν τη συμβάσει ναυλώσεως, ΕΕΔ 1964, σελ. 21 επ.
[844] Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 162 και 525.
[845] Στο ελληνικό δίκαιο, πριν την κύρωση της ΔΣ με το ν. 2107/1992, η απαλλαγή του μεταφορέα από ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του, όπως είχε εισαχθεί στο αρθ. 138 ΚΙΝΔ, δεν περιλήφθηκε σε κατάλογο εξαιρέσεων, όπως στη ΔΣ.
[846] Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 165, Ι. Κοροτζή, ο.π., σελ. 206, Καμβύση, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. 1982, σελ. 387 και 398.
[847] ΕφΠειρ 194/2009, ΕΝΔ 2009, σελ. 417, ΕφΠειρ 735/2005, ΕΝΔ 2005, σελ. 409, ΕφΠειρ 325/2004, ΕΝΔ 2004, σελ.124.

προστηθέντες του και σχετίζεται με το εμπορικό μέρος της θαλάσσιας αποστολής. Αφορά, δηλαδή, πράξη ή παράλειψη κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, όπως αυτές έχουν ήδη ανωτέρω αναλυθεί, οι οποίες απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς, ρυθμίζονται από το αναγκαστικής φύσεως καθεστώς που τις διέπει και συνίστανται κυρίως στην υποχρέωση επίδειξης δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου και φροντίδας του φορτίου[848]. Το απειλούμενο από την παράβαση των υποχρεώσεων αυτών, έννομο αγαθό είναι το φορτίο και ευλόγως ο μεταφορέας ευθύνεται και για το εμπορικό ή διαχειριστικό πταίσμα των προστηθέντων του, όπως για δικό του πταίσμα.

Προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις αυτές, ο μεταφορέας οφείλει να οργανώσει τη θαλάσσια αποστολή με τέτοιο τρόπο, ώστε να προσδοκάται η καλή εκτέλεση της μεταφοράς του φορτίου, στο συμφωνηθέντα τόπο, στην κατάσταση στην οποία αυτό παρελήφθη. Ειδικότερα, οφείλει να έχει οργανώσει την επιχείρησή του και να έχει το πλοίο κατάλληλο να υποδεχτεί και να μεταφέρει τα εμπορεύματα, των οποίων αναλαμβάνει επιπλέον τη φυσική εξουσίαση και φροντίδα. Όλες οι ειδικότερες πτυχές της υποχρέωσης αξιοπλοΐας κατατείνουν στο σκοπό αυτό. Περαιτέρω, με την απαιτούμενη οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης, και την τήρηση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας[849], είναι δυνατόν να ελεγχθεί ευκολότερα και η μεταχείριση του φορτίου.

Όλες οι ενέργειες αυτές τελούν υπό τον άμεσο έλεγχο του μεταφορέα, ανάγονται στο αντικείμενο της επιχείρησής του και ο μεταφορέας αναλαμβάνει τον πλήρη επιχειρηματικό κίνδυνο, και για τις ενέργειες τρίτων προσώπων, τις οποίες ελέγχει και κατευθύνει. Κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεών του σχετικά με το φορτίο[850], τον μεταφορέα υποκαθιστά ο πλοίαρχος και το πλήρωμα. Ως εκ τούτου, οι πράξεις και οι παραλείψεις των προσώπων που χρησιμοποιεί καταλογίζονται σε αυτόν και γεννούν ευθύνη του, ως εάν επρόκειτο για δικά του πταίσματα έναντι του αντισυμβαλλομένου του, καθώς η

[848] Οι υποχρεώσεις αυτές ρυθμίζονται στα 3 παρ. 1 και 2 Κ Χ-Β και 13-14 ΚΡ.
[849] Ν. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, έκδ. 2α, 1979, §197, σελ. 317.
[850] Κατ' αρθ. 3§2 Κ Χ-Β ο μεταφορέας υποχρεούται έναντι του αντισυμβαλλομένου του στην σύμβαση μεταφοράς, σε επιμελή φόρτωση, μεταχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη και εκφόρτωση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

υπαίτια συμπεριφορά των προστηθέντων του μεταφορέα στο πλαίσιο αυτό, ενδέχεται να προκαλέσει ζημία στα συμφέροντα του φορτίου.

ii. Ναυτικό πταίσμα

Από το εμπορικό, διακρίνεται το ναυτικό (τεχνικό) πταίσμα[851] των προστηθέντων του μεταφορέα, για το οποίο υπό το ισχύον καθεστώς απαλλάσσεται. Παρατηρούμε ότι κατά παρέκκλιση από την αρχή της ευθύνης του μεταφορέα από πρόσταση, όταν το πταίσμα του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προστηθέντος, ανάγεται σε πράξη ή παράλειψη στην διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου[852], τότε το πταίσμα αυτό δεν καταλογίζεται στο θαλάσσιο μεταφορέα, αλλά τρέπεται σε απαλλακτική εξαίρεση από την ευθύνη του. Οι ενέργειες αυτές εκτελούνται με τις ειδικές τεχνικές γνώσεις και ικανότητες του πλοιάρχου και του πληρώματος οι οποίες ακολουθούν τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και ενεργούνται προς το συμφέρον του πλοίου.

Η διάκριση[853] μεταξύ των εννοιών που χρησιμοποιήθηκαν στη διατύπωση της διάταξης – management και navigation – δεν είναι ευχερής. Στη διακυβέρνηση[854] του πλοίου, ειδικότερα, περιλαμβάνεται[855] κάθε ενέργεια οδήγησης του πλοίου από τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, οι πράξεις καθορισμού της κατεύθυνσης και πλεύσης του πλοίου, η είσοδος και έξοδος από λιμένες, η

[851] Βλ. αρθρ. 4 παρ. 2 περ. α Κ Χ-Β, κατά το οποίο ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του για ζημία από: *«πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προστηθέντος από το μεταφορέα, σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου».*

[852] Το αρθ. 138 ΚΙΝΔ περιέλαβε και αρνητικό ορισμό του ναυτικού πταίσματος προκειμένου να το διακρίνει από το εμπορικό, διαλαμβάνοντας στο εδαφ. 3 ότι: «*Εις την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου δεν περιλαμβάνονται μέτρα λαμβανόμενα κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου*».

[853] Πάντως τέτοια διάκριση έχει σημασία σε εθνικά δίκαια όπως το αμερικανικό, το οποίο δεν εντάσσει στην ερμηνεία της έννοιας του χειρισμού ενέργειες του πλοιάρχου κατά την προετοιμασία της θαλάσσιας αποστολής, καθώς αυτές ενδέχεται να εξετάζονται ως περιπτώσεις αναξιοπλοΐας (βλ. σχετ. σε Carver's Carriage by Sea, Vol. I, 13th ed., Stevens & Sons Limited, 1982, London, παρ. 189-190, σελ. 148 επ.) και επίσης το αγγλικό δίκαιο, κατά το οποίο αν μια ενέργεια συνιστά χειρισμό, τότε θεωρείται «χειρισμός» είτε επιχειρείται εντός λιμένος, είτε επιχειρείται στην ανοιχτή θάλασσα, (βλ. σχετ. The Aquacharm [1980] 2 Lloyd's Rep 237 at p. 241).

[854] Βλ. ΕφΠειρ 142/2012, ΔΕΕ 2012, σελ. 695, ΕφΠειρ 735/2005, ΕΝΔ 2005, σελ. 409, ΠΠΠειρ 3830/2002, ΕΕμπΔ 2003, σελ. 408.

[855] Βλ. *Κ. Ανδρεόπουλο*, Η απαλλαγή του μεταφορέως εκ πράξεων ή παραλείψεων περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ΕΕμπΔ 1959, σελ. 24 επ., *Π. Σωτηρόπουλο*, Ναυτικόν και εμπορικόν πταίσμα εν τη συμβάσει ναυλώσεως, ΕΕμπΔ 1964, σελ. 21 επ., *Γ. Βιτάλη*, Βασικαί αρχαί της ευθύνης του εκναυλωτού εν τη μεταφορά πραγμάτων, ΕΕμπΔ 1970, σελ. 196 επ.

διάπλευση διώρυγας, η προσέγγιση στην προκυμαία, η αγκυροβολία[856]. Ακόμη η διακυβέρνηση συνίσταται στην επινόηση και εκτέλεση των ενδεικνυομένων ελιγμών του πλοίου, στη μελέτη του χάρτη, στη γνώση των μετεωρολογικών ειδήσεων, την ορθή επισήμανση των φάρων και φανών, την δέουσα εκτίμηση εκδηλωθείσας πυρκαγιάς, την αντιμετώπιση κακοκαιρίας, ομίχλης, αβαθών υδάτων, στην πλεύση, την προώθηση και γενικότερα στην κίνηση του πλοίου[857]. Στον όρο «χειρισμός» περιλαμβάνονται οι ενέργειες που δεν μπορούν να υπαχθούν στη «διακυβέρνηση».

Ο μεταφορέας, σε εκπλήρωση της σχετικής υποχρέωσής του, οφείλει να επανδρώσει το πλοίο κατάλληλα[858], το δε προσωπικό του πλοίου αναλαμβάνει να χειριστεί κατάλληλα το μέσο εκτέλεσης της σύμβασης μεταφοράς. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα θα πρέπει να έχουν τα απαιτούμενα κατά νόμο τυπικά προσόντα και πιστοποιητικά ειδικής επαγγελματικής κατάρτισης, καθώς είναι εξειδικευμένοι εργαζόμενοι, στους οποίους ανατίθεται[859] η εκτέλεση του πλου κατά τρόπο, ώστε να διατηρούν το ίδιο το πλοίο ασφαλές και λειτουργικό. Οι πράξεις διακυβέρνησης απαιτούν ταχύτητα αποφάσεων και ειδικές γνώσεις, τις οποίες διαθέτουν ο πλοίαρχος και το πλήρωμα.

Εφόσον λοιπόν ο μεταφορέας τηρήσει τόσο την υποχρέωση αξιοπλοΐας, η οποία συνδέεται και με τη σύμβαση μεταφοράς, όσο και τις δημοσίου δικαίου υποχρεώσεις του για τη σύνθεση και τον αριθμό του πληρώματος, στη συνέχεια δεν είχε δυνατότητα παρέμβασης στην εκτέλεση του έργου της διακυβέρνησης και του χειρισμού του πλοίου, και το πλοίο βρισκόταν πολύ μακριά από τη σφαίρα επιρροής του και με επικοινωνίες που δεν εξασφάλιζαν την αμεσότητα των απαιτούμενων οδηγιών. Αυτό είναι εύλογο ενόψει του γεγονότος ότι η ναυπηγική τέχνη και οι τεχνολογίες επί του πλοίου που γνωρίζουμε σήμερα δεν είχαν καμία σχέση με το στόλο της εποχής εισαγωγής της απαλλαγής, ο οποίος απαρτιζόταν αρχικά από ξύλινα πλοία και μετά από ατμόπλοια. Άλλωστε οι οικονομικές και πολιτικές συγκυρίες ως τα μισά του 20ου αι. δεν επέτρεπαν την ανανέωση των πλοίων, ακόμη κι όταν η τεχνική κατασκευής είχε αρχίσει να

[856] Βλ. *Γ. Βιτάλη*, ΕΕμπΔ, ΚΑ` σελ. 196 επ., *Α. Κιάντου - Παμπούκη*, ο.π., σελ. 164 επ., ΕφΠειρ 219/1997 σε Νομολογία Ναυτικού Τμήματος Εφετείου Πειραιώς 1996 - 1997, σελ. 535.
[857] βλ. *Δημ. Καμβύση*, Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον, έκδ. 1982, σελ. 397, *Π. Σωτηρόπουλο*, ΕΕμπΔ ΙΣΤ` σελ. 223. ΠΠΠειρ 3830/2002, ΠΠΠειρ 556/2002, Εφ Πειρ 194/2009, ΕφΘεσσαλ 553/2008.
[858] Όπως η έννοια αναλύθηκε στον οικείο τόπο του Πρώτου μέρους της παρούσας μελέτης.
[859] Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος, υπαγορεύεται από το εφαρμοστέο δίκαιο.

εκσυγχρονίζεται. Στα πλοία αυτά οι θαλάσσιοι μεταφορείς, σε αντίθεση με τους χερσαίους, δεν είχαν έλεγχο μετά τον απόπλου και καμία επικοινωνία δεν ήταν δυνατή, και μάλιστα σε μια εποχή όπου οι ναυτικοί χάρτες και τα συστήματα πλοήγησης δεν είχαν τις σύγχρονες προδιαγραφές.

Έτσι, οι πράξεις ή παραλείψεις των προστηθέντων του μεταφορέα κατά τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου, απειλούν την πίστη[860] αν όχι και την ίδια την ύπαρξη της ναυτιλιακής επιχείρησης. Δεν θίγεται από αυτές μόνο το φορτίο που μεταφέρεται, αλλά κυρίως το πλοίο, από τη βλάβη ή απώλεια του οποίου υφίσταται ζημία όχι μόνο ο κύριος του πλοίου, αλλά και ο εφοπλιστής. Ο θαλάσσιος μεταφορέας, ο οποίος δεν μπορεί να ελέγξει ή να προλάβει το πταίσμα των προστηθέντων του και να αποφύγει τυχόν ατύχημα που θα προκληθεί από το πταίσμα[861] ενδέχεται να βρεθεί εκτεθειμένος σε υπέρογκα ποσά αποζημιώσεων[862]. Αξίζει να σημειωθεί ότι από την αύξηση του όγκου και της ταχύτητας των πλοίων, σε συνδυασμό προς την πύκνωση των συγκοινωνιών σε όλες τις θάλασσες, ο κίνδυνος συγκρούσεως των πλοίων μεγιστοποιήθηκε.

Για τους ανωτέρω λόγους, τα μέχρι σήμερα ισχύσαντα νομικά καθεστώτα θαλάσσιων μεταφορών προέκριναν και επέβαλλαν τη διάσωση της εξαίρεσης του ναυτικού πταίσματος.

iii. Κριτήρια διάκρισης

Η διάκριση του πταίσματος σε εμπορικό ή ναυτικό δεν είναι πάντα ευχερής. Τούτο διότι μια πράξη που ενεργείται σε σχέση με το πλοίο, ενδέχεται να βλάπτει και το φορτίο ή το αντίθετο. Εξάλλου είναι πιθανό μια πράξη να αφορά συγχρόνως το πλοίο και το φορτίο ή στη ζημία να έχουν συμβάλλει

[860] βλ. αναλυτικά σε Γεώργιο Βιτάλη, Βασικαί αρχαί της ευθύνης του εκναυλωτού εν τη μεταφορά πραγμάτων, ΕΕμπΔ 1970, σελ. 196 επ.

[861] Ελάχιστη παραδρομή του πλοιάρχου και του πληρώματος στη διακυβέρνηση του πλοίου είναι δυνατόν να προκαλέσει σύγκρουση και ολική απώλεια του πλοίου ή προσάραξη, πρόσκρουση κ.λπ. Αλλά και σφάλμα των παραπάνω προσώπων περί τον χειρισμό του πλοίου δυνατόν να οδηγήσει σε σοβαρή βλάβη ή και απώλεια του σκάφους.

[862] Βλ. ΕφΠειρ 142/2012, Νικόλαο Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, έκδ. 2α, 1979, §197, σελ. 317.

περισσότερα υποκείμενα[863] ή περισσότερες πράξεις[864], μεταξύ των οποίων και ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του μεταφορέα. Για τη διάκριση έχουν αναπτυχθεί και προταθεί διάφορα κριτήρια, που χρησιμοποιούνται για την ένταξη του πταίσματος στην κατηγορία των εμπορικών ή των ναυτικών πταισμάτων.

Κατά την κρατούσα άποψη, η οποία προάγει την ασφάλεια δικαίου, διότι το κριτήριο που χρησιμοποιεί είναι εκ των προτέρων διαβλέψιμο, ανεξάρτητα από την έκβαση, προκρίνεται ο σκοπός[865] προς τον οποίο ενεργείται η πράξη. Έτσι, αν η πράξη αφορά το χειρισμό του πλοίου υπάρχει σύμφωνα με την άποψη αυτή ναυτικό πταίσμα, ανεξάρτητα από το αν από την πράξη αυτή βλάπτεται τελικά και το φορτίο, ενώ αν η πράξη ενεργείται για να εξυπηρετήσει το φορτίο, το πταίσμα είναι εμπορικό.

Πρόβλημα στην περίπτωση αυτή θα ανακύπτει όταν μια πράξη ή παράλειψη αφορά και το πλοίο και το φορτίο. Στην περίπτωση αυτή, όπως έχει υποστηριχθεί και στη νομολογία των αμερικανικών δικαστηρίων[866], θα πρέπει να ανευρίσκεται ο κύριος σκοπός της πράξης[867]. Ιδιαίτερη περίπτωση είναι η συρροή εμπορικού με ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του μεταφορέα ή προσωπικού ναυτικού πταίσματος του μεταφορέα με ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του[868]. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να διακριβωθεί η

[863] Βλ. *Α. Κιάντου*-Παμπούκη, ό.π., σελ. 168, όπου αναφέρονται σχετικά οι αποφάσεις ΕφΠειρ 801/1992, ΕΝΔ 1970 και ΕφΠειρ 219/1997 Νομολογία Ναυτικού Τμήματος Εφετείου Πειραιώς 1996 - 1997, σελ. 535, όπου γίνεται δεκτό ότι σε περίπτωση κατά την οποία ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του μεταφορέα συντρέχει με προσωπικό πταίσμα του τελευταίου, αυτός δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη του, καθώς ο κανόνας είναι η ευθύνη του μεταφορέα.

[864] Βλ. *Α. Κιάντου*-Παμπούκη, ό.π., σελ. 168, όπου αναφέρεται σχετική απόφαση ΕφΑθ 9051/1978, ΕΕμπΔ 1979, 419, όπου γίνεται δεκτό ότι σε περίπτωση κατά την οποία ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του μεταφορέα συντρέχει με εμπορικό και ο βαθμός στον οποίο καθένα συνέβαλλε στη ζημία δεν μπορεί να υπολογιστεί, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη του, καθώς ο κανόνας είναι η ευθύνη του μεταφορέα.

[865] Βλ.. W. Tetley, Marine Cargo claims, vol. 1, σελ. 955 επ., *J. Wilson*, Carriage of goods by sea, 6th ed., σελ. 268 και σχετική νομολογία The Frances Salman, 1975, 2 Lloyd's Rep, σελ. 355, The Washington, 1976, 2 Lloyd's Rep, σελ 453, *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 528 επ

[866] Βλ. υποθ. *Leon Bernstein Co. v. Wilhelmsen (The Titania), 232 F.2d 771* (5th Cir. *1956*).

[867] Στο ελληνικό δίκαιο, βλ. *Π. Σωτηρόπουλο*, Ναυτικόν και εμπορικόν πταίσμα εν τη συμβάσει ναυλώσεως, ΕΕμπΔ 1964, σελ. 26, *Γ. Βιτάλης*, Βασικαί αρχαί της ευθύνης του εκναυλωτού εν τη μεταφορά πραγμάτων, ΕΕμπΔ, 1970, σελ. 200 επ.

[868] Βλ. π.χ., υποθ. Complaint of Thebes Shipping Inc., 486 F. Supp. 436 (S.D.N.Y. 1980), στην οποία ο πλοίαρχος έκανε εσφαλμένη ρύθμιση της γυροσκοπικής πυξίδας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ωστόσο και ο κύριος του πλοίου δεν είχε ελέγξει την κατάσταση και τη λειτουργία της, αλλά ούτε είχε προβεί στις απαραίτητες επισκευές του εντοπιστή κατεύθυνσης του πλοίου

αναλογία συνδρομής κάθε αιτίας στη ζημία[869], διότι ο κανόνας είναι η ευθύνη του μεταφορέα, η φύση της οποίας είναι νόθος αντικειμενική, και δεν δύναται να αποκλειστεί ή να περιοριστεί[870].

Χαρακτηριστικό παράδειγμα πταίσματος κατά την ενέργεια πράξης που επηρεάζει το πλοίο και το φορτίο είναι η στοιβασία του φορτίου[871]. Αυτό διότι η στοιβασία συγκαταλέγεται στις σχετικές με τη φροντίδα του φορτίου υποχρεώσεις, όμως κακή στοιβασία μπορεί να επηρεάσει την ευστάθεια του πλοίου. Σύμφωνα με την παραπάνω άποψη, που στηρίζει ως κριτήριο το σκοπό της πράξης, το πταίσμα κατά τη στοιβασία είναι εμπορικό[872]. Κατά κύριο λόγο, επειδή ο πρωταρχικός σκοπός της στοιβασίας αφορά στη φροντίδα του φορτίου[873] και επιπλέον επειδή η τροπή ενός εμπορικού, εκ των ως άνω, πταίσματος, σε ναυτικό, ισοδυναμεί με παραβίαση της απαγορευτικής διάταξης του αρθ. 3 § 8[874]. Η ερμηνεία που στηρίζεται στην άποψη αυτή, ορθά ερμηνεύει τους κανόνες των υποχρεώσεων και ευθυνών του μεταφορέα του οποίου η ευθύνη είναι αναγκαστική και νόθος αντικειμενική, δηλαδή το πταίσμα του τεκμαίρεται, ενώ η απαλλαγή του από την ευθύνη είναι εξαιρετική, με ανεστραμμένο βάρος απόδειξης.

Ωστόσο, έχει υποστηριχθεί και η άποψη κατά την οποία όταν υπάρχει αβεβαιότητα ως προς τον κύριο σκοπό της πράξης, τότε προκρίνεται ο χαρακτηρισμός του ως ναυτικού πταίσματος με αναγκαίο συνεπακόλουθο την απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του, άποψη η οποία, ωστόσο, δε φαίνεται να εκτιμά προσηκόντως το τεκμήριο ευθύνης του μεταφορέα και την

(radio direction finder), με αποτέλεσμα να μην απαλλαγεί ο μεταφορέας για το ναυτικό πταίσμα του πλοιάρχου βλ. W. Tetley, ο.π., Vol. 1, σελ. 973.

[869] Βλ. W. Tetley, ο.π., Vol. 1, σελ. 986.

[870] Βλ. αρ. 3 § 8 Κ Χ-Β. Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 531.

[871] Βλ. W. Tetley, ο.π., Vol. 1, σελ. 938, όπου ως leading case στο αγγλικό δίκαιο αναφέρεται η υποθ. Gosse, Millerd, Ltd. V. Canadian Government Merchant Marine, Ltd. (1928) 32 Ll.L.Rep. 91: *"If the cause of the damage is solely, or even primarily, a neglect to take reasonable care of the cargo, the ship is liable, but if the cause of the damage is a neglect to take reasonable care of the ship, or some part of it, as distinct from the cargo, the ship is relieved from liability; for if the negligence is not negligence towards the ship, but only negligent failure to use the apparatus of the ship for the protection of the cargo, the ship is not so relieved."* Για τις απόψεις που υποστηρίχθηκαν σε σχέση με το χαρακτηρισμό του πταίσματος περί τη στοιβασία, βλ. *Π. Σωτηρόπουλο,* ό.π., ΕΕμπΔ, 1964, σελ. 30 επ.

[872] Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο πταίσμα στην στοιβασία δεν καλύπτεται από το ανεύθυνο του αρθ. 4 § 2 περ. α των Κ Χ, αλλά συνιστά εμπορικό πταίσμα, δεδομένου ότι οι σχετικές ενέργειες αφορούν την υποχρέωση επιμέλειας του φορτίου, βλ. σχετ. *J. Wilson*, ο.π., σελ. 268-269.

[873] Η στοιβασία αποτελεί κατά τους Κ Χ και Κ Χ-Β μία από τις κύριες υποχρεώσεις του μεταφορέα σχετικά με το φορτίο κατ' άρθρο 3 § 2.

[874] Η σχετική απαγόρευση στον ΚΙΝΔ είχε περιληφθεί στη διάταξη του άρθρου 142.

εκ του νόμου έκτασή του[875]. Άλλη άποψη εξαρτά το χαρακτηρισμό του πταίσματος κατά τη στοιβασία από το έννομο αγαθό που βλάπτεται, δηλαδή το πλοίο ή το φορτίο[876]. Η άποψη αυτή υποστηρίχθηκε, ορθώς, και στο ελληνικό δίκαιο[877], στη βάση του αρθ. 138 ΚΙΝΔ, στο οποίο διατυπώνεται ότι στη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου, δεν περιλαμβάνονται μέτρα που λαμβάνονται προς το συμφέρον του φορτίου. Επομένως, ο χαρακτηρισμός εξαρτάται από το απειλούμενο κάθε φορά συμφέρον. Έχει, ωστόσο, υποστηριχθεί και παρόμοια ερμηνεία, κατά την οποία αν η στοιβασία προκαλέσει ζημία στο πλοίο, το πταίσμα μετατρέπεται σε ναυτικό[878]. Έχει διατυπωθεί και η εκ διαμέτρου αντίθετη ερμηνεία που εντάσσει την κακή στοιβασία σε κακό χειρισμό του πλοίου και δέχεται ότι το πταίσμα περί τη στοιβασία είναι ναυτικό[879].

Το ζήτημα της διάκρισης έχει επίσης συζητηθεί από τη σκοπιά της προϋπόθεσης παρουσίας φορτίου στο πλοίο. Με βάση το κριτήριο αυτό, αν μία ενέργεια μηχανολογικής φύσεως επηρεάζει τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια του χώρου απόθεσης των εμπορευμάτων, τότε το πταίσμα είναι εμπορικό[880]. Η γαλλική θεωρία, μάλιστα, έχει διαστείλει το κριτήριο αυτό, προτείνοντας τη διερεύνηση της δυνατότητας διάπραξης ενός πταίσματος σε πλοίο κενό φορτίου[881]. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, το πταίσμα είναι ναυτικό, αν θα μπορούσε να έχει προκαλέσει ζημία ακόμα κι αν υπήρχε επί του πλοίου φορτίο.

Επίσης, στο γαλλικό δίκαιο έχει κριθεί ότι όταν υπάρχουν δύο ενέργειες που έχουν προκαλέσει τη ζημία, εκ των οποίων η μία αφορά το χειρισμό του πλοίου και η άλλη τη φροντίδα του φορτίου, ο μεταφορέας εφόσον καταφέρει να απομονώσει τις δύο ενέργειες και να αποδείξει το βαθμό της ζημίας που προκλήθηκε στο φορτίο από κάθε μία από τις ενέργειες, θα είναι υπεύθυνος

[875] Βλ. *Κ. Ανδρεόπουλο,* ο.π., ΕΕμπΔ 1959, σελ. 31.
[876] Πλήθος αποφάσεων των ελληνικών δικαστηρίων, προκρίνουν το χαρακτηρισμό της στοιβασίας ως πταίσματος ναυτικού, εκτός αν προκλήθηκε βλάβη στο φορτίο, εξαρτώντας τον από το θιγόμενο κάθε φορά συμφέρον. Για σχετική νομολογία βλ. *Αλ. Κιάντου-Παμπούκη* ο.π., σελ 166.
[877] Την ερμηνεία αυτή δέχεται και η Α. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 166 και 529. Βλ. και Π. Σωτηρόπουλο, ό.π. ΕΕμπΔ 1964, σελ. 21 επ.
[878] Βλ. Ν. Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, 1979, σελ. 315 επ και Γ. Βιτάλη, ό.π., ΕΕμπΔ 1970, σελ 199.
[879] Α. Κιάντου-Παμπούκη, ο.π., σελ. 166 επ.
[880] Βλ. *J. Wilson*, ο.π., σελ. 269.
[881] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, ο.π., σελ 528.

μόνο για την ζημία που οφείλεται στην ενέργεια που σχετίζεται με τη φροντίδα του φορτίου[882].

Στο δίκαιο των ΗΠΑ υπάρχουν δύο ορισμοί του χειρισμού του πλοίου. Ο πρώτος ορίζει το χειρισμό του πλοίου ως τον έλεγχο, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, του εξοπλισμού του σκάφους, ο οποίος προορίζεται να προστατεύει τόσο το πλοίο όσο και το φορτίο. Ο δεύτερος περιλαμβάνει τη διατήρηση, τον έλεγχο και τη χρήση των μηχανικών μερών του πλοίου που χρησιμεύουν για την πλοήγηση και την επιμελή φροντίδα και παράδοση του φορτίου[883]. Τα κριτήρια διάκρισης του εμπορικού από το ναυτικό πταίσμα, όπως έχουν διαμορφωθεί στη νομολογία, περιλαμβάνουν τον καθορισμό, πρώτον, εάν η αμελής ενέργεια που προκάλεσε τη ζημία ήταν ουσιώδης για τη ναυσιπλοΐα ή επηρρεάζει ευθέως το φορτίο, δεύτερον, αν ο αρχικός σκοπός της πράξης αφορούσε το πλοίο ή το φορτίο, τρίτον, αν η ενέργεια έγινε προς το συμφέρον του πλοίου ή του φορτίου και τέλος αν η ενέργεια έγινε κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου ή του πλοίου.

γ. Η επισφαλής επιλογή της κατάργησης στους Κανόνες Ρότερνταμ

i. Η επιχειρηματολογία κατά την εκπόνηση των Κανόνων Ρότερνταμ

Το ναυτικό πταίσμα διατηρήθηκε στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όταν υιοθετήθηκε το τροποποιητικό Πρωτόκολλο του 1979, ενώ δεν είχε περιληφθεί στους Κανόνες του Αμβούργου το προηγούμενο έτος. Η συζήτηση για την κατάργησή του είναι, επομένως, πεπερασμένη κι αυτό που έχει αλλάξει σήμερα είναι κυρίως η ενίσχυση, με τα σημερινά δεδομένα, των επιχειρημάτων υπέρ της κατάργησης. Οι επιφυλάξεις των μεταφορέων εκφράστηκαν σθεναρά, πλην όμως χωρίς επιτυχία, και κατά την εκπόνηση των Κανόνων του Ρότερνταμ[884]. Επιχειρήματα προέβαλλαν τόσο οι μεταφορείς, όσο

[882] W. Tetley, ο.π., Vol. 1, σελ. 960, όπου παραπέμπεται η Tribunal de Commerce de la Seine, April 20, 1952, DMF 1952, σελ. 488.
[883] Lee Eun Sup/ Kim Ok Seon, A Carrier's Liability for Commercial Default and Default in Navigation or
Management of the Vessel, 27 Transp. L.J. 2000, σελ. 213, όπου και παραπομπή στις δύο κυριότερες υποθέσεις: Knott v. Botany Worsted Mills, 179 U.S. 69 (1900) και The Germanic, 107 F. 294 (S.D.N.Y. 1901).
[884] Βλ. S. Girvin, Exclusions and limitation of liability, JIML 2008, vol. 14, σελ. 524 επ.

και οι φορτωτές εκκινώντας από τρεις βασικούς παράγοντες: την κατανομή του κινδύνου, την ομοιομορφία των ρυθμίσεων και τα πρακτικά αποτελέσματα της κατάργησης.

Το βασικότερο επιχείρημα των υποστηρικτών της διατήρησης του ναυτικού πταίσματος υπήρξε ότι η κατάργησή του θα μετέβαλε την κατανομή του κινδύνου ανάμεσα στο πλοίο και το φορτίο, θέτοντας υπερβολικό βάρος στους ώμους του μεταφορέα. Οι μεταφορείς προέβαλλαν ότι το κόστος ασφάλισης του φορτίου, το οποίο θα τραπεί σε κόστος ασφάλισης του κινδύνου για ζημίες από ναυτικό πταίσμα των μεταφορέων στα P & I Clubs, θα επηρεάσει τις τιμές των ναύλων. Με βάση την εξέλιξη αυτή, ο φορτωτής αποβάλλοντας το κόστος για έναν ασφαλιστικό κίνδυνο, όχι όμως το κόστος της ασφάλισης του φορτίου για άλλους κινδύνους, θα υποστεί έμμεση οικονομική επιβάρυνση, παρά το γεγονός μάλιστα ότι η ποσόστωση των αξιώσεων από ναυτικό πταίσμα είναι μικρή.

Περαιτέρω, η κατάργηση δεν επηρεάζει τον αριθμό των περιστατικών. Πταίσμα στη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου προκαλεί βλάβη στο ίδιο το μέσο που χρησιμοποιεί ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής για την εκτέλεση των συμβάσεων μεταφοράς που συνάπτει. Από την άλλη πλευρά, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα, ανάλογα με το εφαρμοστέο δίκαιο, φέρουν ποινικές και πειθαρχικές ευθύνες από την παράβαση ή την αμελή εκτέλεση των καθηκόντων τους και απειλούνται με αντίστοιχες κυρώσεις, ώστε στην εκπλήρωση των καθηκόντων τους ο νομικός κανόνας που ασκεί επιρροή δεν έγκειται στη διατήρηση ή την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος που περιλαμβάνεται στο σύστημα ευθύνης των κανόνων που διέπουν τη μεταφορά. Οι μεταφορείς υποστήριξαν ότι η κατάργηση του ναυτικού πταίσματος επιβαρύνει την ευθύνη τους σε περιπτώσεις σύγκρουσης, καθιστώντας τους υπεύθυνους στο πλαίσιο της εκτέλεσης της σύμβασης μεταφοράς για ζημίες στο πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο.

Περαιτέρω, η εγκατάλειψη του ναυτικού πταίσματος συνεπάγεται την εγκατάλειψη της νομολογίας που έχει σχετικά αναπτυχθεί. Αν μάλιστα υπολογιστεί το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Ρότερνταμ, η εκτεταμένη διεθνής ρύθμιση της σύμβασης μεταφοράς και η επίταση της ευθύνης του μεταφορέα σε επιμέρους ζητήματα, όπως η τροπή της υποχρέωσης

αξιοπλοΐας σε διαρκή και η ρύθμιση της ευθύνης λόγω καθυστέρησης, αντιλαμβάνεται κανείς ότι η κατάργηση του ναυτικού πταίσματος σε συνδυασμό με το νέο αυτό πλαίσιο ευθύνης, όχι μόνο επιβαρύνει περισσότερο τη θέση του μεταφορέα, αλλά πρόκειται να οδηγήσει σε αντιδικίες, οι οποίες θα διαμορφώσουν τη νέα νομολογία.

Από την άλλη πλευρά οι πολέμιοι του ναυτικού πταίσματος προέβαλλαν σοβαρά επιχειρήματα, τα περισσότερα από τα οποία προϋπήρχαν και είχαν ήδη ευδοκιμήσει κατά την εκπόνηση των κανόνων του Αμβούργου. Κατά πρώτο λόγο το ναυτικό πταίσμα αποτελεί αναχρονισμό, ιδίως στις σύγχρονες μεταφορές. Τούτο διότι, τα πλοία, τα συστήματα πλοήγησης, οι ναυτικοί χάρτες, η δυνατότητα ελέγχου του μεταφορέα[885], ακόμα και διαρκούντος του πλου, αλλά και η ειδική νομοθεσία που διέπει τις υποχρεώσεις των ναυτιλιακών εταιρειών σχετικά με το πλήρωμα, την ασφαλή διαχείριση και τον έλεγχο του πλοίου κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, δεν μπορούν πλέον να υποστηρίξουν τις διατήρηση μιας τέτοιας εξαίρεσης.

Έπειτα, απαλλαγή του μεταφορέα από πταίσμα κατά το χειρισμό ή τη διακυβέρνηση δεν προβλέπεται στα καθεστώτα ευθύνης των Διεθνών Συμβάσεων που ρυθμίζουν άλλα είδη μεταφοράς. Εξαίρεση υπήρχε μόνο στη Διεθνή Σύμβαση της Βαρσοβίας και αφαιρέθηκε ήδη από το 1955[886]. Πολύ περισσότερο στο καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ, οι οποίοι διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς που εκτελείται και εν μέρει στη θάλασσα, η διατήρηση του ναυτικού πταίσματος θα αποτελούσε σοβαρό εμπόδιο ομοιομορφίας,

---

[885] Βλ. π.χ. Π.Δ. 98/2009, Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, (SOLAS 1974)», όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 19.5.2006 με την υπ' αριθμ. MSC 202(81)/19.5.2006 απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), όπου υιοθετείται ο κανονισμός 19 της SOLAS Κεφάλαιο V - Απαιτήσεις μεταφοράς για συστήματα πλοήγησης και εξοπλισμό πλοίων. Το 2000, ο IMO υιοθέτησε μια νέα απαίτηση (ως μέρος ενός αναθεωρημένου νέου κεφαλαίου V) για όλα τα πλοία να φέρουν αυτόματα συστήματα αναγνώρισης (AIS) ικανά να παρέχουν πληροφορίες για το πλοίο σε άλλα πλοία και στις παράκτιες αρχές αυτόματα. Ο κανονισμός απαιτεί να τοποθετείται το AIS σε όλα τα πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, φορτηγά πλοία χωρητικότητας 500 τόνων και άνω που δεν εκτελούν διεθνή δρομολόγια και όλα τα επιβατηγά πλοία ανεξάρτητα από το μέγεθός τους. Η απαίτηση τέθηκε σε ισχύ για όλα τα πλοία έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004.
Βλ. επίσης Π.Δ. 49/2005, το οποίο ενσωμάτωσε την Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης», όπως ισχύει μετά το Π.Δ. 78/2012, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2011/15/ ΕΕ.

[886] Βλ. The Hague Protocol 1955, το οποίο τροποποίησε τη Σύμβαση της Βαρσοβίας: Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929.

Το σημαντικότερο επιχείρημα, ωστόσο, είναι ότι δεν είναι δογματικά ανεκτό και σύμφωνο με τη σύγχρονη θεωρία της ευθύνης από αντιπροσώπευση, ο μεταφορέας, ο οποίος έχει αναλάβει τη φροντίδα του φορτίου που βρίσκεται στην εξουσία και την κατοχή του, να απαλλάσσεται για πταίσμα των προσώπων που ο ίδιος προσλαμβάνει, ελέγχει και απολαμβάνει την ωφέλεια από τις ενέργειές τους. Εξάλλου ο μεταφορέας είναι εκείνος ο οποίος βρίσκεται στη θέση να λάβει εύλογα μέτρα για να προλάβει ή να αποφύγει ζημία στα εμπορεύματα και επομένως πρέπει να φέρει το σχετικό κίνδυνο.

ii. Η ανατροπή της επιχειρηματολογίας με την εμφάνιση των αυτόνομων/μη επανδρωμένων πλοίων

Σημαντικά νομικά ζητήματα ανακύπτουν, όμως, από τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις που σχετίζονται με την εμφάνιση πλοίων με αυτόνομη-μη επανδρωμένη[887] και ημιαυτόνομη λειτουργία και άπτονται ενός ευρέως φάσματος θεμάτων, όπως το ανθρώπινο στοιχείο, η ασφάλεια, τα ατυχήματα στη θάλασσα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης εν προκειμένω κρίσιμες είναι οι αλληλεπιδράσεις που θα αναπτυχθούν με τους λιμένες και, στον τομέα της εκτέλεσης των συμβάσεων θαλάσσιων μεταφορών, η διαμόρφωση των υποχρεώσεων και της ευθύνης του μεταφορέα και των προσώπων για τα οποία ευθύνεται, τα οποία ενδεχομένως θα ενεργούν την απομακρυσμένη πλοήγηση. Η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού[888], έχει ήδη συμπεριλάβει στην ημερήσια διάταξη της επόμενης συνάντησής της[889], το ζήτημα των αυτόνομων πλοίων.

Έτσι, η χρήση αυτόνομων ή ημιαυτόνομων πλοίων μας απασχολεί εδώ, όσον αφορά τουλάχιστον – και στις πιο βασικές της γραμμές - την έννοια της αξιοπλοΐας, της φροντίδας του φορτίου και του ναυτικού πταίσματος.

Εδώ ανακύπτει μοιραία ο προβληματισμός, αν η κατάργηση του ναυτικού πταίσματος[890], ενόψει αυτών των εξελίξεων, εξακολουθεί να συνιστά

[887] Autonomous/Unmanned ships.
[888] IMO-Maritime Safety Committee
[889] MSC 99, Μάιος 2018, βλ. http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-98th-session.aspx
[890] Carey Luci, All Hands off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships, σελ. 6, διαθέσιμο online: http://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1706.pdf, uploaded August 2017.

δικαιολογημένο αίτημα των φορτωτών. Γεννάται, πάντως, το ερώτημα αν - εξαιρώντας τα ημιαυτόνομα - υπάρχει καν περιθώριο για ναυτικό πταίσμα στα πλήρως αυτόνομα πλοία. Μάλιστα, και υπό το ισχύον καθεστώς, τα κριτήρια διάκρισης του εμπορικού από το ναυτικό πταίσμα, αλλά και η ίδια η έννοια της διακυβέρνησης και του χειρισμού του πλοίου δοκιμάζουν τα όρια της ερμηνείας. Ωστόσο, δεν μπορεί να αποκλειστεί ως πιθανό μελλοντικό αίτημα των μεταφορέων, υπό το φως των νέων εξελίξεων, η αντικατάσταση του ναυτικού πταίσματος με άλλο πταίσμα που να προσιδιάζει στα χαρακτηριστικά του απομακρυσμένου ελέγχου, για το οποίο ο μεταφορέας θα πρέπει να απαλλάσσεται από την ευθύνη του.

Περαιτέρω, η αξιοπιστία και η αναβάθμιση των συστημάτων πλοήγησης, ώστε αυτά να συμπίπτουν με ελάχιστα πρότυπα, που θα συνιστούν εκ μέρους του μεταφορέα την επίδειξη της δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου[891], η ανθεκτικότητα και η ανάγκη αντικατάστασης των τεχνικών, επικοινωνιακών, λογισμικών και μηχανικών συστημάτων των αυτόνομων ή μη επανδρωμένων πλοίων, πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο εκ νέου προβληματισμού αναφορικά με την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος.

Είναι ζήτημα ερμηνείας, τόσο υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όσο και υπό το καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ πως η υποχρέωση του μεταφορέα για κατάλληλη επάνδρωση[892], πληρείται και πως θα αντιμετωπιστούν ερμηνευτικά τόσο οι υποχρεώσεις και η ευθύνη του Πλοιάρχου, όσο και το καθεστώς των υπαλλήλων/προστηθέντων ξηράς του μεταφορέα, που θα χειρίζονται το σύστημα πλοήγησης. Στη λειτουργία των πλοίων αυτών εμπλέκεται ο ανθρώπινος παράγοντας – ανάλογα με το επίπεδο αυτονομίας του πλοίου – και περνάει σε άλλο επίπεδο η καταλληλότητα του προσωπικού, το οποίο πάντως δεν είναι πλήρωμα. Δεν μπορούν, κατά τη γνώμη μας, να ερμηνευθούν τόσο διασταλτικά οι διατάξεις για την κατάλληλη επάνδρωση, ώστε να συμπεριλάβουν το προσωπικό αυτό, το οποίο συνιστά

[891] Βλ. Πρώτο Μέρος σελ. 146 επ.
[892] Carey Luci, All Hands off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships, σελ. 4, διαθέσιμο online: http://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1706.pdf, uploaded August 2017.

προσωπικό ξηράς, το οποίο παρέχει χερσαία εργασία και για το οποίο απαιτείται εξειδίκευση τόσο άκρως τεχνολογική, όσο και ναυτική[893].

Ένα άλλο ζήτημα εγείρεται αναφορικά με τις περιπτώσεις κατά τις οποίες το φορτίο καθίσταται επικίνδυνο κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, το πως μπορεί να απορριφθεί ή να καταστεί ακίνδυνο και, σε περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης των ενεργειών αυτών, πως διαμορφώνεται η ευθύνη του μεταφορέα και του φορτωτή. Επίσης ποιο θα είναι το κόστος ασφάλισης για την κάλυψη των περιπτώσεων αυτών και αν επιβαρύνεται το συνολικό κόστος της μεταφοράς.

Όσον αφορά τους Κανόνες Ρότερνταμ ως τη Διεθνή Σύμβαση που φιλοδοξεί να αντικαταστήσει το καθεστώς ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα για τον επόμενο αιώνα, δεν μπορούμε παρά να παρατηρήσουμε ότι υπό το πρίσμα των εξελίξεων αυτών, η Διεθνής Σύμβαση μπορεί να θεωρηθεί ήδη πεπερασμένη σε βασικότατες διατάξεις της, που συνοπτικά αναφέρθηκαν ανωτέρω.

§ 2. Διαμόρφωση και περιεχόμενο των τεκμηρίων απουσίας πταίσματος

Ο κατάλογος που περιλήφθηκε στο άρθρο 17 παρ. 3 των Κανόνων Ρότερνταμ διαφοροποιείται κατά περιεχόμενο σε αρκετά σημεία από τον κατάλογο του άρθρου 4 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Πέραν της κατάργησης του ναυτικού πταίσματος, σε ορισμένες περιπτώσεις διατηρήθηκε η διατύπωση που υπάρχει στο ισχύον καθεστώς, άλλες εξαιρέσεις συγχωνεύτηκαν και κάποιες τροποποιήθηκαν, ενώ προστέθηκαν και καινούριες περιπτώσεις απαλλαγών. Έτσι, ο κατάλογος διαφοροποιείται σημαντικά σε έξι καίρια σημεία: την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος, την περίπτωση της πυρκαγιάς, της διάσωσης, των ενεργειών του φορτωτή, των υποχρεώσεων του φορτωτή, των επικίνδυνων εμπορευμάτων και της γενικής αβαρίας. Εδώ θα εξετάσουμε τα, κατά τα ανωτέρω, τεκμήρια απουσίας πταίσματος, τα οποία με βάση το περιεχόμενό τους μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στα γεγονότα ή

[893] Carey Luci, All Hands off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships, σελ. 6, διαθέσιμο online: http://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1706.pdf, uploaded August 2017.

περιστάσεις που ο μεταφορέας δεν μπορεί να ελέγξει, σε εκείνα που προκλήθηκαν από πταίσμα του φορτωτή ή των προσώπων για τα οποία ευθύνεται ή οφείλονται στη φύση και την κατάσταση των εμπορευμάτων και σε εκείνα που προκλήθηκαν από ενέργειες του μεταφορέα, οι οποίες εξαιτίας του σκοπού τους μπορούν να εξαιρεθούν από το τεκμήριο ευθύνης του, παρά το βλαπτικό στα εμπορεύματα αποτέλεσμα.

Α. Γεγονότα ή περιστάσεις έξω από τη σφαίρα ελέγχου του μεταφορέα

α. Ανωτέρα βία

Δεν υπάρχει νομοθετικός ορισμός της ανωτέρας βίας. Στην ελληνική θεωρία η ανωτέρα βία κατατάσσεται στα τυχηρά με ευρεία έννοια, τα οποία συνίστανται σε γεγονότα που δεν καλύπτονται από δόλο ή αμέλεια και δεν μπορούν να προβλεφθούν από το μέσο συνετό άνθρωπο. Πρακτικά η διάκριση, μεταξύ τυχηρών και ανωτέρας βίας, αναπτύσσει διαφορετικές έννομες συνέπειες στις περιπτώσεις αντικειμενικής ευθύνης, όπου υπάρχει ευθύνη για τυχηρά και όχι για ανωτέρα βία[894]. Έτσι, η έννοια της ανωτέρας βίας έχει διαμορφωθεί από την επιστήμη και τη νομολογία[895]. Η ανωτέρα βία αναγνωριζόταν στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο ως λόγος άρσης της ευθύνης του μεταφορέα πριν την θέση σε ισχύ των Κανόνων Χάγης. Στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ διατυπώνεται στο άρθρο 4 παρ. 2 περ. δ, στον κατάλογο των εξαιρούμενων κινδύνων.

Η έννοια της ανωτέρας βίας ως απαλλακτικός λόγος στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ περιλαμβάνει κάθε γεγονός ή περίσταση, το οποίο οφείλεται αποκλειστικά σε φυσικά αίτια, χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση και είναι

[894] Βλ. Γεωργιάδη Α., Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, ο.π., σελ. 262-263.

[895] Η έννοια της ανωτέρας βίας προσδιορίζεται στη βάση των δύο κύριων θεωριών, που έχουν αναπτυχθεί σχετικά. Είτε σύμφωνα με την υποκειμενική θεωρία, κατά την οποία ανωτέρα βία συνιστά κάθε τυχηρό που συνίσταται σε περιστατικά απρόβλεπτα και αναπότρεπτα ακόμη και με μέτρα άκρας σύνεσης και επιμέλειας του οφειλέτη, είτε σύμφωνα με την αντικειμενική θεωρία, κατά την οποία ανώτερη βία συνιστούν γεγονότα από τη φύση τους αναπότρεπτα και εξωτερικά σε σχέση με τον οφειλέτη. Βλ. και πλούσια νομολογία σε *Γεωργιάδη Α.*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, ο.π., σελ. 262-263.

εντελώς απρόβλεπτη και αναπόδραστη από τον μέσο επιμελή μεταφορέα[896], ακόμη και με την επίδειξη της δέουσας επιμέλειας[897]. Εφόσον όμως στη ζημία αποδεικνύεται συνδρομή πταίσματος του μεταφορέα, τότε αποκλείεται η απαλλαγή του με βάση την εξαίρεση αυτή.

Κατά τη διαπραγμάτευση στην UNCITRAL, προτάθηκε απάλειψη[898] αυτού του λόγου απαλλαγής, ως πλεονασμός, δεδομένης της αναδιατύπωσης της εξαίρεσης του άρθρου 4 παρ. 2 περ. ιζ[899] των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ στο άρθρο 17 παρ. 2 των Κανόνων Ρότερνταμ. Επίσης, προτάθηκε η αντικατάστασή της με τη φράση «φυσικά φαινόμενα»[900]. Τελικά, η εξαίρεση διατηρήθηκε και επαναδιατυπώθηκε στο άρθρο 17 παρ. 3 περ. α των Κανόνων Ρότερνταμ, προκειμένου να μην υπάρξει διακινδύνευση μεταβολής στη νομολογία, με την ένταξη της έννοιας της ανωτέρας βίας ερμηνευτικά στο άρθρο 17 παρ. 2 των Κανόνων Ρότερνταμ ή με τη διατύπωσή της διαφορετικά ως «φυσικά φαινόμενα». Έτσι, υπό το καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ οι προϋποθέσεις ευδοκίμησης της εξαίρεσης παραμένουν ίδιες. Επίσης, όπως και στο ισχύον καθεστώς ο μεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί αν βαρύνεται με πταίσμα αυτός ή τα πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται[901].

β. Θαλάσσιοι κίνδυνοι

Η έννοια των θαλάσσιων κινδύνων, επίσης δεν προσδιορίζεται νομοθετικά, ωστόσο της αποδίδεται το ίδιο περιεχόμενο, τόσο στο δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, όσο και στη ναύλωση, αλλά και την

[896] Βλ. ΕφΠειρ 766/1990, δε συνιστά ανωτέρα βία η θύελλα που εμφανίζεται κατά το ταξίδι όταν δεν είναι έκτακτη και ακαταμάχητη και ο πλοίαρχος μπορούσε να την προβλέψει. Επίσης, *Nugent v. Smith* (1875-76) LR 1 CPD 421 επ., με ανάλυση της έννοιας της ανωτέρας βίας. Βλ. επίσης Carver's Carriage by Sea, ο.π., σελ. 164, όπου περιπτώσεις πρόσκρουσης σε βυθισμένο βράχο, παγόβουνο, σεισμός, αναφέρονται ως περιστατικά τόσο ανατέρας βίας όσο και ως θαλάσσιοι κίνδυνοι.

[897] Βλ. *T. J. Schoenbaum*, Admiralty and Maritime law, 4th ed., USA, Thompson West, 2004, σελ.. 625.

[898] Βλ. Αναφορά 12ης Συνόδου UN doc A/CN.9/544, παρ. 120.

[899] Αυτός ο λόγος απαλλαγής αναφέρεται σύντομα ως "q-exception"(under rule 4.2.q). Βλ. Scrutton on Charterparties, ο.π., σελ. 403.

[900] Βλ. Αναφορά 14ης Συνόδου UN doc A/CN.9/572, παρ. 36-37.

[901] Βλ. αρθ. 18 ΚΡ.

ασφάλιση[902]. Στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ οι θαλάσσιοι κίνδυνοι συγκαταλέγονται στους εξαιρούμενους κινδύνους στη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 2 περ. γ. Στη νομολογία έχουν διευκρινιστεί[903] τόσο οι έννοιες αυτές, όσο και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα περιστατικό εμπίπτει στην εν λόγω εξαίρεση, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υπάρχει ομοφωνία.

Το κρίσιμο στοιχείο είναι ο θαλάσσιος χαρακτήρας του κινδύνου ή του ατυχήματος. Δηλαδή, η απειλή ή η επέλευση των περιστατικών αυτών πρέπει να είναι αδύνατο να συμβούν, εκτός εάν παρεμβάλλεται το θαλάσσιο στοιχείο[904]. Η διάταξη εφαρμόζεται, και ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του, είτε τα περιστατικά που καλύπτονται από την εξαίρεση λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα, είτε σε άλλα πλεύσιμα ύδατα, δηλαδή ποτάμια, λιμάνια, εσωτερικά πλεύσιμα ύδατα[905] και σε κάθε περίπτωση μετά τον απόπλου από το λιμάνι[906].

Περαιτέρω, το περιστατικό πρέπει να είναι απρόβλεπτο[907] και να μην μπορεί να αποφευχθεί ούτε με την επίδειξη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα. Για παράδειγμα, η ζημία από τη συνήθη φθορά του πλοίου, δεν εμπίπτει στην εξαίρεση. Όμως, η ζημία που προκαλείται από ανυπαίτια σύγκρουση, σύγκρουση από απόνερα ρυμούλκησης ή ζημίες από απρόβλεπτα καιρικά φαινόμενα, καλύπτεται από την εξαίρεση, καθώς τα γεγονότα αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις, ώστε να χαρακτηριστούν θαλάσσιοι κίνδυνοι.

Υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, έχει κριθεί[908] ότι ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη του ακόμη και αν η ζημία προκλήθηκε από κίνδυνο της θάλασσας, όταν η θαλάσσια αποστολή κατέστη

---

[902] Βλ. Scrutton on Charterparties, ο.π., σελ. 206.

[903] Βλ. π.χ. The Tilia Gorthon, 1985, 1 Lloyd's Rep, σελ. 552. Και στην ελληνική νομολογία: οι θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν είναι ανάγκη να προέρχονται άμεσα από τη θάλασσα, αλλά μπορούν να έχουν αφορμή το θαλάσσιο ταξίδι, βλ. π.χ. ΕφΠειρ 135/2014.

[904] Βλ. ΠΠρΠειρ 11/1991: Ως θαλάσσιοι κίνδυνοι θεωρούνται εκείνοι οι κίνδυνοι, οι οποίοι είναι συμφυείς με το στοιχείο της θάλασσας και της ναυσιπλοΐας και οι οποίοι είναι τέτοιας εξαιρετικής φύσεως και προκύπτουν από τέτοια ακατανίκητη δύναμη, ώστε δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με τη συνηθισμένη επιδεξιότητα και σύνεση.

[905] Δεν δίνεται ορισμός της έννοιας των πλεύσιμων υδάτων ("navigable waters") στις Διεθνείς Συμβάσεις που χρησιμοποιείται. Ο όρος συναντάται επίσης στην ΔΣ 1989 για την επιθαλάσσια αρωγή, η οποία έχει κυρωθεί από τη χώρα μας με το ν. 2391/1996.

[906] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 17-11, σελ. 50.

[907] Βλ. W. Tetley, ο.π., Vol. 1, σελ. 1038. Έτσι στην υποθ. Thyssen Inc. v. S.S. Eurounity, 21 F3d 533 (2nd Cir. 1994), (Καναδάς). Επίσης, Thomas Wilson, Sons & Co. v. Owners of the Cargo Per the Xantho, (The Xantho), 1886- 1890 All ER 212 (1887).

[908] Βλ. π.χ. υποθ. The Glendarroch [1894] P 226 και Smith, Hogg v Black Sea & Baltic, 1940 A.C., σελ. 997.

δυνατό να απειληθεί από θαλάσσιο κίνδυνο εξαιτίας αμέλειας του μεταφορέα, ή όταν στη ζημία έχει συμβάλει αναξιοπλοΐα.

Η εξαίρεση μεταφέρθηκε αυτούσια στο άρθρο 17 παρ. 3 περ. β των Κανόνων Ρότερνταμ[909]. Ωστόσο, στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ καμία εξαίρεση δεν ευδοκιμεί όταν υπάρχει πταίσμα του μεταφορέα ή των προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος, σύμφωνα με το άρθρο 18. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, λόγου χάρη, οι ενέργειες πειρατών να μπορούν να θεωρηθούν θαλάσσιοι κίνδυνοι, αλλά παράνομες ενέργειες των στοιβαστών και του πληρώματος να μην εμπίπτουν στην εξαίρεση.

γ. Συγκρούσεις πολιτικού ή κοινωνικού ή παράνομου χαρακτήρα

Το τεκμήριο του άρθρου 17 παρ. 3 περ. γ των Κανόνων Ρότερνταμ περιέλαβε στον ίδιο απαλλακτικό μανδύα συγκρούσεις[910], οι οποίες ομαδοποιούνται περαιτέρω σε τρεις κατηγορίες. Το συγκεκριμένο τεκμήριο προϋποθέτει βίαιη ενέργεια με ιδεολογικό υπόβαθρο πολιτικό ή βίαιη ενέργεια ως αποτέλεσμα κοινωνικής αναταραχής ή περιστατικά, τα οποία συνίστανται σε παράνομες ενέργειες. Η έκταση των συγκρούσεων και ο αριθμός των προσώπων που συμμετέχουν δεν ασκεί επιρροή στη λειτουργία της εξαίρεσης. Προϋπόθεση όμως ευδοκίμησης του απαλλακτικού λόγου είναι, και στο καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ, η απουσία πταίσματος του μεταφορέα[911].

Η διάταξη διαμορφώθηκε με σύμπτυξη τριών διακριτών, στη λίστα των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, εξαιρούμενων κινδύνων και ταυτόχρονα με την προσθήκη επιπλέον περιστατικών, για τα οποία υπό το ισχύον καθεστώς γίνεται προσφυγή, στο εθνικό δίκαιο, ώστε να κριθεί αν αυτά εμπίπτουν στις εξαιρέσεις των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Ειδικότερα, στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ περιλαμβάνονταν στη λίστα εξαιρέσεων οι πολεμικές ενέργειες[912], οι πράξεις των εχθρών της πολιτείας[913] και η οχλοκρατία και οι κοινωνικές αναταραχές[914]. Στο κείμενο των Κανόνων Ρότερνταμ, παραλείφθηκε ο εξαιρούμενος κίνδυνος

[909] Βλ. Αναφορά 13ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/552, παρ. 98.
[910] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής, 12ης Συνόδου, παρ. 121, 14ης Συνόδου, παρ. 36, 75.
[911] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., παρ. 9-216.
[912] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. ε Κ Χ-Β.
[913] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. στ Κ Χ-Β.
[914] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. ια Κ Χ-Β.

που αφορούσε πράξεις των εχθρών της Πολιτείας[915], καθώς θεωρήθηκε ότι καλύπτεται από την αναλυτικότερη διατύπωση της διάταξης των Κανόνων.

Το τεκμήριο απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του για τα συγκεκριμένα περιστατικά, περιλαμβάνει, επομένως περισσότερες και σαφέστερα διατυπωμένες στο κείμενό του κατηγορίες συγκρούσεων. Εμπίπτουν, επιπλέον αυτών που προϋπήρχαν και συμπτύχθηκαν, ένοπλες συγκρούσεις, στις οποίες περιλαμβάνεται εμφύλιος και συγκρούσεις εντός του κράτους ή με άλλο κράτος[916], οι οποίες δεν αποσκοπούν σε πορισμό ιδιωτικού οφέλους, αλλά έχουν πολιτικό υπόβαθρο.

Εμπίπτει επίσης, εξέγερση, η έκταση της οποίας ερμηνευτικά συνιστά κάτι ευρύτερο από την έννοια που έχει προσδοθεί στον όρο από το αγγλικό δίκαιο[917], καθώς και οι πολιτικές ταραχές. Η διαφορά της έννοιας της εξέγερσης από τον πόλεμο και τις εχθροπραξίες, συνίσταται στο γεγονός ότι τα πρόσωπα που συμμετέχουν στην εξέγερση δεν ενεργούν για λογαριασμό του Κράτους[918].

Καλύπτεται επίσης η τρομοκρατία, χωρίς να απαιτείται συμμετοχή περισσότερων προσώπων για το χαρακτηρισμό της παράνομης πράξης ως τρομοκρατίας. Δεν απαιτείται για τη λειτουργία της εξαίρεσης συμμετοχή τουλάχιστον τριών προσώπων, όπως απαιτούσε το αγγλικό δίκαιο. Πάντως, δεδομένης της απουσίας ορισμού της έννοιας της τρομοκρατίας στο διεθνές δίκαιο, το αν ένα περιστατικό εμπίπτει στην έννοια της τρομοκρατίας θα κριθεί με βάση το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο[919].

Επίσης, υπάρχει πλέον στη διάταξη ρητή πρόβλεψη, ως τεκμηρίου απαλλαγής, για την πειρατεία[920], που περιλαμβάνει εγκληματικές ενέργειες και

---

[915] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. στ Κ Χ-Β.

[916] Βλ. Pesqueras y Secaderos v. Beer, 1949 All ER, σελ. 845.

[917] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 17-13, σελ. 51. Βλ. Athens Maritime Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risks Assn (Bermuda) Ltd (*The Andreas Lemos*), 1982, 2 Lloyd's Rep, σελ. 483, κατά την οποία η εξέγερση συνίσταται σε σύμπραξη τριών τουλάχιστον προσώπων με κοινό στόχο και σκοπό να παράσχουν μεταξύ τους κάθε αρωγή για την επίτευξή του, η οποία περιλαμβάνει δυναμική ενέργεια ή/και άσκηση βίας που στρέφεται κατά ενός ή περισσότερων προσώπων που εμποδίζουν την ενέργεια.

[918] Βλ. *Katsivela Marel*, Overview of Ocean Carrier Liability …, ο.π., σελ. 439.

[919] Βλ. Acharya D.U., War on terror or terror wars: the problem in defining terrorism, Den.J.Int'l.L.P 2009, σελ. 657.

[920] Βλ. αναλυτικά τόσο για τον ορισμό της πειρατείας, σύμφωνα με το αρθ. 101 της Διεθνούς Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας που κυρώθηκε από τη χώρα μας με το ν. 2321/1995, και σύμφωνα με εθνικές ρυθμίσεις ποινικού και δημοσίου ναυτικού δικαίου, όσο και για το αν καλύπτεται από εξαιρούμενο κίνδυνο στους Κ Χ/Χ-Β σε *Λία Αθανασίου*, Πειρατεία και ναυτική εργασία, 7ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Η νομική θέση των ναυτικών από συγκριτική

στην ανοιχτή θάλασσα. Η πρόβλεψη της πειρατείας, για την οποία δίνεται διεθνής ορισμός, συνιστά μια καινοτομία στο πεδίο των απαλλακτικών λόγων, απαραίτητη λόγω της έξαρσης εδώ και αρκετά χρόνια των περιστατικών πειρατείας.

δ. Επιβολή καραντίνας, παρέμβαση ή εμπόδια από κρατικούς φορείς ή άτομα

Στη διάταξη του άρθρου 17 παρ. 3 περ. δ των Κανόνων Ρότερνταμ ενοποιούνται[921] δύο από τους εξαιρούμενους κινδύνους των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[922]. Η πρώτη από τις διατάξεις που ενοποιούνται, είναι εκείνη της περ. ζ της παρ. 2 του άρθρου 4. Αυτός ο εξαιρούμενος κίνδυνος αφορά ζημία που προκαλείται από τη διακοπή ή παρεμπόδιση του πλου εξαιτίας οποιασδήποτε –ημεδαπής ή αλλοδαπής προς το πλοίο - κρατικής παρέμβασης ή παρέμβασης από άλλη δύναμη που αντιποιείται επίσημη αρχή[923]. Τα μέτρα που λαμβάνονται από τα όργανα αυτά, συνίστανται σε απαγόρευση φόρτωσης ή εκφόρτωσης, περιορισμούς εισαγωγής ή εξαγωγής, δημεύσεις κ.λπ. Επίσης, ο ίδιος εξαιρούμενος κίνδυνος, αφορά ζημία που προκαλείται από κατάσχεση βάσει δικαστικής διαδικασίας, δηλαδή κατάσχεσης που επιβάλλεται για την προστασία ή την εξασφάλιση ιδιωτικού δικαιώματος[924]. Η κατάσχεση που αφορά την προστασία δικαιωμάτων ιδιωτικού δικαίου, πρέπει να έχει επιβληθεί νόμιμα και στο πλαίσιο δικαστικής διαδικασίας. Μάλιστα, υποστηρίζεται ότι δεν αρκεί για την ενεργοποίηση της εξαίρεσης ο προσωρινός χαρακτήρας εξασφαλιστικού μέτρου που στη συνέχεια ήρθη[925]. Η δεύτερη από τις συγχωνευόμενες εξαιρέσεις, του άρθρου 4 παρ. 2 περ. η, αφορά και πάλι ζημία από περιορισμό, που επιβάλλεται όμως από συγκεκριμένο πολιτειακό όργανο, τις υγειονομικές αρχές.

και διεθνή άποψη, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2013, σελ. 339 επ., ιδ. 363-364. Επίσης, Dillon Lana, Maritime Piracy: defining the problem, 2005, διαθέσιμο online: http://www.southchinasea.org/files/2012/03/Dillon-Dana-Maritime-Piracy-Defining-the-Problem.pdf.

[921] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 10ης Συνόδου, παρ. 29 και 12ης συνόδου, παρ. 85, 122, 14ης Συνόδου, παρ. 22, 26, 38, 75, 80.

[922] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. ζ και η.

[923] Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 550.

[924] Βλ. Girvin S., Carriage of Goods by Sea, Oxford, Oxford University Press, 2007, σελ. 365.

[925] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., σελ. 52.

Η διάταξη του άρθρου 17 παρ. 3 περ. δ των Κανόνων Ρότερνταμ συνιστά βελτίωση στην, αναχρονιστική πλέον, διατύπωση των ανωτέρω εξαιρέσεων των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ για δύο λόγους. Πρώτον, γίνεται αναφορά των υποκειμένων, με ενέργειες των οποίων μπορεί να επιβληθεί καραντίνα, παρέμβαση ή εμπόδια και γίνεται επιπλέον ρητή αναφορά σε ιδιώτες. Δεύτερον, η διατύπωση της διάταξης αυτής, διευκολύνει την εφαρμογή της σε έννομες τάξεις με διαφορετικό δικονομικό σύστημα, καθώς υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της μέτρα που, μπορεί να διαφέρουν ανά έννομη τάξη, συνιστούν ωστόσο παρεμπόδιση, την οποία μπορεί ο μεταφορέας να επικαλεστεί για να αποφύγει την ευθύνη του.

Βασική προϋπόθεση που διαφοροποιεί περαιτέρω τη διάταξη από τους κανόνες που ενοποιούνται σ' αυτήν, είναι η ανατροπή του τεκμηρίου απαλλαγής από την ευθύνη του για τα περιστατικά αυτά, όταν βαρύνεται με πταίσμα όχι μόνο ο ίδιος, αλλά και τα πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται με βάση το άρθρο 18 των Κανόνων Ρότερνταμ. Επομένως ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί την εξαίρεση ακόμη και όταν δε βαρύνεται ο ίδιος μεν με αμέλεια, μπορεί όμως να αποδοθεί πταίσμα σε κάποιο από τα πρόσωπα αυτά. Σε κάθε περίπτωση, όπως και στο ισχύον καθεστώς, ο μεταφορέας δεν μπορεί να επωφεληθεί από το τεκμήριο όταν η κράτηση ή ο περιορισμός επιβλήθηκε από δική του ενέργεια ή παράλειψη που προκάλεσε το μέτρο[926].

Πάντως, στόχος της συντακτικής επιτροπής δεν ήταν να περιορίσει τη δυνατότητα εξαίρεσης του μεταφορέα από την ευθύνη του, καθώς κάτι τέτοιο θα μπορούσε να οδηγήσει σε προβολή και αβάσιμων αξιώσεων, που απαιτούν χρονοβόρες διαδικασίες για την επίλυσή τους, αλλά και σε αδυναμία ναύλωσης του πλοίου. Υποστηρίζεται ότι θεωρείται πιθανόν ο μεταφορέας να μην μπορεί να επικαλεστεί την εξαίρεση, όταν η κατάσχεση επιβάλλεται για μη καταβεβλημένους μισθούς του πλοιάρχου και του πληρώματος. Αμφισβητείται, όμως, η απόρριψη του επικαλούμενου από το μεταφορέα τεκμηρίου, όταν η κατάσχεση επιβλήθηκε μετά από αίτηση εκτελούντος μέρους για αξίωση που βασίζεται σε προηγούμενη σύμβαση[927].

[926] Βλ. Gold E./Chircop A./Kindred H., Maritime Law, Collection Essentials of Canadian Law, Toronto, Irwin Law, 2003, σελ. 437.
[927] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., σελ. 53.

ε. Διακοπή εργασίας

Το άρθρο 17 παρ. 3 περ. ε των Κανόνων Ρότερνταμ διατήρησε στα τεκμήρια απαλλαγής: «απεργίες, ανταπεργίες, στάση ή περιορισμοί της εργασίας», αφού εγκαταλείφθηκε η πρόταση για την απαλοιφή του συγκεκριμένου απαλλακτικού λόγου του άρθρου 4 παρ. 2 περ. ι των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Η διατύπωση στο ισχύον καθεστώς προβλέπει την απαλλαγή του μεταφορέα, αν η ζημία οφείλεται σε: «απεργίες, ανταπεργίες, στάσεις εργασίας ή εμπόδια που προκαλούν είτε μερική ή ολική διακοπή της εργασίας για οποιαδήποτε αιτία».

Η αναφορά στους Κανόνες Ρότερνταμ, σε τέσσερα συμβάντα εργασίας, και με την αντικατάσταση των «εμποδίων», από τον όρο «περιορισμοί» , δεν επιλύει, πάντως, το ζήτημα της ερμηνείας που τυχόν θα δοθεί, αν οι Κανόνες τεθούν σε ισχύ, στις έννοιες αυτές, από τα εθνικά δικαστήρια. Για παράδειγμα, η ακινητοποίηση στο αγγλικό δίκαιο, περιλαμβάνει συνδικαλιστικές ενέργειες, όχι όμως και διακοπή της εργασίας λόγω ενδεχομένου τοποθέτησης βόμβας ή πιθανής εκδήλωσης ασθένειας .

Στην ευρύτερη διατύπωση της εξαίρεσης, υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ υπάγεται κάθε μορφής διακοπή εργασίας, ανεξάρτητα από την αιτία της διακοπής, τη διάρκειά της και το αν η διακοπή επηρέασε τις εργασίες σχετικά με το πλοίο ή το φορτίο. Στο άρθρο 17 παρ. 3 περ. ε των Κανόνων Ρότερνταμ, έχει αφαιρεθεί η φράση «ολική ή μερική» διακοπή της εργασίας, τροποποίηση η οποία μπορεί να ερμηνευτεί είτε ως αποφυγή μιας πλεοναστικής διατύπωσης, είτε όμως ως περιορισμός της εξαίρεσης μόνο για τις περιπτώσεις ολικής διακοπής εργασίας ως αποτέλεσμα γενικής απεργίας ή ακινητοποίησης, ερμηνεία που οδηγεί σε επίταση της ευθύνης του μεταφορέα.

Τέλος, η απαλοιφή της φράσης «για οποιαδήποτε αιτία», αποφασίστηκε από την UNCITRAL προκειμένου να αποφευχθεί σύγκρουση με τη διάταξη του άρθρου 17 παρ. 4, που αποκλείει την ευδοκίμηση της εξαίρεσης, όταν ο μεταφορέας βαρύνεται με πταίσμα δικό του ή των προσώπων για τα οποία ευθύνεται δυνάμει του άρθρου 18 των Κανόνων Ρότερνταμ. Η ευθύνη του μεταφορέα από αντιπροσώπευση, ενδέχεται να οδηγήσει σε ανατροπή του τεκμηρίου απαλλαγής όταν η ζημία ή καθυστέρηση ήταν αποτέλεσμα απεργίας

των υπαλλήλων μη θαλάσσιου μεταφορέα, ο οποίος ήταν επιφορτισμένος με την εκτέλεση μέρους της μεταφοράς. Βεβαίως, ακόμη και με την ισχύουσα διάταξη των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται, όπως έχει κριθεί και στη νομολογία, εφόσον τα περιστατικά αυτά οφείλονται σε υπαιτιότητά του.

στ. Πυρκαγιά στο πλοίο

Η τροποποίηση της συγκεκριμένης εξαίρεσης αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αλλαγές των Κανόνων Ρότερνταμ στον παραδοσιακό κατάλογο εξαιρέσεων[928]. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 περ. β των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του για απώλεια ή βλάβη που οφείλεται σε πυρκαγιά, εκτός αν ο ενάγων αποδείξει ότι η πυρκαγιά προκλήθηκε από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα[929]. Με αυτή τη διατύπωση πρόκειται για μια ευρύτατη εξαίρεση, καθώς ο ενάγων οφείλει να αποδείξει είτε παράβαση της διάταξης του άρθρου 3 παρ. 1[930] των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, είτε ότι η πυρκαγιά προκλήθηκε από τον ίδιο το μεταφορέα ή την εταιρία, ειδικότερα από πρόσωπο που συνδέεται με την επιχείρηση, υπό την έννοια ότι διαθέτει εξουσία εκπροσώπησης[931]. Η απόδειξη αυτών των περιστατικών είναι βέβαια τουλάχιστον δυσχερής για τον ενάγοντα. Ο μεταφορέας μπορεί να στηριχθεί στην εξαίρεση τόσο σε περίπτωση ανεξήγητης πυρκαγιάς, αλλά ακόμη κι όταν η πυρκαγιά προκλήθηκε από δόλο ή αμέλεια ή του πλοιάρχου ή του πληρώματος[932].

Η διατύπωση του άρθρου 17 παρ. 3 περ. στ των Κανόνων Ρότερνταμ είναι: *«πυρκαγιά στο πλοίο»*. Προς το σκοπό διατήρησης της παραδοσιακής διδασκαλίας και νομολογίας[933] που αναπτύχθηκε υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όσον αφορά την περίοδο ευθύνης του

[928] Βλ .σχετ. συζήτηση στις Αναφορές της Επιτροπής, 10ης Συνόδου, παρ. 37, 13ης Συνόδου, παρ. 94-95, 14ης Συνόδου, παρ. 59-62.
[929] Βλ. ΠΠρΠειρ 911/2002, ΔΕΕ 2003, σελ. 84 με Παρατ. *Χ. Χρυσάνθη*, ΕφΠειρ 176/2000, ΕφΠειρ 1023/1997, ΕΝΔ 26, σελ. 13.
[930] Βλ. Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd (The Maurienne), 1959, 2 Lloyd's Rep 105, Eurasian Dream, 2002, 1 Lloyd's Rep, σελ. 719.
[931] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.252-5.254, σελ. 172.
[932] Βλ. ΕφΠειρ 142/2012, ΔΕΕ 2012, σελ. 695.
[933] Βλ. ΕφΠειρ 835/2010, ΔΕΕ 2011, σελ. 483.

μεταφορέα σε περίπτωση πυρκαγιάς και δεδομένου του ότι η πυρκαγιά δεν αποτελεί απαλλακτικό λόγο σε άλλα είδη μεταφοράς, θεωρήθηκε αναγκαία ως διευκρινιστική[934], η διατύπωση *«στο πλοίο»*. Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες Ρότερνταμ καλύπτει γενικά μεταφορά «door to door», η απαλλαγή του μεταφορέα σε περίπτωση πυρκαγιάς, χρονικά περιορίζεται «from tackle to tackle». Δεν διευκρινίζεται αν η πυρκαγιά πρέπει να εκδηλώθηκε στο πλοίο και τα μηχανικά του μέρη ή αν η εξαίρεση εφαρμόζεται και όταν η πυρκαγιά εκδηλώνεται στο φορτίο που έχει φορτωθεί στο πλοίο[935]. Με βάση πάντως τις ρυθμίσεις των Κανόνων Ρότερνταμ για την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα[936], αυτός έχει ευθύνη για ζημία από πυρκαγιά, που εκδηλώνεται πριν τη φόρτωση ή μετά την εκφόρτωση.

Οι Κανόνες του Αμβούργου, που κατάργησαν σχεδόν ολοκληρωτικά τον κατάλογο εξαιρέσεων, επεφύλαξαν ειδική μεταχείριση στην περίπτωση της πυρκαγιάς. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 4 των Κανόνων του Αμβούργου, διατηρείται η κατανομή του βάρους απόδειξης και ο ενάγων φέρει το βάρος να αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται αιτιωδώς σε πυρκαγιά. Ωστόσο, υπό το καθεστώς αυτό, επιτείνεται η ευθύνη του μεταφορέα, καθώς αυτός είναι υπεύθυνος στην περίπτωση πυρκαγιάς, όταν με πταίσμα βαρύνεται όχι πλέον μόνο ο ίδιος, αλλά και οι υπάλληλοι ή οι προστηθέντες του.

Η σημαντικότερη τροποποίηση της διάταξης είναι η παράλειψη από αυτήν της φράσης *«εκτός αν οφείλεται σε ίδιον πταίσμα του μεταφορέα»*. Η παράλειψη αυτή προφανώς υιοθετεί τη θέση που υποστηρίχθηκε στους Κανόνες Αμβούργου. Έτσι, σε σχέση με τη διάταξη των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, η διάταξη των Κανόνων Ρότερνταμ οδηγεί σε επίταση της ευθύνης του μεταφορέα. Ο μεταφορέας θα στηριχθεί στο τεκμήριο απαλλαγής αποδεικνύοντας ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση οφείλεται σε πυρκαγιά, ώστε να ανατρέψει την prima facie υπόθεση του ενάγοντος. Ωστόσο, αν στη συνέχεια ο ενάγων αποδείξει ότι στην πυρκαγιά συνέβαλε ή ότι αυτή οφείλεται σε πταίσμα του μεταφορέα ή των προσώπων για τα οποία ο μεταφορέας είναι

[934] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 14ης Συνόδου, παρ. 62.
[935] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-19, σελ. 55.
[936] Βλ. αρθ. 12 ΚΡ και αναλυτικά στο Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 97 επ. για την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα.

υπεύθυνος δυνάμει του άρθρου 18[937], ο μεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Έτσι, ο μεταφορέας απαλλάσσεται και υπό το κράτος των Κανόνων Ρότερνταμ από ανεξήγητες πυρκαγιές, όχι όμως από πυρκαγιά που προκλήθηκε από πταίσμα, επί παραδείγματι, μέλους του πληρώματος ή υπαλλήλου ενός εκτελούντος μέρους. Με τις προϋποθέσεις αυτές, ο ενάγων δικαιούται να αποκαταστήσει τη ζημία του με την επιφύλαξη βέβαια ενστάσεων[938] ή περιορισμών[939] τις οποίες δικαιούται να επικαλεστεί ο μεταφορέας.

ζ. Κεκρυμμένο ελάττωμα

Η διατύπωση του τεκμηρίου απαλλαγής σε περίπτωση που η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων προκλήθηκε εξαιτίας κεκρυμμένου ελαττώματος, είναι πανομοιότυπη με την αντίστοιχη διάταξη των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[940]. Στο πεδίο εφαρμογής της περιλαμβάνονται, όπως και υπό το ισχύον καθεστώς, κεκρυμμένα ελαττώματα του πλοίου, τα οποία δεν είναι δυνατόν να αποκαλυφθούν ούτε με την επίδειξη της δέουσας επιμέλειας[941]. Εδώ εντοπίζεται μια πολύ σημαντική διαφορά ανάμεσα στα δύο καθεστώτα ευθύνης, η οποία μάλιστα επιδεινώνει τη θέση του μεταφορέα στους Κανόνες Ρότερνταμ. Και τούτο διότι η υποχρέωση αξιοπλοΐας, για την τήρηση της οποίας ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλλει τη δέουσα επιμέλεια, στους Κανόνες Ρότερνταμ τρέπεται σε διαρκή[942].

Παρά την πανομοιότυπη διατύπωση, το πεδίο εφαρμογής της εξαίρεσης του άρθρου 17 παρ. 2 περ. ζ των Κανόνων Ρότερνταμ[943] είναι κατά πολύ ευρύτερο, καθώς θα περιλάβει λανθάνοντα ελαττώματα, όχι μόνο στο πλοίο,

[937] Βλ. αρθ. 17 παρ. 4 περ. α ΚΡ.
[938] Βλ. αρθ. 62 παρ. 1 ΚΡ.
[939] Βλ. αρθ. 59 παρ. 1 ΚΡ.
[940] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. ιστ.
[941] Βλ. για τους Κ Χ-Β σε W. Tetley, Marine Cargo Claims, ο.π., σελ. 1210.
[942] Βλ. Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 141 επ. για την υποχρέωση αξιοπλοΐας ως διαρκή υποχρέωση κατά το αρθ. 14 ΚΡ.
[943] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 14ης Συνόδου, παρ. 49, 19ης Συνόδου, παρ. 70, 21ης Συνόδου, παρ. 54, 56.

αλλά και σε άλλα μέσα μεταφοράς ή ακόμη και σε εμπορευματοκιβώτια και μάλιστα για όλο το διάστημα της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα[944].

Β. Γεγονότα ή περιστάσεις αποδιδόμενα σε πταίσμα του φορτωτή ή στην κατάσταση των εμπορευμάτων

α. Πράξη ή παράλειψη του φορτωτή

Στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί ότι η απώλεια ή βλάβη οφείλεται σε *«πράξη ή παράλειψη του φορτωτή ή του κυρίου των πραγμάτων ή του αντιπροσώπου του ή εκπροσώπου του»* και να απαλλαγεί από την ευθύνη του[945]. Το άρθρο 17 παρ. 3 περ. η των Κανόνων Ρότερνταμ επεκτείνει τον κύκλο των προσώπων για πράξεις ή παραλείψεις των οποίων μπορεί ο μεταφορέας να απαλλαγεί από την ευθύνη του: *«πράξη ή παράλειψη του φορτωτή, του βάσει εγγράφου φορτωτή, του ελέγχοντος μέρους, ή κάθε άλλου προσώπου, για τις πράξεις του οποίου ο φορτωτής ή ο βάσει εγγράφου φορτωτής είναι υπεύθυνος, σύμφωνα με το άρθρο 33 ή 34»*.

Έτσι, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για πράξεις ή παραλείψεις του φορτωτή, του βάσει εγγράφου φορτωτή και του ελέγχοντος μέρους. Οι έννοιες του δυνάμει εγγράφου φορτωτή[946] και του ελέγχοντος μέρους[947] ανήκουν στην ορολογία που οι κανόνες Ρότερνταμ εισάγουν για πρώτη φορά σε Διεθνή Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς. Η ευθύνη και οι υποχρεώσεις των προσώπων αυτών έναντι του μεταφορέα ρυθμίζονται αναλυτικά σε ξεχωριστό κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης[948].

---

[944] Επιχείρημα από Αναφορά της Επιτροπής, 19ης Συνόδου, παρ. 70.
[945] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. θ Κ Χ-Β.
[946] Για παράδειγμα βάσει εγγράφου φορτωτής μπορεί να είναι ένας freight forwarder, ο οποίος προσλαμβάνεται από το φορτωτή για να οργανώσει τη μεταφορά και του οποίου το όνομα εμφανίζεται στη φορτωτική. Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 9 ΚΡ: *«Βάσει εγγράφου φορτωτής» ορίζεται ως το πρόσωπο το οποίο, όντας διαφορετικό από τον φορτωτή, αποδέχεται να ονομαστεί «φορτωτής» στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς».*
[947] Δικαίωμα ελέγχου μπορεί να έχει ο κομιστής του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς. Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 13 ΚΡ: *«Ελέγχον μέρος» καλείται το πρόσωπο το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 51, δικαιούται να ασκεί το δικαίωμα ελέγχου».*
[948] Κεφ. 7ο «Υποχρεώσεις του φορτωτή προς τον μεταφορέα», αρθ. 27-35 ΚΡ.

Επιπλέον, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του όταν η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη κάθε άλλου προσώπου, για τις πράξεις του οποίου ο φορτωτής ή ο δυνάμει έγγραφου φορτωτής είναι υπεύθυνος, εφόσον τα πρόσωπα αυτά δεν ενεργούν για λογαριασμό του μεταφορέα συμβατικού ή πραγματικού. Η ρύθμιση αυτή, ενώ είναι συμβατή με την ευθύνη από αντιπροσώπευση[949] του φορτωτή, όπως οριοθετείται στους Κανόνες Ρότερνταμ, αποτέλεσε αντικείμενο μακράς διαπραγμάτευσης μέχρι την τελική της διατύπωση[950].

Η εξαίρεση μπορεί να περιλάβει και ελαττώματα στη συσκευασία ή τα διακριτικά σημεία, καθώς και την περίπτωση εσφαλμένης παροχής οδηγιών σχετικά με τη φόρτωση, στοιβασία ή τη φροντίδα των εμπορευμάτων. Ως προς αυτά ωστόσο, η διάταξη είναι πλεοναστική καθώς οι τελευταίες περιπτώσεις καλύπτονται και από άλλες εξαιρέσεις[951].

β. Εκτέλεση υποχρεώσεων του μεταφορέα από το φορτωτή

Η εξαίρεση αυτή δεν υφίσταται στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Υπό το καθεστώς αυτό η έννομη συνέπεια που επέρχεται από την εκτέλεση από το φορτωτή[952] ενεργειών που ανήκουν στη σφαίρα των υποχρεώσεων του μεταφορέα, συνήθως της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, εξαρτάται, όπως είδαμε, από το εφαρμοστέο δίκαιο. Η κύρια τομή του προβληματισμού, όπως έχει αναπτυχθεί ήδη, όταν οι ενέργειες αυτές εκτελούνται από το φορτωτή δυνάμει μιας ρήτρας FIO ή άλλης όμοιας[953], συνίσταται στην αναγνώριση από το εφαρμοστέο κατά περίπτωση δίκαιο αν μετατίθεται η ευθύνη από το φορτωτή ή αν απλώς αναλαμβάνονται οι σχετικές δαπάνες.

[949] Βλ. σχετ. συζήτηση σε Αναφορά της Επιτροπής 16ης Συνόδου, παρ. 105 και 17ης Συνόδου, παρ. 181.
[950] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής, 10ης Συνόδου, παρ. 29, 12ης Συνόδου, παρ. 85, 14ης Συνόδου, παρ. 41-42, 19ης Συνόδου, παρ. 257-260, 20ης Συνόδου, παρ. 111 και 21ης Συνόδου, παρ. 57-58.
[951] Βλ. αρθ. 17 παρ. 3 περ. ια ΚΡ.
[952] Βλ. Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 108 επ. και 123 επ.
[953] FILO ("free in liner out"), FIOS ("free in and out, stowed"), FIOST ("free in and out stowed and trimmed") κ.α.

Στους Κανόνες Ρότερνταμ προστέθηκε το τεκμήριο απαλλαγής της περ. θ της παρ. 3 του αρθ. 17[954] σύμφωνα με το οποίο: *«η φόρτωση, ο χειρισμός, η στοιβασία ή η εκφόρτωση των εμπορευμάτων, η οποία πραγματοποιείται με βάση μία συμφωνία, σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2, εκτός εάν ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος εκτελεί τέτοια δραστηριότητα για λογαριασμό του φορτωτή, του βάσει εγγράφου φορτωτή ή του παραλήπτη»*. Σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ και τους εκεί ειδικότερους όρους, ο μεταφορέας έχει καταρχήν την υποχρέωση - μεταξύ άλλων - της φόρτωσης, του χειρισμού, της στοιβασίας και της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων[955], όμως κατά τους όρους της παρ. 2 του ίδιου άρθρου μπορεί να συμφωνήσει με το φορτωτή ότι οι υποχρεώσεις αυτές θα εκτελεστούν από το φορτωτή, τον βάσει εγγράφου φορτωτή ή τον παραλήπτη, συμφωνία η οποία υποχρεωτικά θα περιληφθεί στους όρους της σύμβασης[956].

Στην τελευταία αυτή περίπτωση όμως, όταν δηλαδή ο φορτωτής - ή ένας ανεξάρτητος εργολάβος ο οποίος έχει συμβληθεί με το φορτωτή - προβαίνει σε φόρτωση, χειρισμό, στοιβασία ή εκφόρτωση των εμπορευμάτων, τότε δεν ιδρύεται ευθύνη του μεταφορέα για τη βλάβη που τυχόν υπέστησαν τα εμπορεύματα, εφόσον οι ενέργειες εκτελέστηκαν πράγματι από τα πρόσωπα αυτά. Η ευθύνη του μεταφορέα παραμένει στην περίπτωση κατά την οποία συμφωνήθηκε η εκτέλεση αυτών των ενεργειών από δικούς του προστηθέντες με ξεχωριστή συμφωνία πέρα από τη σύμβαση μεταφοράς[957] και επιπλέον αμοιβή από το φορτωτή ή τον παραλήπτη, διότι σε διαφορετική περίπτωση θα υπήρχε σύγκρουση με τα στο άρθρο 18 οριζόμενα[958].

γ. Εγγενές ελάττωμα

[954] Βλ. σχετ. συζήτηση στις Αναφορές της Επιτροπής 14ης Συνόδου, παρ. 51 και 21ης Συνόδου, παρ. 44-49.
[955] Βλ. Αναλυτικά στο Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 111 επ.
[956] Βλ. αρθ. 3 παρ. 1, 13 παρ. 2 και 17 παρ. 3 περ. θ ΚΡ.
[957] Βλ. αρθ. 1.6.β ΚΡ.
[958] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-24, σελ. 57.

Αυτό το τεκμήριο απαλλαγής παρέμεινε ίδιο με την αντίστοιχη διάταξη των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ[959]. Στον απαλλακτικό λόγο εμπίπτει περίπτωση απώλειας ή βλάβης, η οποία οφείλεται αιτιωδώς στην ιδιοσυστασία των εμπορευμάτων. Ειδικότερα, ενδέχεται να προκύψουν απώλειες στον όγκο ή το βάρος του φορτίου ή απώλεια ή βλάβη, η οποία οφείλεται σε εγγενές ελάττωμα, την ποιότητα, την ιδιοσυστασία ή την ευαισθησία των εμπορευμάτων[960].

Και υπό το καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ, ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι η απώλεια ή βλάβη οφείλεται σε εγγενές ελάττωμα προκειμένου να αποφύγει την ευθύνη του. Η προστασία όμως που του παρέχεται από το συγκεκριμένο τεκμήριο απαλλαγής εξαρτάται και από την τήρηση των υποχρεώσεών του, σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 14 των Κανόνων Ρότερνταμ[961]. Έτσι, το τεκμήριο μπορεί να ανατραπεί αν ο μεταφορέας δεν έχει εκπληρώσει προσηκόντως τις υποχρεώσεις του.

Η υποχρέωση του άρθρου 14 επεκτείνεται σε όλη τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού. Έτσι, η βλάβη του φορτίου λόγω εγγενούς ελαττώματος, η οποία εκδηλώνεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ενεργοποιεί μια δευτερεύουσα υποχρέωση του μεταφορέα, να ζητήσει, αν είναι αυτό δυνατό, πληροφορίες και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για τον περιορισμό της έκτασης της ζημίας[962]. Αν ο μεταφορέας δεν ζητήσει πληροφορίες και αποδειχθεί ότι η άσκηση της δέουσας επιμέλειας επιβάλλει την αίτηση πληροφοριών εκ μέρους του μεταφορέα, επειδή για παράδειγμα παρόμοια μεταφορά έχει καταδείξει την ευπάθεια του φορτίου, ο μεταφορέας δεν θα απαλλαγεί από την ευθύνη του.

Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν μπορεί να στηριχθεί στη συγκεκριμένη εξαίρεση αν η ζημία των ευπαθών εμπορευμάτων προήλθε από άλλο λόγο, όπως για παράδειγμα, κακοκαιρία ή σύγκρουση. Ωστόσο, αν τέτοιου είδους γεγονότα οδηγήσουν σε καθυστερήσεις, εξαιτίας των οποίων προέκυψε βλάβη τέτοιου είδους φορτίου, η κρίση για την ευθύνη του μεταφορέα θα εξαρτηθεί από τα

[959] Βλ. αρθ. 4 παρ. 2 περ. ιγ.
[960] Βλ. Soya GmbH Mainz Kommanditgesellschaft v White HL, 1983, 1 Lloyd's Rep., σελ. 122.
[961] Βλ. Πρώτο Μέρος αναλυτικά για τις υποχρεώσεις αυτές, σελ. 111 επ. και 144 επ..
[962] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-27, σελ. 58.

πραγματικά περιστατικά της συγκεκριμένης περίπτωσης, καθώς και από τις πληροφορίες και τη γνώση που διέθετε ο μεταφορέας ενός τέτοιου φορτίου[963].

δ. Ανεπάρκεια ή ελαττωματική κατάσταση συσκευασίας ή σήμανσης

Στο άρθρο 17 παρ. 3 περ. ια των Κανόνων Ρότερνταμ περιλαμβάνονται περιστατικά, τα οποία και υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ απαλλάσσουν το μεταφορέα από την ευθύνη του και τα οποία περιλαμβάνονται σε δύο διακριτές περιπτώσεις του καταλόγου εξαιρέσεων. Πρόκειται αφενός μεν για την περίπτωση ιδ του άρθρου 4 παρ. 2, που αφορούσε την ανεπάρκεια συσκευασίας[964], αφετέρου δε για την περίπτωση ιε του άρθρου 4 παρ. 2, που αφορούσε την ανεπάρκεια ή ατέλεια των διακριτικών σημείων.

Στην πρώτη από τις παραπάνω περιπτώσεις, ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί την προστασία της εξαίρεσης, εφόσον η ζημία οφείλεται σε ανεπάρκεια ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας των ίδιων των εμπορευμάτων που υπέστησαν βλάβη. Η ανεπάρκεια ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας ή των σημείων μπορεί να είναι μερική ή ολική[965]. Ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται όταν η ζημία οφείλεται σε ανεπάρκεια συσκευασίας άλλων εμπορευμάτων, που μεταφέρονταν - μαζί με εκείνα στα οποία προκλήθηκε η βλάβη - με βάση άλλη σύμβαση μεταφοράς, για την οποία εκδόθηκε διαφορετική φορτωτική.

Η ανεπάρκεια συσκευασίας, ιδίως όταν είναι εμφανής, οπότε και οφείλεται αυξημένη επιμέλεια από τον μεταφορέα, πρέπει να σημειωθεί στη φορτωτική, ώστε ο μεταφορέας να μπορεί να την προβάλλει έναντι του κομιστή της φορτωτικής[966]. Στη δεύτερη περίπτωση, περιλαμβάνεται ανεπάρκεια ή ατέλεια των διακριτικών σημείων, που μπορεί να οδηγήσει σε κακή στοιβασία του φορτίου ή μη προσήκουσα παράδοση.

[963] Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-26, σελ. 57.
[964] Βλ. π.χ. ΕφΠειρ 1687/1990, ΑΠ 87/1993, με εφαρμογή αμερικανικού δικαίου. Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.085, σελ. 109.
[965] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-30, σελ. 59.
[966] Βλ. Silver v. Ocean Steamship Co, 1930, 1 KB 416.

Οι ανωτέρω περιπτώσεις συγχωνεύτηκαν[967] στο άρθρο 17 παρ. 3 περ. ια των Κανόνων Ρότερνταμ, το οποίο ορίζει ότι: *«ανεπάρκεια ή ελαττωματική κατάσταση της συσκευασίας ή της σήμανσης που δεν εκτελείται από ή για λογαριασμό του μεταφορέα»*. Το τεκμήριο τελεί υπό την προϋπόθεση ότι η συσκευασία και σήμανση δεν έγινε από το μεταφορέα, καθώς στο πλαίσιο μιας σύγχρονης σύμβασης μεταφοράς ο μεταφορέας ενδέχεται να συμφωνήσει να εκπληρώσει ο ίδιος κάποιες από τις παραδοσιακές υποχρεώσεις του φορτωτή[968]. Ειδικότερα, η ανεπάρκεια και ελαττωματικότητα είτε της συσκευασίας είτε των διακριτικών σημείων δεν θα πρέπει να οφείλεται στο μεταφορέα και τα πρόσωπα για τα οποία αυτός είναι υπεύθυνος δυνάμει του άρθρου 18, άλλως το τεκμήριο ανατρέπεται.

Γ. Απαλλασσόμενες ενέργειες του μεταφορέα σε περιπτώσεις επείγοντος

α. Διάσωση ή προσπάθεια διάσωσης ζωής στη θάλασσα

Ο εξαιρούμενος κίνδυνος του άρθρου 4 παρ. 2 περ. ιβ των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ κρίθηκε απαραίτητο να αναλυθεί σε δύο περιπτώσεις κατά τη σύνταξη του άρθρου 17 παρ. 3 των Κανόνων Ρότερνταμ[969]. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 περ. ιβ των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας απαλλασσόταν από την ευθύνη του στην περίπτωση που επιχειρούσε «*διάσωση ή με πρόθεση τη διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα*», δηλαδή, η ίδια εξαίρεση κάλυπτε τη διάσωση ή την απόπειρα διάσωσης ζωής, αλλά επίσης και περιουσίας.

Η περίπτωση ιβ του άρθρου 17 παρ. 3 των Κανόνων Ρότερνταμ περιέλαβε αποκλειστικά τη διάσωση ή την προσπάθεια διάσωσης ζωής στη θάλασσα ως λόγο απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του στην περίπτωση πρόκλησης ζημίας από απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης των εμπορευμάτων στην περίπτωση αυτή. Μάλιστα, στην περίπτωση που απειλείται ανθρώπινη ζωή, το δημόσιο συμφέρον για την προστασία της υπερτερεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε ο μεταφορέας μπορεί επιτυχώς να επικαλεστεί

[967] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής, 20ης Συνόδου, παρ. 22 και 21ης Συνόδου, παρ. 181.
[968] Βλ. αρθ. 27 ΚΡ. Επίσης την Αναφορά της Επιτροπής, 14ης Συνόδου, παρ. 46-48 και 75.
[969] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 96, 99, 14ης Συνόδου, παρ. 75.

την εξαίρεση, τόσο στην περίπτωση που η εκτέλεση ενεργειών προς το σκοπό διάσωσης ζωής στη θάλασσα επέφερε αποτέλεσμα ή και στην περίπτωση που η απόπειρα διάσωσης ζωής απέτυχε, όσο ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποία η αποτυχία ήταν εξαρχής πιθανή και προβλέψιμη[970].

Από την τελευταία περίπτωση εξάγεται σαφές συμπέρασμα ότι δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην αξία της ανθρώπινης ζωής έναντι οποιουδήποτε περιουσιακού συμφέροντος, σε τέτοιο βαθμό, ώστε ο μεταφορέας θα απαλλαγεί από την ευθύνη του σε μια τέτοια περίσταση, πράγμα που επιτρέπει στους μεταφορείς και τους πλοιάρχους να μην αναζητήσουν τη στάθμιση άλλων συμφερόντων όταν απειλείται ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα ή τη στάθμιση της δυνατότητας ή πιθανότητας επιτυχίας μιας προσπάθειας διάσωσης. Αυτή δε η προσέγγιση αποτελεί ήδη επαρκή λόγο της ανάγκης διάσπασης της αντίστοιχης διάταξης του προγενέστερου δικαίου.

β. Εύλογα μετρά για τη διάσωση ή την απόπειρα διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα

Οι συντάκτες των Κανόνων Ρότερνταμ δεν διατήρησαν όσον αφορά την διάσωση ή την απόπειρα διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα την εκτεταμένη προστασία που παρείχαν στους μεταφορείς στην περίπτωση αυτή οι Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ. Σύμφωνα με την περίπτωση ιβ του άρθρου 4 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, δεν θεωρούνταν επιβεβλημένο, τα μέτρα που είχαν ληφθεί από το μεταφορέα να ήταν συνάμα και εύλογα στην περίπτωση διάσωσης ή απόπειρας διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα, προκειμένου να ενεργοποιηθεί η εξαίρεση.

Στην περίπτωση, ωστόσο, του άρθρου 17 παρ. 3 περ. ιγ των Κανόνων Ρότερνταμ, δηλαδή στην απόπειρα διάσωσης ή στη διάσωση περιουσίας στη θάλασσα, υπεισέρχεται το πρώτον μια προϋπόθεση, η οποία πρέπει να καλύπτεται προκειμένου να λειτουργήσει η εξαίρεση και συνίσταται στη λήψη μέτρων που θα κριθούν εύλογα. Τα κριτήρια που θα καθορίσουν το χαρακτηρισμό ενός μέτρου ως «ευλόγου» και θα επιφέρουν ως αποτέλεσμα την απαλλαγή του μεταφορέα, είναι ποικίλα, αποτελούν ενδεχομένως συνδυασμό

[970] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.082, σελ. 106.

περισσότερων παραγόντων και τα όριά τους είναι ρευστά, επομένως θα εξαρτηθεί από τα πραγματικά περιστατικά της κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης αν τα ληφθέντα μέτρα δικαιολογούν την εφαρμογή της εξαίρεσης.

Το κύριο κριτήριο έχει οικονομικό χαρακτήρα. Ο μεταφορέας ή οι προστηθέντες του θα πρέπει να προβούν σε στάθμιση των αντικρουόμενων συμφερόντων, αφενός την υποχρέωση από τη σύμβαση μεταφοράς την οποία εκτελούν και αφετέρου το κέρδος που ενδέχεται να προκύψει ως αμοιβή για τη διάσωση έναντι και της ζημίας που θα υποστεί ο μεταφορέας αν τα μέτρα δεν κριθούν εύλογα και δεν επωφεληθεί τελικά της εξαίρεσης.

Ωστόσο, το ανωτέρω κριτήριο δεν είναι το μοναδικό και κατά μία έννοια δεν είναι και απολύτως καθοριστικό προκειμένου να χαρακτηριστεί ένα μέτρο διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα ως εύλογο. Οι συντάκτες των Κανόνων Ρότερνταμ έθεσαν στη συγκεκριμένη εξαίρεση μια προϋπόθεση, κατά την οποία τα όρια του πεδίου εφαρμογής της καθίστανται στενότερα από τα αντίστοιχα του ισχύοντος καθεστώτος ευθύνης. Ωστόσο, θα ήταν αντιφατικό προς τη λογική που διαπνέει το διεθνές δίκαιο όπως αυτή έχει εκφραστεί σε ποικίλες διεθνείς συμβάσεις να θεωρηθεί ότι τα όρια του ευλόγου είναι τόσο στενά, ώστε να έρχονται σε αντίθεση επί παραδείγματι με τη Salvage Convention 1989[971] που ενθαρρύνει την αρωγή σε πληγέντα πλοία στη θάλασσα ή την UNCLOS 1982[972], που προβλέπει[973] την υποχρέωση των κρατών να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον[974]. Έτσι, εξαιρώντας ίσως την περίπτωση κατά την οποία είναι έκδηλο ότι οι πιθανότητες διάσωσης είναι ελάχιστες εκτιμώμενων και των λοιπών συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης και όταν η βλάβη που απειλεί τα υπό μεταφορά εμπορεύματα δεν είναι τόσο σημαντική συγκρινόμενη με την αξία της περιουσίας που διασώζεται ή τη βλάβη του περιβάλλοντος που ενδέχεται να προκληθεί, τότε τα λαμβανόμενα για τη διάσωση μέτρα πρέπει να θεωρούνται εύλογα[975].

---

[971] Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή 1989, η οποία έχει κυρωθεί απ΄οτη χώρα μας με το ν. 2391/1996.

[972] Με το ν. 2321/1995 η Ελλάδα κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και τη Συμφωνία που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης.

[973] Βλ. αρθ. 192 UNCLOS.

[974] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-33, σελ. 59.

[975] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-31, σελ. 59.

γ. Εύλογα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος

Αυτό το τεκμήριο ευθύνης, το οποίο διατυπώθηκε στην περ. ιδ της παρ. 3 του άρθρου 17 των Κανόνων Ρότερνταμ, αποτελεί καινοτομία[976], η οποία δεν απαντάται σε άλλο διεθνές καθεστώς μεταφορών. Η ρύθμιση αντανακλά την ευαισθητοποίηση και την κατανόηση από τη νομική κοινότητα της ανάγκης προαγωγής της προστασίας του περιβάλλοντος[977], με το συντάκτη του διεθνούς κειμένου να προβαίνει σε ρύθμιση προς το σκοπό αυτό θέτοντας τον εδώ αναλυόμενο λόγο απαλλαγής. Επίσης, παρέχει κίνητρο στους μεταφορείς να συνδράμουν το στόχο αυτό, καθώς αναγνωρίζει την ανάγκη προστασίας του μεταφορέα, όταν αυτός προβαίνει σε ενέργειες για την προστασία του περιβάλλοντος. Το πεδίο εφαρμογής του τεκμηρίου στηρίζεται σε έξι κύριους άξονες: την έννοια του περιβάλλοντος, την πηγή του κινδύνου, το είδος της απειλής, την έκταση και το βαθμό απειλής του προστατευτέου εννόμου αγαθού, το εύλογο των λαμβανόμενων μέτρων και τον απαιτούμενο βαθμό πιθανολόγησης επιτυχούς έκβασης των μέτρων αυτών.

Όπως έχει ήδη λεχθεί, οι Κανόνες Ρότερνταμ εφαρμόζονται σε σύμβαση μεταφοράς, με τουλάχιστον ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος. Επομένως οι ρυθμίσεις της δεν περιορίζονται στη μεταφορά δια θαλάσσης, εκτός αν άλλως ορίζεται σε συγκεκριμένες διατάξεις. Υπό το πρίσμα αυτό και επιχειρώντας να κατανοήσουμε το πεδίο εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 17 παρ. 3 περ. ιδ των Κανόνων Ρότερνταμ πρέπει να επισημάνουμε ότι δεν γίνεται εξειδίκευση του περιβάλλοντος, οπότε ως απειλούμενο περιβάλλον νοείται το θαλάσσιο αλλά και το χερσαίο και εναέριο[978].

Σε επίπεδο Διεθνών Συμβάσεων δεν υπάρχει ομοιομορφία στον ορισμό του περιβάλλοντος. Για την ερμηνεία της ο εφαρμοστής του δικαίου θα μπορούσε να προσφύγει στον ορισμό που δίνεται στη Διεθνή Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989, σύμφωνα με την οποία[979] *«βλάβη του περιβάλλοντος σημαίνει ουσιώδη φυσική βλάβη στην ανθρώπινη υγεία ή στη*

[976] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 97, 99, 14ης Συνόδου, παρ. 64, 75.
[977] Βλ. Αρθ. 17 παρ. 3 περ. ιδ ΚΡ.
[978] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-36, σελ. 61.
[979] Βλ. αρθ. 1 περ. δ της ΔΣ του 1989.

θαλάσσια ζωή ή στον πλούτο στα παράλια ή στα εσωτερικά ύδατα ή στις παρακείμενες περιοχές, η οποία προκλήθηκε από ρύπανση, μόλυνση, φωτιά, έκρηξη ή παρόμοια σοβαρά περιστατικά». Ωστόσο, ο ορισμός αυτός περιορίζει την έννοια του περιβάλλοντος, όπως αυτό διατυπώνεται στους Κανόνες Ρότερνταμ. Πρώτον, διότι σε αυτόν περιλαμβάνεται η βλάβη μόνο του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η ερμηνεία αυτή δεν αρμόζει στο κείμενο και τα συμφραζόμενα[980] των Κανόνων Ρότερνταμ. Δεύτερον, ο ορισμός του περιβάλλοντος είναι στενός rationae loci, διότι δεν περιλαμβάνει βλάβη του περιβάλλοντος στην ανοιχτή θάλασσα, αλλά μόνο «στα παράλια ή στα εσωτερικά ύδατα ή στις παρακείμενες περιοχές», αλλά και rationae materiae διότι απαιτείται «ουσιώδης φυσική βλάβη … η οποία προκλήθηκε από ρύπανση, μόλυνση, φωτιά, έκρηξη ή παρόμοια σοβαρά περιστατικά»[981]. Μια τέτοια ερμηνεία συστέλει υπερβολικά, κατά τη γνώμη μας, το σκοπό της διάταξης[982] των Κανόνων Ρότερνταμ.

Πιθανότατα εμπίπτει στη διάταξη απειλή ρύπανσης από διαρροή πετρελαίου. Η ερμηνεία όμως της έννοιας του περιβάλλοντος δεν μπορεί να περιοριστεί, ούτε στην έννοια της Σύμβασης Ευθύνης 1992[983] (CLC). Διότι η βλάβη του περιβάλλοντος με τη Σύμβαση αυτή περιορίζεται σε ζημία που αφορά «*απώλεια ή ζημία που προκαλείται εκτός του πλοίου από μόλυνση προερχόμενη από διαφυγή ή εκροή πετρελαίου[984] από το πλοίο, οπουδήποτε και αν επέλθει μια τέτοια διαφυγή ή εκροή*[985]» και εντοπίζεται, σύμφωνα με το αρθ. ΙΙ περ. α: «*i. στο έδαφος, περιλαμβανομένων των χωρικών υδάτων Συμβαλλόμενου Κράτους, και ii.*

[980] Βλ. εργαλεία ερμηνείας των Διεθνών Συμβάσεων στο Εισαγωγικό Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 58 επ..
[981] Katsivela Marel, Overview of Ocean Carrier Liability ο.π., σελ. 459-460.
[982] Βλ. εργαλεία ερμηνείας των Διεθνών Συμβάσεων στο Εισαγωγικό Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 64 «σκοπός και αντικείμενο της Συνθήκης».
[983] Διεθνής Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου 1969, που κυρώθηκε με το συνημμένο σ' αυτήν Παράρτημα, με το άρθρο πρώτο του Ν. 314/1976, καταγγέλθηκε από την χώρα μας με την Φ.0546/16/ΑΣ460/Μ.3582-2251/1997 Ανακοίνωση του Υπουργείου Εξωτερικών. Με το άρθρο 11 του Πρωτοκόλλου του 1992, το οποίο κυρώθηκε με το άρθρο Μόνον του ΠΔ 197/1995, τα άρθρα Ι μέχρι XIII (τρις), συμπεριλαμβανομένου και του υποδείγματος του πιστοποιητικού, της Σύμβασης Ευθύνης 1969, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο αυτό, ονομάζονται Διεθνής Σύμβαση του 1992 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Σύμβαση Ευθύνης 1992)
[984] Και συγκεκριμένα από κάθε εμμένον ορυκτό πετρέλαιο υδρογονανθράκων όπως το αργό πετρέλαιο, το μαζούτ, το βαρύ ντήζελ και λιπαντέλαιο, είτε μεταφέρεται επί πλοίου ως φορτίο, είτε στις δεξαμενές καυσίμων ενός τέτοιου πλοίου, σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται στο αρθ. 1 παρ. 5 CLC.
[985] Βλ. αρθ. Ι παρ. 6 περ. α CLC.

στην αποκλειστική οικονομική ζώνη Συμβαλλόμενου Κράτους, που έχει καθοριστεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ή, σε περίπτωση που Συμβαλλόμενο Κράτος δεν έχει καθορίσει μια τέτοια ζώνη, σε περιοχή εκτεινόμενη πέρα από τα χωρικά ύδατα του Κράτους αυτού και παρακείμενη αυτών, η οποία προσδιορίζεται από το Κράτος αυτό σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και δεν εκτείνεται περισσότερο των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες και μετράται το πλάτος των χωρικών του υδάτων». Επίσης, αμφισβητείται αν στην έννοια του περιβάλλοντος εμπίπτουν και περιπτώσεις γενετικά μεταλλαγμένων αγαθών κι αν αποφυγή ή προσπάθεια αποφυγής της ζημίας που απειλείται για το περιβάλλον από αυτά εμπίπτει στη διάταξη[986].

Επομένως η διάταξη καλύπτει και εύλογα μέτρα για την αποφυγή ή την προσπάθεια να αποφευχθούν βλάβες στο περιβάλλον και για την περίοδο πριν τη φόρτωση ή μετά την εκφόρτωση από το πλοίο. Προκειμένου να κριθεί αν θα τύχει εφαρμογής το τεκμήριο του άρθρου 17 παρ. 3 περ. ιδ των Κανόνων Ρότερνταμ, απειλούμενο με βλάβη έννομο αγαθό πρέπει να είναι το περιβάλλον. Αν σε κίνδυνο βρίσκεται ζωή ή περιουσία, η δυνατότητα εξαίρεσης του μεταφορέα θα κριθεί με βάση τους όρους που τίθενται στις δύο προηγούμενες εξαιρέσεις.

Η διάταξη δεν φαίνεται να διακρίνει ανάλογα με την προέλευση του κινδύνου. Επομένως, απειλή για το περιβάλλον μπορεί να προέρχεται όχι μόνο από άλλο πλοίο αλλά και από το ίδιο το πλοίο ή το φορτίο του[987], όμως στην τελευταία αυτή περίπτωση η ευδοκίμηση του τεκμηρίου θα εξαρτηθεί από την ύπαρξη πταίσματος του μεταφορέα ή των προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος σύμφωνα με το άρθρο 18 των Κανόνων Ρότερνταμ. Η εξαίρεση πιθανότατα θα καλύψει και την περίπτωση της καταστροφής εμπορευμάτων που έχουν καταστεί επικίνδυνα για το περιβάλλον[988].

Ένα άλλο ζήτημα που θα κληθούν τα δικαστήρια να ερμηνεύσουν είναι η έκταση της ζημίας που είναι απαραίτητο να απειλείται για το περιβάλλον

---

[986] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-37, σελ. 61, όπου επεξηγείται ότι μια τέτοια ερμηνεία είναι πιθανή στα κράτη που έχουν επικυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση του 1992 όπως ισχύει: Convention on Biological Diversity, Rio de Janeiro, 5/6/1992 και Cartagena Protocol on Biosafety, Montreal 29/1/2000.

[987] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., 17-35, σελ. 60-61.

[988] Πρβλ. με αρθ. 15 ΚΡ.

προκειμένου να ενεργοποιηθεί η εξαίρεση. Ο προσδιορισμός δεν είναι εύκολος, δεδομένου ότι η κρίση για το εύλογο των μέτρων που λαμβάνονται, από τη σκοπιά της έκτασης της απειλούμενης ζημίας, θα πρέπει να κριθεί μετά από στάθμιση παραγόντων, όπως, αφενός μεν, της θέσης των περιβαλλοντολόγων ότι ένα συμβάν που δημιουργεί οποιαδήποτε απόκλιση από τα διεθνή πρότυπα, μακροπρόθεσμα συμβάλλει σε περιβαλλοντική βλάβη, αφετέρου δε, της εμπορικής και οικονομικής προσέγγισης για το ποιας έκτασης ζημία επιτρέπει λήψη μέτρου με σκοπό την αποφυγή της.

Η απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του με βάση το συγκεκριμένο τεκμήριο απαλλαγής, δεν προϋποθέτει την επιτυχία των λαμβανομένων μέτρων, παρά μόνο την εύλογη λήψη τους[989]. Ωστόσο, κι αν η λήψη εύλογων – επιτυχών ή όχι – μέτρων για την αποφυγή ή την προσπάθεια αποφυγής ζημίας του περιβάλλοντος, οδηγεί σε απαλλαγή του μεταφορέα, ο διεθνής νομοθέτης δεν έθεσε τα μέτρα αυτά ως υποχρέωση του διεθνούς μεταφορέα που θα υπαχθεί στην εφαρμογή των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης, αλλά ως δυνατότητα, η οποία μπορεί να τον κινητοποιήσει να λειτουργήσει προς το σκοπό της προστασίας του περιβάλλοντος, είτε προληπτικά, είτε κατασταλτικά[990]. Από την άλλη πλευρά όμως, περιλήφθηκε στη διάταξη η λήψη μόνο εύλογων μέτρων, ώστε ο μεταφορέας να μην προβαίνει σε οποιοδήποτε μη εύλογο μέτρο, απολαμβάνοντας την ασφάλεια ενός απαλλακτικού τεκμηρίου, μόνο και μόνο για να διεκδικήσει αμοιβή για την απόπειρα προστασίας του περιβάλλοντος[991].

δ. Ενέργειες που αίρουν τις υποχρεώσεις του μεταφορέα

[989] Λήψη «εύλογων» μέτρων απαιτείται και υπό το καθεστώς της Διεθνούς Συμβάσεως για την επιθαλάσσια αρωγή, 1989, που κυρώθηκε με το ν. 2391/1996. Βλ. αρθ. 8 παρ. 1: «1. Ο αρωγός υποχρεούται έναντι του πλοιοκτήτη ή του κυρίου άλλου περιουσιακού στοιχείου, που βρίσκεται σε κίνδυνο: (α) να εκτελεί την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής με την οφειλόμενη επιμέλεια, (β) κατά την εκτέλεση της υποχρέωσης, που προσδιορίζεται στην υποπαράγραφο (α), να λαμβάνει την *απαραίτητη μέριμνα* αποτροπής ή ελαχιστοποίησης της βλάβης προς το περιβάλλον…».

[990] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., θέση Tsimplis ότι θα μπορούσε να τεθεί ως υποχρέωση.

[991] Βλ. Katsivela Marel, Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules, 2010, v. 40 R.G.D., σελ.459.

Το άρθρο 17 παρ. 3 περ. ιε των Κανόνων Ρότερνταμ εισάγει άλλον ένα νέο[992] τεκμήριο απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση των μεταφερομένων εμπορευμάτων, όταν αυτό οφείλεται στην άσκηση των εξουσιών που του απονέμουν τα άρθρα 15 και 16 της Διεθνούς Σύμβασης[993]. Συγκεκριμένα, όταν αρνείται να παραλάβει ή να φορτώσει εμπορεύματα ή όταν λαμβάνει άλλα εύλογα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της καταστροφής των εμπορευμάτων, εάν αυτά είναι ή ευλόγως πιθανολογείται ότι μπορεί να γίνουν, κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, πραγματικός κίνδυνος για πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον[994], καθώς και όταν πραγματοποιείται θυσία γενικής αβαρίας[995].

Στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου, η σκόπιμη εκφόρτωση ή ακόμα η καταστροφή των επικίνδυνων εμπορευμάτων, εφόσον ο μεταφορέας δεν έχει συγκατατεθεί να γίνει φόρτωση και μεταφορά αυτών ή εφόσον αυτά καθίστανται επικίνδυνα για το πλοίο ή το φορτίο, οδηγεί σε απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του για τη μη παράδοση[996]. Στην περίπτωση αυτή, υπό τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας απαλλάσσεται παρά το γεγονός ότι η ρύθμιση δεν περιλαμβάνεται στον κατάλογο εξαιρέσεων[997].

Κατά το άρθρο 17 παρ. 3 περ. ιε των Κανόνων Ρότερνταμ όταν ο μεταφορέας - ο οποίος διατηρεί, όσον αφορά τα επικίνδυνα εμπορεύματα, τα δικαιώματα που είχε και υπό το καθεστώς των δύο προηγούμενων Διεθνών Συμβάσεων[998] – ενεργεί στο πλαίσιο των εξουσιών του σύμφωνα με το άρθρο 15 των Κανόνων Ρότερνταμ, απαλλάσσεται από την ευθύνη του.

Η προστασία του μεταφορέα ενισχύεται[999] και μάλιστα ρητά στους Κανόνες Ρότερνταμ, όσον αφορά το θέμα της απαλλαγής του σε περίπτωση γενικής αβαρίας, καθώς ιδρύεται λόγος απαλλαγής από την ευθύνη του, περιλαμβανόμενος μάλιστα στη λίστα εξαιρέσεων, όταν αυτός ενεργεί στο

[992] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής 10ης Συνόδου, παρ. 29, 12ης Συνόδου, παρ. 85, 14ης Συνόδου, παρ. 75
[993] Βλ. ανάπτυξη των περιπτώσεων αυτών στο Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 164 επ και 171 επ.
[994] Βλ. αρθ. 15 ΚΡ.
[995] Βλ. αρθ. 16 ΚΡ.
[996] Βλ. Πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 168.
[997] Βλ. Κ Χ-Β αρθ. 4 παρ. 6, ΚΑμβ αρθ. 13 παρ. 2-4.
[998] Βλ. Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 164 επ. για τα επικίνδυνα εμπορεύματα.
[999] Βλ. Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 171 επ. για τις θυσίες γενικής αβαρίας.

πλαίσιο των εξουσιών που του παρέχονται δυνάμει του άρθρου 16 των Κανόνων Ρότερνταμ. Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ [1000] και οι Κανόνες Αμβούργου περιέχουν ακροθιγή προσέγγιση του θέματος της θυσίας γενικής αβαρίας και η ερμηνεία των αντίστοιχων διατάξεων επιτρέπει εμμέσως[1001] την απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του, σε μια τέτοια περίπτωση και στο βαθμό που οι θυσίες γενικής αβαρίας επιτρέπονται από τους Κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας[1002].

ΙΙ. Μηχανισμός διάγνωσης της ευθύνης

§ 1. Κατανομή του βάρους απόδειξης και νέο πλαίσιο μεταχείρισης ορισμένων περιπτώσεων απαλλαγής

Η καρδιά του συστήματος ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες του Ρότερνταμ θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι το άρθρο 17, που συστηματοποιεί τη βάση της ευθύνης του. Η κατανομή του βάρους αποδείξεως και ο καταμερισμός της ευθύνης αποτέλεσαν αντικείμενο εκτενούς συζήτησης, με απώτερο στόχο την ενοποίηση και την εναρμόνιση[1003] και των ουσιαστικών κανόνων που διέπουν τα ζητήματα αυτά. Η UNCITRAL για την κατάρτιση του τελικού κειμένου, έπρεπε να διαχειριστεί την ανάγκη ικανοποίησης των πρωταρχικών στόχων της Διεθνούς Σύμβασης, αλλά και να εξισορροπήσει τα αντικρουόμενα συμφέροντα· να λάβει υπόψη την επίδραση της διαμόρφωσης και του περιεχομένου των υπόλοιπων ουσιαστικών ρυθμίσεων, που θα περιλάμβανε συνολικά, σε ζητήματα απόδειξης· να συνυπολογίσει το διευρυμένο, σε σχέση με τα προηγούμενα νομικά καθεστώτα διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, πεδίο εφαρμογής της· και τέλος να μην εξουδετερώσει, την θεωρητική και νομολογιακή κληρονομιά του δικαίου που διέπει σήμερα τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

[1000] Βλ. αρθ. 5 Κ Χ και Κ Χ-Β, αρθ. 24 ΚΑμβ
[1001] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.087, σελ. 110.
[1002] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 14.003-14.007, σελ. 387-389.
[1003] *A. von Ziegler*, The liability of the contracting carrier, TILJ, vol. 44, issue 3, 2009, σελ. 348.

Α. Ζητήματα ανομοιομορφίας στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

Η αποσπασματικότητα των ρυθμίσεων στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ επεκτείνεται και αντανακλάται και στα θέματα κατανομής του βάρους αποδείξεως. Κανόνες σχετικοί με την απόδειξη συνάγονται, κατ' αρχήν, από τις λιγοστές διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης και το συνδυασμό τους[1004]. Περαιτέρω, το περιεχόμενου της απόδειξης καθορίζεται από την ερμηνεία των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης και τους εθνικούς κανόνες για το βάρος απόδειξης που ισχύουν στη δικαιοδοσία, όπου επιλύεται η διαφορά.

Έτσι, στη Διεθνή Σύμβαση, έχουμε αφενός τη διατύπωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, τις οποίες οφείλει να εκπληρώσει με την επιμέλεια που επιβάλλεται από τις αναγκαστικού δικαίου διατάξεις των Κανόνων. Αφετέρου, ο θαλάσσιος μεταφορέας είναι, εκ παραλλήλου, εξοπλισμένος με μία σειρά από ειδικούς λόγους που συνιστούν τεκμήρια απουσίας πταίσματος και κατατείνουν στην απαλλαγή από την ευθύνη του. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, η συνδρομή πταίσματος με το οποίο βαρύνεται, η τήρηση του απαιτούμενου βαθμού επιμέλειας κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του και τα στοιχεία που συγκροτούν το πραγματικό των τεκμηρίων απουσίας πταίσματος του μεταφορέα, αποτελούν αντικείμενο απόδειξης των ισχυρισμών των μερών, στη διαδικασία θεμελίωσης της ευθύνης του μεταφορέα, για ζημία από απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων.

α.i. Ένταση του τεκμηρίου υπαιτιότητας υπό την επίδραση της ερμηνείας των υποχρεώσεων του μεταφορέα

Δεδομένου ότι στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ δεν υπάρχει γενικός κανόνας κατανομής του βάρους αποδείξεως, ο οποίος να εφαρμόζεται ομοιόμορφα, μπορούμε να περιγράψουμε την αποδεικτική διαδικασία ως

[1004] Βλ. και A. Parker, The Rotterdam Rules: a step backwards for Australian shippers? Logistics Development Award articles, 2007, για την εκτίμηση της διαμόρφωσης της κατανομής του βάρους απόδειξης μετά τους ΚΡ, η οποία αναμένεται δυσχερέστερη για το φορτωτή από την κατανομή που ισχύει με βάση την ενσωμάτωση των Κ Χ-Β στην Αυστραλία.

εναλλαγή των μερών σε θέσεις επίθεσης-άμυνας[1005]. Οι παράγοντες, όμως, που επηρεάζουν την διαδικασία και τα ειδικότερα στοιχεία του αντικειμένου αποδείξεως του ισχυρισμού κάθε μέρους, αναζητούνται έξω από το υποχρεωτικό και ρυθμιστικό πεδίο της Διεθνούς Σύμβασης. Εξαρτώνται και καθορίζονται από τη δικαιοδοσία εντός της οποίας κρίνεται η διαφορά, την ερμηνεία που δίνεται στις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης και από τους κανόνες απόδειξης του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου. Η κατανομή του σχετικού βάρους και ο καθορισμός του μέρους που οφείλει να αποδείξει την ύπαρξη ή απουσία πταίσματος του μεταφορέα κατά την επίκληση των εξαιρούμενων κινδύνων, στο μέτρο που δεν καθορίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση, ρυθμίζεται από το εφαρμοστέο σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση εθνικό δίκαιο, αλλά και από νομολογιακώς διαμορφωμένους κανόνες απόδειξης.

Διχογνωμίες και ανομοιόμορφη εφαρμογή, που επιδρά στην κατανομή του βάρους απόδειξης, συνοδεύουν την ερμηνεία των διατάξεων 3 § 1 και 3 § 2, οι οποίες ρυθμίζουν τις κύριες υποχρεώσεις του μεταφορέα σχετικά με το πλοίο και το φορτίο. Η πρώτη, όπως και ανωτέρω αναπτύχθηκε, αφορά την υποχρέωσή του να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια, ώστε να παρέχει αξιόπλοο πλοίο[1006] και η δεύτερη την υποχρέωση να προβεί σε συγκεκριμένες ενέργειες αναφορικά με το υπό μεταφορά φορτίο. Η εκπλήρωση της δεύτερης υποχρέωσης τελεί υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ· επιφύλαξη η οποία δεν περιλήφθηκε και στη διάταξη της § 1. Η σχέση και η σπουδαιότητα των δύο υποχρεώσεων αξιολογείται διαφορετικά ανάλογα με την ερμηνεία που γίνεται από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο στα πλαίσια του οποίου εξετάζεται η βαρύτητα της παράβασής τους.

Στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, η απόδειξη ότι επιδείχθηκε η δέουσα επιμέλεια δεν αποτελεί προϋπόθεση του δικαιώματος επίκλησης των εξαιρούμενων κινδύνων. Για την ιεράρχηση της υποχρέωσης

[1005] Βλ. ενδ. ΕφΠειρ 631/2007, ΕΝΔ 2007, σελ. 443, ΕφΠειρ 914/2006, ΕΕμπΔ 2007, σελ. 679, ΕφΠειρ 738/2009, ΕΝΔ 2009, σελ. 384, ΕφΠειρ 76/2006, ΕΝΔ 2006, σελ. 278.

[1006] Στο Δανικό δίκαιο η υποχρέωση αξιοπλοΐας έχει ρυθμιστεί ευρεία, ώστε περιλαμβάνει και τα εμπορευματοκιβώτια. Βλ. Margetson N. J., κεφ. 10, σε Thomas, D.R., ed., The carriage of goods by sea under the Rotterdam Rules, Lloyd's List, London, 2010, σελ. 192. Margetson N. J., "Liability of the Carrier under the Hague-Visby Rules for cargo damage caused by unseaworthiness of its containers", 2008, JIML 153-161.

αξιοπλοΐας προς τις λοιπές υποχρεώσεις του μεταφορέα σε σχέση με το φορτίο υπάρχουν διάφορες ερμηνείες που καταλήγουν σε ανομοιόμορφες λύσεις. Στο Αμερικανικό δίκαιο για παράδειγμα δεν γίνεται διάκριση σπουδαιότητας των υποχρεώσεων αυτών. Όταν μία από τις αιτίες της ζημίας είναι η παράβαση της υποχρέωσης του μεταφορέα να παρέχει αξιόπλοο πλοίο, παρέχεται σε αυτόν το δικαίωμα να αποδείξει για ποιο μέρος της ζημίας δεν φέρει ευθύνη και να κριθεί υπεύθυνος για το μέρος της ζημίας που οφείλεται στην παράβαση της υποχρέωσής του[1007]. Τέτοια αμφισβήτηση είχε ανακύψει στην υπόθεση Isis[1008], όπου το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ εφαρμόζοντας την Harter Act, έκρινε ότι ο μεταφορέας έπρεπε να αποδείξει ότι έχει ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια προκειμένου να επικαλεστεί στη συνέχεια εξαιρούμενο κίνδυνο. Αντίθετα, σε ορισμένα εθνικά δίκαια, όπως το Δανικό, όπου η υποχρέωση αξιοπλοΐας έχει την ίδια έννοια με το αγγλοσαξωνικό δίκαιο, η ερμηνεία που δίνεται στις διατάξεις των Κανόνων, αναγνωρίζει τέτοια σπουδαιότητα στην τήρηση αυτής της υποχρέωσης εκ μέρους του μεταφορέα, ώστε δεν του δίνεται καν το δικαίωμα να αποδείξει ότι δεν φέρει ευθύνη για μέρος της ζημίας και κρίνεται υπεύθυνος για το σύνολό της[1009].

Πράγματι, στο αγγλικό δίκαιο, και υπό τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ η τήρηση της υποχρέωσης του μεταφορέα να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια ώστε να παρέχει αξιόπλοο πλοίο, έχει πρωταρχική σημασία σε σχέση με την υποχρέωση φροντίδας για το φορτίο[1010]. Επίσης, έχει ερμηνευθεί, με βάση τη γραμματική διατύπωση του διεθνούς κανόνα, ως κυρίαρχη[1011] η υποχρέωση του μεταφορέα να παρέχει αξιόπλοο πλοίο, καθώς η εκπλήρωσή της δεν τελεί υπό την επιφύλαξη άλλων διατάξεων. Μάλιστα, ακόμη και στην

[1007] Βλ. υποθ. Aktieselskabet de Danske Sukkerfabrikker v. Bajamar Compania Naviera s.a. (The Torenia), 1983, 2 Lloyd's Rep, σελ. 210, Margetson N. J., κεφ. 10, σε Thomas, D.R., ed., The carriage of goods by sea …ό.π., σελ. 193.

[1008] May v. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt (The Isis), A.G., 290 U.S. 333 (1933).

[1009] Margetson N. J., κεφ. 10, σε Thomas, D.R., ed., The carriage of goods by sea …ό.π., σελ. 194.

[1010] Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd (The Maurienne), 1959, 2 Lloyd's Rep 105.

[1011] Βλ. ενδ. *N. J. Margetson*, Some remarks on the allocation … σε The Carriage of Goods by sea …, ο.π., σελ. 193 επ.. Στην αγγλική ορολογία γίνεται αναφορά σε "overriding obligation". Η ερμηνεία της υποχρέωσης αξιοπλοΐας ως κυρίαρχης έχει τις ρίζες της στο προγενέστερο αγγλοσαξωνικό δίκαιο, στο οποίο ο μεταφορέας είχε την κυρίαρχη υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη, στην κατάσταση στην οποία το παρέλαβε. Η εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής, προϋπέθετε την εκπλήρωση δύο επιμέρους υποχρεώσεων: την παροχή αξιόπλοου πλοίου για τη μεταφορά και τη φροντίδα το φορτίου με την καταβολή του απαιτούμενου μέτρου επιμέλειας.

περίπτωση πυρκαγιάς, αν αυτή προκλήθηκε από παράβαση της υποχρέωσης του 3 § 1 ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί την εξαίρεση. Αν αντίθετα η πυρκαγιά προκλήθηκε από παράβαση της υποχρέωσης για τη φροντίδα του φορτίου, ακόμα και εξαιτίας αμέλειας των προστηθέντων του, ο μεταφορέας μπορεί να στηριχθεί στην εξαίρεση. Μάλιστα, η ζημία που οφείλεται σε περισσότερες αιτίες εκ των οποίων κάποια συνιστά εξαιρούμενο κίνδυνο και κάποια άλλη αποτελεί λόγο για τον οποίο ο μεταφορέας φέρει ευθύνη, τότε ως μοναδική αιτία για τη ζημία θεωρείται η τελευταία. Κατά συνέπεια σε μία τέτοια περίπτωση ο μεταφορέας θα κριθεί υπεύθυνος για το σύνολο της ζημίας[1012].

Η ερμηνεία των Κανόνων που αφορούν στην τήρηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα και η βαρύτητα που δίνεται σε αυτούς από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, αποτελεί παράγοντα καθορισμού του δικαιώματος του μεταφορέα να επιχειρήσει απόδειξη ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα σε ορισμένες περιπτώσεις. Επομένως, η ερμηνεία των Κανόνων αυτών, από το εθνικό δίκαιο, καθορίζει την κατανομή του βάρους απόδειξης και περαιτέρω το αποτέλεσμα της ένδικης διαφοράς.

α.ii. Η αποσπασματική ρύθμιση του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

Για την κατανομή του βάρους αποδείξεως δίνεται διαφορετική ερμηνεία[1013] της Διεθνούς Σύμβασης από τα εθνικά δικαστήρια. Ανάλογα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο η διάταξη του 4 § 1 ερμηνεύεται ως παρέχουσα στον μεταφορέα μία επιπλέον εξαίρεση ή ως διάταξη που περιλαμβάνει ρύθμιση του βάρους αποδείξεως. Σύμφωνα με το άρθρο, την άσκηση της δέουσας επιμέλειας βαρύνεται να αποδείξει όποιος - μεταφορέας ή τρίτος - νομιμοποιείται να ζητήσει την απαλλαγή[1014]. Για το ζήτημα της κατανομής του βάρους αποδείξεως και την υποχρέωση του μεταφορέα να αποδείξει, εκτός από την επίδειξη της

[1012] Smith, Hogg & Co, Ltd v Black Sea & Baltic General Insurance Co, Ltd (The Lilburn), 1940, 67 Lloyd's Rep 253.
[1013] Για τη διάσταση απόψεων σε διεθνές επίπεδο βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 363.
[1014] Βλ. αρθ. 4 παρ. 1 εδ. 2 Κ Χ-Β.

δέουσας επιμέλειας, επίσης και την αναξιοπλοΐα δε φαίνεται στην ελληνική θεωρία[1015] να υπάρχει σαφής θέση.

Πάντως, στις περισσότερες δικαιοδοσίες, η διάταξη αντιμετωπίζεται ως εισάγουσα επιπλέον εξαίρεση, θέση όμως η οποία δεν συνάδει με την ιστορία της, καθώς οι συντάκτες της είχαν στόχο την ρύθμιση της κατανομής του βάρους αποδείξεως. Η θέση ότι η διάταξη ρυθμίζει την κατανομή του βάρους απόδειξης γίνεται δεκτή στο αγγλικό δίκαιο[1016]. Αυτό επειδή στο αγγλικό δίκαιο η ζημία μετά την έναρξη του πλου αποδίδεται σε εξαιρούμενο κίνδυνο και όχι σε αναξιοπλοΐα. Εξάλλου, σύμφωνα με την κρατούσα άποψη, το βάρος απόδειξης επίδειξης της δέουσας επιμέλειας δεν μεταβαίνει στο μεταφορέα, πριν ο ενάγων αποδείξει την αναξιοπλοΐα[1017]. Ωστόσο, υποστηρίζεται ότι με την απόδειξη της αναξιοπλοΐας θα πρέπει να βαρύνεται ο μεταφορέας, ο οποίος έχει όλα τα στοιχεία στη διάθεσή του[1018].

Αναφορικά με το άρθρο 4 παρ. 2 περ. ιζ γίνεται δεκτό ότι, περιέχει κατανομή του βάρους απόδειξης και ότι ο μεταφορέας, επικαλούμενος το εν λόγω άρθρο, οφείλει να αποδείξει την αιτία που προκάλεσε τη ζημία, καθώς και την απουσία πταίσματος δικού του ή των πρακτόρων ή εκπροσώπων του. Η διάταξη απαλλάσσει το μεταφορέα από την ευθύνη του για *«κάθε άλλη αιτία»*, πέραν των λοιπών που επίσης περιλαμβάνονται στον κατάλογο εξαιρέσεων, η οποία δεν προέρχεται από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα ή από πταίσμα των πρακτόρων ή εκπροσώπων του[1019]. Το πρόσωπο που νομιμοποιείται να ζητήσει αυτήν την εξαίρεση, θα πρέπει να αποδείξει ότι ούτε το προσωπικό του πταίσμα, ούτε οι ενέργειες του μεταφορέα, ούτε το πταίσμα ή οι ενέργειες των πρακτόρων ή των προστηθέντων του μεταφορέα συνέβαλαν στην απώλεια ή τη βλάβη. Ο μεταφορέας δεν μπορεί, πάντως, να στηριχθεί στην εξαίρεση αν πταίσμα δικό του ή των πρακτόρων ή εκπροσώπων του έχει συμβάλλει, έστω, στη ζημία.

Σε γενικές γραμμές, στο αγγλικό και το αμερικανικό δίκαιο μπορεί να εντοπιστεί η ύπαρξη ενός γενικού συστήματος κατανομής του βάρους απόδειξης

[1015] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 363, 520, επ., Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. σελ. 429 επ.
[1016] J. F. Wilson, ο.π, σελ. 189.
[1017] Minister of food v. Reardon Smith Line, Ltd., 1951, 2 Lloyd's Rep., σελ. 265.
[1018] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 906.
[1019] Βλ. Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π. σελ. 437.

που εφαρμόζεται στον κατάλογο των εξαιρέσεων. Το αντικείμενο απόδειξης που βαρύνει το μεταφορέα εξαρτάται από την άμυνα που αυτός θα επιλέξει σε συνδυασμό με τον κανόνα του εφαρμοστέου δικαίου. Ο γενικός κανόνας είναι ότι ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί μια εξαίρεση από τον κατάλογο, όμως το εφαρμοστέο δίκαιο θα καθορίσει τα αποδεικτέα στοιχεία του ισχυρισμού.

β.i. Σύνοψη αποδεικτικής διαδικασίας από τους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ

Ενώ δεν υπάρχει, όπως ήδη αναφέρθηκε, γενικός κανόνας κατανομής του βάρους απόδειξης, κατ' ιδίαν διατάξεις των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ περιέχουν τέτοιους κανόνες. Με βάση πάντως τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης μπορούμε να συνοψίσουμε τα βήματα της αποδεικτικής διαδικασίας ως εξής:

1. Ο ενάγων πρέπει να αποδείξει ότι τα μεταφερόμενα εμπορεύματα υπέστησαν ζημία, δηλαδή απώλεια ή βλάβη, κατά την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα.

2. Το βάρος απόδειξης μεταβαίνει τότε στο μεταφορέα, ο οποίος με γνώμονα τις συνθήκες κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης θα επιλέξει την άμυνά του και είτε α) θα επικαλεστεί ότι η ζημία οφείλεται σε έναν από τους εξαιρούμενους κινδύνους του καταλόγου ή β) θα βασιστεί στην άμυνα του 4 § 1 και θα επικαλεστεί ότι η ζημία οφείλεται σε αναξιοπλοΐα και θα αποδείξει ότι κατέβαλλε τη δέουσα επιμέλεια, ώστε δεν ευθύνεται για τη ζημία.

3. Αν ο μεταφορέας φέρει σε πέρας το βάρος αποδείξεως, ο ενάγων μπορεί να ανταποδείξει ότι ο μεταφορέας ευθύνεται για μέρος της ζημίας[1020]. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας θα ευθύνεται για το μέρος της ζημίας που οφείλεται σε πταίσμα του. Αν ο μεταφορέας δεν επικαλέστηκε αναξιοπλοΐα, ο ενάγων μπορεί να επικαλεστεί την αναξιοπλοΐα ως αιτία της ζημίας, όμως στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να αποδείξει την αναξιοπλοΐα και ο μεταφορέας θα κληθεί τότε να αποδείξει ότι επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια.

4. Σε περιπτώσεις πολλαπλής αιτιότητας, όταν μία από τις αιτίες που συντέλεσαν στη ζημία είναι η παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα

[1020] Με επιφύλαξη ανά δικαιοδοσία στην περίπτωση της αναξιοπλοΐας.

κατά τις παρ.[1021] και 2 του αρθ. 3 των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει το μέρος της ζημίας για το οποίο δεν ευθύνεται, άλλως θα κριθεί υπεύθυνος για το σύνολο της ζημίας[1022].

β.ii. Συμπλήρωση και ερμηνεία με κανόνες εθνικού δικαίου

ii.i. Ελληνικό δίκαιο

Στο αστικό μας δίκαιο η ευθύνη του οφειλέτη για την αθέτηση των υποχρεώσεων του από προϋφιστάμενη ενοχή διέπεται από την αρχή της τεκμαιρόμενης υπαιτιότητας[1023]. Ειδικότερα, ο οφειλέτης στις περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης της ενοχής μπορεί να αποκρούσει την ευθύνη του αν αποδείξει ότι δεν είναι υπαίτιος για την αδυναμία[1024] ή την καθυστέρηση[1025] εκπλήρωσης της παροχής. Οι κανόνες περί του βάρους αποδείξεως είναι ουσιαστικό δίκαιο και, όσον αφορά τις διαφορές από την ανώμαλη εξέλιξη της ενοχής, προσδιορίζουν, περαιτέρω, ποιες είναι οι προϋποθέσεις της αξιώσεως του δανειστή και πότε αποκλείεται η ικανοποίηση του.

Περαιτέρω, στο πεδίο του δικονομικού δικαίου[1026], ο κανόνας που ισχύει σε πολλά εθνικά δίκαια είναι ότι κάθε διάδικος οφείλει να αποδείξει τους δικούς του ισχυρισμούς, εκτός αν υφίσταται ειδικός κανόνας. Στο ελληνικό δίκαιο κατά τον βασικό κανόνα του αρθ. 338 ΚΠολΔ κάθε διάδικος φέρει το βάρος να επικαλεστεί και να αποδείξει τα γεγονότα που αποτελούν τις προϋποθέσεις των ευνοϊκών γι' αυτόν κανόνων δικαίου, δηλαδή τα πραγματικά περιστατικά που θεμελιώνουν την επιδιωκόμενη - με την κρινόμενη αίτηση ή ανταίτησή του -

[1021] Με επιφύλαξη στην περίπτωση της αναξιοπλοΐας.

[1022] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 324-325, πρόκειται για τον νομολογιακό κανόνα "Vallescura Rule", ο οποίος ερείδεται στην απόφαση Schnell v. The Vallescura 293 U.S. 296, σελ 206. Πάντως δεν βρίσκει εφαρμογή όταν στη ζημία έχει συμβάλλει αναξιοπλοΐα. Βλ. και N.J. Margetson, Liability of the carrier under the Hague (Visby) Rules for cargo damage caused by unseaworthiness of its containers, JIML 2008, vol. 14, σελ. 160, *M. Sturley,* Modernizing and reforming U.S. Maritime Law: the impact of the Rotterdam Rules in the United States, Texas international law journal 2009, vol. 44, issue 3, σελ. 447.

[1023] Βλ. αρθ. 330 ΑΚ, *Α. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 251.

[1024] Βλ. 336 ΑΚ.

[1025] Βλ. 342 ΑΚ.

[1026] Βλ. για τη διάκριση των κανόνων απόδειξης των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ με το εφαρμοστέο δίκαιο αποδείξεως στη δικονομική διαδικασία σε W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 364-366, υπό τον τίτλο "The order of proof in Court vs. the order of proof under the Rules".

έννομη συνέπεια[1027]. Το βάρος απόδειξης κατανέμεται σύμφωνα με την κλασσική θεωρία των κανόνων δικαίου και δη με βάση το πραγματικό των καλούμενων κάθε φορά σε εφαρμογή κανόνων του ουσιαστικού δικαίου[1028], οι οποίοι ειδικότερα διακρίνονται σε δικαιογόνους, δικαιοκωλυτικούς, δικαιοανασταλτικούς και δικαιοφθόρους.[1029] Ο διάδικος που επικαλείται υπέρ αυτού δικαίωμα φέρει το βάρος απόδειξης των δικαιογόνων κανόνων δικαίου, ενώ ο αντίδικός του το βάρος απόδειξης τυχόν αντίθετων δικαιοκωλυτικών, δικαιοανασταλτικών ή δικαιοφθόρων κανόνων. Ο βασικός κανόνας κάμπτεται εφόσον υφίστανται, σε συγκεκριμένη περίπτωση, ειδικές διατάξεις νόμου που να ρυθμίζουν διαφορετικά την κατανομή. Κατά τη διάταξη της παρ. 2 του αρθ. 338 ΚΠολΔ το βάρος απόδειξης επηρεάζεται από τα νόμιμα τεκμήρια[1030].

ii.ii. Αγγλικό Δίκαιο

Στο αγγλικό δίκαιο, έχουν αναπτυχθεί δύο αρχές, ο Κανόνας Glendarroch και ο Κανόνας bailment. Το αντικείμενο απόδειξης με το οποίο βαρύνεται ο μεταφορέας όταν επικαλείται κάποια εξαίρεση, εξαρτάται από τον εφαρμοζόμενο Κανόνα.

ii.ii.i. Ο κανόνας Glendarroch

Ο Κανόνας Glendarroch ρυθμίζει στο αγγλικό δίκαιο την κατανομή του βάρους αποδείξεως σε περίπτωση αναξιοπλοΐας. Προέκυψε από απόφαση του Εφετείου το 1894[1031]. Στον πρώτο βαθμό είχε κριθεί ότι έπρεπε να αποδειχθεί από τον εναγόμενο κίνδυνος της θάλασσας που δεν οφείλεται σε πταίσμα του. Το Εφετείο όμως διατύπωσε την άποψη ότι τέτοια κατανομή του βάρους απόδειξης, δεν προέκυπτε από τη γραμματική διατύπωση του εξαιρούμενου κινδύνου που είχε τεθεί στη φορτωτική, επομένως ο εναγόμενος αρκούσε να

[1027] Γέσιου-Φαλτσή, ο.π., 107-108, Τεντες, σε Κεραμέα-Κονδύλη-Νίκα, Ερμηνεία Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, Τόμος Ι (Αρ. 1-590), 2000, 684, Βαθρακοκοίλης, Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας – Ερμηνευτική-Νομολογιακή Ανάλυση, Τόμος Β΄ (Αρ. 221-477), 1994, 598.
[1028] Γέσιου-Φαλτσή, ό.π., σελ. 111 και 112-114.
[1029] Γέσιου-Φαλτσή, ό.π., σελ. 109. Μπέης, Πολιτική Δικονομία, ο.π., σελ. 1454.
[1030] Βλ. παραπ.
[1031] The Glendarroch [1894] P 226, παραπομπή από Aleka Mandaraka-Sheppard, Modern Maritime Law and Risk Management, 2nd ed, Informa, London, 2009, σελ. 326.

αποδείξει τον εξαιρούμενο κίνδυνο. Το βάρος της απόδειξης όμως ότι στον εξαιρούμενο κίνδυνο συντέλεσε πταίσμα του μεταφορέα, το φέρει ο ενάγων.

ii.ii.ii. Ο κανόνας bailment

Ο Κανόνας bailment δίνει διαφορετική προσέγγιση της κατανομής του βάρους απόδειξης. Ο όρος bailment εκφράζει μορφή σύμβασης η οποία απαντάται στο αγγλικό δίκαιο. Η σύμβαση μεταφοράς αποτελεί συγχρόνως και σύμβαση bailment. Ο σχετικός ορισμός που δίνεται στο αγγλικό δίκαιο είναι «μεταφορά πραγμάτων υπό *bailment* στο πλαίσιο σύμβασης τυπικής ή άτυπης κατά την οποία το *bailment* θα εκτελεστεί προσηκόντως προς το δικαιούχο»[1032]. Η σύμβαση αυτή μπορεί να παρομοιαστεί με τη σύμβαση παρακαταθήκης του ελληνικού δικαίου. Στην αγγλική νομολογία[1033] εφαρμοζομένου του Κανόνα bailment, ο μεταφορέας πρέπει σε κάθε περίπτωση να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα, αυτός ή οι υπάλληλοι και προστηθέντες του, ώστε να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Αυτό προκύπτει από τη διάταξη του αρθ. 4 § 2 περ. ιζ, όμως θεωρείται ότι η ίδια κατανομή του βάρους απόδειξης ισχύει για όλες τις εξαιρέσεις. Έτσι, ο ενάγων οφείλει να αποδείξει ότι το φορτίο δεν του παραδόθηκε ή του παραδόθηκε με βλάβη και ο εναγόμενος ότι δεν ευθύνεται για τη ζημία. Ο ενάγων δεν υποχρεούται σε απόδειξη της αμέλειας του μεταφορέα.

Παλαιότερα υποστηριζόταν η άποψη[1034] ότι προϋπόθεση επίκλησης εξαιρούμενου κινδύνου από το μεταφορέα είναι η απόδειξη ότι επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια για παροχή αξιόπλοου πλοίου. Η άποψη αυτή αρμόζει ως ερμηνεία υπό την εφαρμογή της Harter Act[1035], όχι όμως και σε ερμηνεία που μπορεί να βρει έρεισμα υπό το κράτος των Κανόνων Χάγης/Χάγης Βίσμπυ[1036].

[1032] Βλ. Margetson N. J., κεφ. 10, σε Thomas, D.R., ed., The carriage of goods by sea …, ο.π., σελ. 199.
[1033] Βλ. Paul Todd, Principles of the carriage of goods by sea, ο.π., σελ. 332 επ., επίσης υπόθ. *Gosse Millerd* Ltd. *v. Canadian Government* Merchant Marine (Canadian Highlander), 1929, A.C. 223
[1034] Βλ. *N. J. Margetson*, Some remarks on the allocation … σε The Carriage of Goods by sea …, ο.π., σελ. 201, ο οποίος αναφέρεται τόσο στην Τρίτη έκδοση του Tetley, όπου η παραπάνω άποψη, η οποία έχει ωστόσο αναθεωρηθεί στην επόμενη: *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 323.
[1035] Βλ. Robert Force, A. N. Yiannopoulos, Martin Davies, Admiralty and Maritime Law, Abridged Edition, Beard Books, 2006, σελ. 231, επίσης βλ. υποθ. May v. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt (The Isis), A.G., 290 U.S. 333 (1933).
[1036] Βλ. υποθ. Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd (The Maurienne), 1959, 2 Lloyd's Rep, 118.

Το ποιος αποδεικνύει το πταίσμα ή την απουσία πταίσματος είναι θέμα που δημιουργεί διάσταση απόψεων. Υποστηρίζεται[1037] ακόμη ότι η κατανομή εξαρτάται από τον επικληθέντα εξαιρούμενο κίνδυνο, με το σκεπτικό ότι σε κάθε εξαίρεση ορίζεται κανόνας για την απόδειξη απουσίας πταίσματος. Ωστόσο, στο αγγλικό δίκαιο εξακολουθούν να ισχύουν οι Κανόνες Glendarroch και Bailment.

Β. Η συστηματοποίηση της κατανομής του βάρους απόδειξης στους Κανόνες του Ρότερνταμ

Η αποσπασματική και ανομοιόμορφη εφαρμογή που περιγράψαμε ανωτέρω, καθοδήγησε τη συζήτηση και τις εργασίες στην UNCITRAL και η κατανομή του βάρους απόδειξης ρυθμίστηκε στο άρθρο 17[1038]. Ο αναλυτικός μηχανισμός που ρυθμίζεται με τη διάταξη αυτή, αποτελεί το εργαλείο διάγνωσης της ευθύνης του μεταφορέα με ένα σύστημα κανόνων κατανομής. Ταυτόχρονα, ο εφαρμοστής του δικαίου, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις αυτές, καλείται να αξιολογήσει τους ισχυρισμούς και τις ενστάσεις των μερών με στόχο τον τελικό καταμερισμό της ευθύνης[1039].

Η μέθοδος διάγνωσης, τα νομικά χαρακτηριστικά και το περιεχόμενο της ευθύνης προσεγγίστηκαν από εκείνη τη σκοπιά, που επιτρέπει οι ρυθμίσεις να ανταποκρίνονται στις εξελίξεις και τις σύγχρονες συνθήκες του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου. Παράλληλα, όμως, αποτελούν συγκερασμό επιλογών των Διεθνών Συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ώστε να διατηρηθεί, όπου κατά τις διαπραγματεύσεις συμφωνήθηκε, η διεθνής θεωρητική και νομολογιακή εμπειρία. Έτσι, το θέμα της απόδειξης και συνακόλουθα της ευθύνης του μεταφορέα υπό το πρίσμα των Κανόνων Ρότερνταμ αποτελεί σε ορισμένα σημεία σύνθεση των προσεγγίσεων που έγιναν

[1037] Βλ. *N. J. Margetson*, Some remarks on the allocation … σε The Carriage of Goods by sea…, ο.π., σελ. 195 επ.

[1038] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., σελ. 94: Οι ΚΡ, όταν είναι εφαρμοστέοι σε μία διαφορά, καθιερώνουν τον ίδιο μηχανισμό κατανομής της ευθύνης και στην πληθώρα των υποθέσεων, στις οποίες η επιδίωξη ικανοποίησης μιας απαίτησης δεν επιλύεται δικαστικά ή με διαιτησία. Έτσι, στη λήψη απόφασης για την καταβολή και το ύψος της αποζημίωσης, ενδέχεται να προβεί ο διακανονιστής αβαριών του μεταφορέα.

[1039] Βλ. σχετ. συζήτηση στις Αναφορές της 9ης Συνόδου παρ. 39-40, 44-47, της 10ης Συνόδου παρ. 30-56, της 12ης Συνόδου παρ. 85-144, της 13ης Συνόδου παρ. 92-99, της 14ης Συνόδου παρ. 10-80, της 19ης Συνόδου παρ. 63-74, της 21ης Συνόδου παρ. 54-58, καθώς και στην τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 67-77.

στο πλαίσιο τόσο των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ όσο και των Κανόνων Αμβούργου[1040].

Η συστηματοποίηση της κατανομής και εναλλαγής των μερών στο βάρος απόδειξης παρέχει μια ασφαλέστερη και πιο ξεκάθαρη μέθοδο προσδιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, σε σχέση τουλάχιστον με το ισχύον καθεστώς. Διαφοροποίηση υπάρχει ακόμη στο περιεχόμενο, τις εναλλακτικές διαδρομές αλλά και τις δυνατότητες ανταπόδειξης που δίνονται στα μέρη. Το άρθρο 17 αναπτύσσει ένα σύστημα προσδιορισμού της ευθύνης σε ένα δυνητικό όριο τεσσάρων σταδίων[1041], τα οποία καθώς διαδέχονται το ένα το άλλο, όπως ορίζει η διάταξη, επηρεάζουν και την κατανομή του βάρους απόδειξης με στόχο τον τελικό καταμερισμό της ευθύνης.

α. Ο γενικός κανόνας

i. Το τεκμήριο ευθύνης του μεταφορέα

Το πρώτο στάδιο είναι αυτό με το οποίο εκκινεί η διερεύνηση της υπόθεσης που φέρεται προς διάγνωση. Τη βάση αποτελεί η θεμελίωση της υπόθεσης[1042] του ενάγοντος, δηλαδή η απόδειξη της βάσης του τεκμηρίου ευθύνης, όπως απαιτεί η παρ. 1 του άρθρου 17. Ο ενάγων φέρει το βάρος απόδειξης μόνο του νόμιμου λόγου ευθύνης και του χρόνου εκδήλωσης του ζημιογόνου γεγονότος. Πιο συγκεκριμένα, οφείλει να αποδείξει την απώλεια ή βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης των εμπορευμάτων, χωρίς την ανάγκη συνδρομής και συνεπώς απόδειξης κάποιας ειδικότερης συγκεκριμένης παράβασης της σύμβασης[1043] εκ μέρους του μεταφορέα, καθώς και ότι η

[1040] *J. F. Wilson*, ο.π, σελ. 230.

[1041] Στην Αναφορά της 12ης Συνόδου της UNCITRAL παρ. 88 γίνεται αναφορά σε τέσσερα στάδια. Το τέταρτο αφορά τον καταμερισμό της ευθύνης και θα αναλυθεί ξεχωριστά στη συνέχεια. Βλ. και *Tomotaka Fujita,* The Rotterdam Rules: An Overview of the Responsibilities of the Carrier and Period of Responsibility, Paper presented at the 3rd Arab Conference for Commercial and Maritime Law, ACCML 19 April 2009, Rotterdam Rules 2009: Uniformity v. Diversity for the Law of Carriage of Goods by Sea – A Euro-Arab Perspective.

[1042] Στο ελληνικό δίκαιο αυτό το είδος απόδειξης αναπτύσσει ισχύ δυνάμει του αρθ. 336 παρ. 3 ΚΠολΔ. Στο αυστριακό και γερμανικό, αλλά και το αγγλικό και αμερικανικό δίκαιο, κυρίως, απαντάται ο όρος prima facie case, για τον οποίο αναλυτικά σε Αθανάσιο Π. Πανταζόπουλο, Η εκ πρώτης όψης (prima facie) απόδειξη στη διεθνή σύμβαση μεταφοράς (άρθρα 30 § 1 και 9 § 1 CMR), Digesta 2005, σελ. 129 επ.

[1043] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, ο.π., 17-02, σελ. 47.

απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης ή το περιστατικό που την προκάλεσε συνέβη εντός του κρίσιμου χρόνου, δηλαδή της περιόδου ευθύνης[1044] του μεταφορέα, όπως αυτή έχει ανωτέρω αναλυθεί. Με την απόδειξη των γεγονότων αυτών, ο αιτών/ενάγων μετατοπίζει το βάρος απόδειξης στον μεταφορέα.

Κατά τη σαφή διατύπωση της διάταξης, εντός του κρίσιμου χρόνου, αντί της απώλειας ή βλάβης ή της καθυστέρησης στην παράδοση των εμπορευμάτων, αρκεί να τοποθετείται το γεγονός ή το περιστατικό που αιτιωδώς προκάλεσε ή απλώς συνέβαλλε στην απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων ή στην καθυστέρηση παράδοσής τους. Στην περίπτωση αυτή, η πραγματική απώλεια ή βλάβη θα επέλθει σε χρόνο μεταγενέστερο της λήξης της περιόδου ευθύνης, αλλά θα συνδέεται αιτιωδώς με το περιστατικό που έλαβε χώρα πριν τη λήξη της. Αν ο αιτών/ενάγων φέρει σε πέρας το σχετικό βάρος απόδειξης, τότε θα έχει θεμελιώσει επαρκώς το αίτημά του, χωρίς να ασκεί επιρροή η χρονική στιγμή της πραγματικής απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης[1045].

Ο ενάγων φέρει το βάρος επίκλησης και απόδειξης των πραγματικών περιστατικών που απαιτούνται στο πλαίσιο του επικαλούμενου κανόνα δικαίου. Ως εκ τούτου, προκειμένου να αποδείξει τη βλάβη των εμπορευμάτων, καλείται να αποδείξει την καλή κατάσταση στην οποία παραδόθηκαν στο μεταφορέα στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς ή το είδος της βλάβης. Αν, δηλαδή, μπορεί να αποδείξει ότι τα εμπορεύματα ήταν σε καλή κατάσταση κατά την έναρξη της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, αλλά παραδόθηκαν με βλάβη ή δεν παραδόθηκαν στο τέλος της περιόδου ευθύνης, τότε η βλάβη τεκμαίρεται ότι συνέβη εντός της περιόδου ευθύνης. Κατά συνέπεια, στην τελευταία περίπτωση, ο ενάγων έχει αποδείξει τη βάση του τεκμηρίου και το βάρος απόδειξης πλέον φέρει ο εναγόμενος, ώστε να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι δεν φέρει ευθύνη για τη ζημία.

Ενδέχεται όμως ο ενάγων να μην μπορεί να αποδείξει την καλή κατάσταση των εμπορευμάτων, όταν αυτά παραδόθηκαν στο μεταφορέα προς μεταφορά κατά την έναρξη της περιόδου ευθύνης του. Σε αυτή την περίπτωση ο

[1044] Βλ. αρθ. 12 ΚΡ.
[1045] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.060, σελ. 99.

ενάγων μπορεί να επικαλεστεί ότι το είδος της συγκεκριμένης βλάβης είναι δυνατόν να συνδεθεί με κάποιο στάδιο της μεταφοράς και ότι, επομένως, η βλάβη αυτή πρέπει να έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς[1046].

Η διατύπωση της παρ. 1 του άρθρου 17 επιτρέπει την ερμηνεία ότι περιλαμβάνονται οι περιπτώσεις πολλαπλής αιτιότητας, αλλά και οι περιπτώσεις πολυπρόσωπων ενόχων προς αποζημίωση. Ο ενάγων μπορεί και αρκεί να επικαλεστεί και να αποδείξει το περιστατικό που απλώς συνέβαλε στην απώλεια ή βλάβη ή στην καθυστέρηση παράδοσης των εμπορευμάτων και ότι το περιστατικό αυτό συνέβη εντός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα.

Το ζήτημα της πολλαπλής αιτιότητας μπορεί να λάβει περισσότερες εκφάνσεις, ανάλογα με τα πραγματικά περιστατικά κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης, διότι ενδέχεται η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση να οφείλεται σε περισσότερες αιτίες. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο εφαρμοστής του δικαίου θα κληθεί να σταθμίσει τη συμβολή καθεμίας από αυτές στη ζημία ή η επιδείνωση της έκτασης της ζημίας, λόγω του συνδυασμού περισσότερων περιστατικών. Πάντως με βάση την παράγραφο 1 προκύπτει η δυνατότητα μερικής ευθύνης του μεταφορέα για τη ζημία, καθώς για κάποιον από τους λόγους που συνέβαλλαν στο ζημιογόνο γεγονός, ενδέχεται να μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Δυσχερέστερη καθίσταται η απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας όταν η ζημία επήλθε ως αποτέλεσμα συνδυασμού γεγονότων, που το καθένα μόνο του δεν θα οδηγούσε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση.

Ενδέχεται, όμως, η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση να οφείλεται σε ένα και μόνο γεγονός, για το οποίο βαρύνονται με πταίσμα περισσότερα πρόσωπα. Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας θα είναι υπεύθυνος μόνο στο βαθμό που το δικό του πταίσμα - ή των προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος - συνέβαλε στη ζημία. Εδώ δηλαδή, ενδιαφέρουν τα υποκειμενικά όρια της ενοχής προς αποζημίωση και η ευθύνη του μεταφορέα από αντιπροσώπευση, όπως τα θέματα αυτά ρυθμίζονται στους Κανόνες του Ρότερνταμ, τουλάχιστον όσον αφορά τη διάγνωση και τον καταμερισμό της ευθύνης με βάση τις διεθνείς διατάξεις.

[1046] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.059, σελ. 98.

Εφόσον ο ενάγων φέρει σε πέρας το βάρος απόδειξης, όπως εδώ οριοθετήθηκε, χωρίς ο μεταφορέας, στον οποίο μετατοπίζεται το βάρος απόδειξης, να είναι σε θέση να ανατρέψει τη βάση του τεκμηρίου, η υπόθεση τελειώνει στο αρχικό αυτό στάδιο και ο ενάγων δικαιούται αποκατάσταση για τη ζημία του. Το άρθρο 17 παρ. 1 είναι ένα αποτελεσματικό εργαλείο διάγνωσης της ευθύνης του μεταφορέα για ανεξήγητες ζημίες ή όταν η ζημία προκαλείται αποκλειστικά από υπαιτιότητα του μεταφορέα[1047]. Οι όροι θεμελίωσης της ευθύνης του μεταφορέα τουλάχιστον στο πρώτο, δομικά, στάδιο απόδειξης και στο ρυθμιστικό πλαίσιο που προεκτέθηκε υποδεικνύουν την επίταση της ευθύνης του μεταφορέα και παραπέμπουν σε καθεστώς αντικειμενικής ευθύνης[1048].

ii. Η αρχική άμυνα του μεταφορέα

Ο μεταφορέας, εφόσον ο ενάγων θεμελιώσει τη βάση του τεκμηρίου, καλείται στο δεύτερο στάδιο του μηχανισμού διάγνωσης της ευθύνης του, να αποδείξει ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση προκλήθηκε εν όλω ή εν μέρει από αιτία για την οποία δεν είναι υπεύθυνος, καθώς από τη διατύπωση του άρθρου 17 παρ. 1 συνάγεται, όπως είδαμε, ότι ο μεταφορέας μπορεί να ευθύνεται για μέρος μόνο της ζημίας. Το άρθρο 17 παρέχει στο μεταφορέα δύο εναλλακτικές μεθόδους άμυνας. Ο μεταφορέας μπορεί να επιλέξει να βασιστεί στην § 2 του αρθ. 17 κατά την οποία πρέπει ειδικότερα να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα αυτός ή κάποιο από τα πρόσωπα για τα οποία είναι υπεύθυνος δυνάμει του αρθ. 18[1049]. Η εναλλακτική του δυνατότητα είναι να βασιστεί στην παρ. 3 του αρθ. 17, κατά την οποία πρέπει ειδικότερα να επικαλεστεί και αποδείξει κάποιο από τα περιοριστικά αναφερόμενα τεκμήρια απουσίας πταίσματος, ως αιτία της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης.

Η ανάληψη εκ μέρους του μεταφορέα, του βάρους να αποδείξει ότι δεν ευθύνεται για τη ζημία, είτε αυτό επιτυγχάνεται με την απόδειξη απουσίας πταίσματος, είτε με την επίκληση λόγου εκ του οποίου τεκμαίρεται ότι δεν

[1047] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.064, σελ. 100.
[1048] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 17-02, σελ. 47
[1049] Πρβλ. αρθ. 4 § 2 περ. ιζ Κ Χ/Χ-Β.

βαρύνεται με πταίσμα, προϋποθέτει ότι ο μεταφορέας θα φέρει σε πέρας το βάρος να αποδείξει την πραγματική αιτία της ζημίας που οφείλεται σε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση[1050]. Αν ο μεταφορέας δεν καταφέρει να ανταποκριθεί στο βάρος των προς απόδειξη περιστατικών, η υπόθεση τελειώνει στο σημείο αυτό και ο μεταφορέας κρίνεται υπεύθυνος για τη ζημία και υποχρεούται σε αποκατάσταση με την επιφύλαξη βεβαίως άλλων ενστάσεων[1051] ή περιορισμών[1052] που του παρέχονται από τη Διεθνή Σύμβαση.

ii.i Απόδειξη απουσίας πταίσματος

Εφόσον ο μεταφορέας επιλέξει να χρησιμοποιήσει την άμυνα που του παρέχει το άρθρο 17 παρ. 2, φέρει το βάρος να αποδείξει ότι η αιτία ή μία από περισσότερες αιτίες[1053] της απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων ή της καθυστέρησης παράδοσής τους δεν οφείλεται σε προσωπικό του πταίσμα ή πταίσμα των προσώπων για τα οποία ευθύνεται δυνάμει του αρθ. 18, ώστε να απαλλαγεί από το σύνολο ή μέρος της ευθύνης του.

Η ρύθμιση αυτή συνιστά γενικό, ευρύ και αφηρημένο κανόνα, ο οποίος συνάδει με τη διατύπωση κανόνων δικαίου που θεσπίζονται στα νομικά συστήματα των χωρών του ηπειρωτικού δικαίου (civil law). Έτσι, καταλείπεται στο δικαστή, ανάλογα με την περίπτωση και σε σχέση με τα πραγματικά περιστατικά, η εξειδίκευση της εκδήλωσης και του βαθμού της πταισματικής συμπεριφοράς κατά την εκτέλεση των ενεργειών του μεταφορέα[1054] ή των προσώπων για τα οποία ευθύνεται.

[1050] Η απόδειξη της πραγματικής αιτίας της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης δε συνιστά απλώς μία θεωρητικής αξίας προϋπόθεση, αλλά συνάμα πρακτική αναγκαιότητα, καθώς ο μεταφορέας δεν θα μπορούσε να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα, αυτός ή τα πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται, αν δεν καταδείξει προηγουμένως την αιτία του ζημιογόνου περιστατικού. Πάντως και υπό τη διατύπωση του αρθ. 4 § 2 περ. ιζ ΚΧ/Χ-Β ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει την πραγματική αιτία της ζημίας, για την οποία δεν τον βαρύνει πταίσμα, ώστε να καταφέρει να απαλλαγεί από την ευθύνη του.

[1051] Βλ. π.χ. αρθ. 62.1 περί διετούς παραγραφής των αξιώσεων που προκύπτουν από παράβαση υποχρέωσης και υπόκεινται στους ΚΡ.

[1052] Βλ. π.χ. αρθ. 59 παρ. 1 ΚΡ για το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα ανά δέμα, μονάδα ή κιλό μεικτού βάρους.

[1053] Άλλως, αν ο μεταφορέας δεν φέρει σε πέρας το βάρος απόδειξης, ο ενάγων, δικαιούται να αποκατασταθεί η ζημία που υπέστη. Ο μεταφορέας εξακολουθεί να δικαιούται να προτείνει άλλες ενστάσεις, π.χ. εκείνες των αρθ. 59 παρ. 1 και 62 παρ. 1 ΚΡ.

[1054] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.067, σελ. 101.

Πρόδρομος της διάταξης αυτής υπήρξε το άρθρο 4 παρ. 2 περ. ιζ των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, το οποίο, παρότι δεν είναι πανομοιότυπο, απαλλάσσει το μεταφορέα από την ευθύνη του για κάθε αιτία άλλη, πέραν των λοιπών που επίσης περιλαμβάνονται στον κατάλογο εξαιρέσεων, η οποία δεν προέρχεται από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα ή από πταίσμα των πρακτόρων ή εκπροσώπων του[1055]. Φυσικά είναι σαφές ότι η προηγούμενη διάταξη αφορά ευθύνη του μεταφορέα για ζημία από απώλεια ή βλάβη στο πλαίσιο αποκλειστικά θαλάσσιας μεταφοράς. Εντοπίζεται όμως και μία ακόμη κρίσιμη διαφορά, η οποία συνίσταται στη δυνατότητα του μεταφορέα να αποφύγει, στο πλαίσιο του άρθρου 17 παρ. 2, μέρος της ευθύνης του[1056] στις περιπτώσεις πολλαπλής αιτιότητας και να κληθεί να αποζημιώσει τον ενάγοντα υπό τους όρους κατανομής ευθύνης του άρθρου 17 παρ. 6. Αντίθετα, υπό το προηγούμενο καθεστώς, ο μεταφορέας δεν μπορεί να στηριχθεί στην εξαίρεση, αν πταίσμα δικό του ή πταίσμα των πρακτόρων ή εκπροσώπων του έχει συμβάλλει, έστω, στη ζημία.

Στη διάταξη που εξετάζουμε εδώ, εφόσον ο μεταφορέας εντοπίσει και αποδείξει την αιτία που προκάλεσε τη ζημία, θα πρέπει, προκειμένου να ανατρέψει το τεκμήριο και να απαλλαγεί από την ευθύνη του, να αποδείξει περαιτέρω την απουσία πταίσματος δικού του ή προσώπου για τις ενέργειες του οποίου ευθύνεται. Αρκεί, λοιπόν, ο μεταφορέας να αποδείξει ότι υπεύθυνος είναι τρίτος για τις ενέργειες του οποίου δεν φέρει ευθύνη.

Ακόμη όμως και αν δεν μπορεί να αποδώσει την ευθύνη για τη συγκεκριμένη αιτία σε κάποιον τρίτο, ο μεταφορέας μπορεί και πάλι να αποφύγει την ευθύνη. Στην τελευταία αυτή περίπτωση αποδεικτέο είναι ότι έλαβε κάθε εύλογο μέτρο προς αποφυγή του ζημιογόνου γεγονότος, στο πλαίσιο των συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης. Δεν περιλαμβάνεται, δηλαδή, στην έννοια της λήψης μέτρων από το μέσο συνετό μεταφορέα, η λήψη κάθε δυνατής προφύλαξης για την αποφυγή ζημίας που προκαλείται λόγω απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης. Στα εύλογα μέτρα δεν περιλαμβάνονται εκείνα, τα οποία εκ του αποτελέσματος και εκ των υστέρων κρίνονται ότι θα ήταν και τα

[1055] Βλ. παραπ.
[1056] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.071, σελ. 103.

ενδεδειγμένα. Τέτοιες απαιτήσεις απόδειξης θα κατέτειναν στη θέσπιση αντικειμενικής ευθύνης[1057].

Αν ο μεταφορέας δεν κατορθώσει να αποδείξει απουσία πταίσματος κατά τα ανωτέρω, ο ενάγων δικαιούται την αποκατάσταση της ζημίας του, υποκείμενος βέβαια στις ενστάσεις και τους περιορισμούς[1058] που δικαιούται να επικαλεστεί ο μεταφορέας βάσει των Κανόνων του Ρότερνταμ.

ii.ii. Εναλλακτική αρχική άμυνα του μεταφορέα

Ο μεταφορέας, ωστόσο, όπως είπαμε, αντί της απόδειξης απουσίας πταίσματος έχει την ευχέρεια, εναλλακτικά, να οργανώσει την άμυνά του με επίκληση και απόδειξη ενός ή περισσότερων περιστατικών από εκείνα που διατυπώνονται περιοριστικά στον κατάλογο του άρθρου 17 παρ. 3 των Κανόνων, ως αιτίας από την οποία προκλήθηκε η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης των εμπορευμάτων. Η τοποθέτηση των Αντιπροσωπειών των χωρών του ηπειρωτικού δικαίου σχετικά με την περίληψη απαλλακτικών λόγων ήταν ότι πρόκειται, ενόψει της παρ. 2, για περιττές προβολές της γενικής αρχής[1059]. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, η διατήρηση του καταλόγου εξυπηρετούσε τόσο τα συστήματα του αγγλοσαξωνικού δικαίου, όσο και τη διατήρηση μέρους της νομολογίας, η οποία έχει αναπτυχθεί υπό το ισχύον καθεστώς.

Αναπτύχθηκε προηγουμένως ότι η ευθύνη του μεταφορέα υπόκειται στην αρχή της υπαιτιότητας. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος εφόσον βαρύνεται με πταίσμα προσωπικό ή των προσώπων για τα οποία ευθύνεται δυνάμει του άρθρου 18. Κατ' αρχήν, διαπιστώνουμε ότι η ευδοκίμηση κάποιου τεκμηρίου, από εκείνα που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του άρθρου 17 παρ. 3, προϋποθέτει ότι ο μεταφορέας δεν βαρύνεται με πταίσμα[1060]. Ωστόσο, απουσία

[1057] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.069, σελ. 102.
[1058] Βλ. αρθ. 59 παρ. 1 και 62 παρ. 1 ΚΡ.
[1059] Διατύπωση γενικής αρχής υπάρχει, πέραν του αρθ 17 παρ. 2 ΚΡ, και στο αρθ. 4 παρ. 2 περ. ιζ Κ Χ/Χ-Β, καθώς και στο αρθ. 5 παρ. 1 ΚΑμβ.
[1060] Ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται τελικά – ολικά ή μερικά - από την ευθύνη του, αν ο ενάγων αποδείξει ότι το γεγονός ή η περίσταση του καταλόγου του αρθ. 17 παρ. 3 ΚΡ, την οποία

πταίσματος οδηγεί στην απαλλαγή του μεταφορέα και στο πλαίσιο του άρθρου 17 παρ. 2. Σε κρίσιμο ζήτημα, επομένως, αναδεικνύεται το ποιος φέρει το βάρος απόδειξης απουσίας πταίσματος και επομένως αναζητούμε τη δομή του μηχανισμού κατανομής του βάρους απόδειξης και εστιάζουμε στην διαφορετική τεχνική των δύο διατάξεων.

Ειδικότερα, στο πλαίσιο του αρθ. 17 § 2 ο μεταφορέας φέρει το βάρος να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα τόσο αυτός όσο και τα πρόσωπα του αρθ. 18, το δε αντικείμενο απόδειξης προϋποθέτει την απόδειξη εκ μέρους του μεταφορέα και της αιτίας της ζημίας. Αντίθετα η επιλογή της οργάνωσης της άμυνας του μεταφορέα στη βάση του άρθρου 17 παρ. 3 επιφορτίζει το μεταφορέα με το βάρος να αποδείξει την αιτία που προκάλεσε ή συνέβαλε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση και ότι η αιτία αυτή συνίσταται σε έναν από τους περιοριστικά αναφερόμενους στον κατάλογο λόγους. Εφόσον ο μεταφορέας φέρει σε πέρας την απόδειξη, η διάταξη τον εξοπλίζει με μαχητό τεκμήριο απουσίας πταίσματος.

Αυτό σημαίνει ότι με την απόδειξη της βάσης των τεκμηρίων του άρθρου 17 παρ. 3 εκ μέρους του μεταφορέα, μεταβαίνει στον ενάγοντα[1061] το βάρος να αποδείξει είτε την υπαιτιότητα του μεταφορέα ή των προσώπων για τα οποία ευθύνεται, είτε κατάσταση αναξιοπλοΐας, βάρος δύσκολο ιδίως σε περιπτώσεις ανεξήγητων ζημιών[1062]. Αυτό που θα καθορίσει την απαλλαγή τελικά του μεταφορέα από την ευθύνη του, θα είναι η αδυναμία του ενάγοντος, ο οποίος φέρει πλέον το σχετικό βάρος, να αποδείξει υπαιτιότητα του μεταφορέα για την αιτία που ο μεταφορέας απέδειξε και εφόσον ο ενάγων δεν είναι σε θέση να υποδείξει κάποια άλλη αιτία.

β. Αντενστάσεις ενάγοντος στην απόδειξη τεκμηρίου του άρθρου 17 παρ. 3

Η επιλογή άμυνας από την πλευρά του μεταφορέα καθορίζει την εξέλιξη της αποδεικτικής διαδικασίας. Εφόσον ο μεταφορέας επιλέξει την άμυνά του στη βάση της παρ. 2, τότε η απαλλαγή του, για το σύνολο ή μέρος της ζημίας, θα εξαρτηθεί από το αν και σε ποιο βαθμό θα επιτύχει να αποδείξει την αιτία της

επικαλέστηκε ο μεταφορέας, προκλήθηκε από πταίσμα του μεταφορέα ή των προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος δυνάμει του αρθ. 18 ΚΡ. Βλ. αρθ. 17 παρ. 4 περ. α ΚΡ.

[1061] *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 17-06, σελ. 48

[1062] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.074, σελ. 104.

απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης και ότι, σχετικά με αυτήν δεν τον βαρύνει πταίσμα και η υπόθεση θα κλείσει εκεί.

Εφόσον, όμως, ο μεταφορέας στηριχθεί[1063] σε ένα από τα γεγονότα ή περιστάσεις από εκείνα που περιλαμβάνονται στον κατάλογο της παρ. 3 και ενόψει της φύσης του τεκμηρίου, ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα, ως μαχητού, η αποδεικτική διαδικασία ενδέχεται, με βάση τις παρ. 4 ή 5 του άρθρου 17, να εισέλθει σε επόμενο στάδιο. Κατά το στάδιο αυτό, ο ενάγων μπορεί να προβάλλει αντενστάσεις, εφόσον ο μεταφορέας αντέκρουσε επιτυχώς το αρχικό τεκμήριο ευθύνης, σύμφωνα με την παρ. 3, και να καταρρίψει το τεκμήριο απουσίας πταίσματος του μεταφορέα για το σύνολο ή μέρος της ζημίας.

Ο ενάγων, προκειμένου να καταστεί ο μεταφορέας τελικά υπεύθυνος για μέρος τουλάχιστον της ζημίας, έχει, στην περίπτωση αυτή, δύο επιλογές οι οποίες συνίστανται, όπως θα δούμε αμέσως, είτε στην απόδειξη άλλης αιτίας που συνέβαλλε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση είτε στην απόδειξη πταίσματος του μεταφορέα[1064]. Το ειδικότερο περιεχόμενο των αντενστάσεων στις οποίες δικαιούται ο ενάγων διατυπώνεται στις παρ. 4 και 5 του άρθρου 17. Αν ο ενάγων δεν ανταποκριθεί στο βάρος απόδειξης, ο μεταφορέας θα απαλλαγεί από την ευθύνη του και ο ενάγων δεν θα επιτύχει αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη[1065].

i. Η αντεπίθεση του ενάγοντος επί τη βάση του αρθ. 17 παρ. 4 ΚΡ

i.i. Ανατροπή του τεκμηρίου απουσίας πταίσματος

Όταν ο μεταφορέας επικαλείται ως αιτία της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης της παράδοσης των εμπορευμάτων ένα από τα γεγονότα ή περιστάσεις του καταλόγου του άρθρου 17 παρ. 3, παράγεται μαχητό τεκμήριο ότι δεν βαρύνεται γι' αυτά με πταίσμα και επομένως δεν φέρει επιπλέον το βάρος να αποδείξει την αιτία που προκάλεσε ή συνέβαλε, ενδεχομένως, στους επικληθέντες λόγους απαλλαγής. Ο μηχανισμός του άρθρου 17, όμως, δίνει στον

[1063] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.088, σελ. 110.
[1064] Βλ. Illescas Rafael, Some keys to the Rotterdam Rules σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 1, Genova 2010, σελ. 553 επ.
[1065] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.088, σελ. 111.

ενάγοντα τη δυνατότητα να ανατρέψει αυτό το τεκμήριο απουσίας πταίσματος, ακολουθώντας το δρόμο του άρθρου 17 παρ. 4 περ. α.

Στην περίπτωση αυτή, ο ενάγων αποδέχεται ότι η ζημία οφείλεται πράγματι στο γεγονός ή την περίσταση που επικαλέστηκε ο μεταφορέας. Προκειμένου να ανατρέψει όμως το τεκμήριο, πρέπει να αποδείξει πταίσμα του μεταφορέα ή προσώπου για το οποίο ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δυνάμει του άρθρου 18 ΚΡ. Το πταίσμα θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι προκάλεσε ή συνέβαλε στην εκδήλωση του επικληθέντος λόγου απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του. Αν ο ενάγων καταφέρει να ανατρέψει το τεκμήριο, ο μεταφορέας θα κληθεί να αποκαταστήσει τη ζημία, με την επιφύλαξη βέβαια άλλων ενστάσεων[1066] και περιορισμών[1067], που ο μεταφορέας δικαιούται να επικαλεστεί στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης.

i.ii. Απόδειξη περιστατικού που δεν παράγει τεκμήριο απουσίας πταίσματος

Ο ενάγων, όμως, μπορεί εναλλακτικά να αρνηθεί, στη βάση του άρθρου 17 παρ. 4 περ. β, ότι μοναδική αιτία της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης των εμπορευμάτων υπήρξε το απαλλακτικό γεγονός ή την περίσταση στην οποία στηρίχθηκε ο μεταφορέας. Εδώ ο ενάγων είναι σαφές ότι στοχεύει σε απόδειξη μερικής ευθύνης του μεταφορέα, καθώς το απαλλακτικό γεγονός έχει ήδη αποδειχθεί ως μία τουλάχιστον αιτία της απώλειας, βλάβης ή της καθυστέρησης. Έτσι, ο ενάγων μπορεί να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι στη ζημία συνέβαλε[1068] και ένα γεγονός ή περιστατικό άλλο από εκείνα του καταλόγου, για τα οποία χώρησε ήδη απόδειξη.

Ο μεταφορέας, τότε, φέρει το βάρος να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα ο ίδιος η τα πρόσωπα του άρθρου 18 για το άλλο αυτό γεγονός προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη του. Η διατύπωση δηλαδή του άρθρου 17 παρ. 4 περ. β εντάσσει ουσιαστικά στη διάταξη αυτή δύο βήματα. Εφόσον ο μεταφορέας δεν καταφέρει να αποδείξει την έλλειψη πταίσματος για την άλλη αιτία, την οποία ο ενάγων καταδεικνύει και αποδεικνύει ως πρόσθετη αιτία που συνέβαλε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, ο μεταφορέας

[1066] Βλ. αρθ. 62 παρ. 1 ΚΡ.
[1067] Βλ. αρθ. 59 παρ. 1 ΚΡ.
[1068] Στη διατύπωση της περ. β της παρ. 4 του αρθ. 17, δεν περιλαμβάνεται η λέξη «προκάλεσε».

καθίσταται υπεύθυνος για το μέρος της ζημίας που οφείλεται στην αιτία αυτή. Στη συνέχεια, θα γίνει καταμερισμός της ευθύνης για τη ζημία στο μέτρο συμβολής σε αυτήν κάθε αιτίας, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 17 παρ. 6.

ii. Απόδειξη αναξιοπλοΐας

Εναλλακτικά προς την αντένσταση της παρ. 4, όταν ο μεταφορέας έχει επιλέξει και ολοκληρώσει την άμυνά του με την επίκληση απαλλακτικού λόγου του καταλόγου της παρ. 3, και εφόσον η διαφορά αφορά το θαλάσσιο σκέλος της σύμβασης μεταφοράς, ο ενάγων έχει τη δυνατότητα να επικαλεστεί ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση επήλθε ως αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας[1069], ώστε να πετύχει αποκατάσταση για το σύνολο της ζημίας του ή για μέρος αυτής. Λόγω της τροπής της υποχρέωσης επίδειξης δέουσας επιμέλειας για την παροχή αξιόπλοου πλοίου σε διαρκή υποχρέωση του μεταφορέα, θα ανακύπτει συχνότερα θέμα αναξιοπλοΐας απ' ότι υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ.

Ο ενάγων, προκειμένου να αποκατασταθεί η ζημία του ή μέρος αυτής, φέρει το βάρος να αποδείξει την αναξιοπλοΐα, καθώς και ότι αυτή προκάλεσε ή πιθανότατα προκάλεσε ή συντέλεσε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση[1070]. Επιπροσθέτως, ο μεταφορέας θα πρέπει να μην καταφέρει να αντικρούσει τον ισχυρισμό[1071]. Συγκεκριμένα ο μεταφορέας φέρει το βάρος είτε να ανταποδείξει[1072] ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση δεν οφείλεται σε αναξιοπλοΐα είτε[1073] ότι ο ίδιος κατέβαλλε τη δέουσα επιμέλεια[1074] και επομένως έχει εκπληρώσει την υποχρέωσή του από τη σύμβαση μεταφοράς και τους Κανόνες του Ρότερνταμ. Διαπιστώνουμε ότι η παράγραφος 5 του άρθρου 17 ενσωματώνει δύο βήματα της διαδικασίας, καθορίζοντας το αντικείμενο και

[1069] Όπως η έννοια αναλύθηκε στο πρώτο μέρος, σελ. 146 επ και 156 επ. της παρούσας μελέτης.
[1070] Βλ. αρθ. 17 παρ. 5 περ. Α ΚΡ. Βλ. σχετ. συζήτηση σε Αναφορά 12ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/544, παρ. 131-132 και 14ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/572, παρ. 20-26, 30-33.
[1071] Βλ. αρθ. 17 παρ. 4 περ. β ΚΡ.
[1072] Βλ. αρθ. 17 παρ. 5 περ. β.i ΚΡ.
[1073] Κατ' επαντένσταση στο πλαίσιο της ελληνικής δίκης και ενεργώντας κύρια απόδειξη ότι έχει εκπληρώσει την υποχρέωσή του κατ' άρθρο 14 ΚΡ, βλ. Ι. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 96.
[1074] Βλ. αρθ. 17 παρ. 5 περ.β.ii ΚΡ.

κατανέμοντας σαφώς το βάρος απόδειξης, σε κάθε ένα από τα μέρη της διαφοράς. Εδώ είναι προφανής η αντίθεση προς το ισχύον καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όπου όταν η απώλεια ή βλάβη προκλήθηκε από αναξιοπλοΐα, ο μεταφορέας φέρει το βάρος απόδειξης ότι επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια για την παροχή πλοίου αξιόπλοου, πλην όμως δεν είναι σαφές ποιος βαρύνεται να αποδείξει την αιτιώδη συνάφεια με την αναξιοπλοΐα.

Αναλυτικότερα, ο ενάγων βαρύνεται με την απόδειξη, κατ' αρχήν, της εκ μέρους του μεταφορέα παράβασης της ειδικής υποχρέωσης του άρθρου 14 και, δεύτερον, με την απόδειξη ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση προκλήθηκε ή πιθανόν προκλήθηκε ή συντέλεσε σ' αυτήν η αναξιοπλοΐα[1075]. Τα δύο αυτά επιμέρους στοιχεία του αντικειμένου απόδειξης δεν υπήρξαν αυτονόητη διατύπωση για τους συντάκτες της Διεθνούς Σύμβασης[1076]. Αυτή η αντένσταση του ενάγοντος διήλθε εξήχθη μετά από μακρά συζήτηση και αφού εξετάστηκαν διάφορες προτάσεις. Κατά μία άποψη αντικείμενο απόδειξης έπρεπε να αποτελεί μόνο η ύπαρξη αναξιοπλοΐας[1077], δεύτερη άποψη προέκρινε την απόδειξη της αναξιοπλοΐας και τον αιτιώδη σύνδεσμο με τη ζημία που προκλήθηκε από την απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων ή την καθυστέρηση παράδοσης αυτών[1078]. Προτάθηκαν και διατυπώσεις ιδιαίτερα ελαστικού περιεχομένου, όπως αυτή που θεωρούσε αρκετή την απόδειξη της απλής δυνατότητας να έχει προκληθεί η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση από αναξιοπλοΐα[1079], αλλά και η άποψη ότι θα αρκούσε απλός ισχυρισμός του ενάγοντος ότι υπήρξε κατάσταση αναξιοπλοΐας[1080].

Η διατύπωση που υιοθετήθηκε στο άρθρο 17 παρ. 5 περ. α παρουσιάζει μια ιδιομορφία όσον αφορά τον απαιτούμενο βαθμό απόδειξης του ισχυρισμού του ενάγοντος, δηλαδή της αναξιοπλοΐας και της αιτιώδους συνάφειας. Ο ενάγων, πιο συγκεκριμένα καλείται, κατά την διατύπωση της διάταξης να αποδείξει ότι *«η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση προκλήθηκε από ή πιθανότατα προκλήθηκε από ή συνετέλεσε σε αυτά»* αναξιοπλοΐα. Από τη γραμματική

[1075] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.091-5.094, σελ. 113. Για τη σχετική συζήτηση στην UNCITRAL βλ. Αναφορά 14ης Συνόδου, παρ. 20, 23-26, 30-31, 33.
[1076] Βλ.Beare S./Diamond A./Reynolds F., Francesco Berlingieri and the Rotterdam Rules σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 1, Genova 2010, σελ. 142.
[1077] Βλ. Αναφορά 14ης Συνόδου, παρ. 20.
[1078] Βλ. Αναφορά 14ης Συνόδου, παρ. 20
[1079] Βλ. Draft Instrument WP.36, παρ. 7.
[1080] Βλ. Αναφορά 12ης Συνόδου UN doc A/CN.9/544, παρ. 130.

ερμηνεία του κειμένου εξάγεται ότι για να καταστεί ο μεταφορέας υπεύθυνος, με την επιφύλαξη της παρ. 5 περ. β του άρθρου 17, για το σύνολο ή μέρος της ζημίας, ο ενάγων πρέπει να αποδείξει την αναξιοπλοΐα και ότι αυτή τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με τη ζημία, ωστόσο για την απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας φαίνεται να τίθεται μειωμένο βάρος στον ενάγοντα, καθώς η σχετική απαίτηση της διάταξης προσδιορίζεται από τη λέξη «πιθανότατα». Δεδομένου ότι η λέξη «πιθανότατα» προσδιορίζει μόνο το «προκλήθηκε ή συνετέλεσε σε αυτά», ο αιτών/ενάγων φέρει το σύνηθες βάρος όσον αφορά την απόδειξη της αναξιοπλοΐας[1081].

Η ερμηνεία αυτή επιρρωνύεται και από τη διατύπωση του αντικειμένου απόδειξης που τίθεται ως βάρος στο μεταφορέα. Το άρθρο 17 παρ. 5 περ. β.i δίνει στο μεταφορέα τη δυνατότητα να ανταποδείξει όχι ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο τελικά, αλλά μόνο ότι η αναξιοπλοΐα δεν προκάλεσε/συντέλεσε στην απώλεια, βλάβη, καθυστέρηση. Αυτό σημαίνει ότι για να ενεργοποιηθεί το βάρος ανταπόδειξης στο μεταφορέα θα πρέπει ο ενάγων να έχει αποδείξει πλήρως την αναξιοπλοΐα, αν όμως η πλήρης απόδειξη απαιτούνταν και για τον αιτιώδη σύνδεσμο, δεν θα καταλειπόταν ουσιαστικά περιεχόμενο στην εκ μέρους του μεταφορέα απόδειξη ότι η αναξιοπλοΐα δεν προκάλεσε τελικά πράγματι την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση.

Ο στόχος να υιοθετηθεί μειωμένο βάρος απόδειξης[1082], χωρίς περαιτέρω διευκρίνιση του μέτρου απόδειξης, του οποίου ο προσδιορισμός καταλείφθηκε από το διεθνή νομοθέτη στο εθνικό δίκαιο[1083], είναι ευδιάκριτος ήδη από το προπαρασκευαστικό στάδιο, κατά την επεξεργασία της διάταξης του άρθρου 17 παρ. 5 περ. α. Η UNCITRAL επιδίωκε μία προσέγγιση με όρια την απλή επίκληση της αναξιοπλοΐας και την πλήρη απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας. Η άποψη που προκρίθηκε στην κατεύθυνση συμβιβασμού των αντικρουόμενων συμφερόντων υποστήριζε ότι θα έπρεπε ο ενάγων να είναι τουλάχιστον σε θέση να αποδείξει ότι με κάποιο τρόπο συνδέεται η ζημία με την αναξιοπλοΐα[1084]. Η πρόταση υποδήλωνε πιο χαλαρό πρότυπο απόδειξης της αιτιώδους συνάφειας από τον ενάγοντα και η διάταξη διατυπώθηκε με ρητό στόχο αυτό το μειωμένο

[1081] Βλ. Αναφορά 21ης Συνόδου, παρ. 54.
[1082] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.096-5.098, σελ. 114-115.
[1083] Βλ. Αναφορά 12ης Συνόδου, παρ. 131 και 14ης, παρ. 24.
[1084] Βλ. Αναφορά 12ης Συνόδου, παρ. 131-132.

βάρος[1085]. Δεδομένου ότι σε πολλές έννομες τάξεις, όπως και στη δική μας, απαιτείται πλήρης απόδειξη για το σχηματισμό πλήρους δικανικής πεποίθησης, τίθεται υπό αμφισβήτηση η ερμηνεία και εφαρμογή του κανόνα στα επιμέρους εθνικά δίκαια.

Περαιτέρω, η επίκληση από το μεταφορέα ενός ή περισσότερων τεκμηρίων απουσίας πταίσματος του καταλόγου της παρ. 3 του άρθρου 17 δεν προϋποθέτει, όπως και αλλού είδαμε, να έχει ασκήσει ο μεταφορέας την υποχρέωσή του να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια για την παροχή αξιόπλοου πλοίου. Σύμφωνα με το την παρ. 5 περ. β i ο μεταφορέας που έχει παραβιάσει την υποχρέωση επίδειξης της δέουσας επιμέλειας, μπορεί να απαλλαγεί και από το σύνολο της ευθύνης αν αποδείξει ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση των εμπορευμάτων δεν προκλήθηκε από την αναξιοπλοΐα. Κάποιες έννομες τάξεις ακολουθούν τη θεωρία αυτή και υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ [1086], ωστόσο η κρατούσα άποψη δεν δέχεται ότι είναι δυνατή η επίκληση εξαιρούμενου κινδύνου, όταν ο μεταφορέας έχει αποτύχει να τηρήσει την υποχρέωση επίδειξης της δέουσας επιμέλειας[1087].

Εφόσον ο μεταφορέας δεν καταφέρει να αποδείξει ότι το σύνολο της ζημίας που προκλήθηκε από απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση οφείλεται σε αιτία διαφορετική από την αναξιοπλοΐα, για την οποία μάλιστα δεν είναι υπεύθυνος, τότε καλείται σε εφαρμογή το αρθ. 17 § 6 ΚΡ προκειμένου να καταμεριστεί η ευθύνη.

Το αν η επίλυση μιας συγκεκριμένης διαφοράς θα διέλθει από όλα αυτά τα στάδια εξαρτάται από τα πραγματικά περιστατικά[1088]. Οι περιπτώσεις ανεξήγητων ζημιών ή οι περιπτώσεις κατά τις οποίες η ζημία συνδέεται αιτιωδώς και εξολοκλήρου με πταίσμα του μεταφορέα θα ολοκληρωθούν στο πρώτο στάδιο της διαδικασίας απόδειξης. Όταν ο μεταφορέας δεν βαρύνεται με πταίσμα και μάλιστα αυτό αφορά την πλήρη έκταση της ζημίας, η διαδικασία θα λήξει μόλις στο δεύτερο στάδιο. Η ειδική μεταχείριση της αναξιοπλοΐας και οι

[1085] Βλ. Αναφορά 14ης Συνόδου, παρ. 26, 31.
[1086] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 324-325, *N. J. Margetson*, Some remarks on the allocation … σε The Carriage of Goods by sea…, ο.π., σελ. 195 επ.
[1087] Βλ. αναλυτικά, σελ. 156 επ. στο πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης.
[1088] Το πιθανότερο είναι να έχει επιλυθεί μια διαφορά χωρίς να εξαντληθούν όλα τα στάδια. Περιπλοκότερες υποθέσεις, βέβαια, θα χρειαστεί να διέλθουν και περισσότερα στάδια, τα οποία ιδωμένα αναλυτικά υπερβαίνουν τα τέσσερα βασικά, καθώς π.χ. στο αρθ. 17 παρ. 4, 5 περιλαμβάνονται υποστάδια εναλλαγής του βάρους αποδείξεως μεταξύ των μερών.

περιπτώσεις πολλαπλής αιτιότητας, μέρος ή μία των οποίων μπορεί να αποδοθεί στο μεταφορέα, αποτελούν συνθήκες που ενδέχεται να περιπλέξουν την ανάλυση και ενδεχομένως να επιβάλλουν τη διέλευση όλων των σταδίων από αυτόν που καλείται να αποφασίσει ποιος και σε ποιο βαθμό ευθύνεται για τη ζημία. Στις περιπτώσεις πολλαπλής αιτιότητας, στις οποίες ενδέχεται ο μεταφορέας να καταστεί υπεύθυνος για μέρος μόνο της ζημίας, θα κληθεί σε εφαρμογή η § 6 του αρθ. 17 για την κατανομή της ευθύνης.

§ 2. Καταμερισμός της ευθύνης

Α. Η αρχή του καταμερισμού της ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ

α. Η επεξεργασία στην UNCITRAL

Το βάρος απόδειξης του καταμερισμού της ευθύνης υπό τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς φέρει ο μεταφορέας. Ειδικότερα, τόσο στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ όσο και των Κανόνων του Αμβούργου[1089], όταν η απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων επέρχεται ως αποτέλεσμα που αποδίδεται σε περισσότερες αιτίες, ο μεταφορέας κρίνεται υπεύθυνος για το σύνολο της ζημίας, αν δεν καταφέρει να αποδείξει ποιο τμήμα της ζημίας δεν οφείλεται σε πταίσμα του. Το ίδιο παρατηρείται και στο πλαίσιο κάποιων εθνικών νομοθεσιών, όταν οι κανόνες τους καλούνται σε εφαρμογή συμπληρωματικά προς τις Διεθνείς Συμβάσεις για τα ζητήματα που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους[1090].

Η τελική διατύπωση που επικράτησε στην παρ. 6 του άρθρου 17 των Κανόνων του Ρότερνταμ για τον καταμερισμό της ευθύνης, ορίζει ότι: *«Όταν ο μεταφορέας απαλλάσσεται από μέρος της ευθύνης του, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνο για εκείνο το μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης που οφείλεται στο γεγονός ή στην περίσταση για τα οποία είναι υπεύθυνος σύμφωνα με το άρθρο αυτό»*. Στο προκαταρκτικό Σχέδιο

[1089] Βλ. αρθ. 5 παρ. 7 ΚΑμβ.
[1090] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.100, σελ. 116.

Σύμβασης είχαν περιληφθεί δύο εκδοχές της διάταξης, οι οποίες βρήκαν θερμούς υποστηρικτές, αλλά και σκληρούς επικριτές[1091].

Σύμφωνα με την πρώτη εκδοχή ο μεταφορέας έφερε το πλήρες βάρος να αποδείξει το μέτρο κατά το οποίο δεν ευθυνόταν για την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση[1092]. Η λύση αυτή ήταν συγγενής με την προσέγγιση που είχε υιοθετηθεί στο άρθρο 5 παρ. 7 των Κανόνων του Αμβούργου. Η άλλη εκδοχή[1093] επέβαλλε σε κάθε διάδικο πλήρη απόδειξη του ισχυρισμού του, ως προς το βαθμό, το ποσοστό συμβολής στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, του γεγονότος για το οποίο ο μεταφορέας φέρει ευθύνη. Η προτεινόμενη ρύθμιση συμπληρωνόταν από τη δυνατότητα, σε περίπτωση που δεν ήταν δυνατό να επιτευχθεί πλήρης απόδειξη, να διαιρεθεί η ευθύνη και ο μεταφορέας να καταστεί τελικά υπεύθυνος για το 50% της ζημίας[1094].

Στο δεύτερο Σχέδιο Σύμβασης[1095] προκρίθηκε η πρώτη εκδοχή και η δεύτερη παρέμεινε ως υποσημείωση. Ωστόσο και οι δύο εκδοχές της διάταξης παρουσίαζαν σοβαρά μειονεκτήματα, τα οποία καταδείχθηκαν και από τις Αντιπροσωπείες των κρατών, αλλά εντοπίστηκαν επίσης κατά την περαιτέρω επεξεργασία του Σχεδίου από την UNCITRAL. Η πρώτη εκδοχή κρίθηκε, ειδικότερα, ότι επέβαλλε υπερβολικό βάρος στο μεταφορέα[1096]. Η δεύτερη, δέχθηκε την κριτική ότι δημιουργούσε κίνδυνο περιορισμού της διακριτικής ευχέρειας του δικαστηρίου και ότι οδηγούσε σε ανεπιεικά αποτελέσματα ισομερούς καταμερισμού της ευθύνης από τα δικαστήρια, λόγω της επικουρικής διάταξης, ακόμη κι όταν υπάρχουν επαρκή στοιχεία για διαφορετική κατανομή[1097]. Κατακρίθηκε επιπλέον, επειδή θα διατάρασσε, αν δεν επαναλάμβανε απλώς, τους αναλυτικούς κανόνες κατανομής του βάρους αποδείξεως των παρ. 1-5 του άρθρου 17.

[1091] Βλ. Preliminary Draft Instrument WP.21, παρ. 90.
[1092] Βλ. Preliminary Draft Instrument WP.21.
[1093] Βλ. Αναφορά 10ης Συνόδου UN doc A/CN.9/525 , παρ. 52-56.
[1094] Βλ. Preliminary Draft Instrument WP.21, παρ. 91. Βλ. J. Lin, CMI transport law draft: material contribution to the China Maritime Code, JIML 2003, vol. 9, issue 4, σελ. 378, όπου η λύση αυτή επικρίνεται, επειδή μεταθέτει βάρος απόδειξης στο φορτωτή, πλην όμως αναγνωρίζει ότι επιταχύνει την δικαστική διαδικασία και επιλύει το ζήτημα αδυναμίας καταμερισμού σε ορισμένες περιπτώσεις.
[1095] Βλ. Preliminary Draft Instrument WP.32.
[1096] Βλ. Αναφορά 12ης Συνόδου UN doc A/CN.9/544, παρ. 140-142.
[1097] Βλ. Αναφορά 14ης Συνόδου UN doc A/CN.9/572, παρ. 73.

Κατά την τελική διατύπωση της διάταξης προκρίθηκε η άποψη ότι τα δικαστήρια θα πρέπει να διαθέτουν τη διακριτική ευχέρεια να προβούν στον προσδιορισμό του βαθμού στον οποίο ο μεταφορέας φέρει ευθύνη για τη ζημία. Η εξισορρόπηση της κατανομής του βάρους απόδειξης μεταξύ των μερών[1098] και η προσήλωση στη μεθοδολογία του καθορισμού της ευθύνης στο πλαίσιο των παρ. 1-5 του άρθρου 17 καθοδηγούν επαρκώς τον εφαρμοστή του δικαίου, χωρίς τον περιορισμό που θα επέβαλλε, η απαλειφθείσα επικουρική διάταξη που προέβλεπε ισομερή κατανομή. Η Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών, κατά την έγκριση του τελικού Σχεδίου, έλαβε υπόψη τις απόψεις της ομάδας εμπειρογνωμόνων και εισέφερε γραμματικές βελτιώσεις στο κείμενο της διάταξης, χωρίς να διαταραχθεί η ουσία της ρύθμισης[1099].

β. Η ρύθμιση που προκρίθηκε

Η παρ. 6 του άρθρου 17, όπως τελικά διαμορφώθηκε, εισάγει την *αρχή του καταμερισμού της ευθύνης*[1100]. Το κείμενο, όπως τελικά διαμορφώθηκε, περιγράφει αρκούντως το πλαίσιο του προσδιορισμού της ζημίας, για το οποίο ευθύνεται ο μεταφορέας, ενώ ταυτόχρονα ορίζει ότι το μέρος της ζημίας για το οποίο ο μεταφορέας φέρει ευθύνη καθορίζεται δυνάμει του άρθρου 17. Έτσι προσδιορίζεται αυτομάτως και το μέρος της ζημίας που θα επωμιστεί ο ενάγων με βάση το ίδιο άρθρο. Από τη διατύπωση της διάταξης συνάγεται ότι για να κληθεί σε εφαρμογή η παρ. 6 τίθεται ως προϋπόθεση η προηγούμενη μερική απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του με την εφαρμογή της διαδικασίας που προβλέπεται στις παρ. 1-5. Εφόσον πληρείται η προϋπόθεση αυτή, η ευθύνη του μεταφορέα θα περιοριστεί μόνο σε εκείνο το μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης που οφείλεται στο γεγονός ή στην περίσταση για τα οποία είναι υπεύθυνος[1101]. Εφόσον, δηλαδή έχει ήδη απαλλαγεί από την ευθύνη του για μέρος της ζημίας, δεν είναι δυνατό να του καταλογιστεί τελικά, ακόμη και ελλείψει απόδειξης της αναλογίας, το σύνολο της ζημίας.

[1098] Βλ. Αναφορά 14ης Συνόδου UN doc A/CN.9/572, παρ. 76-77.
[1099] Βλ. Draft Convention WP. 81 υπό το αρθ. 17 παρ. 6.
[1100] Βλ. Asariotis R., κεφ. 6, Loss due to a combination of causes: burden of proof and commercial risk allocation, σε Thomas, D.R., ed. A new convention…, ο.π., σελ. 156.
[1101] Για τα οποία, δηλαδή, δεν κατάφερε να απαλλαγεί διερχόμενος από τα στάδια της προκαθορισμένης διαδικασίας απόδειξης.

Κατά την εξέλιξη της αποδεικτικής διαδικασίας στα αναγκαία στάδια του άρθρου 17[1102], όπως καταδείχθηκαν ανωτέρω, είναι δυνατόν να αποδειχθεί ευθύνη του μεταφορέα για μέρος μόνο της ζημίας. Διότι, η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων μπορεί να οφείλεται είτε σε πράξεις περισσότερων προσώπων, για τις πράξεις των οποίων ο μεταφορέας δε φέρει ευθύνη, είτε σε περισσότερες αιτίες, για μέρος των οποίων ο μεταφορέας δεν ευθύνεται. Η διαδικασία, επομένως, της διαπίστωσης ποια συγκεκριμένα γεγονότα ή περιστάσεις συνέβαλλαν στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση και για ποια από αυτά ευθύνεται ο μεταφορέας, έχει ολοκληρωθεί με εργαλείο το αναλυτικό και λεπτομερές σύστημα που αναπτύσσεται στις παρ. 1-5 του άρθρου 17.

Βέβαια, η διάγνωση της ευθύνης δημιουργεί ανάγκη εξεύρεσης του βαθμού συμβολής στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, και κατ' επέκταση στη ζημία, κάθε αιτίας. Και τούτο διότι η αναλογία ευθύνης του μεταφορέα τελικά για τη ζημία επενεργεί στον προσδιορισμό της αποζημίωσης. Ο βαθμός συμβολής κάθε γεγονότος στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση είναι δυνατόν να έχει ήδη αποδειχθεί από τα μέρη[1103], κατά την απόδειξη των επιμέρους εκατέρωθεν ισχυρισμών, ωστόσο ενδέχεται να έχει αποδειχθεί μόνο ότι συγκεκριμένα περιστατικά συνέβαλαν και ότι ο μεταφορέας ευθύνεται για κάποια από αυτά[1104]. Επίσης, είναι πιθανό να μην υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις για τον προσδιορισμό της αναλογίας αυτής. Η διάταξη όμως δεν αντιμετωπίζει με σαφήνεια το θέμα αυτό, ενώ επιπλέον δεν περιέχει κανόνες κατανομής του σχετικού βάρους αποδείξεως.

Αν για παράδειγμα[1105], φορτίο που μεταφέρεται με βάση μια σύμβαση μεταφοράς που εμπίπτει στην εφαρμογή των Κανόνων Ρότερνταμ καταστραφεί από πυρκαγιά, ο ενάγων οφείλει να αποδείξει τη ζημία του εντός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Ο μεταφορέας επικαλείται το τεκμήριο απαλλαγής για βλάβη που προκλήθηκε από πυρκαγιά βάσει του αρθ. 17 παρ. 3 περ. στ. Στη συνέχεια, ο ενάγων μπορεί να προβάλλει αντένσταση ότι το πλοίο δεν διέθετε

[1102] Παρ. 2-5, καθώς στην παρ. 1 δεν υπάρχει στη διατύπωση αναφορά σε μέρος της ζημίας.
[1103] Βλ. *M. Sturley*, Carrier's liability under the Rotterdam Rules σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 2, Genova 2010, σελ. 994 επ.
[1104] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., σελ. 118-119.
[1105] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., σελ. 117.

επαρκές πυροσβεστικό σύστημα και ότι η αναξιοπλοΐα ήταν ή πιθανότατα ήταν η αιτία της βλάβης του φορτίου. Ο μεταφορέας μπορεί να απαντήσει με επαντένσταση και με ενεργώντας κύρια απόδειξη να αποδείξει ότι εκπλήρωσε την υποχρέωση του άρθρου 14[1106]. Εφόσον ο μεταφορέας δεν καταφέρει να αποδείξει ότι άσκησε τη δέουσα επιμέλεια έχοντας εξοπλίσει το πλοίο με κατάλληλο σύστημα πυρόσβεσης, ευθύνεται για τη ζημία, κατά το μέρος που η βλάβη του φορτίου οφείλεται σε αναξιοπλοΐα. Στην περίπτωση αυτή, η ευθύνη πρέπει να κατανεμηθεί μεταξύ του μεταφορέα και του παραλήπτη του φορτίου. Σύμφωνα με το αρθ. 17 παρ. 3 περ. στ, ο μεταφορέας βαρύνεται με την απόδειξη ότι η πυρκαγιά συνέβαλε στην απώλεια του φορτίου. Σύμφωνα με το 17 παρ. 6, ο εφαρμοστής του δικαίου πρέπει να επιβάλει το ίδιο βάρος στον μεταφορέα κατά τον καθορισμό του βαθμού στον οποίο η πυρκαγιά συνέβαλε στην απώλεια. Αντίθετα, σύμφωνα με το αρθ. 17 παρ. 5 περ. α, ο ενάγων φέρει μειωμένο βάρος για να αποδείξει ότι έλλειψη κατάλληλου συστήματος πυρόσβεσης «πιθανόν…συνέβαλε» στη ζημία. Έχουμε, δηλαδή, ελάφρυνση της δικονομικής θέσης του ενάγοντος, καθώς η απόδειξη με την οποία βαρύνεται συνίσταται στην πιθανολόγηση της αιτιώδους σύνδεσης της ζημίας με την αναξιοπλοΐα[1107]. Σύμφωνα με το αρθ. 17 παρ. 6, το μειωμένο βάρος απόδειξης θα πρέπει να καθοδηγεί τον εφαρμοστή του δικαίου για τον καθορισμό του βαθμού στον οποίο η έλλειψη ενός κατάλληλου συστήματος πυρόσβεσης συνέβαλαν στη ζημία.

Υποστηρίζεται η άποψη ότι ελλείποντος ειδικού κανόνα, το βάρος απόδειξης της αναλογίας συμβολής κάθε αιτίας στη ζημία δεν φέρει ο μεταφορέας, αλλά ο ενάγων[1108]. Ωστόσο, σύμφωνη με τη διατύπωση της διάταξης φαίνεται η ερμηνεία ότι το δικαστήριο που θα επιληφθεί της διαφοράς στα όρια της διακαιοδοσίας του, θα κληθεί τελικά να εφαρμόσει τους δικούς του κανόνες, ώστε να προβεί στον καταμερισμό της ευθύνης και κατ' επέκταση στον καθορισμό της αποζημίωσης, σε ευθεία αναλογία με τα πορίσματα που έχουν ήδη εξαχθεί στο πλαίσιο της διερεύνησης της ευθύνης σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους του άρθρου 17.

[1106] Βλ. Ι. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 96.
[1107] Βλ. Ι. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 96.
[1108] Βλ. Asariotis R., οπ. παραπ. σε Thomas, D.R., ed. A new convention…, ο.π., σελ. 156.

Στην πράξη, ακριβής προσδιορισμός ποσοστού συμβολής ενός περιστατικού στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση θα είναι δυσαπόδεικτος. Ο υπολογισμός της έκτασης της ζημίας για την οποία ευθύνεται ο μεταφορέας, για τον προσδιορισμό της αποζημίωσης, θεωρούμε ότι θα γίνεται κατ' εύλογη κρίση, όπως στο κοινό αστικό δίκαιο, από τα εθνικά δικαστήρια, τα οποία συνεκτιμούν, ανάλογα με τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες, διάφορα κριτήρια[1109]. Αυτό, αναπόφευκτα, θα επιφέρει ως αποτέλεσμα τη διαφορετική εφαρμογή της διάταξης στις επιμέρους έννομες τάξεις.

Το περιεχόμενο του κανόνα που αφορά τον καταμερισμό της ευθύνης σε υποθέσεις πολλαπλής αιτιότητας στους Κανόνες Ρότερνταμ υπαγορεύτηκε ως αναγκαίος συμβιβασμός και αντισταθμιστικός όρος στο ευρύτερο πλαίσιο της νέας Διεθνούς Σύμβασης που κατατείνει στην επίταση της ευθύνης του μεταφορέα.

Β. Οι ειδικότερες εκφάνσεις της αρχής του καταμερισμού της ευθύνης

Ας δούμε λοιπόν πώς επενεργεί η αρχή του καταμερισμού της ευθύνης στις ειδικότερες περιπτώσεις. Συγκεκριμένα, όταν ο μεταφορέας δεν καταφέρνει να αποδείξει για μέρος της ζημίας είτε α) ότι μία από τις αιτίες για την απώλεια, τη βλάβη ή την καθυστέρηση δεν οφείλεται σε πταίσμα του ή σε πταίσμα των προσώπων για τα οποία ευθύνεται με βάση το άρθρο 18 ή β) ότι ένα ή περισσότερα από τα γεγονότα ή περιστάσεις του άρθρου 17 παρ. 3 συνέβαλαν στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση. Επίσης, όταν ο μεταφορέας δεν ανταποδείξει, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως για τα στάδια της απόδειξης, είτε γ) ότι κάποιο από τα επικληθέντα γεγονότα ή περιστάσεις του άρθρου 17 παρ. 3 δεν οφείλεται σε πταίσμα του ή ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα όταν στην απώλεια, τη βλάβη ή την καθυστέρηση συνέβαλε και αιτία άλλη, την οποία απέδειξε ο ενάγων, είτε τέλος δ) ότι μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης δεν προκλήθηκε από αναξιοπλοΐα ή ότι έχει εκπληρώσει την υποχρέωση να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια, σύμφωνα με το άρθρο 14. Σε όλες

[1109] Βλ. ενδ. για τα κριτήρια που εξετάζει το δικαστήριο σε αστικές υποθέσεις για την επιδίκαση π.χ. εύλογης αποζημίωσης σε *Α. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 161.

τις περιπτώσεις αυτές θα κληθεί σε εφαρμογή η τελευταία παράγραφος του άρθρου 17.

α. Επί συμβολής πταίσματος του μεταφορέα.

Ο γενικός κανόνας ευθύνης του μεταφορέα συνοψίζεται στην κατάφαση της ευθύνης του, βάσει του σχετικού θεσπιζόμενου τεκμηρίου, στο οποίο θα στηριχθεί ο ενάγων, εκτός αν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η αιτία ή μία από τις αιτίες για την απώλεια, τη βλάβη ή την καθυστέρηση δεν οφείλεται σε πταίσμα του ή σε πταίσμα προσώπου που αναφέρεται στο άρθρο 18. Εφόσον ο μεταφορέας επιχειρεί να ανατρέψει το τεκμήριο αποδεικνύοντας την απουσία πταίσματος[1110] οφείλει, όπως ήδη έχει επισημανθεί, να καταδείξει και την αιτία ή τις αιτίες της ζημίας.

Παρά τη σύγχυση που δημιουργεί η διατύπωση της διάταξης, δεν φαίνεται λογική η δυνατότητα απαλλαγής από μέρος μόνο της ευθύνης, όταν η αιτία είναι μία[1111]. Πέρα όμως από την αμφισβήτηση αυτή, την οποία τα δικαστήρια θα κληθούν να αμβλύνουν, ερμηνεύοντας τη διάταξη, η κρίσιμη διαφορά από τα προηγούμενα νομικά καθεστώτα[1112] έγκειται στην ρητώς πλέον διατυπωμένη δυνατότητα του μεταφορέα να απαλλαγεί από την ευθύνη του για μέρος μόνο της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, ήτοι για εκείνο το τμήμα της, για το οποίο θα καταφέρει να αποδείξει απουσία πταίσματος. Εφόσον μέρος της ευθύνης για την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση έχει θεμελιωθεί σε αιτίες που αποδίδονται σε πταίσμα του μεταφορέα, τότε θα υπολογιστεί ο καταμερισμός της ευθύνης κατά την παρ. 6.

Ωστόσο, ούτε η παρ. 2, ούτε η παρ. 6 περιέχουν περαιτέρω ρύθμιση, η οποία να θέτει ως πρόσθετη προϋπόθεση της δυνατότητας μερικής απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του, την εκ μέρους του απόδειξη του ποσοστού συμβολής της αιτίας για την οποία δεν τον βαρύνει πταίσμα. Επομένως, ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί κατά ένα μέρος, χωρίς να αποδείξει[1113] σε

[1110] Βλ. αρθ. 17 παρ. 2.
[1111] Βλ. Asariotis R., οπ. παραπ. σε Thomas, D.R., ed., A new convention…, οπ. παραπ., σελ. 147.
[1112] Κ Χ/Χ-Β και ΚΑμβ.
[1113] Αντίθετα, το αρθ. 5 παρ. 7 των ΚΑμβ απαιτεί την εκ μέρους του μεταφορέα απόδειξη της έκτασης της απώλειας ή της βλάβης ή του βαθμού καθυστέρησης που δεν οφείλεται σε πταίσμα του.

ποια έκταση η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση αποδίδεται σε αιτία για την οποία δεν ευθύνεται, διότι δεν φέρει σχετικό βάρος αποδείξεως. Θα μπορούσε μάλιστα να υποστηριχθεί ότι, ελλείποντος ειδικού κανόνα στη διεθνή διάταξη, η απόδειξη θα επιβαρύνει τον ενάγοντα. Το βέβαιο είναι ότι στο σημείο αυτό θα υπάρξει διάσταση ερμηνείας στα δικαστήρια διαφορετικών εννόμων τάξεων, καθώς το δικαστήριο θα προσφεύγει σε οικείους κανόνες για την έκταση της συμβολής κάθε αιτίας[1114].

Ο εφαρμοστής του δικαίου, εφόσον τα μέρη δεν φέρουν κατά την παρ. 6 του άρθρου 17, βάρος απόδειξης της έκτασης της συμβολής κάθε αιτίας στη ζημία, έχει την ευχέρεια να προβεί στην κατανομή χρησιμοποιώντας κατάλληλα κριτήρια. Τέτοια κριτήρια, τα οποία μπορεί να χρησιμοποιήσει κι ένα ελληνικό δικαστήριο, ενδέχεται να είναι η αρχή της καλόπιστης εκπλήρωσης της παροχής, οι συνθήκες του τόπου και του χρόνου επέλευσης της ζημίας ή η παράλειψη του ενάγοντος να περιορίσει την έκταση της ζημίας[1115].

β. Επί συμβολής τεκμηρίου απουσίας πταίσματος

Ο μεταφορέας έχει την εναλλακτική δυνατότητα να ανατρέψει το τεκμήριο ευθύνης του, αποδεικνύοντας ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση προκλήθηκε ή συνέβαλε σε αυτήν, ένας ή περισσότεροι από τους περιοριστικά απαριθμούμενους στην παρ. 3 του άρθρου 17 λόγους απαλλαγής του. Προβλέπεται, μάλιστα, ρητά ότι η απαλλαγή του μπορεί να αφορά το σύνολο ή μόνο μέρος της ευθύνης του. Οι επαναλαμβανόμενες διαζεύξεις που χρησιμοποιούνται στη διατύπωση της διάταξης δεν καθιστούν ξεκάθαρα τα όρια και τις προϋποθέσεις της μερικής απαλλαγής. Κυρίως όμως δεν επιτρέπουν να διαβλέψει κάποιος με ασφάλεια τον τρόπο με τον οποίο θα εφαρμοστεί η διάταξη από τα δικαστήρια και το βαθμό επίτευξης της σκοπούμενης ομοιομορφίας, ιδίως όταν πρέπει να καταμερισθεί η ευθύνη του μεταφορέα.

Η απλούστερη προσέγγιση επιτρέπει το συμπέρασμα ότι ο μεταφορέας απαλλάσσεται εν μέρει από την ευθύνη του, αν αποδείξει ότι τουλάχιστον ένα από τα γεγονότα ή περιστάσεις του καταλόγου συνέβαλλε στην απώλεια, βλάβη

[1114] Βλ. Asariotis R., οπ. παραπ. σε Thomas, D.R., ed., A new convention…, οπ. παραπ., σελ. 148.
[1115] Βλ. Ι. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 97.

ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων. Ο μεταφορέας δεν επιβαρύνεται περαιτέρω με την απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του γεγονότος που επικαλείται και της έκτασης της ζημίας που προκλήθηκε από αυτό. Έτσι, ήδη από το σημείο αυτό, όταν διαπιστώνεται εν μέρει ευθύνη του μεταφορέα, η παρ. 6 του άρθρου 17 μπορεί να κληθεί σε εφαρμογή, ώστε να γίνει ο καταμερισμός της ευθύνης από τον εφαρμοστή του δικαίου, σύμφωνα με τα πορίσματα που έχουν εξαχθεί κατά τα στάδια απόδειξης που προηγήθηκαν. Ο καταμερισμός επομένως θα γίνει στο στάδιο αυτό με όσα στοιχεία έχουν ανακύψει, καθώς ενδέχεται ο μεταφορέας να μην έχει καταφέρει να αποσείσει το σύνολο της ευθύνης του με την επίκληση λόγου απαλλαγής. Αυτό μπορεί να οφείλεται είτε στο γεγονός ότι ο λόγος απαλλαγής αφορά μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης είτε στο γεγονός ότι, ενώ δεν θεωρείται επαρκής ο επικαλούμενος λόγος στην πρόκληση του συνόλου της ζημίας, ωστόσο δεν προκύπτει άλλη προφανής αιτία[1116].

Ερμηνεία, εξάλλου, η οποία θα υποστήριζε υποχρέωση του μεταφορέα να αποδείξει σε ποια έκταση οφείλεται η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση σε λόγο απαλλαγής του, θα διατάρασσε την αποδεικτική δομή του άρθρου 17. Τούτο διότι οι παρ. 4 και 5 του ίδιου άρθρου, θέτουν στον ενάγοντα το βάρος να αποδείξει ότι την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση, πράγματι προκάλεσε ή συνέβαλλε σε αυτήν πταίσμα του μεταφορέα, αναξιοπλοΐα ή κάποια άλλη αιτία, ώστε να ανατρέψει το τεκμήριο απαλλαγής του μεταφορέα. Η κρίση επομένως περί μερικής ευθύνης του μεταφορέα λόγω συνδρομής λόγου απαλλαγής του και συνακόλουθα καταμερισμού της ευθύνης κατά τα αποδειχθέντα, δεν μπορεί να τελεί υπό την προϋπόθεση της απόδειξης από το μεταφορέα του βαθμού απαλλαγής του.

γ. Επί συμβολής άλλου περιστατικού ή πταίσματος του μεταφορέα στην επέλευση περιστατικού απαλλαγής

Όπως είδαμε, ο ενάγων έχει τη δυνατότητα να ανατρέψει το τεκμήριο που δημιουργεί η απόδειξη γεγονότος ή περιστατικού από τα περιοριστικώς

[1116] Εν μέρει ανεξήγητες ζημίες, βλ. Asariotis R., οπ. παραπ. σε Thomas, D.R., ed., A new convention…, οπ. παραπ., σελ. 150.

αναφερόμενα στο άρθρο 17 παρ. 3, ώστε ο μεταφορέας να καταστεί εν όλω ή εν μέρει υπεύθυνος. Λόγος τέτοιας εξαίρεσης από το τεκμήριο μπορεί να συντρέχει, όταν η βάση του τεκμηρίου κλονίζεται με την απόδειξη από τον ενάγοντα πταίσματος, το οποίο προκάλεσε ή συνέβαλε στην εκδήλωση του επικληθέντος από το μεταφορέα λόγου απαλλαγής. Το σχετικό βάρος απόδειξης φέρει ο ενάγων. Διαζευκτικά, ο τελευταίος μπορεί να επιχειρήσει απόδειξη ότι στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση συνέβαλλε αιτία διαφορετική από εκείνες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο, για την οποία μάλιστα ο μεταφορέας δεν ανταποδεικνύει στη συνέχεια απουσία πταίσματος δικού του και των προσώπων για τα οποία ευθύνεται.

Ο βαθμός έκπτωσης από το τεκμήριο επομένως, εν όλω ή εν μέρει, εξαρτάται από την απόδειξη που επιτυγχάνει ο ενάγων. Ανάγκη καταμερισμού της ευθύνης υπεισέρχεται, όταν το αποτέλεσμα της διαδικασίας απόδειξης καταδεικνύει μερική ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση. Από τη γραμματική διατύπωση της παρ. 4, όπου διαγράφονται και οι προϋποθέσεις και η δυνατότητα θεμελίωσης ευθύνης για μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, μπορούν να ανακύψουν ζητήματα που ενδέχεται να δώσουν έρεισμα σε διαφορετικές ερμηνευτικές προσεγγίσεις.

Η φράση «ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για το σύνολο ή μέρος» φαίνεται να προσδιορίζει και τις *δύο περιπτώσεις της παρ. 4,* που ακολουθούν και παρατίθενται με διάζευξη. Ωστόσο, στην *πρώτη περίπτωση*[1117] θα εμπίπτουν τόσο υποθέσεις κατά τις οποίες το πταίσμα του μεταφορέα προκάλεσε το γεγονός ή την περίσταση που ο ίδιος επικαλέστηκε, όσο και υποθέσεις κατά τις οποίες το πταίσμα του μεταφορέα απλώς συνέβαλλε στην εκδήλωση αυτού του γεγονότος. Ο μεταφορέας δεν μπορεί παρά να κριθεί εν μέρει υπεύθυνος, μόνο στις περιπτώσεις εκείνες, κατά τις οποίες το πταίσμα του αποδεικνύεται ότι έχει συνδράμει απλώς στην εκδήλωση του επικληθέντος περιστατικού.

Από το συνδυασμό των διατάξεων 17 παρ. 4 και 6 δεν προκύπτει βάρος του μεταφορέα να αποδείξει το βαθμό συμβολής στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του λόγου απαλλαγής, στη μία περίπτωση, και του πταίσματος, στην δεύτερη περίπτωση. Ο καταμερισμός καταλείπεται στην κρίση του εφαρμοστή του δικαίου. Έτσι, στην περίπτωση αυτή, είναι προφανής η

[1117] Βλ. αρθ. 17 παρ. 4 περ. α.

διαφορετική προσέγγιση από εκείνη που θα κρατούσε υπό την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, δηλαδή την κρίση ότι ο μεταφορέας ευθύνεται για το σύνολο της ζημίας, εκτός αν αποδείξει διακριτό μέρος της ζημίας το οποίο δεν οφείλεται σε υπαιτιότητά του[1118].

Η *δεύτερη περίπτωση* παρουσιάζει, ωστόσο, κάποιες ιδιαιτερότητες. Κατ' αρχήν προσδιορίζεται, όπως και η πρώτη, από τη φράση «ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για το σύνολο ή μέρος». Δηλαδή, η απόδοση σε άλλο λόγο από εκείνον που επικαλέστηκε ο μεταφορέας, φαίνεται ικανή να ευδοκιμήσει και αυτοτελώς με αποτέλεσμα την ευθύνη του μεταφορέα και για το σύνολο, όταν ο ενάγων αποδεικνύει συντρέχουσα αιτία που δεν περιλαμβάνεται στην παράγραφο 3. Εφόσον όμως η άλλη αυτή αιτία έχει συμβάλλει απλώς, αλλά δεν έχει προκαλέσει τη ζημία, η δεύτερη περίπτωση δεν θα μπορούσε αυτοτελώς να οδηγήσει σε συνολική παρά μόνο σε μερική ευθύνη του μεταφορέα σε κάθε περίπτωση. Και τούτο υπό την πρόσθετη προϋπόθεση ότι ο μεταφορέας δεν θα καταφέρει να αποδείξει ότι αυτό το γεγονός ή η περίσταση δεν οφείλεται σε πταίσμα του ή σε πταίσμα κάθε προσώπου που αναφέρεται στο άρθρο 18.

Επομένως, προκειμένου ο μεταφορέας να κριθεί υπεύθυνος για το σύνολο της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, όταν ο ενάγων αποδεικνύει αιτία που έχει συμβάλλει, για την οποία μάλιστα ο μεταφορέας δεν μπορεί να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα, θα έπρεπε ταυτόχρονα, για το υπόλοιπο μέρος, να αποδεικνύεται και πταίσμα του μεταφορέα, το οποίο να προκάλεσε τον λόγο απαλλαγής του. Ωστόσο, σε περιπτώσεις πολλαπλής αιτιότητας, όπου όμως δεν υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις για το βαθμό συμβολής κάθε αιτίας, υποστηρίζεται η άποψη[1119] ότι και πάλι ο μεταφορέας θα καταλογιστεί με μέρος της ευθύνης. Ελλείποντος, μάλιστα, ειδικού κανόνα κατανομής του βάρους απόδειξης, έχει υποστηριχθεί ότι ο ενάγων φέρει το σχετικό βάρος.

Η κρίση για τη συνολική ή μερική ευθύνη του μεταφορέα, προηγείται του καταμερισμού της, στον οποίο και πάλι θα προβεί το δικαστήριο. Αντίθετα, υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, όταν ο ενάγων υποδεικνύει

[1118] Northern Shipping Co. v Deutsche Seereederei G.m.b.H. (Kapitan Sakharov), 2000, 2 Lloyd's Rep 255.
[1119] Βλ. Asariotis R., οπ. παραπ. σε Thomas, D.R., ed., A new convention…, οπ. παραπ., σελ. 152, όπου γίνεται λόγος για γνήσιο συνδυασμό συντρεχουσών αιτιών.

αιτία διαφορετική από τους εξαιρούμενους κινδύνους, ο μεταφορέας ευθύνεται κατ' αρχήν για το σύνολο της ζημίας, εκτός αν καταφέρει να αποδείξει την έκταση της ζημίας που προκλήθηκε από τον εξαιρούμενο κίνδυνο.

δ. Επί συμβολής αναξιοπλοΐας

Η παρ. 5 του άρθρου 17 ρυθμίζει την κατανομή του βάρους αποδείξεως μεταξύ των μερών όταν στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση έχει συμβάλλει εξολοκλήρου ή εν μέρει κατάσταση αναξιοπλοΐας. Ταυτόχρονα, όμως, εισάγει ρητά τη δυνατότητα να κριθεί ο μεταφορέας υπεύθυνος για μέρος μόνο της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης στην παράδοση των εμπορευμάτων. Το έννομο αποτέλεσμα της επίκλησης αναξιοπλοΐας από τον ενάγοντα[1120], και εφόσον ο μεταφορέας δεν καταφέρει να αποδείξει είτε την έλλειψη αιτιώδους συνάφειας με τη ζημία είτε την εκπλήρωση της υποχρέωσής του να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια, είναι να κριθεί ο μεταφορέας υπεύθυνος για την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση.

Έτσι, ενάγων έχει τη δυνατότητα να επικαλεστεί ότι η αναξιοπλοΐα προκάλεσε ή συνέβαλλε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση. Ευλόγως, αν αποδειχθεί τελικώς ότι η ζημία συνδέεται αιτιωδώς και εξ' ολοκλήρου με την κατάσταση αναξιοπλοΐας, ο μεταφορέας καθίσταται υπεύθυνος για το σύνολο της ζημίας. Ο ενάγων μπορεί, ωστόσο, να επικαλεστεί ότι η αναξιοπλοΐα υπήρξε μία από περισσότερες αιτίες οι οποίες οδήγησαν στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο μεταφορέας θα ευθύνεται μερικώς. Ο καταμερισμός, όμως, της ευθύνης, δηλαδή ο προσδιορισμός της αναλογίας της ζημίας, για την οποία ο μεταφορέας θα κριθεί υπεύθυνος, θα γίνει από το δικαστήριο, χωρίς να βαρύνεται ο ίδιος με την απόδειξή της.

Αυτό θα ισχύσει ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποία ελλείπουν επαρκείς αποδείξεις[1121], με βάση τις οποίες μπορεί να διαγνωσθεί σε ποιο βαθμό η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση οφείλεται σε αναξιοπλοΐα και σε ποιο βαθμό οφείλεται στον επικληθέντα, κατά το προηγούμενο στάδιο απόδειξης, λόγο απαλλαγής. Τα εθνικά δικαστήρια θα κληθούν να προβούν στον καταμερισμό

[1120] Βλ. *W. Tetley*, Some general criticisms of the Rotterdam Rules, JIML 2008, vol. 14, σελ. 625 επ.
[1121] Βλ. Asariotis R., οπ. παραπ. σε Thomas, D.R., ed., A new convention…, ο.π., σελ. 153.

της ευθύνης και στις καθόλου σπάνιες περιπτώσεις, κατά τις οποίες η αναξιοπλοΐα συνδυάζεται με άλλη αιτία και εξαιτίας του συνδυασμού επέρχεται ζημία. Αυτό πιθανότατα θα καταδείξει τις αντιθέσεις σε διαφορετικά νομικά συστήματα, που εφαρμόζουν διαφορετικούς δικονομικούς κανόνες και θα δυσχεράνει την επίτευξη της ομοιόμορφης εφαρμογής της διάταξης των Κανόνων του Ρότερνταμ.

Περαιτέρω, η παρ. 5 του άρθρου 17 επιτρέπει αντεπίθεση του ενάγοντος, ικανή να οδηγήσει σε κατάφαση ευθύνης του μεταφορέα, παρά τα όσα ορίζονται στην παρ. 3 του ίδιου άρθρου. Ωστόσο, κατά τη διερεύνηση της ευθύνης του μεταφορέα για τη ζημία εν όλω ή εν μέρει, στο πλαίσιο της παρ. 5 του άρθρου 17, ενδέχεται να ανακύψουν διχογνωμίες και αποκλίνουσες ερμηνευτικές και νομολογιακές προσεγγίσεις, λόγω της διατύπωσης και του συνδυασμού ορισμένων διατάξεων[1122].

Για παράδειγμα, σύμφωνα με την περίπτωση ιε της παρ. 3 του άρθρου 17, ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί τουλάχιστον εν μέρει από την ευθύνη του, αν αποδείξει ενέργειά του, στο πλαίσιο των δικαιωμάτων του κατά το άρθρο 16. Συγκεκριμένα, ο μεταφορέας ή θαλάσσιο εκτελόν μέρος επιτρέπεται να προβεί σε θυσία του φορτίου *«όταν η θυσία γίνεται ευλόγως για την κοινή ασφάλεια ή προς το σκοπό προστασίας από κίνδυνο της ανθρώπινης ζωής ή άλλων περιουσιακών στοιχείων που συμμετέχουν στην κοινή περιπέτεια».* Η εφαρμογή όμως της παρ. 5 χωρεί παρά τους ορισμούς της παρ. 3. Κατ' αρχήν, επομένως, ο μεταφορέας θα έπρεπε να καθίσταται υπεύθυνος, όταν αποδεικνύεται ότι η ζημία από τη θυσία των εμπορευμάτων υποκρύπτει αναξιοπλοΐα, για την οποία ο μεταφορέας βαρύνεται με πταίσμα. Το άρθρο 16, όμως, απονέμει δικαίωμα στο θαλάσσιο μεταφορέα, κατά παρέκκλιση από τη διάταξη που τον υποχρεώνει να παρέχει αξιόπλοο πλοίο[1123], ώστε τελικά να είναι δυνατό να απαλλαγεί από την ευθύνη του παρά την απόδειξη αναξιοπλοΐας, η οποία οδήγησε στη θυσία των εμπορευμάτων.

Συνοπτικά, στους Κανόνες Ρότερνταμ η αναξιοπλοΐα, λόγω της τροπής της υποχρέωσης σε διαρκή, θα ανακύπτει συχνότερα, όμως ο μεταφορέας δεν θα βαρύνεται με την απόδειξη της αναλογίας της ζημίας για την οποία δεν

[1122] Βλ. Asariotis R., οπ. παραπ. σε Thomas, D.R., ed., A new convention…, οπ. παραπ., σελ. 154.
[1123] Βλ. αρθ. 14 ΚΡ.

ευθύνεται. Ο κανόνας δε, θα είναι να ευθύνεται για μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης έχοντας τη δυνατότητα να περιορίσει αντίστοιχα την ευθύνη του[1124]. Υπό το ισχύον καθεστώς, στους Κανόνες Χάγης/Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας έχει το βάρος της απόδειξης διακριτού μέρους της ζημίας, το οποίο οφείλεται σε εξαιρούμενο κίνδυνο, ώστε να απαλλαγεί για το οικείο μέρος της ζημίας. Άλλως ο μεταφορέας κρίνεται υπεύθυνος για το σύνολο της ζημίας, όταν στη ζημία έχει συμβάλλει η αναξιοπλοΐα ή όταν συντρέχουσα αιτία ήταν η αποτυχία του να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια για την παροχή αξιόπλοου πλοίου. Βεβαίως, οι σχετικές υποχρεώσεις του πρέπει να τονιστεί ότι αφορούν το χρόνο πριν και κατά την έναρξη του πλου, ενώ δεν ευθύνεται για επιγενόμενη αναξιοπλοΐα[1125].

Αφού εξετάστηκε στο Μέρος αυτό ο μηχανισμός θεμελίωσης της ευθύνης του μεταφορέα στους Κανόνες Ρότερνταμ και αναπτύχθηκε η διαμόρφωσή της σε σχέση με το ισχύον καθεστώς ευθύνης, θωρούμε απαραίτητο να ολοκληρώσουμε την εξέταση του ζητήματος της ευθύνης του μεταφορέα με το στάδιο του πέρατος των απαιτήσεων που προβάλλονται από τους αντισυμβαλλομένους του και ερείδονται στην εκτέλεση της σύμβασης. Έτσι, στη συνέχεια, θα εξετάσουμε την ολοκλήρωση του κύκλου κάθε απαίτησης, η οποία συνίσταται είτε στο πέρας της ευθύνης του μεταφορέα με την ανεπιφύλακτη παραλαβή ή την παραγραφή των αξιώσεων, είτε με την καταβολή αποζημίωσης στον ζημιωθέντα, σύμφωνα με τους κανόνες του θεσμού του περιορισμού της ευθύνης του.

[1124] Βλ. Asariotis R., οπ. παραπ. σε Thomas, D.R., ed., A new convention…, ο.π., σελ. 154.
[1125] Όπως η ευθύνη για επιγενόμενη αναξιοπλοΐα αναπτύχθηκε στο πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης, βλ. σελ. 162 επ..

֍ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ֍

ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΛΟΓΗ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ
ΤΩΝ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

Έχουμε επισημάνει και σε άλλα σημεία της παρούσας μελέτης, την ανάγκη και τη σπουδαιότητα της ταχύτητας εκκαθάρισης των αξιώσεων που ανακύπτουν στο πλαίσιο των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς. Είναι αναμφισβήτητη, επίσης, η ιδιαιτερότητα, αλλά και οι κίνδυνοι του θαλάσσιου εμπορίου, ακόμη και στην εποχή του αυτοματισμού[1126]. Η άρση ορισμένων σημαντικών παραγόντων ρίσκου που καθόρισαν το θαλάσσιο εμπόριο του παρελθόντος και διαμόρφωσαν το συναλλακτικό, συμβατικό και νομικό διεθνές πλαίσιο, δεν συνεπάγεται την χωρίς προβλήματα διεξαγωγή του, ώστε να μη χρειάζεται στάθμιση συμφερόντων κατά τη θέσπιση κανόνων. Άλλωστε η διεύρυνση στη χρήση της τεχνολογίας στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να επιλύει ορισμένα προβλήματα, γεννά όμως και διαφορετικής φύσης κινδύνους. Κινδύνους όχι μόνο τεχνικούς, αλλά και πολύπλοκα νομικούς, οι οποίοι θα πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά την εκτέλεση και λειτουργία μιας σύμβασης μεταφοράς.

Και για τους λόγους αυτούς, κανείς δεν θα μπορούσε να υποστηρίξει ότι το κανονιστικό πλαίσιο που διατηρεί στο ρυθμιστικό του πεδίο τις αρχές της ταχείας εκκαθάρισης των απαιτήσεων[1127] και του περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα για τις αξιώσεις που ανακύπτουν στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς, αποτελούν εύνοια για τους μεταφορείς άνευ αντισταθμιστικού οφέλους για την απρόσκοπτη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και για τους φορτωτές. Αυτά τα ζητήματα θα μας απασχολήσουν σε αυτό το μέρος της μελέτης. Ειδικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο θα αναπτυχθούν ζητήματα σχετικά με τη διαμόρφωση, στους Κανόνες Ρότερνταμ, των ρυθμίσεων, με βάση τις οποίες επέρχεται το πέρας της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Συγκεκριμένα, θα εξετάσουμε τις συνέπειες της ανεπιφύλακτης παραλαβής των εμπορευμάτων και της παρέλευσης της προθεσμίας που τάσσεται για την άσκηση των αξιώσεων του δικαιούμενου προσώπου κατά του μεταφορέα. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με τη διαμόρφωση του πλαισίου στους Κανόνες Ρότερνταμ σχετικά με τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα,

[1126] Βλ. π.χ. Δεύτερο Μέρος, σελ. 253, σχετ. με την υιοθέτηση του Κανονισμού 19 της SOLAS Κεφάλαιο V - Απαιτήσεις μεταφοράς για συστήματα πλοήγησης και εξοπλισμό πλοίων με το Π.Δ. 98/2009 και σελ. 256 σχετικά με την εμφάνιση των αυτόνομων μη επανδρωμένων πλοίων.

[1127] Για την σκοπιμότητα των βραχυπρόθεσμων παραγραφών στο ναυτικό δίκαιο βλ. Δ. Χριστοδούλου, Παραγραφή και αποσβεστική προθεσμία …., ο.π., σελ. 1350 επ.

αλλά και τις προϋποθέσεις έκπτωσής του από το δικαίωμα αυτό και τη δυνατότητα συμβατικής παρέκκλισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

Ι. Ανεπιφύλακτη παραλαβή των εμπορευμάτων υπό τη ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ

Οι Κανόνες Ρότερνταμ διατηρούν[1128] τη δυνατότητα του νομιμοποιούμενου παραλήπτη για διατύπωση επιφυλάξεων κατά την παραλαβή των εμπορευμάτων, ώστε να διαρρηχθεί το άλλως παραγόμενο τεκμήριο της παραλαβής τους στην κατάσταση που περιγράφονται στα στοιχεία της σύμβασης μεταφοράς. Οι διατυπώσεις που καθορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση επιφέρουν, όμως, τα αποτελέσματά τους, εφόσον αυτές ενεργηθούν εντός του προβλεπόμενου, στις ρυθμίσεις των Κανόνων, χρόνου.

Ήδη, στους Κανόνες Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ[1129], ο ζημιωθείς οφείλει να δηλώσει σε σύντομο χρόνο, εάν το φορτίο έχει απωλεσθεί ή υποστεί βλάβη όταν παραδίδεται και να συνεργαστεί με τον μεταφορέα για την διαπίστωση της απώλειας ή βλάβης και την συλλογή των σχετικών με τη ζημία στοιχείων. Οι Κανόνες του Αμβούργου[1130] διατήρησαν τη βασική δομή της διάταξης των Κανόνων Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, παρατείνοντας, ωστόσο, τα χρονικά όρια και επεκτείνοντας τη δυνατότητα ειδοποίησης και στην περίπτωση της καθυστέρησης. Ο διεθνής νομοθέτης, διατήρησε το ευνοϊκό αυτό πλεονέκτημα για τα συμφέροντα του φορτίου, διατήρησε ωστόσο και την υποχρέωσή τους να ενεργήσουν σε σύντομο χρόνο, σταθμίζοντας τα αντικρουόμενα συμφέροντα. Στους Κανόνες Ρότερνταμ, το άρθρο 23 βασίστηκε[1131], για την καθιέρωση

[1128] Βλ. αρθ. 23 ΚΡ.
[1129] Βλ. αρθ. 3 παρ. 6 Κ Χ- Κ Χ-Β.
[1130] Βλ. αρθ. 19 ΚΑμβ.
[1131] Βλ. για τη συζήτηση του αρθ. 23 Αναφορά της Επιτροπής στις Συνόδους: 10η, παρ. 93-100, 13η, παρ. 63-87, 19η, παρ. 110-117, 21η, 69-71 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 88.

παρόμοιων προϋποθέσεων, σε μεγάλο βαθμό στο πρότυπο των προηγούμενων Διεθνών Συμβάσεων και κυρίως στους Κανόνες του Αμβούργου.

Η ειδοποίηση, αλλά αντίθετα και η παράλειψή της σε περίπτωση απώλειας, βλάβης και, σύμφωνα με τους Κανόνες Ρότερνταμ, καθυστέρησης, οδηγούν στη δημιουργία τεκμηρίων, τα οποία πάντως είναι, όπως θα δούμε, μαχητά. Επιπλέον, θα εξετάσουμε τη λεπτομερή ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ, παραβάλλοντας την με το προηγούμενο καθεστώς. Αφού διαγράψουμε τις περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται ειδοποίηση, θα εξετάσουμε τον τύπο και το περιεχόμενό της, τα πρόσωπα προς τα οποία απευθύνεται, ώστε να επιφέρει τα αποτελέσματά της, αλλά και τις συνέπειες των παραγόμενων τεκμηρίων.

§ 1. Δήλωση επιφύλαξης

Α. Επιφύλαξη σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης

α. Ζημία εμφανής

Στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, όταν η απώλεια ή βλάβη είναι εμφανής, ο παραλήπτης πρέπει να απευθύνει στο μεταφορέα ή τον πράκτορα στο λιμάνι εκφόρτωσης[1132] έγγραφη δήλωση πριν[1133] ή κατά τη στιγμή της παράδοσης[1134]. Η δήλωση[1135] περιλαμβάνει τη γενική φύση της απώλειας ή βλάβης[1136] και την έκταση της ζημίας. Αν δεν το πράξει, παράγεται τεκμήριο ότι παρέλαβε τα εμπορεύματα στην κατάσταση που περιγράφονται στην φορτωτική[1137]. Οι Κανόνες Αμβούργου επεξέτειναν την προθεσμία στην περίπτωση εμφανούς απώλειας ή βλάβης. Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 19, ο παραλήπτης πρέπει να υποβάλλει τη δήλωση επιφύλαξης την επόμενη

[1132] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, vol. 2, ο.π., σελ. 2134.
[1133] Εφόσον η βλάβη ή η απώλεια διαπιστώθηκαν πριν την παραλαβή, επιφύλαξη μπορεί να διατυπωθεί και νωρίτερα. Βλ. σχετ. και Ν. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, ο.π., σελ. 358, αναφορικά με την ερμηνεία υπό το αρθ. 146 ΚΙΝΔ.
[1134] Για το πότε θεωρείται ότι έλαβε χώρα η παράδοση με βάση τους ΚΡ, βλ. αρθ. 43-49 ΚΡ.
[1135] Βλ. π.χ. ΕφΠειρ 1565/1990, ΕΝΔ 1991, σελ. 264.
[1136] Βλ. αρθ. 3 παρ. 6 εδ. 1 Κ Χ-Β.
[1137] Πρβλ. με ΚΡ όπου τα εμπορεύματα θεωρείται ότι παρελήφθησαν στην κατάσταση που περιγράφεται στα στοιχεία της σύμβασης μεταφοράς, αρθ. 23 παρ. 1 ΚΡ.

εργάσιμη από την παράδοση των εμπορευμάτων. Αυτό σημαίνει ότι αν, επί παραδείγματι, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του τόπου παράδοσης, το Σάββατο και η Κυριακή δεν είναι εργάσιμες ημέρες και η παραλαβή ολοκληρώθηκε Παρασκευή, ο παραλήπτης, υπό το καθεστώς των Κανόνων Αμβούργου, μπορεί να υποβάλλει δήλωση επιφύλαξης τη Δευτέρα για εμφανείς ζημίες.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ διατηρούν το τεκμήριο ότι έλαβε προσηκόντως χώρα η παράδοση των εμπορευμάτων, αν δεν γίνει ειδοποίηση για την απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων από το νομιμοποιούμενο στην παραλαβή πρόσωπο. Η δήλωση αυτή, σε περίπτωση εμφανούς απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων, πρέπει να γίνει πριν ή, το αργότερο, κατά την παράδοση[1138]. Αν τέτοια δήλωση δεν απευθυνθεί στο μεταφορέα ή το εκτελόν μέρος, κατ' ουσία εισάγεται ένα αντίθετο τεκμήριο, κατά το οποίο τα εμπορεύματα τεκμαίρεται ότι παραδόθηκαν, όπως περιγράφονται στα στοιχεία της σύμβασης μεταφοράς. Εδώ δηλαδή, το τεκμήριο έχει προσαρμοστεί στο πνεύμα των Κανόνων του Ρότερνταμ που καθιερώνουν τη σύμβαση, αντί της φορτωτικής, σε κύριο άξονα για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης.

β. Ζημία μη εμφανής

Σε δήλωση επιφύλαξης πρέπει να προβεί το νομιμοποιούμενο στην παραλαβή των εμπορευμάτων πρόσωπο, ώστε να αποφύγει το εις βάρος του τεκμήριο της προσήκουσας παραλαβής, και στην περίπτωση που η απώλεια ή η βλάβη δεν είναι εμφανής, αλλά διαπιστώνεται από τον παραλήπτη σε χρόνο μεταγενέστερο της παράδοσης[1139]. Πάντως κρίση του εμφανούς της ζημίας μπορεί να γίνει από το δικαστήριο[1140], επομένως ο παραλήπτης κινδυνεύει να χάσει το τεκμήριο της παραλαβής στην κατάσταση που περιγράφεται στη δήλωση αν επιλέξει να την υποβάλλει στην προθεσμία που παρέχεται για μη εμφανείς βλάβες. Διότι, εφόσον αποδειχθεί ότι οι επικαλούμενες βλάβες, αν υπήρχαν, θα ήταν εμφανείς κατά την παράδοση, η δήλωση θα έπρεπε να υποβληθεί νωρίτερα, ώστε ο ενάγων, έχοντας τηρήσει τις απαιτούμενες

[1138] Όπως δηλ. στους Κ Χ-Β. Βλ. αρθ. 23 παρ. 1 ΚΡ.
[1139] Βλ. προσφ. ΕφΠειρ 583/2013, ΕΕμπΔ 2014, σελ. 401.
[1140] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. II, ο.π., σελ. 2137 και παραπεμπόμενη γαλλική νομολογία.

διατυπώσεις, να μπορεί να επικαλεστεί το τεκμήριο που παράγει η ίδια η δήλωση και να μην αναγκαστεί να καταφύγει σε απόδειξη για την ανατροπή του τεκμηρίου ανεπιφύλακτης παραλαβής.

Στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, η προθεσμία που παρέχεται στην περίπτωση αυτή είναι τρεις ημέρες[1141] από την παραλαβή των εμπορευμάτων[1142]. Στους Κανόνες Αμβούργου προβλέφθηκε μακρότερη προθεσμία, δεκαπέντε ημερών[1143] από την παραλαβή. Οι ημέρες που προβλέπονται και στις δύο ρυθμίσεις είναι συνεχόμενες. Ο ενάγων οφείλει να μην μεταθέτει το χρόνο της ειδοποίησης με το να αναβάλλει αδικαιολόγητα την παραλαβή των εμπορευμάτων[1144], καθώς αυτό συνιστά κατάχρηση δικαιώματος.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ στο σημείο αυτό, ακολούθησαν την κανονιστική βούληση που διατυπώθηκε τόσο στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όσο και τους Κανόνες Αμβούργου, αναφορικά με τη διατήρηση της δυνατότητας, μεταγενέστερης από την παραλαβή, υποβολής δήλωσης επιφύλαξης, ωστόσο η προθεσμία που τάσσεται αποτελεί συμβιβαστική λύση[1145]. Έτσι, με τη διάταξη του άρθρου 23 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ παρέχεται προθεσμία επτά εργασίμων ημερών, η οποία αρχίζει με την ολοκλήρωση της παράδοσης των εμπορευμάτων και η δήλωση πρέπει να γίνει στον τόπο της παράδοσης. Αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία, καθώς από το δίκαιο του τόπου παράδοσης καθορίζεται ποιες είναι εργάσιμες ημέρες για τον ορθό υπολογισμό της προθεσμίας[1146]. Επομένως, ο χρόνος που ορίζεται ως «επτά εργασίμων ημερών», μπορεί να συντομεύεται ή να επιμηκύνεται, ανάλογα με τις κατά το εθνικό δίκαιο του τόπου παράδοσης μη εργάσιμες ή κατά νόμο εξαιρούμενες ημέρες ή επίσημες αργίες[1147].

[1141] Βλ. αρθ. 3 παρ. 6 εδ. 2 Κ Χ-Β.

[1142] Βλ. *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 393. Η παράδοση δεν αρκεί να έχει γίνει σε τρίτο μη προστηθέντα του παραλήπτη, όπως επί παραδόσεως στον Οργανισμό Λιμένος, αλλά για την έναρξη της προθεσμίας απαιτείται πραγματική παράδοση. Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 151.

[1143] Βλ. αρθ. 19 παρ. 2 ΚΑμβ.

[1144] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. II, ο.π., σελ. 2140.

[1145] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 64, 19ης, παρ. 112.

[1146] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.203, σελ. 154.

[1147] Βλ. για το ελληνικό δίκαιο αρθ. 242 ΑΚ: *«Η προθεσμία λήγει όταν περάσει ολόκληρη η τελευταία ημέρα και, αν είναι κατά νόμο εορτάσιμη, όταν περάσει ολόκληρη η επόμενη εργάσιμη ημέρα»,* αρθ. 144 ΚΠολΔ: *«1. Οι προθεσμίες που ορίζονται από το νόμο ή τα δικαστήρια αρχίζουν από την επόμενη ημέρα μετά την επίδοση ή μετά τη συντέλεση του γεγονότος που αποτελεί την*

γ. Διαπίστωση απώλειας ή βλάβης με κοινή επιθεώρηση

Όπως και στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ[1148] και Αμβούργου[1149], έτσι και στους Κανόνες Ρότερνταμ[1150] εκλείπει η ανάγκη να προβεί ο νομιμοποιούμενος παραλήπτης σε δήλωση επιφύλαξης έναντι του μεταφορέα ή του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, όταν στα εμπορεύματα που παραλαμβάνονται διαπιστώνεται απώλεια ή βλάβη κατόπιν κοινής επιθεώρησης. Διότι τότε δημιουργείται τεκμήριο γνώσης του μεταφορέα ή του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, λόγω της συμμετοχής τους στην εξέταση των εμπορευμάτων. Μάλιστα κατά την εφαρμογή του άρθρου 3 παρ. 6 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, έχει κριθεί ότι επιθεώρηση που έλαβε χώρα επάνω στο πλοίο με πρωτοβουλία του ενδιαφερομένου για το φορτίο, λογίζεται ως κοινή επιθεώρηση, διότι δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς τη συναίνεση του μεταφορέα[1151].

Και στα τρία καθεστώτα ευθύνης, κοινή επιθεώρηση προβλέπεται ότι μπορεί να ενεργείται μόνο από τα συμβαλλόμενα μέρη. Ωστόσο, πριν την κύρωση από τη χώρα μας των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ με το ν. 2107/1992, οπότε καταργήθηκαν οι διατάξεις του ΚΙΝΔ, στο μέτρο που συγκρούονταν με τις διατάξεις των Κανόνων, προβλεπόταν[1152] δυνατότητα διορισμού πραγματογνωμόνων, οπότε και δεν απαιτείτο υποβολή δήλωσης επιφύλαξης[1153]. Η κοινή επιθεώρηση εξυπηρετεί το στόχο της ταχείας εκκαθάρισης των απαιτήσεων στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων, καθώς το αποτέλεσμά της μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμό των εκατέρωθεν αμφισβητήσεων επί των πραγματικών περιστατικών[1154], χωρίς ωστόσο να επηρεάζει το βάρος απόδειξης του ενάγοντος για το φορτίο[1155]. Αυτό σημαίνει ότι, όπως και η δήλωση επιφύλαξης, το αποτέλεσμα της κοινής επιθεώρησης δημιουργεί τεκμήριο ότι τα εμπορεύματα παραδόθηκαν με

αφετηρία της προθεσμίας και λήγουν στις 7 το βράδυ της τελευταίας ημέρας και αν αυτή είναι κατά το νόμο εξαιρετέα, την ίδια ώρα της επόμενης μη εξαιρετέας ημέρας. ... 3. Το Σάββατο θεωρείται για τον παρόντα Κώδικα εξαιρετέα και μη εργάσιμη ημέρα».

[1148] Βλ. αρθ. 3 παρ. 6 εδ. 3 Κ Χ-Β.

[1149] Βλ. αρθ. 19 παρ. 3 ΚΑμβ.

[1150] Βλ. αρθ. 23 παρ. 3 ΚΡ.

[1151] Βλ. Rechtbank van Koophandel te Antwerpen, January 28, 1981, ETL1982, σελ. 28.

[1152] Βλ. 147 παρ. 1 και 2 ΚΙΝΔ.

[1153] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 608.

[1154] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 23-02, σελ. 70.

[1155] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. II, ο.π., σελ. 2139.

βλάβη[1156], όμως ο ενάγων εξακολουθεί να πρέπει να αποδείξει ότι η βλάβη αυτή έλαβε χώρα κατά της διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα[1157].

Στους Κανόνες Ρότερνταμ, η παρ. 3 του άρθρου 23 ορίζει ότι δεν απαιτείται δήλωση, όταν έλαβε χώρα κοινή επιθεώρηση, καθώς τα μέρη που συμμετέχουν σε αυτήν, έχουν διαπιστώσει από κοινού την κατάσταση των εμπορευμάτων που παραδίδονται. Συγκεκριμένα, η διάταξη έχει διατυπωθεί ως εξής: «*Η ειδοποίηση, η οποία αναφέρεται στο άρθρο αυτό, δεν απαιτείται για την απώλεια ή βλάβη που έχει διαπιστωθεί με κοινή εξέταση των εμπορευμάτων από το πρόσωπο στο οποίο έχουν παραδοθεί και τον μεταφορέα ή το θαλάσσιο εκτελόν μέρος, κατά του οποίου η ευθύνη προβάλλεται*». Στην κοινή επιθεώρηση επομένως, είναι δυνατόν να συμμετέχουν, με τις έννομες συνέπειες που προβλέπει η διάταξη στην περίπτωση κοινής επιθεώρησης, αφενός το πρόσωπο που παρέλαβε τα εμπορεύματα και αφετέρου ο μεταφορέας ή το θαλάσσιο εκτελόν μέρος στο οποίο επιρρίπτεται ευθύνη[1158].

Η αναφορά της παρ. 3 σε θαλάσσιο εκτελόν μέρος και όχι σε οποιοδήποτε εκτελόν μέρος, αντικατοπτρίζει τον προβληματισμό της Ομάδας Εργασίας κατά τη διαπραγμάτευση[1159] και αυτής της διάταξης, αναφορικά με τον γενικώς ισχύοντα στη Διεθνή Σύμβαση περιορισμό του πεδίου εφαρμογής της στα θαλάσσια εκτελούντα μέρη. Όπως έχουμε δει και αλλού[1160], ευθύνη με βάση τις διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ δεν φέρει οποιοδήποτε εκτελόν μέρος, αλλά μόνο το θαλάσσιο. Στην περίπτωση κοινής επιθεώρησης των εμπορευμάτων από άλλο εκτελόν μέρος πλην θαλασσίου, υπάρχει σύγκρουση με τις αντίστοιχες διατάξεις των καθεστώτων ευθύνης[1161] που διέπουν άλλους τρόπους μεταφοράς και υπερισχύουν, δυνάμει του άρθρου 82, των Κανόνων του Ρότερνταμ. Αναφορικά όμως και με το θαλάσσιο εκτελόν μέρος, το τελευταίο συμμετέχει στην κοινή επιθεώρηση, με την προϋπόθεση ότι σε αυτό επιρρίπτεται ευθύνη για την απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων.

[1156] Βλ. ΠΠΕιρ 10/1991, Αρμ 1991, ΕφΠειρ 583/2013, ΕΝΔ 2013, σελ. 424.
[1157] Σύμφωνα με το αρθ. 17 παρ. 1 ΚΡ. Η κατανομή του βάρους απόδειξης δεν επηρρεάζεται.
[1158] Βλ. Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 133.
[1159] Βλ. Αναφορά Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 74 και 83.
[1160] Βλ. Δευτερο Μέρος της παρούσας για τα εκτελούντα μέρη.
[1161] Βλ. π.χ. αρθ. 30 παρ. 2 CMR στην οδική μεταφορά.

Β. Επιφύλαξη για ζημία λόγω καθυστέρησης

Η ρύθμιση της δήλωσης επιφύλαξης σε περίπτωση καθυστέρησης στηρίχθηκε στους Κανόνες του Αμβούργου[1162], καθώς οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν περιέχουν γενικότερα ρυθμίσεις για την καθυστέρηση. Κατά το άρθρο 19 παρ. 5 των Κανόνων του Αμβούργου, ο παραλήπτης υποβάλλει στο μεταφορέα γραπτή ειδοποίηση για τη ζημία από την καθυστέρηση παράδοσης, σε προθεσμία εξήντα συνεχόμενων ημερών από την παράδοση. Η κύρωση, για την παράλειψη υποβολής της δήλωσης, που προβλέπεται στη διάταξη είναι η απόσβεση του δικαιώματος του παραλήπτη να ζητήσει αποζημίωση για ζημία από καθυστέρηση.

Ωστόσο, κατά τη σύνταξη της διάταξης που προβλέπει τη δήλωση επιφύλαξης για ζημία από καθυστέρηση στους Κανόνες Ρότερνταμ, χρησιμοποιήθηκε για τον προσδιορισμό της προθεσμίας, η εμπειρία και από άλλες Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών. Ειδικότερα, η προθεσμία της ειδοποίησης ορίστηκε κατ' αντιστοιχία με τη CMR[1163], σε είκοσι μία συνεχείς ημέρες[1164], με εναρκτήριο χρονικό σημείο την παράδοση των εμπορευμάτων. Θεωρήθηκε ότι η αντίστοιχη προθεσμία των εξήντα συνεχόμενων ημερών που δίνονταν με τους Κανόνες του Αμβούργου, ήταν υπερβολικά μακρά.

Περαιτέρω, περιλήφθηκε στη διάταξη η υποχρέωση, το περιεχόμενο της δήλωσης να είναι επαρκώς ορισμένο, αναφορικά με την ζημία που υφίσταται το πρόσωπο που υποβάλλει τη δήλωση[1165]. Έτσι, προκειμένου η δήλωση να παράξει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, δηλαδή το τεκμήριο ότι, στην προκειμένη περίπτωση, υφίσταται ζημία του δικαιούχου του φορτίου, θα πρέπει να αναφέρεται σε αυτήν η ζημία που προκαλείται από την καθυστέρηση. Η ειδοποίηση για ζημία από καθυστέρηση, η οποία διατυπώνεται γενικά στη συγκεκριμένη διάταξη, μπορεί να συνίσταται σε θετική ζημία από απώλεια ή βλάβη, διαφυγόν κέρδος και έμμεσες ζημίες[1166]. Η οφειλόμενη - εφόσον γίνει η

[1162] Βλ. αρθ. 19 παρ. 5 ΚΑμβ.
[1163] Βλ. αρθ. 30 παρ. 3 CMR.
[1164] Αρθ. 23 παρ. 4 ΚΡ. Βλ. σχετική συζήτηση για την προθεσμία σε Αναφορά της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 79.
[1165] Για τις συνέπειες παράλειψης υποβολής δήλωσης επιφύλαξης βλ .παρακ. υπό § 2.
[1166] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 134.

δήλωση εντός είκοσι μίας ημερών από την παράδοση[1167] - αποζημίωση ακολουθεί τους κανόνες για τον περιορισμό της ευθύνης για ζημίες από καθυστέρηση[1168].

Χαρακτηριστικό παράδειγμα θα μπορούσε να αποτελέσει η καθυστερημένη παράδοση Χριστουγεννιάτικων ειδών, τα οποία, αντί συμφωνημένου χρόνου την 1η Δεκεμβρίου, παραδίδονται την 28η. Ο παραλήπτης θα επικαλεστεί το διαφυγόν κέρδος από την παρέλευση της εορταστικής περιόδου, της διάθεσης – αν καταφέρει να διαθέσει μέρος των εμπορευμάτων – σε χαμηλότερη τιμή και επομένως την απώλεια κερδών, αλλά και τα έξοδα αποθήκευσης στα οποία είναι βέβαιο ότι θα υποβληθεί. Τα δε εμπορεύματα για τον εορτασμό του νέου έτους, τα οποία φέρουν χρονολογία, θα παραδοθούν αχρηστευμένα.

§ 2. Τύπος και περιεχόμενο της δήλωσης επιφύλαξης

Α. Στοιχεία της δήλωσης και ενέργειες των μερών

α. Αποδέκτης της δήλωσης

Προκειμένου να υποβληθεί έγκυρα και να επιφέρει τα αποτελέσματά της, η δήλωση επιφύλαξης πρέπει να απευθύνεται, υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, στο μεταφορέα ή τον πράκτορά του[1169]. Οι διατάξεις των Κανόνων Αμβούργου, όπως και σε άλλα σημεία είδαμε, περιέλαβαν ρυθμίσεις σε σχέση με την αντιπροσώπευση[1170], ώστε να αντιμετωπιστούν ομοιόμορφα, κατά την εφαρμογή της Σύμβασης, ορισμένες έννομες σχέσεις. Έτσι, κατά τους Κανόνες Αμβούργου η ειδοποίηση μπορεί, εναλλακτικά[1171] προς το μεταφορέα, να απευθύνεται στον πραγματικό μεταφορέα. Στην περίπτωση αυτή, η δήλωση έχει τα ίδια αποτελέσματα έναντι αμφοτέρων, προς όποιον κι αν υποβληθεί.

[1167] Βλ. παρακ. στο κεφάλαιο για τον περιορισμό της ευθύνης.
[1168] Βλ. αρθ. 59-60 ΚΡ.
[1169] Βλ. αρθ 3 παρ. 6 εδ. 1 ΚΧ/ΚΧ-Β.
[1170] Πρβλ. Αναφορά της Επιτροπής, 10ης Συνόδου, παρ. 97, όπου παρατηρείται ότι στόχος της Ομάδας Εργασίας των Κανόνων Ρότερνταμ ήταν η τήρηση των κανόνων που διέπουν την αντιπροσώπευση.
[1171] Βλ. αρθ. 19 παρ. 6 ΚΑμβ.

Ξεχωριστή διάταξη[1172] προβλέπει ότι η ειδοποίηση για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση μπορεί να δοθεί προς ένα πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό είτε του μεταφορέα είτε του πραγματικού μεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων του πλοιάρχου ή του επικεφαλής αξιωματικού του πλοίου.

Στους Κανόνες Ρότερνταμ και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες πρέπει να υποβληθεί δήλωση επιφύλαξης, σύμφωνα με τις ειδικά και αναλυτικά ρυθμιζόμενες στο άρθρο 23 περιπτώσεις, αυτή είναι απευθυντέα. Έτσι, το πρόσωπο που υποβάλλει τη δήλωση, σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης, εφόσον δεν έλαβε χώρα κοινή επιθεώρηση, αλλά, κατά την άποψή μας, και σε περίπτωση καθυστέρησης στην παράδοση των εμπορευμάτων[1173], εξασφαλίζει το υπέρ αυτού τεκμήριο ότι τα εμπορεύματα δεν παραδόθηκαν όπως ορίζεται στα στοιχεία της σύμβασης, εφόσον προβεί στην προβλεπόμενη δήλωση. Η δήλωση απευθύνεται στο μεταφορέα ή το εκτελόν μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα. Τα αποτελέσματα της δήλωσης με την υποβολή της στο εκτελόν μέρος επεκτείνονται στο μεταφορέα, ενώ η δήλωση που υποβάλλεται στο μεταφορέα επεκτείνεται ως προς τα αποτελέσματά της μόνο στο θαλάσσιο εκτελόν μέρος, καθώς όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, το εκτελόν μέρος δεν υποκειται, ως προς την ευθύνη του, το ίδιο στο καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ.

Διχογνωμία στη θεωρία έχει ήδη δημιουργήσει η διατύπωση της παρ. 4 του άρθρου 23. Πράγματι, οι τρεις πρώτες παράγραφοι αναφέρονται, με διαζευκτική διατύπωση, στο μεταφορέα, το εκτελόν μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα και το θαλάσσιο εκτελόν μέρος, ωστόσο η παρ. 4 ορίζει ότι: «*Αποζημίωση για καθυστέρηση δεν οφείλεται, εκτός εάν έγινε ειδοποίηση προς το μεταφορέα για ζημία, λόγω της καθυστέρησης, εντός είκοσι μίας συνεχόμενων ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων*». Αναφορά εδώ γίνεται αποκλειστικά στο μεταφορέα, το πρόσωπο στο οποίο απευθύνεται η δήλωση. Ενόψει της εξαιρετικά σημαντικής συνέπειας που επιφέρει η παράλειψη της δήλωσης, δηλαδή της απόσβεσης του δικαιώματος αποζημίωσης, η θέση που θα επικρατήσει αν ποτέ τεθούν σε ισχύ οι Κανόνες Ρότερνταμ έχει προφανώς κρίσιμη σημασία.

[1172] Βλ. αρθ. 19 παρ. 8 ΚΑμβ.
[1173] Βλ. και σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.208, σελ. 156.

Κατά μία άποψη, σύμφωνη με τη γραμματική διατύπωση της συγκεκριμένης παραγράφου, υποστηρίζεται ότι ο νομοθέτης εξειδίκευσε τον προς ον απευθύνεται η ειδοποίηση ζημίας συνεπεία καθυστέρησης και προέβη στην επιλογή η δήλωση αυτή να πρέπει να απευθύνεται αποκλειστικά στο μεταφορέα[1174]. Αυτό εξηγεί, σύμφωνα με την άποψη αυτή, και τη διαφορά στη διατύπωση, στις παρ. 1-4. Η άποψη αυτή όμως φαίνεται να εμμένει στο γράμμα της διάταξης, αδιαφορώντας για τα ανεπιεική αποτελέσματα της ερμηνείας της. Στην πραγματικότητα, προωθείται ως ασφαλέστερη, λόγω της αυστηρής κύρωσης, της απώλειας του δικαιώματος σε αποζημίωση, που επιφέρει η παράλειψη της δήλωσης στην περίπτωση αυτή. Σύμφωνη με τα ανωτέρω, αν και εμπλουτισμένη εννοιολογικά, υποστηρίζεται άλλη άποψη[1175], σύμφωνα με την οποία η δήλωση απευθύνεται μεν πάντοτε στο μεταφορέα, όμως επιφέρει αποτελέσματα και για το θαλάσσιο εκτελόν μέρος, ως εάν είχε δοθεί σε αυτό. Τούτο διότι η καθυστέρηση ενδέχεται να αποδίδεται σε πράξη ή παράλειψη του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους.

Κατά την γνώμη μας, οι ανωτέρω απόψεις αποδίδουν στην παρ. 4 ειδικότητα σε σχέση με το σύνολο της ρύθμισης του άρθρου 23, αλλά και ειδικότητα σε σχέση με την παρ. 5, την οποία θεωρούμε ότι δεν έχει. Η παρ. 5[1176] ορίζει ότι τα αποτελέσματα της ειδοποίησης που γίνεται στο μεταφορέα επεκτείνονται στο θαλάσσιο εκτελόν μέρος. Αυτό γίνεται δεκτό και από τη δεύτερη ως άνω άποψη, η οποία δέχεται έτσι διευρυμένο ερμηνευτικά περιεχόμενο της παρ. 4, δυνάμει της παρ. 5. Ωστόσο η παρ. 5 ορίζει επίσης ότι ειδοποίηση του άρθρου 23, που απευθύνεται στο «εκτελόν μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα» έχει το ίδιο αποτέλεσμα ως εάν είχε απευθυνθεί στο μεταφορέα. Δηλαδή, στην περίπτωση που αποδέκτης της δήλωσης δεν είναι ο μεταφορέας, αυτή μπορεί να απευθύνεται όχι μόνο σε θαλάσσιο εκτελόν μέρος αλλά σε οποιοδήποτε εκτελόν μέρος, αρκεί αυτό να έχει παραδώσει τα εμπορεύματα. Θεωρούμε, κατά συνέπεια ότι οι παρ. 4 και 5 ιδωμένες σαν

[1174] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 23-03, σελ. 70.
[1175] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 135.
[1176] Βλ. παρ. 5 αρθ. 23 ΚΡ: *«Όταν η ειδοποίηση, η οποία αναφέρεται στο παρόν άρθρο, γίνεται προς το εκτελόν μέρος, το οποίο παρέδωσε τα εμπορεύματα, έχει το ίδιο αποτέλεσμα, ως εάν η ειδοποίηση αυτή είχε γίνει προς τον μεταφορέα, και ειδοποίηση ηοποία δίδεται στον μεταφορέα έχει το ίδιο αποτέλεσμα με ειδοποίηση η οποία γίνεται σε θαλάσσιο εκτελόν μέρος».*

ενότητα υποδεικνύουν διαφορετική λύση από τις ανωτέρω απόψεις. Από τη μεν πρώτη άποψη συνολικά διαφορετική λύση, από τη δε δεύτερη άποψη κατά το ήμισυ.

Η συζήτηση[1177] για το πρόσωπο στο οποίο απευθύνεται η ειδοποίηση απασχόλησε την UNCITRAL, επειδή η βούληση ήταν να μην ανακύπτει από την εφαρμογή των Κανόνων σύγκρουση με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις που ρυθμίζουν άλλα είδη μεταφοράς[1178] και να ρυθμίζονται στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ οι έννομες σχέσεις, όχι όλων των εκτελούντων μερών, αλλά μόνο των θαλάσσιων. Και αυτό εξηγεί τη διατύπωση της παρ. 5 για το επεκτατικό αποτέλεσμα της δήλωσης. Ως εκ τούτου θεωρούμε ότι ορθότερη και σύμφωνη με την αρχή της επιείκειας είναι η ερμηνεία ότι, στην περίπτωση της καθυστέρησης, η ειδοποίηση για ζημία συνεπεία αυτής, απευθύνεται στο μεταφορέα και τα αποτελέσματά της επεκτείνονται στο θαλάσσιο εκτελόν μέρος, όπως άλλωστε γίνεται δεκτό και από τη δεύτερη παραπάνω άποψη. Επιπλέον όμως ότι η ειδοποίηση αυτή μπορεί να απευθυνθεί σύμφωνα με την παρ. 5 και στο εκτελόν μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα, επιφέροντας τα έννομα αποτελέσματά της και για το μεταφορέα και αποτρέποντας την απόσβεση του δικαιώματος του δικαιούχου[1179].

β. Αμοιβαίες διευκολύνσεις

Οι Κανόνες Ρότερνταμ έχουν εισάγει σε αρκετές διατάξεις την εκατέρωθεν υποχρέωση των μερών να συνεργάζονται προς το σκοπό της απρόσκοπτης εκτέλεσης της σύμβασης μεταφοράς, επιβάλλοντας στα μέρη την έγκαιρη εκατέρωθεν ενημέρωση και παροχή στοιχείων και οδηγιών[1180]. Υποχρέωση συνεργασίας υιοθετείται όμως και στο στάδιο της παράδοσης των εμπορευμάτων, σε περίπτωση πραγματικής ή τεκμαρτής απώλειας ή βλάβης τους. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι: «*Σε περίπτωση οποιασδήποτε*

[1177] Βλ. Αναφορά Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 74 και 83.
[1178] Βλ. αρθ. 82 και στο Πρώτο Μέρος υπό τον τίτλο «Β. Υποχώρηση της ρύθμισης υπέρ της ασφάλειας του Διεθνούς Δικαίου».
[1179] Βλ. και σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.208, σελ. 156.
[1180] Βλ. π.χ. αρθ. 29 ΚΡ σχετικά με την υποχρέωση του φορτωτή να παρέχει πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα, αρθ. 55 σχετικά με την παροχή πρόσθετων πληροφοριών, οδηγιών και εγγράφων στο μεταφορέα κλπ.

πραγματικής ή τεκμαρτής απώλειας ή βλάβης, τα μέρη της διαφοράς πρέπει να ανταλλάξουν όλα τα εύλογα μέσα για τον έλεγχο και την καταμέτρηση των εμπορευμάτων και να παρέχουν πρόσβαση σε αρχεία και έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά των εμπορευμάτων»[1181].

Όπως και στα καθεστώτα των Κανόνων Χάγης, Χάγης-Βίσμπυ[1182] και Αμβούργου[1183], τα μέρη έχουν την υποχρέωση, και υπό το καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ, να συμπράξουν και να διευκολύνουν αλλήλους, ώστε να καταστεί δυνατή η επιθεώρηση και καταμέτρηση των εμπορευμάτων[1184]. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο δικαιούχος του φορτίου δικαιούται να επιθεωρήσει το πλοίο ώστε να διαπιστώσει πιθανή αιτία της βλάβης των εμπορευμάτων[1185]. Η διατύπωση που χρησιμοποιήθηκε είναι πανομοιότυπη με την αντίστοιχη των Κανόνων του Αμβούργου, στο μέτρο που τα μέρη της διαφοράς οφείλουν να παρέχουν το ένα στο άλλο όλα τα εύλογα μέσα που έχουν στη διάθεσή τους, ώστε να καταστεί δυνατή η επιθεώρηση και η καταμέτρηση των εμπορευμάτων.

Περαιτέρω, η ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ περιέχει και μία διευκρίνιση που συμβάλλει στην ποιοτική αναβάθμιση της διατύπωσης για την υποχρέωση συνεργασίας, αλλά ταυτόχρονα έχει και πρακτικό αντίκρυσμα. Συγκεκριμένα, τα μέρη οφείλουν να παρέχουν, σύμφωνα με τη ρύθμιση των Κανόνων, πρόσβαση στα αρχεία και έγγραφα, που είναι σχετικά με τη μεταφορά των εμπορευμάτων και στα οποία έχουν βέβαια πρόσβαση μονομερώς.

Η πρακτική αξία της προσθήκης, εν σχέσει προς τα προηγούμενα καθεστώτα, καθίσταται προφανής σε περιπτώσεις, όπως η μεταφορά εμπορευμάτων που πρέπει να μεταφέρονται σε συγκεκριμένη θερμοκρασία στα αμπάρια ή τα εμπορευματοκιβώτια[1186]. Η θερμοκρασία καταχωρείται συνήθως ηλεκτρονικά και το αρχείο που τηρείται είναι προσβάσιμο μόνο από το μεταφορέα[1187], αφορά δε τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Επομένως, η

[1181] Βλ. παρ. 6 αρθ. 23 ΚΡ.
[1182] Βλ. αρθ. 3 παρ. 6 εδ 5 ΚΧ/ΚΧ-Β.
[1183] Βλ. αρθ. 19 παρ. 4 ΚΑμβ.
[1184] Βλ. σχετ. με το τι συνιστά «εύλογα μέσα», υποθ. Tokio Marine & Fire Insurance Company, Ltd. v. Pan Ocean Shipping Co., Ltd. Haisi Shipping, S.A., 903 F.2d 1244 (9th Cir. 1990).
[1185] Βλ. Carver on bills of lading, ο.π., παρ. 9-177.
[1186] Για το παράδειγμα βλ. Αναφορά της Επιτροπής 10ης Συνόδου, παρ. 100 και *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 5.209, σελ.157.
[1187] Βλ. και Frank Stevens, «Maritime Liabilities in a Regional and Global Context», 13th Annual International Colloquium in Swansea University, 4-5 September 2017, όπου αναφορά σε smart containers, τα οποία είτε καταγράφουν δεομένα είτε είναι επιδεκτικά απομακρυσμένου ελέγχου

διευκρίνιση της διάταξης κατευθύνει τον εφαρμοστή του δικαίου και αίρει κάποιες αμφισβητήσεις, όσον αφορά τα στοιχεία που εμπίπτουν στην αναγκαία και επιβαλλόμενη από τη διάταξη αμοιβαία διευκόλυνση που οφείλουν να παρέχουν τα μέρη. Ωστόσο, πρέπει να σημειώσουμε εδώ, ότι η Διεθνής Σύμβαση δεν προβλέπει, τουλάχιστον η ίδια, κάποια κύρωση[1188] για την παράβαση της συγκεκριμένης υποχρέωσης, ούτε και κάποια διαδικασία εκατέρωθεν εξαναγκασμού της παροχής πληροφοριών σχετικά με την παροχή πρόσβασης σε αρχεία και έγγραφα μεταφοράς. Επομένως, το ζήτημα αφήνεται να ρυθμιστεί από το εθνικό δίκαιο.

Στο πλαίσιο του ελληνικού αστικού δικαίου, αναγνωρίζεται, στο πρόσωπο που έχει έννομο συμφέρον να πληροφορηθεί το περιεχόμενο ενός εγγράφου, το δικαίωμα να απαιτήσει την επίδειξή του[1189]. Η επίδειξη μπορεί να ζητηθεί κατά του προσώπου που κατέχει το έγγραφο, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του ΚΠολΔ, και ειδικότερα, από διάδικο με τις προτάσεις ή από τρίτο πρόσωπο με παρεμπίπτουσα αγωγή[1190].

γ. Τύπος της δήλωσης

Στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, η δήλωση επιφύλαξης απαιτείται να παραδοθεί εγγράφως στο μεταφορέα. Η τήρηση έγγραφου τύπου που προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ. 6 δεν μπορεί να επιβαρυνθεί με πρόσθετες διατυπώσεις από εθνικούς νόμους και κανονισμούς. Διότι τέτοια ρύθμιση θα δημιουργούσε στον παραλήπτη πρόσθετη υποχρέωση, η οποία θα συνιστούσε κατάφωρη παραβίαση της αναγκαστικού δικαίου φύσης των Κανόνων. Περαιτέρω, και συμβατική ρύθμιση που επιβάλλει υποχρέωση σε πρόσθετες διατυπώσεις, θα προσέκρουε στο άρθρο 3 παρ. 8 των Κανόνων[1191].

(Remote Container Management). Και στις δύο περιπτώσεις η δυνατότητα ελέγχου των δεδομένων μέσω των ειδικών εφαρμογών, εγείρει τον προβληματισμό αν εμπίπτει στην υποχρέωση φροντίδας του φορτίου κατά το άρθρο 3 παρ. 2 Κ Χ-Β ή 13 παρ. 1 ΚΡ. Στη δεύτερη περίπτωση προβάλλεται εύλογα ο προβληματισμός αν η δυνατότητα απομακρυσμένου ελέγχου σχετίζεται με την αξιοπλοΐα του πλοίου.

[1188] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 23-05, σελ. 71.

[1189] Βλ. αρθ. 902 ΑΚ.

[1190] Βλ. αρθ. 450-452 ΚΠολΔ.

[1191] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 2134. Το ίδιο αποτέλεσμα και κατά την εφαρμογή του COGSA, π.χ. Lindner & Co. v. Farley and Fearey 1938 AMC 805 (S.D. N.Y. 1938).

Ωστόσο, δεν είναι αντίθετη με τους Κανόνες η πρόβλεψη από το εθνικό δίκαιο[1192] μακρότερης προθεσμίας για την υποβολή της δήλωσης επιφύλαξης.

Στους Κανόνες Ρότερνταμ, η δήλωση που απαιτείται να υποβληθεί κατά τις παρ. 1-4 του άρθρου 23, εμπίπτει ρητά στον τύπο του άρθρου 3 της Σύμβασης. Ο ζημιωθείς, επομένως, θα πρέπει να υποβάλλει τη δήλωση τηρώντας τον τύπο του άρθρου 3. Ειδικότερα οφείλει να απευθύνει στο μεταφορέα ή το θαλάσσιο εκτελόν μέρος είτε έγγραφο είτε, εφόσον υπάρχει συναίνεση των μερών[1193], ηλεκτρονική επικοινωνία.

δ. Περιγραφή της ζημίας

Το περιεχόμενο της δήλωσης επιφύλαξης κατά τις διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ, διαφοροποιείται ανάλογα με το αν αφορά σε απώλεια ή βλάβη[1194] ή αν αφορά στη ζημία που υφίσταται το ενδιαφερόμενο μέρος από την καθυστέρηση[1195] κατά την παράδοση των εμπορευμάτων.

Έτσι, σε περίπτωση δήλωσης επιφύλαξης για απώλεια ή βλάβη, περιεχόμενό της πρέπει να αποτελέσει η περιγραφή της γενικής φύσης της επελθούσης απώλειας ή ζημίας. Πρέπει να τονίσουμε και στο σημείο αυτό ότι στόχος της δήλωσης για τον παραλήπτη, εφόσον υποβάλλεται δήλωση, είναι η δημιουργία τεκμηρίου ότι τα εμπορεύματα παραλήφθηκαν στην κατάσταση που περιγράφονται στη δήλωση. Από την άλλη πλευρά, ο μεταφορέας που παραλαμβάνει μια τέτοια δήλωση θα πρέπει να μπορεί να αμυνθεί[1196].

Στη βάση αυτή, στη νομολογία που αναπτύχθηκε κατά την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, αντιμετωπίστηκε κατά περίπτωση η ακρίβεια με την οποία η απώλεια ή βλάβη πρέπει να περιγράφονται στη δήλωση και σε ορισμένες υποθέσεις κρίθηκε ότι αρκεί γενική δήλωση[1197]. Ωστόσο, η κύρια γραμμή είναι ότι η περιγραφή της βλάβης πρέπει να συγκεκριμενοποιείται

[1192] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 2138, με αναφορά στο αρθ. 81 του Κινέζικου Κώδικα Ναυτικού Δικαίου 1993.
[1193] Βλ. αρθ. 3 ΚΡ.
[1194] Βλ. αρθ. 23 παρ. 1 ΚΡ.
[1195] Βλ. αρθ. 23 παρ. 4 ΚΡ.
[1196] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 2136.
[1197] Π.χ. In C. Itoh v. Hellenic Lines 470 F. Supp. 594, 1979 AMC 1923 (S.D. N.Y. 1979).

και να προκύπτει από τη δήλωση η φύση και η έκταση της ζημίας[1198], ώστε να λειτουργήσει το τεκμήριο.

Από την άλλη πλευρά, αν η δήλωση επιφύλαξης εμπίπτει στην περίπτωση της παρ. 4 του άρθρου 23 των Κανόνων Ρότερνταμ για ζημία από καθυστέρηση, σύμφωνα με τη διάταξη, το ενδιαφερόμενο πρόσωπο δεν αρκεί να επικαλεστεί την καθυστέρηση[1199], αλλά θα πρέπει να περιλάβει περιγραφή της ζημίας που τελεί μάλιστα σε αιτιώδη συνάφεια με την καθυστέρηση[1200].

Αυτό είναι ένα σημείο, το οποίο υπό το καθεστώς των Κανόνων Αμβούργου, οπότε και εισήχθη, δεδομένου, ότι οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν περιλαμβάνουν ρυθμίσεις σχετικά με την καθυστέρηση, δεν διευκρινιζόταν στη διατύπωση της διάταξης που αφορούσε την ειδοποίηση για καθυστέρηση[1201]. Δεν ήταν σαφές στη διάταξη εκείνη αν ο παραλήπτης έπρεπε να ενημερώνει το μεταφορέα ότι έχει υποστεί απλώς ζημία συνεπεία της καθυστέρησης ή να περιγράφει στη δήλωση και τη γενική φύση της, όπως απαιτείται στη δήλωση επιφύλαξης για φυσική απώλεια ή βλάβη.

Β. Συνέπειες του τεκμηρίου

α. Όταν η δήλωση αφορά σε απώλεια ή βλάβη

Το αποτέλεσμα της παράλειψης να υποβληθεί δήλωση επιφύλαξης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης πριν τη θέση σε ισχύ των Κανόνων της Χάγης το 1924, δεν περιοριζόταν στη δημιουργία τεκμηρίου ότι αυτά παραδόθηκαν όπως περιγράφονται στη φορτωτική. Η συνέπεια ήταν πολύ πιο αυστηρή και ο ζημιωθείς έχανε την αξίωσή του[1202]. Μάλιστα στο ελληνικό δίκαιο, πριν την εισαγωγή του ΚΙΝΔ, η ανεπιφύλακτη παραλαβή δημιουργούσε δικονομικό απαράδεκτο[1203] της αγωγής για βλάβη των εμπορευμάτων[1204].

[1198] Π.χ. Cour d' Appel de Rouen, November 16, 1995, (The Fiona), DMF 1996, p. 915, Cour d' Appel de Paris, January 10, 2002, DMF 2002, p. 27 seq.
[1199] Το ζήτημα του περιεχομένου της δήλωσης στην περίπτωση της καθυστέρησης δεν διατυπώνεται στους ΚΑμβ.
[1200] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής σε 13η Σύνοδο, παρ. 77 και 21η Σύνοδο, παρ. 69-70.
[1201] Βλ. αρθ. 19 παρ. 5 ΚΑμβ.
[1202] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 13η Σύνοδος, παρ. 64.
[1203] Αρθ. 507 ΕΝ.
[1204] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 149.

Με την υιοθέτηση των Κανόνων της Χάγης[1205], δημιουργούνται δύο τεκμήρια, τα οποία είναι ωστόσο μαχητά, και το πρόσωπο σε βάρος του οποίου δημιουργείται κάθε τεκμήριο, μπορεί να το ανατρέψει με κάθε αποδεικτικό μέσο[1206]. Έτσι, η διάταξη του άρθρου 3 παρ. 6 των Κανόνων Χάγης, υποδηλώνει σαφώς την νομοθετική βούληση να αμβλυνθεί η προηγούμενη ανεπιεικής συνέπεια της παράλειψης της δήλωσης επιφύλαξης.

Το αποτέλεσμα της παράλειψης δήλωσης επιφύλαξης περιορίστηκε[1207] στη δημιουργία ενός μαχητού[1208] τεκμηρίου ότι τα εμπορεύματα έχουν όντως παραδοθεί, όπως περιγράφονται στη φορτωτική. Στην περίπτωση αυτή, ο ενάγων βαρύνεται να αποδείξει ότι ο μεταφορέας, υπέρ του οποίου δημιουργήθηκε το τεκμήριο λόγω της παράλειψης της δήλωσης, στην πραγματικότητα δεν παρέδωσε ή παρέδωσε με βλάβη τα εμπορεύματα. Ως εκ τούτου η παύση της ευθύνης του μεταφορέα τελεί υπό την αίρεση της μη ανατροπής του μαχητού τεκμηρίου από τον παραλήπτη. Πρακτικά, η ανατροπή του τεκμηρίου από τον ενάγοντα που παρέλειψε να προβεί εγκαίρως στη δήλωση και σε χρόνο πολύ μεταγενέστερο θα είναι ιδιαίτερα δυσχερής. Πάντως ο ενάγων φέρει έτσι κι αλλιώς το βάρος απόδειξης της απώλειας ή βλάβης στο σύστημα ευθύνης των Κανόνων Χάγης[1209] και η διάταξη δεν προσθέτει ουσιαστικά κάποια ιδιαίτερη συνέπεια ή επίδραση στο βάρος απόδειξης[1210].

Αντιθέτως, όταν ο ενάγων έχει τηρήσει τις διατυπώσεις και προθεσμίες που προβλέπονται στο άρθρο 3 παρ. 6 των Κανόνων, δημιουργείται υπέρ αυτού τεκμήριο ότι τα εμπορεύματα παραλήφθηκαν στην κατάσταση, δηλαδή με έλλειμμα ή βλάβη, που περιγράφονται στη δήλωση[1211]. Η δήλωση αυτή αποτελεί μια πολύ χρήσιμη απόδειξη στη διάθεση του παραλήπτη, ότι τα εμπορεύματα απωλέσθησαν ή εβλάβησαν πριν την παραλαβή τους. Επειδή, τόσο η δήλωση,

[1205] Βλ. σχετικά με το τεκμήριο και τις συνέπειές του, τόσο υπό τον ΚΙΝΔ όσο και υπό το αρθ. 3 παρ. 6 Κ Χ-Β και Γκολογκίνα-Οικονόμου, Το τεκμήριο της ανεπιφύλακτης παραλαβής στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, ΕλΔνη 1997, σελ. 752 επ.

[1206] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 2133, και 2141-2142, όπου ενδεικτικά αναφέρονται ως αποδεικτικά μέσα τα έγγραφα, οι μάρτυρες, η πραγματογνωμοσύνη, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 609-610.

[1207] Βλ. αρθ. 3 παρ. 6 Κ Χ.

[1208] Βλ. ενδ. Ν. Δελούκα, Ναυτικόν Δίκαιον, ο.π., σελ. 355.

[1209] Βλ. Carver on Bills of Lading, 2nd ed, Sweet & Maxwell, 2005, London, παρ. 9-176.

[1210] Έτσι *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 393, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 610.

[1211] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 64, βλ. επίσης Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 154 και 610.

όσο και παράλειψή της δημιουργούν αντίθετα, μαχητά, ωστόσο, τεκμήρια, και ο μεταφορέας μπορεί να ενεργοποιηθεί με αφορμή τη δήλωση και να αναζητήσει αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία είναι πιθανό να ανεύρει, εφόσον οι προθεσμίες της δήλωσης είναι σε χρόνο κοντά στην παράδοση.

Η ρύθμιση δεν τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του Βίσμπυ. Στους Κανόνες Αμβούργου[1212], μόνη κύρωση για καθυστερημένη ειδοποίηση ή την παντελή παράλειψή της συνεχίζει να είναι η δημιουργία του αντίστοιχου μαχητού τεκμηρίου.

Κατά την επεξεργασία των Κανόνων Ρότερνταμ κρίθηκε από την UNCITRAL[1213] ότι το τεκμήριο, καίτοι δεν επιβάλλει κάποια σημαντική κύρωση για καθυστερημένη ειδοποίηση απώλειας ή βλάβης, έχει ισχύ ως αποδεικτικό μέσο, το οποίο αναγνωρίζεται στη νομολογία και θα έπρεπε να διατηρηθεί. Εφόσον δεν γίνει δήλωση επιφύλαξης για απώλεια ή βλάβη, παράγεται και υπό το καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ, υπέρ του μεταφορέα τεκμήριο ότι τα εμπορεύματα παραδόθηκαν όπως περιγράφονται στα στοιχεία της σύμβασης μεταφοράς[1214]. Στην ίδια διάταξη διατυπώνεται η φύση του τεκμηρίου[1215] ως μαχητού, δεδομένου ότι επιτρέπεται ανταπόδειξη[1216]. Το τεκμήριο και η φύση του δεν διαφέρει από το αντίστοιχο τεκμήριο των Κανόνων Χάγης, Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου, ωστόσο η ρύθμιση διατυπώνεται αναλυτικότερα, όσον αφορά τα αποτελέσματα που επιφέρει η παράλειψη της δήλωσης επιφύλαξης, σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης, στην άσκηση των δικαιωμάτων του ζημιωθέντος και την κατανομή του βάρους αποδείξεως.[1217]

Ειδικότερα, το άρθρο 23 παρ. 2, που αφορά την παράλειψη της δήλωσης, αναλύει το αποτέλεσμα του τεκμηρίου, που παρήχθη λόγω αυτής της παράλειψης. Πρέπει εδώ να υπογραμμιστεί ότι η διάταξη αφορά μόνο τις περιπτώσεις απώλειας ή βλάβης και ότι δεν περιλαμβάνεται η περίπτωση της καθυστέρησης, η οποία ρυθμίζεται μεμονωμένα στο πλαίσιο της διάταξης του

[1212] Βλ. αρθ. 19 παρ. 1 ΚΑμβ.
[1213] Μάλιστα η απόφαση αυτή υποστηρίχθηκε από εκπροσώπους της βιομηχανίας, βλ. σχετ. Αναφορά της Επιτροπής, 19η Σύνοδος, παρ. 112.
[1214] Βλ. αρθ. 23 παρ. 1 ΚΡ.
[1215] Βλ. και F. *Berlingieri,* A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009, σελ. 16.
[1216] Βλ. αρθ. 23 παρ. 1 ΚΡ: «..*ελλείψει αποδείξεων για το αντίθετο*..».
[1217] Βλ. παρ. 2 του αρθ. 23 ΚΡ.

άρθρου 23[1218]. Έτσι, η παράλειψη της ειδοποίησης δεν θίγει, σύμφωνα με τη διάταξη, το δικαίωμα του ζημιωθέντος να αξιώσει αποζημίωση για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων βάσει των Κανόνων του Ρότερνταμ. Η παράλειψη ειδοποίησης - ή ακόμη και η μη τήρηση των προθεσμιών (argumentum a majori ad minus) - που προβλέπονται σε κάθε περίπτωση, αναφορικά με την δήλωση επιφύλαξης για απώλεια ή βλάβη, δεν στερεί το δικαιούμενο πρόσωπο από την άσκηση των αξιώσεών του, σε αντίθεση με την παράλειψη κατάθεσης αγωγής εντός της προθεσμίας του αρθ. 62 των Κανόνων Ρότερνταμ[1219].

Το άρθρο 23 παρ. 2 έρχεται επίσης να άρει τις όποιες αμφισβητήσεις και διχογνωμίες αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ αναφορικά με τις ερμηνείες που δόθηκαν για την επίδραση του τεκμηρίου στην κατανομή του βάρους αποδείξεως. Θεσπίζεται ρητά πλέον η ουδετερότητα του τεκμηρίου στο ζήτημα αυτό[1220], καθώς η παράλειψη ειδοποίησης «..(*δεν) επηρεάζει την κατανομή του βάρους της απόδειξης που ορίζεται στο αρθ. 17*». Ο ενάγων φέρει επομένως το βάρος απόδειξης σύμφωνα με την κατανομή και την εναλλαγή που καθορίζεται στο άρθρο 17 των Κανόνων Ρότερνταμ και μάλιστα είτε έχει γίνει ειδοποίηση είτε όχι. Εξακολουθεί δε να φέρει το βάρος απόδειξης ότι η απώλεια ή βλάβη έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα[1221], όπως αυτή οριοθετείται στις διατάξεις του 4ου Κεφαλαίου των Κανόνων Ρότερνταμ.

Επομένως, η δήλωση αφορά την κατάσταση των εμπορευμάτων και δεν συνεπάγεται αναπόδραστα την ευθύνη του μεταφορέα[1222], καθώς η απώλεια ή βλάβη ενδέχεται να επήλθε σε χρόνο εκτός της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα. Βεβαίως το τεκμήριο ενδέχεται να ασκήσει επιρροή στην δυνατότητα ανατροπής του αποδεικτικά, ιδίως στην περίπτωση κοινής επιθεώρησης. Ωστόσο η ρύθμιση είναι σαφής ως προς το θέμα της κατανομής

[1218] Βλ. παρακάτω.
[1219] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 23-02, σελ. 70.
[1220] Βλ. και F. *Berlingieri,* A Comparative Analysis, ο.π., σελ. 16, όπου παρατηρείται ότι η παράλειψη της δήλωσης δεν θα επηρρέαζε έτσι κι αλλιώς την κατανομή του βάρους απόδειξης.
[1221] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 133.
[1222] Η θεμελίωση της ευθύνης του μεταφορέα απαιτείται κατά το στάδιο της διάγνωσής της και όπως προβλέπεται στο άρθρο 17 ΚΡ. Κατά την επεξεργασία των Κανόνων διευκρινίστηκε ότι το επιδιωκόμενο με την ειδοποίηση είναι το notice και όχι το proof of damage or loss, βλ. Αναφορά της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 65.

του βάρους που φέρει κάθε διάδικος στο πλαίσιο του μηχανισμού διάγνωσης της ευθύνης του μεταφορέα.

β. Όταν η δήλωση αφορά σε καθυστέρηση

Η κύρωση για την παράλειψη να δοθεί η απαιτούμενη ειδοποίηση στην περίπτωση της καθυστέρησης, παραμένει η ίδια στο πλαίσιο τόσο των ΚΑμβ[1223] όσο και των ΚΡ[1224] και συνίσταται στο ότι «*αποζημίωση για καθυστέρηση δεν οφείλεται, εκτός εάν έγινε ειδοποίηση προς το μεταφορέα για ζημία, λόγω της καθυστέρησης, εντός είκοσι μίας συνεχόμενων ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων*»[1225]. Παρατηρείται στη θεωρία[1226] η νομοτεχνική επιλογή, να τεθεί η ρύθμιση σε ξεχωριστό κεφάλαιο από την ενότητα των διατάξεων που αφορούν την παραγραφή των αξιώσεων[1227] που θεμελιώνονται στη Σύμβαση. Για την ειδοποίηση ζημίας από καθυστέρηση τάσσεται, λοιπόν, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, προθεσμία είκοσι μίας συνεχόμενων ημερών από την παράδοση. Η προθεσμία αυτή είναι αποσβεστική.

Η παράλειψη, όμως, της ειδοποίησης της παρ. 4, που αφορά την ειδοποίηση για ζημία από καθυστέρηση επιφέρει μια δραστική συνέπεια στις αξιώσεις του ενάγοντας, σε αντίθεση με τις συνέπειες της παράλειψης ειδοποίησης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης της παρ. 2. Στην τελευταία περίπτωση, της παρ. 2, ρητά ορίζεται ότι η παράλειψη δεν θίγει το δικαίωμα αποζημίωσης και δεν επηρεάζει την κατανομή του βάρους αποδείξεως. Ωστόσο, η άπρακτη παρέλευση της προθεσμίας των είκοσι μίας ημερών επιφέρει απόσβεση[1228] του δικαιώματος, καθώς κατά τη διατύπωση της διάταξης «*αποζημίωση για καθυστέρηση δεν οφείλεται*».

[1223] Βλ. αρθ. 19 παρ. 5 ΚΑμβ.
[1224] Βλ. Rhidian Thomas, An appraisal of the liability regime established under the new UN Convention, JIML 2008, σελ. 504.
[1225] Βλ. αρθ. 23 παρ. 4 ΚΡ.
[1226] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 62-01, σελ. 195.
[1227] Βλ. αρθ. 62 επ ΚΡ.
[1228] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 134.

ΙΙ. Παρέλευση του χρόνου άσκησης των αξιώσεων

§ 1. Ρυθμίσεις δικονομικού χαρακτήρα

Α. Η ρύθμιση στους Κανόνες Ρότερνταμ. Γενικά

α. Προθεσμία άσκησης της αγωγής

Στις Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών[1229] αναγνωρίζεται, με θετική ρύθμιση, η ανάγκη ταχείας εκκαθάρισης των διαφορών που ανακύπτουν στο πλαίσιο εκτέλεσης των συμβάσεων αυτών. Ειδικότερα στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ παρέχουν στο άρθρο 3 παρ. 6 ετήσια προθεσμία από την παράδοση ή την ημερομηνία κατά την οποία θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί τα εμπορεύματα, εντός της οποίας, ο μεταφορέας και το πλοίο μπορούν να εναχθούν για αξιώσεις σχετικά με τα εμπορεύματα. Η προθεσμία αυτή, ενόψει του διεθνούς χαρακτήρα της μεταφοράς και των ενδεχομένων χρονοβόρων διαδικασιών για τη συλλογή αποδείξεων από το φορτωτή, επεκτάθηκε στους Κανόνες του Αμβούργου, όπου ορίστηκε διετής με το άρθρο 20 παρ. 1.

Διετής ορίστηκε[1230] η προθεσμία και στο άρθρο 62 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ. Ωστόσο, όπως θα αναπτυχθεί στη συνέχεια, πρόκειται για έναν κανόνα πολύπλευρα διευρυμένο. Ο χρονικός ορίζοντας που διαγράφεται, κινήθηκε στη λογική των Κανόνων Αμβούργου για τη διευκόλυνση της συλλογής αποδείξεων, επικρίθηκε, ωστόσο, ότι αποτελεί πρόσκομμα στην ανάγκη των συναλλαγών για ταχεία εκκαθάριση των διαφορών από τη σύμβαση μεταφοράς[1231]. Η διάταξη αφορά τόσο τις αξιώσεις κατά του μεταφορέα όσο και κατά του φορτωτή *«από την παράβαση υποχρέωσης, βάσει της παρούσας*

[1229] Βλ. π.χ. CMR, αρθ. 32 παρ. 1, τη Διεθνή Σύμβαση του Μόντρεαλ 1999 για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, αρθ. 35 παρ. 1.
[1230] Βλ. Αναφορά 9ης Συνόδου, παρ. 60, 11ης Συνόδου, παρ. 164 και 18ης Συνόδου, παρ. 126.
[1231] Βλ. M. Sturley, The UNCITRAL Carriage of goods Convention, CMI Yearbook, 2007-2008, σελ. 254 επ.

Σύμβασης»[1232]. Η UNCITRAL μάλιστα αποφάσισε να υιοθετήσει έναν ενιαίο για τα μέρη κανόνα[1233], σύμφωνα με τον οποίο η προθεσμία αρχίζει την επομένη της παράδοσης των εμπορευμάτων από το μεταφορέα ή την επόμενη της τελευταίας ημέρας κατά την οποία τα εμπορεύματα θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί, στην περίπτωση που το σύνολο ή ένα μέρος δεν παραδόθηκε[1234].

Για την θέσπιση διετούς παραγραφής των αξιώσεων στους Κανόνες Ρότερνταμ, έχει διατυπωθεί η θέση ότι, αν οι Κανόνες τεθούν σε ισχύ ως έχουν, η επέκταση της προθεσμίας σε σχέση με το ισχύον καθεστώς, θα προκαλέσει αύξηση κόστους σε χώρες με πλοιοκτητικά συμφέροντα και τους ασφαλιστές τους, λόγω της ανάγκης που θα προκύψει για αύξηση αποθεματικών, προς όφελος των φορτίων[1235].

β. Νομική φύση προθεσμίας

Κατά την ερμηνεία και εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 3 παρ. 6 εδ. 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ στις διάφορες δικαιοδοσίες των συμβαλλομένων κρατών, αναπτύχθηκαν αντικρουόμενες απόψεις, όσον αφορά τη νομική φύση της προθεσμίας και συγκεκριμένα, εάν ο κανόνας εισάγει αποσβεστική προθεσμία ή παραγραφή. Η διάκριση αυτή συναντάται στις χώρες του ηπειρωτικού δικαίου και έχει ιδιαίτερη σημασία ενόψει των διαφορετικών εννόμων συνεπειών[1236] των δύο θεσμών.

Στην ελληνική έννομη τάξη έχουν υποστηριχθεί και οι δύο απόψεις. Κατά μία άποψη[1237], η οποία στηρίζεται στη διατύπωση της διάταξης, σύμφωνα με

[1232] Βλ. αρθ. 62 παρ. 1 ΚΡ.
[1233] Βλ. Αναφορά 18ης Συνόδου, παρ. 126 και 133.
[1234] Βλ. αρθ. 62 παρ. 2 ΚΡ.
[1235] Βλ. *Νίκος Γερασίμου*, Η παραγραφή των αξιώσεων στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων σε Αναμνηστικός Τόμος Καθηγητή Αντωνίου Μ. Αντάπαση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα 2013, σελ. 149 επ. -170.
[1236] Βλ. *Α. Γεωργιάδη*, Γενικές αρχές αστικού δικαίου, 2002, εκδ. 3η, σελ. 320.
[1237] Βλ. *Δ. Φ. Χριστοδούλου,* Παραγραφή και αποσβεστική προθεσμία στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο σε Τιμητικό Τόμο για τον Καθηγητή Νικόλαο Κλαμαρή, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2016, σελ. 1349 επ.-1367, *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 614, *Ν. Δελούκας*, Ναυτικόν Δίκαιον, ο.π., σελ. 363, *Π. Σωτηρόπουλος*, Οι Κανόνες του Βίσμπυ, ΕΕμπΔ, 1994, σελ. 300, *Σ. Στυλιανού*, Η έκταση εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών της 25/8/1924, όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα της 23/2/1968 και της 21/12/1979 σύμφωνα με τον κυρωτικό νόμο 2107/1992, ΕΝΔ 1994, σελ. 1 επ., *Γ. Θεοχαρίδης,* Σκέψεις για τη νομική φύση της διατάξεως 3 παρ. 6 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ΕΝΔ 2004, σελ.

την οποία *«ο μεταφορέας και το πλοίο θα απαλλάσσονται σε κάθε περίπτωση από οποιαδήποτε ευθύνη σχετικά με τα εμπορεύματα..»*, υποστηρίζεται ότι πρόκειται για αποσβεστική προθεσμία, καθώς παύει το δικαίωμα του ζημιωθέντος να ζητήσει αποζημίωση. Κατά την άποψη αυτή, μόνη η πάροδος του προβλεπόμενου χρόνου επιφέρει το πέρας της ευθύνης του μεταφορέα. Ωστόσο, σύμφωνα με άλλη μερίδα της θεωρίας[1238] και κατά κρατούσα στη νομολογία[1239] άποψη πρόκειται για παραγραφή, με το κύριο επιχείρημα ότι τα μέρη έχουν τη δυνατότητα, μετά την επέλευση του ζημιογόνου γεγονότος, να παρατείνουν συμβατικά την προθεσμία, δικαίωμα που αποκλείεται[1240] στο θεσμό της αποσβεστικής προθεσμίας.

Στις ευρωπαϊκές έννομες τάξεις[1241] οι απόψεις είναι επίσης αντικρουόμενες. Στο γαλλικό δίκαιο υποστηρίζεται ευρύτατα η νομική φύση της προθεσμίας ως παραγραφής, ενώ αντίθετα στο γερμανικό ο ενσωματωμένος κανόνας θεωρείται ότι εισάγει αποκλειστική προθεσμία. Το αγγλοσαξωνικό δίκαιο δεν κάνει σαφή διάκριση[1242], ωστόσο, κατά την ερμηνεία της διάταξης από τα δικαστήρια, η παρέλευση του χρόνου θεωρείται ότι επιφέρει απόσβεση της απαίτησης[1243] και όχι ότι αποτελεί απλό κώλυμα για την άσκηση της αγωγής.

Η ερμηνεία που δόθηκε στην ουδέτερα διατυπωμένη διάταξη του αρθ. 3 παρ. 6 εδ. 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και ο κατακερματισμός της ερμηνείας και εφαρμογής της διάταξης, τόσο στο πλαίσιο των διαφορετικών συστημάτων των κρατών του ηπειρωτικού και αγγλοσαξωνικού δικαίου, όσο και εντός της ίδιας δικαιοδοσίας των κρατών, αποτέλεσε την πηγή του σχετικού

---

334 επ. Βλ. επίσης αποφάσεις παραπ. σε Α. Κιάντου-Παμπούκη, ο.π., σελ. 614 ΜΠΠειρ 205/1997 και ΠΠΠειρ 649/2000.

[1238] Βλ. *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 418, *Κ. Αρβανίτης*, Παραγραφαί και αποσβεστικαί προθεσμίαι, ΕΕμπΔ 1968, σελ. 481 επ., *Λ. Γεωργακόπουλος*, Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Π.Ν. Σάκκουλας 2006, σελ. 286, Νίκος Γερασίμου, Η παραγραφή των αξιώσεων στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς …, ο.π., σελ. 154 επ.

[1239] Βλ. ενδεικτ. ΕφΠειρ 1203/2000, ΠΠΠειρ 5887/1999, ΠΠΠειρ 533/2003, ΕφΠειρ 115/2000.

[1240] Βλ. τα σχετικά νομικά χαρακτηριστικά σε Α. Γεωργιάδη, Γενικές αρχές αστικού δικαίου, εκδ. 3, Α. Σακκουλας Αθήνα-Κομοτηνή 2002, σελ. 320.

[1241] Βλ. αναλυτικότερα για το γαλλικό και το γερμανικό δίκαιο σε Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 612-613.

[1242] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 1624 επ.

[1243] Βλ. υποθ. Aries Tanker Corp. v. Total Transport Ltd., 1977, 1 Lloyd's Rep, σελ. 334, στην οποία διευκρινίζεται ότι η πάροδος του χρόνου επιδρά στο δικαίωμα και όχι απλά στην άσκηση της αγωγής.

προβληματισμού της UNCITRAL κατά την επεξεργασία[1244] των Κανόνων Ρότερνταμ.

Έτσι, το άρθρο 62 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ διατυπώθηκε χωρίς να περιλάβει προσδιορισμό της νομικής φύσης της περιόδου, μετά την πάροδο της οποίας δεν μπορεί να ξεκινήσει δικαστική ή διαιτητική διαδικασία σε σχέση με απαιτήσεις ή διαφορές από τη Σύμβαση. Διατηρείται, επομένως, θεωρητικά η ελευθερία στα συμβαλλόμενα κράτη να ερμηνεύσουν τη διάταξη στο πλαίσιο του νομικού τους συστήματος[1245], περιορίζεται όμως η ελευθερία αυτή από τις συνέπειες που επέρχονται με βάση τη Διεθνή Σύμβαση λόγω παρέλευσης της προθεσμίας, ανεξάρτητα από την ερμηνεία που θα δοθεί από τα Συμβαλλόμενα Κράτη για τη νομική φύση της.

Πάντως, από τη σχετική συζήτηση κατά τις εργασίες της UNCITRAL[1246], αλλά και από τις συνέπειες[1247] της παρόδου της προθεσμίας που καθορίζεται στους Κανόνες, αντλούμε επιχειρήματα για τη νομική φύση της. Το σκεπτικό που αναπτύχθηκε και επικράτησε στις εργασίες της UNCITRAL σχετικά με την κύρια συνέπεια της παρόδου του προβλεπόμενου διετούς διαστήματος, αντιστοιχεί στην δική μας έννοια της παραγραφής[1248], καθώς η επιδίωξη των συντακτών ήταν να θίγεται η δυνατότητα έγερσης της αξίωσης αυτοτελώς, αλλά να υπάρχει δυνατότητα συμψηφισμού με ανταπαίτηση του εναγομένου[1249], παρά την πάροδο της διετίας. Αυτό δεν θα μπορούσε να συνάδει με το θεσμό της αποσβεστικής προθεσμίας, όπως ρυθμίζεται από το αστικό δίκαιο των κρατών του ηπειρωτικού δικαίου, διότι στην τελευταία περίπτωση η πάροδος του χρόνου επιδρά στο ίδιο το δικαίωμα και δεν καταλείπει στον ενάγοντα ούτε φυσική ενοχή.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ στόχευσαν στην ομοιομορφία[1250], όσον αφορά την παρέλευση της προθεσμίας, μέσω των προϋποθέσεων και συνεπειών που οι

[1244] Βλ. σχετ. WP 56. Όπου περιλαμβάνονται εναλλακτικές διατυπώσεις , Αναφορά 11ης Συνόδου, παρ. 167 και Αναφορά 18ης Συνόδου, παρ. 127-133.
[1245] Βλ. Αναφορά της 20ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/642, παρ. 170-171.
[1246] Βλ. Αναφορά της 18ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/616, παρ. 129-131.
[1247] Βλ. αρθ. 62-65 ΚΡ.
[1248] Υπέρ της νομικής φύσης της προθεσμίας του άρθρου 62 ΚΡ ως παραγραφής, με επιχείρημα από την παρ. 3 του ίδιου άρθρου που επιτρέπει συμψηφισμό αξίωσης για την οποία έχει παρέλθει ο χρόνος άσκησης της αγωγής βλ. *Χριστοδούλου Δ.,* Παραγραφή και αποσβεστική προθεσμία, ο.π., σελ 1368, υποσ. 100.
[1249] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 208.
[1250] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 11.010, σελ. 317.

ίδιοι θέτουν, αποφεύγοντας το χαρακτηρισμό της νομικής φύσης της προθεσμίας, την οποία επεξέτειναν σε σχέση με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και διατήρησαν σε σχέση με τους Κανόνες του Αμβούργου, σε διετή.

Β. Δικονομικές συνέπειες

α. Έναρξη της προθεσμίας

Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 62 των Κανόνων Ρότερνταμ, ο χρόνος έναρξης της διετούς προθεσμίας εξαρτάται από το αν και πότε έλαβε χώρα παράδοση των εμπορευμάτων.

Κατά την αντίστοιχη διάταξη των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, η ετήσια προθεσμία εκκινά από την πραγματική παράδοση των εμπορευμάτων, η οποία συντελείται με τη μεταβίβαση της νομής στον παραλήπτη ή το πρόσωπο που αυτός υποδεικνύει[1251]. Όταν, μάλιστα, παραδίδεται μεγάλη ποσότητα φορτίου, η οποία επιμηκύνει το χρόνο παράδοσης, αυτή συντελείται όταν έχει παραδοθεί και το τελευταίο τμήμα φορτίου[1252]. Αν τα εμπορεύματα δεν έχουν παραδοθεί, η προθεσμία αρχίζει από τότε που τα εμπορεύματα θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί. Ωστόσο, η αφετηρία της προθεσμίας από το χρόνο κατά τον οποίο τα εμπορεύματα θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί, γίνεται δεκτή σε περιπτώσεις μη παράδοσης των εμπορευμάτων και όχι σε περίπτωση καθυστερημένης παράδοσης ή παράδοσης σε διαφορετικό από το συμφωνημένο τόπο με οδηγίες του δικαιούχου του φορτίου, υπό την ίδια σύμβαση και με το ίδιο πλοίο[1253]. Στις περιπτώσεις αυτές, κατά το ισχύον νομικό πλαίσιο, λαμβάνεται υπόψη η πραγματική παράδοση.

Η ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ είναι εκτενέστερη και αναπτύσσεται σε αρκετές διατάξεις, οι οποίες καθιστούν σαφέστερα ορισμένα θέματα που στο ισχύον καθεστώς επιλύθηκαν ερμηνευτικά. Η προθεσμία επιλέχθηκε[1254] να συνδεθεί με την παράδοση των εμπορευμάτων, επειδή αυτή συνιστά υλική και νομική ενέργεια που είναι ευκολότερο να προσδιοριστεί. Η παράδοση

[1251] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., παρ. 9-186.
[1252] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 615.
[1253] Βλ. σχετ. Trafigura Beheer v. Gold Stavraetos Maritime Inc (*The Sonia), 2003,* 2 *Lloyd's* Rep 211.
[1254] Βλ. Αναφορά 18ης Συνόδου, παρ. 140-142.

επιλέχθηκε ως πράξη που σηματοδοτεί ένα σταθερό νομικό σημείο αναφοράς, για την εκκαθάριση εντός διετίας, κάθε είδους αξίωσης από την παράβαση υποχρεώσεων της Σύμβασης, είτε αυτή εγείρεται κατά του μεταφορέα είτε κατά θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, είτε κατά του φορτωτή. Αυτό δημιουργεί απόκλιση από το κοινό δίκαιο, καθώς στο ελληνικό αστικό δίκαιο η παραγραφή, και κατ' αναλογία η αποσβεστική προθεσμία, αρχίζει από τότε που γεννήθηκε η αξίωση και είναι δυνατή η δικαστική επιδίωξή της[1255], ή στην περίπτωση των αξιώσεων μεταξύ εμπόρων, μόλις λήξει το έτος μέσα στο οποίο συμπίπτει η έναρξη της παραγραφής[1256]. Ωστόσο, το άρθρο 62 παρ. 2 των Κανόνων Ρότερνταμ ορίζει ενιαία αφετηρία της προθεσμίας.

Όσον αφορά την έναρξη της προθεσμίας, στην περίπτωση κατά την οποία έλαβε χώρα παράδοση, η προθεσμία αρχίζει να τρέχει από την επόμενη ημέρα[1257] της πραγματικής παράδοσης (actual delivery).

Σε περίπτωση, όμως, που έλαβε χώρα μερική παράδοση ή που τα πράγματα δεν παραδόθηκαν, η προθεσμία τρέχει από την επόμενη της τελευταίας ημέρας κατά την οποία θα έπρεπε να έχει λάβει χώρα παράδοση[1258]. Στην τελευταία περίπτωση, αν μεν υπήρχε στη σύμβαση μεταφοράς συμφωνημένος χρόνος παράδοσης, η προθεσμία αρχίζει από την επόμενη, ενώ αν δεν υπήρχε συμφωνία, το δικαστήριο θα πρέπει επιπλεόν να προσδιορίσει το χρόνο κατά τον οποίο τα εμπορεύματα θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην έναρξη της προθεσίας παραγραφής όταν α) έχει συμβατικά οριστεί χρόνος παράδοσης για το πέρας της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 3, β) λαμβάνει χώρα πραγματική παράδοση, αλλά γ) αυτή συνελείται με καθυστέρηση. Στην περίπτωση αυτή, επειδή έλαβε χώρα πραγματική παράδοση, και παρά τη συμβατική συμφωνία για το χρόνο παράδοσης, για τον υπολογισμό της παραγραφής, θα ληφθεί και υπό τους Κανόνες Ρότερνταμ υπόψη ο χρόνος της πραγματικής παράδοσης[1259].

[1255] Βλ. αρθ. 251 ΑΚ.
[1256] Βλ. αρθ. 250 και 253 ΑΚ.
[1257] Βλ. αρθ. 62 παρ. 2 εδ. τελ.
[1258] Βλ. σχετ. Αναφορά 18ης Συνόδου, παρ. 136.
[1259] Βλ. Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 62-25, σελ. 205.

Όπως είδαμε, ο χρόνος της πραγματικής παράδοσης θα ληφθεί υπόψη στην περίπτωση που τα εμπορεύματα παραδόθηκαν με βλάβη. Ωστόσο, υπάρχει διχογνωμία στις περιπτώσεις που η βλάβη είναι τόσο εκτεταμένη, ώστε να ισοδυναμεί με τεκμαρτή ολική απώλεια. Στις περιπτώσεις αυτές υποστηρίζεται ότι εφόσον λαμβάνει χώρα παράδοση[1260], η προθεσμία θα υπολογιστεί από αυτήν. Ωστόσο, υποστηρίζεται και η άποψη[1261] ότι η προθεσμία θα υπολογιστεί από την πραγματική παράδοση ή από τότε που θα έπρεπε αυτή να έχει λάβει χώρα, αν η παράδοση ήταν καθυστερημένη, ανάλογα με το ποιο χρονικό σημείο από τα δύο είναι προγενέστερο.

Όταν ο μεταφορέας υποχρεούται από εθνικούς νόμους και κανονισμούς να παραδώσει τα εμπορεύματα σε αρμόδια αρχή ή τρίτο μέρος, οπότε περατώνεται η περίοδος ευθύνης του[1262], δεν εκπληρώνει ταυτόχρονα και την υποχρέωση παράδοσης του άρθρου 11, καθώς σύμφωνα με άρθρο 48 παρ. 1 περ. δ των Κανόνων Ρότερνταμ, στο στάδιο αυτό, τα εμπορεύματα θεωρούνται απαράδοτα. Επομένως, στην περίπτωση αυτή, σε αντίθεση με ερμηνεία που δόθηκε υπό το ισχύον δίκαιο[1263], η προθεσμία υπολογίζεται με βάση το χρόνο κατά τον οποίο τα πράγματα θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί[1264].

Διαφοροποίηση από το ισχύον καθεστώς, υφίσταται και όσον αφορά την καθυστερημένη παράδοση μέρους των εμπορευμάτων. Η έναρξη της προθεσμίας στην περίπτωση παράδοσης μέρους, δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, ενώ στους Κανόνες Αμβούργου[1265] αρχίζει με την πραγματική παράδοση του μέρους των εμπορευμάτων[1266]. Το άρθρο 62 παρ. 2 των Κανόνων Ρότερνταμ, όμως, ορίζει ότι η προθεσμία τρέχει από την επόμενη της ημέρας κατά την οποία τα εμπορεύματα θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν έχουν παραδοθεί εμπορεύματα ή έχει παραδοθεί μόνο μέρος των εμπορευμάτων. Επομένως, στην περίπτωση της καθυστερημένης παράδοσης μέρους, η προθεσμία ξεκινά από

[1260] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 211.
[1261] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 62-20, σελ. 203.
[1262] Βλ. αρθ. 12 παρ. 2 περ. β ΚΡ.
[1263] Βλ. Servicios-Exparma CA v. Industrial Maritime Carriers Inc., 1998, 492, LMLN 3(2), *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 62-22, σελ. 204.
[1264] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 211.
[1265] Βλ. αρθ. 20 παρ. 2 ΚΑμβ.
[1266] *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 11.007, σελ. 316.

τότε που θα έπρεπε να έχει λάβει χώρα παράδοση, ακόμη κι αν η ημερομηνία αυτή είναι προγενέστερη από την παράδοση του τμήματος φορτίου που παραδόθηκε[1267].

β. Η προθεσμία δεν αναστέλλεται και δεν διακόπτεται

Υπό το ισχύον καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ οι διατάξεις του εθνικού δικαίου, είτε υπό την εκδοχή της παραγραφής είτε της αποσβεστικής προθεσμίας[1268], που αφορούν σε διακοπή και αναστολή της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ. 6 εδ. δ, τυγχάνουν εφαρμογής[1269], καθώς δεν υπάρχει ειδική ρύθμιση στους Κανόνες[1270]. Ρύθμιση μάλιστα ή αναφορά σε αναστολή ή διακοπή της προθεσμίας δεν περιλήφθηκε ούτε στους Κανόνες του Αμβούργου. Έτσι, στο ελληνικό δίκαιο τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις των άρθρων 255 επ. ΑΚ για την αναστολή και 260 επ ΑΚ για τη διακοπή της προθεσμίας, για την οποία απαιτείται άσκηση της αγωγής ή έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας[1271].

Οι Κανόνες Ρότερνταμ με το άρθρο 63 αποκλείουν ρητά τις δικονομικές συνέπειες που θα επέφεραν στην προθεσμία, ο θεσμός της αναστολής και της διακοπής. Έτσι, οι σχετικοί κανόνες του δικάζοντος δικαστηρίου και η τυχόν άσκηση αγωγής ή η έναρξη διαιτητικής διαδικασίας δεν επιφέρουν τις ανωτέρω συνέπειες στην προθεσμία. Η UNCITRAL αποφάσισε να μην ακολουθήσει το παράδειγμα άλλων Διεθνών Συμβάσεων[1272] μεταφορών και να διευθετήσει το θέμα με ρητή πρόβλεψη ότι δεν επιτρέπεται αναστολή και διακοπή, ώστε κατά την εφαρμογή της Σύμβασης να υπάρχει μια ομοιόμορφη συνέπεια από την έναρξη και κατά τη διαδρομή της προθεσμίας[1273]. Επομένως, παρά την επέκταση

[1267] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 62-25, σελ. 205.
[1268] Στην οποία κατ' άρθρο 279 ΑΚ εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις για την παραγραφή.
[1269] Βλ. *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 616, αλλά και *Ι. Κοροτζή*, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος, ο.π., σελ. 420.
[1270] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 1652 επ.
[1271] Βλ. ΑΠ 1657/2008, ΔΕΕ 2009, σελ. 89, ΕφΠειρ 664/2011, ΕΝΔ 2012, σελ. 205.
[1272] Πρβλ. π.χ. αρθ. 32 παρ. 2 της CMR, το οποίο περιέχει ρύθμιση για τη διακοπή της προθεσμίας, αρθ. 24 παρ. 3 CMNI 2001, κατά το οποίο η αναστολή και η διακοπή διέπονται από το εφαρμοστέο στη σύμβαση μεταφοράς δίκαιο και αρθ. 35 παρ. 2 της ΔΣ του Μόντρεαλ του 1999, κατά το οποίο η μέθοδος υπολογισμού της προθεσμίας εξαρτάται από το δίκαιο του δικάζοντος δικαστηρίου.
[1273] Βλ. τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 206-207.

της προθεσμίας σε διετή, οι Κανόνες Ρότερνταμ αποκλείουν ρητά την εφαρμογή των διαφορετικών κανόνων των εθνικών εννόμων τάξεων για την αναστολή και τη διακοπή της προθεσμίας.

γ. **Παράταση της προθεσμίας**

Η αναγνώριση του δικαιώματος παράτασης της προθεσμίας για την άσκηση αγωγής, τόσο στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όσο και στους Κανόνες του Αμβούργου και τους Κανόνες Ρότερνταμ, εμφορούνται από μια κοινή ratio. Η διεθνής νομοθετική βούληση της σύντομης εκκαθάρισης των αξιώσεων από τη σύμβαση μεταφοράς δεν πρέπει να εξωθεί τα μέρη να επισπεύσουν κοστοβόρες διαδικασίες δικαστικών διενέξεων, όταν υπάρχει διάθεση και πιθανότητα εξωδικαστικής επίλυσης της διαφοράς[1274].

Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 3 παρ. 6 εδ. 4 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ δίνει τη δυνατότητα στα μέρη να επιλέξουν τη συμβατική παράταση[1275] της προθεσμίας, με τον περιορισμό, η συμφωνία να συναφθεί μετά την επέλευση του ζημιογόνου γεγονότος[1276]. Μάλιστα, η σχετική συμφωνία μπορεί να συναφθεί, κατά ρητή διατύπωση της διάταξης, και μετά την πάροδο της ετήσιας προθεσμίας που παρέχεται από τη Διεθνή Σύμβαση για την έγερση της αγωγής. Ο κανόνας που ισχύει με τη διάταξη αυτή αποτελεί μετά την κύρωση της Σύμβασης και των τροποποιητικών Πρωτοκόλλων στη χώρα μας, υπέρτερης τυπικής ισχύος κανόνα, ο οποίος για το λόγο αυτό, κατισχύει του άρθρου 275 ΑΚ, σύμφωνα με το οποίο είναι άκυρη η συμφωνία που επιμηκύνει το χρόνο παραγραφής[1277]. Τη συμφωνία παράτασης μπορεί να προβάλει κατ' ένσταση ο συμβαλλόμενος που έχει έννομο συμφέρον ή εκείνος που υποκαθίσταται στα δικαιώματα του τελευταίου, όχι όμως και οι τρίτοι, όπως οι στοιβαστές ή οι πράκτορες[1278].

[1274] Βλ. *Π. Σωτηρόπουλος*, Οι Κανόνες του Βίσμπυ, ΕΕμπΔ, 1994, σελ. 313.
[1275] Βλ. ΕφΠειρ 97/2004, ΠειρΝομ 2004, σελ. 88
[1276] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, vol. 2, ο.π., σελ. 1655 επ.
[1277] *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 616.
[1278] Βλ. *Ι. Κοροτζή,* Ναυτικό Δίκαιο, τομ. Δεύτερος, ο.π., σελ. 421.

Το άρθρο 63 των Κανόνων Ρότερνταμ συντάχθηκε όμοιο προς το αντίστοιχο άρθρο των Κανόνων του Αμβούργου[1279], όσον αφορά την παράταση της προθεσμίας. Σύμφωνα με τη διατύπωση της διάταξης του άρθρου 63: «*…the person against which a claim is made may at any time during the running of the period extend that period by a declaration to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations*». Διαπιστώνουμε από τη γραμματική διατύπωση της διάταξης την κύρια διαφοροποίηση από την αντίστοιχη διάταξη των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, στην βασική προϋπόθεση για την επέλευση της έννομης συνέπειας της παράτασης της προθεσμίας. Δεν απαιτείται, με τη διάταξη των Κανόνων Ρότερνταμ, συμβατική δέσμευση, αλλά αρκεί μονομερής απευθυντέα δήλωση[1280] από το πρόσωπο σε βάρος του οποίου επιδιώκεται η ικανοποίηση της αξίωσης, προς το πρόσωπο που την εγείρει.

Το άρθρο 63 περιλαμβάνεται στις διατάξεις που ρητά αναφέρονται στο άρθρο 3 των Κανόνων Ρότερνταμ και επομένως υπάρχει υποχρέωση τήρησης έγγραφου τύπου. Επί τη βάσει του άρθρου 3, η δήλωση μπορεί εναλλακτικά να περιβληθεί τον ηλεκτρονικό τύπο, υπό τον όρο, στην περίπτωση αυτή, ότι υπάρχει η συγκατάθεση ως προς τη χρήση ηλεκτρονικής επικοινωνίας, μόνο του προς ον η δήλωση[1281]. Αυτό αρκεί, διότι η δήλωση του άρθρου 63 είναι μονομερής απευθυντέα δήλωση.

Περαιτέρω, όσον αφορά το χρόνο της δήλωσης, είναι σαφές ότι αυτή δεν μπορεί να υποβληθεί μετά την παρέλευση της διετούς προθεσμίας. Κατά την άποψή μας, δεν μπορεί να υποβληθεί ούτε πριν την έναρξη[1282]. Κατά πρώτον, διότι αυτό δεν υποστηρίζεται από το κείμενο, καθώς η διατύπωση ξεκάθαρα τοποθετεί την δήλωση χρονικά «at any time during the running of the period». Επομένως για να υποβληθεί η δήλωση, η προθεσμία θα πρέπει να έχει αρχίσει να τρέχει κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 62 παρ. 2. Άλλωστε, στο μέτρο που η δήλωση αφορά αξιώσεις κατά του φορτωτή, αυτή θα συνιστούσε περαιτέρω

[1279] Βλ. αρθ. 20 παρ. 4 ΚΑμβ: «*The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.*».

[1280] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 63-01, σελ. 206.

[1281] Βλ. Αναφορά 18ης Συνόδου, παρ. 144-147.

[1282] Βλ. όμως σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 11.016, σελ. 319, όπου εγείρεται ο σχετικός προβληματισμός με θετική στάση και παραδοχή σχετικής δυνατότητας, αν και υποσημειώνεται (υποσ. 42) το γεγονός ότι τέτοια ερμηνεία πιθανόν να προσκρούει σε δημόσιας τάξης διατάξεις αρκετών δικαιοδοσιών.

καταστρατήγηση του άρθρου 79 παρ. 2 και θα ήταν άκυρη ως επαυξάνουσα την ευθύνη του, καθώς θα έθετε μακρότερο χρόνο παραγραφής των εναντίον του αξιώσεων.

Σε κάθε δε περίπτωση, και όσον αφορά τόσο τις αξιώσεις κατά του φορτωτή όσο και κατά του μεταφορέα, τυχόν διασταλτική ερμηνεία της διάταξης θα ήταν επιπλέον, στο δίκαιό μας, άκυρη ως αντίθετη στη δημόσια τάξη, καθώς προσκρούει ευθέως στη διάταξη του άρθρου 275 ΑΚ που απαγορεύει τον καθορισμό μακρότερου χρόνου παραγραφής[1283].

§ 2. Διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των περί παραγραφής διατάξεων στους Κανόνες Ρότερνταμ

Α. Αξιώσεις που υπάγονται στην παραγραφή

α. Είδη παραγραπτέων αξιώσεων βάσει των Κανόνων Ρότερνταμ

Η επέκταση και η διαμόρφωση του χρονικού ορίου για την άσκηση των αξιώσεων, όπως αναπτύχθηκε πιο πάνω, αποτελεί το ένα σκέλος της διαφοροποίησης, σε σχέση με το ισχύον καθεστώς, της ρύθμισης της παραγραφής, η συμπλήρωση της οποίας σηματοδοτεί και το πέρας της ευθύνης του μεταφορέα. Το άλλο αφορά τη διεύρυνση των αξιώσεων που υπάγονται στην προβλεπόμενη προθεσμία, τον τρόπο με τον οποίο αυτές προβάλλονται, αλλά και τα πρόσωπα που δικαιούνται να επικαλεστούν τη σχετική ένσταση. Ειδικότερα, το άρθρο 62 παρ. 1 καθορίζει την προθεσμία, εντός της οποίας πρέπει να εκκινήσει διαστική ή διαιτητική διαδικασία σχετικά με αξιώσεις ή διαφορές που πηγάζουν από την παράβαση υποχρέωσης, η οποία έχει τεθεί από την ίδια τη Διεθνή Σύμβαση[1284].

Η διάταξη δεν διακρίνει ανάμεσα σε αξιώσεις που ασκούνται κατά του μεταφορέα ή κατά του ενδιαφερόμενου για το φορτίο. Διότι η UNCITRAL προέκρινε[1285] την επιδίωξη των συντακτών για την προαγωγή της ασφάλειας

[1283] Βλ. το σχετικό προβληματισμό για τους Κ Χ-Β σε *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 616, όπου εξετάζεται στο πλαίσιο του θεσμού της αποσβεστικής προθεσμίας.
[1284] Βλ. αρθ. 62 παρ. 1 ΚΡ.
[1285] Βλ. Αναφορά 18ης Συνόδου, UN doc A/CN.9/616, παρ. 122-125, 133.

δικαίου και την ίση μεταχείριση των μερών της σύμβασης μεταφοράς, η οποία επιτυγχάνεται με την υιοθέτηση κανόνων που παράγουν κοινή συνέπεια για ορισμένες αξιώσεις όλων των εμπλεκομένων. Έτσι, η προθεσμία που τάσσεται αφορά αξιώσεις τόσο κατά του μεταφορέα, όσο και κατά του ενδιαφερόμενου για το φορτίο[1286] με τον περιορισμό ότι αφορούν τις απαιτήσεις ή διαφορές που προκύπτουν από την παράβαση υποχρέωσης η οποία βαρύνει κάποιο συμβαλλόμενο στη σύμβαση μεταφοράς μέρος, η οποία ανήκει πάντως στις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από την ίδια τη Διεθνή Σύμβαση.

Επομένως δεν αρκεί το πρόσωπο κατά του οποίου ασκείται η αξίωση να έχει παραβεί οποιαδήποτε συμβατική υποχρέωση, αλλά απαιτείται περαιτέρω αυτή να τίθεται ως υποχρέωση στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η παράβαση της υποχρέωσης για την καταβολή του ναύλου, η οποία, αν και συμβατική υποχρέωση του φορτωτή, δεν τίθεται ως υποχρέωση από τις διατάξεις των Κανόνων. Εφόσον όμως παραβιάζεται υποχρέωση που προβλέπεται στους Κανόνες, είναι αδιάφορο αν η αποκατάσταση της ζημίας ρυθμίζεται επίσης σε αυτούς ή αν καταλείπεται η ρύθμισή της στο εθνικό δίκαιο. Στην τελευταία περίπτωση η αποκατάσταση θα γίνει κατά το εφαρμοστέο δίκαιο[1287], η παραγραφή όμως θα ακολουθήσει τη ρύθμιση του 13ου Κεφαλαίου των Κανόνων.

Όσον αφορά λοιπόν το πέρας της ευθύνης του μεταφορέα, που επέρχεται ως συνέπεια της συμπλήρωσης του χρόνου παραγραφής κατά το άρθρο 62 παρ. 1, αρκεί να εξετάσουμε αν η παράβαση στην οποία θεμελιώνεται ή από την οποία προέρχεται η αξίωση του ενάγοντα, σχετίζεται με υποχρέωση του μεταφορέα με βάση τη Διεθνή Σύμβαση. Έτσι, στην παραγραφή του άρθρου 62 υπόκεινται οι αξιώσεις κατά του μεταφορέα από απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση του φορτίου και οι αξιώσεις από την παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα σύμφωνα με τα άρθα 13 και 14 των Κανόνων Ρότερνταμ. Επίσης, στο πλαίσιο των Κανόνων, η παράδοση των εμπορευμάτων αποτελεί υποχρέωση του μεταφορέα δυνάμει του άρθρου 11[1288]. Κατ'

[1286] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 11.002, σελ. 313.
[1287] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 11.003, σελ. 314.
[1288] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 62-05, σελ. 197.

αποτέλεσμα, οι αξιώσεις του δικαιούχου από μη προσήκουσα παράδοση υπόκεινται στις ρυθμίσεις της Διεθνούς Σύμβασης όσον αφορά την παραγραφή.

Περαιτέρω, η διάταξη αποκλείει την άσκηση αγωγής ή την έναρξη διαιτητικής διαδικασίας μετά τη συμπλήρωση της διετούς προθεσμίας. Η δικονομική συνέπεια της άσκησης της αγωγής[1289] κρίνεται κατά το δικονομικό δίκαιο της lex fori. Ομοίως, η έναρξη της διαιτητικής διαδικασίας θα κριθεί κατά το δίκαιο που διέπει τη διαιτησία (lex arbitri) ή, ελλείψει συμβατικού καθορισμού του εφαρμοστέου δικαίου στη ρήτρα διαιτησίας, κατά το δίκαιο του τόπου όπου αυτή διεξάγεται (lex loci arbitri)[1290]. Όπως ανωτέρω αναφέραμε, η άσκηση του ενδίκου βοηθήματος δεν διακόπτει, ούτε αναστέλλει την προθεσμία. Κατά συνέπεια, η παραγραφή τρέχει αυτοτελώς για κάθε ένδικο βοήθημα. Επιπλέον πρέπει να στρέφεται κατά του πραγματικού υποχρέου και να ασκείται από νομιμοποιούμενο πρόσωπο.

β. Άσκηση αξιώσεων κατά προσώπου που ταυτοποιείται ως μεταφορέας

Οι Κανόνες Ρότερνταμ περιέχουν ρύθμιση προστατευτική για τα συμφέροντα του φορτίου, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες υπάρχει αμφισβήτηση ως προς το παθητικά νομιμοποιούμενο πρόσωπο του μεταφορέα. Ειδικότερα, ο ενάγων μπορεί να ασκήσει αγωγή, σύμφωνα με το άρθρο 65, και μετά την παρέλευση της διετίας, κατά του ναυλωτή γυμνού σκάφους ή του προσώπου που ταυτοποιείται ως ο πραγματικός μεταφορέας, σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 37 παρ. 2[1291]. Ανάλογη διάταξη δεν περιλαμβάνεται στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ[1292], ούτε στους Κανόνες του Αμβούργου. Το πεδίο εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 65 δεν επεκτείνεται σε αγωγές κατά του

[1289] Βλ. αρθ. 215 ΚΠολΔ, η αγωγή ασκείται κατά το ελληνικό δίκαιο με κατάθεση και επίδοση αντιγράφου της αγωγής στον εναγόμενο.
[1290] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 209.
[1291] Βλ. αρθ. 65 ΚΡ: *«Αγωγή κατά του ναυλωτή γυμνού σκάφους ή του προσώπου που ορίζεται ως ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 37, παράγραφος 2, μπορεί να ασκηθεί μετά την παρέλευση της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 62, εάν η αγωγή ασκείται το αργότερο: α) εντός του χρόνου που επιτρέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο, στην δικαιοδοσία όπου ασκείται η αγωγή, (β) εντός ενενήντα ημερών, που αρχίζουν από την ημέρα κατά την οποία η ταυτότητα του μεταφορέα, έχει προσδιοριστεί ή ο εγγεγραμμένος κύριος του πλοίου ή ο ναυλωτής γυμνού σκάφους έχει ανατρέψει το τεκμήριο ότι είναι ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 37, παράγραφος 2».*
[1292] Βλ. π.χ. Homburg Houtimport BV v Agrosin Private Ltd and Others (The Starsin), 2003, 1 Lloyd's Rep 571.

φορτωτή, παρά το γεγονός ότι στη διετή προθεσμία του άρθρου 62 παρ. 1 υπόκεινται και οι κατ' αυτού αξιώσεις[1293].

Οι Κανόνες Ρότερνταμ περιλαμβάνουν στο 8ο Κεφάλαιο, το οποίο ρυθμίζει ζητήματα σχετικά με τα έγγραφα, τουλάχιστον σε σχέση με τα προηγούμενα καθεστώτα, και τα ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς, αρκετά λεπτομερείς διατάξεις όσον αφορά τον προσδιορισμό του μεταφορέα. Έτσι, εφόσον εκδίδεται από το μεταφορέα έγγραφο ή αρχείο μεταφοράς κατά τα στο άρθρο 35 οριζόμενα, τότε στα στοιχεία της σύμβασης πρέπει να περιλαμβάνεται[1294] το όνομα και η διεύθυνση του μεταφορέα, καθώς και το όνομα του πλοίου, εφόσον καθορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς[1295]. Στην περίπτωση που το όνομα του μεταφορέα δεν περιλαμβάνεται στα στοιχεία της σύμβασης, οι Κανόνες θεσπίζουν στο άρθρο 37 παρ. 2 μια σειρά από τεκμήρια προσδιορισμού της ταυτότητας του μεταφορέα.

Ειδικότερα, εφόσον προκύπτει από το έγγραφο ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς η φόρτωση σε συγκεκριμένο πλοίο, μεταφορέας τεκμαίρεται ο εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος. Στο ελληνικό δίκαιο, ωστόσο, ο ΚΙΝΔ προβλέπει τη δημοσιότητα της εφοπλιστικής σχέσης[1296], επομένως μαχητό τεκμήριο εκμετάλλευσης από τον κύριο παράγεται, εφόσον δεν έχει καταχωρηθεί στο νηολόγιο η προβλεπόμενη δήλωση[1297]. Το τεκμήριο του άρθρου 37 παρ. 2 των Κανόνων είναι μαχητό και ο κύριος έχει τη δυνατότητα να το ανατρέψει αποδεικνύοντας εναλλακτικά είτε ότι κατά το χρόνο της μεταφοράς υπήρχε ναύλωση γυμνού πλοίου, οπότε πρέπει να υποδείξει το ναυλωτή και τη διεύθυνσή του, είτε ότι ο μεταφορέας είναι πρόσωπο διαφορετικό από τον ίδιο, οπότε πρέπει να υποδείξει το όνομα και τη διεύθυνσή του. Το τεκμήριο που παράγεται κατά του ναυλωτή γυμνού σκάφους είναι επίσης μαχητό και ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να το ανατρέψει όπως και ο κύριος. Πάντως, το άρθρο 37 παρ. 3 παρέχει και στον ενάγοντα τη δυνατότητα να αποδείξει ότι ο μεταφορέας είναι πρόσωπο διαφορετικό από εκείνο που

[1293] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 65-03, σελ. 210.
[1294] Βλ. αρθ. 36 παρ. 2 περ. β ΚΡ.
[1295] Βλ. αρθ. 36 παρ. 3 περ. β ΚΡ.
[1296] Βλ. αρθ. 105 ΚΙΝΔ.
[1297] Βλ. Α. Αντάπαση, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 395 επ. και δικαιοσυγκριτική προσέγγιση της εκμετάλλευσης πλοίου από πρόσωπο διαφορετικό από τον κύριο, σελ. 419 επ.

κατονομάζεται στα στοιχεία της σύμβασης ή που τεκμαίρεται μεταφορέας σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 37.

Η προστασία του φορτωτή βάσει της διάταξης του άρθρου 65 αφορά αγωγές που στρέφονται κατά του ναυλωτή γυμνού σκάφους ή του προσώπου που ταυτοποιείται ως μεταφορέας κατά τεκμήριο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 37 παρ. 2. Η δυνατότητα άσκησης της αγωγής μετά το πέρας της προθεσμίας του άρθρου 62, δεν φαίνεται, ωστόσο, να επεκτείνεται στην περίπτωση του άρθρου 37 παρ. 3[1298].

Η αγωγή κατά του παθητικώς νομιμοποιούμενου κατ' άρθρο 65 προσώπου πρέπει να ασκηθεί είτε εντός του χρόνου που προβλέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο της δικαιοδοσίας όπου ασκείται η αγωγή, είτε, αν δεν προβλέπεται σχετική προθεσμία, εντός ενενήντα ημερών που αρχίζουν από την ημέρα κατά την οποία η ταυτότητα του μεταφορέα έχει προσδιοριστεί ή ο εγγεγραμμένος κύριος του πλοίου ή ο ναυλωτής γυμνού σκάφους έχει ανατρέψει το τεκμήριο ότι είναι ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 37 παρ. 2.

Στην πρώτη ως άνω περίπτωση[1299] εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς τόσο τη διάσπαση της ομοιόμορφης εφαρμογής των κανόνων παραγραφής όσο βέβαια και την εξάρτηση του στόχου ταχείας εκκαθάρισης των απαιτήσεων από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο. Η ένστασή μας δεν αφορά την ίδια την θέσπιση της διάταξης, καθώς αυτή περιλήφθηκε στους Κανόνες για να επιλύσει ζητήματα που υπό το ισχύον καθεστώς αναζητούσαν ερμηνευτικά λύση. Ωστόσο, θα μπορούσε να τεθεί ενιαίο απώτερο όριο για την άσκηση της αγωγής, αυτό της περ. β του άρθρου 6, δηλαδή εντός ενενήντα ημερών, από την ημέρα κατά την οποία η ταυτότητα του μεταφορέα, έχει προσδιοριστεί ή ο εγγεγραμμένος κύριος του πλοίου ή ο ναυλωτής γυμνού σκάφους έχει ανατρέψει το τεκμήριο ότι είναι ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 37, παράγραφος 2.

[1298] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 65-02, σελ. 209.
[1299] Βλ. περ. α του αρθ. 65 ΚΡ.

Β. Προστασία του παθητικά νομιμοποιούμενου μεταφορέα στους Κανόνες Ρότερνταμ

α. Δικαίωμα άσκησης αναγωγικών αξιώσεων

i. Ισχύον καθεστώς

i.i. Προθεσμία άσκησης αναγωγικών αξιώσεων στους Κανόνες Χάγης

Η ετήσια παραγραφή του άρθρου 3 παρ. 6 εδ. 4 των Κανόνων Χάγης, για την άσκηση αξιώσεων κατά του μεταφορέα, η οποία αρχίζει από την παράδοση των εμπορευμάτων ή το χρόνο που έπρεπε αυτή να έχει λάβει χώρα, δημιούργησε κατά την επεξεργασία του Πρωτοκόλλου του Βίσμπυ προβληματισμό για την εφαρμογή της επί αναγωγικών αξιώσεων. Ο προβληματισμός αφορούσε, ειδικότερα, την παραγραφή των αναγωγικών αξιώσεων που προβάλλονται από τον αρχικό μεταφορέα κατά του μεταφορέα που εκτέλεσε τμήμα της μεταφοράς μετά από μεταφόρτωση ή από τον μεταφορέα κατά ανεξάρτητου επαγγελματία, ο οποίος προκάλεσε τη ζημία[1300]. Έτσι, μετά από πρόταση των αντιπροσωπειών των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και της Γαλλίας στη Διάσκεψη του CMI 1963 στη Στοκχόλμη[1301] τέθηκε το ζήτημα του κινδύνου παραγραφής των αναγωγικών αξιώσεων, στην περίπτωση που η αρχική αγωγή κατά του δικαιούχου της αναγωγής ασκείται προς το τέλος της ετήσιας προθεσμίας, με αποτέλεσμα να μην επαρκεί ο χρόνος στον δικαιούχο της αναγωγής να την ασκήσει, καθώς η δική του αγωγή θα υποκύψει στην παραγραφή.

Στο σημείο αυτό, ωστόσο, πρέπει να παρατηρηθεί ότι οι αγωγές αυτές θεμελιώνονται στη σχέση που συνδέει τους αναγωγικώς εμπλεκόμενους, επομένως η παραγραφή της άσκησης των αναγωγικών αξιώσεων θα πρέπει να αναζητηθεί με βάση τη σύμβαση που συνδέει το μεταφορέα και το τρίτο, αναγωγικά εναγόμενο, πρόσωπο και με βάση το δίκαιο που διέπει αυτή τη

[1300] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 618, Ι. Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 421.
[1301] βλ. σχετ. The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, Antwerpen, CMI, 1997, σελ. 317-321

σύμβαση[1302]. Κατά συνέπεια, απαραίτητος όρος, για να έχει και εν προκειμένω εφαρμογή η ετήσια προθεσμία των Κανόνων Χάγης, είναι να τυγχάνουν αυτοί εφαρμοστέοι στη σχέση που συνδέει τα αναγωγικώς εμπλεκόμενα πρόσωπα.

Το άρθρο 487 του Ολλανδικού Εμπορικού Κώδικα, όπως ίσχυε το 1963[1303], κατά τη διαπραγμάτευση του Πρωτοκόλλου του Βίσμπυ, είχε ήδη αντιμετωπίσει το ζήτημα με τη θέσπιση τρίμηνης προθεσμίας για την άσκηση αναγωγικών αξιώσεων του μεταφορέα κατά του αντισυμβαλλομένου του σε σύμβαση μεταφοράς. Η προθεσμία εκκινούσε από την καταβολή αποζημίωσης από τον μεταφορέα ή από την άσκηση της αγωγής εναντίον του δικαιούχου της αναγωγής, υπό την προϋπόθεση ότι ένα από τα περιστατικά αυτά έλαβε χώρα εντός της ετήσιας προθεσμίας του άρθρου 3 παρ. 6 εδ. 4 των Κανόνων Χάγης. Όπως προκύπτει και από την Αναφορά της Διάσκεψης της Στοκχόλμης[1304] κρίθηκε ότι τα κράτη μπορούσαν να ρυθμίζουν κυριαρχικά το ζήτημα στο εθνικό τους δίκαιο, ακολουθώντας το παράδειγμα της Ολλανδίας.

i.ii. Το ελάχιστο χρονικό όριο του Πρωτοκόλλου του Βίσμπυ

Με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ[1305], θεσπίστηκε, έπειτα από τυπική διαπραγμάτευση, μόνο ως ελάχιστη η τρίμηνη προθεσμία, για την άσκηση αναγωγικής αξίωσης εκείνου που καλείται να καταβάλλει αποζημίωση για τη ζημία που προκλήθηκε κατά την εκτέλεση σύμβασης μεταφοράς, κατά τρίτου προσώπου που υπέχει ευθύνη απέναντί του. Επομένως, εφαρμόζεται στις αξιώσεις αυτές ειδική ή γενική διάταξη του εθνικού δικαίου για την παραγραφή των αναγωγικών αξιώσεων, αλλά αυτή δεν μπορεί να είναι συντομότερη από τρεις μήνες.

Η διάταξη ορίζει ότι η αναγωγή μπορεί να εγερθεί ακόμα και μετά τη λήξη του έτους που προβλέπεται στην παρ. 6 εδ. 4, αν εγερθεί εντός του χρονικού διαστήματος που επιτρέπεται από τη νομοθεσία του Κράτους του δικαστηρίου το οποίο έχει επιληφθεί της υπόθεσης. Ωστόσο, και σε κάθε περίπτωση, το

[1302] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 1648-1649.
[1303] *«if the carrier on his part is party to a contract with another carrier, the former' s claim against the latter shall not become barred until three months have elapsed after he himself has paid or has been sued, provided one of these events has taken place within the said term of one year».*
[1304] βλ. σχετ. The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, Antwerpen, CMI, 1997, σελ. 322-323.
[1305] Βλ. την παρ. 6β του αρθ. 3, η οποία προστέθηκε με το άρθρο 1 παρ. 3 του Πρωτοκόλλου του 1968.

χρονικό αυτό διάστημα δεν μπορεί να είναι μικρότερο από τρεις μήνες από την ημέρα που το πρόσωπο που εγείρει την αναγωγή έχει πληρώσει την απαίτηση ή έχει λάβει κοινοποίηση της αγωγής εναντίον του.

Για την έναρξη της προθεσμίας άσκησης της αναγωγής αρκεί και η κατάρτιση σύμβασης για την καταβολή αποζημίωσης ή σύμβασης συμβιβασμού από το δικαιούχο της αναγωγής, ακόμα κι αν δεν έχει λάβει χώρα η πληρωμή[1306]. Αυτό εξάγεται και από τη γραμματική διατύπωση του αυθεντικού αγγλικού κειμένου της διάταξης, σύμφωνα με την οποία: *«…from the day when the person bringing such action for indemnity* ***has settled the claim*** *or has been served with process in the action against himself».* Στο σημείο, αυτό πρέπει να παρατηρήσουμε ότι κατά την ερμηνεία που δίνεται για την έναρξη της προθεσμίας, σε σχέση με τις ενέργειες που αναφέρονται διαζευκτικά, λαμβάνεται υπόψη η προγενέστερη[1307]. Αν δηλαδή ασκείται αγωγή αποζημίωσης και στη συνέχεια καταρτιστεί σύμβαση συμβιβασμού, για την παραγραφή θα ληφθεί υπόψη το χρονικό σημείο άσκησης της αγωγής[1308].

Το δικαίωμα αναγωγής που θεσπίζεται με το άρθρο 3 παρ. 6 περ. β, όπως εύλογα προκύπτει από τη διάταξη, αλλά και όλο το πλέγμα των διατάξεων των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, αναγνωρίζεται στο μεταφορέα[1309]. Ένα παράδειγμα στο οποίο η συγκεκριμένη παρατήρηση έχει ιδιαίτερη αξία, είναι η περίπτωση των παραγγελιοδόχων μεταφοράς, καθώς οι Κανόνες Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, δεν περιέχουν διατάξεις για τα πρόσωπα αυτά[1310]. Έτσι το δικαίωμα άσκησης αναγωγικών αξιώσεων των προσώπων αυτών, αφενός διακρίνεται από την άσκηση αναγωγικών αξιώσεων του μεταφορέα, αφετέρου ρυθμίζεται από το

[1306] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 618

[1307] Βλ. *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 395, *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 64-03, σελ. 208.

[1308] Βλ. Cooke, Voyage Charters, 2nd ed., 2001, σελ. 948-949. Επίσης, ΕφΑθ 715/2012, ΑΠ 928/2011.

[1309] Βλ. *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 395, Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 595. Σχετική η υποθ. Bellina Maritime SA v. Menorah Insurance Co Ltd, 2002, 2 Lloyd's Rep 575, στην οποία κρίθηκε ότι η αξίωση του ασφαλιστή φορτίου (ο οποίος κατέβαλλε αποζημίωση στον ασφαλισμένο φορτωτή) κατά του μεταφορέα λόγω υποκατάστασης, δεν συνιστά αναγωγική αξίωση *κατά τρίτου μέρους* και επομένως ο ασφαλιστής κατά του μεταφορέα έχει την ενιαύσια παραγραφή του αρθ. 3 παρ. 6 εδ. 4 και όχι την προβλεπόμενη στο αρθ. 3 παρ. 6 περ. β παραγραφή των αναγωγικών αξιώσεων.

[1310] Βλ. και ΑΠ 89/2005, Δ/νη 2005, σελ. 1454.

εθνικό δίκαιο.[1311] Η έναρξη δε της προθεσμίας στην περίπτωση αυτή, τοποθετείται στο χρόνο κατά τον οποίο ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ικανοποίησε τον ζημιωθέντα δικαιούχο των πραγμάτων ή στο χρονικό σημείο άσκησης της κύριας αγωγής, όποιο από τα δύο χρονικά σημεία είναι προγενέστερο, και εφόσον μέχρι την άσκηση της αναγωγικής αξιώσεις του παραγγελιοδόχου μεταφοράς κατά του μεταφορέα δεν παρήλθε χρονικό διάστημα ενός έτους[1312].

Η διάταξη του άρθρου 3 παρ. 6 περ. β των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, είναι αυτοτελής σε σχέση με εκείνη του άρθρου 3 παρ. 6 εδ. 4[1313]. Οι Κανόνες εφαρμόζονται σε συμβάσεις διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς που καλύπτονται από φορτωτική. Οι περιπτώσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη, και σύμφωνα με όσα προεκτέθηκαν, αφορούν μεταφορά υπό φορτωτική, στην οποία ο αναγόμενος μεταφορέας καταλαμβάνει ο ίδιος τη θέση του φορτωτή έναντι ενός τρίτου προσώπου, το οποίο είναι σε αυτή τη δεύτερη σύμβαση ο μεταφορέας[1314]. Εφόσον η διαφορά μεταξύ του αναγόμενου μεταφορέα κατά του τρίτου προσώπου εμπίπτει στην εφαρμογή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, άρα και της διάταξης του 3 παρ. 6 περ. β, είναι αδιάφορο αν η υποκείμενη

[1311] Βλ. ΕφΑθ 715/2012, ΔΕΕ 2013, σελ. 159. Επίσης, ΑΠ 928/2011, ΧρΙΔ 2012, σελ. 203. Σύμφωνα με το σκεπτικό της τελευταίας, η ρύθμιση του ΕμπΝ (αρθ. 95-98) για τον παραγγελιοδόχο μεταφοράς, ο οποίος αναλαμβάνει συμβατικά την υποχρέωση απέναντι στον φορτωτή ή τον παραλήπτη να εξεύρει μεταφορέα με τον οποίο συνάπτει ο ίδιος σύμβαση μεταφοράς στο όνομα του παραγγελέα του αλλά για λογαριασμό του τελευταίου, έχει ανάλογη εφαρμογή και στη θαλάσσια μεταφορά. Ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ευθύνεται για τους ίδιους λόγους που ευθύνεται και ο μεταφορέας, ως εγγυητής των πράξεων του μεταφορέα και ευθύνεται εις ολόκληρον με εκείνον και επομένως και για την απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων (βλ. Ολ. ΑΠ 33/1998). Ως εκ τούτου, ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς, εφόσον ικανοποίησε τον ζημιωθέντα είτε εξωδίκως είτε μετά την άσκηση εναντίον του αγωγής, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του συνοφειλέτη του θαλάσσιου μεταφορέα κατ' αρθ. 487 και 488 ΑΚ, η οποία θεμελιώνεται στην ικανοποιηθείσα απαίτηση του δικαιούχου των εμπορευμάτων που υπέστησαν βλάβη, κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς από τον αναγωγικά εναγόμενο θαλάσσιο μεταφορέα. Μάλιστα, στο δίκαιό μας ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς έχει δικαίωμα και πριν από την ικανοποίηση του ζημιωθέντος, να εναγάγει αναγωγικά κατ' άρθρ.69 περ. ε του Κ.Πολ.Δ το συνοφειλέτη θαλάσσιο μεταφορέα, με αγωγή που έχει ως θεμέλιο τη δικαστική διάγνωση της κύριας υποχρέωσής του έναντι του ζημιωθέντα παραλήπτη των εμπορευμάτων.

[1312] Βλ. *Χριστοδούλου Δ.,* Παραγραφή και αποσβεστική προθεσμία .., ο.π., σελ. 1366, Νίκος Γερασίμου, Η παραγραφή των αξιώσεων στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς …, ο.π., σελ. 156.

[1313] Βλ. *W. Tetley*, Marine Cargo Claims, V. 2, ο.π., σελ. 1649. Πρβλ. αρθ. 25 παρ. 4 Multimodal Convention, Geneva 1980. Αυτοτελής έχει κριθεί (π.χ. ΕφΑθ 3866/2005, αναγωγική αξίωση του ασφαλιστή, ο οποίος κατέβαλλε στο δικαιούχο) ότι είναι και η παραγραφή αναγωγικής αξίωσης σε σύμβαση χερσαίας μεταφοράς, καθώς η παραγραφή των αξιώσεων του αρθ. 32 του ν. 559/1977 (CMR) αφορά αξιώσεις του κυρίου των εμπορευμάτων κατά του μεταφορέα.

[1314] Βλ. Carver on Bills of Lading, ο.π., σελ. 595.

σύμβαση μεταφοράς από την οποία γεννήθηκε η αξίωση αναγωγής του μεταφορέα ενέπιπτε επίσης στην εφαρμογή των Κανόνων[1315].

i.iii. Ορθή ερμηνεία

Από το γράμμα της διάταξης και επιπλέον σύμφωνα με τα παραπάνω, ο χρόνος παραγραφής για την άσκηση της αναγωγικής αξίωσης, ο οποίος ξεκίνησε από τα περιστατικά που μνημονεύονται στη διάταξη, δεν συμπληρώνεται πριν παρέλθει ο χρόνος που προβλέπεται, για την παραγραφή αναγωγικών αξιώσεων, στη νομοθεσία του Κράτους του Δικαστηρίου που επιλαμβάνεται της υπόθεσης. Δεν απαιτείται η εθνική ρύθμιση να προβλέπει χρόνο παραγραφής συγκεκριμένα των αναγωγικών αξιώσεων που ασκούνται με βάση τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, αλλά αρκούν οι γενικές ρυθμίσεις που παρέχονται από το εθνικό δίκαιο για την άσκησή τους[1316]. Η διάταξη των Κανόνων θεσπίζει μόνο ως ελάχιστο ένα όριο τριών μηνών για την παραγραφή των αξιώσεων αυτών. Επομένως, ο διεθνής νομοθέτης κατέλειπε τη ρύθμιση της παραγραφής των αξιώσεων αυτών στο εθνικό δίκαιο, με τον περιορισμό η εθνική ρύθμιση να μην προβλέπει χρόνο μικρότερο των τριών μηνών[1317]. Στην τελευταία περίπτωση μόνο θα ισχύσει η ελάχιστη τρίμηνη προθεσμία παραγραφής του διεθνούς κειμένου.

Ωστόσο, σε αντίθεση με τα παραπάνω, στην ελληνική θεωρία έχει υποστηριχθεί η άποψη ότι η προθεσμία για την άσκηση της αναγωγικής αξίωσης είναι η ελάχιστη τρίμηνη που προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ. 6 περ. β, επειδή σύμφωνα με αυτή την άποψη, το ελληνικό δίκαιο δεν προβλέπει ειδική

[1315] Βλ. *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 395, *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 64-04, σελ. 208. Βλ. υποθ. China Ocean Shipping Co v. The Owners of the vessel Andros (The Xingcheng and Andros), 1987, 2 Lloyd's Rep 210, στην οποία οι Κ Χ-Β κρίθηκαν εφαρμοστέοι στις φορτωτικές που εκδόθηκαν κατά τη μεταφόρτωση του φορτίου , παρά το γεγονός ότι η διαφορτωτική που είχε εκδοθεί για μεταφορά από τη Σανγκάη στη Μελβούρνη δεν ενέπιπταν ούτε ενσωμάτωναν τους Κ Χ-Β. Ως εκ τούτου, στις ασκηθείσες αναγωγικές αξιώσεις το αρθ. 3 παρ. 6 περ. β κρίθηκε εφαρμοστέο.

[1316] Βλ. *Scrutton*, ο.π.. Β-11, σελ. 395.

[1317] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 64-04, σελ. 208, εφαρμογή εθνικού δικαίου για το χρόνο παραγραφής των αναγωγικών αξιώσεων, ακόμη κι αν το εθνικό δίκαιο προβλέπει εξαετή παραγραφή για τις αξιώσεις αυτού του είδους. Επίσης, υποθ. China Ocean Shipping Co v. The Owners of the vessel Andros (The Xingcheng and Andros), 1987, 2 Lloyd's Rep 210.

προθεσμία για την άσκηση της αναγωγής[1318]. Δεν μπορούμε παρά να συμπεράνουμε ότι η κρινόμενη άποψη αναζήτησε στην εθνική νομοθεσία ειδική προθεσμία παραγραφής αναγωγικών αξιώσεων από σύμβαση μεταφοράς επί της οποίας εφαρμόζονται οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ. Όμως ο διεθνής νομοθέτης όρισε ότι η αναγωγική αξίωση πρέπει να ασκηθεί εντός του χρονικού διαστήματος που επιτρέπεται από τη νομοθεσία του Κράτους του δικαστηρίου το οποίο έχει επιληφθεί της υπόθεσης, χωρίς να θέτει ανώτατο, αλλά μόνο κατώτατο χρονικό όριο.

Κατά την άποψή μας, η ορθή ερμηνεία της διάταξης, είναι αυτή που αναπτύχθηκε ανωτέρω, όπως υποστηρίζεται και από την προπαρατεθείσα αλλοδαπή θεωρία και νομολογία. Άλλωστε, παρόμοια άποψη έχει εκφραστεί παλαιότερα και στην ελληνική θεωρία[1319]. Επομένως, ο χρόνος άσκησης των αναγωγικών αξιώσεων ρυθμίζεται από το εσωτερικό δίκαιο του κράτους του δικαστηρίου που επιλαμβάνεται της υπόθεσης, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 6 περ. β δεν μπορεί να είναι μικρότερος από τρεις μήνες. Το γεγονός ότι στο ελληνικό δίκαιο δεν προβλέπεται ειδική παραγραφή των δικαιωμάτων του δικαιούχου της αναγωγής, συγκεκριμένα από σύμβαση μεταφοράς, δεν οδηγεί ερμηνευτικά στην τροπή του τριμήνου σε κανόνα. Ο διεθνής νομοθέτης κατά τη διατύπωση της διάταξης, όπως είναι σαφές, τόσο από τη γραμματική ερμηνεία, όσο και από τις προπαρασκευαστικές εργασίες, άφησε το ζήτημα στο εθνικό δίκαιο. Στόχος του ήταν να μην παραγράφονται οι αξιώσεις πριν παρέλθουν τουλάχιστον τρεις μήνες, ώστε να υπάρχει χρόνος για την άσκησή τους και όχι να δημιουργήσει ιδιαίτερη κατηγορία αναγωγικών αξιώσεων ή να συντομεύσει την παραγραφή τους, όπως αυτή ρυθμίζεται στα εθνικά δίκαια.

Δεδομένης λοιπόν της απουσίας στο δίκαιό μας ειδικής παραγραφής για τις αξιώσεις αυτές, θα καταφύγουμε στις γενικές διατάξεις του ΑΚ[1320]. Στο αστικό μας δίκαιο, εκείνος που υποχρεώθηκε να ικανοποιήσει το δανειστή της παροχής, έχει δικαίωμα να αναχθεί κατά των συνοφειλετών του με βάση την

[1318] Βλ. *Π. Σωτηρόπουλος*, Οι Κανόνες του Βίσμπυ, ΕΕμπΔ 1994, σελ. 315, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 618. Επίσης *Ι. Κοροτζής*, Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 422, με παραπ. υπ' αριθμ. 87 στην ΜΠρΠειρ 1629/2000, δημοσιευμένη σε Ναυτική Δικαιοσύνη, 2001, σελ. 253 – βλ. ιδίως σελ. 260, βλ. όμως και αντίθετη άποψη *ιδίου* σε Παρατηρήσεις κάτω από την *ίδια* απόφαση.

[1319] Βλ. *Ι. Κοροτζής*, Παρατηρήσεις στην ΜΠρΠειρ 1629/2000, δημοσιευμένη σε Ναυτική Δικαιοσύνη, 2001, σελ. 253 – βλ. ιδίως σελ. 260-261.

[1320] Βλ. αρθ. 487 παρ. 1 ΑΚ.

εσωτερική σχέση που τους συνδέει και η οποία μπορεί να πηγάζει είτε από δικαιοπραξία είτε και απευθείας από το νόμο[1321]. Η εσωτερική αυτή σχέση είναι αυτοτελής και ανεξάρτητη από την εξωτερική σχέση δανειστή – συνοφειλετών, η οποία εξακολουθεί να υφίσταται και να στηρίζει το δικαίωμα αναγωγής και μετά την απόσβεση της αξίωσης που απορρέει από την εξωτερική σχέση[1322]. Μάλιστα, γίνεται δεκτό ότι η αξίωση από την εσωτερική σχέση, η οποία στηρίζει το δικαίωμα αναγωγής, υπόκειται στην παραγραφή που προβλέπεται από τον ΑΚ για τη συγκεκριμένη αξίωση, ανεξάρτητα μάλιστα από την τυχόν βραχύτερη παραγραφή[1323] που ισχύει για την αξίωση, η οποία απορρέει από την εξωτερική σχέση, δηλαδή την αξίωση του δανειστή κατά των εις ολόκληρον συνοφειλετών. Στην προκειμένη περίπτωση η παραγραφή της αναγωγικής αξίωσης, δεδομένου ότι τα μέρη είναι έμποροι, είναι η πενταετής παραγραφή του άρθρου 250 αριθμ. 1 ΑΚ[1324].

ii. Άσκηση αναγωγικών αξιώσεων στους Κανόνες Ρότερνταμ

Η ανωτέρω ανάπτυξη εξυπηρετεί το σκοπό της σύγκρισης του καθεστώτος άσκησης αναγωγικών αξιώσεων στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και των αλλαγών που επέρχονται στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ. Η σύγκριση όμως γίνεται προς την ερμηνεία που αναπτύξαμε ως ορθή. Το άρθρο 64 των Κανόνων Ρότερνταμ ρυθμίζει λοιπόν την παραγραφή της αξίωσης αναγωγής, κατά τα ειδικότερα στο άρθρο αυτό οριζόμενα, όσον αφορά τα δικαιούμενα πρόσωπα και το χρόνο άσκησης των αξιώσεων.

Δικαίωμα άσκησης της σχετικής αξίωσης, δίνεται από τη διάταξη, στο μεταφορέα και τα πρόσωπα που ανήκουν στον κύκλο του. Ωστόσο, ο κύκλος των προσώπων που δικαιούνται σύμφωνα με τη Σύμβαση σε άσκηση αναγωγικών αξιώσεων διευρύνεται και στην πλευρά των ενδιαφερομένων για

[1321] Βλ. 487 επ., 926 ΑΚ και *Α. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 419 επ.
[1322] Βλ. ΑΠ 998/2002, ΕλλΔνη 44, σελ. 1333, ΑΠ 751/1998, ΝοΒ 47, 1422, ΕφΑθ 715/2012.
[1323] Βλ. *Α. Γεωργιάδη*, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 420. Στην προκειμένη περίπτωση, εφόσον η σύμβαση μεταφοράς, από την οποία γεννήθηκε η αναγωγική αξίωση του μεταφορέα, εμπίπτει στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, η εξωτερική σχέση υπόκειται στην βραχεία παραγραφή του αρθ. 3 παρ. 6 εδ. 4.
[1324] Βλ. *Ι. Κοροτζής*, Παρατηρήσεις στην ΜΠρΠειρ 1629/2000, δημοσιευμένη σε Ναυτική Δικαιοσύνη, 2001, σελ. 253 – βλ. ιδίως σελ. 260-261.

το φορτίο[1325], κατά των συνοφειλετών τους ή κατά προσώπου υπαίτιου για τη ζημία, από την οποία γεννήθηκε η αξίωση που προβλήθηκε κατά του δικαιούχου της αναγωγικής αξίωσης. Εδώ θα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα η περίπτωση άσκησης των αξιώσεων του ασφαλιστή που υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα του ασφαλισμένου για το φορτίο, κατόπιν ικανοποίησης του τελευταίου, όταν στρέφεται κατά του μεταφορέα[1326]. Διότι στην περίπτωση αυτή πρόκειται για αξιώσεις που υπόκειται στην διετή παραγραφή του άρθρου 62 ΚΡ και όχι για να αναγωγικές αξιώσεις[1327].

Δικαίωμα αναγωγής υφίσταται, ειδικότερα, στα πρόσωπα που υπέχουν ευθύνη[1328], η οποία έχει θεμελιωθεί σε αξίωση του αρχικώς ενάγοντα που στράφηκε εναντίον τους[1329], από την κατάρτιση και εκτέλεση σύμβασης μεταφοράς. Η δε αναγωγική αξίωση θα πρέπει να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Ρότερνταμ και να αφορά αξιώσεις που θεμελιώνονται σε σύμβαση μεταφοράς[1330] και όχι αξιώσεις από σύμβαση πώλησης, πρακτορείας[1331], μη καταβολής ναύλου, οι οποίες δεν ρυθμίζονται από τους Κανόνες Ρότερνταμ. Όπως και στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, η αξίωση που ασκείται αναγωγικώς και όχι απαραίτητα η υποκείμενη αξίωση επί της οποίας αυτή βασίστηκε, θα πρέπει να εμπίπτει στην εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης[1332].

Η αναγωγή για αποζημίωση[1333] από πρόσωπο που υπέχει ευθύνη μπορεί να ασκηθεί μετά την παρέλευση της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 62, αν η αναγωγή για αποζημίωση ασκείται το αργότερο: (α)[1334] στο χρόνο που επιτρέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο στη δικαιοδοσία όπου ασκείται η αγωγή,

---

[1325] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 11.018, σελ. 320.

[1326] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 64-01, σελ. 207.

[1327] Αυτό ισχύει και υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Βλ. Bellina Maritime SA v Menorah Insurance Co Ltd, 2002, 2 Lloyd's Rep, σελ. 575.

[1328] Δηλαδή τους δικαιούχους της αξίωσης αναγωγής.

[1329] Δηλαδή κατά των προσώπων που κατέβαλλαν στο ζημιωθέντα ή ενήχθησαν αρχικώς.

[1330] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής σε 20η Σύνοδο, παρ. 176.

[1331] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 11.019, σελ. 321.

[1332] Κατά τη γνώμη μας αυτό είναι και το συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί από την Αναφορά της Επιτροπής κατά την 20η Σύνοδο, παρ. 176. Αντίθετα βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 213, ο οποίος φαίνεται να υποστηρίζει ότι και η υποκείμενη αξίωση πρέπει να εμπίπτει στου ΚΡ: «*Αξιώσεις από αναγωγή … είναι δυνατόν να υπάρξουν ποικίλου είδους, υπέρ προσώπων τα οποία έχουν κριθεί υπεύθυνα για αξιώσεις που ανακύπτουν από την κατάρτιση και εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς, η οποία υπόκειται στις ρυθμίσεις της Σύμβασης.*»

[1333] Βλ. αρθ. 64 ΚΡ.

[1334] Βλ. περ. α του αρθ. 64 ΚΡ.

ή (β)[1335] εντός ενενήντα ημερών, που αρχίζουν από την ημέρα κατά την οποία το πρόσωπο που ασκεί την αναγωγή για αποζημίωση είτε έχει διακανονίσει την απαίτηση είτε του επιδίδεται αγωγή, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη[1336]. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων προτάθηκε η έναρξη της 90νθήμερης προθεσμίας[1337] να τοποθετείται στην ημέρα τελεσιδικίας της απόφασης επί της αγωγής, επί της οποίας θεμελιώνεται η αναγωγική αξίωση, επειδή σε ορισμένα δίκαια αυτό αποτελεί προϋπόθεση για την άσκηση της αγωγής των αναγωγικών αξιώσεων[1338]. Η απόφαση της UNCITRAL[1339] ήταν να μην υιοθετηθεί η πρόταση, καθώς η 90νθήμερη προθεσμία θεσπίζεται ως ελάχιστο όριο παραγραφής[1340] για τις αξιώσεις αυτές και δεν καταλύει τις διατάξεις του εφαρμοστέου δικαίου, όταν αυτό προβλέπει βραδύτερο χρόνο παραγραφής[1341].

β. Άμυνα εναγομένου θεμελιούμενη σε παραγεγραμμένη αξίωση

Η UNCITRAL κατά την επεξεργασία της διάταξης για την προθεσμία άσκησης των αξιώσεων από παραβάσεις της Σύμβασης, επεδίωξε, όπως ήδη αναφέραμε, την ομοιόμορφα σύντομη εκκαθάριση των απαιτήσεων από σύμβαση μεταφοράς που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ. Ταυτόχρονα, με την πρόβλεψη της δυνατότητας των μερών να παρατείνουν την προθεσμία, έθεσε το πλαίσιο, ώστε να διευκολυνθεί η εξωδικαστική επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν, χωρίς η απόπειρα προς το σκοπό αυτό να υποσκάπτεται από την σύντομη προθεσμία παραγραφής, αναγκάζοντας τα μέρη να ξεκινήσουν τη δικαστική ή διαιτητική διαδικασία[1342].

[1335] Βλ. περ. β του αρθ. 64 ΚΡ.

[1336] Η έναρξη από το προγενέστερο περιστατικό διατυπώθηκε με σαφήνεια στο αρθ. 64 ΚΡ, σε αντίθεση με την περ. β της παρ. 6 του αρθ. 3 των Κ Χ-Β, όπου πάντως ερμηνευτικά γίνεται δεκτό ότι ισχύει το ίδιο.

[1337] Της περ. β του αρθ. 64 ΚΡ.

[1338] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 11.019, σελ. 320.

[1339] Βλ. Αναφορές της Επιτροπής σε 11η Σύνοδο, παρ. 176, 18η Σύνοδο, παρ. 149-150, 20η Σύνοδο, παρ. 173-174.

[1340] Παρατηρούμε την τελολογική ομοιότητα της ρύθμισης ως προς τον καθορισμό ελάχιστου ορίου για το χρόνο παραγραφής της άσκησης αναγωγικών αξιώσεων, σύμφωνα και με όσα προηγουμένως αναπτύχθηκαν για το ελάχιστο όριο των τριών μηνών στη διάταξη του αρθ. 3 παρ. 6 περ. β ΚΧ-Β.

[1341] Βλ. περ. α του αρθ. 65 ΚΡ, όμοια με τη διατύπωση του αρθ. 3 παρ. 6β Κ Χ-Β.

[1342] Σχετικά με τη ratio της θέσπισης της παρ. 3 του αρθ. 62 ΚΡ, βλ. Αναφορά 18ης Συνόδου, παρ. 131.

Προς την κατεύθυνση αυτή και σε αντίθεση με τους Κανόνες Χάγης/Βίσμπυ και τους Κανόνες του Αμβούργου, οι οποίοι δεν περιέλαβαν σχετική πρόβλεψη, η τρίτη παράγραφος του άρθρου 62 των Κανόνων Ρότερνταμ διέλαβε ότι: *«Παρά την εκπνοή της προθεσμίας, η οποία ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ένα μέρος μπορεί να επικαλεστεί την απαίτησή του ως άμυνα ή για το σκοπό συμψηφισμού έναντι αξίωσης που ασκείται από το άλλο μέρος»*. Με τη ρύθμιση αυτή οι συντάκτες επιδίωξαν να αποφευχθεί η άσκηση αξιώσεων με μοναδικό σκοπό την - εν αναμονή τυχόν άσκησης αγωγής από το άλλο μέρος - εξασφάλιση της προστασίας και την κατοχύρωση των δικαιωμάτων του ενάγοντος[1343]. Η διάταξη αυτή αποτελεί παρέμβαση του διεθνούς νομοθέτη στο πεδίο της κατ' ελάχιστον θαλάσσιας μεταφοράς και εξοπλίζει τον εναγόμενο με μία ένσταση, η οποία είτε δεν παρέχεται είτε αποκλείεται ρητά σε άλλες Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών[1344].

Επομένως, σύμφωνα με τη ρύθμιση της διάταξης, ο εναγόμενος δικαιούται να θεμελιώσει την ένστασή του σε περιστατικό εκ του οποίου οι αξιώσεις έχουν υποπέσει σε παραγραφή, το οποίο όμως μπορεί να λειτουργήσει δικαιοκωλυτικά στην εναντίον του εγερθείσα απαίτηση. Επίσης, ο εναγόμενος δικαιούται να συμψηφίσει την παραγεγραμμένη αξίωση με την φερόμενη προς ικανοποίηση αξίωση του ενάγοντος, χωρίς, ωστόσο, να δικαιούται να αξιώσει τυχόν υπερβάλλον ποσό, λόγω της παραγραφής της κύριας απαίτησής του[1345].

Το συμψηφισμό ανταπαίτησης που έχει παραγραφεί, γνωρίζει και το ελληνικό δίκαιο, καθώς κατ' άρθρο 443 ΑΚ, ανταπαίτηση που έχει παραγραφεί προτείνεται σε συμψηφισμό, αν κατά το χρόνο που οι απαιτήσεις συνυπήρξαν δεν είχε συμπληρωθεί ο χρόνος παραγραφής της[1346]. Τέτοια δυνατότητα δεν αναγνωρίζεται στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης/Βίσμπυ[1347], καθώς σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 6, *«… ο μεταφορέας και το πλοίο θα απαλλάσσονται σε κάθε περίπτωση από οποιαδήποτε ευθύνη σχετικά με τα εμπορεύματα εφόσον δεν έχει*

[1343] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., αριθ. 11.012, σελ. 317.
[1344] Στην διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων, η δυνατότητα προβολής ανταπαίτησης που στηρίζεται σε παραγεγραμμένη αξίωση, αποκλείεται κατά το άρθρο 32 παρ. 4 CMR.
[1345] Βλ. σε *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules …, ο.π., Illustration 11-3, σελ. 317.
[1346] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 212.
[1347] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 62-26, σελ. 205.

εγερθεί αγωγή εντός ενός έτους από την παράδοση τους ή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Ο περιορισμός της ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ

Ι. Το δικαίωμα περιορισμού

Ο περιορισμός της ευθύνης - ή ακριβέστερα ο ποσοτικός περιορισμός της οφειλόμενης από το μεταφορέα αποζημίωσης - σε εκείνον που υπέστη ζημία, αποζημιωτέα με βάση το σύστημα ευθύνης που καλείται σε εφαρμογή, είναι ένας θεσμός συνήθης στο ναυτικό δίκαιο. Με το θεσμό αυτόν εισάγεται απόκλιση από την αποζημιωτική αρχή του κοινού δικαίου, στο οποίο καταρχήν οφείλεται πλήρης αποζημίωση[1348], όταν η ζημία που προκλήθηκε από τον υπαίτιο οφειλέτη τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με ένα νόμιμο λόγο ευθύνης[1349].

Στους Κανόνες Ρότερνταμ, όπως συμβαίνει και με τα άλλα καθεστώτα ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, εφόσον διαγνωστεί η ευθύνη του και ο ίδιος δεν καταφέρει να θεμελιώσει υπέρ αυτού τεκμήριο απουσίας πταίσματος[1350] ή αν δεν προκύψει κάποιος λόγος ή περιστατικό που περατώνει την ευθύνη του[1351], τότε ο μεταφορέας οφείλει να αποζημιώσει τον ζημιωθέντα για τη ζημία που ο τελευταίος υπέστη και η οποία οφείλεται αιτιωδώς σε νόμιμο λόγο ευθύνης, ο οποίος γεννά την ευθύνη του μεταφορέα προς αποζημίωση. Παλαιότερα, στην εποχή που οι κανόνες της αγοράς ρύθμιζαν τους όρους της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, οι μεταφορείς περιλάμβαναν στις φορτωτικές ρήτρες ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης τους, κατακερματίζοντας το δικαίωμα αποζημίωσης των φορτωτών. Κατά τη σύνταξη του Harter Act η, καταχρηστικά εφαρμοζόμενη τότε, ευνοϊκή αυτή πρακτική

[1348] Βλ. Γεωργιάδη Α., Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, ο.π., σελ 160.
[1349] Βλ. Wilson J., Carriage of goods by sea, ο.π., σελ. 198 επ..
[1350] Βλ. Δεύτερο Μέρος της παρούσας μελέτης, σχετικά με το μηχανισμό διάγνωσης της ευθύνης, σελ. 283 επ. και τα τεκμήρια απουσίας πταίσματος κατά το αρθ. 17 παρ. 3 ΚΡ, σελ. 259 επ.
[1351] Βλ. Πρώτο Κεφάλαιο του παρόντος Μέρους, σχετικά με την ανεπιφύλακτη παραλαβή των εμπορευμάτων και την παραγραφή των αξιώσεων από τη σύμβαση μεταφοράς.

παρακάμφθηκε και δεν περιελήφθη προστατευτική διάταξη για τους μεταφορείς[1352].

Ωστόσο, διάφορες παράμετροι της αγοράς του θαλάσσιου μεταφορικού εμπορίου επέβαλλαν στους συντάκτες των Κανόνων της Χάγης την ανάγκη στάθμισης των συγκρουόμενων συμφερόντων μεταφορέων και φορτωτών. Όχι μόνο οι κίνδυνοι της θαλάσσιας αποστολής, αλλά και η ευθύνη μεταφοράς και παράδοσης, που αναλαμβάνει ο μεταφορέας απέναντι στο φορτίο, το οποίο μάλιστα παριστά αξία για την οποία προσδιορίζει το ναύλο, ως αντιπαροχή του αντισυμβαλλομένου του, δικαιώνει τελολογικά την επιλογή του ποσοτικού περιορισμού της αποζημίωσης. Με τον ποσοτικό περιορισμό επιτυγχάνεται εξισορρόπηση[1353] ανάμεσα, αφενός, στην ευθύνη που καταλογίζεται στο μεταφορέα για αποζημίωση του φορτωτή – διότι αυτή δεν μπορεί να υπερβεί το προβλεπόμενο όριο – και, αφετέρου, στις αξιώσεις του φορτωτή, ο οποίος αν δεν υπήρχε ο περιορισμός θα μπορούσε να εισπράξει αποζημίωση, η οποία θα αντιστοιχούσε - ιδίως στην εποχή των εμπορευματοκιβωτίων – σε μη δηλωθείσα, υπέρογκη αξία φορτίου, το οποίο μεταφέρθηκε με το συνήθως συμφωνούμενο ναύλο.

Ο ποσοτικός περιορισμός της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα είναι θεσμοθετημένος στις περισσότερες διεθνείς συμβάσεις μεταφορών[1354] και διατηρήθηκε και στο καθεστώς των Κανόνων του Ρότερνταμ[1355]. Το ύψος της καταβλητέας αποζημίωσης ακολουθεί τους ορισμούς των διεθνών Κανόνων. Προϋπόθεση, όμως, για τον προσδιορισμό της αποζημίωσης, αποτελεί η αποτίμηση της πραγματικής ζημίας, η οποία αποτελεί τη μέγιστη ευθύνη στην οποία ο μεταφορέας είναι εκτεθειμένος. Η αποτίμηση της ζημίας ακολουθεί επίσης τους ορισμούς και τους κανόνες αποτίμησης που τίθενται με τις διεθνείς διατάξεις. Εφόσον διαπιστωθεί ότι η ζημία υπερβαίνει τα θεσμοθετημένα όρια, θα περιοριστεί, όπως προβλέπεται στην εφαρμοστέα Διεθνή Σύμβαση.

[1352] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 627.
[1353] Βλ. Wilson J., Carriage of goods by sea, ο.π., σελ. 194.
[1354] CMR αρθ. 23 παρ. 3, ΔΣ Μόντρεαλ, αρθ. 22, COTIF-CIM, αρθ. 30, 33.
[1355] Βλ. αρθ. 22 και 59-61 ΚΡ. Για τη συζήτηση στην UNCITRAL σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης βλ. Αναφορές της Επιτροπής,

§ 1. Η αποτίμηση της ζημίας

Α. Τα στοιχεία προσδιορισμού της ζημίας

α. Βαθμός αναγκαστικότητας των κανόνων προσδιορισμού της ζημίας

Εφόσον διαγνωσθεί η ευθύνη του μεταφορέα, η οποία έχει θεμελιωθεί σε έναν από τους νόμιμους λόγους ευθύνης[1356] που προβλέπονται στην εφαρμοστέα Διεθνή Σύμβαση, δηλαδή σε απώλεια, βλάβη - ή και καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, στο καθεστώς των Κανόνων Αμβούργου και Ρότερνταμ - γεννάται η ευθύνη του προς αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη ο ζημιωθείς. Προϋπόθεση του προσδιορισμού της αποζημίωσης, αποτελεί ο υπολογισμός του ύψους της ζημίας. Μάλιστα, ο υπολογισμός αυτός θα υπαγορεύσει αν θα χωρήσει στη συνέχεια περιορισμός του ύψους της οφειλόμενης αποζημίωσης, καθώς αν αυτή δεν υπερβαίνει τα όρια του περιορισμού, θα καταβληθεί ολόκληρη.

Όπως έχουμε επισημάνει και σε άλλα σημεία της παρούσας μελέτης οι διατάξεις που αφορούν την ευθύνη του μεταφορέα απαρτίζονται από ρυθμίσεις αναγκαστικού δικαίου[1357]. Στο ζήτημα που μας απασχολεί εδώ, η αναγκαστικότητα των διατάξεων ενδιαφέρει από την άποψη του είδους των ζημιών, στην αποζημίωση των οποίων εκτίθεται ο μεταφορέας, ακόμη κι αν εκπέσει από το δικαίωμα του περιορισμού. Το είδος της ζημίας ενδιαφέρει επίσης από την άποψη του υπολογισμού της, πριν την εφαρμογή των κανόνων του περιορισμού.

Έτσι, ο μεταφορέας ευθύνεται για την αποζημίωση της θετικής ζημίας του δικαιούχου σε περίπτωση απώλειας και βλάβης και για την αποθετική ζημία που προκαλείται σε περίπτωση καθυστέρησης. Υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και κατά την ερμηνευτική προσέγγιση του άρθρου 4 παρ. 5 περ. β, στην περίπτωση ζημίας από απώλεια ή βλάβη, γίνεται δεκτό, κατά κρατούσα

[1356] Για τους νόμιμους λόγους ευθύνης, βλ. Δεύτερο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 216 επ.
[1357] Αντίθετη συμφωνία των μερών προσκρούει στο αρθ. 3 παρ. 8 Κ Χ-Β. Αντίστοιχα, στο καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ, αντίθετη συμφωνία προσκρούει στο αρθ. 79.

στη θεωρία και νομολογία[1358] άποψη, ότι δεν καλύπτονται διαφυγόντα κέρδη και έμμεση ζημία[1359]. Υποστηρίζεται ωστόσο και η αντίθετη άποψη[1360], ότι δηλαδή αποζημίωση για αξιώσεις από αυτά τα είδη ζημιών, με βάση το εθνικό δίκαιο, δεν μπορεί να αποκλεισθεί.

Η διατύπωση του άρθρου 22 παρ. 3 των Κανόνων Ρότερνταμ υποδεικνύει τον υπολογισμό ως αποζημιωτέας της θετικής ζημίας[1361] που επήλθε από την απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων. Είναι άλλο το θέμα της ανάληψης ευθύνης από το μεταφορέα με τη σύμβαση, για την αποκατάσταση και της αποθετικής ζημίας, συμφωνία η οποία, επειδή επαυξάνει την ευθύνη του, δεν αντίκειται στο άρθρο 79 των Κανόνων. Από την άλλη πλευρά, οι αποθετικές ζημίες σε περίπτωση καθυστέρησης, αποζημιώνονται και διέπονται από τα αρθ. 21 και 60 των Κανόνων Ρότερνταμ. Από τη διατύπωση της παρ. 3 του άρθρου 22 είναι σαφές ότι η διάκριση του είδους των αξιώσεων που είναι αποκαταστατέες και ο περιορισμός τους αποκλειστικά σε θετική ζημία αφορά μόνο την περίπτωση απώλειας και βλάβης.

β. Η αρχή της αφιχθείσας αξίας για την αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης

Ο υπολογισμός της αξίας των εμπορευμάτων για το σκοπό του υπολογισμού της αποζημίωσης, στο πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς, ακολουθούσε ακόμη και πριν την θέση σε ισχύ των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ την αρχή της αφιχθείσας αξίας[1362]. Οι Κανόνες Χάγης υιοθέτησαν το κριτήριο του τόπου και χρόνου ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης. Ειδικότερα, το αρθ. 4 παρ. 5 περ. β ορίζει ότι η αξία των εμπορευμάτων υπολογίζεται στον τόπο και το χρόνο που εκφορτώνονται ή στον τόπο και το χρόνο που θα έπρεπε να έχουν

[1358] ΕφΠειρ 914/2009, ΕφΠειρ 76/2006 ΕΝαυτΔ 2006 278, ΕφΠειρ 672/2005 ΠειρΝ 2005 513, ΕφΠειρ 201/2005 ΕΝαυτΔ 2005 199, ΜΠρΚαβ 440/2011, ΕπισκΕΔ 2011,σελ. 572.
[1359] Βλ. Scrutton on Charterparties, ο.π, σελ. 409, *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 130, *ίδιο,* Ναυτικό Δίκαιο Τόμος Δεύτερος, ο.π. 442-443.
[1360] Βλ. Richardson J., The Hague…, ο.π., σελ. 67.
[1361] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής, 13ης Συνόδου, παρ. 36. Κατά την τελική διατύπωση της διάταξης του αρθ. 22 παρ. 3: *«Σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για την καταβολή τυχόν αποζημίωσης πέρα από τα προβλεπόμενα στιςπαραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, εκτός εάν ο μεταφορέας και ο φορτωτής έχουν συμφωνήσει να υπολογίζουν την αποζημίωση με διαφορετικό τρόπο, εντός των ορίων του κεφαλαίου 16».*
[1362] Βλ. πχ. ΕφΠειρ 33/1996, Νομολογία Ναυτικού Τμήματος Εφετείου Πειραιώς, ο.π., σελ. 69.

εκφορτωθεί, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς. Η δεύτερη περίπτωση καλύπτει τις περιπτώσεις που δεν συντελείται εκφόρτωση, επειδή τα εμπορεύματα ή μέρος του φορτίου έχουν απωλεσθεί. Το γεγονός ότι η διάταξη δεν παραπέμπει για το χρόνο εκφόρτωσης στο στάδιο της έναρξής της, αποκτά ιδιαίτερη πρακτική αξία όταν η εκφόρτωση διαρκεί χρόνο ικανό, ώστε στο μεταξύ να μεταβληθεί η τιμή των εμπορευμάτων. Στην περίπτωση αυτή θα αποβλέψουμε στην τιμή των εμπορευμάτων κατά το χρόνο ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης[1363].

Στους Κανόνες Ρότερνταμ λαμβάνεται υπόψη το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, από πόρτα σε πόρτα, και η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα από την παραλαβή έως την παράδοση. Αφιχθείσα νοείται η αξία που θα είχαν τα εμπορεύματα στον τόπο και κατά το χρόνο παράδοσης σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, αν η σύμβαση είχε εκτελεστεί προσηκόντως. Ως εμπορεύματα[1364], δε, νοούνται και τα εμπορευματοκιβώτια, αλλά και τα εμπορεύματα που μεταφέρονται στο κατάστρωμα, καθώς και τα ζώντα ζώα, τα οποία δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ[1365]. Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει η διευκρίνιση ότι στην περίπτωση της πραγματικής ή τεκμαρτής απώλειας, η ζημία ισούται με την αξία των εμπορευμάτων που απωλέσθηκαν ή καταστράφηκαν ολοσχερώς. Στην περίπτωση, όμως, της ζημίας από τη βλάβη των εμπορευμάτων, η ζημία ισούται με τη διαφορά μεταξύ της αξίας των εμπορευμάτων χωρίς τη βλάβη και της αξίας τους μετά τη βλάβη[1366].

Ο μεταφορέας στην περίπτωση αυτή έχει δευτερογενή ενοχή προς αποζημίωση του ζημιωθέντος λόγω παράβασης της σύμβασης και ο ζημιωθείς αποκτά αξίωση αποκατάστασης[1367] της περιουσίας του, όπως αυτή θα

[1363] Βλ. Α. Κιάντου-Πανμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 622.

[1364] Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 24 ΚΡ: *«Εμπορεύματα» καλούνται τα προϊόντα, εμπορεύματα και αντικείμενα κάθε είδους τα οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει να μεταφέρει, δυνάμει μίας σύμβασης μεταφοράς, και περιλαμβάνουν τη συσκευασία και κάθε εξοπλισμό και εμπορευματοκιβώτιο, τα οποία δεν παρέχονται από τον μεταφορέα ή για λογαριασμό αυτού»*.

[1365] Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 24 ΚΡ και *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 128.

[1366] Βλ. την ΕφΠειρ 593/1996, Νομολογία Ναυτικού Τμήματος Εφετείου Πειραιώς 1996-1997, ο.π., σελ. 214 επ. Βλ. επίσης σε *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 130.

[1367] Βλ. Α. Γεωργιάδη, Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, ο.π., σελ. 170: Όταν η ενοχή προς αποζημίωση είναι δευτερογενής, γεννήθηκε δηλαδή επειδή ο οφειλέτης δεν εκπλήρωσε την πρωτογενή υποχρέωση του, η αποζημίωση (το διαφέρον) περιλαμβάνει ό,τι θα είχε ο ζημιωθείς

διαμορφωνόταν αν η σύμβαση είχε εκτελεστεί. Πρακτικά, και με εξαίρεση την απρόοπτη μεταβολή των συνθηκών, η αξία των εμπορευμάτων στον τόπο παραλαβής, θα υπερβαίνει πάντα την αξία τους στον τόπο προέλευσης, καθώς ο φορτωτής επιδιώκει το κέρδος στο πλαίσιο της εμπορικής του δραστηριότητας με τη μεταφορά εμπορευμάτων σε έναν τόπο όπου η τιμή τους είναι υψηλότερη.

Το κέρδος από τη διαφορά της τιμής στον τόπο αποστολής σε σχέση με τον τόπο παράδοσης είναι βέβαια ο στόχος για την πλευρά του φορτίου γενικότερα στις συμβάσεις μεταφοράς εμπορευμάτων. Ωστόσο, η εφαρμογή της αρχής της αφιχθείσας αξίας[1368] δεν υπήρξε αυτονόητη, για παράδειγμα, στη Διεθνή Σύμβαση για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων[1369]. Η αποζημίωση σύμφωνα με το καθεστώς αυτό περιορίζεται στην επαναφορά της περιουσιακής κατάστασης του ζημιωθέντος, όπως αυτή υφίστατο πριν από τη σύμβαση μεταφοράς. Έτσι, η αξία των εμπορευμάτων υπολογίζεται στον τόπο και χρόνο κατά τον οποίο έγιναν αυτά δεκτά για μεταφορά.

Στους Κανόνες Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, η αξία των εμπορευμάτων με βάση τα άρθρο 4 παρ. 5 β υπολογίζεται, σε περίπτωση απώλειας και βλάβης, και σύμφωνα με τη γραμματική διατύπωση της διάταξης, στον τόπο και κατά το χρόνο της ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης.

Το άρθρο 22 των Κανόνων Ρότερνταμ[1370], παρέχει πληρέστερη διατύπωση, στοχεύοντας στην ομοιόμορφη εφαρμογή της διάταξης και υιοθετεί την αρχή της αφιχθείσας αξίας[1371] για τον προσδιορισμό του ύψους της ζημίας, όταν τα εμπορεύματα έχουν απωλεσθεί ή υποστεί βλάβη. Εδώ εμπίπτουν και οι περιπτώσεις φυσικής βλάβης και απώλειας που επήλθαν συνεπεία καθυστέρησης στην παράδοση των εμπορευμάτων.

Ειδικότερα, η διάταξη ορίζει ότι η αποζημίωση που καταβάλλεται από το μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη, υπολογίζεται σε συνάρτηση με την αξία των εμπορευμάτων στον συμφωνηθέντα τόπο και χρόνο παράδοσης. Η διάταξη, ωστόσο, παραπέμπει ευθέως, όσον αφορά τον τόπο και το χρόνο της παράδοσης

αν εκπληρωνόταν η αρχική ενοχή (διαφέρον εκπλήρωσης), με άλλα λόγια ό,τι θα είχε αυτός αν συνέβαινε ένα θετικό γεγονός (θετικό διαφέρον).

[1368] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.213, σελ. 158.

[1369] Βλ. αρθ. 23 παρ. 1 CMR.

[1370] Για τη συζήτηση στην UNCITRAL σχετικά με το αρθ. 22, βλ. Αναφορές της Επιτροπής, 10ης Συνόδου, παρ. 57-62, 13ης Συνόδου, παρ. 32-37, 19ης Συνόδου, 106-109, 21ης Συνόδου, παρ. 68 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 86-87.

[1371] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής, 10ης Συνόδου, παρ. 57.

για τον υπολογισμό αυτό, στο άρθρο 43 των Κανόνων Ρότερνταμ[1372]. Καλύπτεται έτσι και η περίπτωση κατά την οποία ανακύπτει αμφισβήτηση, ελλείψει συμφωνίας, αναφορικά με τον τόπο και το χρόνο κατά τον οποίο ευλόγως μπορούσε να αναμένεται η παράδοση. Εδώ, προϋπόθεση του προσδιορισμού της αφιχθείσας αξίας αποτελεί το να γίνει προηγουμένως, από τον εφαρμοστή του δικαίου, προσδιορισμός του τόπου και χρόνου της παράδοσης. Προς τούτο, τα κριτήρια που τίθενται στο άρθρο 43, το οποίο αφορά την υποχρέωση αποδοχής της παράδοσης, είναι οι όροι της σύμβασης, τα έθιμα, οι συνήθειες ή η πρακτική ων εμπορικών συναλλαγών και οι συνθήκες μεταφοράς.

Β. Αντικειμενικός προσδιορισμός της αξίας των εμπορευμάτων στον τόπο και κατά το χρόνο της παράδοσης

α. Τιμή αποτίμησης

Για τον προσδιορισμό της αξίας των εμπορευμάτων στον τόπο και κατά το χρόνο παράδοσης οι Κανόνες Ρότερνταμ αναπαράγουν τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν και στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ[1373], και ιεραρχούν την προσφυγή σε αυτά κατά τη διαδικασία προσδιορισμού της αξίας των εμπορευμάτων. Σημαντική διαφοροποίηση των δύο διατάξεων, αποτελεί ότι στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ η αξία με βάση τα κριτήρια που τίθενται για τον υπολογισμό, θα υπολογιστεί κατά το χρόνο εκφόρτωσης, ενώ στο πλαίσιο των Κανόνων Ρότερνταμ ενδιαφέρει ο χρόνος παράδοσης. Η προσφυγή γίνεται σε τρεις τιμές[1374] που διατυπώνονται ιεραρχικά[1375], την χρηματιστηριακή τιμή, την

[1372] Σύμφωνα με τα κριτήρια της διάταξης αυτής, θα αποφανθεί ο εφαρμοστής του δικαίου ερμηνεύοντας και τη σύμβαση μεταφοράς, σε ποιον τόπο και χρόνο η παράδοση έπρεπε ευλόγως να αναμένεται, όταν στη σύμβαση μεταφοράς δεν έχουν προσδιοριστεί ρητά και επαρκώς τα στοιχεία αυτά. Συγκεκριμένα το αρθ. 43 ορίζει ότι: «*όταν τα εμπορεύματα έχουν φθάσει στον προορισμό τους, ο παραλήπτης, ο οποίος απαιτεί παράδοση των εμπορευμάτων σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, πρέπει να αποδεχθεί την παράδοση των εμπορευμάτων κατά το χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου και στη θέση που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς ή, ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, κατά το χρόνο και στην θέση στην οποία, λαμβανομένων υπόψη των όρων της σύμβασης, τα έθιμα, τις συνήθειες ή τις πρακτικές του εμπορίου και τις συνθήκες της μεταφοράς, η παράδοση μπορούσε ευλόγως να αναμένεται*».

[1373] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. β ΚΧ-Β. Βλ. επίσης *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland /Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 22-01, σελ. 68.

[1374] Βλ. αρθ. 22 παρ. 2 ΚΡ.

τρέχουσα τιμή στην αγορά και τη συνήθη αξία εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας. Κατ' αντιστοιχία, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 22, την πρώτη πηγή προσδιορισμού αποτελεί η χρηματιστηριακή τιμή των εμπορευμάτων, των οποίων η αξία ζητείται να προσδιορισθεί. Προσδιορισμός της αξίας στην τιμή αυτή, μπορεί να γίνει εφόσον τα εμπορεύματα αυτού του είδους ανήκουν στα διαπραγματεύσιμα εμπορεύματα σε Χρηματιστήριο Εμπορευμάτων, που λειτουργεί στον τόπο και κατά τον χρόνο ολοκλήρωσης της παράδοσης[1376].

Κατά τη γραμματική διατύπωση του άρθρου 22 παρ. 2 των Κανόνων Ρότερνταμ, προσφυγή στην επόμενη πηγή προσδιορισμού, η οποία είναι η τιμή της αγοράς για τα συγκεκριμένα εμπορεύματα, επιτρέπεται εφόσον χρηματιστηριακή τιμή δεν υπάρχει γι' αυτά στον τόπο παράδοσης. Η τρέχουσα τιμή της αγοράς αντιστοιχεί στην τιμή, στην οποία διατίθενται αυτά τα εμπορεύματα στον τόπο και κατά το χρόνο παράδοσης, όπως η τιμή αυτή με βάση τις συναλλακτικές συνήθειες είναι διαμορφωμένη[1377] σε αυτό το τοπικό και χρονικό σημείο.

Τρίτη πηγή προσδιορισμού, εφόσον δεν υφίσταται καμία από τις προηγούμενες δύο, είναι η συνήθης αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας στον τόπο παράδοσης. Όπως και στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, η συνήθης αξία θα αναζητηθεί, όταν στον τόπο και κατά το χρόνο της παράδοσης δεν υφίσταται καμία από τις δύο προηγούμενες τιμές. Αυτό θα συμβαίνει συνήθως όταν τα εμπορεύματα είναι σπάνια στον τόπο προορισμού, οπότε η συνήθης αξία θα πρέπει να αποδειχθεί από τον ενάγοντα. Απόδειξη μπορεί να γίνει με κάθε νόμιμο μέσο, επαρκή δε απόδειξη μπορεί να αποτελέσει, για παράδειγμα, τιμολόγιο μεταπώλησης στον τόπο και κατά το χρόνο παράδοσης, αρκεί η τιμή μεταπώλησης να μην αποτελεί ειδική τιμή μιας συγκεκριμένης συναλλαγής[1378].

Οι διεθνείς ρυθμίσεις σταματούν στο σημείο αυτό. Εφόσον καμία από τις τρεις τιμές δεν είναι διαθέσιμη στον τόπο και κατά το χρόνο της παράδοσης, θα

[1375] Girvin S., Exclusions and limitation of liability, JIML 2008, σελ. 535.
[1376] Βλ. αντίστοιχα τον υπολογισμό κατά το χρόνο της ολοκλήρωσης της εκφόρτωσης στους Κ Χ-Β, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π, σελ. 623.
[1377] Βλ. Wilson J., Carriage of goods by sea, ο.π. σελ. 351.
[1378] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π, σελ. 624.

κληθούν σε εφαρμογή οι κανόνες του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου[1379] των συμβάσεων και των κανόνων αποζημίωσης[1380], οι οποίοι χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του ύψους της ζημίας. Στην περίπτωση αυτή το δικαστήριο θα λάβει υπόψη του μία σειρά από παραμέτρους για την αποτίμηση της ζημίας, όπως για παράδειγμα, το κόστος των εμπορευμάτων, τις δαπάνες μεταφοράς και την πιθανή τιμή που θα μπορούσε να επιτύχει ο ζημιωθείς στον τόπο και κατά το χρόνο της παράδοσης.

β. Βάρος απόδειξης

Ο ενάγων, όπως κα ιυπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, φέρει το βάρος να επικαλεσθεί και να αποδείξει την τιμή στην οποία πρέπει να γίνει η αποτίμηση της ζημίας. Κατά μία άποψη[1381], η οποία υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ έχει επικρατήσει και στη νομολογία[1382] και με την οποία συντασσόμαστε, η επίκληση της τιμής αποτίμησης της ζημίας και μάλιστα με την ιεραρχική σειρά της διάταξης, αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της ιστορικής βάσης της αγωγής, άλλως το δικόγραφο πάσχει αοριστία και η αγωγή θα πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη. Αυτό έχει κριθεί κατά την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και λόγω της διατύπωσης της διάταξης του άρθρου 22 παρ. 2 των Κανόνων Ρότερνταμ, θεωρούμε ότι η νομολογία αυτή δεν πρόκειται και να μεταβληθεί.

Ωστόσο, έχει υποστηριχθεί και η αντίθετη άποψη[1383], τόσο στη θεωρία όσο και στην νομολογία[1384], σύμφωνα με την οποία αρκεί ο ενάγων να αναφέρει οποιαδήποτε από τις τρείς τιμές, ενώ ο εναγόμενος μπορεί να προτείνει με ένσταση την ύπαρξη προηγούμενης τιμής. Η ερμηνεία αυτή υιοθετείται κατόπιν

[1379] Για τον υπολογισμό της περιουσιακής ζημίας και τη θεωρία της διαφοράς στο ελληνικό αστικό δίκαιο, βλ. Α. Γεωργιάδη, Ενοχικό Δίκαιο-Γενικό Μέρος, ο.π., σελ. 142.
[1380] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.214, σελ. 159.
[1381] Βλ. Π. Σωτηρόπουλος, Οι Κανόνες του Βίσμπυ, ΕΕμπΔ 1994, σελ. 309 επ., Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 624 επ.
[1382] ΕφΠειρ 543/2003, ΕΝΔ 2003, σελ. 437, ΕφΠειρ 160/2003, ΕπισκΕμπΔ 2003, σελ. 493, ΕφΠειρ 626/2003, ΕπισκΕμπΔ 2003, σελ. 879.
[1383] Βλ. Ι. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 130, ίδιο, Ναυτικό Δίκαιο Τόμος Δεύτερος, ο.π., σελ. 443 επ.
[1384] Βλ. ΕφΠειρ 305/2005, ΕΝΔ 2005, σελ. 101 επ., ΕφΠειρ 557/1996, Νομολογία Ναυτικού τμήματος Εφετείου Πειραιώς 1996-1997, ο.π., σελ. 235.

συγκριτικής ερμηνείας με την αντίστοιχη διάταξη της CMR[1385] για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία είναι όμοια διατυπωμένη.

Η ερμηνεία αυτή όμως θεωρούμε ότι είναι εσφαλμένη και οδηγεί σε άτοπα αποτελέσματα για τους κατωτέρω εκτιθέμενους λόγους. Κατά πρώτο λόγο, και με βάση τη γραμματική διατύπωση όχι μόνο των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και Ρότερνταμ, αλλά και της CMR, οι διατάξεις αυτές ιεραρχούν με τον ίδιο τρόπο την τιμή, στην οποία πρέπει να γίνει αποτίμηση της ζημίας. Δεύτερον, με αυτό τον τρόπο μετατίθεται το βάρος απόδειξης της ύπαρξης προηγούμενης τιμής[1386] - το οποίο πάντως κατανέμεται διαφορετικά κατά τις διατάξεις αυτές - στον εναγόμενο μεταφορέα, ο οποίος πιθανότατα δεν έχει την ίδια επαφή με την αγορά προϊόντων των διαφόρων τόπων παράδοσης που προσεγγίζει, σε σύγκριση με τον παραλήπτη.

Επιπλέον ο περιορισμός του ποσού της αποζημίωσης, θα λάβει χώρα εφόσον στο πρόσωπο του εναγομένου που ζητά περιορισμό, δεν συντρέχει κάποιος λόγος αποκλεισμού του από το δικαίωμα. Διότι, εφόσον αποκλειστεί, τότε θα πρέπει να καταβάλει πλήρη αποζημίωση. Ας δούμε ένα παράδειγμα. Οι κανόνες για την αποτίμηση της ζημιάς είναι αναγκαστικό δίκαιο. Έστω ότι η ιεράρχηση δεν τηρηθεί και ο ενάγων επικαλείται τη συνήθη αξία, χωρίς να έχει γίνει επίκληση της χρηματιστηριακής. Ας υποθέσουμε επίσης ότι η χρηματιστηριακή είναι υψηλότερη και επομένως εύλογα ο εναγόμενος δεν θα προβάλει ένσταση προηγούμενης τιμής, καθώς συμφέρον του είναι να μην προσδιοριστεί η ζημία σε μια υψηλότερη τιμή. Τότε όμως, δεν παραβιάζεται μόνο η διάταξη για την αποτίμηση της ζημίας, αλλά επίσης και οι διατάξεις που απαγορεύουν, όχι μόνο άμεσα αλλά και έμμεσα, τον περιορισμό της προς αποζημίωση ευθύνης[1387] του μεταφορέα, πέρα από τα όρια που προβλέπονται στις διατάξεις των Διεθνών Συμβάσεων.

[1385] Βλ. αρθ. 23 παρ. 2 CMR.
[1386] Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 625 επ.
[1387] Βλ. αρθ. 3 παρ. 8 Κ Χ-Β, αρθ. 79 ΚΡ.

§ 2. Ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης στους Κανόνες Ρότερνταμ

Α. Χαρακτηριστικά

α. Έννοια και νομική φύση

Ο περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα ενεργοποιείται εφόσον η ζημία που προκλήθηκε από νόμιμο λόγο ευθύνης, για τον οποίο παρέχεται στο μεταφορέα το ευεργέτημα του περιορισμού, υπερβαίνει το ποσοτικό όριο της οφειλόμενης αποζημίωσης, που τίθεται από τους εφαρμοστέους κανόνες. Τα νομοθετικά κείμενα, εθνικά ή διεθνή, στα οποία υιοθετείται, περιέχουν ειδικότερους κανόνες σχετικά με την αποτίμηση της ζημίας, την έννοια, τη νομική φύση, τα χαρακτηριστικά, το περιεχόμενο και τα όρια του δικαιώματος περιορισμού, καθώς και την εξαίρεση από αυτό σε συγκεκριμένες περιπτώσεις[1388].

Ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης έχει επικρατήσει να χαρακτηρίζεται ως ευνοϊκό για το μεταφορέα καθεστώς. Ωστόσο, μια ορθολογική προσέγγιση της συναλλακτικής πραγματικότητας, εντός της οποίας παρέχεται το δικαίωμα περιορισμού στο μεταφορέα, μπορεί να δώσει μια διαφορετική χροιά στον όρο «εύνοια». Διότι ο περιορισμός της ευθύνης στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων παρέχεται ως δικαίωμα του μεταφορέα, που η απονομή του προκρίνεται μετά από συνεξέταση συγκεκριμένων παραμέτρων.

Ήδη έχει καταδειχθεί η ανάγκη ταχείας επίλυσης των διαφορών από απαιτήσεις που ανακύπτουν από την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς προς χάριν της συνέχειας και ασφάλειας των θαλάσσιων εμπορικών συναλλαγών και της κατά το δυνατόν εξασφάλισης υγιούς και απρόσκοπτης λειτουργίας των μεταφορικών επιχειρήσεων. Η δημιουργία τέτοιων συνθηκών αναμφίβολα είναι ευεργετική για τους επόμενους συναλλασσόμενους με τη μεταφορική επιχείρηση. Διότι, όπως εξασφαλίζεται με τη σύντομη παραγραφή των

[1388] Οι κανόνες που διέπουν τον περιορισμό της ευθύνης περιλήφθηκαν στο άρθρο 4 παρ. 5 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και στα άρθρα 22 και 59-61 των Κανόνων Ρότερνταμ.

αξιώσεων, ότι δεν απειλείται κράτηση του πλοίου για απαιτήσεις, οι οποίες γεννήθηκαν για παράδειγμα προ πενταετίας, κατά τον ίδιο τρόπο ο περιορισμός της ευθύνης επιτρέπει τον οικονομικό προγραμματισμό του μεταφορέα, ο οποίος γνωρίζει το όριο της οφειλόμενης αποζημίωσης, χωρίς να εκτίθεται σε υπέρογκες αξιώσεις.

Έπειτα, ο μεταφορέας και ο φορτωτής εμπλέκονται σε αυτό τον κύκλο συναλλαγών ως έμπειροι συναλλασσόμενοι. Η σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων αποτελεί εμπορική πράξη και για τους δύο, στην οποία προβαίνουν με γνώση των κινδύνων του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς. Μάλιστα, οι φορτωτές επιλέγουν αυτό τον τρόπο μεταφοράς προσβλέποντας στην πραγματοποίηση του μεταφορικού αποτελέσματος, παρά τη γνώση ότι απαιτείται μεγαλύτερος χρόνος εκτέλεσης, με αντιστάθμισμα, βέβαια, το μειωμένο συγκριτικά με άλλους τρόπους μεταφοράς κόστος. Από την άλλη πλευρά, ο προσδιορισμός από το μεταφορέα της αντιπαροχής του φορτωτή στη σύμβαση μεταφοράς, η οποία συνίσταται στην καταβολή του ναύλου, θα πρέπει να περιλάβει τα έξοδα της μεταφοράς, το κόστος για την κάλυψη του κινδύνου και της ευθύνης του μεταφορέα για την απώλεια ή τη βλάβη των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, αλλά και το κέρδος του για την υπηρεσία που παρέχει.

Ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης προστατεύει το μεταφορέα από την έκθεσή του σε ιδιαίτερα μεγάλου ύψους απαιτήσεις αποζημίωσης. Ταυτόχρονα όμως, εμποδίζει την ισομερή επιβάρυνση των φορτωτών ανεξάρτητα από την αξία του φορτίου τους. Έτσι, η μετατόπιση του κινδύνου απώλειας ή βλάβης του φορτίου, ο οποίος είναι μεγαλύτερος για ορισμένα φορτία, είτε λόγω της φύσης τους είτε λόγω της υψηλής αξίας των εμπορευμάτων, περιορίζεται στους φορτωτές αυτούς και δεν επεκτείνεται στους φορτωτές εμπορευμάτων χαμηλής αξίας[1389]. Ο φορτωτής εμπορευμάτων υψηλής αξίας μπορεί βέβαια να δηλώσει την αξία αυτή στο μεταφορέα και να καταβάλλει αυξημένο ναύλο.

Οι διατάξεις των άρθρων 59-61 των Κανόνων Ρότερνταμ σχετικά με τους κανόνες του περιορισμού της ευθύνης αποτελούν αναγκαστικό δίκαιο. Διαφορετική συμφωνία των μερών, η οποία άμεσα ή έμμεσα αποκλείει ή

[1389] Βλ. M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.220, σελ. 160.

περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέα ή του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, καθώς οι διατάξεις για τον περιορισμό εφαρμόζονται και σε αυτό το μέρος[1390], είναι απαγορευμένη[1391]. Ωστόσο, συμβατική ρύθμιση που μεταβάλλει τα όρια του περιορισμού υπέρ του ζημιωθέντος, δεν εμπίπτει στην απαγόρευση. Το αρθ. 59 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ επιτρέπει τη δήλωση ανώτερης αξίας, αλλά και τη συμφωνία των μερών σε ανώτερο από το νόμιμο όριο του ποσοτικού περιορισμού[1392].

β. Νομισματική μονάδα περιορισμού

Η νομισματική μονάδα στην οποία γίνεται ο προσδιορισμός του ποσού της οφειλόμενης αποζημίωσης είναι το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου.

Το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα δημιουργήθηκε από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο το 1969[1393] ως συμπληρωματικό διεθνές αποθεματικό, στο πλαίσιο του συστήματος σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών του Bretton Woods[1394]. Η διεθνής κοινότητα αποφάσισε να δημιουργήσει ένα νέο διεθνές αποθεματικό υπό την αιγίδα του ΔΝΤ[1395], όταν η διεθνής προσφορά χρυσού και δολαρίου αποδείχθηκε ανεπαρκής για την υποστήριξη της επέκτασης του παγκόσμιου εμπορίου και των χρηματοοικονομικών ροών. Η συμμετοχή στο σύστημα Bretton Woods προϋπέθετε την ύπαρξη αποθεμάτων σε κρατικές ή κεντρικές τράπεζες που κατείχαν χρυσό και ευρέως αποδεκτά ξένα νομίσματα,

[1390] Βλ. αρθ. 59-61 ΚΡ.
[1391] Βλ. αρθ. 79 παρ. 1 περ. β ΚΡ.
[1392] Βλ. για την όμοια προσέγγιση υπό το καθεστώς των Κ Χ-Β σε *Ι. Κοροτζή*, Ναυτικό Δίκαιο Τόμος Δεύτερος, ο.π., σελ. 445, *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 631.
[1393] Με τις τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν την 31 Μαΐου 1968, με το IMF Resolution No. 23–5, και τέθηκαν σε ισχύ την 28 Ιουλίου 1969 στα «Articles of Agreement of the International Monetary Fund», τα οποία υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο του United Nations Monetary and Financial Conference, Bretton Woods, New Hampshire, την 22 Ιουλίου 1944 και τέθηκαν σε εφαρμογή την 27 Δεκεμβρίου, 1945.
[1394] Βλ. «Articles of Agreement of the International Monetary Fund», τα οποία υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο του United Nations Monetary and Financial Conference, Bretton Woods, New Hampshire, την 22 Ιουλίου 1944. Τότε υιοθετήθηκε το σύστημα σταθερών ισοτιμιών του Bretton Woods, ένα σύστημα το οποίο προσδιόριζε σταθερές ισοτιμίες μεταξύ των νομισμάτων των χωρών που συμμετείχαν σε αυτό. Στη διάσκεψη συμμετείχαν οι 44 συμμαχικές δυνάμεις, οι οποίες είχαν βγει νικήτριες από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Το Σύστημα σταθερών ισοτιμιών ίσχυσε έως και το 1971.
[1395] Πηγή: http://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR.

τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αγορά του εγχώριου νομίσματος στις αγορές συναλλάγματος, για τη διατήρηση της συναλλαγματικής ισοτιμίας. Το σύστημα Bretton Woods κατέρρευσε το 1971.

Το ΕΤΔ δεν είναι νόμισμα και δεν έχει το χαρακτήρα αξίωσης για το ΔΝΤ. Το ΕΤΔ είναι διεθνές συμπληρωματικό αποθεματικό, χωρίς ωστόσο να αποτελεί το μοναδικό διεθνές αποθεματικό, καθώς και η ανάπτυξη των διεθνών κεφαλαιαγορών συντέλεσε στη δημιουργία διεθνούς αποθεματικού για κάποια κράτη με ισχυρό νόμισμα. Πέρα από αυτή τη λειτουργία του, όμως, το ΕΤΔ χρησιμεύει ως λογιστική μονάδα του ΔΝΤ και ορισμένων άλλων διεθνών οργανισμών.

Η αξία του ΕΤΔ καθορίστηκε αρχικά ως ισοδύναμη με 0.888671 γραμμάρια καθαρού χρυσού, το οποίο ισοδυναμούσε, όταν δημιουργήθηκε το ΕΤΔ, με ένα δολάριο ΗΠΑ. Μετά την κατάρρευση του συστήματος Bretton Woods το 1971, ο τρόπος υπολογισμού του ΕΤΔ επαναπροσδιορίστηκε και η αξία του καθορίζεται με βάση το καλάθι ισοτιμιών (SDR Basket of currencies). Από την 1η Οκτωβρίου 2016[1396] το καλάθι ισοτιμιών αποτελείται από το αμερικανικό δολάριο, το ευρώ, το κινεζικό ρενμίνμπι, το γιεν Ιαπωνίας και τη στερλίνα της βρετανικής λίρας. Η αξία του ΕΤΔ σε όρους δολαρίου ΗΠΑ καθορίζεται καθημερινά και δημοσιεύεται στον ιστότοπο του ΔΝΤ. Υπολογίζεται ως το άθροισμα των συγκεκριμένων ποσών κάθε νομίσματος του καλαθιού που αποτιμάται σε δολάρια ΗΠΑ, με βάση τις συναλλαγματικές ισοτιμίες της μεσημβρινής ώρας Λονδίνου.

Η σύνθεση του καλαθιού επανεξετάζεται από την Εκτελεστική Επιτροπή ανά πενταετία ή νωρίτερα, εάν το ΔΝΤ διαπιστώσει ότι οι μεταβαλλόμενες συνθήκες δικαιολογούν αναθεώρηση, ώστε το ΕΤΔ να αντανακλά τη δύναμη των νομισμάτων στα παγκόσμια εμπορικά και χρηματοπιστωτικά συστήματα. Τον Νοέμβριο του 2015, το Εκτελεστικό Συμβούλιο αποφάσισε ότι, από την 1η Οκτωβρίου 2016, το κινεζικό ρενμίνμπι πληρούσε τα κριτήρια και συμπεριλήφθηκε στο καλάθι. Η επόμενη αναθεώρηση προγραμματίζεται να πραγματοποιηθεί έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2021, εκτός εάν προηγούμενη αναθεώρηση δικαιολογείται από διεθνείς οικονομικές εξελίξεις.

[1396] Οπότε προστέθηκε το κινέζικο ρενμίνμπι. Βλ. IMF Press Release No. 15/384.

Σε αυτή τη μονάδα υπολογισμού προβλέπεται ο προσδιορισμός του ποσού της αποζημίωσης τόσο στους Κανόνες του Αμβούργου, όσο και σε άλλες Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών, αλλά και σε άλλες Διεθνείς Συμβάσεις που ρυθμίζουν διάφορους τομείς του διεθνούς ναυτικού δικαίου. Ειδικότερα, στο πεδίο των διεθνών μεταφορών, συναντούμε το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα στο άρθρο 40 παρ. 2 της International Convention on Multimodal Transport of Goods, 1980, στο άρθρο 23 παρ. 3 της CMR, στο άρθρο 40 παρ. 2 της CIM-COTIF. Επίσης στο άρθρο 8 της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις 1976[1397] (LLMC). Το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα υιοθετείται[1398] και στα Διεθνή κείμενα του καθεστώτος ευθύνης[1399] για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.

Κατά τη σύνταξη των Κανόνων της Χάγης το 1924 ως νομισματική μονάδα περιορισμού ορίστηκε η λίρα Αγγλίας και συγκεκριμένα οι 100 λίρες ανά δέμα ή μονάδα[1400]. Αυτό άλλαξε με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, το οποίο όρισε το φράγκο poincaré ως μονάδα υπολογισμού[1401]. Με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ εισήχθησαν δύο καινοτόμες ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό των Κανόνων Χάγης 44 χρόνια μετά την θέση τους σε ισχύ. Συγκεκριμένα, εισήχθη το

[1397] Κυρώθηκε από τη χώρα μας με το Ν. 1923/1991.

[1398] Βλ. αρθ. V παρ. 9 α της Σύμβασης Ευθύνης 1992 (CLC), αρθ. 4 παρ. 4 της Σύμβασης Κεφαλαίου 1992 (IOPC FUND) και αρθ. 4 παρ. 2 περ. β του Διεθνούς Συμπληρωματικού Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο του 2003.

[1399] Αυτό το καθεστώς ευθύνης απαρτίζεται: **α)** από τη Σύμβαση Ευθύνης 1992 [Διεθνής Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου 1969, που κυρώθηκε με το συνημμένο σ' αυτήν Παράρτημα, με το άρθρο πρώτο του Ν. 314/1976, καταγγέλθηκε από την χώρα μας με την Φ.0546/16/ΑΣ460/Μ.3582-2251/1997 Ανακοίνωση του Υπουργείου Εξωτερικών. Με το άρθρο 11 του Πρωτοκόλλου του 1992, το οποίο κυρώθηκε με το άρθρο Μόνον του ΠΔ 197/1995, τα άρθρα Ι μέχρι XIII (τρις), συμπεριλαμβανομένου και του υποδείγματος του πιστοποιητικού, της Σύμβασης Ευθύνης 1969, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο αυτό, ονομάζονται Διεθνής Σύμβαση του 1992 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Σύμβαση Ευθύνης 1992)], **β)** από τη Σύμβαση Κεφαλαίου 1992 [Διεθνής Σύμβαση του 1992 για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 1638/198686 και καταγγέλθηκε με την Φ.0546/16/ΑΣ 460/Μ.3582-2251/1997 Ανακοίνωση του Υπουργείου Εξωτερικών. Με το άρθρο Μόνον του ΠΔ 270/1995, με το οποίο κυρώθηκε το Πρωτόκολλο 1992 της Διεθνούς Σύμβασης του 1971 για την Ίδρυση Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο και μετονομάστηκαν τα αρθ. 1 έως 36 πεντάκις της Σύμβασης Κεφαλαίου 1971, δυνάμει του άρθρου 27 του Πρωτοκόλλου], **γ)** από το Πρωτόκολλο του 2003 της Διεθνούς Σύμβασης του 1992 για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο, που κυρώθηκε με το αρθ. πρώτο του Ν 3482/2006 και τέθηκε σε ισχύ με την Ανακ.Υπ.Εξωτ. 0546/Μ.5881/ΑΣ 946 την 23η Ιανουαρίου 2007 (Διεθνές Συμπληρωματικό Κεφάλαιο Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο του 2003)].

[1400] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. α ΚΧ.

[1401] Βλ. αναλυτικά για τη νομισματική μονάδα περιορισμού κατά τους Κ Χ και μετά τα δύο Πρωτόκολλα σε Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 633 επ.

κιλό μικτού βάρους ως βάση υπολογισμού της αποζημίωσης και επίσης ειδική πρόβλεψη για τον περιορισμό, όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια[1402]. Όριο περιορισμού ορίστηκαν τότε τα 10.000 φράγκα poincaré ανά δέμα ή μονάδα είτε 30 φράγκα poincaré ανά κιλό μικτού βάρους[1403].

Στο σύστημα των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, η νομισματική μονάδα των ΕΤΔ εισήχθη με το Πρωτόκολλο του 1979 και εφαρμόζεται στα Κράτη που το έχουν κυρώσει[1404]. Επιπλέον το άρθρο 4 παρ. 5 περ. δ των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ ορίζει ότι η ισοτιμία της αξίας του εθνικού νομίσματος προς τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, Κράτους που είναι μέλος τους ΔΝΤ, θα υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού, που ισχύει και εφαρμόζεται από το ΔΝΤ στη συγκεκριμένη ημερομηνία, στη λειτουργία και τις συναλλαγές του. Εφόσον αυτός ο υπολογισμός δεν επιτρέπεται από τη νομοθεσία ενός Κράτους που δεν είναι μέλος του ΔΝΤ, το Κράτος αυτό μπορεί κατά το χρόνο της επικύρωσης/προσχώρησης στο Πρωτόκολλο του 1979 ή αργότερα, να δηλώσει για τα όρια της ευθύνης ως νομισματική μονάδα, εκείνη που αντιστοιχεί σε 65,5 χιλιοστόγραμμα χρυσού, καθαρότητας 900 βαθμών[1405]. Ωστόσο, πρέπει εδώ να γίνουν δύο καίριες, κατά τη γνώμη μας παρατηρήσεις: Πρώτον, έχει ήδη αμφισβητηθεί[1406] η καταλληλότητα του ΕΤΔ ως της νομισματικής μονάδας περιορισμού του ποσού της αποζημίωσης, ακριβώς λόγω του τρόπου υπολογισμού του, όπως ετέθηκε ανωτέρω. Δεύτερον το Πρωτόκολλο του 1979, με το οποίο τροποποιήθηκαν οι Κανόνες Χάγης, έχει επικυρωθεί από μόλις 25 κράτη, δηλαδή δεν έτυχε ευρείας απήχησης ούτε υπό το ισχύον καθεστώς.

Πάντως, στους Κανόνες Ρότερνταμ η διάταξη του άρθρου 59 παρ. 3 διατήρησε τα ΕΤΔ ως μονάδα υπολογισμού. Μετατροπή στο εθνικό νόμισμα ενός κράτους, γίνεται σύμφωνα με την ισοτιμία του, κατά την ημερομηνία των όρων του ΕΤΔ. Για Συμβαλλόμενο Κράτος που είναι μέλος του ΔΝΤ, ο

[1402] Βλ. παρακάτω για τον περιορισμό της ευθύνης επί μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια.
[1403] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. δ Κ Χ-Β, όπως είχε τροοποιηθεί με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ.
[1404] Συγκεκριμένα το «*Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές της 25ης Αυγούστου 1924, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 23ης Φεβρουαρίου 1968*» (SDR Protocol) που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 21 Δεκεμβρίου 1979 έχει συγκεντρώσει μόλις 25 επικυρώσεις/προσχωρήσεις.
[1405] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. δ Κ Χ-Β.
[1406] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, vol. 2, ο.π., σελ. 2196.

υπολογισμός γίνεται σύμφωνα με την ισχύουσα μέθοδο αποτίμησης που εφαρμόζει το ΔΝΤ για τις πράξεις και συναλλαγές[1407] κατά την ημερομηνία μετατροπής. Η διάταξη έχει απλοποιηθεί προκειμένου για Συμβαλλόμενο Κράτος που δεν είναι μέλος του ΔΝΤ. Έτσι, στην περίπτωση αυτή, το ΕΤΔ θα υπολογίζεται κατά τρόπο που θα καθοριστεί από το Κράτος αυτό.

Β. Διεύρυνση των κανόνων περιορισμού στους Κανόνες Ρότερνταμ

α. Υπολογισμός όταν επήλθε φυσική ζημία

Η επιλογή της βάσης υπολογισμού του περιορισμού τελεί σε άμεση σχέση με το νόμιμο λόγο ευθύνης του προσώπου που επιδιώκει να περιορίσει την ευθύνη του, από τη ζημία που υπέστη ο φορτωτής ή άλλος δικαιούχος του φορτίου. Η διάταξη του άρθρου 59 παρ. 1 είναι, θεωρητικά, ευρύτερη από την αντίστοιχη των Κανόνων Χάγης Βίσμπυ. Συγκεκριμένα, το δικαίωμα περιορισμού ανά δέμα/μονάδα ή κιλό μικτού βάρους, παρέχεται στο μεταφορέα όταν η ζημία έχει προκληθεί από παράβαση των υποχρεώσεων[1408] που ο μεταφορέας οφείλει να τηρήσει και που του επιβάλλονται από τους Κανόνες Ρότερνταμ, εφόσον αυτοί τυγχάνουν εφαρμογής στη σύμβαση μεταφοράς.

Έτσι, το δικαίωμα του περιορισμού ανά δέμα/μονάδα ή κιλό μικτού βάρους, παρέχεται ρητά[1409] στο μεταφορέα όχι μόνο σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων, αλλά και στις περιπτώσεις παράβασης υποχρεώσεων που αφορούν την παράδοση και την παροχή πληροφοριών[1410]. Βεβαίως, η διεύρυνση αυτή που αφορά περιορισμό ανα δέμα, μονάδα ή κιλό μικτού βάρους, όταν διαπιστώνεται παράβαση υποχρέωσης του μεταφορέα με βάση τη Σύμβαση, δεν μπορεί να γίνει αντιληπτή στις περιπτώσεις που δεν είχε σαν αποτέλεσμα φυσική ζημία των εμπορευμάτων.

[1407] Βλ. αρθ. 59 παρ. 3 εδ. δεύτερο ΚΡ.
[1408] Βλ. π.χ. σελ. 90 επ. στο Πρώτο Μέρος της παρούσας μελέτης.
[1409] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 11-04, σελ. 30.
[1410] Βλ. αρθ. 11 και 28 ΚΡ.

i. Βάσεις υπολογισμού του περιορισμού

i.i. Το δέμα

Για τον υπολογισμό του ποσού της αποζημίωσης με εφαρμογή του ποσοτικού περιορισμού, χρησιμοποιήθηκε ως βάση, ήδη από τους Κανόνες Χάγης[1411], το δέμα και η μονάδα. Οι έννοιες αυτές επιβίωσαν των τροποποιητικών Πρωτοκόλλων των Κανόνων Χάγης και υιοθετήθηκαν τόσο στους Κανόνες του Αμβούργου[1412], όσο και στους Κανόνες του Ρότερνταμ[1413].

Καμία από τις ανωτέρω Διεθνείς Συμβάσεις δεν περιέλαβε ορισμό για τις έννοιες αυτές. Η έννοια του δέματος έτυχε ευρείας και πολύπλευρης ερμηνείας από τα εθνικά δικαστήρια κατά την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης. Αυτό οφείλεται κυρίως στην μεταβολή και εξέλιξη των χαρακτηριστικών της συσκευασίας, αλλά και στη χρήση μέσων συγκέντρωσης φορτίου, εμπορευματοκιβωτίων και παλετών, η οποία οδήγησε σε διάσταση τη διεθνή νομολογία και στην ανάγκη διαρκούς αναπροσδιορισμού της έννοιας[1414]. Κατά μία άποψη που επικράτησε και στην Ελλάδα κατά την ερμηνεία του άρθρου 141 ΚΙΝΔ, δέμα θεωρείται κατά κανόνα μία αδιαφανής, αυθυπόστατη και διακεκριμένη συσκευασία, η οποία περιέχει ένα ή περισσότερα αντικείμενα και δεν μπορεί να διαπιστωθεί το περιεχόμενο της[1415]. Κατά την άποψη που επικράτησε στα αγγλοσαξωνικά δίκαια η ερμηνεία που δόθηκε στηρίχθηκε στη συνήθη έννοια του όρου συσκευασία και συνέδεσε την έννοια του δέματος με την λειτουργικότητα της συσκευασίας. Στη Γερμανία η θεωρία προσέθεσε δύο νέα κριτήρια και συγκεκριμένα την εξατομίκευση του φορτίου μέσω της συσκευασίας και το αν αυτή είναι ικανή να προστατέψει το περιεχόμενο εμπόρευμα. Η άποψη αυτή επηρέασε και την ερμηνεία στο ελληνικό δίκαιο[1416].

[1411] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 Κ Χ.
[1412] Βλ. αρθ. 6 παρ. 1 περ. α ΚΑμβ.
[1413] Βλ. αρθ. 59 παρ. 1 ΚΡ.
[1414] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, vol. 2, ο.π., σελ. 2167 επ.
[1415] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 639 επ.
[1416] Βλ. σχετικά με την άποψη αυτή αναλυτικές παραπομπές σε Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 640, σε Basedow, Transportvertrag, 1987, σελ. 411-412, Κιντής, Η ευθύνη του θαλασσίου μεταφορέως δι' απώλειαν ή βλάβην πραγμάτων μεταφερομένων διά «κοντέινερ», ΕεμπΔ 1975, σελ. 181 επ. και αποφάσεις ΠΠΠειρ 434/1974, ΕΝΔ 1974, σελ. 521 και ΜΠΠειρ 6910/1983, ΕεμπΔ 1984, σελ. 481.

Με αυτά τα χαρακτηριστικά, όμως, τα ασυσκεύαστα ή χύμα φορτία δε συγκεντρώνουν τα κριτήρια που απαιτεί ο περιορισμός με βάση το δέμα. Αντίθετα, στο γαλλικό δίκαιο το στοιχείο του φορτίου που εξατομικεύεται στη φορτωτική μπορεί να θεωρηθεί δέμα, ανεξάρτητα από το αν είναι συσκευασμένο. Η άποψη αυτή, ανταποκρίνεται στον όρο τεμάχιο, ο οποίος υιοθετήθηκε από το γερμανικό δίκαιο, κρίνεται δε η ορθότερη και από πρακτική άποψη, καθώς εστιάζει στη συγκέντρωση του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί[1417].

i.ii. Η μονάδα

Ορισμός δεν δίνεται στους Κανόνες Χάγης ούτε για την έννοια της μονάδας, η οποία δεν διευκρινίστηκε ούτε με τα τροποποιητικά Πρωτόκολλα του 1968 και του 1979. Αυτό δημιούργησε διχογνωμίες κατά την ερμηνεία και εφαρμογή των Κανόνων, καθώς υποστηρίχθηκε τόσο η άποψη ότι μονάδα κατά την έννοια της Σύμβασης συνιστά η μονάδα ναύλου όσο και ότι η μονάδα αναφέρεται σε μονάδα φορτίου. Η μονάδα ναύλου προσδιορίζεται με βάση τη μονάδα μέτρησης που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας για τον προσδιορισμό του εισπρακτέου ναύλου. Υπέρ της ερμηνείας αυτής τάχθηκε τόσο η κρατούσα άποψη στην Γαλλία[1418] όσο και μεγάλη μερίδα της θεωρίας και μέρος της νομολογίας στην Ελλάδα[1419]. Υποστηρίζεται, μάλιστα, η συνήθης, αντί της συμφωνημένης, μονάδας ναύλου, διότι στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, τις συνθήκες της αγοράς.

Η μονάδα φορτίου από την άλλη πλευρά παριστά το εξατομικευμένο μέρος του φορτίου ανάλογα με τα φυσικά του χαρακτηριστικά και τον τρόπο φόρτωσης. Αυτό το ερμηνευτικό πρόβλημα που δημιούργησε η διάταξη των Κανόνων Χάγης, επιλύθηκε με τη διατύπωση της αντίστοιχης διάταξης των Κανόνων του Αμβούργου, όπου ορίστηκε ρητά ως βάση για τον υπολογισμό του

[1417] Βλ. Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, vol. 2, ο.π., σελ. 2175 επ. και Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 642.
[1418] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 644 επ..
[1419] Βλ. Κιντής, Η ευθύνη του θαλασσίου μεταφορέως …, ο.π., ΕεμπΔ 1975, σελ. 181 επ., Δελούκας, Ναυτικόν Δίκαιον, ο.π., σελ. 350, ΜΠΠειρ 613/1975, ΕΝΔ 1979, σελ. 215, ΠΠΠειρ 579/1975, ΕΝΔ 1975, σελ. 267.

περιορισμού η «φορτωτική μονάδα[1420]». Η διατύπωση αυτή μεταφέρθηκε και στους Κανόνες του Ρότερνταμ[1421], στους οποίους για το σκοπό περιορισμού, γίνεται ευθεία αναφορά σε φορτωτική μονάδα.

i.iii. Το κιλό μικτού βάρους

Ακόμη και με την ερμηνευτική αποσαφήνιση των εννοιών του δέματος και της μονάδας, αυτός ο τρόπος υπολογισμού αποδείχθηκε ανεπαρκής και άδικος για πολύ μεγάλες φορτώσεις[1422] με βαρύ ασυσκεύαστο φορτίο, όπως μεγάλα μηχανήματα ή οχήματα. Έτσι, το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, όπως ήδη αναφέραμε, εισήγαγε ως τρίτη βάση περιορισμού το βάρος[1423]. Η προσθήκη αποτέλεσε καινοτομία στο δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών, όχι όμως και στο διεθνές καθεστώς των μεταφορών εν γένει[1424]. Το βάρος είναι μια μονάδα μέτρησης που αφενός δεν είναι ευχερώς αμφισβητήσιμη και αφετέρου εξασφαλίζει ομοιόμορφη εφαρμογή του κανόνα. Για τους σκοπούς του περιορισμού θα ληφθεί υπόψη το βάρος των εμπορευμάτων που έχουν απωλεσθεί ή υποστεί βλάβη.

Ο υπολογισμός του περιορισμού με βάση το βάρος περιλήφθηκε με υψηλότερο όριο στους Κανόνες του Αμβούργου[1425], ενώ επίσης περιλήφθηκε στο άρθρο 59 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ[1426]. Σύμφωνα με τη διατύπωση των ρυθμίσεων αυτών ως προς τη βάση που λαμβάνεται για τον περιορισμό, ο υπολογισμός θα γίνει είτε ανά δέμα ή μονάδα είτε ανά κιλό μικτού βάρους και, συγκεκριμένα, από τις εναλλακτικά διατυπωμένες βάσεις, θα επιλεγεί εκείνη που εξασφαλίζει υψηλότερη αποκατάσταση στον ζημιωθέντα σε μια συγκεκριμένη περίπτωση[1427]. Εφόσον τα όρια προσδιορισμού είναι γνωστά εκ των προτέρων, δεν δημιουργείται αμφισβήτηση για το εφαρμοστέο όριο. Έτσι,

[1420] "shipping unit", βλ. αρθ. 6 παρ. 1 περ. α Καμβ.
[1421] Βλ. αρθ. 59 παρ. 1 ΚΡ.
[1422] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.240, σελ. 167.
[1423] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. α Κ Χ-Β.
[1424] Βλ. Σύμβαση της Βαρσοβίας αρθ. 22 παρ. 2, Σύμβαση Μόντρεαλ αρθ. 22 παρ. 3, CMR αρθ. 23, CIM-COTIF αρθ. 40.
[1425] Βλ. αρθ. 6 παρ. 1 περ. α Καμβ.
[1426] Βλ. σχετικά με τη διαμόρφωση του αρθ. 59 τη σχετική συζήτηση σε Αναφορά της Επιτροπής 10ης Συνόδου, παρ. 81-85, 11ης Συνόδου, παρ. 257-267, 13ης Συνόδου, παρ. 38-51, 18ης Συνόδου, παρ. 162-180, 20ης Συνόδου, παρ. 133-166, 21ης Συνόδου, παρ. 183-203 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 195-200.
[1427] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.241, σελ. 167.

για βαριά φορτία θα είναι πρακτικά πάντα συμφερότερο για το φορτωτή το όριο με βάση υπολογισμού το βάρος.

i.iv. Ο υπολογισμός του περιορισμού κατά τη μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια

Η κορύφωση της ερμηνευτικής πρόκλησης των διατάξεων του περιορισμού για τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, τοποθετείται χρονικά γύρω στο 1950, με τη γενίκευση της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων[1428], διότι ανέκυψε το θέμα αν και αυτά υπάγονται στην έννοια του δέματος[1429]. Διότι, μία τέτοια προσέγγιση θα εκμηδένιζε ουσιαστικά την ευθύνη του μεταφορέα, καθώς αν το εμπορευματοκιβώτιο λαμβάνεται ως ένα δέμα για το σκοπό περιορισμού του ποσού της οφειλόμενης αποζημίωσης, τότε ο ζημιωθείς δικαιούτο 100 λίρες Αγγλίας για ένα ολόκληρο εμπορευματοκιβώτιο. Με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, εισήχθη η περ. γ στην παρ. 5 του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης, με την οποία διευκρινίστηκε ότι για το σκοπό του περιορισμού, λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των δεμάτων ή μονάδων που αναφέρονται στη φορτωτική ότι είναι συσκευασμένα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο, παλέτα ή παρόμοιο μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείται για συγκέντρωση εμπορευμάτων, ενώ αν τέτοια καταχώρηση δεν έχει γίνει στη φορτωτική, αυτό το μέσο μεταφοράς θεωρείται ένα δέμα ή μονάδα. Οι Κανόνες του Αμβούργου διατήρησαν τη διάκριση, με τη διαφορά ότι η αναφορά του αριθμού των δεμάτων ή μονάδων

[1428] Ορισμό του εμπορευματοκιβωτίου που χρησιμοποιείται της διεθνείς μεταφορές, με εξαίρεση εκείνων που χρησιμοποιούνται της εναέρες, συναντούμε στη Διεθνή Σύμβαση για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια, που υπογράφηκε στη Γενεύη της 2 Δεκεμβρίου 1972 μαζί με τα Παραρτήματα της Ι και ΙΙ, της τροποποιήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο.) στο Λονδίνο της 2 Απριλίου 1981 και 13 Ιουνίου 1983 και η οποία έχει κυρωθεί από τη χώρα της με το άρθρο πρώτο του Ν. 1757/1988. Κατά τον ορισμό του αρθ. ΙΙ αριθ. 1: «*Εμπορευματοκιβώτιο» σημαίνει ένα είδος εξαρτήματος μεταφοράς: (α) μόνιμης κατασκευής και επομένως αρκετά ισχυρό ώστε να είναι κατάλληλο για πολλαπλή χρήση, (β) ειδικά σχεδιασμένο για να διευκολύνει τη μεταφορά αγαθών, με ένα ή με περισσότερα μέσα μεταφοράς, χωρίς ενδιάμεση επαναφόρτωση, (γ) σχεδιασμένο για να είναι ασφαλές και/ή να χειρίζεται έχοντας γωνιακούς εξαρτισμούς για της σκοπούς της, (δ) διαστάσεων τέτοιων, ώστε η επιφάνεια που περικλείεται από τέσσερα εξωτερικά γωνιακά άκρα του πυθμένα να είναι: (Ι) τουλάχιστον 14μ² (150 τετραγ. Πόδια) ή (ΙΙ) τουλάχιστον 7μ² (75 τετραγ. Πόδια) εφοδιασμένο με γωνιακούς ακραίους εξαρτισμούς. Στον όρο «εμπορευματοκιβώτιο» δεν περιλαμβάνονται μεταφορικά οχήματα ούτε συσκευασία εν τούτοις περιλαμβάνονται τα εμπορευματοκιβώτια όταν μεταφέρονται πάνω σε πλαίσια οχημάτων*.»

[1429] Βλ. αναλυτικά για της διάφορες απόψεις που αναπτύχθηκαν πριν το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ σε Harrigton, Legal problems arising from 392ontainerization and international transport, ETL 1982, σελ. 3 επ., Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, vol. 2, ο.π., σελ. 2173, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π. σελ. 647 επ..

έπρεπε να προκύπτει από τη φορτωτική ή από κάθε άλλο έγγραφο αποδεικτικό της σύμβασης μεταφοράς[1430].

Η προσθήκη ρύθμισης για τα εμπορευματοκιβώτια με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, οπωσδήποτε εισέφερε στην επίλυση κάποιων ερμηνευτικών ζητημάτων. Δημιούργησε ωστόσο και νέους προβληματισμούς, οι οποίοι μπορούν να συνοψιστούν στο τι συνιστά παρόμοιο με εμπορευματοκιβώτιο μέσο μεταφοράς και πότε ένα εμπορευματοκιβώτιο θεωρείται για τους σκοπούς του περιορισμού ολόκληρο ως ένα δέμα, ανεξάρτητα από τον περιεχόμενο αριθμό των δεμάτων ή μονάδων που αναφέρονται στη φορτωτική.

Αναφορικά με το πρώτο ζήτημα, πρέπει να παρατηρηθεί ότι τα μέσα συγκέντρωσης εμπορευμάτων μεταβάλλονται από τεχνικούς/τεχνολογικούς παράγοντες στην πρακτική των διεθνών μεταφορών και δεν μπορούν να προβλεφθούν κατά τη διατύπωση μιας διάταξης. Η άποψη που επικράτησε[1431] δέχεται ότι στην έννοια του εμπορευματοκιβωτίου εμπίπτουν και τα ρυμουλκούμενα οχήματα, οδικά και σιδηροδρομικά, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη συγκέντρωση και μεταφορά εμπορευμάτων.

Ως προς το δεύτερο ζήτημα, ανέκυψε ο προβληματισμός αν λαμβάνονται υπόψη κατά αριθμό τα δέματα που δηλώνει ο φορτωτής ή εκείνα που καταχωρεί ο μεταφορέας στη φορτωτική κατά το άρθρο 3 παρ. 3 περ. β των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ. Εφόσον δεν ήταν δυνατή η εξακρίβωση από το μεταφορέα του αριθμού των δεμάτων ή μονάδων που περιέχονται σε ένα εμπορευματοκιβώτιο, ο μεταφορέας μπορεί να χρησιμοποιήσει τη ρήτρα "said to contain" ή "contents unknown" ή κάποια όμοια[1432]. Γίνεται δεκτό ότι σε περίπτωση απώλειας, ο φορτωτής φέρει το βάρος να αποδείξει το περιεχόμενο του εμπορευματοκιβωτίου και μόνο αν αυτό δεν καταστεί εφικτό θα θεωρηθεί ως ένα δέμα ή μονάδα ολόκληρο το εμπορευματοκιβώτιο[1433].

[1430] Βλ. αρθ. 6 παρ. 2 περ. α Καμβ.
[1431] Βλ. Carver's Carriage by sea, vol. I, 13th ed., 1982, σελ. 397, Ε. Γκολογκίνα-Οικονόμου, Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων, ο.π., σελ. 227.
[1432] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων με εμπορευματοκιβώτια – Ειδικά νομικά ζητήματα, ο.π., σελ. 41.
[1433] Βλ. Carver's Carriage by sea, vol. I, 13th ed., 1982, σελ. 557, *J. Wilson*, Carriage of goods by sea, ο.π., σελ. 199, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 654.

Στους Κανόνες Ρότερνταμ η διάταξη[1434] για τα εμπορευματοκιβώτια διαμορφώθηκε έτσι, ώστε να ανταποκρίνεται νομικά στην διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης πέρα από τη φορτωτική[1435] και τεχνικά στην ποικιλία των φορέων συγκέντρωσης εμπορευμάτων[1436] και την πρακτική των σύγχρονων μεταφορών. Έτσι, σύμφωνα με τη δεύτερη παρ. του άρθρου 59, όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσα ή πάνω σε εμπορευματοκιβώτιο[1437], παλέτα ή παρόμοια μονάδα μεταφοράς, που χρησιμοποιείται για τη συγκέντρωση εμπορευμάτων, ή μέσα ή πάνω σε ένα όχημα[1438], τα δέματα ή φορτωτικές μονάδες που απαριθμούνται στα στοιχεία της σύμβασης ως συσκευασμένα, μέσα ή πάνω σε μονάδα μεταφοράς ή όχημα, θεωρούνται δέματα ή φορτωτικές μονάδες. Εάν δεν απαριθμούνται, θεωρούνται μία φορτωτική μονάδα.

ii. Όρια περιορισμού

Όπως είδαμε, οι Κανόνες Χάγης εισήγαγαν στις θαλάσσιες μεταφορές, σε επίπεδο διεθνούς νομοθετικού κειμένου, τον περιορισμό της ευθύνης. Το άρθρο 4 παρ. 5 στην αρχική του μορφή υιοθέτησε όριο προσδιορισμού το οποίο καθόρισε στις 100 λίρες Αγγλίας ανά δέμα ή μονάδα.

Το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ, αφενός περιέλαβε διάταξη για τον υπολογισμό της αποζημίωσης όταν η μεταφορά διεξάγεται με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων[1439], αφετέρου εισήγαγε ως εναλλακτική βάση υπολογισμού το κιλό μικτού βάρους. Ταυτόχρονα μετέβαλε τη νομισματική μονάδα και αύξησε το όριο περιορισμού ανά δέμα ή μονάδα σε 10.000 φράγκα poincaré και προσδιόρισε το όριο περιορισμού ανά κιλό μικτό βάρους σε 30 φράγκα poincaré. Στη συνέχεια, το Πρωτόκολλο του 1979 μετέβαλλε τη νομισματική μονάδα υπολογισμού στα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα του

[1434] Βλ. αρθ. 59 παρ. 2 ΚΡ.
[1435] Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 23 και 36 παρ. 1 περ. γ ΚΡ.
[1436] Βλ. αρθ. 1 παρ. 27 ΚΡ.
[1437] Ο ορισμός του εμπορευματοκιβωτίου δίνεται στο αρθ. 1 αριθ. 26 ΚΡ: *«Εμπορευματοκιβώτιο» καλείται κάθε τύπος εμπορευματοκιβωτίου, δεξαμενή που δύναται να μεταφερθεί ή επίπεδη κατασκευή, κινητό αμάξωμα ή οποιαδήποτε παρόμοια μονάδα φορτίου η οποία χρησιμοποιείται για τη συγκέντρωση εμπορευμάτων και κάθε εξοπλισμός βοηθητικός σε τέτοια μονάδα φορτίου.»*
[1438] Ο ορισμός του οχήματος δίνεται στο αρθ. 1 αριθ. 27 ΚΡ: *«Όχημα» καλείται ένα οδικό ή σιδηροδρομικό όχημα φορτίου.»*
[1439] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. γ Κ Χ-Β.

Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και καθόρισε το όριο σε 666,67 ΕΤΔ ανά δέμα ή μονάδα και σε 2 ΕΤΔ ανά κιλό.

Οι Κανόνες του Αμβούργου αύξησαν και τα δύο ποσά περιορισμού σε 835 ΕΤΔ ανά δέμα ή μονάδα και 2,5 ΕΤΔ ανά κιλό[1440]. Η UN Multimodal Convention 1980[1441], η οποία δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ, περιέλαβε ιδιαίτερα αυξημένα όρια περιορισμού και συγκεκριμένα καθόρισε το όριο σε 920 ΕΤΔ ανά δέμα ή μονάδα και σε 2,75 ΕΤΔ ανά κιλό μικτού βάρους[1442].

Κατά τις διαπραγματεύσεις για τα όρια του περιορισμού στους Κανόνες Ρότερνταμ, ελήφθησαν υπόψη τα όρια περιορισμού που είχαν περιληφθεί στις προηγούμενες Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών δια θαλάσσης ή και δια θαλάσσης. Επίσης εξετάστηκαν τα όρια των Διεθνών Συμβάσεων για τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές και συγκεκριμένα, τα όρια που προβλέπονται στη CMR και την CIM-COTIF, οι οποίες περιέχουν περιορισμό μόνο με βάση το βάρος. Ειδικότερα, η CMR καθορίζει το όριο σε 8,33 ΕΤΔ ανά κιλό[1443] και η CIM-COTIF σε 17 ΕΤΔ ανά κιλό[1444].

Η διαπραγμάτευση των ποσών περιορισμού, παρά το γεγονός ότι ο καθορισμός τους αποτέλεσε σημείο τριβής με τις αντιπροσωπείες χωρών φορτωτών, ως προς το ύψος τους, δεν απασχόλησε ουσιαστικά την UNCITRAL, παρά μόνο στην τελευταία σύνοδο[1445] της Ομάδας Εργασίας. Όπως ήταν αναμενόμενο, οι αντιπροσωπείες των χωρών μεταφορέων διεκδικούσαν τη διατήρηση των ορίων στα επίπεδα των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ενώ οι αντιπροσωπείες των χωρών φορτωτών επιδίωξαν την αύξηση των ορίων που είχαν υιοθετηθεί στους Κανόνες του Αμβούργου[1446]. Ο συμβιβασμός κινήθηκε κάπου στη μέση και τα ποσά περιορισμού συμφωνήθηκαν λίγο αυξημένα σε σχέση με τα όρια των Κανόνων Αμβούργου και έγιναν σχεδόν ομόφωνα αποδεκτά[1447]. Έτσι, το ποσό περιορισμού διαμορφώθηκε τελικά σε 875 ΕΤΔ ανά

[1440] Βλ. αρθ. 6 παρ. 1 περ. α Καμβ.
[1441] Jerman Boris, Role of maritime transport in conventions on multimodal transport σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 1, Genova 2010, σελ. 594 επ.
[1442] Βλ. αρθ. 40 παρ. 2 Multimodal Convention 1980.
[1443] Βλ. αρθ. 23 παρ. 3 CMR.
[1444] Βλ. αρθ 40 παρ. 2 CIM-COTIF.
[1445] Βλ. σχετ. έγγραφα της Ομάδας Εργασίας, π.χ. Preliminary Draft Instrument WP. 21, αρθ. 6, Draft Convention WP.81, αρθ. 62 και Αναφορές της Επιτροπής, 11ης Συνόδου, παρ. 258, 20ης Συνόδου, παρ. 147, 21ης Συνόδου, παρ. 186, 197-203.
[1446] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 20ης Συνόδου, παρ. 136-139.
[1447] Αναφορά της Επιτροπής, 21ης Συνόδου, παρ. 197.

δέμα ή μονάδα και 3 ΕΤΔ ανά κιλό μικτού βάρους. Ωστόσο, συμφωνήθηκε ότι δεν θα περιληφθεί στη Διεθνή Σύμβαση διάταξη που να επιτρέπει την τροποποίηση των ορίων με τη διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής[1448] και επιπλέον ότι δεν θα τροποποιηθεί ο ορισμός της «σύμβασης όγκου».

Παράλληλα, συμφωνήθηκαν[1449] ως προϋποθέσεις αποδοχής των ορίων και ορισμένα περιφερειακά ζητήματα, τα οποία άπτονται της σύγκρουσης σε συγκεκριμένες περιπτώσεις[1450] των Κανόνων Ρότερνταμ με το καθεστώς των Διεθνών Συμβάσεων για την οδική και σιδηροδρομική μεταφορά. Όπως και σε άλλο σημείο αναπτύχθηκε[1451], υιοθετείται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ ένα σύστημα περιορισμένου δικτύου για μη εντοπισμένες ζημιές. Σύμφωνα με αυτό, όταν η απώλεια ή η βλάβη εντοπίζεται στο χερσαίο τμήμα της μεταφοράς, για τις ζημιές κατά τη διάρκεια του οποίου θα εφαρμοζόταν διαφορετική Διεθνής Σύμβαση, αν τα μέρη είχαν συνάψει μία ξεχωριστή σύμβαση μεταφοράς για το συγκεκριμένο σκέλος, τότε οι διατάξεις των Κανόνων Ρότερνταμ που αφορούν την ευθύνη του μεταφορέα, τον περιορισμό της ευθύνης, και την προθεσμία αγωγής δεν εφαρμόζονται.

Η σύγκριση των ορίων των Κανόνων Ρότερνταμ με τα όρια στην άλλη, εφαρμοστέα στην περίπτωση αυτή Διεθνή Σύμβαση, είναι θέμα πραγματικό και εξαρτάται από το φορτίο. Κατά γενικό κανόνα, και σύμφωνα με τα όρια των Κανόνων Ρότερνταμ που θα δούμε αμέσως παρακάτω, το ποσό περιορισμού στη CMR είναι ίδιο με εκείνο των Κανόνων Ρότερνταμ, όταν ένα δέμα ζυγίζει πάνω από 105 κιλά, ενώ στην CIM-COTIF, όταν ένα δέμα ζυγίζει αντίστοιχα πάνω από 51 κιλά[1452]. Σύμφωνα με ευνοϊκή για τους φορτωτές άποψη που προτάθηκε, υποστηρίχθηκε ότι σε περίπτωση ζημιών που δεν είναι δυνατόν να εντοπιστούν σε ένα συγκεκριμένο σκέλος μεταφοράς, φαινόμενο συχνό στις μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, θα έπρεπε να εφαρμόζεται το υψηλότερο όριο ευθύνης που προβλέπεται από αναγκαστικού δικαίου διεθνείς διατάξεις που διέπουν τις χερσαίες μεταφορές[1453].

[1448] Βλ. για τη διαδικασία της σιωπηρής αποδοχής στο Εισαγωγικό Μέρος, σελ. 37.
[1449] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 21ης Συνόδου, παρ. 197-203.
[1450] Βλ. αρθ. 82 ΚΡ.
[1451] Βλ. Πρώτο Μέρος, σελ. 132 για το limited network principle.
[1452] Για τους υπολογισμούς αυτούς βλ. σε Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.242-5.243, σελ. 168.
[1453] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 19ης Συνόδου, παρ. 194 και 200.

Ωστόσο, η πρόταση απορρίφθηκε[1454] καθώς αφενός έθιγε την κατανομή του κινδύνου σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ, αφετέρου η maritime plus προσέγγιση που επιδίωκαν οι Κανόνες θα υφίστατο ουσιαστικό πλήγμα. Έτσι, τα όρια συμφωνήθηκε ότι δεν θα εφαρμόζονται, μόνο στην περίπτωση εντοπισμένων ζημιών και εφόσον τυγχάνουν εφαρμογής διατάξεις αναγκαστικού δικαίου αποκλειστικά διεθνούς προέλευσης, που ρυθμίζουν το σκέλος της μεταφοράς κατά το οποίο επήλθε η εντοπισμένη ζημία.

iii. Περαιτέρω περιορισμός της ευθύνης

Ο περιορισμός του ποσού της αποζημίωσης για τη ζημία που υπέστη ο δικαιούχος σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων, δεν είναι απαραίτητα το καταληκτικό στάδιο του υπολογισμού της αποζημίωσης που θα κληθεί τελικά ο υπόχρεος να καταβάλλει για τις ζημίες αυτές. Το περιορισμένο κατά δέμα ή μονάδα ή κιλό μικτού βάρους ποσό μπορεί να αποτελέσει, όπως θα δούμε αμέσως, αντικείμενο αξίωσης που υπόκειται σε περαιτέρω περιορισμό.

Αυτό θα συμβεί στην περίπτωση κατά την οποία ο μεταφορέας/πλοιοκτήτης είτε με βάση τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου για το συνολικό περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (LLMC 1976/1996/2012[1455]), είτε βάση εθνικής νομοθεσίας, μπορεί να υποβάλλει εναντίον του αξιώσεις σχετικά με το πλοίο ή το χειρισμό του[1456] σε διαδικασία συνολικού περιορισμού. Αυτό συνεπάγεται επομένως ότι ο ενάγων τελικά υφίσταται διπλό περιορισμό[1457] για την αξίωσή του από την απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, καθώς ο μεταφορέας υποχρεούται τελικά να καταβάλλει μόνο ένα μέρος της απαίτησης που έχει ήδη περιοριστεί, κατ' άρθρο 59 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ. Εφόσον εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο, ο μεταφορέας ο οποίος είναι ταυτόχρονα και πλοιοκτήτης, μπορεί να στηριχθεί στην ανωτέρω Διεθνή Σύμβαση ή αν αυτή δεν είναι εφαρμοστέα, στα άρθρα 85 επ. ΚΙΝΔ[1458].

[1454] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 21ης Συνόδου, παρ. 197-203.
[1455] Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις.
[1456] Βλ. αρθ. 83 και Δεύτερο Μέρος της παρούσας μελέτης, σελ. 206, σχετικά με την από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη.
[1457] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.259, σελ. 176.
[1458] Βλ. *Ι. Κοροτζή*, Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά)…, ο.π., σελ. 127.

β. Υπολογισμός περιορισμού όταν η ζημία οφείλεται σε καθυστέρηση

i. Βάση υπολογισμού του περιορισμού

Στους Κανόνες του Ρότερνταμ αναγνωρίζεται στο άρθρο 60 το δικαίωμα σε ποσοτικό περιορισμό της αποζημίωσης που οφείλεται από το μεταφορέα για τη ζημία που επήλθε συνεπεία καθυστέρησης[1459]. Η ίδια διάταξη διακρίνει δύο είδη ζημίας τα οποία προκαλούνται από την καθυστέρηση, για τα οποία καθόρισε διαφορετικό τρόπο υπολογισμού του ποσοτικού περιορισμού. Ειδικότερα, η καθυστέρηση ενδέχεται να προκαλέσει φυσική ή υλική ζημία στο υπό μεταφορά φορτίο. Ενδέχεται όμως τα εμπορεύματα να παραδοθούν στην κατάσταση που περιγράφεται στα στοιχεία της σύμβασης, παρά την καθυστέρηση. Αποζημιωτέα στην περίπτωση αυτή θα είναι τυχόν οικονομική ζημία την οποία υπέστη ο δικαιούχος του φορτίου και η οποία τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την καθυστέρηση.

Στην περίπτωση κατά την οποία η καθυστέρηση παράδοσης προκάλεσε φυσική/υλική ζημία, ο υπολογισμός της ζημίας, κατά ρητή διατύπωση του άρθρου 60 των Κανόνων Ρότερνταμ, θα γίνει με τους κανόνες που διαγράφονται στο άρθρο 22. Κατά συνέπεια, ο υπολογισμός της αποζημίωσης για ζημίες αυτού του είδους, μετά την αποτίμηση της ζημίας όπως ορίζεται στο άρθρο 22, θα υπαχθεί στους κανόνες του άρθρου 59 παρ. 1, το οποίο ρυθμίζει τον περιορισμό σε κάθε περίπτωση αποζημίωσης για ζημίες από απώλεια ή βλάβη. Βάση υπολογισμού, επομένως, θα αποτελέσει το δέμα, η μονάδα ή το κιλό μικτού βάρους.

Η διάταξη του άρθρου 60, όμως, διακρίνει την περίπτωση κατά την οποία η ζημία που υπέστη ο δικαιούχος του φορτίου από την καθυστέρηση συνίσταται σε μείωση ή ματαίωση του ευλόγως προσδοκώμενου κέρδους[1460]. Στην περίπτωση αυτή, δηλαδή, ο δικαιούχος του φορτίου ενδέχεται να παραλαμβάνει ακέραια κατά ποσότητα και ποιότητα τα εμπορεύματά του, ωστόσο, μόνο του

[1459] Η δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα για ζημία που προκαλείται από καθυστέρηση εισήχθη το πρώτον στο αρθ. 6 παρ. 1 περ. β ΚΑμβ.

[1460] Βλ. για τη συζήτηση στην UNCITRAL σχετικά με το αρθ. 60 σε Αναφορά της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 25-31, 18ης Συνόδου, παρ. 181-194, 21ης Συνόδου, παρ. 205-207 και στην τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 201-202.

το γεγονός της καθυστέρησης, ενδέχεται να προκαλεί ζημία οικονομικής φύσεως. Για το λόγο αυτό, η βάση υπολογισμού της αποζημίωσης για το σκοπό του περιορισμού δεν είναι το δέμα, η μονάδα ή το κιλό μικτού βάρους των εμπορευμάτων όταν αυτά παρελήφθησαν άθικτα, αλλά ως βάση υπολογισμού θα ληφθεί ο καταβλητέος ναύλος για τα εμπορεύματα που καθυστέρησαν.

Ο υπολογισμός του ποσοτικού περιορισμού της αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης υπόκειται σε διεπίπεδο όριο. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 60, το συνολικό ποσό της αποζημίωσης για ζημίες συνεπεία καθυστέρησης, είτε φυσικές/υλικές είτε οικονομικές, δεν μπορεί να υπερβεί το καταβλητέο ποσό με βάση τον περιορισμό που θα είχε χωρήσει κατά τους κανόνες του άρθρου 59 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ. Και στην μεν πρώτη περίπτωση, της αποζημίωσης για ζημία από απώλεια και βλάβη συνεπεία καθυστέρησης, αυτό μπορεί να θεωρηθεί αυτονόητο από τη διατύπωση της διάταξης· δεν είναι όμως αυτονόητο ούτε στην περίπτωση κατά την οποία η ζημία για την οποία οφείλεται αποζημίωση είναι αποκλειστικά οικονομικής φύσεως, πολλώ δε μάλλον στην περίπτωση κατά την οποία η καθυστέρηση έχει προκαλέσει τόσο φυσική/υλική όσο και οικονομική ζημία.

ii. Όριο περιορισμού

Με δεδομένη την απουσία ρύθμισης σχετικά με περιορισμό της ευθύνης για ζημία συνεπεία καθυστέρησης στους Κανόνες Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, μέτρο σύγκρισης, κατ' αρχήν σε επίπεδο Διεθνούς Σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς εντοπίζεται μόνο στους Κανόνες του Αμβούργου[1461]. Στην τελευταία Σύμβαση το άρθρο 6 παρ. 1 περ. β, ορίζει ότι: «*The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.*». Για τον αντίστοιχο περιορισμό ορίστηκε στο άρθρο 60 των Κανόνων του Ρότερνταμ: «*… and liability for economic loss due to delay is limited to an amount two and one-half times the freight payable on the goods delayed*».

[1461] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 26.

Αυτό σημαίνει ότι ο μεταφορέας, υπό τη ρύθμιση των Κανόνων του Ρότερνταμ εκτίθεται σε δραματικά υψηλότερο όριο περιορισμού στη συγκεκριμένη περίπτωση. Διότι, υπό τους Κανόνες Αμβούργου ο ζημιωθείς δεν μπορεί να εισπράξει αποζημίωση που ανέρχεται σε ποσό ανώτερο από το συνολικό οφειλόμενο ναύλο της σύμβασης μεταφοράς. Μόνο σε περίπτωση καθυστέρησης που αφορά τμήμα του φορτίου, το όριο του περιορισμού θα ανέλθει σε ποσό που ισούται με δυόμισυ φορές το συμβατικό ναύλο. Αλλά και στην τελευταία αυτή περίπτωση αν το ποσό αυτό υπερβεί το ποσό του συνολικού ναύλου που οφείλεται με τη σύμβαση, η αποζημίωση θα παραμείνει στο χαμηλότερο όριο. Αντίθετα, σύμφωνα με τη ρύθμιση των Κανόνων Ρότερνταμ, το όριο ανέρχεται σε ποσό που αντιστοιχεί σε δυόμισι φορές το συνολικό ναύλο που οφείλεται κατά τη σύμβαση μεταφοράς, όταν η καθυστέρηση αφορά και το σύνολο του φορτίου.

Για τον περιορισμό του ποσού της αποζημίωσης που οφείλεται όταν υπάρχει μόνο οικονομική ζημία συνεπεία καθυστέρησης κατά τους Κανόνες Ρότερνταμ, θεωρούμε ότι πρέπει να διακρίνουμε περαιτέρω δύο περιπτώσεις. Το όριο του περιορισμού που προβλέπεται στην περίπτωση αυτή, όπως είδαμε, καθορίζεται σε δυόμισι φορές επί του ποσού του καταβλητέου ναύλου[1462]. Περιορισμός όμως, γενικότερα, χωρεί στο ποσό της αποζημίωσης, μόνο όταν το ύψος της ζημίας υπερβαίνει, βάσει του τρόπου υπολογισμού, το όριο του περιορισμού.

Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι, αν το ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό με βάση το ναύλο υπερβαίνει τη συνολική αξία του φορτίου, η οποία θα προσδιοριστεί με βάση το άρθρο 22 παρ. 2, ο ζημιωθείς δεν θα εισπράξει το ανώτερο ποσό, του προσδιορισμού με βάση το ναύλο. Δεύτερον, και σύμφωνα με το εδάφιο β του αρθ. 60, αν το ποσό του περιορισμού για οικονομική ζημία συνεπεία καθυστέρησης, δηλαδή το ποσό που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του ναύλου ως προβλέπεται στη διάταξη, υπερβαίνει το αντίστοιχο ποσό που θα προέκυπτε από την οφειλόμενη κατά τον περιορισμό του ποσού, βάσει του άρθρου 59 παρ. 1 αποζημίωση, τότε θα καταβληθεί το μικρότερο ποσό. Η ratio της διάταξης συνάδει με την αποζημιωτική αρχή, βάση

[1462] Βλ. M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.244, σελ. 169.

της οποίας ο ζημιωθείς δεν μπορεί να καταστεί πλουσιότερος από την αποζημίωση.

Εδώ όμως πρέπει να παρατηρήσουμε και την πιο περίπλοκη περίπτωση κατά την οποία η καθυστέρηση έχει προκαλέσει στο φορτίο τόσο φυσική/υλική ζημία όσο και οικονομική. Στην περίπτωση αυτή λοιπόν, σύμφωνα και πάλι με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 60, το συνολικό ποσό που θα καταβληθεί δεν μπορεί να υπερβεί την οφειλόμενη αποζημίωση που προβλέπεται για την απώλεια η βλάβη των εμπορευμάτων[1463]. Εδώ λοιπόν δεν προβλέφθηκε ένας εναλλακτικός τρόπος υπολογισμού για διαφορετικά είδη ζημίας, ώστε να υπερισχύσει η μέθοδος που εξασφαλίζει μεγαλύτερο ποσό περιορισμού. Απεναντίας, αν από τον υπολογισμό στο πλαίσιο του άρθρου 60 το ποσό που προκύπτει υπερβαίνει τον υπολογισμό του άρθρου 59 παρ. 1, τότε αυτό το ποσό θα περιοριστεί εκ νέου στο όριο που θα οφειλόταν αν επρόκειτο για ζημία από απώλεια η βλάβη των εμπορευμάτων. Και η προσέγγιση αυτή αποτέλεσε μια εύλογη, κατά τα ανωτέρω συνειδητή επιλογή της UNCITRAL[1464].

II. Εξαιρέσεις

§ 1. Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού

Α. Εξειδίκευση των προϋποθέσεων

Η έκπτωση του θαλάσσιου μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του, ως κύρωση για καταλογιζόμενο σε αυτόν δόλο ή βαρειά αμέλεια, εισήχθη το πρώτον σε διεθνές κείμενο με το άρθρο 2 του Πρωτοκόλλου του Βίσμπυ 1968, με το οποίο προστέθηκε η περ. ε στην παρ. 5 του άρθρου 4 των Κανόνων Χάγης 1924. Βεβαίως, αυτό δεν σημαίνει ότι ο μεταφορέας, πριν την προσθήκη αυτή απολάμβανε το δικαίωμα περιορισμού, όταν η ζημία είχε επέλθει ως αποτέλεσμα της πταισματικής συμπεριφοράς του. Διότι το ναυτικό δίκαιο είναι ειδικό δίκαιο, ωστόσο ανήκει σε ένα ευρύτερο σύστημα κανόνων

[1463] Βλ. Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 60-02, σελ. 189.
[1464] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 26.

δικαίου, των οποίων τις αρχές, όπως εν προκειμένω την αρχή "dolus omnia corrumpit", δεν καταλύει.

Ωστόσο, η απουσία ρύθμισης στο διεθνές κείμενο δημιουργούσε διάσταση απόψεων στη θεωρία, αλλά και ανομοιομορφία στην εφαρμογή της αρχής του περιορισμού. Στην Ελλάδα, δεδομένου ότι το άρθρο 141 ΚΙΝΔ δεν ρύθμιζε το ζήτημα, επικράτησε η άποψη[1465] της απώλειας του δικαιώματος περιορισμού σε περίπτωση δόλου, της διατήρησής του όμως σε περίπτωση ακόμη και βαρειάς αμέλειας. Ήταν απαραίτητη, λοιπόν, η θέσπιση ειδικής ρύθμισης, για τις προϋποθέσεις της έκπτωσης από το δικαίωμα.

Η περ. ε της παρ. 5 του άρθρου 4 προβλέπει: «*Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο θα έχουν δικαίωμα να επωφεληθούν από τον περιορισμό της ευθύνης που προβλέπεται σ' αυτήν την παράγραφο αν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε σαν αποτέλεσμα πράξης ή παράλειψης του μεταφορέα που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί ζημία ή από βαρειά αμέλεια και με γνώση ότι πιθανόν να προξενηθεί ζημία»,* ενώ η παρ. 4 του άρθρου 4β[1466] ορίζει ότι*: «Ωστόσο, ένας υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα δεν δικαιούται να επωφεληθεί από τις διατάξεις αυτού του Άρθρου, αν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκλήθηκε σαν αποτέλεσμα μιας πράξης ή παράλειψης του υπαλλήλου ή πράκτορα που έγινε με την πρόθεση να προξενηθεί ζημία ή από βαρειά αμέλεια και με γνώση ότι πιθανόν να προξενηθεί ζημία».* Ειδική, εξάλλου, ρύθμιση υφίσταται σήμερα σε όλες τις Διεθνείς Συμβάσεις μεταφορών που επιφυλλάσσουν στο μεταφορέα δικαίωμα περιορισμού[1467].

Η παρέμβαση του διεθνούς νομοθέτη με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης επέλυσε αυτό και άλλα ζητήματα, στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς, τα οποία ανέκυπταν κατά την ερμηνεία των Κανόνων αναφορικά με την έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού. Τα ζητήματα αυτά συνοψίζονται στην επέλευση των συνεπειών της διάταξης που προβλέπει την

[1465] Βλ. για την κρατούσα άποψη *Φ. Ποταμιάνος*, Η σύμβασις θαλάσσιας μεταφοράς, τόμος Α', Αθήναι 1962, σελ 140, *Ν. Δελούκας*, Ναυτικόν Δίκαιον, ο.π., σελ.351. Αντίθετη η *Α. Κιάντου-Παμπούκη*, Ο περιορισμός της ευθύνης κατά δέμα ή μονάδα, ΠειρΝομ 1991, σελ. 14 επ.

[1466] Το αρθ. 4β προστέθηκε με το άρθρο 3 του Πρωτοκόλλου του 1968.

[1467] Βλ. και αρθ. 8 ΚΑμβ. Επίσης, αρθ. 13 της ΔΣ Αθηνών1974 για την θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους. Ειδικά για τη CMR, βλ. αρθ. 29 και Χ. Χρυσάνθη, Η ένταξη της «ηθελημένης κακής διαχείρισης» στο σύστημα της αστικής ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα, ΕΕμπΔ 1999, σελ. 711. Για την αεροπορική μεταφορά αρθ. 22 παρ. 5 της ΔΣ του Μόντρεαλ.

έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού, ανάλογα με το πρόσωπο στο οποίο καταλογίζεται η πταισματική συμπεριφορά και το βαθμό του πταίσματος που ενεργοποιεί τις συνέπειες αυτές.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ, δεδομένου του εκτενέστερου πεδίου εφαρμογής για τη μεταφορά εμπορευμάτων από πόρτα σε πόρτα και της περίληψης της καθυστέρησης κατά την παράδοση στους νόμιμους λόγους ευθύνης, περιέλαβαν αναλυτικότερη και τη διάταξη της έκπτωσης από το δικαίωμα. Συγκεκριμένα, η διάταξη του άρθρου 61 διατυπώθηκε ως εξης: «***1.*** *Ούτε ο μεταφορέας ούτε οποιοδήποτε από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 18 έχουν δικαίωμα να επωφεληθούν από τον περιορισμό της ευθύνης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 59, ή, όπως προβλέπεται στη σύμβαση μεταφοράς, εφόσον ο ενάγων αποδείξει ότι η ζημία που προκύπτει από την παράβαση της υποχρέωσης του μεταφορέα, βάσει της παρούσας Σύμβασης, οφείλεται σε προσωπική πράξη ή παράλειψη του προσώπου που επικαλείται το δικαίωμα περιορισμού, η οποία έγινε με πρόθεση να προκληθεί τέτοια ζημία ή από αμέλεια και με γνώση ότι μία τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί.* ***2.*** *Ούτε ο μεταφορέας ούτε οποιοδήποτε από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 18 δικαιούνται να επωφεληθούν από τον περιορισμό της ευθύνης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 60, εάν ο ενάγων αποδείξει ότι η καθυστέρηση παράδοσης ήταν αποτέλεσμα προσωπικής πράξης ή παράλειψης του προσώπου που επικαλείται το δικαίωμα να περιορίσει και που έγινε με πρόθεση να προκληθεί ζημία λόγω καθυστέρησης ή από αμέλεια και με γνώση ότι τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί*».

Β. Οι ειδικότερες προϋποθέσεις έκπτωσης από το δικαίωμα περιορισμού

Το δικαίωμα περιορισμού στους Κανόνες του Ρότερνταμ προβάλλεται κατ' ένσταση από το πρόσωπο που ζητά τον περιορισμό, δηλαδή είτε από το μεταφορέα είτε από κάποιο από τα πρόσωπα που μπορούν να εναχθούν αυτοτελώς και περιλαμβάνονται στο άρθρο 18. Ωστόσο, εφόσον διαπιστώνεται ότι συντρέχει προσωπικό πταίσμα του προσώπου που κατ' αρχήν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, σε βαθμό δόλου ή βαρειάς αμέλειας, όπως ειδικότερα καθορίζεται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 61 των Κανόνων Ρότερνταμ, ο

ενιστάμενος εκπίπτει από το δικαίωμά του[1468]. Αναλυτικά κατωτέρω εκτίθενται οι προϋποθέσεις έκπτωσης, οι οποίες θα πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά.

α. Προσωπική πράξη/παράλειψη

Επειδή η έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού είναι μια ιδιαίτερα επαχθής συνέπεια πρωτίστως για το μεταφορέα, αλλά και για κάθε πρόσωπο που την υφίσταται, επιφυλάχθηκε από το νομοθέτη ως αυστηρά προσωποπαγής συνέπεια και μόνο στις περιπτώσεις συγκεκριμένου βαθμού πταίσματος, όπως αναφέραμε. Η προϋπόθεση του προσωπικού πταίσματος διατυπώνεται ρητά τόσο στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όσο και στο άρθρο 61 των Κανόνων Ρότερνταμ.

Έτσι, η έκπτωση του μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού προϋποθέτει αυστηρά προσωπική του πράξη ή παράλειψη. Και τέτοια μπορεί να θεωρηθεί μόνο η συμπεριφορά (δόλια ή με βαρειά αμέλεια πράξη ή παράλειψη) προσώπου που μπορεί να ταυτιστεί με τη βούληση του μεταφορέα ή του νομικού προσώπου της εταιρείας[1469], όπως θα συνέβαινε σε περίπτωση πράξης/παράλειψης του διευθύνοντος συμβούλου[1470]. Διακριτή είναι η περίπτωση κατά την οποία ο μεταφορέας ευθύνεται για παράβαση της σύμβασης, που συντελείται με πράξεις ή παραλείψεις των προσώπων που αναφέρονται στο άρθρο 18 των Κανόνων Ρότερνταμ. Διότι στην περίπτωση αυτή, καίτοι φέρει ευθύνη για πράξεις και παραλείψεις των προστηθέντων του, η προς αποζημίωση ευθύνη του μεταφορέα υπόκειται σε περιορισμό.

Ωστόσο, στη θαλάσσια αποστολή συμμετέχει μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων μέχρι την ολοκλήρωση της μεταφοράς. Στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, οι προστηθέντες του μεταφορέα, στους οποίους δεν περιλαμβάνονται ανεξάρτητοι επαγγελματίες, μπορούν ως εναγόμενοι να

[1468] Βλ. σχετική συζήτηση στην UNCITRAL για το αρθ. 61 σε Αναφορές της Επιτροπής 10ης Συνόδου, παρ. 86-92, 11ης Συνόδου, παρ. 260-261, 13ης Συνόδου, παρ. 52-62, 18ης Συνόδου, παρ. 195-204, 21ης Συνόδου, παρ. 208 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 203.

[1469] Βλ. *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 61-05, σελ. 191, Scrutton on Charterparties, ο.π., σελ. 408, όπου αναφορά σχετ. στην υποθ. Browner International Ltd. V. Monarch Shipping Co. Ltd. (The "European Enterprise"), 1989, 2 Lloyd's Rep., σελ. 185.

[1470] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 59-60, 18ης Συνόδου, παρ. 197.

επικαλεστούν τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης του μεταφορέα[1471]. Ωστόσο, με ξεχωριστή διάταξη στην παρ. 4 του άρθρου 4β, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ διαχωρίζουν την κύρωση της έκπτωσης των προστηθέντων από τα ως άνω δικαιώματα, δηλαδή όχι μόνο των ορίων ευθύνης, αλλά και των ενστάσεων, σε περίπτωση προσωπικού πταίσματος για το οποίο τους καταλογίζεται δόλος ή βαρειά αμέλεια. Επομένως, η κύρωση είναι επαχθέστερη από εκείνη που επιβάλλεται στο μεταφορέα, ο οποίος χάνει μόνο το δικαίωμα περιορισμού κατά τη διατύπωση του άρθρου 4 παρ. 5 περ. ε[1472].

Οι Κανόνες του Αμβούργου[1473] δεν διατήρησαν τη διαφοροποίηση των συνεπειών του προσωπικού πταίσματος των προστηθέντων σε σχέση με τη συνέπεια που επιβάλλεται στο μεταφορέα και την περιόρισαν στην απώλεια του δικαιώματος περιορισμού. Αυτό διατηρήθηκε και στο άρθρο 61των Κανόνων Ρότερνταμ. Η προς αποζημίωση ευθύνη των θαλάσσιων εκτελούντων μερών και των υπαλλήλων τους[1474] υπόκειται αυτοτελώς σε περιορισμό. Αντίστοιχα, η κύρωση που επιβάλλεται από το άρθρο 61 για την προσωπική πράξη ή παράλειψη, η οποία τελείται με δόλο ή βαρειά αμέλεια ενός υπεργολάβου, αφορά την έκπτωση μόνο του ίδιου από το δικαίωμα περιορισμού. Και στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας μπορεί να διατηρήσει και να ασκήσει βέβαια το δικαίωμά του να περιορίσει την ευθύνη του.

β. Δόλος ή Βαρειά αμέλεια

Ο απαιτούμενος βαθμός πταίσματος, που τίθεται ως προϋπόθεση για την απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης, διατυπώνεται όμοια στα καθεστώτα ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Έτσι, για να χάσει το δικαίωμα περιορισμού, το πρόσωπο που το επικαλείται, θα πρέπει να βαρύνεται με δόλο ή βαριά αμέλεια για την προσωπική πράξη ή παράλειψη, που του καταλογίζεται. Στις διατάξεις των διεθνών κειμένων η περιγραφή του απαιτούμενου βαθμού υπαιτιότητας συνίσταται στις φράσεις *«…done with the intent to cause such*

[1471] Βλ. αρθ. 4β παρ. 2 Κ Χ-Β.
[1472] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, V. 1, ο.π., σελ. 284 επ, Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 660, Π. Σωτηρόπουλο, Οι Κανόνες του Βίσμπυ, ΕΕμπΔ 1994, σελ. 313.
[1473] Βλ. αρθ. 8 ΚΑμβ.
[1474] Βλ. αρθ. 4 παρ. 1 ΚΡ.

loss…» και *«…or recklessly and with knowledge that such loss … would probably result»*[1475].

Η πρώτη φράση, που είναι σαφέστερη, υποδηλώνει το δόλο, τόσο τον άμεσο, όσο και τον ενδεχόμενο και αποδόθηκε στα ελληνικά, κατά την ενσωμάτωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ με τη φράση *«...με πρόθεση να προξενηθεί ζημία».* Με τη δεύτερη φράση αναγνωρίζεται και η αμέλεια ως βαθμός πταίσματος, ικανός να στερήσει από τον μεταφορέα το δικαίωμα περιορισμού. Ωστόσο, ο απαιτούμενος βαθμός αμέλειας συνάγεται ερμηνευτικά. Διότι, μπορεί στο πλαίσιο των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ να αποδόθηκε με τη φράση *«… από βαριά αμέλεια και με γνώση ότι πιθανόν να προξενηθεί ζημία»*, αλλά μία πιστή μετάφραση υποδεικνύει τη λέξη *«απερίσκεπτα»*. Στο δίκαιο μας, αυτή η περιγραφή της υπαιτιότητας αντιστοιχεί στην ενσυνείδητη αμέλεια[1476]. Στην ενσυνείδητη αμέλεια ο δράστης προβλέπει το ενδεχόμενο επέλευσης του παράνομου αποτελέσματος, αλλά ελπίζει ότι θα το αποφύγει. Η ενσυνείδητη αμέλεια είναι βαριά αμέλεια, καθώς η απόκλιση από το μέτρο της συμπεριφοράς του μέσου συνετού και επιμελούς ανθρώπου είναι σημαντική, ασυνήθης και ιδιαίτερα μεγάλη[1477].

γ. Η διάσπαση του άρθρου 61 των Κανόνων Ρότερνταμ ανά νόμιμο λόγο ευθύνης

Η διάσπαση του άρθρου 61 σε δύο παραγράφους αποτέλεσε συνειδητή επιλογή της UNCITRAL[1478]. Στην πρώτη από αυτές θεσπίζεται η έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού σε περίπτωση συμβατικής παράβασης συνεπεία της οποίας προκλήθηκε ζημία, η οποία συνίσταται σε απώλεια ή βλάβη. Στην δεύτερη, ρυθμίζεται η έκπτωση από το δικαίωμα, σε περίπτωση ζημίας που προκλήθηκε ως αποτέλεσμα καθυστέρησης. Και στις δύο περιπτώσεις,

[1475] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. ε και αρθ. 4β παρ. 4 Κ Χ-Β, αρθ. 8 παρ. 1 και 2 ΚΑμβ και αρθ. 61 παρ. 1 και 2 ΚΡ.

[1476] Και πριν την ενσωμάτωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ στο δίκαιό μας με το ν. 2017/1992, η ελληνική θεωρία υποστήριξε την άποψη ότι πρόκειται για ενσυνείδητη, βαριά αμέλεια. Βλ. σχετ. Ε. Γκολογκίνα-Οικονόμου, Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημιώσεως για ναυτικές απαιτήσεις, Πρακτικά 4ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου 2001, σελ. 101 επ. και Χ. Χρυσάνθη, Η ένταξη της «ηθελημένης κακής διαχείρισης» …, ο.π., σελ. 699 επ.. Τελικά, κατά την ενσωμάτωση, η φράση μεταφράστηκε ως *«βαριά αμέλεια»*. Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 658-659.

[1477] Βλ. Α. Γεωργιάδη, Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η, ο.π., σελ. 258-260.

[1478] Βλ. Αναφορά της Επιτροπής 13ης Συνόδου, παρ. 54.

συνοψίζοντας όσα εκτέθηκαν παραπάνω, απαιτείται η ζημία να έχει προκληθεί από προσωπική πράξη ή παράλειψη του προσώπου που ζητά να περιορίσει την ευθύνη του, που έγινε με πρόθεση πρόκλησης της συγκεκριμένης ζημίας που τελικά προκλήθηκε ή από αμέλεια και με γνώση ότι τέτοια ζημία, η συγκεκριμένη που προκλήθηκε, θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί.

Με αυτή τη διατύπωση, ο σκοπός της διάταξης βαίνει πέρα από την απόδειξη της προσωπικής πράξης ή παράλειψης και επίσης πέρα από την απόδειξη ότι αυτή η προσωπική συμπεριφορά[1479] του ζημιώσαντος έγινε με δόλο ή βαρειά αμέλεια. Το υποκειμενικό στοιχείο θα πρέπει περαιτέρω να καλύπτει τη συγκεκριμένη ζημία που επήλθε[1480].

i. Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού επί παράβασης υποχρέωσης με βάση τη Σύμβαση

Έτσι, στην περίπτωση ζημίας που υπέστη ο ενάγων από απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, καλείται ο ίδιος να αποδείξει ότι ο εναγόμενος είχε σκοπό να προξενήσει τη συγκεκριμένη ζημία που τελικά επήλθε ή ότι ο εναγόμενος γνώριζε ότι η συγκεκριμένη ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί αιτιωδώς από την προσωπική του πράξη ή παράλειψη. Σκοπός ή γνώση απειλής διαφορετικής ζημίας, δεν πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 61 παρ. 1 και δεν οδηγεί σε απώλεια του δικαιώματος περιορισμού.

Το άρθρο 61 παρ. 1 αναφέρεται, όπως και το άρθρο 59 παρ. 1, στη θεωρητικά ευρεία διατύπωση του νόμιμου λόγου ευθύνης, όσον αφορά την έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού. Αυτή η κύρωση της έκπτωσης επιβάλλεται λοιπόν με βάση το άρθρο 61 για παραβάσεις των υποχρεώσεων του μεταφορέα, που επιβάλλονται από τους Κανόνες Ρότερνταμ. Έτσι, έκπτωση από το δικαίωμα του περιορισμού προβλέπεται, όχι μόνο σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων, αλλά και στις περιπτώσεις παράβασης υποχρεώσεων που αφορούν την παράδοση και την παροχή πληροφοριών[1481].

[1479] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.252, σελ. 172.
[1480] Βλ. και *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 61-08, σελ. 193 και υπό το καθεστώς των Κ Χ-Β υποθ. Nugent v. Michael Goss Aviation Ltd, 2000, 2 Loyd's Rep, σελ. 230.
[1481] Βλ. αρθ. 11 και 28 ΚΡ.

Σε έκπτωση από το δικαίωμα οδηγεί πάντως η ρητά διατυπωθείσα στη Διεθνή Σύμβαση περίπτωση, κατά την οποία προκλήθηκε στα εμπορεύματα ζημία από απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση που οφείλεται στη μεταφορά τους στο κατάστρωμα, παρά την αντίθετη ρητή συμφωνία μεταφορέα και φορτωτή ότι τα εμπορεύματα θα μεταφερθούν υπό του καταστρώματος[1482].

ii. Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού επί καθυστέρησης

Αντίστοιχα, αλλά διακριτά, έχει διατυπωθεί το πλέγμα προϋποθέσεων έκπτωσης του προσώπου που επιδιώκει τον περιορισμό της ευθύνης του στην περίπτωση ζημίας που προκλήθηκε από καθυστέρηση[1483]. Εδώ η διάταξη αναφέρεται στην αποθετική ζημία που υφίσταται ο ζημιωθείς ως αποτέλεσμα της καθυστέρησης. Η διάσπαση της διάταξης είναι συστηματικά ορθή και συνεπής με το διαχωρισμό του είδους της ζημίας για την οποία εγείρονται αξιώσεις από τον ενάγοντα. Αντικείμενο απόδειξης της αντένστασης του ενάγοντος στην περίπτωση αυτή, πέρα από την απόδειξη προσωπικής πράξης ή παράλειψης και του βαθμού πταίσματος του ζημιώσαντος, αποτελεί η θεμελίωση του σκοπού ή της γνώσης πιθανής πρόκλησης αποθετικής ζημίας στον ενάγοντα. Υπό το πρίσμα της διάταξης της παρ. 2 ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να διατηρήσει το πλεονέκτημα του περιορισμού σε κάθε περίπτωση που ο ενάγων δεν καταφέρει να φέρει σε πέρας το βάρος απόδειξης.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ περιέλαβαν, ειδική ρύθμιση στο άρθρο 24[1484], σχετικά με την παρέκκλιση, όπου ίσως πλεοναστικά διατυπώνεται ότι η παρέκκλιση[1485] δεν οδηγεί αφ' εαυτή σε έκπτωση του μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του[1486]. Η παρέκκλιση στερεί το μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού μόνο εφόσον πληρούνται οι αυστηρές προϋποθέσεις του άρθρου 61. Αυτή η επιλογή της ρητής διευκρίνησης αναφορικά με την παρέκκλιση, έχει τη βάση της στη βούληση του νομοθέτη να

[1482] Βλ. αρθ. 25 παρ. 5 ΚΡ.
[1483] Βλ. αρθ. 61 παρ. 2 ΚΡ.
[1484] Βλ. σχετική συζήτηση στην UNCITRAL για το αρθ. 24 σε Αναφορά της Επιτροπής 10ης Συνόδου, παρ. 71-75, 13ης Συνόδου, παρ. 100-102, 19ης Συνόδου, παρ. 118-119, 21ης Συνόδου, παρ. 72 και τελική Αναφορά της Επιτροπής 2008, παρ. 89.
[1485] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.258, σελ. 175.
[1486] Βλ. *Rhidian T.*, An analysis of the liability regime of carriers and maritime performing parties σε The Carriage of Goods by sea under the Rotterdam Rules, ο.π., σελ. 69.

αποκρουστεί η παγιωμένη προσέγγιση, σε αρκετές δικαιοδοσίες του εθιμικού κυρίως δικαίου και παρά την αντίθετη διατύπωση των Κανόνων Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ[1487], ότι ο μεταφορέας στερείται το δικαίωμα περιορισμού σε περίπτωση παρέκκλισης[1488].

δ. Βάρος απόδειξης

Το άρθρο 61 των Κανόνων Ρότερνταμ περιέχει κανόνα για την κατανομή του βάρους απόδειξης. Ο μεταφορέας ή το πρόσωπο που επικαλείται κατ' ένσταση το δικαίωμα περιορισμού πρέπει να αποδείξει τα περιστατικά που θεμελιώνουν το περιεχόμενο της ένστασής του. Ο ενάγων που επιδιώκει την απόρριψη της ένστασης του ενισταμένου και κατ' αποτέλεσμα την αποζημίωσή του για όλη την έκταση της ζημίας την οποία υπέστη, θα πρέπει να αποδείξει το περιεχόμενο της αντένστασής του. Θα πρέπει, δηλαδή, να αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε προσωπική πράξη ή παράλειψη του προσώπου που επικαλείται το δικαίωμα περιορισμού και επιπλέον ότι το πρόσωπο αυτό είναι καταλογιστό με πταίσμα στο βαθμό του δόλου ή της βαρειάς αμέλειας.

§ 2. Συναινετική εξαίρεση από τα όρια περιορισμού

Α. Με δήλωση υψηλότερης αξίας από το φορτωτή

Το άρθρο 59 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ, κατά το πρότυπο των Κανόνων Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ[1489] και των Κανόνων του Αμβούργου[1490], επιτρέπει τη συμβατική παρέκκλιση από τα όρια περιορισμού, υπό τον όρο ότι δεν θίγονται οι διατάξεις του 16ου Κεφαλαίου των Κανόνων Ρότερνταμ[1491]. Ο φορτωτής που συμβάλλεται για τη μεταφορά φορτίου υψηλής αξίας και δεν επιθυμεί να περιοριστεί η αποζημίωσή του στα όρια που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση, μπορεί να δηλώσει, ο ίδιος ή αντιπρόσωπός του, την υψηλότερη από

[1487] Βλ. αρθ. 3 παρ. 6, 4 παρ. 2 και 4 παρ. 5 Κ Χ και Κ Χ-Β.
[1488] Βλ. W. Tetley, Marine Cargo Claims, vol. 1, ο.π., σελ. 229.
[1489] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 και 4 παρ. 5 περ. α αντίστοιχα για Κ Χ και Κ Χ-Β.
[1490] Βλ. αρθ. 6 παρ. 4 ΚΑμβ.
[1491] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.230, σελ. 163.

το όριο του ποσοτικού περιορισμού αξία των εμπορευμάτων που παραδίδει για μεταφορά. Η δήλωσή του αυτή αρκεί να περιληφθεί στα στοιχεία της σύμβασης[1492] μεταφοράς και να περιλάβει, κατά τη διατύπωση της διάταξης, την αξία των εμπορευμάτων. Η δήλωση, όπως και η σύμβαση μεταφοράς, έχει αποδεικτική αξία και δεν αποτελεί συστατικό τύπο. Δημιουργείται έτσι μαχητό τεκμήριο υπέρ του φορτωτή, το οποίο ο μεταφορέας μπορεί να ανατρέψει, δεδομένου ότι η αξία δηλώνεται από το φορτωτή[1493].

Αυτά ισχύουν και υπό το καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ[1494] με κάποιες διαφορές. Υπό το καθεστώς αυτό, η δήλωση περιλαμβάνεται στη φορτωτική και απαιτείται δήλωση όχι μόνο της αξίας, αλλά και της φύσης των εμπορευμάτων[1495]. Η δήλωση και των δύο αυτών στοιχείων είναι απαραίτητη για την άρση του ορίου του περιορισμού. Η δήλωση της φύσης έχει σκοπό την εξατομίκευση των εμπορευμάτων, ενώ η δήλωση της αξίας πρέπει να είναι σαφής, αλλά επίσης και αληθής.

Η δήλωση υψηλότερης αξίας, τόσο στο καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όσο και στο καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ, έχει σαν αποτέλεσμα να μην ισχύσει κατά τον υπολογισμό της αποζημίωσης το όριο του ποσοτικού περιορισμού, αλλά να υπερισχύσει ως αποζημιωτέα η αξία των εμπορευμάτων που περιλήφθηκε στη δήλωση.

Ωστόσο, οι φορτωτές, υπό το ισχύον σήμερα καθεστώς των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, δεν προτιμούν στην πράξη τη δήλωση υψηλότερης αξίας για δύο λόγους. Κατά πρώτον, ο μεταφορέας εκτίθεται στον κίνδυνο να κληθεί να καταβάλλει αυξημένη αποζημίωση σύμφωνα με την δήλωση. Για την εξασφάλισή του θα αντισταθμίσει αυτό τον κίνδυνο με την επιβάρυνση του ναύλου (ναύλος "ad valorem"[1496]). Κατά δεύτερον, ο φορτωτής έχει, εναλλακτικά προς τη δήλωση μεγαλύτερης αξίας, τη δυνατότητα να ασφαλίσει το φορτίο. Η ασφάλιση αφορά περισσότερους κινδύνους από εκείνους που καλύπτει ο μεταφορέας με την ευθύνη του και την αποζημίωση που

[1492] Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 23 και

[1493] Βλ. κατ' αντιδιαστολή με αρθ. 41 παρ. γ περ. i ΚΡ, κατά το οποίο ο μεταφορέας δεν μπορεί να αντιτάξει στον καλόπιστο παραλήπτη στοιχεία σχετικά με τα εμπορεύματα, που καταχώρησε ο ίδιος ο μεταφορέας.

[1494] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. α και στ Κ Χ-Β και Α. Κιάντου –Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π, σελ. 663

[1495] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. α Κ Χ-Β.

[1496] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., αριθ. 5.220, σελ. 160.

προβλέπεται στη Διεθνή Σύμβαση και το κόστος της ανέρχεται σε ποσό χαμηλότερο από τον «ad valorem» ναύλο. Για τους λόγους αυτούς φορτωτής προτιμά την ασφάλιση φορτίου από τη δήλωση υψηλότερης αξίας.

Β. Με συμφωνία των μερών

Τα όρια του ποσοτικού περιορισμού παρακάμπτονται προς όφελος του φορτωτή - και εφόσον δεν θίγονται οι διατάξεις του 16 Κεφαλαίου των Κανόνων Ρότερνταμ - και σε περίπτωση συμβατικής πρόβλεψης, η οποία καθορίζει υψηλότερα όρια περιορισμού ή ανάληψη ευθύνης προς αποζημίωση που μπορεί να συμφωνηθεί έως την πλήρη αξία των εμπορευμάτων[1497]. Αυτή η δυνατότητα των μερών περιλαμβάνεται στο άρθρο 59 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ εναλλακτικά προς το δικαίωμα του φορτωτή να δηλώσει υψηλότερη αξία. Τέτοιου είδους συμβατικές δεσμεύσεις μπορούν να προβλεφθούν σε συμβάσεις όγκου ("volume contracts"), στις οποίες ο μεταφορέας εκτίθεται μεν σε αυξημένο κίνδυνο, ωστόσο αποκομίζει όφελος, καθώς αναλαμβάνει μια εκτεταμένη παροχή υπηρεσίας.

Η υποχώρηση των ορίων περιορισμού με συμφωνία των μερών, κατά την οποία ορίζονται ανώτερα από τα νόμιμα όρια, προβλέπεται και στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ[1498]. Η συμφωνία θεωρείται ρήτρα υπέρ του φορτωτή[1499], η οποία είναι επιτρεπτή δεδομένου ότι δεν τον απαλλάσσει, ούτε περιορίζει την ευθύνη του και επομένως δεν προσκρούει στη διάταξη του άρθρου 3 παρ. 8. Διότι οι διατάξεις που αφορούν το όριο περιορισμού της ευθύνης είναι αναγκαστικού δικαίου, υπό την έννοια ότι η συμβατική παρέκκλιση δεν μπορεί να συνιστά κατώτερο όριο. Ανώτερο όριο μπορεί να συμφωνηθεί, με μόνο περιορισμό ότι η αποζημίωση που τελικά θα καταβληθεί, δεν μπορεί να υπερβεί την πραγματική ζημία που υπέστη ο ενάγων.

[1497] Βλ. *M. Sturley/T. Fujita/C. van der Ziel*, The Rotterdam Rules, ο.π., 5.231-5.232, σελ.164 και 13.039-13.062, σελ. 375.
[1498] Βλ. αρθ. 4 παρ. 5 περ. η Κ Χ-Β.
[1499] Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ο.π., σελ. 668.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

-Πέρα από τους Κανόνες του Ρότερνταμ-

Στην 63η Σύνοδο της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών, κατά την οποία υιοθετήθηκαν οι Κανόνες του Ρότερνταμ, το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε τη σύσταση Διεθνούς Ομάδας Εργασίας[1500]. Η Ομάδα αυτή είναι επιφορτισμένη με το έργο της παρακολούθησης της επικύρωσης και ενσωμάτωσης των Κανόνων Ρότερνταμ[1501]. Η δραστηριότητα της Ομάδας συμβάλλει στον εντοπισμό των δικαιοδοσιών, στις οποίες δεν υπάρχει ενδιαφέρον για την επικύρωση των Κανόνων του Ρότερνταμ[1502]. Επίσης, συντέλεσε με σχόλια και παρατηρήσεις, στις εργασίες της Ομάδας Εργασίας IV της UNCITRAL, που αφορούσαν κυρίως τα ζητήματα σύγκρουσης με τους Κανόνες του Ρότερνταμ. Η Ομάδα Εργασίας IV επιμελήθηκε από τον Οκτώβρη του 2011 την εκπόνηση του Πρότυπου Νόμου 2017 για τα ηλεκτρονικά μεταβιβάσιμα αρχεία[1503].

Κατά τη διάρκεια των εργασιών για την εκπόνηση του πρότυπου νόμου εκφράστηκαν διάφορες επιφυλάξεις τόσο από τη Διεθνή Ομάδα Εργασίας όσο και από αντιπροσωπείες των χωρών που συμμετείχαν. Μία από τις αντιπροσωπείες που ενδιαφέρθηκε για τη διαμόρφωση του περιεχομένου του Πρότυπου Νόμου, ώστε να αποφευχθεί σύγκρουση με τους Κανόνες του Ρότερνταμ - και μάλιστα με το σκεπτικό ότι προτίθεται να τους υιοθετήσει - ήταν η Κίνα[1504]. Ιδιαίτερη προσπάθεια καταβλήθηκε να υπάρξει σαφής διαχωρισμός του πεδίου εφαρμογής του Πρότυπου Νόμου, το οποίο πάντως συνίσταται στη ρύθμιση του ηλεκτρονικού περιβάλλοντος, μέσα στο οποίο θα

[1500] Η Ομάδα αυτή έχει επίσης εκπονήσει σχετικό ερωτηματολόγιο, το οποίο όποτε είναι απαραίτητο αναθεωρείται (Q&A on the RRs 2009).

[1501] Βλ. Report of the International Working Group on the Rotterdam Rules (submitted for CMI Assembly Istanbul 2015 Colloquium). Μέλη της Επιτροπής είναι οι Tomotaka Fujita (Πρόεδρος), Stuart Beare, Philippe Delebecque, Vincent M. DeOrchis, Jose Tomas Guzman, Hannu Honka, Kofi Mbiah, Michael Sturley, Jose Vincente Guzman, and Gertjan Van der Ziel.

[1502] Βλ. πχ. πορίσματα από τη συνάντηση ομάδας εμπειρογνωμόνων της UNCITRAL Regional Center for Asia and the Pacific (UNCITRAL RCAP) και του CMI κατά το 7ο Ασιατικό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου στη Σιγκαπούρη το 2015.

[1503] UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR), 1057th meeting, 13 July 2017.

[1504] Βλ. Report from Vincent De Orchis on UNCITRAL Working Group IV (47 th session, 13-17 May 2013, New York).

λειτουργήσουν τα ηλεκτρονικά αρχεία των Κανόνων Ρότερνταμ, τα οποία τελούν σε σχέση ειδικού προς γενικό με τις διατάξεις του Πρότυπου Νόμου[1505].

Η ανωτέρω αναφορά στον Πρότυπο Νόμο είναι ένα ενδεικτικό, αλλά τρανταχτό, μοντέρνο παράδειγμα ενός εργαλείου του διεθνούς δικαίου που στοχεύει στην ομοιομορφία των κανόνων περισσότερων δικαιοδοσιών. Το ρυθμιστικό περιβάλλον που δημιουργείται με τον Πρότυπο Νομό αγγίζει μία περιοχή του δικαίου, όπου τίθενται νομικές έννοιες, οι οποίες θα κληθούν να αντιμετωπίσουν ερμηνευτικά τις τεχνικές και τεχνολογικές εξελίξεις, που ενδεχομένως η πραγματικότητα δεν έχει ακόμη συλλάβει. Ωστόσο, αν σκεφτεί κανείς τα επιμέρους εθνικά νομοθετικά πλαίσια που αφορούν για παράδειγμα την υπογραφή, την έννοια του πρωτοτύπου, την έκδοση αξιογράφων, τα στοιχεία του κύρους τους, τα δικαιώματα του κατόχου, τη μεταβίβαση[1506], και την ανάγκη επαναπροσδιορισμού και νομοθετικής παρέμβασης για τα ηλεκτρονικά αρχεία, τότε είναι δυνατόν να αντιληφθούμε την έκταση των ρυθμίσεων που απαιτούνται σε επίπεδο εθνικού δικαίου, για την εξυπηρέτηση του στόχου της ομοιομορφίας των ρυθμίσεων, με βάση τον Πρότυπο Νόμο, η οποία διεκδικείται για τη διεθνή κοινότητα.

Παρόμοιος είναι ο προβληματισμός που εκτέθηκε ανωτέρω κατά την εξέταση της επιλογής της κατάργησης του ναυτικού πταίσματος και της διαμόρφωσης των διατάξεων για την αξιοπλοΐα ενόψει της εμφάνισης των αυτόνομων μη επανδρωμένων πλοίων[1507].

Στην Αναφορά της Ομάδας Εργασίας επί των συνδυασμένων μεταφορών και διοικητικής και υλικοτεχνικής υποστήριξης[1508], που λειτουργεί στο πλαίσιο της Επιτροπής Εσωτερικών Μεταφορών, η οποία εποπτεύεται από την περιφερειακή Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, διατυπώθηκαν συγκεκριμένοι προβληματισμοί[1509], για την υιοθέτηση από τα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε. των Κανόνων του Ρότερνταμ. Ειδικότερα, επισημάνθηκε

[1505] Βλ. Report from Alexander von Ziegler on UNCITRAL Working Group IV (48 th session, 9-13 December 2013, Vienna)
[1506] Βλ. αρθ. 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17 του Πρότυπου Νόμου.
[1507] Βλ. Δεύτερο Μέρος, σελ. 253, σχετ. με την υιοθέτηση του Κανονισμού 19 της SOLAS Κεφάλαιο V - Απαιτήσεις μεταφοράς για συστήματα πλοήγησης και εξοπλισμό πλοίων με το Π.Δ. 98/2009 και σελ. 256 σχετικά με την εμφάνιση των αυτόνομων μη επανδρωμένων πλοίων.
[1508] Βλ. UNdoc ECE/TRANS/WP.24/123, Report of the working party on intermodal transport and logistics at its fifty-first session (Geneva, 19-20 March 2009).
[1509] Βλ. UNdoc ECE/TRANS/WP.24/123, παρ. 36-43.

ότι η Διεθνής Σύμβαση εφαρμόζεται στις συμβάσεις μεταφορών με τουλάχιστον ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος, ακόμη και αν αυτό είναι ελάχιστο προς τα υπόλοιπα σκέλη της μεταφοράς. Επίσης, ότι διεκδικεί εφαρμογή σε περιπτώσεις μη εντοπισμένων ζημιών ή όταν δεν υπάρχει σύγκρουση με άλλη Διεθνή Σύμβαση, η οποία αφορά το διεθνές οδικό ή σιδηροδρομικό σκέλος της μεταφοράς[1510].

Η ίδια Ομάδα Εργασίας στάθηκε επικριτικά[1511] απέναντι στη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, συγκρίνοντάς την με τις - αναγκαστικού δικαίου - διατάξεις της Σύμβασης για την πλήρη ευθύνη του φορτωτή σε περίπτωση παροχής ανακριβών πληροφοριών ή παράβασης των υποχρεώσεών του σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και θεωρώντας ότι μετακυλίεται ουσιαστικά ευθύνη του μεταφορέα προς το φορτωτή. Ίσως η πιο σημαντική παρατήρηση της Ομάδας Εργασίας, με την οποία και συμφωνούμε απόλυτα, ήταν εκείνη που αφορά τη σύνθετη δομή και έκταση της Διεθνούς Σύμβασης και την περίληψη ρυθμίσεων για τη μεταβίβαση δικαιωμάτων, τη διαιτησία και τις ρήτρες δικαιοδοσίας ως τομείς που δεν έχουν δοκιμασθεί νομικά σε αυτό το πλαίσιο εννόμων σχέσεων.

Όλα τα ανωτέρω σε συνδυασμό με το γεγονός ότι παρέχονται ρήτρες διαφυγής για τις συμβάσεις όγκου, ακόμη και αν αυτό γίνεται με τους κανόνες που καθορίζονται στη Διεθνή Σύμβαση, επικρίθηκαν από την Ομάδα. Στην τοποθέτησή της η Ομάδα Εργασίας διατύπωσε την άποψη ότι οι Κανόνες Ρότερνταμ δεν συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός απλού, διαφανούς, ομοιόμορφου και αναγκαστικού καθεστώτος ευθύνης και ότι τελικά δεν παρέχουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των περισσοτέρων τρόπων μεταφοράς[1512]. Η Ομάδα Εργασίας κατέληξε με την πρόταση επεξεργασίας κατάλληλου συστήματος αστικής ευθύνης για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, που θα ρυθμίζει τις ευρωπαϊκές συνδυασμένες μεταφορές κατά τρόπο ισότιμο για τους μεταφορείς και τους πελάτες τους.

Στο Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Μαΐου 2010 σχετικά με τους στρατηγικούς στόχους και συστάσεις για την πολιτική της ΕΕ

[1510] CMR, COTIF-CIM.
[1511] Βλ. UNdoc ECE/TRANS/WP.24/123, παρ. 38.
[1512] Βλ. UNdoc ECE/TRANS/WP.24/123, παρ. 41.

για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018[1513] τα Κράτη-Μέλη «*καλούνται να υπογράψουν, επικυρώσουν και ενσωματώσουν τους Κανόνες Ρότερνταμ, που καθιερώνουν ένα νέο καθεστώς ευθύνης στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών*». Αυτή ήταν και η μόνη επίσημη θέση που εκφράστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μέχρι στιγμής, μόλις 8 Κράτη-Μέλη[1514] έχουν υπογράψει τους Κανόνες και μόνο η Ισπανία έχει προχωρήσει στην επικύρωση τους, στις 19 Ιανουαρίου 2011. Βεβαίως, η ενσωμάτωση των Κανόνων, αν κάποτε τεθούν σε ισχύ, από μεμονωμένο Κράτος-Μέλος δεν τους καθιστά τμήμα του ευρωπαϊκού δικαίου, αλλά μόνο του εθνικού δικαίου του εν λόγω Κράτους-Μέλους. Ωστόσο, δεν πρέπει να παραβλέψουμε τις υποχρεώσεις των Κρατών ως Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ειδικότερα εδώ, εκείνες που ανακύπτουν στο πλαίσιο του άρθρου 351 παρ. 1 ΣΛΕΕ. Οι Διεθνείς Συμφωνίες, που έχουν συνάψει τα Κράτη-Μέλη πριν την προσχώρηση τους στην Ένωση προστατεύονται, οφείλουν ωστόσο τα Μέλη της Ένωσης να μη διατηρούν ρυθμίσεις στο εσωτερικό τους δίκαιο, μη συμβατές με τους κανόνες της[1515].

Το άρθρο 93 παρ. 1 των Κανόνων Ρότερνταμ επιτρέπει σε έναν περιφερειακό οργανισμό οικονομικής ολοκλήρωσης, όπου μπορεί να υπαχθεί και η Ευρωπαϊκή Ένωση, να προσχωρήσει στη Διεθνή Σύμβαση. Αντίστοιχα, σύμφωνα με το άρθρο 216 παρ. 1 ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τη δυνατότητα να προσχωρήσει σε μια τέτοια συμφωνία, με την προϋπόθεση ότι έχει ασκήσει προηγουμένως την εσωτερική της αρμοδιότητα, στο συγκεκριμένο πεδίο ρύθμισης. Ως εκ τούτου θα έπρεπε να προηγηθεί η υιοθέτηση μιας Οδηγίας ή ενός Κανονισμού με παρόμοιο περιεχόμενο και να ακολουθήσει η επικύρωση των Κανόνων Ρότερνταμ[1516].

Μέχρι τώρα η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει επιδείξει διάθεση ενσωμάτωσης των Κανόνων Ρότερνταμ στο ευρωπαϊκό δίκαιο. Αυτό το καθεστώς ευθύνης συζητήθηκε σε μία ανεπίσημη συνάντηση των Υπουργών

[1513] Official Journal of the European Union, vol. 54, 15 March 2011/C 81 E/03, σημείο 11.
[1514] Δανία, Γαλλία, Ελλάδα, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Πολωνία, Ισπανία και Ελβετία.
[1515] Βλ. αναλυτ. σε Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, European Sustainable Carriage of Goods-The Role of Contract Law, 2016, Routledge, σελ. 35 επ.
[1516] Βλ. Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, European Sustainable …., ο.π., σελ. 61 επ.

Μεταφορών το 2010[1517], κατά την οποία εκφράστηκε η ανάγκη περαιτέρω εξέτασης του ζητήματος. Η αβεβαιότητα αυτή ως προς τους Κανόνες Ρότερνταμ, αντανακλάται στη Λευκή Βίβλο[1518], υπό την έννοια ότι εκεί δεν περιλαμβάνεται στον προγραμματισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθεστώς ευθύνης για τη συνδυασμένη μεταφορά. Στον κατάλογο πρωτοβουλιών διατυπώνεται γενικά ως στόχος να διασφαλιστεί ότι «*τα καθεστώτα ευθύνης θα προωθούν τις σιδηροδρομικές, πλωτές και διατροπικές μεταφορές*»[1519].

Αρνητικές είναι και οι απόψεις διαφόρων διεθνών Οργανισμών και Οργανώσεων επαγγελματιών. Η Ομάδα Εργασίας για τις θαλάσσιες μεταφορές της FIATA[1520], συνέστησε στα μέλη της Ομοσπονδίας να ενεργήσουν, ώστε να αποτραπούν οι κυβερνήσεις από την επικύρωση των Κανόνων Ρότερνταμ. Στη θέση αυτή κατέληξε η Ομάδα Εργασίας, κατόπιν εξέτασης μιας σειράς προβληματισμών. Ένας από αυτούς στάθηκε η περιπλοκότητα και η έκταση της Διεθνούς Σύμβασης. Εξαιτίας αυτών των χαρακτηριστικών, διατυπώθηκε η επιφύλαξη ανομοιόμορφης ερμηνείας και εφαρμογής από τα εθνικά δικαστήρια των κρατών που τυχόν κυρώσουν τη Σύμβαση, γεγονός που θα υπονομεύσει τον κύριο στόχο της Σύμβασης για την ενοποίηση του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, περιπλέκοντας περισσότερο τα προβλήματα του ισχύοντος καθεστώτος. Η πιθανότητα αυτή σε συνδυασμό με τον αριθμό και την ποικιλία των εννόμων σχέσεων που ρυθμίζονται και το καθεστώς που διαμορφώνεται σε επίπεδο υποχρεώσεων και ευθυνών των μερών της σύμβασης μεταφοράς, θα αυξήσει, σύμφωνα με τη θέση της Ομάδας Εργασίας, τον όγκο διοικητικών εργασιών και το κόστος των συναλλαγών.

Περαιτέρω επισημαίνεται ανισότητα σε βάρος των φορτωτών, καθώς αναγνωρίζεται στους μεταφορείς δικαίωμα να περιορίζουν την ευθύνη τους σε περίπτωση όχι μόνο απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων, αλλά και για κάθε παράβαση της σύμβασης[1521], ενώ δεν επιφυλάσσεται στους φορτωτές δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους για την παροχή, για παράδειγμα, εσφαλμένων

[1517] ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ - Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM/2011/0144 τελικό.
[1518] Βλ. ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, COM/2011/0144 τελικό.
[1519] Βλ. σημείο 7, Παράρτημα Ι: Κατάλογος πρωτοβουλιών, COM/2011/0144 τελικό.
[1520] FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), Annex II to FIATA's document MTI/507 of 26 March 2009.
[1521] Βλ. αρθ. 59 παρ. 1 ΚΡ.

πληροφοριών στο μεταφορέα[1522]. Επίσης, επισημαίνεται ότι οι επαγγελματίες του κλάδου είναι δυνατόν να εκτεθούν στις ευθύνες των θαλάσσιων εκτελούντων μερών, όταν δραστηριοποιούνται για την παροχή των υπηρεσιών τους εντός της ζώνης λιμένος[1523]. Σύμφωνα πάντα με τη θέση της Ομάδας Εργασίας της FIATA, ο τρόπος με τον οποίο έχει ρυθμιστεί η μεταφορά από πόρτα σε πόρτα στους Κανόνες του Ρότερνταμ, δεν δημιουργεί ασφάλεια δικαίου στους συναλλασσόμενους, ιδίως όταν κατά το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης, δεν είναι ακόμη γνωστός ο τρόπος της μεταφοράς με αποτέλεσμα να δημιουργείται αβεβαιότητα και ως προς το έγγραφο μεταφοράς που θα πρέπει να εκδοθεί[1524].

Στο συμπέρασμά της, η Ομάδα Εργασίας εξέφρασε την άποψη ότι η κατάργηση του ναυτικού πταίσματος, η αύξηση των ορίων του περιορισμού και η προσθήκη των κανόνων που αφορούν τα ηλεκτρονικά αρχεία είναι προς όφελος του διαμετακομιστικού εμπορίου διά θαλάσσης. Ωστόσο, προτείνει να ενσωματωθούν τέτοιες βελτιώσεις με τροποποιητικά Πρωτόκολλα στους Κανόνες Χάγης[1525], Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου, αλλά να μην υιοθετηθούν οι Κανόνες Ρότερνταμ σε καμία περίπτωση.

Τις απόψεις της Ομάδας Εργασίας για τις θαλάσσιες μεταφορές της FIATA ακολούθησε[1526] και η αντίστοιχη ευρωπαϊκή Ομοσπονδία CLECAT[1527], προτρέποντας τα μέλη της να συμβάλλουν στην αποτροπή επικύρωσης των Κανόνων Ρότερνταμ από την Ε.Ε και τις ευρωπαϊκές κυβερνήσεις. Η CLECAT εξέφρασε την άποψη ότι η πολυπλοκότητα της Σύμβασης θα δημιουργήσει προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα και θα αποτελέσει πρόσκομμα για το ελεύθερο εμπόριο.

Η CLECAT αξιολόγησε το αποτέλεσμα του εγχειρήματος εκπόνησης των Κανόνων Ρότερνταμ ως της Διεθνούς Σύμβασης που διεκδικεί τη διαδοχή των ισχυόντων καθεστώτων ευθύνης, για το οποίο δαπανήθηκε πολύς χρόνος και

[1522] Βλ. αρθ. 29 επ. ΚΡ.
[1523] Βλ. αρθ. 1 αριθμ. 7 και αρθ. 19 ΚΡ.
[1524] Με αφορμή τη σκέψη αυτή, η Ομάδα Εργασίας στέκεται με σκεπτικισμό απέναντι στις ρυθμίσεις των άρθρων 26 και 82 ΚΡ για τη ρύθμιση του περιορισμένου δικτύου ευθύνης.
[1525] Βλ. τη θέση αυτή και σε Ramberg Jan Unification of transport law - Difficulties and possibilities σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 2, Genova 2010, σελ. 818.
[1526] Βλ. CLECAT Position Paper, 11 Μαΐου 2009, διαθέσιμο online: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/4CLECAT.pdf
[1527] EUROPEAN ASSOCIATION FOR FORWARDING, TRANSPORT, LOGISTICS AND CUSTOMS SERVICES.

κόπος, ως ένα δίδαγμα για το μέλλον των διεθνών ρυθμίσεων των θαλάσσιων μεταφορών. Και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μία επιτυχημένη ρύθμιση θα πρέπει να είναι, στο μέγιστο εφικτό βαθμό, απλή και ταυτόχρονα διεθνής, να διαθέτει λίγες και καλά σταθμισμένες εξαιρέσεις, να επιμερίζει τις υποχρεώσεις, τα δικαιώματα και τους κινδύνους στα μέρη της σύμβασης χωρίς να εμπλέκει τρίτα πρόσωπα και τέλος να είναι ρεαλιστική όσον αφορά την ευθύνη και το δικαίωμα περιορισμού της.

Ωστόσο, στις φωνές που ενθαρρύνουν την επικύρωση των Κανόνων Ρότερνταμ βρίσκουμε το ICS (International Chamber of Shipping) και τη CMI[1528]. Στο έντυπο προώθησης του 2017 για την επικύρωση και την ευρύτερη συμμετοχή των Κρατών σε Διεθνείς Συμβάσεις, γίνεται αναφορά και στους Κανόνες του Ρότερνταμ. Η άποψη που υποστηρίζεται εκεί, είναι ότι οι Κανόνες αυτοί παρέχουν ένα σύγχρονο καθεστώς ευθύνης, το οποίο θα αντικαταστήσει τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου. Ένα καθεστώς ευθύνης που προσφέρεται για την επίτευξη ομοιομορφίας στο δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών. Στον τομέα αυτό, κρίνεται απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός του δικαίου, το οποίο πρέπει να αντικατοπτρίζει τις σύγχρονες υπηρεσίες μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα», που εκτελούνται σε εύλογο χρόνο. Καθώς ο εκσυγχρονισμός είναι αναπόφευκτος, τονίζεται ότι αν δεν τεθεί σε εφαρμογή η Σύμβαση, το πιθανότερο είναι να αναπτυχθούν νομικά πλαίσια περιφερειακής κλίμακας, για παράδειγμα στις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ε.Ε. Κάτι τέτοιο θα οδηγούσε στο να απομακρυνθούμε από την παγκόσμια ομοιομορφία για άλλη μια γενιά.

Ήδη από το 2009 οι διεθνείς ενώσεις International Chamber of Shipping (ICS), the European Community Shipowners' Associations (ECSA), BIMCO και World Shipping Council (WSC)[1529] είχαν εκδηλώσει την υποστήριξή τους στο καθεστώς των Κανόνων Ρότερνταμ. Στην κοινή τους δήλωση τότε, δόθηκε έμφαση στην ανάγκη ασφάλειας δικαίου και ομοιομορφίας στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων και τις συνδυασμένες μεταφορές, καθώς ένα τέτοιο καθεστώς είναι απαραίτητο σε μια παγκόσμια βιομηχανία όπως η ναυτιλία, η οποία πρέπει να διέπεται από ευρέως αποδεκτούς διεθνείς κανόνες.

[1528] Βλ. και σχετικό έντυπο προώθησης «Promoting Maritime Treaty Ratification-The ICS and CMI Campaign», το οποίο δημοσιεύτηκε το Νοέμβριο του 2017.
[1529] Βλ. Press Release on Rotterdam Rules, ICS / ECSA / BIMCO / WSC, Rotterdam 23 Sept. 2009.

Σύμφωνα με την τοποθέτηση των ανωτέρω Ενώσεων, οι Κανόνες Ρότερνταμ παρέχουν ένα σύγχρονο νομοθετικό περιβάλλον, το οποίο καλύπτει την πολύτροπη μεταφορά, εφόσον περιλαμβάνει ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος, ταυτόχρονα όμως ρυθμίζεται το ζήτημα σύγκρουσης με διεθνή καθεστώτα ευθύνης που ισχύουν για τη μονότροπη μεταφορά. Η τοποθέτηση αυτή κατατάσσει ορισμένες καινοτομίες των Κανόνων, όπως η ρύθμιση για πρώτη φορά ζητημάτων σχετικών με το ηλεκτρονικό εμπόριο, στα πλεονεκτήματα της Διεθνούς Σύμβασης. Η πρόταση στην οποία καταλήγει η τοποθέτηση αυτή, είναι η άμεση επικύρωση των Κανόνων απ' όσο το δυνατόν περισσότερα κράτη.

Σε τοποθέτησή της το Νοέμβριο του 2014, η BIMCO εξέφραζε την υποστήριξη της στους Κανόνες Ρότερνταμ με την πεποίθηση ότι αντανακλούν τις σύγχρονες πρακτικές του εμπορίου και ότι κατανέμουν κατά τρόπο δίκαιο την ευθύνη μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών. Η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του καθεστώτος ευθύνης, γεωγραφικά αλλά και όσον αφορά περισσότερους τρόπους μεταφοράς, η εφαρμογή σε φορτίο καταστρώματος και ζώντα ζώα, η λεπτομερής ρύθμιση των υποχρεώσεων των φορτωτών, η επέκταση της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα από την παραλαβή έως την παράδοση και η αναγνώριση στο μεταφορέα δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης του για κάθε παράβαση των υποχρεώσεών του που επιβάλλονται από τους Κανόνες, συγκαταλέγονται στις ρυθμίσεις που προωθούν την ομοιομορφία σε περισσότερες πτυχές της θαλάσσιας μεταφοράς.

Στην τοποθέτησή της αυτή, η BIMCO επισημαίνει, στον αντίποδα των ρυθμίσεων που εκθέτει ως ευεργετικές για το διεθνές εμπόριο, τα μειονεκτήματα που επιβαρύνουν τους μεταφορείς και κυρίως την αύξηση των ορίων του ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης, την κατάργηση του ναυτικού πταίσματος, την τροπή της υποχρέωσης αξιοπλοΐας σε διαρκή. Εκφράζεται πάντως η άποψη ότι υπάρχει ο κίνδυνος θέσπισης περιφερειακών νομικών πλαισίων στην Ε.Ε. και τις ΗΠΑ, που θα επέφερε διάσπαση στην όποια ομοιομορφία του δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών υφίσταται σήμερα και σε περαιτέρω απομάκρυνση από το στόχο της ενοποίησης του δικαίου των διεθνών μεταφορών. Κρίσιμη κρίνεται πάντως η θέση που θα κρατήσουν οι ΗΠΑ, καθώς πιθανή επικύρωση θα οδηγήσει τους κύριους εμπορικούς τους εταίρους στην ίδια κατεύθυνση.

Ωστόσο, κατά την άποψή μας, η έκταση της Σύμβασης επιτρέπει, όπως είδαμε, διευρυμένη δυσπιστία και επίκριση σε αρκετά σημεία. Υποστηρίζεται[1530] στη θεωρία, που ήδη έχει τοποθετηθεί, η άποψη ότι οι Κανόνες Ρότερνταμ στην πραγματικότητα έχουν αποτύχει στο στόχο της ενοποίησης του δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών και μάλιστα θα ανοίξουν το δρόμο για μεγαλύτερη διάσπαση. Η άποψη αυτή θεμελιώνεται σε διάφορες παραμέτρους των Κανόνων όπως απαριθμούνται στη συνέχεια. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλούν οι διατάξεις που αφορούν τις συμβάσεις όγκου, για τις οποίες οι Κανόνες επιφυλάσσουν συμβατική ελευθερία, δίνοντας έτσι το πράσινο φως στους μεγάλους παίχτες να ορίσουν τους δικούς τους όρους. Παράδειγμα διαφυγής από το υποχρεωτικό πλαίσιο των Κανόνων είναι η σύναψη σύμβασης όγκου, που καταρτίζεται για δύο φορτώσεις σε βάθος τριετίας με δικαίωμα ματαίωσης της δεύτερης φόρτωσης.

Περαιτέρω, η άποψη αυτή διατυπώνει επιφυλάξεις για την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη μερών που συμμετέχουν στην εκτέλεση της μεταφοράς και ορίζονται για πρώτη φορά σε Διεθνή Σύμβαση που ρυθμίζει (και) τη θαλάσσια μεταφορά, όπως είναι τα θαλάσσια εκτελούντα μέρη. Ο προβληματισμός αυτός περιστρέφεται γύρω από την εφαρμογή και την ερμηνεία των άρθρων 12 και 13 των Κανόνων και το κατά πόσο ο συμβατικός μεταφορέας θα μπορέσει να στηριχθεί στους Κανόνες Ρότερνταμ, ώστε να μπορέσει να αποκαταστήσει τη ζημία του, όταν αυτή έχει προκληθεί από έναν υπεργολάβο, στη σύμβαση του οποίου με τον μεταφορέα οι Κανόνες δεν τυγχάνουν εφαρμογής. Επιπλέον, ο μεταφορέας βαρύνεται με υπερβολικά εκτεταμένες υποχρεώσεις στη βάση των άρθρων 18 και 19 των Κανόνων, που ρυθμίζουν την ευθύνη του από αντιπροσώπευση.

Από την άλλη πλευρά επικρίνεται η δομή της διάταξης για τη θεμελίωση της ευθύνης, όπως αυτή διατυπώθηκε στο άρθρο 17, καθώς, για παράδειγμα, το μέτρο άσκησης της δέουσας επιμέλειας, στην περίπτωση της αναξιοπλοΐας, υποτιμάται σε σχέση με τα ισχύοντα σήμερα, όπως παραθέσαμε στον οικείο

[1530] Βλ. μελέτη Jose Alcantara/Frazer Hunt/Svante O. Johansson/Barry Oland/ Kay Pysden/Jan Ramberg/Douglas G. Schmitt/William Tetley/Julio Vidal, Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules,διαθέσιμο online:
http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Particular%20concerns%20-%20Rotterdam%20Rules.pdf

τόπο, σε ορισμένες έννομες τάξεις. Περαιτέρω, σε μία Σύμβαση που φιλοδοξεί να ρυθμίσει την μεταφορά από πόρτα σε πόρτα, τα τεκμήρια απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη, έχουν ευθεία προέλευση από τις εξαιρέσεις των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, που ρυθμίζουν μόνο θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων.

Επικρίνεται επίσης η διατύπωση της διάταξης του άρθρου 62 για την έναρξη της προθεσμίας παραγραφής, η οποία ουσιαστικά θα ερμηνευτεί με βάση τους εθνικούς κανόνες δικαίου, όσον αφορά το πότε το ένδικο βοήθημα θεωρείται ότι έχει ασκηθεί. Ομοίως, θεωρείται ότι δεν συμβάλλει στην ομοιομορφία η διάταξη, με βάση την οποία αγωγή κατά του προσώπου που ταυτοποιείται ως μεταφορέας μπορεί να εγερθεί μετά το πέρας της διετούς παραγραφής, εφόσον η αγωγή ασκείται εντός του χρόνου που επιτρέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο στη δικαιοδοσία όπου εγείρονται οι αξιώσεις κατά το άρθρο 65 περ. α. Διότι κάτι τέτοιο μπορεί να οδηγήσει σε μακρά παραγραφή, που εξαρτάται από το εθνικό δίκαιο. Τότε, όμως, θίγεται όχι μόνο ο στόχος της ομοιομορφίας, αλλά και της ταχείας εκκαθάρισης των απαιτήσεων. Περαιτέρω τα Κεφάλαια 14 και 15, που αφορούν τη δικαιοδοσία και τη διαιτησία, είναι προαιρετικά για τα κράτη που θα επικυρώσουν τη Σύμβαση.

Οι ΗΠΑ κατά την εκπόνηση των κανόνων του Ρότερνταμ απαίτησαν να περιληφθούν ορισμένοι όροι, όπως η εξαίρεση των συμβάσεων όγκου, ως προϋπόθεση για να επικυρώσουν τους Κανόνες. Έτσι, υιοθετήθηκαν διατάξεις που δεν ικανοποιούν μεγάλη μερίδα της θεωρίας αλλά και της αγοράς, ώστε αν οι ΗΠΑ δεν επικυρώσουν τους Κανόνες, αυτοί πιθανότατα θα εγκαταλειφθούν. Η μελέτη[1531] καταλήγει εισηγούμενη αρνητικά για την επικύρωση των Κανόνων, ωστόσο σταχυολογεί σημεία της μακρόχρονης επεξεργασίας τους, τα οποία πρέπει να αποτελέσουν το επίκεντρο για την αναμόρφωση του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων. Η συγκριτική επεξεργασία με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου έχει ωφελήσει ήδη προς αυτή την κατεύθυνση. Έτσι, κρίνεται ότι η απαλοιφή του ναυτικού πταίσματος και οι διατάξεις για την εξυπηρέτηση του ηλεκτρονικού εμπορίου εντάσσονται στις απαραίτητες αλλαγές.

[1531] Βλ. μελέτη Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules, ο.π.

Η λύση που προωθείται εναλλακτικά προς την επικύρωση των Κανόνων του Ρότερνταμ είναι η αξιοποίηση, με μέγιστη προώθηση και ενσωμάτωση σε διεθνές επίπεδο, των Διεθνών Συμβάσεων, που διέπουν τα άλλα είδη μεταφοράς και η κάλυψη των κενών ρύθμισης με τροποποιητικά Πρωτόκολλα στα ισχύοντα καθεστώτα θαλάσσιας μεταφοράς. Επίσης υποστηρίζεται στη θεωρία η λύση της θέσπισης κανόνων εθνικού δικαίου οι οποίοι θα έχουν εφαρμογή εκεί που εντοπίζονται κενά ευθύνης από την εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων για τις αμιγείς μεταφορές[1532]. Θεωρούμε ότι, σε συμπλήρωση των θέσεων αυτών, η αναμόρφωση του εθνικού δικαίου σε κάποια ζητήματα και πεδία, όπως το ηλεκτρονικό εμπόριο και η υιοθέτηση ηπιότερων μεθόδων εναρμόνισης, θα αποτελούσε μια δόκιμη λύση ευρείας αποδοχής.

Άλλη ακαδημαϊκή προσέγγιση[1533], που εξετάζει κριτικά τις ρυθμίσεις των Κανόνων Ρότερνταμ - και κατά τη γνώμη μας τηρώντας ίσες αποστάσεις από τις πλευρές της σύμβασης μεταφοράς, των οποίων οι σχέσεις ρυθμίζονται στους Κανόνες - αναδεικνύει τα κυριότερα πλεονεκτήματα, αλλά και τα πιθανότατα μοιραία μειονεκτήματα της Διεθνούς Σύμβασης. Υποστηρίζεται ειδικότερα, ότι η εγκατάσταση ενός διεθνούς καθεστώτος ευθύνης για τις θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις και συνθήκες με τις απαραίτητες νομικά σύγχρονες ρυθμίσεις είναι το ζητούμενο. Πράγματι, η αγορά χρειάζεται σαφείς ρυθμίσεις που παρέχουν ασφάλεια δικαίου για τις συμβάσεις, όχι μόνο θαλάσσιας, αλλά και συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων και που κατανέμουν σαφώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, η κατάργηση του ναυτικού πταίσματος και η τροπή της υποχρέωσης για την παροχή αξιόπλοου πλοίου σε διαρκή, θα συνδράμει στην ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου παρέχοντας μεγαλύτερη προστασία στην πλευρά του φορτίου.

Αρκετές διατάξεις της Σύμβασης, από την άλλη πλευρά, όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής και τις διατάξεις που αφορούν την ευθύνη, υποστηρίζεται ότι είναι πιθανό να δημιουργήσουν διχογνωμίες και ανομοιόμορφη εφαρμογή.

[1532] Βλ. Χ. Χρυσάνθης, Η ευθύνη στη συνδυασμένη κα ιμικτή μεταφορά εμπορευμάτων, ΕΝΔ 2009, σελ. 91.

[1533] Βλ. Nikaki T./Soyer B., A new International Regime for Carriage of Goods by Sea: contemporary, certain, inclusive and efficient, or just another one for the shelves?, Berkeley Journal of International Law, v. 30, is. 2, σελ. 302 επ.

Περαιτέρω, η άποψη αυτή εκφράζει την επιφύλαξη ότι παρά το γεγονός ότι οι Κανόνες Ρότερνταμ προβλέπουν υποχώρηση εφαρμογής τους, όταν εφαρμοστέα είναι κάποια άλλη Διεθνής Σύμβαση μεταφοράς[1534], ωστόσο δεν περιέχουν κανόνες πιο συγκεκριμένους για την επίλυση της σύγκρουσης. Εύλογη είναι και η εκφραζόμενη επιφύλαξη σχετικά με τις διατάξεις για τη δικαιοδοσία και τη διαιτησία, η επικύρωση των οποίων από τα κράτη είναι προαιρετική, πράγμα το οποίο δεν προάγει την επιδιωκόμενη εναρμόνιση. Αρνητικά σχολιάζεται επίσης η πιθανότητα κατάχρησης από τους μεταφορείς των κανόνων για τις συμβάσεις όγκου. Πολύ σημαντικό ζήτημα με άμεσο αντίκτυπο στην αγορά είναι και η βέβαιη αύξηση του κόστους συναλλαγών στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών. Η ευθύνη των θαλάσσιων εκτελούντων μερών, όπως είναι οι δραστηριοποιούμενοι στους τερματικούς σταθμούς, θα οδηγήσει σε αύξηση του κόστους για την ασφάλιση ευθύνης, γεγονός το οποίο θα οδηγήσει αναπόδραστα σε αύξηση του κόστους της διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς.

Το παιχνίδι της επικύρωσης θεωρείται κατά την άποψη αυτή ότι θα κριθεί τελικά ανάλογα με τις εθνικές προτεραιότητες των κρατών που θα εξετάσουν υιοθέτηση της Σύμβασης. Και ενώ δεν φαίνεται πιθανή η σύντομη θέση σε ισχύ των Κανόνων Ρότερνταμ, προβάλλεται ως χειρότερη προοπτική εκείνη, κατά την οποία οι Κανόνες θα τεθούν σε ισχύ εξασφαλίζοντας την επικύρωση ελάχιστου αριθμού κρατών, χωρίς τη συμμετοχή των μεγάλων παραδοσιακών ναυτικών χωρών. Και κάτι τέτοιο απλώς θα οδηγούσε σε περαιτέρω διάσπαση του νομικού πλαισίου που διέπει τη σύμβαση μεταφοράς διά θαλάσσης σε διεθνές επίπεδο.

Σε έρευνα που διεξήχθη στον Καναδά σχετικά με την πρόοδο για την επικύρωση των Κανόνων του Ρότερνταμ, τα αποτελέσματα για την επικύρωση φαίνονται μάλλον αρνητικά[1535]. Ειδικότερα, στην Αργεντινή, μια ομάδα δικηγόρων και ειδικών στον τομέα προσπαθούν να κινητοποιήσουν το θέμα, όμως δεν υπάρχει προς το παρόν καμία πρόθεση από την κυβέρνηση να επικυρώσει τους κανόνες. Επιπλέον, στην Αργεντινή και κυρίως στην

[1534] Βλ. αρθ. 82 ΚΡ.

[1535] Βλ. έρευνα από Magrath O'Connor, (barristers of Toronto, Canada) σχετικά με την πρόοδο που υπάρχει στις δικαιοδοσίες των μελών του ForwarderLaw για την επικύρωση των Κανόνων του Ρότερνταμ http://www.rotterdamrules.com/content/introduction.

Ουρουγουάη[1536], υπάρχουν πολλές φωνές που αντιτίθενται έντονα στην επικύρωση. Σύμφωνα με το Υπουργείο Μεταφορών του Βελγίου δεν υπάρχει πρόθεση επικύρωσης, ενώ εξετάζεται η προοπτική θέσπισης νέου εθνικού νόμου για τις μεταφορές. Ο Καναδάς αναμένει την θέση των ΗΠΑ. Η Κίνα δεν φαίνεται πρόθυμη να προβεί σε επικύρωση, τουλάχιστον μέχρι να φανεί η πρόθεση άλλων κρατών και με το δεδομένο ότι ο Κινέζικος Κώδικας Ναυτικού Δικαίου αναμορφώθηκε τελευταία φορά το 1993.

Γενικότερα, σε μεγάλο αριθμό χωρών δεν υπάρχει ενδιαφέρον, τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον. Σε αυτή την κατηγορία συγκαταλέγονται η Αυστραλία, η Γαλλία, η Ινδία, η Ιρλανδία, το Ισραήλ, η Νέα Ζηλανδία, οι Φιλιππίνες, η Σιγκαπούρη, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ουκρανία, η Γεωργία, η Μολδαβία, η Ρωσία, η Τουρκία, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και η Ελβετία.

Η κυβέρνηση της Δανίας δημιούργησε επιτροπή για την προετοιμασία της επικύρωσης και ενσωμάτωσης των Κανόνων και η επιτροπή εξέδωσε την έκθεσή της τον Απρίλιο του 2012. Ωστόσο, οι Κανόνες δεν θα επικυρωθούν στη Δανία μέχρις ότου επικυρωθούν από άλλες χώρες, όπως οι ΗΠΑ και πάντως σε συντονισμό με τις άλλες σκανδιναβικές χώρες. Στην Ολλανδία, ωστόσο, το 2013 τέθηκε σε διαδικτυακή διαβούλευση σχέδιο νόμου ενσωμάτωσης των Κανόνων, ενώ ο Υπουργός για την Ασφάλεια και τη Δικαιοσύνη εξέφρασε την πρόθεση να γίνει προσπάθεια να πειστούν και άλλα κράτη να επικυρώσουν τους Κανόνες του Ρότερνταμ.

Στο εισαγωγικό μέρος της παρούσας μελέτης[1537] αναφερθήκαμε στις εναλλακτικές μεθόδους εναρμόνισηςτου διεθνούς ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. Το διεθνές ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο διαθέτει και πολλά παραδείγματα Διεθνών Συμβάσεων, οι οποίες είτε δεν έχουν τεθεί σε εφαρμογή, είτε έχουν βρει μικρή ανταπόκριση σε διεθνές επίπεδο. Όμως το ναυτικό δίκαιο, που έχει διεθνή καταγωγή από τη φύση του, έχει χρησιμοποιήσει όλες τις εναλλακτικές μεθόδους και διαθέτει Πρότυπους Νόμους, τυποποιημένες συμβάσεις, τυποποιημένες ρήτρες, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις κατά τις οποίες η εθνική νομοθεσία περιλαμβάνει διατάξεις διεθνούς προέλευσης. Επίσης,

[1536] Βλ. τη Διακήρυξη του Μοντεβιδέο, διαθέσιμη online: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/DECLARACION%20DE%20MONTEVIDEO%20PDF.pdf.
[1537] Σελ. 44 επ.

στοιχεία από τις αρχές για τις διεθνείς εμπορικές συμβάσεις[1538], τις αρχές του Ευρωπαϊκού δικαίου των συμβάσεων[1539], αλλά και οι αποφάσεις της διεθνούς ναυτικής διαιτησίας συγκροτούν τη σύγχρονη lex maritima ως τμήμα της legis mercatoria.

Η ενοποίηση δεν επιτυγχάνεται ούτε σε σύντομο χρόνο, ούτε σε ευρύ πεδίο σε ένα τομέα ρύθμισης. Είναι προτιμότερη, επειδή είναι πιο αποτελεσματική και ευρύτερα αποδεκτή, η στοχευμένη ρύθμιση είτε με κανόνες ενοποίησης του ουσιαστικού δικαίου είτε με κανόνες συγκρούσεως νόμων[1540]. Το ναυτικό δίκαιο έχει εμπλουτιστεί τόσο με διεθνείς συμβάσεις ιδιωτικού ναυτικού δικαίου όσο και με διεθνείς συμβάσεις συγκρούσεως νόμων. Πρέπει επιπλέον εκ προοιμίου να δεχτούμε ότι η έννοια του κυρίαρχου κράτους σήμερα είναι σχετική, αφενός λόγω της ευρείας συμμετοχής των κρατών σε άλλες διεθνείς συμβάσεις, διότι τα κράτη έχουν ήδη αναλάβει σε διάφορους τομείς διεθνείς υποχρεώσεις, αφετέρου λόγω της συμμετοχής των κρατών σε ευρύτερες ενώσεις κρατών, στις οποίες αναγκαστικά παραχωρείται ένα κομμάτι της κυριαρχίας τους.

Ασφαλώς η ενοποίηση με τη στενή έννοια, του διεθνούς ιδιωτικού ναυτικού δικαίου παρέχει πλεονεκτήματα που υπερέχουν κάθε άλλης μεθόδου εναρμόνισης. Καταρχήν, οι Διεθνείς Συμβάσεις παρέχουν ασφάλεια δικαίου και προβλεψιμότητα της έκβασης μιας διαφοράς. Διευκολύνουν τον καθορισμό και την εφαρμογή του εφαρμοστέου δικαίου. Προάγουν την ίση μεταχείριση των μερών μιας διαφοράς, οπουδήποτε και αν αυτή ανακύπτει. Σε τελική ανάλυση, οι ενοποιημένοι διεθνείς κανόνες συμβάλλουν στην εδραίωση ενός ξεκάθαρου νομικού περιβάλλοντος μέσα στο οποίο τα πρόσωπα και οι επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται σε καθεστώς ισονομίας. Έτσι, μπορούμε να πούμε ότι η ενοποίηση του δικαίου στον τομέα του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου μπορεί να συμβάλει και στην οικονομική ανάπτυξη, όχι μόνο την εθνική αλλά και τη διεθνή.

Ωστόσο, δεν μπορεί κανείς να παραβλέψει παράγοντες που δεν επιτρέπουν καταλυτική παρέμβαση στην κυριαρχία των κρατών με Διεθνείς

[1538] Βλ. UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2016, http://www.unidroit.org/instruments/commercial-contracts/unidroit-principles-2016.
[1539] Principles of European Contract Law, τελευταία αναθεώρηση 2002.
[1540] Βλ. William Tetley, Uniformity of International Private Maritime Law-The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions-How to Adopt an International Convention, 24 Tul. Mar. L.J. 1999-2000, σελ. 775 επ.

Συμβάσεις. Στο βαθμό που μια Διεθνής Σύμβαση δεν ανταποκρίνεται στην αντίληψη κάθε κράτους για τη δημόσια τάξη και την κοινωνική πολιτική που εφαρμόζει το καθένα, δυσχεραίνεται η αποδοχή της από τα κράτη, ως υποκείμενα του διεθνούς δικαίου. Ωστόσο, τόσο τα πορίσματα που προκύπτουν κατά την επεξεργασία των Διεθνών Συμβάσεων, όσο όμως και η αντίδραση της διεθνούς κοινότητας, δίνουν ένα στίγμα για μελλοντικές εργασίες και ρυθμιστικές παρεμβάσεις ή υποδεικνύουν ότι υπάρχει ανάγκη μεταβολής στην προσέγγιση ενός ζητήματος[1541]. Περαιτέρω, οι διαφορές μεταξύ των νομικών συστημάτων, της νομοτεχνικής διαδικασίας και της νομικής ορολογίας των κρατών, είναι παράγοντες που επηρεάζουν την επιτυχία των Διεθνών Συμβάσεων σε επίπεδο ενσωμάτωσης και εφαρμογής στα εσωτερικά δίκαια.

Σε ένα άλλο επίπεδο, το status κάθε κράτους καθορίζει τομείς στους οποίους το ίδιο επιθυμεί να αναλάβει διεθνείς υποχρεώσεις. Οι ανεπτυγμένες και οι αναπτυσσόμενες χώρες έχουν διαφορετικές πολιτικές και κοινωνικές επιδιώξεις, οι οποίες σχετίζονται και με την οικονομική τους δύναμη και τους ρυθμούς ανάπτυξής τους. Το διεθνές ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο δεν μπορεί παρά να επιτύχει κάποιου βαθμού συναίνεση, περιορισμένη ως προς το αντικείμενο που κάθε φορά ρυθμίζεται, και δη ανάμεσα σε χώρες φορτωτών και χώρες μεταφορέων.

Η ενοποίηση του διεθνούς δικαίου δεν είναι αυτοσκοπός. Εξάλλου είναι χαρακτηριστικός ο μεγάλος αριθμός διεθνών συμβάσεων που δεν τίθενται ποτέ σε εφαρμογή. Διεθνές δίκαιο δεν είναι μόνο εκείνο που αποτελείται από τις Διεθνείς Συμβάσεις, αλλά συντίθεται και από το νομικό περιβάλλον που διαμορφώνουν οι εναλλακτικές μέθοδοι εναρμόνισης. Η επιτυχημένη λειτουργία της διεθνούς κοινότητας επιβάλλει, οι συνδαιτυμόνες του τραπεζιού να επιδεικνύουν το θάρρος να υποχωρούν για την προαγωγή των κοινών στόχων, αλλά ταυτόχρονα να αντιστέκονται στην ισοπεδωτική εξομοίωση. Άλλωστε το διεθνές δίκαιο χρειάζεται σε ορισμένα ζητήματα να παρεμβαίνει μόνο στον περιορισμένο γεωγραφικό χώρο που αυτά εντοπίζονται και να τα ρυθμίζει

[1541] Βλ. π.χ. τη Διεθνής Σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο.) για τη συντηρητική κατάσχεση Θαλασσοπλοούντων πλοίων 1999, η οποία δεν έχει υπογραφεί και κυρωθεί ούτε από τη χώρα μας, ώστε στην Ελλάδα παραμένει σε ισχύ το ΝΔ 4570/1966 με το οποίο κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση «περί ενοποιήσεως κανόνων τινών επί συντηρητικής κατασχέσεως Θαλασσοπλοούντων πλοίων» του 1952 στις Βρυξέλλες.

στοχευμένα. Η μη επίτευξη ομοιομορφίας σε επίπεδο ουσιαστικού δικαίου δεν αποκλείει ένα άλλο επίπεδο διεθνούς συναίνεσης, εκείνο που υποδεικνύει λύσεις μέσω του ιδιωτικού διεθνούς ναυτικού δικαίου και των κανόνων συγκρούσεως.

Οι Κανόνες Ρότερνταμ, που μας απασχόλησαν στη μελέτη αυτή, όσον αφορά τη ραχοκοκαλιά της σύμβασης μεταφοράς, την ευθύνη του μεταφορέα είναι μία ευρύτατη Διεθνής Σύμβαση. Η ευρύτητα της συνίσταται τόσο στις προπαρασκευαστικές εργασίες, όσο και στο αποτέλεσμα. Στις προπαρασκευαστικές εργασίες, διότι κατά την πολυετή προετοιμασία της μελετήθηκε ένας μεγάλος αριθμός προβλημάτων της θαλάσσιας και της συνδυασμένης μεταφοράς, τα οποία η UNCITRAL μπήκε στον πειρασμό να ρυθμίσει, μελετώντας συγκριτικά τα ισχύοντα καθεστώτα και την εφαρμογή τους, ταυτόχρονα δε και την σύγχρονη πραγματικότητα των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών.

Στο στάδιο του αποτελέσματος, η Διεθνής Σύμβαση περιέλαβε 96 άρθρα, στα οποία συγκεντρώνονται ρυθμίσεις για ένα πλήθος θεμάτων, τα οποία καλούνται να συμβιβάσουν αντικρουόμενα συμφέροντα. Πολλές διατάξεις περιέχουν ήπιο δίκαιο[1542] και επιτρέπουν ρύθμιση του εθνικού δικαίου[1543], επιτρέποντας ταυτόχρονα την παρέκκλιση από τον αρχικό στόχο της ενοποίησης του ουσιαστικού δικαίου. Αρκετά κράτη είναι ικανοποιημένα με τις ρυθμίσεις των Κανόνων Ρότερνταμ σε ένα μικρό μέρος της θεματολογίας τους, αντιμετωπίζουν όμως επιφυλακτικά έως απορριπτικά την περίπτωση επικύρωσης, διότι θα προτιμήσουν την ισχύουσα διεθνή ή την εκ νέου εθνική ρύθμιση ή έναν άλλο τρόπο εναρμόνισης του δικαίου με τους κύριους εμπορικούς τους εταίρους, από το να τεθεί σε εφαρμογή η Σύμβαση αυτή στο σύνολο της.

Όπως εύστοχα έχει διατυπωθεί, η επιμονή του εθνικού νόμου στη διαφορετικότητα, όσον αφορά κρίσιμες πτυχές του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, μπορεί να θεωρηθεί επανακατάκτηση του πολιτισμού[1544]. Με βάση τα δεδομένα που επικρατούν σήμερα στις θαλάσσιες και συνδυασμένες μεταφορές, τις θέσεις

[1542] Βλ. Erik Røsæg, Soft Law in the Conventions for the Unification of Maritime Law, Scandinavian Studies In Law, 1999-2015, σελ. 269 επ.
[1543] Βλ. αρθ. 73 ΚΡ.
[1544] Yiannopoulos A. N., The unification of private maritime law by international conventions, 30 Law and Contemporary Problems (Spring 1965), σελ. 399.

των διαφόρων κρατών και Οργανισμών απέναντι στους Κανόνες του Ρότερνταμ, τα όσα αναπτύχθηκαν στην παρούσα μελέτη και με σκέψη την ασφαλή πορεία του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς στις σύγχρονες συνθήκες, δεν μπορούμε παρά να διατυπώσουμε την ταπεινή άποψη ότι ο ασφαλής, έστω ενδιάμεσος, λιμένας του δικαίου των θαλάσσιων μεταφορών, ενδεχομένως να βρίσκεται κάπου *πέρα από τους Κανόνες του Ρότερνταμ*.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Rotterdam Rules

Κανόνες Ρότερνταμ

(Μετάφραση στην ελληνική γλώσσα)

ROTTERDAM RULES
United Nations Convention on Contracts
for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

The States Parties to this Convention,
Reaffirming their belief that international trade on the basis of equality and mutual benefit is an important element in promoting friendly relations among States,

Convinced that the progressive harmonization and unification of international trade law, in reducing or removing legal obstacles to the flow of international trade, significantly contributes to universal economic cooperation among all States on a basis of equality, equity and common interest, and to the well-being of all peoples,

Recognizing the significant contribution of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed in Brussels on 25 August 1924, and its Protocols, and of the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, signed in Hamburg on 31 March 1978, to the harmonization of the law governing the carriage of goods by sea,

Mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernize them,
Noting that shippers and carriers do not have the benefit of a binding universal regime to support the operation of contracts of maritime carriage involving other modes of transport,
Believing that the adoption of uniform rules to govern international contracts of carriage wholly or partly by sea will promote legal certainty, improve the efficiency of international carriage of goods and facilitate new access opportunities for previously remote parties and markets, thus playing a fundamental role in promoting trade and economic development, both domestically and internationally,
Have agreed as follows:

Chapter 1
General provisions

Article 1 Definitions
For the purposes of this Convention:
1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.
2. “Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.
3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.
4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.
5. “Carrier” means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

Σύμβαση των Η.Ε. σχετικά με τις συμβάσεις για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων εν όλω ή εν μέρει διά θαλάσσης, (Κανόνες Ρότερνταμ[1545] - Ανεπίσημη μετάφραση)

Τα συμβαλλόμενα κράτη στην παρούσα Σύμβαση,
Επιβεβαιώνοντας εκ νέου την πεποίθηση τους ότι το διεθνές εμπόριο, στη βάση της ισότητας και του αμοιβαίου οφέλους αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την προώθηση φιλικών σχέσεων μεταξύ των κρατών,
Πεπεισμένα ότι η προοδευτική εναρμόνιση και ενοποίηση του διεθνούς εμπορικού δικαίου, όσον αφορά τη μείωση ή την άρση των νομικών εμποδίων στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, συμβάλλει σημαντικά στην παγκόσμια οικονομική συνεργασία μεταξύ όλων των κρατών στη βάση της ισότητας, της δικαιοσύνης και του κοινού συμφέροντος, καθώς και στην ευημερία όλων των λαών,
Αναγνωρίζοντας την σημαντική συμβολή της Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση Ορισμένων Νομικών Κανόνων σχετικά με τις Φορτωτικές, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924, και τα Πρωτόκολλα αυτής, καθώς και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τη Μεταφορά Εμπορευμάτων διά θαλάσσης, που υπογράφηκε στο Αμβούργο στις 31 Μαρτίου 1978, για την εναρμόνιση του δικαίου που διέπει τη μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης,
Λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές και εμπορικές εξελίξεις που έλαβαν χώρα μετά την υιοθέτηση των εν λόγω συμβάσεων και την ανάγκη να τις ενοποιήσουν και να τις εκσυγχρονίσουν,
Επισημαίνοντας ότι οι φορτωτές και οι μεταφορείς δεν έχουν το πλεονέκτημα ενός δεσμευτικού παγκόσμιου καθεστώτος για την υποστήριξη της λειτουργίας των συμβάσεων θαλάσσιας μεταφοράς που περιλαμβάνουν και άλλους τρόπους μεταφοράς,
Με την πεποίθηση ότι η υιοθέτηση ομοιόμορφων κανόνων που θα διέπουν τις διεθνείς συμβάσεις μεταφοράς, εν όλω ή εν μέρει διά θαλάσσης, θα ενισχύσει την ασφάλεια δικαίου, θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων και θα ενεργοποιήσει νέες ευκαιρίες πρόσβασης για προηγουμένως απομακρυσμένα συμβαλλόμενα μέρη και αγορές, διαδραματίζοντας έτσι θεμελιώδη ρόλο στην προαγωγή του εμπορίου και την οικονομική ανάπτυξη, τόσο στο εσωτερικό όσο και διεθνώς,
Συμφώνησαν ως ακολούθως:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
Γενικές Διατάξεις

Άρθρο 1. — Ορισμοί. Για τους σκοπούς αυτής της Σύμβασης:
1. «Σύμβαση μεταφοράς» καλείται η σύμβαση κατά την οποία ο μεταφορέας, έναντι της πληρωμής ναύλου, αναλαμβάνει να μεταφέρει εμπορεύματα από έναν τόπο σε άλλο. Η σύμβαση πρέπει να αφορά μεταφορά διά θαλάσσης και δύναται, επιπλέον της μεταφοράς διά θαλάσσης, να προβλέπει μεταφορά με άλλα μέσα.
2. «Σύμβαση όγκου» καλείται η σύμβαση μεταφοράς η οποία ορίζει σχετικά με τη μεταφορά μίας προκαθορισμένης ποσότητας εμπορευμάτων με μία αλληλουχία φορτώσεων σε πλοίο, κατά τη διάρκεια μίας συμπεφωνημένης χρονικής περιόδου. Ο προσδιορισμός της ποσότητας μπορεί να περιλαμβάνει ελάχιστο, ανώτατο ή συγκεκριμένο εύρος.
3. «Μεταφορά τακτικών γραμμών» ορίζεται ως η υπηρεσία μεταφοράς η οποία προσφέρεται στο κοινό με δημόσια ανακοίνωση ή παρόμοιο μέσο και περιλαμβάνει μεταφορά με πλοία που ταξιδεύουν με τακτικό δρομολόγιο μεταξύ καθορισμένων λιμένων, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα δρομολογίων το οποίο είναι διαθέσιμο στο κοινό.
4. «Μεταφορά μη τακτικών γραμμών» ονομάζεται κάθε μεταφορά η οποία δεν είναι μεταφορά τακτικών γραμμών.
5. «Μεταφορέας» ονομάζεται το πρόσωπο το οποίο συνάπτει μία σύμβαση μεταφοράς με έναν φορτωτή.

[1545] General Assembly Resolution A/RES/63/122.

6. (a) “Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, **keeping,** care, unloading or
delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.
(b) “Performing party” does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.
7. “Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.

8. “Shipper” means a person that enters into a contract of carriage with a carrier.
9. “Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as “shipper” in the transport document or electronic transport record.

10. “Holder” means:
(a) A person that is in possession of a negotiable transport document; and (i) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to which the document is duly endorsed; or (ii) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or

(b) The person to which a negotiable electronic transport record has been issued or transferred in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1.
11. “Consignee” means a person entitled to delivery of the goods under a contract of carriage or a transport document or electronic transport record.
12. “Right of control” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

13. “Controlling party” means the person that pursuant to article 51 is entitled to exercise the right of control.

14. “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that:
(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and
(b) Evidences or contains a contract of carriage.
15. “Negotiable transport document” means a transport document that indicates, by wording such as “to order” or “negotiable” or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”.

16. “Non-negotiable transport document” means a transport document that is not a negotiable transport document.
17. “Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

6. (α) «Εκτελόν μέρος» καλείται το πρόσωπο το οποίο είναι διαφορετικό από τον μεταφορέα και εκτελεί' ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει ο μεταφορέας, δυνάμει μίας σύμβασης μεταφοράς αναφορικά με την παραλαβή, τη φόρτωση, τον χειρισμό, τη στοιβασία, τη μεταφορά, **την διατήρηση**[1546], την επιμέλεια, την εκφόρτωση ή την παράδοση των εμπορευμάτων, στον βαθμό που αυτό το πρόσωπο ενεργεί, άμεσα ή έμμεσα, με εντολή του μεταφορέα ή κάτω από την επίβλεψη ή τον έλεγχο του μεταφορέα.
(β) Ο όρος «εκτελόν μέρος» δεν περιλαμβάνει οποιοδήποτε πρόσωπο εξαρτάται, άμεσα ή έμμεσα, από έναν φορτωτή, από έναν βάσει εγγράφου φορτωτή, από το ελέγχον μέρος ή από τον παραλήπτη και όχι από τον μεταφορέα.
7. «Θαλάσσιο εκτελόν μέρος» καλείται το εκτελόν μέρος, στον βαθμό που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, κατά την περίοδο μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στον λιμένα φόρτωσης ενός πλοίου και της αναχώρησής τους από τον λιμένα εκφόρτωσης ενός πλοίου. Ένας εσωτερικός μεταφορέας καλείται θαλάσσιο εκτελόν μέρος, μόνο αν παρέχει ή αναλαμβάνει να παρέχει τις υπηρεσίες του αποκλειστικά εντός μίας περιοχής λιμένος.
8. «Φορτωτής» ορίζεται ως το πρόσωπο το οποίο συνάπτει μία σύμβαση μεταφοράς με έναν μεταφορέα.
9. «Βάσει εγγράφου φορτωτής» ορίζεται ως το πρόσωπο το οποίο, όντας διαφορετικό από τον φορτωτή, αποδέχεται να ονομαστεί «φορτωτής» στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς.
10. «Κομιστής» καλείται:
(α) το πρόσωπο το οποίο έχει στην κατοχή του ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς και, (i) εάν το έγγραφο είναι έγγραφο εις διαταγήν, αναφέρεται σ' αυτό ως ο φορτωτής ή ο παραλήπτης ή είναι το πρόσωπο στο οποίο το έγγραφο οπισθογραφείται νόμιμα ή (ii) εάν το εις διαταγήν έγγραφο έχει οπισθογραφηθεί εν λευκώ ή στον κομιστή, αυτός είναι ο εξ αυτού κομιστής ή
(β) το πρόσωπο στο οποίο έχει εκδοθεί ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς ή του έχει μεταβιβαστεί, σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 9 παράγραφος 1.
11. «Παραλήπτης» καλείται το πρόσωπο το οποίο νομιμοποιείται στην παράδοση των εμπορευμάτων, σύμφωνα με μία σύμβαση μεταφοράς ή ένα έγγραφο μεταφοράς ή ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς.
12. «Δικαίωμα ελέγχου» των εμπορευμάτων καλείται το δικαίωμα, βάσει της σύμβασης μεταφοράς, παροχής οδηγιών στο μεταφορέα, σχετικά με τα εμπορεύματα, σύμφωνα με το κεφάλαιο 10.
13. «Ελέγχον μέρος» καλείται το πρόσωπο το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 51, δικαιούται να ασκεί το δικαίωμα ελέγχου.
14. «Έγγραφο μεταφοράς» καλείται το έγγραφο το οποίο εκδίδεται δυνάμει μίας σύμβασης μεταφοράς από τον μεταφορέα και:
(α) αποδεικνύει την παραλαβή των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα ή ένα εκτελόν μέρος στο πλαίσιο μίας σύμβασης μεταφοράς και
(β) αποδεικνύει ή περιλαμβάνει μία σύμβαση μεταφοράς.
15. «Διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς» καλείται το έγγραφο μεταφοράς το οποίο υποδεικνύει - με διατύπωση όπως «εις διαταγήν» ή «διαπραγματεύσιμο» ή άλλη κατάλληλη διατύπωση η οποία αναγνωρίζεται ότι έχει το ίδιο αποτέλεσμα από το εφαρμοστέο επί του εγγράφου δίκαιο - ότι τα εμπορεύματα έχουν παραδοθεί σε διαταγή του φορτωτή, σε διαταγή του παραλήπτη ή στον κομιστή και δε δηλώνεται κατηγορηματικά ως «μη διαπραγματεύσιμο».
16. «Μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς» καλείται το έγγραφο μεταφοράς το οποίο δεν είναι διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς.
17. «Ηλεκτρονική επικοινωνία» ονομάζονται οι πληροφορίες οι οποίες δημιουργούνται, αποστέλλονται, παραλαμβάνονται ή αποθηκεύονται με ηλεκτρονικό, οπτικό, ψηφιακό ή παρόμοιο μέσο, με αποτέλεσμα οι πληροφορίες οι οποίες ανταλλάσσονται να είναι προσβάσιμες, ώστε να είναι επιδεκτικές χρησιμοποίησης για μεταγενέστερη αναφορά.

[1546] Όπως προστέθηκε με το έγγραφο C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8 of 25 January 2013 (Corrections to the original text of the Convention (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic texts) and to the Certified True Copies το οποίο ακολούθησε τη σχετική πρόταση με το έγγραφο C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8 of 11 October 2012 (Proposal of corrections to the original text of the Convention (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic texts) and to the Certified True Copies)

18. “Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:
(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and
(b) Evidences or contains a contract of carriage.

19. “Negotiable electronic transport record” means an electronic transport record:
(a) That indicates, by wording such as “to order”, or “negotiable”, or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being “non-negotiable” or “not negotiable”; and
(b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1.

20. “Non-negotiable electronic transport record” means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.

21. The “issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.
22. The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.
23. “Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.

24. “Goods” means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier.

25. “Ship” means any vessel used to carry goods by sea.

26. “Container” means any type of container, transportable tank or flat, swapbody, or any similar unit load used to consolidate goods,
and any equipment ancillary to such unit load.

27. “Vehicle” means a road or railroad cargo vehicle.
28. “Freight” means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.
29. “Domicile” means (a) a place where a company or other legal person or association of natural or legal persons has its (i) statutory seat or place of incorporation or central registered office, whichever is applicable, (ii) central administration or (iii) principal place of business, and (b) the habitual residence of a natural person.
30. “Competent court” means a court in a Contracting State that, according to the rules on the internal allocation of jurisdiction among the courts of that State, may exercise jurisdiction over the dispute.

Article 2 Interpretation of this Convention

In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.

18. «Ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς» ορίζεται ως το σώμα των πληροφοριών σε ένα ή περισσότερα μηνύματα το οποίο εκδίδεται από έναν μεταφορέα με ηλεκτρονική επικοινωνία στο πλαίσιο μίας σύμβασης μεταφοράς και περιλαμβάνει πληροφορίες οι οποίες είναι λογικά συσχετιζόμενες με το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς με συνημμένα ή συνδεδεμένες με άλλο τρόπο με το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς και έχουν δημιουργηθεί ταυτόχρονα με την έκδοσή του από τον μεταφορέα ή μεταγενέστερα από αυτή, ώστε να γίνουν μέρος του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, το οποίο:
α) αποδεικνύει την παραλαβή των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα ή από εκτελόν μέρος, σύμφωνα με μία σύμβαση μεταφοράς, και
β) αποδεικνύει ή περιλαμβάνει μία σύμβαση μεταφοράς.
19. «Διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς» καλείται το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς:
α) το οποίο υποδεικνύει - με διατύπωση όπως «εις διαταγήν» ή «διαπραγματεύσιμο» ή άλλη κατάλληλη διατύπωση η οποία αναγνωρίζεται ότι έχει το ίδιο αποτέλεσμα από το εφαρμοστέο επί του αρχείου δίκαιο - ότι τα εμπορεύματα έχουν παραδοθεί σε διαταγή του φορτωτή ή σε διαταγή του παραλήπτη και δεν δηλώνεται κατηγορηματικά ως «μη διαπραγματεύσιμο» και β) η χρήση του οποίου πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 9, παράγραφος 1.
20. «Μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς» καλείται το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς το οποίο δεν είναι διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς.
21. «Έκδοση» ενός διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς ορίζεται ως η έκδοση του αρχείου σύμφωνα με διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι το αρχείο υπόκειται σε αποκλειστικό έλεγχο από τη δημιουργία του μέχρι να παύσει να παράγει αποτελέσματα ή να έχει ισχύ.
22. Η «μεταβίβαση» ενός διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς ορίζεται ως η μεταβίβαση του αποκλειστικού ελέγχου επί του αρχείου.
23. «Στοιχεία της σύμβασης» καλούνται οποιεσδήποτε πληροφορίες σχετικές με τη σύμβαση μεταφοράς ή τα εμπορεύματα (συμπεριλαμβανομένων των όρων, σημειώσεων, υπογραφών και οπισθογραφήσεων), οι οποίες περιλαμβάνονται σε ένα έγγραφο μεταφοράς ή σε ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς.
24. «Εμπορεύματα» καλούνται τα προϊόντα, εμπορεύματα και αντικείμενα κάθε είδους τα οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει να μεταφέρει, δυνάμει μίας σύμβασης μεταφοράς, και περιλαμβάνουν τη συσκευασία και κάθε εξοπλισμό και εμπορευματοκιβώτιο, τα οποία δεν παρέχονται από τον μεταφορέα ή για λογαριασμό αυτού.
25. «Πλοίο» καλείται κάθε σκάφος το οποίο χρησιμοποιείται για να μεταφέρει εμπορεύματα διά θαλάσσης.
26. «Εμπορευματοκιβώτιο» καλείται κάθε τύπος εμπορευματοκιβωτίου, δεξαμενή που δύναται να μεταφερθεί ή επίπεδη κατασκευή, κινητό αμάξωμα[1547] ή οποιαδήποτε παρόμοια μονάδα φορτίου η οποία χρησιμοποιείται για τη συγκέντρωση εμπορευμάτων και κάθε εξοπλισμός βοηθητικός σε τέτοια μονάδα φορτίου.
27. «Όχημα» καλείται ένα οδικό ή σιδηροδρομικό όχημα φορτίου.
28. «Ναύλος» ορίζεται ως η αμοιβή η οποία πρέπει να καταβληθεί στον μεταφορέα για τη μεταφορά εμπορευμάτων βάσει μίας σύμβασης μεταφοράς.
29. «Έδρα» καλείται: (α) ένα μέρος όπου μία εταιρεία ή άλλο νομικό πρόσωπο ή ένωση φυσικών ή νομικών προσώπων έχει (i) την καταστατική του έδρα ή τον τόπο ίδρυσης ή την κεντρική εγκατάστασή του, κατά περίπτωση, (ii) την κεντρική διοίκηση ή (iii) την κύρια εγκατάσταση του και (β) η συνήθης διαμονή ενός φυσικού προσώπου.
30. «Αρμόδιο δικαστήριο» ορίζεται ως το δικαστήριο συμβαλλομένου κράτους το οποίο, σύμφωνα με τους κανόνες για την εσωτερική κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των δικαστηρίων του κράτους αυτού, έχει αρμοδιότητα να επιληφθεί της διαφοράς.
Άρθρο 2. — Ερμηνεία της παρούσας Σύμβασης. Για την ερμηνεία της παρούσας Σύμβασης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ο διεθνής της χαρακτήρας και η ανάγκη της προώθησης ομοιομορφίας κατά την εφαρμογή της και της τήρησης της καλής πίστης στο διεθνές εμπόριο.

[1547] Swapbody: Εμπορευματοκιβώτιο σταθερού μεγέθους που χρησιμοποιείται στην οδική και σιδηροδρομική μεταφορά

Article 3 Form requirements
The notices, confirmation, consent, agreement, declaration and other communications referred to in articles 19, paragraph 2; 23, paragraphs 1 to 4; 36, subparagraphs 1 (b), (c) and (d); 40, subparagraph 4 (b); 44; 48, paragraph 3; 51, subparagraph 1 (b); 59, paragraph 1; 63; 66; 67, paragraph 2; 75, paragraph 4; and 80, paragraphs 2 and 5, shall be in writing.
Electronic communications may be used for these purposes, provided that the use of such means is with the consent of the person by which it is communicated and of the person to which it is communicated.
Article 4 Applicability of defences and limits of liability
1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:
(a) The carrier or a maritime performing party;
(b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or
(c) Employees of the carrier or a maritime performing party.

2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees.

Chapter 2
Scope of application

Article 5 General scope of application
1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same
sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:
(a) The place of receipt;
(b) The port of loading;
(c) The place of delivery; or
(d) The port of discharge.
2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.
Article 6 Specific exclusions
1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:
(a) Charter parties; and
(b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.
2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:
(a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and
(b) A transport document or an electronic transport record is issued.

Article 7 Application to certain parties
Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.

Chapter 3
Electronic transport records
Article 8 Use and effect of electronic transport records
Subject to the requirements set out in this Convention:

Άρθρο 3. — Απαιτήσεις τύπου. Οι ειδοποιήσεις, η επιβεβαίωση, η συναίνεση, η συμφωνία, η δήλωση και οποιαδήποτε άλλη επικοινωνία, οι οποίες αναφέρονται στα άρθρα 19, παράγραφος 2, 23, παράγραφοι 1 έως 4, 36, υποπαράγραφοι 1 (β), (γ) και (δ), 40, υποπαράγραφος 4 (β), 44, 48, παράγραφος 3, 51, υποπαράγραφος 1 (β), 59, παράγραφος 1, 63, 66, 67, παράγραφος 2, 75, παράγραφος 4, και 80, παράγραφοι 2 και 5, πρέπει να υποβάλλονται γραπτώς.
Οι ηλεκτρονικές επικοινωνίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τους σκοπούς αυτούς, υπό την προϋπόθεση ότι η χρήση αυτών των μέσων γίνεται με τη συγκατάθεση του ατόμου από το οποίο προέρχεται και του προσώπου στο οποίο απευθύνεται η επικοινωνία.
Άρθρο 4. — Δυνατότητα εφαρμογής ενστάσεων και ορίων ευθύνης. 1. Οποιαδήποτε διάταξη της παρούσας Σύμβασης η οποία μπορεί να προβλέπει μία ένσταση του μεταφορέα ή να περιορίζει την ευθύνη του, εφαρμόζεται σε κάθε δικαστική ή διαιτητική διαδικασία - είτε στηρίζεται σε σύμβαση είτε σε αδικοπραξία είτε σε άλλη αιτία - η οποία έχει εγερθεί σε σχέση με την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης των εμπορευμάτων τα οποία καλύπτονται από σύμβαση μεταφοράς ή για παράβαση οποιασδήποτε άλλης υποχρέωσης εκ της παρούσας Σύμβασης κατά:
(α) του μεταφορέα ή θαλάσσιου εκτελούντος μέρους,
(β) του πλοιάρχου, του πληρώματος ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου το οποίο εκτελεί υπηρεσίες επί του πλοίου ή
(γ) υπαλλήλων του μεταφορέα ή θαλάσσιου εκτελούντος μέρους.
2. Οποιαδήποτε διάταξη της παρούσας Σύμβασης η οποία μπορεί να προβλέπει μία ένσταση για τον φορτωτή ή τον βάσει εγγράφου φορτωτή εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε δικαστική ή διαιτητική διαδικασία - είτε στηρίζεται σε σύμβαση, σε αδικοπραξία ή σε άλλη αιτία - η οποία έχει εγερθεί κατά του φορτωτή ή κατά του βάσει εγγράφου φορτωτή ή των υποκαταστάτων τους, των πρακτόρων ή των υπαλλήλων τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2
Πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 5. — Γενικό πεδίο εφαρμογής. 1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 6, η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται στις συμβάσεις μεταφοράς στις οποίες ο τόπος παραλαβής και ο τόπος παράδοσης είναι σε διαφορετικά κράτη και ο λιμένας φόρτωσης θαλάσσιας μεταφοράς και ο λιμένας εκφόρτωσης της ίδιας θαλάσσιας μεταφοράς βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, εάν, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, οποιοδήποτε από τα ακόλουθα μέρη βρίσκεται σε συμβαλλόμενο κράτος:
(α) ο τόπος παραλαβής,
(β) ο λιμένας φόρτωσης,
(γ) ο τόπος παράδοσης, ή
(δ) ο λιμένας εκφόρτωσης.
2. Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται ανεξαρτήτως της εθνικότητας του σκάφους, του μεταφορέα, των εκτελούντων μερών, του φορτωτή, του παραλήπτη ή οποιωνδήποτε άλλων ενδιαφερομένων μερών.
Άρθρο 6. — Ειδικές εξαιρέσεις. 1. Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες συμβάσεις μεταφορών τακτικών γραμμών:
(α) ναυλοσύμφωνα και
(β) άλλες συμβάσεις για τη χρήση του πλοίου ή κάθε χώρου σε αυτό.
2. Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις μεταφοράς οι οποίες αφορούν μεταφορές μη τακτικών γραμμών, εκτός εάν:
(α) δεν υπάρχει ναυλοσύμφωνο ή άλλη σύμβαση μεταξύ των μερών για τη χρήση πλοίου ή οποιουδήποτε χώρου επ' αυτού και
(β) εκδίδεται έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς.
Άρθρο 7. — Εφαρμογή σε ορισμένα μέρη. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 6, εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση μεταξύ του μεταφορέα και του παραλήπτη, του ελέγχοντος μέρους ή του κομιστή, οι οποίοι δεν αποτελούν αρχικά συμβαλλόμενα μέρη του ναυλοσυμφώνου ή άλλης σύμβασης μεταφοράς η οποία εξαιρείται από την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης. Ωστόσο, η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται στις σχέσεις μεταξύ των αρχικών μερών μιας σύμβασης μεταφοράς, η οποία εξαιρείται σύμφωνα με το άρθρο 6.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3
Ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς

Άρθρο 8. — Χρήση και συνέπειες των ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις οι οποίες καθορίζονται στην παρούσα Σύμβαση:

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

Article 9 Procedures for use of negotiable electronic transport records
1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:
(a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;
(b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;
(c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and
(d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

Article 10 Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record
1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:
(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;
(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and
(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

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

Chapter 4
Obligations of the carrier

Article 11 Carriage and delivery of the goods
The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

Article 12 Period of responsibility of the carrier
1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.
2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party.
(b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party.
3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that:

(α) οτιδήποτε μπορεί να περιλαμβάνεται ή να συμπληρώνεται σε ένα έγγραφο μεταφοράς στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης είναι δυνατόν να καταγράφεται σε ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, υπό την προϋπόθεση ότι η έκδοση και η επακόλουθη χρήση του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς γίνονται με τη συναίνεση του μεταφορέα και του φορτωτή, και
(β) η έκδοση, ο αποκλειστικός έλεγχος, ή η μεταβίβαση ενός ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς έχει το ίδιο αποτέλεσμα με την έκδοση, την κατοχή ή τη μεταβίβαση ενός εγγράφου μεταφοράς.

Άρθρο 9. — Διαδικασίες για τη χρήση των διαπραγματεύσιμων ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς. 1. Η χρήση ενός διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς πρέπει να υπόκειται σε διαδικασίες που προβλέπουν:
(α) τη μέθοδο για την έκδοση και τη μεταβίβαση του εν λόγω αρχείου σε τυχόν μελλοντικό κομιστή,
(β) την εγγύηση ότι το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς διατηρεί την ακεραιότητα του,
(γ) τον τρόπο με τον οποίο ο κομιστής του δύναται να αποδείξει ότι είναι ο κομιστής και
(6) τον τρόπο παροχής επιβεβαίωσης ότι η παράδοση στον κομιστή έχει πραγματοποιηθεί ή ότι, σύμφωνα με τα άρθρα 10, παράγραφος 2, ή 47, υποπαράγραφος 1 (α) (ii) και (γ), το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς έχει παύσει να έχει οποιαδήποτε ενέργεια ή ισχύ.
2. Οι διαδικασίες της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου πρέπει να αναφέρονται στα στοιχεία της σύμβασης και να είναι άμεσα επαληθεύσιμες.

Άρθρο 10. — Αντικατάσταση των διαπραγματεύσιμων εγγράφων μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμων ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς. 1. Εάν ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς έχει εκδοθεί και ο μεταφορέας και ο κομιστής συμφωνούν να αντικατασταθεί το εν λόγω έγγραφο από διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς:
(α) ο κομιστής του οφείλει να παραδίδει το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή το σύνολο αυτών, εφόσον έχουν εκδοθεί περισσότερα από ένα, στον μεταφορέα,
(β) ο μεταφορέας οφείλει να εκδώσει στον κομιστή ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, το οποίο περιλαμβάνει μία δήλωση ότι αυτό αντικαθιστά το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, και
(γ) το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς παύει από εκείνη τη στιγμή να έχει οποιαδήποτε ενέργεια ή ισχύ.
2. Εάν ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς έχει εκδοθεί και ο μεταφορέας και ο κομιστής συμφωνούν να αντικατασταθεί το εν λόγω ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς από ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς:
(α) ο μεταφορέας οφείλει να εκδώσει στον κομιστή, στη θέση του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, το οποίο περιλαμβάνει μία δήλωση ότι αυτό αντικαθιστά το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς και
(β) το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς από εκείνη τη στιγμή παύει να έχει οποιαδήποτε ενέργεια ή ισχύ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4
Υποχρεώσεις του μεταφορέα

Άρθρο 11. — Μεταφορά και παράδοση των εμπορευμάτων. Ο μεταφορέας οφείλει, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης μεταφοράς, να μεταφέρει τα εμπορεύματα στον τόπο προορισμού και να τα παραδώσει στον παραλήπτη.

Άρθρο 12. — Περίοδος ευθύνης του μεταφορέα. 1. Η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα για τα εμπορεύματα, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, αρχίζει όταν ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος παραλαμβάνει τα εμπορεύματα προς μεταφορά και λήγει όταν παραδοθούν τα εμπορεύματα.
2. (α) Αν η νομοθεσία ή οι κανονισμοί του τόπου παραλαβής απαιτούν τα εμπορεύματα να παραδοθούν σε μία αρχή ή άλλο τρίτο μέρος, από όπου ο μεταφορέας μπορεί να τα συλλέξει, η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα αρχίζει όταν ο μεταφορέας συλλέγει τα εμπορεύματα από την αρχή ή το άλλο τρίτο μέρος.
(β) Αν η νομοθεσία ή οι κανονισμοί του τόπου παράδοσης απαιτούν ο μεταφορέας να παραδώσει τα εμπορεύματα σε μία αρχή ή άλλο τρίτο μέρος, από όπου ο παραλήπτης μπορεί να τα συλλέξει, η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα τελειώνει όταν ο μεταφορέας παραδίδει τα εμπορεύματα στην αρχή ή το άλλο τρίτο μέρος,
3. Προς το σκοπό του καθορισμού της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν σχετικά με το χρόνο και τον τόπο παραλαβής και παράδοσης των εμπορευμάτων, αλλά μία διάταξη σε σύμβαση μεταφοράς είναι άκυρη στον βαθμό που προβλέπει ότι:

(a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or
(b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.

Article 13 Specific obligations
1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars.

Article 14 Specific obligations applicable to the voyage by sea
The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:
(a) Make and keep the ship seaworthy;
(b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and
(c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Article 15 Goods that may become a danger
Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment.

Article 16 Sacrifice of the goods during the voyage by sea
Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.

Chapter 5
Liability of the carrier for loss, damage or delay

Article 17 Basis of liability
1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.

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

3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:
(a) Act of God;
(b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
(c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;

(α) ο χρόνος παραλαβής των εμπορευμάτων είναι μεταγενέστερος της έναρξης της αρχικής φόρτωσης σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή
(β) ο χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων είναι προγενέστερος της ολοκλήρωσης της τελικής εκφόρτωσης, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς.
Άρθρο 13. — Ειδικές υποχρεώσεις. 1. Ο μεταφορέας οφείλει, κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του, όπως ορίζεται στο άρθρο 12, και σύμφωνα με το άρθρο 26, προσηκόντως και με επιμέλεια να παραλαμβάνει, φορτώνει, χειρίζεται, στοιβάζει, μεταφέρει, διατηρεί, φροντίζει, εκφορτώνει και παραδίδει τα εμπορεύματα.
2. Παρά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη των άλλων διατάξεων του κεφαλαίου 4 και των κεφαλαίων 5 έως 7, ο μεταφορέας και ο φορτωτής μπορούν να συμφωνήσουν ότι η φόρτωση, ο χειρισμός, η στοιβασία ή η εκφόρτωση των εμπορευμάτων θα εκτελεστεί από τον φορτωτή, τον βάσει εγγράφου φορτωτή ή τον παραλήπτη. Μία τέτοια συμφωνία θα πρέπει να αναφέρεται στα στοιχεία της σύμβασης.
Άρθρο 14. — Ειδικές υποχρεώσεις που ισχύουν για το θαλάσσιο ταξίδι.
Ο μεταφορέας υποχρεούται πριν, κατά την έναρξη και κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια ώστε:
(α) να διαθέσει και να διατηρήσει το πλοίο αξιόπλοο.
(β) να επανδρώσει, εξοπλίσει και εφοδιάσει το πλοίο κατάλληλα και να διατηρήσει το πλοίο έτσι επανδρωμένο, εξοπλισμένο και εφοδιασμένο σε όλο το ταξίδι και
(γ) να διαθέσει και να διατηρήσει τα αμπάρια και όλα τα άλλα μέρη του πλοίου στα οποία μεταφέρονται τα εμπορεύματα, καθώς και κάθε εμπορευματοκιβώτιο που παρέχεται από τον μεταφορέα μέσα ή πάνω στα οποία μεταφέρονται τα εμπορεύματα, κατάλληλα και ασφαλή για την παραλαβή, τη μεταφορά και τη συντήρηση τους.
Άρθρο 15. — Εμπορεύματα τα οποία μπορεί να γίνουν επικίνδυνα. Παρά τις διατάξεις των άρθρων 11 και 13, ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος μπορεί να αρνηθεί να παραλάβει ή να φορτώσει και δύναται να λαμβάνει και άλλα τέτοια μέτρα, ως εύλογα, συμπεριλαμβανομένων της εκφόρτωσης, καταστροφής ή κατάστασης των εμπορευμάτων αβλαβών, εάν τα εμπορεύματα είναι ή ευλόγως πιθανολογείται ότι μπορεί να γίνουν, κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, πραγματικός κίνδυνος για πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον.
Άρθρο 16. — Θυσία των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού. Παρά τις διατάξεις των άρθρων 11, 13 και 14, ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος μπορεί να θυσιάσει εμπορεύματα στη θάλασσα, όταν η θυσία γίνεται ευλόγως για την κοινή ασφάλεια ή προς το σκοπό προστασίας από κίνδυνο της ανθρώπινης ζωής ή άλλων περιουσιακών στοιχείων που συμμετέχουν στην κοινή περιπέτεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5
Η ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση

Άρθρο 17. — Βάση της ευθύνης. 1. Ο μεταφορέας ευθύνεται για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, καθώς και για την καθυστέρηση της παράδοσης, εάν ο ενάγων αποδείξει ότι η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση ή το γεγονός ή η περίσταση που τα προκάλεσε ή συνέβαλε σε αυτά έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, όπως αυτή ορίζεται στο κεφάλαιο 4.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από το σύνολο ή μέρος της ευθύνης του, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εφόσον αποδεικνύει ότι η αιτία ή μία από τις αίτιες για την απώλεια, τη βλάβη ή την καθυστέρηση δεν οφείλεται σε πταίσμα του ή σε πταίσμα κάθε προσώπου που αναφέρεται στο άρθρο 18.
3. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται επίσης από το σύνολο ή μέρος της ευθύνης του, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εάν, αντί της αποδείξεως απουσίας πταίσματος, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, αποδεικνύει ότι ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα γεγονότα ή περιστάσεις προκάλεσαν ή συνέβαλαν στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση:
(α) ανωτέρα βία.
(β) θαλάσσιοι κίνδυνοι, κίνδυνοι και ατυχήματα της θάλασσας ή άλλων πλωτών υδάτων.
(γ) πόλεμοι, εχθροπραξίες, ένοπλες συγκρούσεις, πειρατεία, τρομοκρατία, εξεγέρσεις και εμφύλιες ταραχές.

(d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;
(e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
(f) Fire on the ship;
(g) Latent defects not discoverable by due diligence;

(h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;

(i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;

(j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
(k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;
(l) Saving or attempting to save life at sea;
(m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;
(n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or
(o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.

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

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

(b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.
6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

Article 18 Liability of the carrier for other persons
The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:
(a) Any performing party;
(b) The master or crew of the ship;
(c) Employees of the carrier or a performing party; or

(δ) επιβολή καραντίνας, παρέμβαση ή εμπόδια, τα οποία επιβάλλονται από κυβερνήσεις, δημόσιες αρχές, κυβερνητικά όργανα ή από άτομα και περιλαμβάνουν κράτηση, σύλληψη ή κατάσχεση, για τα οποία δεν ευθύνεται ο μεταφορέας ή κάθε άλλο πρόσωπο που αναφέρεται στο άρθρο 18,
(ε) απεργίες, ανταπεργίες, στάση ή περιορισμοί της εργασίας,
(στ) πυρκαγιά στο πλοίο,
(ζ) λανθάνοντα ελαττώματα τα οποία δεν εντοπίζονται με τη δέουσα επιμέλεια,
(η) πράξη ή παράλειψη του φορτωτή, του βάσει εγγράφου φορτωτή, του ελέγχοντος μέρους, ή κάθε άλλου προσώπου, για τις πράξεις του οποίου ο φορτωτής ή ο βάσει εγγράφου φορτωτής είναι υπεύθυνος, σύμφωνα με το άρθρο 33 ή 34.
(θ) η φόρτωση, ο χειρισμός, η στοιβασία ή η εκφόρτωση των εμπορευμάτων, η οποία πραγματοποιείται με βάση μία συμφωνία, σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2, εκτός εάν ο μεταφορέας ή ένα εκτελόν μέρος εκτελεί τέτοια δραστηριότητα για λογαριασμό του φορτωτή, του βάσει εγγράφου φορτωτή ή του παραλήπτη,
(ι) οι απώλειες στον όγκο ή το βάρος ή οποιαδήποτε άλλη απώλεια ή βλάβη, η οποία προκύπτει από εγγενές ελάττωμα, την ποιότητα ή την ευαισθησία των εμπορευμάτων,
(ια) ανεπάρκεια ή ελαττωματική κατάσταση της συσκευασίας ή της σήμανσης
που δεν εκτελείται από ή για λογαριασμό του μεταφορέα,
(ιβ) διάσωση ή απόπειρα διάσωσης ζωής στη θάλασσα,
(ιγ) εύλογα μέτρα για τη διάσωση ή την απόπειρα διάσωσης περιουσίας στη
θάλασσα,
(ιδ) εύλογα μέτρα για την αποφυγή ή την προσπάθεια να αποφευχθεί βλάβη στο περιβάλλον,
(ιε) ενέργειες του μεταφορέα στο πλαίσιο των εξουσιών που του ανατίθενται δυνάμει των άρθρων 15 και 16.
4. Παρά την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για το σύνολο ή μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης:
(α) εάν ο ενάγων αποδεικνύει ότι το πταίσμα του μεταφορέα ή προσώπου που αναφέρεται στο άρθρο 18 προκάλεσε ή συνέβαλε στο γεγονός ή την περίσταση την οποία επικαλείται ο μεταφορέας ή
(β) εάν ο ενάγων αποδεικνύει ότι ένα γεγονός ή περίσταση, που δεν περιλαμβάνονται στην παράγραφο 3 του άρθρου αυτού, συνέβαλε στην απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση και ο μεταφορέας δεν μπορεί να αποδείξει ότι αυτό το γεγονός ή περίσταση δεν οφείλεται σε πταίσμα του ή σε πταίσμα κάθε προσώπου που αναφέρεται στο άρθρο 18.
5. Ο μεταφορέας είναι επίσης υπεύθυνος, παρά την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, για το σύνολο ή μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης,
εάν:
(α) ο ενάγων αποδεικνύει ότι η απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση προκλήθηκε ή πιθανότατα προκλήθηκε ή συνετέλεσε σε αυτά
(i) η αναξιοπλοΐα του πλοίου,
(ii) η ακατάλληλη επάνδρωση, εξοπλισμός, και εφοδιασμός του πλοίου ή
(iii) το γεγονός ότι τα ύφαλα ή άλλα μέρη του πλοίου, στα οποία τα εμπορεύματα μεταφέρονται, ή οποιαδήποτε εμπορευματοκιβώτια, τα οποία παρέχονται από τον μεταφορέα και μέσα ή πάνω στα οποία τα εμπορεύματα μεταφέρονται, δεν ήταν κατάλληλα και ασφαλή για την παραλαβή, μεταφορά και διατήρηση των εμπορευμάτων και
(β) ο μεταφορέας δεν είναι σε θέση να αποδείξει είτε ότι: (i) κανένα από τα γεγονότα ή περιστάσεις που αναφέρονται στην υποπαράγραφο 5 (α) του άρθρου αυτού δεν προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση ή (ii) έχει εκπληρώσει την υποχρέωση του να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια, σύμφωνα με το άρθρο 14.
6, Όταν ο μεταφορέας απαλλάσσεται από μέρος της ευθύνης του, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος μόνο για εκείνο το μέρος της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης που οφείλεται στο γεγονός ή στην περίσταση για τα οποία είναι υπεύθυνος σύμφωνα με το άρθρο αυτό.
Άρθρο 18. — Ευθύνη του μεταφορέα για άλλα πρόσωπα. Ο μεταφορέας ευθύνεται για την παράβαση των υποχρεώσεών του, βάσει της παρούσας Σύμβασης, η οποία προκαλείται από τις πράξεις ή παραλείψεις:
(α) κάθε εκτελούντος μέρους,
(β) του πλοιάρχου ή του πληρώματος του πλοίου,
(γ) υπαλλήλων του μεταφορέα ή εκτελούντος μέρους ή

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

Article 19 Liability of maritime performing parties

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

(a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and

(b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; **and either** (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.

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

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

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

Article 20 Joint and several liability

1. If the carrier and one or more maritime performing parties are liable for the loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, their liability is joint and several but only up to the limits provided for under this Convention.

2. Without prejudice to article 61, the aggregate liability of all such persons shall not exceed the overall limits of liability under this Convention.

Article 21 Delay

Delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed.

Article 22 Calculation of compensation

1. Subject to article 59, the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods is calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery established in accordance with article 43.

2. The value of the goods is fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of the goods of the same kind and quality at the place of delivery.

3. In case of loss of or damage to the goods, the carrier is not liable for payment of any compensation beyond what is provided for in paragraphs 1 and 2 of this article except when the carrier and the shipper have agreed to calculate compensation in a different manner within the limits of chapter 16.

(δ) κάθε άλλου προσώπου το οποίο εκτελεί ή αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, στο βαθμό που αυτό το πρόσωπο ενεργεί, άμεσα ή έμμεσα, κατ' εντολή του μεταφορέα ή υπό την εποπτεία ή τον έλεγχο του μεταφορέα.

Άρθρο 19. — Ευθύνη των θαλάσσιων εκτελούντων μερών. 1. Ένα θαλάσσιο εκτελόν μέρος υπόκειται στις υποχρεώσεις και τις ευθύνες που επιβάλλονται στον μεταφορέα, με βάση την παρούσα Σύμβαση, και δικαιούται να επικαλεστεί τις ενστάσεις και τα όρια της ευθύνης του μεταφορέα, όπως προβλέπονται στην παρούσα Σύμβαση, εάν:

(α) το θαλάσσιο εκτελόν μέρος παρέλαβε τα εμπορεύματα προς μεταφορά στο έδαφος συμβαλλομένου κράτους ή τα παρέδωσε σε συμβαλλόμενο κράτος ή εκτέλεσε τις δραστηριότητες του σε σχέση μετά εμπορεύματα σε λιμένα συμβαλλομένου κράτους και

(β) το περιστατικό που προκάλεσε την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση έλαβε χώρα: (i) κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στον λιμένα φόρτωσης του πλοίου και της αναχώρησής τους από το λιμένα της εκφόρτωσης από το πλοίο **και είτε** [1548](ii) ενόσω το θαλάσσιο εκτελόν μέρος είχε την επιμέλεια των εμπορευμάτων ή (iii) σε οποιαδήποτε άλλη στιγμή, στο βαθμό που συμμετείχε στην εκτέλεση οποιασδήποτε από τις δραστηριότητες που προβλέπονται στη σύμβαση μεταφοράς.

2. Εάν ο μεταφορέας συμφωνεί να αναλάβει υποχρεώσεις επιπλέον εκείνων που επιβάλλονται στον μεταφορέα με βάση την παρούσα Σύμβαση ή συμφωνεί ότι τα όρια της ευθύνης του θα είναι υψηλότερα από τα όρια που καθορίζονται βάσει της παρούσας Σύμβασης, το θαλάσσιο εκτελόν μέρος δεν δεσμεύεται από αυτή τη συμφωνία, εκτός εάν συμφωνεί ρητά να αποδεχθεί τέτοιες υποχρεώσεις ή τέτοια υψηλότερα όρια.

3. Ένα θαλάσσιο εκτελόν μέρος ευθύνεται, για την παράβαση των υποχρεώσεών του, δυνάμει της παρούσας Σύμβασης, η οποία προκαλείται από τις πράξεις ή παραλείψεις οποιουδήποτε προσώπου στο οποίο έχει ανατεθεί η εκτέλεση οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, υπό τις προϋποθέσεις που τίθενται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

4. Καμία διάταξη στην παρούσα Σύμβαση δεν επιβάλλει ευθύνη στον πλοίαρχο ή το πλήρωμα του πλοίου ή σε υπάλληλο του μεταφορέα ή θαλάσσιου εκτελούντος μέρους.

Άρθρο 20. — Από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη. 1. Εάν ο μεταφορέας και ένα ή περισσότερα θαλάσσια εκτελούντα μέρη είναι υπεύθυνα για την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση της παράδοσης των εμπορευμάτων, ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον, αλλά μόνο μέχρι τα όρια που προβλέπονται στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 61, η συνολική ευθύνη όλων των προσώπων αυτών δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό όριο ευθύνης, βάσει της παρούσας Σύμβασης.

Άρθρο 21. — Καθυστέρηση. Καθυστέρηση στην παράδοση υφίσταται όταν τα εμπορεύματα δεν παραδίδονται στον τόπο προορισμού, ο οποίος προβλέπεται στη σύμβαση μεταφοράς, εντός του συμφωνηθέντος χρόνου.

Άρθρο 22. — Υπολογισμός της αποζημίωσης. 1. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 59, η αποζημίωση που καταβάλλεται από τον μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων υπολογίζεται σε συνάρτηση με την αξία αυτών των εμπορευμάτων στον τόπο και κατά τον χρόνο παράδοσης, τα οποία καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 43.

2. Η αξία των εμπορευμάτων προσδιορίζεται ανάλογα με την χρηματιστηριακή τιμή των εμπορευμάτων ή, εάν δεν υπάρχει τέτοια τιμή, ανάλογα με την τιμή της αγοράς ή, εάν δεν υπάρχει χρηματιστηριακή τιμή ή τιμή της αγοράς, ανάλογα με τη συνήθη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας στον τόπο της παράδοσης.

3. Σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για την καταβολή τυχόν αποζημιώσεως πέρα από τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, εκτός εάν ο μεταφορέας και ο φορτωτής έχουν συμφωνήσει να υπολογίζουν την αποζημίωση με διαφορετικό τρόπο, εντός των ορίων του κεφαλαίου 16.

[1548] Όπως προστέθηκε με το έγγραφο C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8 of 25 January 2013 (Corrections to the original text of the Convention (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic texts) and to the Certified True Copies το οποίο ακολούθησε τη σχετική πρόταση με το έγγραφο C.N.563.2012.TREATIES-XI.D.8 of 11 October 2012 (Proposal of corrections to the original text of the Convention (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish authentic texts) and to the Certified True Copies)

Article 23 Notice in case of loss, damage or delay

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

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

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

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

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

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

Chapter 6
Additional provisions relating to particular stages of carriage

Article 24 Deviation

When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligations, such deviation of itself shall not deprive the carrier or a maritime performing party of any defence or limitation of this Convention, except to the extent provided in article 61.

Article 25 Deck cargo on ships

1. Goods may be carried on the deck of a ship only if:

(a) Such carriage is required by law;

(b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or

(c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question.

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

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

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

Άρθρο 23. — Ειδοποίηση σε περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης. 1. Ο μεταφορέας θεωρείται, ελλείψει αποδείξεων για το αντίθετο, ότι έχει παραδώσει τα εμπορεύματα σύμφωνα με την περιγραφή τους στα στοιχεία της σύμβασης, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία ειδοποίηση για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, η οποία υποδεικνύει τη γενική φύση τέτοιας απώλειας ή βλάβης έχει γίνει στον μεταφορέα ή στο εκτελόν μέρος που παρέδωσε τα εμπορεύματα, πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης ή, εάν η απώλεια ή η βλάβη δεν είναι εμφανής, εντός επτά εργάσιμων ημερών στον τόπο της παράδοσης, μετά την παράδοση των εμπορευμάτων.
2. Η παράλειψη της ειδοποίησης, που αναφέρεται στο παρόν άρθρο προς τον μεταφορέα ή το εκτελόν μέρος δεν θίγει το δικαίωμα να αξιωθεί αποζημίωση για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ούτε επηρεάζει την κατανομή του βάρους της απόδειξης, που ορίζεται στο άρθρο 17.
3. Η ειδοποίηση, η οποία αναφέρεται στο άρθρο αυτό, δεν απαιτείται για την απώλεια ή βλάβη που έχει διαπιστωθεί με κοινή εξέταση των εμπορευμάτων από το πρόσωπο στο οποίο έχουν παραδοθεί και τον μεταφορέα ή το θαλάσσιο εκτελόν μέρος, κατά του οποίου η ευθύνη προβάλλεται.
4. Αποζημίωση για καθυστέρηση δεν οφείλεται, εκτός εάν έγινε ειδοποίηση προς το μεταφορέα για ζημία, λόγω της καθυστέρησης, εντός είκοσι μίας συνεχόμενων ημερών από την παράδοση των εμπορευμάτων.
5. Όταν η ειδοποίηση, η οποία αναφέρεται στο παρόν άρθρο, γίνεται προς το εκτελόν μέρος, το οποίο παρέδωσε τα εμπορεύματα, έχει το ίδιο αποτέλεσμα, ως εάν η ειδοποίηση αυτή είχε γίνει προς τον μεταφορέα, και ειδοποίηση η οποία δίδεται στον μεταφορέα έχει το ίδιο αποτέλεσμα με ειδοποίηση η οποία γίνεται σε θαλάσσιο εκτελόν μέρος.
6. Σε περίπτωση οποιασδήποτε πραγματικής ή τεκμαρτής απώλειας ή βλάβης, τα μέρη της διαφοράς πρέπει να ανταλλάξουν όλα τα εύλογα μέσα για τον έλεγχο και την καταμέτρηση των εμπορευμάτων και να παρέχουν πρόσβαση σε αρχεία και έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6
Πρόσθετες διατάξεις που αφορούν συγκεκριμένα στάδια μεταφοράς

Άρθρο 24. — Παρέκκλιση. Όταν, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, μια παρέκκλιση συνιστά παράβαση των υποχρεώσεων του μεταφορέα, τέτοια παρέκκλιση από μόνη της δεν πρέπει να στερήσει από τον μεταφορέα ή το θαλάσσιο εκτελόν μέρος τις ενστάσεις ή τον περιορισμό εκ της παρούσας Σύμβασης, πέρα από το βαθμό που προβλέπεται στο άρθρο 61.
Άρθρο 25. — Φορτίο καταστρώματος σε πλοία. 1. Τα εμπορεύματα μπορούν να μεταφέρονται στο κατάστρωμα του πλοίου μόνο εάν:
(α) τέτοια μεταφορά απαιτείται από τον νόμο,
(β) μεταφέρονται εντός ή επί εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων, που είναι κατάλληλα για μεταφορά στο κατάστρωμα, και τα καταστρώματα είναι ειδικά διαμορφωμένα για τη μεταφορά τέτοιων εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων ή
(γ) η μεταφορά στο κατάστρωμα είναι σύμφωνη με τη σύμβαση μεταφοράς ή το έθιμο, τις συνήθειες και τις πρακτικές των υπό εξέταση συναλλαγών.
2. Οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα εφαρμόζονται για την απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση της παράδοσης των εμπορευμάτων που μεταφέρονται επί του καταστρώματος, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, αλλά ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για απώλεια ή βλάβη στα εμπορεύματα αυτά ή για καθυστέρηση στην παράδοση τους, που προκλήθηκαν από τους οδικούς κινδύνους τους οποίους συνεπάγεται η μεταφορά τους στο κατάστρωμα, όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται σύμφωνα με τις υποπαραγράφους 1(α) ή (γ) του άρθρου αυτού.
3. Εάν τα εμπορεύματα έχουν μεταφερθεί στο κατάστρωμα, σε περιπτώσεις άλλες από εκείνες που επιτρέπονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων ή για καθυστέρηση στην παράδοσή τους που προκαλείται αποκλειστικά από την μεταφορά τους στο κατάστρωμα και δεν έχει το δικαίωμα επίκλησης των ενστάσεων οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 17.
4. Ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεστεί την υποπαράγραφο 1 (γ) του άρθρου αυτού έναντι τρίτου μέρους το οποίο έχει αποκτήσει ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς με καλή πίστη, εκτός εάν τα στοιχεία της σύμβασης αναφέρουν ότι τα εμπορεύματα είναι δυνατό να μεταφερθούν στο κατάστρωμα.

5. If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck.

Article 26 Carriage preceding or subsequent to sea carriage

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

Chapter 7
Obligations of the shipper to the carrier

Article 27 Delivery for carriage

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

Article 28 Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions

The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party.

Article 29 Shipper's obligation to provide information, instructions and documents

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:
(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and
(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.
2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

Article 30 Basis of shipper's liability to the carrier

1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention.

5. Εάν ο μεταφορέας και ο φορτωτής συμφώνησαν ρητά ότι τα εμπορεύματα θα μεταφερθούν υπό του καταστρώματος, ο μεταφορέας δεν δικαιούται τον περιορισμό της ευθύνης για οποιαδήποτε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, στον βαθμό που τέτοια απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση προκλήθηκε από τη μεταφορά τους στο κατάστρωμα.

Άρθρο 26. — Μεταφορά προγενέστερη ή μεταγενέστερη της θαλάσσιας μεταφοράς. Όταν επέρχεται απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων ή κάποιο γεγονός ή περίσταση που προκαλεί καθυστέρηση στην παράδοσή τους, κατά τη διάρκεια της περιόδου ευθύνης του μεταφορέα, αλλά αποκλειστικά πριν από τη φόρτωση στο πλοίο ή αποκλειστικά μετά την εκφόρτωσή τους από το πλοίο, οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δεν υπερισχύουν των διατάξεων ενός άλλου διεθνούς νομικού μέσου το οποίο, κατά τη στιγμή της απώλειας, βλάβης ή συμβάντος ή περιστάσεως που προκαλούν καθυστέρηση:

(α) σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω διεθνούς νομικού μέσου, θα είχε εφαρμοστεί σε όλες ή οποιαδήποτε από τις δραστηριότητες του μεταφορέα, εάν ο φορτωτής είχε κάνει μία ξεχωριστή και απευθείας σύμβαση με τον μεταφορέα σε σχέση με το συγκεκριμένο στάδιο μεταφοράς, κατά το οποίο συνέβη η απώλεια ή η βλάβη στα εμπορεύματα ή κάποιο γεγονός ή περίσταση που προκαλεί καθυστέρηση στην παράδοση τους,

(β) προβλέπει ειδικά για την ευθύνη του μεταφορέα, τον περιορισμό της ευθύνης ή τον χρόνο για άσκηση των αξιώσεων και

(γ) δεν μπορεί να αποκλειστεί με σύμβαση είτε καθ' ολοκληρία είτε προς βλάβη του φορτωτή, σύμφωνα με το εν λόγω νομικό μέσο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7
Υποχρεώσει του φορτωτή προς τον μεταφορέα

Άρθρο 27. — Παράδοση για μεταφορά. 1. Εάν δεν έχει συμφωνηθεί άλλως στη σύμβαση μεταφοράς, ο φορτωτής οφείλει να παραδώσει τα εμπορεύματα έτοιμα προς μεταφορά. Σε κάθε περίπτωση, ο φορτωτής οφείλει να παραδώσει τα εμπορεύματα σε τέτοια κατάσταση ώστε να αντέξουν την μεταφορά, η οποία πρόκειται να γίνει, συμπεριλαμβανομένης της φόρτωσης, του χειρισμού, της στοιβασίας, της πρόσδεσης και σταθεροποίησης και της εκφόρτωσης, και να μη προκαλέσουν βλάβη σε πρόσωπα ή περιουσία.

2. Ο φορτωτής πρέπει να εκτελέσει κατάλληλα και με επιμέλεια κάθε υποχρέωση, η οποία αναλήφθηκε στο πλαίσιο συμφωνίας που έγινε σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2.

3. Όταν ένα εμπορευματοκιβώτιο συσκευάζεται ή ένα όχημα φορτώνεται από το φορτωτή, ο φορτωτής πρέπει να στοιβάσει, να προσδέσει και να ασφαλίσει το περιεχόμενο μέσα ή πάνω στο εμπορευματοκιβώτιο ή το όχημα κατάλληλα και με επιμέλεια και κατά τρόπο που δεν θα προκαλέσει βλάβη σε πρόσωπα ή περιουσία.

Άρθρο 28. — Συνεργασία του φορτωτή και του μεταφορέα για την παροχή πληροφοριών και οδηγιών. Ο μεταφορέας και ο φορτωτής πρέπει να απαντούν στις εκατέρωθεν αιτήσεις παροχής πληροφοριών και οδηγιών, οι οποίες απαιτούνται για τον κατάλληλο χειρισμό και τη μεταφορά των εμπορευμάτων, εάν οι πληροφορίες είναι στη διάθεση του μέρους από το οποίο ζητούνται ή οι οδηγίες εντάσσονται σε αυτές, τις οποίες το μέρος από το οποίο ζητούνται έχει την ευχέρεια να παράσχει και δεν είναι κατ' άλλο εύλογο τρόπο διαθέσιμες στον αιτούντα.

Άρθρο 29. — Υποχρέωση του φορτωτή να παρέχει πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα. 1. Ο φορτωτής πρέπει να παρέχει στον μεταφορέα, σε εύθετο χρόνο, πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα, που αφορούν τα εμπορεύματα και δεν είναι με άλλο εύλογο τρόπο στη διάθεση του μεταφορέα και που είναι ευλόγως αναγκαίες:

(α) για τον ορθό χειρισμό και τη μεταφορά των εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των προφυλάξεων που πρέπει να λαμβάνονται από τον μεταφορέα ή εκτελόν μέρος, και

(β) ώστε ο μεταφορέας να συμμορφωθεί με τη νομοθεσία, τους κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις των δημοσίων αρχών, σε σχέση με τη μεταφορά, η οποία πρόκειται να γίνει, υπό την προϋπόθεση ότι ο μεταφορέας ειδοποιεί τον φορτωτή, σε εύθετο χρόνο, για τις πληροφορίες, οδηγίες και έγγραφα που απαιτεί.

2. Τίποτα στο παρόν άρθρο δεν επηρεάζει καμία ειδική υποχρέωση παροχής συγκεκριμένων πληροφοριών, οδηγιών και εγγράφων, που σχετίζονται με τα εμπορεύματα, σύμφωνα με τον νόμο, τους κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις των δημοσίων αρχών, σε σχέση με τη μεταφορά, η οποία πρόκειται να γίνει.

Άρθρο 30. — Βάση της ευθύνης του φορτωτή απέναντι στον μεταφορέα.

1. Ο φορτωτής είναι υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη, την οποία υπέστη ο μεταφορέας, εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η εν λόγω απώλεια ή βλάβη προκλήθηκε από παράβαση των υποχρεώσεων του φορτωτή, οι οποίες απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση.

2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.
3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34.

Article 31 Information for compilation of contract particulars
1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any.
2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information.

Article 32 Special rules on dangerous goods
When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:
(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and
(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

Article 33 Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper
1. A documentary shipper is subject to the obligations and liabilities imposed on the shipper pursuant to this chapter and pursuant to
article 55, and is entitled to the shipper's rights and defences provided by this chapter and by chapter 13.

2. Paragraph 1 of this article does not affect the obligations, liabilities, rights or defences of the shipper.
Article 34 Liability of the shipper for other persons
The shipper is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of any person, including employees, agents and subcontractors, to which it has entrusted the performance of any of its obligations, but the shipper is not liable for acts or omissions of the carrier or a performing party acting on behalf of the carrier, to which the shipper has entrusted the performance of its obligations.

Chapter 8
Transport documents and electronic transport records

Article 35 Issuance of the transport document or the electronic transport record
Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option:

2. Εξαιρούμενης της απώλειας ή βλάβης η οποία προκλήθηκε από παράβαση από τον φορτωτή των υποχρεώσεών του σύμφωνα με τα άρθρα 31, παράγραφος 2, και 32, ο φορτωτής απαλλάσσεται από το σύνολο ή μέρος της ευθύνης του, εάν η αιτία ή μία από τις αιτίες για την απώλεια ή τη βλάβη δεν οφείλεται σε πταίσμα του ή σε πταίσμα οποιουδήποτε προσώπου που αναφέρεται στο άρθρο 34.
3. Όταν ο φορτωτής απαλλάσσεται από μέρος της ευθύνης του, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, ο φορτωτής είναι υπεύθυνος μόνο για εκείνο το μέρος της απώλειας ή βλάβης το οποίο αποδίδεται σε πταίσμα του ή σε πταίσμα οποιουδήποτε προσώπου το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 34.
Άρθρο 31. — Πληροφορίες για τον προσδιορισμό των στοιχείων της σύμβασης. 1. Ο φορτωτής πρέπει να παρέχει στον μεταφορέα, σε εύθετο χρόνο, ακριβείς πληροφορίες, οι οποίες απαιτούνται για τον προσδιορισμό των στοιχείων της σύμβασης και την έκδοση των εγγράφων μεταφοράς ή των ηλεκτρονικών αρχείων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 36, παράγραφος 1· το όνομα του μέρους που πρέπει να προσδιοριστεί ως ο φορτωτής στα στοιχεία της σύμβασης· το όνομα του παραλήπτη, εάν υπάρχει· και το όνομα του προσώπου σε διαταγή του οποίου θα εκδοθεί το έγγραφο μεταφοράς ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, εάν υπάρχει.
2. Ο φορτωτής θεωρείται ότι έχει εγγυηθεί, κατά τη στιγμή της παραλαβής από τον μεταφορέα, την ακρίβεια των πληροφοριών, οι οποίες παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Ο φορτωτής οφείλει να αποζημιώσει το μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη, που προκύπτει από την ανακρίβεια των πληροφοριών αυτών.
Άρθρο 32. — Ειδικοί κανόνες για επικίνδυνα εμπορεύματα. Όταν τα εμπορεύματα από τη φύση τους ή τα χαρακτηριστικά τους είναι ή ευλόγως πιθανολογείται να γίνουν επικίνδυνα για πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον:
(α) ο φορτωτής οφείλει να ενημερώνει τον μεταφορέα για την επικίνδυνη φύση ή χαρακτηριστικά των εμπορευμάτων σε εύθετο χρόνο, πριν παραδοθούν στον μεταφορέα ή σε εκτελόν μέρος. Εάν ο φορτωτής παραλείψει να το πράξει και ο μεταφορέας ή το εκτελόν μέρος δεν έχει με άλλο τρόπο γνώση της επικίνδυνης φύσης ή χαρακτηριστικών τους, ο φορτωτής είναι υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη, που προκύπτει από την εν λόγω παράλειψη ενημέρωσης, και
(β) ο φορτωτής πρέπει να επιθέσει σημεία ή ετικέτες στα επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με οποιοδήποτε νόμο, κανονισμούς ή άλλες απαιτήσεις δημοσίων αρχών, που εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε σταδίου της μεταφοράς των εμπορευμάτων, η οποία πρόκειται να γίνει. Εάν ο φορτωτής παραλείψει να το πράξει, είναι υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη, που απορρέει από τέτοια παράλειψη.
Άρθρο 33. — Ανάληψη των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του φορτωτή από τον βάσει εγγράφου φορτωτή. l. Ένας βάσει εγγράφου φορτωτής υπόκειται στις υποχρεώσεις και τις ευθύνες που επιβάλλονται στον φορτωτή, σύμφωνα με το κεφάλαιο αυτό και σύμφωνα με το άρθρο 55, και του παρέχονται τα δικαιώματα και οι ενστάσεις που παρέχονται στον φορτωτή από το κεφάλαιο αυτό και από το κεφάλαιο 13.
2. Η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν θίγει τις υποχρεώσεις, ευθύνες, τα δικαιώματα ή τις ενστάσεις του φορτωτή.
Άρθρο 34. — Ευθύνη του φορτωτή για άλλα πρόσωπα. Ο φορτωτής είναι υπεύθυνος για την παράβαση των υποχρεώσεων του, βάσει της παρούσας Σύμβασης, η οποία προκαλείται από τις πράξεις ή παραλείψεις οποιουδήποτε προσώπου, συμπεριλαμβανομένων των υπαλλήλων, πρακτόρων και των υποκαταστάτων του, στους οποίους έχει αναθέσει την εκτέλεση οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του· ο φορτωτής όμως δεν είναι υπεύθυνος για πράξεις ή παραλείψεις του μεταφορέα ή εκτελούντος μέρους που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, στον οποίο ο φορτωτής έχει αναθέσει την εκτέλεση των υποχρεώσεών του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8
Έγγραφα μεταφοράς και ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς

Άρθρο 35. —Έκδοση του εγγράφου μεταφοράς ή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς. Εκτός από την περίπτωση κατά την οποία ο φορτωτής και ο μεταφορέας έχουν συμφωνήσει να μη χρησιμοποιούν έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς ή είναι έθιμο, συνήθεια ή πρακτική των συναλλαγών να μη χρησιμοποιούν τέτοιο, κατά την παράδοση των εμπορευμάτων προς μεταφορά στον μεταφορέα ή το εκτελόν μέρος, ο φορτωτής ή, εφόσον συναινεί ο φορτωτής, ο βάσει εγγράφου φορτωτής έχει δικαίωμα να ζητήσει από τον μεταφορέα, κατ' επιλογή του φορτωτή:

(a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a non-negotiable electronic transport record; or
(b) An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.

Article 36 Contract particulars
1. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall include the
following information, as furnished by the shipper:
(a) A description of the goods as appropriate for the transport;
(b) The leading marks necessary for identification of the goods;
(c) The number of packages or pieces, or the quantity of goods; and
(d) The weight of the goods, if furnished by the shipper.

2. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall also include:
(a) A statement of the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them for carriage;
(b) The name and address of the carrier;
(c) The date on which the carrier or a performing party received the goods, or on which the goods were loaded on board the ship, or on which the transport document or electronic transport record was issued; and
(d) If the transport document is negotiable, the number of originals of the negotiable transport document, when more than one original is issued.

3. The contract particulars in the transport document or electronic transport record referred to in article 35 shall further include:
(a) The name and address of the consignee, if named by the shipper;
(b) The name of a ship, if specified in the contract of carriage;
(c) The place of receipt and, if known to the carrier, the place of delivery; and
(d) The port of loading and the port of discharge, if specified in the contract of carriage.
4. For the purposes of this article, the phrase “apparent order and condition of the goods” in subparagraph 2 (a) of this article refers to the order and condition of the goods based on:
(a) A reasonable external inspection of the goods as packaged at the time the shipper delivers them to the carrier or a performing party; and
(b) Any additional inspection that the carrier or a performing party actually performs before issuing the transport document or electronic transport record.

Article 37 Identity of the carrier
1. If a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification.
2. If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner.
3. Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier.

(α) Ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή, κατά το άρθρο 8, υποπαράγραφος (α), ένα μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς ή
(β) κατάλληλο διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή, κατά το άρθρο 8, υποπαράγραφος (α), ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, εκτός εάν ο φορτωτής και ο μεταφορέας συμφώνησαν να μη χρησιμοποιήσουν ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς ή είναι έθιμο, συνήθεια ή πρακτική των συναλλαγών να μη χρησιμοποιούν τέτοιο.
Άρθρο 36. — Στοιχεία της σύμβασης. 1. Τα στοιχεία της σύμβασης στο έγγραφο μεταφοράς ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς που αναφέρονται στο άρθρο 35 πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες, οι οποίες παρέχονται από τον φορτωτή:
(α) μία περιγραφή των εμπορευμάτων, κατάλληλη σε σχέση με τη μεταφορά,
(β) τα βασικά σημεία που είναι απαραίτητα για την διαπίστωση της ταυτότητας των εμπορευμάτων,
(γ) τον αριθμό των δεμάτων, τεμαχίων ή την ποσότητα των εμπορευμάτων και
(δ) το βάρος των εμπορευμάτων, εφόσον παρέχεται από τον φορτωτή.
2. Τα στοιχεία της σύμβασης στο έγγραφο μεταφοράς ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς που αναφέρονται στο άρθρο 35 πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν:
(α) δήλωση της προφανούς τάξης και εξωτερικής κατάστασης των εμπορευμάτων, κατά τον χρόνο που ο μεταφορέας ή το εκτελόν μέρος τα παραλαμβάνουν προς μεταφορά,
(β) το όνομα και τη διεύθυνση του μεταφορέα,
(γ) την ημερομηνία κατά την οποία ο μεταφορέας ή το εκτελόν μέρος παρέλαβε τα εμπορεύματα ή κατά την οποία τα εμπορεύματα φορτώθηκαν στο πλοίο ή κατά την οποία εκδόθηκε το έγγραφο μεταφοράς ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς και
(δ) αν το έγγραφο μεταφοράς είναι διαπραγματεύσιμο, τον αριθμό των πρωτοτύπων του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς, όταν εκδίδονται περισσότερα από ένα πρωτότυπα.
3. Τα στοιχεία της σύμβασης στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς που αναφέρονται στο άρθρο 35 πρέπει να περιλαμβάνουν επιπλέον:
(α) το όνομα και τη διεύθυνση του παραλήπτη, εάν κατονομάζεται από τον φορτωτή,
(β) το όνομα του πλοίου, αν καθορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς,
(γ) τον τόπο παραλαβής και, εάν είναι γνωστό στον μεταφορέα, τον τόπο παράδοσης και
(δ) τον λιμένα φόρτωσης και τον λιμένα εκφόρτωσης, εφόσον ορίζεται στη σύμβαση μεταφοράς.
4. Πα τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, η φράση «προφανής τάξη και εξωτερική κατάσταση των εμπορευμάτων» στην υποπαράγραφο 2 (α) του παρόντος άρθρου αναφέρεται στην τάξη και την κατάσταση των εμπορευμάτων με βάση:
(α) μία εύλογη εξωτερική επιθεώρηση των εμπορευμάτων, όπως είναι συσκευασμένα, κατά τον χρόνο που ο φορτωτής τα παραδίδει στον μεταφορέα ή σε εκτελόν μέρος, και
(β) κάθε πρόσθετη επιθεώρηση την οποία πράγματι εκτελεί ο μεταφορέας ή εκτελόν μέρος, πριν από την έκδοση του εγγράφου μεταφοράς ή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς.
Άρθρο 37. — Ταυτότητα του μεταφορέα. 1. Εάν ένας μεταφορέας αναφέρεται ονομαστικά στα στοιχεία της σύμβασης, κάθε άλλη πληροφορία στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς σχετικά με την ταυτότητα του μεταφορέα δεν θα έχει καμία συνέπεια, στο βαθμό που είναι ασυμβίβαστη με την εν λόγω ταυτοποίηση.
2. Αν κανείς δεν προσδιορίζεται στα στοιχεία της σύμβασης ως μεταφορέας, όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 36, υποπαράγραφος 2 (β), αλλά τα στοιχεία της σύμβασης υποδεικνύουν ότι τα εμπορεύματα έχουν φορτωθεί σε κατονομαζόμενο πλοίο, ο κύριος του εν λόγω πλοίου τεκμαίρεται ότι είναι ο μεταφορέας, εκτός εάν αυτός αποδεικνύει ναύλωση γυμνού πλοίου κατά το χρόνο της μεταφοράς και υποδεικνύει τον ναυλωτή γυμνού πλοίου και τη διεύθυνσή του, οπότε αυτός ο ναυλωτής τεκμαίρεται ότι είναι ο μεταφορέας. Εναλλακτικά, ο κύριος του πλοίου μπορεί να ανατρέψει το τεκμήριο ότι είναι ο μεταφορέας, υποδεικνύοντας τον μεταφορέα και τη διεύθυνσή του. Ο ναυλωτής γυμνού πλοίου μπορεί να ανατρέψει κάθε τεκμήριο ότι είναι ο μεταφορέας με τον ίδιο τρόπο.
3. Τίποτα στο παρόν άρθρο δεν εμποδίζει τον ενάγοντα να αποδείξει ότι ο μεταφορέας είναι οποιοδήποτε πρόσωπο διαφορετικό από εκείνο που κατονομάζεται στα στοιχεία της σύμβασης ή σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού.

Article 38 Signature

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

Article 39 Deficiencies in the contract particulars

1. The absence or inaccuracy of one or more of the contract particulars referred to in article 36, paragraphs 1, 2 or 3, does not of itself affect the legal character or validity of the transport document or of the electronic transport record.
2. If the contract particulars include the date but fail to indicate its significance, the date is deemed to be:
(a) The date on which all of the goods indicated in the transport document or electronic transport record were loaded on board the ship, if the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a ship; or
(b) The date on which the carrier or a performing party received the goods, if the contract particulars do not indicate that the goods have been loaded on board a ship.
3. If the contract particulars fail to state the apparent order and condition of the goods at the time the carrier or a performing party receives them, the contract particulars are deemed to have stated that the goods were in apparent good order and condition at the time the carrier or a performing party received them.

Article 40 Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars

1. The carrier shall qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper if:
(a) The carrier has actual knowledge that any material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading; or
(b) The carrier has reasonable grounds to believe that a material statement in the transport document or electronic transport record is false or misleading.

2. Without prejudice to paragraph 1 of this article, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, in the circumstances and in the manner set out in paragraphs 3 and 4 of this article to indicate that the carrier does not assume responsibility for the accuracy of the information furnished by the shipper.

3. When the goods are not delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, or when they are delivered in a closed container or vehicle and the carrier or a performing party actually inspects them, the carrier may qualify the information referred to in article 36, paragraph 1, if:
(a) The carrier had no physically practicable or commercially reasonable means of checking the information furnished by the shipper, in which case it may indicate which information it was unable to check; or
(b) The carrier has reasonable grounds to believe the information furnished by the shipper to be inaccurate, in which case it may include a clause providing what it reasonably considers accurate information.

4. When the goods are delivered for carriage to the carrier or a performing party in a closed container or vehicle, the carrier may qualify the information referred to in:
(a) Article 36, subparagraphs 1 (a), (b), or (c), if:
(i) The goods inside the container or vehicle have not actually been inspected by the carrier or a performing party; and
(ii) Neither the carrier nor a performing party otherwise has actual knowledge of its contents before issuing the transport document or the electronic transport record; and

Άρθρο 38. — Υπογραφή. 1. Ένα έγγραφο μεταφοράς θα πρέπει να είναι υπογεγραμμένο από τον μεταφορέα ή πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του.
2. Ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς πρέπει να περιλαμβάνει την ηλεκτρονική υπογραφή του μεταφορέα ή προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του. Η εν λόγω ηλεκτρονική υπογραφή πρέπει να προσδιορίζει τον υπογράφοντα σε σχέση με το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς και να υποδεικνύει την έγκριση του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς από τον μεταφορέα.
Άρθρο 39. — Ελλείψεις στα στοιχεία της σύμβασης. 1. Η απουσία ή η ανακρίβεια ενός ή περισσοτέρων από τα στοιχεία της σύμβασης που αναφέρονται στο άρθρο 36, παράγραφοι 1, 2 ή 3 από μόνη της δεν επηρεάζει το νομικό χαρακτήρα ή το κύρος του εγγράφου μεταφοράς ή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς.
2. Αν στα στοιχεία της σύμβασης περιλαμβάνεται η ημερομηνία, αλλά υπάρχει ασάφεια, η ημερομηνία αυτή θεωρείται ότι είναι:
(α) η ημερομηνία κατά την οποία το σύνολο των εμπορευμάτων που αναφέρονται στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς φορτώθηκαν στο πλοίο, αν τα στοιχεία της σύμβασης υποδεικνύουν ότι τα εμπορεύματα έχουν φορτωθεί σε πλοίο, ή
(β) η ημερομηνία κατά την οποία ο μεταφορέας ή εκτελόν μέρος παρέλαβαν τα εμπορεύματα, εάν τα στοιχεία της σύμβασης δεν υποδεικνύουν ότι τα εμπορεύματα έχουν φορτωθεί σε πλοίο.
3. Εάν δεν δηλώνεται στα στοιχεία της σύμβασης η προφανής τάξη και εξωτερική κατάσταση των εμπορευμάτων κατά τη στιγμή που τα παραλαμβάνει ο μεταφορέας ή εκτελόν μέρος, τεκμαίρεται ότι στα στοιχεία της σύμβασης έχει δηλωθεί ότι τα εμπορεύματα ήταν σε καλή προφανή τάξη και εξωτερική κατάσταση κατά τη στιγμή που τα παρέλαβε ο μεταφορέας ή εκτελόν μέρος.
Άρθρο 40. — Προσδιορισμός των πληροφοριών σχετικά με τα εμπορεύματα στα στοιχεία της σύμβασης. 1. Ο μεταφορέας θα πρέπει να προσδιορίζει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 36, παράγραφος 1, ώστε να υποδείξει ότι ο μεταφορέας δεν αναλαμβάνει ευθύνη για την ακρίβεια των πληροφοριών που δίνονται από τον φορτωτή, εφόσον:
(α) ο μεταφορέας έχει πραγματική γνώση ότι οποιαδήποτε δήλωση που περιλαμβάνεται στο έγγραφο μεταφοράς ή το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς είναι είτε ψευδής είτε παραπλανητική ή
(β) ο μεταφορέας έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι μία δήλωση που περιλαμβάνεται στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς είναι ψευδής ή παραπλανητική.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας μπορεί να προσδιορίσει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 36, παράγραφος 1, υπό τις συνθήκες και με τον τρόπο που καθορίζεται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, για να υποδείξει ότι ο μεταφορέας δεν αναλαμβάνει ευθύνη για την ακρίβεια των πληροφοριών που δίνονται από τον φορτωτή.
3. Όταν τα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά στον μεταφορέα ή σε εκτελόν μέρος σε κλειστό εμπορευματοκιβώτιο ή όχημα ή όταν παραδίδονται σε κλειστό εμπορευματοκιβώτιο ή όχημα και ο μεταφορέας ή το εκτελόν μέρος πράγματι τα επιθεωρεί, ο μεταφορέας μπορεί να προσδιορίσει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 36, παράγραφος 1, εφόσον:
(α) ο μεταφορέας δεν είχε φυσική δυνατότητα ή εμπορικά εύλογο τρόπο ελέγχου των πληροφοριών που παρείχε ο φορτωτής, περίπτωση κατά την οποία μπορεί να υποδείξει ποιες πληροφορίες δεν ήταν σε θέση να ελέγξει, ή
(β) ο μεταφορέας έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι οι πληροφορίες που παρείχε ο φορτωτής είναι ανακριβείς, περίπτωση κατά την οποία μπορεί να περιλάβει μία ρήτρα σχετικά με τις πληροφορίες που εύλογα θεωρεί ακριβείς.
4. Όταν τα εμπορεύματα παραδίδονται προς μεταφορά στον μεταφορέα ή σε εκτελόν μέρος σε κλειστό εμπορευματοκιβώτιο ή όχημα, ο μεταφορέας μπορεί να προσδιορίσει τις πληροφορίες που αναφέρονται:
(α) στο άρθρο 36, υποπαράγραφο 1 (α), (β) ή (γ), εάν:
(i) τα εμπορεύματα στο εσωτερικό του εμπορευματοκιβωτίου ή του οχήματος δεν έχουν πράγματι ελεγχθεί από τον μεταφορέα ή εκτελόν μέρος και
(ii) ούτε ο μεταφορέας ούτε εκτελόν μέρος έχει με άλλο τρόπο πραγματική γνώση του περιεχομένου τους, πριν από την έκδοση του εγγράφου μεταφοράς ή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, και

(b) Article 36, subparagraph 1 (d), if:
(i) Neither the carrier nor a performing party weighed the container or vehicle, and the shipper and the carrier had not agreed prior to the shipment that the container or vehicle would be weighed and the weight would be included in the contract particulars; or
(ii) There was no physically practicable or commercially reasonable means of checking the weight of the container or vehicle.

Article 41 Evidentiary effect of the contract particulars

Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:
(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;
(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:

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

(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record:
(i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;
(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and
(iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2.

Article 42 "Freight prepaid"

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

Chapter 9
Delivery of the goods

Article 43 Obligation to accept delivery

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

Article 44 Obligation to acknowledge receipt

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

Article 45 Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:
(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 43. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;

(b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;

(β) στο άρθρο 36, υποπαράγραφο 1 (δ), εάν:
(i) ούτε ο μεταφορέας ούτε εκτελόν μέρος ζύγισαν το εμπορευματοκιβώτιο ή το όχημα και ο φορτωτής και ο μεταφορέας δεν είχαν συμφωνήσει πριν από τη φόρτωση ότι το εμπορευματοκιβώτιο ή το όχημα θα έπρεπε να ζυγιστεί και το βάρος θα έπρεπε να περιληφθεί στα στοιχεία της σύμβασης ή
(ii) δεν υπήρχε φυσική δυνατότητα ή εμπορικά εύλογο μέσο ελέγχου του βάρους του εμπορευματοκιβωτίου ή του οχήματος.

Άρθρο 41. — Αποδεικτική ισχύς των στοιχείων της σύμβασης. Εκτός από την έκταση κατά την οποία τα στοιχεία της σύμβασης έχουν προσδιοριστεί κατά τις περιστάσεις και με τον τρόπο που ορίζεται στο άρθρο 40:
(α) ένα έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς είναι εκ πρώτης όψεως απόδειξη της παραλαβής των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα, όπως δηλώνονται στα στοιχεία της σύμβασης,
(β) η απόδειξη του αντιθέτου από τον μεταφορέα σε σχέση με οποιοδήποτε στοιχείο της σύμβασης δεν πρέπει να γίνεται δεκτή, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία της σύμβασης περιλαμβάνονται σε:
(i) ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς που μεταβιβάζεται σε ένα τρίτο μέρος που ενεργεί με καλή πίστη ή
(ii) ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς που υποδεικνύει ότι πρέπει να παραδοθεί, για να επιτευχθεί η παράδοση των εμπορευμάτων, και το οποίο μεταβιβάζεται στον παραλήπτη που ενεργεί με καλή πίστη,
(γ) απόδειξη του αντιθέτου από τον μεταφορέα δεν μπορεί να γίνει δεκτή κατά παραλήπτη που ενήργησε με καλή πίστη, σε σχέση με οποιοδήποτε από τα ακόλουθα στοιχεία της σύμβασης που περιλαμβάνονται σε ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή ένα μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς:
(i) τα στοιχεία της σύμβασης που αναφέρονται στο άρθρο 36, παράγραφος 1, όταν τα εν λόγω στοιχεία της σύμβασης τίθενται από τον μεταφορέα,
(ii) τον αριθμό, τον τύπο και τους αναγνωριστικούς αριθμούς των εμπορευματοκιβωτίων, όχι όμως και τους αναγνωριστικούς αριθμούς των σφραγίδων των εμπορευματοκιβωτίων, και
(iii) τα στοιχεία της σύμβασης που αναφέρονται στο άρθρο 36, παράγραφος 2.

Άρθρο 42. — «Ναύλος προπληρωμένος». Εάν τα στοιχεία της σύμβασης περιέχουν τη δήλωση «ναύλος προπληρωμένος» ή δήλωση παρόμοιας φύσης, ο μεταφορέας δεν μπορεί να προβάλλει έναντι του κομιστή ή του παραλήπτη το γεγονός ότι ο ναύλος δεν έχει καταβληθεί. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται, εάν ο κομιστής ή ο παραλήπτης είναι επίσης ο φορτωτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9
Παράδοση των εμπορευμάτων

Άρθρο 43. — Υποχρέωση αποδοχής της παράδοσης. Όταν τα εμπορεύματα έχουν φθάσει στον προορισμό τους, ο παραλήπτης, ο οποίος απαιτεί παράδοση των εμπορευμάτων σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, πρέπει να αποδεχθεί την παράδοση των εμπορευμάτων κατά το χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου και στη θέση που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς ή, ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, κατά το χρόνο και στην θέση στην οποία, λαμβανομένων υπόψη των όρων της σύμβασης, τα έθιμα, τις συνήθειες ή τις πρακτικές του εμπορίου και τις συνθήκες της μεταφοράς, η παράδοση μπορούσε ευλόγως να αναμένεται.

Άρθρο 44. — Υποχρέωση αναγνώρισης της παραλαβής. Έπειτα από αίτηση του μεταφορέα ή του εκτελούντος μέρους που παραδίδει τα εμπορεύματα, ο παραλήπτης οφείλει να βεβαιώνει την παραλαβή των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα ή το εκτελόν μέρος με τον τρόπο που συνηθίζεται στον τόπο παράδοσης. Ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί την παράδοση στην περίπτωση που ο παραλήπτης αρνείται να αναγνωρίσει την παραλαβή.

Άρθρο 45. — Παράδοση όταν δεν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς.
Όταν δεν έχει εκδοθεί ούτε διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ούτε διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς:
(α) ο μεταφορέας παραδίδει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη κατά τον χρόνο και στην τοποθεσία που αναφέρεται στο άρθρο 43. Ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί την παράδοση, στην περίπτωση που το πρόσωπο το οποίο ισχυρίζεται ότι είναι ο παραλήπτης δεν αποδεικνύει προσηκόντως ότι είναι ο παραλήπτης κατόπιν αιτήματος του μεταφορέα,
(β) εάν το όνομα και η διεύθυνση του παραλήπτη δεν αναφέρονται στα στοιχεία της σύμβασης, το ελέγχον μέρος, πριν ή μετά την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού, οφείλει να ενημερώσει τον μεταφορέα για το όνομα και τη διεύθυνση,

(c) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because (i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee, or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the controlling party and request instructions in respect of the delivery of the goods.
If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

Article 46 Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:
(a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non-negotiable document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

(b) Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the goods are not deliverable because
(i) the consignee, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, or
(iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the consignee in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

Article 47 Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

1. When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:
(a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 43 to the holder:

(γ) με την επιφύλαξη του άρθρου 48, παράγραφος 1, εάν τα εμπορεύματα δεν είναι δυνατό να παραδοθούν, διότι (i) ο παραλήπτης, αφού έλαβε ειδοποίηση για την άφιξη, δεν ζητά, κατά τον χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 43, παράδοση των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα μετά την άφιξή τους στον τόπο προορισμού, (ii) ο μεταφορέας αρνείται την παράδοση, επειδή το πρόσωπο το οποίο ισχυρίζεται ότι είναι ο παραλήπτης δεν αποδεικνύει προσηκόντως ότι είναι ο παραλήπτης ή (iii) ο μεταφορέας αδυνατεί, έπειτα από εύλογη προσπάθεια, να εντοπίσει τον παραλήπτη για να ζητήσει οδηγίες παράδοσης, ο μεταφορέας δύναται να ενημερώσει σχετικά το ελέγχον μέρος και να ζητήσει οδηγίες σε σχέση με την παράδοση των εμπορευμάτων.
Εάν, έπειτα από εύλογη προσπάθεια, ο μεταφορέας αδυνατεί να εντοπίσει το ελέγχον μέρος, ο μεταφορέας δύναται να ενημερώσει σχετικά τον φορτωτή και να ζητήσει οδηγίες σε σχέση με την παράδοση των εμπορευμάτων. Εάν, έπειτα από εύλογη προσπάθεια, ο μεταφορέας αδυνατεί να εντοπίσει τον φορτωτή, ο μεταφορέας δύναται να ενημερώσει σχετικά τον βάσει εγγράφου φορτωτή και να ζητήσει οδηγίες σε σχέση με την παράδοση των εμπορευμάτων,
(δ) ο μεταφορέας, ο οποίος παραδίδει τα εμπορεύματα σύμφωνα με οδηγίες του ελέγχοντος μέρους, του φορτωτή ή του βάσει εγγράφου φορτωτή, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (γ) του παρόντος άρθρου, απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις του να παραδώσει τα εμπορεύματα σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς.

Άρθρο 46. — Παράδοση όταν εκδίδεται ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς που απαιτεί παράδοση. Όταν έχει εκδοθεί ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς το οποίο υποδεικνύει ότι πρέπει να παραδοθεί για να επιτευχθεί παράδοση των εμπορευμάτων:
(α) ο μεταφορέας πρέπει να παραδώσει τα εμπορεύματα, κατά τον χρόνο και την τοποθεσία που αναφέρονται στο άρθρο 43, στον παραλήπτη, αφού ο παραλήπτης αποδείξει προσηκόντως την ταυτότητά του μετά από αίτημα του μεταφορέα και παραδώσει το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο. Ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί την παράδοση, στην περίπτωση που το πρόσωπο το οποίο ισχυρίζεται ότι είναι ο παραλήπτης αδυνατεί να αποδείξει προσηκόντως την ταυτότητα του μετά από αίτημα του μεταφορέα και πρέπει να αρνηθεί την παράδοση, εάν το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο δεν παραδίδεται. Εάν έχουν εκδοθεί περισσότερα από ένα πρωτότυπα του μη διαπραγματεύσιμου εγγράφου, η παράδοση του ενός πρωτοτύπου θα αρκεί και τα άλλα πρωτότυπα παύουν να έχουν οποιαδήποτε συνέπεια ή ισχύ,
(β) με την επιφύλαξη του άρθρου 48, παράγραφος 1, εάν τα εμπορεύματα δεν είναι δυνατό να παραδοθούν, διότι
(i) ο παραλήπτης, αφότου έλαβε ειδοποίηση για την άφιξη, δεν ζητά, κατά τον χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 43, παράδοση των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα μετά την άφιξή τους στον τόπο προορισμού,
(ii) ο μεταφορέας αρνείται την παράδοση, επειδή το πρόσωπο το οποίο ισχυρίζεται ότι είναι ο παραλήπτης δεν αποδεικνύει προσηκόντως ότι είναι ο παραλήπτης ή δεν παραδίδει το έγγραφο ή
(iii) ο μεταφορέας αδυνατεί, έπειτα από εύλογη προσπάθεια, να εντοπίσει τον παραλήπτη για να ζητήσει οδηγίες παράδοσης, ο μεταφορέας δύναται να ενημερώσει σχετικά τον φορτωτή και να ζητήσει οδηγίες σε σχέση με την παράδοση των εμπορευμάτων. Εάν, έπειτα από εύλογη προσπάθεια, ο μεταφορέας αδυνατεί να εντοπίσει το φορτωτή, ο μεταφορέας δύναται να ενημερώσει σχετικά τον βάσει εγγράφου φορτωτή και να ζητήσει οδηγίες σε σχέση με την παράδοση των εμπορευμάτων,
(γ) ο μεταφορέας, ο οποίος παραδίδει τα εμπορεύματα με οδηγίες του φορτωτή ή του βάσει εγγράφου φορτωτή, σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β) του άρθρου αυτού, απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του να παραδώσει τα εμπορεύματα σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ανεξάρτητα από το αν το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς έχει παραδοθεί σε αυτόν.

Άρθρο 47. — Παράδοση όταν εκδίδεται ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. 1. Όταν έχει εκδοθεί ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς:
(α) ο κομιστής του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς ή του διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς έχει το δικαίωμα να ζητήσει την παράδοση των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα μετά την άφιξή τους στον τόπο προορισμού, περίπτωση στην οποία ο μεταφορέας πρέπει να παραδώσει τα εμπορεύματα, στο χρόνο και τον τόπο που αναφέρονται στο άρθρο 43, στον κομιστή:

(i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), upon the holder properly identifying itself; or
(ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record;

(b) The carrier shall refuse delivery if the requirements of subparagraph (a) (i) or (a) (ii) of this paragraph are not met;
(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.

2. Without prejudice to article 48, paragraph 1, if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record expressly states that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record, the following rules apply:

(a) If the goods are not deliverable because (i) the holder, after having received a notice of arrival, does not, at the time or within the time period referred to in article 43, claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, (ii) the carrier refuses delivery because the person claiming to be a holder does not properly identify itself as one of the persons referred to in article 1, subparagraph 10 (a) (i), or (iii) the carrier is, after reasonable effort, unable to locate the holder in order to request delivery instructions, the carrier may so advise the shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier may so advise the documentary shipper and request instructions in respect of the delivery of the goods;

(b) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph 2 (a) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;

(c) The person giving instructions under subparagraph 2 (a) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph 2 (e) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;

(d) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph 2 (b) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;

(e) Notwithstanding subparagraphs 2 (b) and 2 (d) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and that did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

(i) κατόπιν παράδοσης του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς και, εάν ο κομιστής είναι ένα από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 1, υποπαράγραφο 10 (α) (i), έπειτα από προσήκουσα από τον κομιστή απόδειξη της ταυτότητάς του ή
(ii) μετά την απόδειξη από τον κομιστή, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, ότι είναι ο κομιστής του διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς,
(β) ο μεταφορέας οφείλει να αρνηθεί την παράδοση, εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) (i) ή (α) (ii) της παρούσας παραγράφου,
(γ) σε περίπτωση που έχουν εκδοθεί περισσότερα από ένα πρωτότυπα του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς και ο αριθμός των πρωτοτύπων δηλώνεται στο εν λόγω έγγραφο, η παράδοση ενός πρωτοτύπου θα είναι αρκετή και τα άλλα πρωτότυπα θα παύουν να έχουν οποιαδήποτε συνέπεια ή ισχύ. Όταν ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς έχει χρησιμοποιηθεί, το εν λόγω ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς παύει να έχει οποιαδήποτε συνέπεια ή ισχύ μετά την παράδοση στον κομιστή, σύμφωνα με τις διαδικασίες που απαιτούνται από το άρθρο 9, παράγραφος 1.
2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 48, παράγραφος 1, εάν το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς αναφέρει ρητά ότι τα εμπορεύματα μπορούν να παραδοθούν χωρίς την παράδοση του εγγράφου μεταφοράς ή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, εφαρμόζονται οι εξής κανόνες:
(α) εάν τα εμπορεύματα δεν είναι δυνατό να παραδοθούν, διότι (i) ο κομιστής, αφότου έλαβε μία ειδοποίηση για την άφιξη, δεν απαιτεί, κατά τον χρόνο ή εντός της χρονικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 43, την παράδοση των εμπορευμάτων από τον μεταφορέα μετά την άφιξή τους στον τόπο προορισμού, (ii) ο μεταφορέας αρνείται την παράδοση, επειδή το πρόσωπο που ισχυρίζεται ότι είναι ο κομιστής δεν αποδεικνύει προσηκόντως την ταυτότητά του ως ένα από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 1, υποπαράγραφος 10 (α) (i) ή (iii) ο μεταφορέας αδυνατεί, έπειτα από εύλογη προσπάθεια, να εντοπίσει τον κομιστή προκειμένου να ζητήσει οδηγίες παράδοσης, ο μεταφορέας δύναται να ενημερώσει σχετικά τον φορτωτή και να ζητήσει οδηγίες σε σχέση με την παράδοση των εμπορευμάτων. Εάν, έπειτα από εύλογη προσπάθεια, ο μεταφορέας αδυνατεί να εντοπίσει το φορτωτή, ο μεταφορέας δύναται να ενημερώσει σχετικά τον βάσει εγγράφου φορτωτή και να ζητήσει οδηγίες σε σχέση με την παράδοση των εμπορευμάτων,
(β) ο μεταφορέας που παραδίδει τα εμπορεύματα κατόπιν οδηγιών του φορτωτή ή του βάσει εγγράφου φορτωτή, σύμφωνα με την υποπαράγραφο 2 (α) του άρθρου αυτού, απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του να παραδώσει τα εμπορεύματα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, στον κομιστή, ανεξάρτητα από το εάν το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς έχει παραδοθεί σε αυτόν ή το πρόσωπο που ζητά την παράδοση, βάσει διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, έχει αποδείξει, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, ότι είναι ο κομιστής,
(γ) το πρόσωπο που δίνει τις οδηγίες, σύμφωνα με την υποπαράγραφο 2 (α) του παρόντος άρθρου, πρέπει να αποζημιώσει τον μεταφορέα για ζημίες που προκύπτουν από το γεγονός ότι υπέχει ευθύνη έναντι του κομιστή, βάσει της υποπαραγράφου 2 (ε) του άρθρου αυτού. Ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί να ακολουθήσει αυτές τις οδηγίες, εάν το πρόσωπο αδυνατεί να προσφέρει επαρκή ασφάλεια, όπως ο μεταφορέας μπορεί ευλόγως να ζητήσει.
(δ) το πρόσωπο που γίνεται κομιστής του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς ή του διαπραγματεύσιμου ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς, αφότου ο μεταφορέας έχει παραδώσει τα εμπορεύματα, σύμφωνα με την υποπαράγραφο 2 (β) του παρόντος άρθρου, αλλά σύμφωνα με συμβατικές ή άλλες συμφωνίες που έγιναν πριν από την παράδοση αυτή αποκτά δικαιώματα έναντι του μεταφορέα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, εκτός από το δικαίωμα να ζητήσει την παράδοση των εμπορευμάτων,
(ε) κατά παρέκκλιση των υποπαραγράφων 2 (β) και 2 (δ) του παρόντος άρθρου, ο κομιστής, ο οποίος γίνεται κομιστής μετά την παράδοση αυτή και ο οποίος δεν είχε και δεν μπορούσε ευλόγως να έχει λάβει γνώση της παράδοσης αυτής κατά το χρόνο που έγινε κομιστής, αποκτά τα δικαιώματα που ενσωματώνονται στο διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Όταν στα στοιχεία της σύμβασης δηλώνεται ο αναμενόμενος χρόνος άφιξης των εμπορευμάτων ή υποδεικνύεται ο τρόπος λήψης των πληροφοριών σχετικά με το αν τα εμπορεύματα έχουν παραδοθεί, τεκμαίρεται ότι ο κομιστής κατά το χρόνο που έγινε κομιστής είχε ή θα μπορούσε ευλόγως να έχει λάβει γνώση της παράδοσης των εμπορευμάτων.

Article 48 Goods remaining undelivered

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:

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

2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:

(a) To store the goods at any suitable place;

(b) To unpack the goods if they are packed in containers or vehicles, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving them; and

(c) To cause the goods to be sold or destroyed in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.

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

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

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

Article 49 Retention of goods

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

Chapter 10
Rights of the controlling party

Article 50 Exercise and extent of right of control

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

Άρθρο 48. — Εμπορεύματα που παραμένουν απαράδοτα. 1. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, τα εμπορεύματα θεωρούνται ότι έχουν παραμείνει απαράδοτα, μόνο εάν μετά την άφιξή τους στον τόπο προορισμού:
(α) ο παραλήπτης δεν αποδέχεται την παράδοση των εμπορευμάτων, σύμφωνα με το κεφάλαιο αυτό, κατά τον χρόνο και στην τοποθεσία που αναφέρεται στο άρθρο 43,
(β) το ελέγχον μέρος, ο κομιστής, ο φορτωτής ή ο βάσει εγγράφου φορτωτής δεν μπορεί να εντοπιστεί ή δεν δίνει τις κατάλληλες οδηγίες στον μεταφορέα, σύμφωνα με τα άρθρα 45, 46 και 47,
(γ) ο μεταφορέας δικαιούται ή επιβάλλεται να αρνηθεί την παράδοση, σύμφωνα με τα άρθρα 44, 45, 46 και 47,
(δ) ο μεταφορέας δεν επιτρέπεται να παραδώσει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη, σύμφωνα με το νόμο ή τους κανονισμούς του τόπου στον οποίο ζητείται η παράδοση, ή
(ε) τα εμπορεύματα δεν είναι δυνατό να παραδοθούν με άλλο τρόπο από τον μεταφορέα.
2. Με την επιφύλαξη τυχόν άλλων δικαιωμάτων που μπορεί να έχει ο μεταφορέας κατά του φορτωτή, του ελέγχοντος μέρους ή του παραλήπτη, εφόσον τα εμπορεύματα παρέμειναν απαράδοτα, ο μεταφορέας μπορεί, με κίνδυνο και δαπάνες του δικαιούχου των εμπορευμάτων, να λάβει μέτρα σε σχέση με τα εμπορεύματα, όπως οι συνθήκες μπορεί ευλόγως να απαιτούν, μεταξύ των οποίων:
(α) να αποθηκεύσει τα εμπορεύματα σε οποιοδήποτε κατάλληλο τόπο,
(β) να αποσυσκευάσει τα εμπορεύματα, εφόσον είναι συσκευασμένα σε εμπορευματοκιβώτια ή οχήματα, ή να ενεργήσει διαφορετικά σε σχέση με τα εμπορεύματα, ακόμη και να τα μετακινήσει, και
(γ) να προκαλέσει την εκποίηση ή την καταστροφή των εμπορευμάτων, σύμφωνα με την πρακτική ή σύμφωνα με το νόμο ή τους κανονισμούς του τόπου όπου βρίσκονται τα εμπορεύματα εκείνη τη στιγμή.
3. Ο μεταφορέας δύναται να ασκεί τα δικαιώματα της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, μόνον αφού έχει προβεί σε εύλογη ειδοποίηση για την σκοπούμενη ενέργεια, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, στο πρόσωπο που δηλώνεται στα στοιχεία της σύμβασης, ως το πρόσωπο, αν υπάρχει, που πρέπει να ειδοποιείται για την άφιξη των εμπορευμάτων στον τόπο προορισμού και σε ένα από τα ακόλουθα πρόσωπα με τη σειρά που αναφέρονται, αν είναι γνωστά στον μεταφορέα: στον παραλήπτη, στο ελέγχον μέρος ή στον φορτωτή.
4. Εάν τα εμπορεύματα πωλούνται, σύμφωνα με την υποπαράγραφο 2 (γ) του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας οφείλει να διατηρεί τα έσοδα από την πώληση για λογαριασμό του προσώπου που είναι δικαιούχος των εμπορευμάτων, με έκπτωση των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν από τον μεταφορέα και οποιωνδήποτε άλλων ποσών που οφείλονται στον μεταφορέα σε σχέση με τη μεταφορά των εμπορευμάτων αυτών.
5. Ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την απώλεια ή τη βλάβη των εμπορευμάτων που επέρχεται κατά τον χρόνο που παραμένουν απαράδοτα, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, εκτός εάν ο ενάγων αποδεικνύει ότι η εν λόγω απώλεια ή βλάβη προκλήθηκε από την παράλειψη του μεταφορέα να λάβει μέτρα που θα ήταν εύλογα κατά τις περιστάσεις, ώστε να διατηρήσει τα εμπορεύματα, και ότι ο μεταφορέας γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων θα μπορούσαν να προκύψουν από την παράλειψή του να λάβει τέτοια μέτρα.
Άρθρο 49. — Διατήρηση των εμπορευμάτων. Η παρούσα Σύμβαση δεν επηρεάζει δικαίωμα, του μεταφορέα ή εκτελούντος μέρους, το οποίο μπορεί να υπάρχει, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή το εφαρμοστέο δίκαιο, να παρακρατήσει τα εμπορεύματα για να εξασφαλίσει την καταβολή των οφειλομένων ποσών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10
Δικαιώματα του ελέγχοντος μέρους

Άρθρο 50. — Άσκηση και έκταση του δικαιώματος ελέγχου. 1. Το δικαίωμα ελέγχου μπορεί να ασκηθεί μόνο από το ελέγχον μέρος και περιορίζεται:
(α) στο δικαίωμα να δώσει ή να τροποποιήσει οδηγίες σχετικά με τα εμπορεύματα, οι οποίες δεν αποτελούν τροποποίηση της σύμβασης μεταφοράς,
(β) στο δικαίωμα να ζητήσει την παράδοση των εμπορευμάτων σε προγραμματισμένο λιμένα κατάπλου ή, προκειμένου για εσωτερική μεταφορά, σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής και
(γ) στο δικαίωμα να αντικαταστήσει τον παραλήπτη από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχοντος μέρους.
2. Το δικαίωμα του ελέγχου υφίσταται καθ' όλη την περίοδο ευθύνης του μεταφορέα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12, και παύει με τη λήξη της περιόδου αυτής.

Article 51 Identity of the controlling party and transfer of the right of control

1. Except in the cases referred to in paragraphs 2, 3 and 4 of this article:

(a) The shipper is the controlling party unless the shipper, when the contract of carriage is concluded, designates the consignee, the documentary shipper or another person as the controlling party;

(b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party; and

(c) The controlling party shall properly identify itself when it exercises the right of control.

2. When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

(a) The shipper is the controlling party and may transfer the right of control to the consignee named in the transport document by transferring the document to that person without endorsement. If more than one original of the document was issued, all originals shall be transferred in order to effect a transfer of the right of control; and

(b) In order to exercise its right of control, the controlling party shall produce the document and properly identify itself. If more than one original of the document was issued, all originals shall be produced, failing which the right of control cannot be exercised.

3. When a negotiable transport document is issued:

(a) The holder or, if more than one original of the negotiable transport document is issued, the holder of all originals is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control by transferring the negotiable transport document to another person in accordance with article 57. If more than one original of that document was issued, all originals shall be transferred to that person in order to effect a transfer of the right of control; and

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

4. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the controlling party;

(b) The holder may transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1; and

(c) In order to exercise the right of control, the holder shall demonstrate, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder.

Article 52 Carrier's execution of instructions

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

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

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

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

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

Άρθρο 51. — Ταυτότητα του ελέγχοντος μέρους και μεταβίβαση του δικαιώματος ελέγχου. 1. Εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου:
(α) ο φορτωτής είναι το ελέγχον μέρος, εκτός εάν ο φορτωτής, όταν συνάπτεται η σύμβαση μεταφοράς, ορίζει τον παραλήπτη, τον βάσει εγγράφου φορτωτή ή άλλο πρόσωπο ως ελέγχον μέρος,
(β) το ελέγχον μέρος έχει το δικαίωμα να μεταβιβάσει το δικαίωμα ελέγχου σε άλλο πρόσωπο. Η μεταβίβαση αποκτά αποτελέσματα έναντι του μεταφορέα από την γνωστοποίηση σ' αυτόν της μεταβίβασης από τον εκχωρητή και ο εκδοχέας γίνεται το ελέγχον μέρος και
(γ) το ελέγχον μέρος πρέπει να αποδεικνύει την ταυτότητά του προσηκόντως, όταν ασκεί το δικαίωμα ελέγχου.
2. Όταν έχει εκδοθεί ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς που υποδεικνύει ότι πρέπει να παραδοθεί για να πραγματοποιηθεί παράδοση των εμπορευμάτων:
(α) ο φορτωτής είναι το ελέγχον μέρος και μπορεί να μεταβιβάσει το δικαίωμα ελέγχου στον παραλήπτη που κατονομάζεται στο έγγραφο μεταφοράς, μεταβιβάζοντας το έγγραφο στο πρόσωπο αυτό χωρίς οπισθογράφηση. Εάν εκδόθηκαν περισσότερα από ένα πρωτότυπα του εγγράφου, όλα τα πρωτότυπα πρέπει να μεταβιβαστούν, προκειμένου να επέλθει η μεταβίβαση του δικαιώματος ελέγχου, και
(β) προκειμένου να ασκήσει το δικαίωμα ελέγχου, το ελέγχον μέρος πρέπει να προσκομίσει το έγγραφο και να αποδείξει προσηκόντως την ταυτότητα του. Εάν εκδόθηκαν περισσότερα από ένα πρωτότυπα του εγγράφου, όλα τα πρωτότυπα πρέπει να προσκομίζονται, άλλως το δικαίωμα ελέγχου δεν μπορεί να ασκηθεί.
3. Όταν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς:
(α) ο κομιστής ή, εφόσον έχουν εκδοθεί περισσότερα από ένα πρωτότυπα του διαπραγματεύσιμου εγγράφου μεταφοράς, ο κομιστής του συνόλου των πρωτοτύπων είναι το ελέγχον μέρος,
(β) ο κομιστής μπορεί να μεταβιβάσει το δικαίωμα ελέγχου μεταβιβάζοντας το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς σε άλλο πρόσωπο σύμφωνα με το άρθρο 57. Εάν εκδόθηκαν περισσότερα από ένα πρωτότυπα του εγγράφου, όλα τα πρωτότυπα πρέπει να μεταβιβαστούν στο πρόσωπο αυτό, προκειμένου να επέλθει ως συνέπεια η μεταβίβαση του δικαιώματος ελέγχου, και
(γ) προκειμένου να ασκήσει το δικαίωμα ελέγχου, ο κομιστής πρέπει να προσκομίσει το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς στον μεταφορέα και, εφόσον ο κομιστής είναι ένα από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 1, υποπαράγραφος 10 (α) (i), ο κομιστής πρέπει να αποδείξει προσηκόντως την ταυτότητά του. Εάν εκδόθηκαν περισσότερα από ένα πρωτότυπα του εγγράφου, όλα τα πρωτότυπα πρέπει να προσκομίζονται, άλλως το δικαίωμα ελέγχου δεν μπορεί να ασκηθεί.
4. Όταν εκδίδεται ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς:
(α) ο κομιστής είναι το ελέγχον μέρος,
(β) ο κομιστής μπορεί να μεταβιβάσει το δικαίωμα ελέγχου σε άλλο πρόσωπο, μεταβιβάζοντας το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, και
(γ) προκειμένου να ασκήσει το δικαίωμα ελέγχου, ο κομιστής πρέπει να αποδεικνύει, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, ότι είναι ο κομιστής.
Άρθρο 52. — Εκτέλεση των οδηγιών από τον μεταφορέα. 1. Υπό την επιφύλαξη των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας πρέπει να εκτελέσει τις οδηγίες που αναφέρονται στο άρθρο 50, εάν:
(α) το πρόσωπο που παρέχει τέτοιες οδηγίες δικαιούται να ασκεί το δικαίωμα ελέγχου,
(β) οι οδηγίες μπορούν εύλογα να εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους τους τη στιγμή που φθάνουν στον μεταφορέα και
(γ) οι οδηγίες δεν θα επηρεάσουν τις συνήθεις ενέργειες του μεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων των πρακτικών παράδοσης.
2. Σε κάθε περίπτωση, το ελέγχον μέρος πρέπει να καταβάλλει στον μεταφορέα κάθε εύλογο και πρόσθετο έξοδο στο οποίο μπορεί να υποβληθεί ο μεταφορέας και να αποζημιώσει τον μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη που ο μεταφορέας μπορεί να υποστεί ως αποτέλεσμα της επιμελούς εκτέλεσης κάθε οδηγίας, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, συμπεριλαμβανομένης αποζημίωσης που ο μεταφορέας μπορεί να καταστεί υπεύθυνος να πληρώσει για απώλεια ή βλάβη σε άλλα μεταφερόμενα εμπορεύματα.

3. The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided.
4. The carrier's liability for loss of or damage to the goods or for delay in delivery resulting from its failure to comply with the instructions of the controlling party in breach of its obligation pursuant to paragraph 1 of this article shall be subject to articles 17 to 23, and the amount of the compensation payable by the carrier shall be subject to articles 59 to 61.

Article 53 Deemed delivery
Goods that are delivered pursuant to an instruction in accordance with article 52, paragraph 1, are deemed to be delivered at the place of destination, and the provisions of chapter 9 relating to such delivery apply to such goods.

Article 54 Variations to the contract of carriage
1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).
2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

Article 55 Providing additional information, instructions or documents to carrier
1. The controlling party, on request of the carrier or a performing party, shall provide in a timely manner information, instructions or documents relating to the goods not yet provided by the shipper and not otherwise reasonably available to the carrier that the carrier may reasonably need to perform its obligations under the contract of carriage.
2. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the controlling party or the controlling party is unable to provide adequate information, instructions or documents to the carrier, the shipper shall provide them. If the carrier, after reasonable effort, is unable to locate the shipper, the documentary shipper shall provide such information, instructions or documents.
Article 56 Variation by agreement
The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).

Chapter 11
Transfer of rights

Article 57 When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued
1. When a negotiable transport document is issued, the holder may transfer the rights incorporated in the document by transferring it to another person:
(a) Duly endorsed either to such other person or in blank, if an order document; or
(b) Without endorsement, if: (i) a bearer document or a blank endorsed document; or (ii) a document made out to the order of a named person and the transfer is between the first holder and the named person.

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

Article 58 Liability of holder
1. Without prejudice to article 55, a holder that is not the shipper and that does not exercise any right under the contract of carriage does not assume any liability under the contract of carriage solely by reason of being a holder.

3. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να λάβει εγγύηση από το ελέγχον μέρος για το ποσό επιπλέον εξόδων, απώλειας ή βλάβης που ο μεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα προκύψουν σε σχέση με την εκτέλεση μίας οδηγίας, σύμφωνα με το άρθρο αυτό. Ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί την εκτέλεση των οδηγιών, εάν δεν παρέχεται τέτοια εγγύηση.
4. Η ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων ή για την καθυστέρηση στην παράδοση, που προκύπτει από τη μη συμμόρφωση με τις οδηγίες του ελέγχοντος μέρους, κατά παράβαση των υποχρεώσεών του σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, θα υπόκειται στις διατάξεις των άρθρων 17 έως 23 και το ποσό της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα υπόκειται στα άρθρα 59 έως 61.
Άρθρο 53. — Τεκμαιρόμενη παράδοση. Τα εμπορεύματα που έχουν παραδοθεί, σύμφωνα με οδηγία κατά το άρθρο 52, παράγραφος 1, θεωρούνται ότι έχουν παραδοθεί στον τόπο προορισμού, και οι διατάξεις του κεφαλαίου 9, που σχετίζονται με τέτοια παράδοση εφαρμόζονται σε τέτοια εμπορεύματα.
Άρθρο 54. —Τροποποιήσεις της σύμβασης μεταφοράς. 1. Το ελέγχον μέρος είναι το μόνο πρόσωπο που μπορεί να συμφωνήσει με τον μεταφορέα σε τροποποιήσεις της σύμβασης μεταφοράς, εκτός εκείνων που αναφέρονται στο άρθρο 50, υποπαράγραφοι 1 (β) και (γ).
2. Τροποποιήσεις στη σύμβαση μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 50, υποπαράγραφοι 1 (β) και (γ), πρέπει να αναφέρονται σε ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή σε ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, που απαιτεί παράδοση, είτε να ενσωματώνονται σε ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς είτε, εάν το ζητήσει το ελέγχον μέρος, πρέπει να αναφέρονται σε ένα μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή να ενσωματώνονται σε ένα μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. Εάν αναφέρονται ή ενσωματώνονται ως ανωτέρω, οι τροποποιήσεις θα πρέπει να υπογράφονται σύμφωνα με το άρθρο 38.
Άρθρο 55. — Παροχή πρόσθετων πληροφοριών, οδηγιών ή εγγράφων στον μεταφορέα.
1. Το ελέγχον μέρος, κατόπιν αιτήσεως του μεταφορέα ή εκτελούντος μέρους, πρέπει να παρέχει έγκαιρα πληροφορίες, οδηγίες ή έγγραφα που σχετίζονται με τα εμπορεύματα και που δεν έχουν παρασχεθεί ακόμη από το φορτωτή και δεν είναι με άλλο τρόπο και ευλόγως διαθέσιμα στον μεταφορέα, τα οποία ο μεταφορέας μπορεί ευλόγως να χρειάζεται για να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς.
2. Εάν ο μεταφορέας, έπειτα από εύλογες προσπάθειες, δεν είναι σε θέση να εντοπίσει το ελέγχον μέρος ή το ελέγχον μέρος δεν είναι σε θέση να παράσχει επαρκείς πληροφορίες, οδηγίες ή έγγραφα στον μεταφορέα, ο φορτωτής πρέπει να τα παράσχει. Εάν ο μεταφορέας, έπειτα από εύλογες προσπάθειες, δεν είναι σε θέση να εντοπίσει τον φορτωτή, ο βάσει εγγράφου φορτωτής πρέπει να παρέχει αυτές τις πληροφορίες, οδηγίες ή έγγραφα.
Άρθρο 56. — Παραλλαγή με συμφωνία. Τα μέρη της σύμβασης μεταφοράς μπορούν να μεταβάλλουν τις συνέπειες των άρθρων 50, υποπαράγραφοι 1 (β) και (γ), 50, παράγραφος 2, και 52. Τα μέρη μπορούν επίσης να περιορίζουν ή να αποκλείουν τη δυνατότητα μεταβίβασης του δικαιώματος ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρο 51, υποπαράγραφος 1 (β).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11
Μεταβίβαση δικαιωμάτων

Άρθρο 57. —Όταν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς. 1. Όταν εκδίδεται ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, ο κομιστής μπορεί να μεταβιβάσει τα δικαιώματα που ενσωματώνονται στο έγγραφο με τη μεταβίβαση του σε άλλο πρόσωπο:
(α) νομίμως οπισθογραφημένου, είτε σε άλλο πρόσωπο ή εν λευκώ, εάν είναι έγγραφο σε διαταγή, ή
(β) χωρίς οπισθογράφηση, αν είναι: (i) έγγραφο στον κομιστή ή με λευκή οπισθογράφηση είτε (ii) ένα έγγραφο το οποίο έχει εκδοθεί σε διαταγή ενός προσώπου που κατονομάζεται και η μεταβίβαση γίνεται μεταξύ του πρώτου κομιστή και του κατονομαζομένου προσώπου.
2. Όταν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, ο κομιστής του μπορεί να μεταβιβάσει τα δικαιώματα που ενσωματώνονται σε αυτό, είτε αυτό έχει εκδοθεί σε διαταγή είτε σε διαταγή κατονομαζομένου προσώπου, μεταβιβάζοντας το ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 9, παράγραφος 1.
Άρθρο 58. — Ευθύνη κομιστή. 1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 55, κομιστής που δεν είναι ο φορτωτής και δεν ασκεί κανένα δικαίωμα από τη σύμβαση μεταφοράς, δεν φέρει καμία ευθύνη βάσει της σύμβασης μεταφοράς, απλώς και μόνο λόγω του γεγονότος ότι είναι κομιστής.

2. A holder that is not the shipper and that exercises any right under the contract of carriage assumes any liabilities imposed on it under the contract of carriage to the extent that such liabilities are incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record.
3. For the purposes of paragraphs 1 and 2 of this article, a holder that is not the shipper does not exercise any right under the contract of carriage solely because:
(a) It agrees with the carrier, pursuant to article 10, to replace a negotiable transport document by a negotiable electronic transport record or to replace a negotiable electronic transport record by a negotiable transport document; or
(b) It transfers its rights pursuant to article 57.

Chapter 12
Limits of liability

Article 59 Limits of liability
1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

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

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

Article 60 Limits of liability for loss caused by delay
Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

Article 61 Loss of the benefit of limitation of liability
1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2. Ο κομιστής που δεν είναι ο φορτωτής και ασκεί οποιοδήποτε δικαίωμα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, αναλαμβάνει τις ευθύνες που του επιβάλλονται βάσει της σύμβασης μεταφοράς, στο βαθμό που οι εν λόγω ευθύνες ενσωματώνονται ή επιβεβαιώνονται από το διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή το διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς.
3. Για τους σκοπούς των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, ο κομιστής που δεν είναι ο φορτωτής δεν ασκεί κανένα δικαίωμα, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, αποκλειστικά και μόνο επειδή:
(α) συμφωνεί με το μεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 10, να αντικαταστήσει ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς με ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς είτε να αντικαταστήσει ένα διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς με ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή
(β) μεταβιβάζει τα δικαιώματά του σύμφωνα με το άρθρο 57.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12
Όρια ευθύνης

Άρθρο 59. — Όρια Ευθύνης. 1. Σύμφωνα με τα άρθρα 60 και 61, παράγραφος 1, η ευθύνη του μεταφορέα για την παράβαση των υποχρεώσεων του, βάσει της παρούσας Σύμβασης, περιορίζεται σε 875 λογιστικές μονάδες ανά δέμα ή άλλη φορτωτική μονάδα είτε 3 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μεικτού βάρους των εμπορευμάτων που αποτελούν το αντικείμενο της απαίτησης ή διαφοράς, όποιο είναι υψηλότερο, εκτός εάν η αξία των εμπορευμάτων έχει δηλωθεί από το φορτωτή και περιλαμβάνεται στα στοιχεία της σύμβασης, ή όταν ένα υψηλότερο ποσό από το ποσό του περιορισμού της ευθύνης που καθορίζεται στο άρθρο αυτό έχει συμφωνηθεί μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή.
2. Όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσα ή πάνω σε εμπορευματοκιβώτιο, παλέτα ή παρόμοια μονάδα μεταφοράς, που χρησιμοποιείται για τη συγκέντρωση εμπορευμάτων, ή μέσα ή πάνω σε ένα όχημα, τα δέματα ή φορτωτικές μονάδες που απαριθμούνται στα στοιχεία της σύμβασης ως συσκευασμένα, μέσα ή πάνω σε μονάδα μεταφοράς ή όχημα, θεωρούνται δέματα ή φορτωτικές μονάδες. Εάν δεν απαριθμούνται, τα εμπορεύματα, μέσα ή πάνω σε μονάδα μεταφοράς ή όχημα, θεωρούνται μία φορτωτική μονάδα.
3, Η λογιστική μονάδα που αναφέρεται στο παρόν άρθρο είναι το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα, όπως ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.
Τα ποσά που αναφέρονται στο παρόν άρθρο μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα ενός κράτους, σύμφωνα με την ισοτιμία τους κατά την ημερομηνία των όρων του Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος και για Συμβαλλόμενο Κράτος που είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζονται σύμφωνα με την ισχύουσα μέθοδο αποτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κατά την υπό κρίση ημερομηνία για τις πράξεις και συναλλαγές. Η αξία ενός εθνικού νομίσματος κατά τους όρους του Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος, προκειμένου για Συμβαλλόμενο Κράτος που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, θα πρέπει να υπολογίζεται κατά τρόπο που θα καθοριστεί από το κράτος αυτό.
Άρθρο 60. — Όρια ευθύνης για ζημία που προκλήθηκε από καθυστέρηση. Υπό την επιφύλαξη του άρθρου 61, παράγραφος 2, η αποζημίωση για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων λόγω καθυστέρησης θα πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 22 και η ευθύνη για την περιουσιακή ζημία λόγω καθυστέρησης περιορίζεται σε ποσό που αντιστοιχεί δυόμισυ φορές στον καταβλητέο ναύλο για τα εμπορεύματα που καθυστέρησαν. Το συνολικό πληρωτέο ποσό, σύμφωνα με το παρόν άρθρο και το άρθρο 59, παράγραφος 1, δεν μπορεί να υπερβαίνει το όριο που θα προσδιοριζόταν σύμφωνα με το άρθρο 59, παράγραφος 1, επί ολικής απώλειας των συγκεκριμένων εμπορευμάτων.
Άρθρο 61. — Απώλεια του πλεονεκτήματος του περιορισμού της ευθύνης.
1. Ούτε ο μεταφορέας ούτε οποιοδήποτε από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 18 έχουν δικαίωμα να επωφεληθούν από τον περιορισμό της ευθύνης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 59, ή, όπως προβλέπεται στη σύμβαση μεταφοράς, εφόσον ο ενάγων αποδείξει ότι η ζημία που προκύπτει από την παράβαση της υποχρέωσης του μεταφορέα, βάσει της παρούσας Σύμβασης, οφείλεται σε προσωπική πράξη ή παράλειψη του προσώπου που επικαλείται το δικαίωμα περιορισμού, η οποία έγινε με πρόθεση να προκληθεί τέτοια ζημία ή από αμέλεια και με γνώση ότι μία τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί.

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

Chapter 13
Time for suit

Article 62 Period of time for suit

1. No judicial or arbitral proceedings in respect of claims or disputes arising from a breach of an obligation under this Convention may be instituted after the expiration of a period of two years.

2. The period referred to in paragraph 1 of this article commences on the day on which the carrier has delivered the goods or, in cases in which no goods have been delivered or only part of the goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered. The day on which the period commences is not included in the period.

3. Notwithstanding the expiration of the period set out in paragraph 1 of this article, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party.

Article 63 Extension of time for suit

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

Article 64 Action for indemnity

An action for indemnity by a person held liable may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the indemnity action is instituted within the later of:

(a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(b) Ninety days commencing from the day when the person instituting the action for indemnity has either settled the claim or been served with process in the action against itself, whichever is earlier.

Article 65 Actions against the person identified as the carrier

An action against the bareboat charterer or the person identified as the carrier pursuant to article 37, paragraph 2, may be instituted after the expiration of the period provided in article 62 if the action is instituted within the later of:

(a) The time allowed by the applicable law in the jurisdiction where proceedings are instituted; or

(b) Ninety days commencing from the day when the carrier has been identified, or the registered owner or bareboat charterer has rebutted the presumption that it is the carrier, pursuant to article 37, paragraph 2.

Chapter 14
Jurisdiction

Article 66 Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

(a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or

2. Ούτε ο μεταφορέας ούτε οποιοδήποτε από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 18 δικαιούνται να επωφεληθούν από τον περιορισμό της ευθύνης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 60, εάν ο ενάγων αποδείξει ότι η καθυστέρηση παράδοσης ήταν αποτέλεσμα προσωπικής πράξης ή παράλειψης του προσώπου που επικαλείται το δικαίωμα να περιορίσει και που έγινε με πρόθεση να προκληθεί ζημία λόγω καθυστέρησης ή από αμέλεια και με γνώση ότι τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13
Χρόνος άσκησης της αγωγής

Άρθρο 62. — Προθεσμία για άσκηση της αγωγής. 1. Καμία δικαστική ή διαιτητική διαδικασία σχετικά με τις απαιτήσεις ή διαφορές που προκύπτουν από την παράβαση υποχρέωσης, βάσει της παρούσας Σύμβασης, δεν είναι δυνατόν να ασκηθεί μετά την παρέλευση της προθεσμίας των δύο ετών.

2. Η προθεσμία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού αρχίζει από την ημέρα κατά την οποία ο μεταφορέας έχει παραδώσει τα εμπορεύματα ή, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν έχουν παραδοθεί εμπορεύματα ή έχει παραδοθεί μόνο μέρος των εμπορευμάτων, από την τελευταία ημέρα κατά την οποία τα εμπορεύματα θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί. Η ημέρα κατά την οποία αρχίζει η προθεσμία δεν περιλαμβάνεται στην προθεσμία.

3. Παρά την εκπνοή της προθεσμίας, η οποία ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ένα μέρος μπορεί να επικαλεστεί την απαίτησή του ως άμυνα ή για το σκοπό συμψηφισμού έναντι αξίωσης που ασκείται από το άλλο μέρος.

Άρθρο 63. — Παράταση του χρόνου άσκησης της αγωγής. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 62 δεν υπόκειται σε αναστολή ή διακοπή, αλλά το πρόσωπο κατά του οποίου ασκείται η απαίτηση μπορεί ανά πάσα στιγμή όσο διαρκεί η προθεσμία να παρατείνει την προθεσμία αυτή με δήλωση προς τον ενάγοντα. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί περαιτέρω από άλλη δήλωση ή δηλώσεις.

Άρθρο 64. — Αναγωγή για αποζημίωση. Η αναγωγή για αποζημίωση από πρόσωπο που υπέχει ευθύνη μπόρα να ασκηθεί μετά την παρέλευση της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 62, αν η αγωγή αποζημίωσης ασκείται το αργότερο:

(α) στο χρόνο που επιτρέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο της δικαιοδοσίας όπου ασκείται η αναγωγή, ή

(β) εντός ενενήντα ημερών, που αρχίζουν από την ημέρα κατά την οποία το πρόσωπο που ασκεί την αναγωγή για αποζημίωση είτε έχει διακανονίσει την απαίτηση είτε του επιδίδεται αγωγή, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη.

Άρθρο 65. — Αγωγές κατά του προσώπου που ταυτοποιείται ως ο μεταφορέας. Αγωγή κατά του ναυλωτή γυμνού σκάφους ή του προσώπου που ταυτοποιείται ως ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 37, παράγραφος 2, μπορεί να ασκηθεί μετά την παρέλευση της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 62, εάν η αγωγή ασκείται το αργότερο:

α) εντός του χρόνου που επιτρέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο, στην δικαιοδοσία όπου ασκείται η αγωγή,

(β) εντός ενενήντα ημερών, που αρχίζουν από την ημέρα κατά την οποία η ταυτότητα του μεταφορέας έχει προσδιοριστεί ή ο εγγεγραμμένος κύριος του πλοίου ή ο ναυλωτής γυμνού σκάφους έχει ανατρέψει το τεκμήριο ότι είναι ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 37, παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14
Δικαιοδοσία

Άρθρο 66. — Αγωγές κατά του μεταφορέα. Με εξαίρεση την περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση μεταφοράς περιλαμβάνει συμφωνία περί αποκλειστικής δικαιοδοσίας σύμφωνα με το άρθρο 67 ή 72, ο ενάγων έχει δικαίωμα να διεξάγει δικαστικό αγώνα, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, κατά του μεταφορέα:

(α) σε ένα αρμόδιο δικαστήριο, στη δικαιοδοσία του οποίου βρίσκεται ένας από τους ακόλουθους τόπους:

(i) η έδρα του μεταφορέα,

(ii) ο τόπος παραλαβής, που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς,

(iii) ο τόπος παράδοσης, που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς, ή

(iv) ο λιμένας όπου τα εμπορεύματα αρχικά φορτώθηκαν σε πλοίο ή ο λιμένας όπου τα εμπορεύματα τελικά εκφορτώθηκαν από πλοίο ή

(b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

Article 67 Choice of court agreements

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, subparagraph b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

(b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

(a) The court is in one of the places designated in article 66, subparagraph (a);

(b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and

(d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

Article 68 Actions against the maritime performing party

The plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the maritime performing party in a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) The domicile of the maritime performing party; or

(b) The port where the goods are received by the maritime performing party, the port where the goods are delivered by the maritime performing party or the port in which the maritime performing party performs its activities with respect to the goods.

Article 69 No additional bases of jurisdiction

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

Article 70 Arrest and provisional or protective measures

Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:

(a) The requirements of this chapter are fulfilled; or

(b) An international convention that applies in that State so provides.

Article 71 Consolidation and removal of actions

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

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

Article 72 Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance

1. After a dispute has arisen, the parties to the dispute may agree to resolve it in any competent court.

(β) σε ένα αρμόδιο δικαστήριο ή αρμόδια δικαστήρια, που καθορίζονται από μία συμφωνία μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα, για να αποφασίσουν σχετικά με αξιώσεις κατά του μεταφορέα, οι οποίες ενδέχεται να προκύψουν σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

Άρθρο 67. — Συμφωνίες παρέκτασης δικαιοδοσίας. 1. Η δικαιοδοσία ενός δικαστηρίου που έχει επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρο 66, υποπαράγραφος β), είναι αποκλειστική για τις διαφορές μεταξύ των μερών της σύμβασης, μόνο εάν τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν και η συμφωνία δικαιοδοσίας:

(α) περιέχεται σε σύμβαση όγκου όπου δηλώνονται σαφώς τα ονόματα και οι διευθύνσεις των μερών και είτε (i) αποτελεί αντικείμενο ξεχωριστής διαπραγμάτευσης είτε (ii) περιέχει μία εμφανή δήλωση ότι υπάρχει μία συμφωνία αποκλειστικής δικαιοδοσίας και προσδιορίζει τα τμήματα της σύμβασης όγκου που περιέχουν την εν λόγω συμφωνία και

(β) υποδεικνύει σαφώς τα δικαστήρια ενός συμβαλλομένου κράτους ή ένα ή περισσότερα συγκεκριμένα δικαστήρια ενός συμβαλλόμενου κράτους.

2. Ένα πρόσωπο που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης όγκου δεσμεύεται από μία συμφωνία αποκλειστικής δικαιοδοσίας, η οποία συνάπτεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, μόνον εάν:

(α) το δικαστήριο βρίσκεται σε έναν από τους τόπους που ορίζονται στο άρθρο 66, υποπαράγραφος (α),

(β) η συμφωνία αυτή περιέχεται στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς,

(γ) το πρόσωπο αυτό έλαβε έγκαιρη και επαρκή ενημέρωση για το δικαστήριο στο οποίο πρέπει να ασκηθεί η αγωγή και για το ότι η δικαιοδοσία του δικαστηρίου αυτού είναι αποκλειστική και

(δ) το δίκαιο του δικαστηρίου που επελήφθη αναγνωρίζει ότι το εν λόγω πρόσωπο μπορεί να δεσμεύεται από τη συμφωνία αποκλειστικής δικαιοδοσίας.

Άρθρο 68. — Αγωγές κατά του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους. Ο ενάγων έχει το δικαίωμα να διεξάγει δικαστικό αγώνα, στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης, κατά του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους σε αρμόδιο δικαστήριο, στη δικαιοδοσία του οποίου βρίσκεται ένας από τους ακόλουθους τόπους:

(α) η κατοικία του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους ή

(β) ο λιμένας όπου τα εμπορεύματα παραλαμβάνονται από το θαλάσσιο εκτελόν μέρος, ο λιμένας όπου τα εμπορεύματα παραδίδονται από το θαλάσσιο εκτελόν μέρος ή ο λιμένας στον οποίο το θαλάσσιο εκτελόν μέρος εκτελεί τις δραστηριότητές του σε σχέση με τα εμπορεύματα.

Άρθρο 69. — Περιοριστικώς αναφερόμενες βάσεις δικαιοδοσίας. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 71 και 72, δεν μπορούν να κινηθούν δικαστικές διαδικασίες, στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης κατά του μεταφορέα ή θαλάσσιου εκτελούντος μέρους σε δικαστήριο που δεν έχει καθοριστεί σύμφωνα με το άρθρο 66 ή 68.

Άρθρο 70. — Συντηρητική κατάσχεση και προσωρινά ή ασφαλιστικά μέτρα. Τίποτα στην παρούσα Σύμβαση δεν επηρεάζει τη δικαιοδοσία σχετικά με τα προσωρινά ή ασφαλιστικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της συντηρητικής κατάσχεσης. Το δικαστήριο κράτους στο οποίο επιβλήθηκε ένα προσωρινό ή ασφαλιστικό μέτρο δεν είναι αρμόδιο να αποφασίσει για την ουσία της διαφοράς, παρά μόνον αν:

(α) οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου πληρούνται ή

(β) το προβλέπει διεθνής σύμβαση που εφαρμόζεται στο εν λόγω κράτος.

Άρθρο 71. — Ενοποίηση και απόρριψη των αγωγών. 1. Εκτός από την περίπτωση κατά την οποία υπάρχει συμφωνία αποκλειστικής δικαιοδοσίας που είναι δεσμευτική, σύμφωνα με το άρθρο 67 ή 72, εάν μία και μόνη αγωγή ασκείται εναντίον τόσο του μεταφορέα όσο και του θαλάσσιου εκτελούντος μέρους που στηρίζεται στο ίδιο γεγονός, η αγωγή μπορεί να ασκηθεί μόνο σε δικαστήριο που καθορίζεται σύμφωνα τόσο με το άρθρο 66 όσο και το άρθρο 68. Εάν δεν υπάρχει τέτοιο δικαστήριο, τέτοια αγωγή μπορεί να ασκηθεί σε δικαστήριο που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 68, υποπαράγραφος (β), εάν υπάρχει τέτοιο δικαστήριο.

2. Εκτός από την περίπτωση κατά την οποία υπάρχει συμφωνία αποκλειστικής δικαιοδοσίας, η οποία είναι δεσμευτική βάσει του άρθρου 67 ή 72, ο μεταφορέας ή θαλάσσιο εκτελόν μέρος, που ασκεί αγωγή με αίτημα την αναγνώριση της μη ευθύνης του ή οποιαδήποτε άλλη αγωγή η οποία είναι δυνατόν να στερήσει από ένα πρόσωπο το δικαίωμά του να επιλέξει το δικάζον δικαστήριο, σύμφωνα με το άρθρο 66 ή 68, θα πρέπει, έπειτα από αίτηση του εναγομένου, να αποσύρει την αγωγή, όταν ο εναγόμενος έχει επιλέξει ένα δικαστήριο που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 66 ή 68, όποιο από τα δύο άρθρα είναι εφαρμοστέο, όπου η αγωγή μπορεί να επανασκηθεί.

Άρθρο 72. —Συμφωνία μετά τη γέννηση της διαφοράς και δικαιοδοσία, όταν ο εναγόμενος έχει παραστεί. 1. Μετά τη γέννηση διαφοράς τα μέρη που αφορά η διαφορά μπορούν να συμφωνήσουν την επίλυσή της σε οποιοδήποτε αρμόδιο δικαστήριο.

2. A competent court before which a defendant appears, without contesting jurisdiction in accordance with the rules of that court, has jurisdiction.

Article 73 Recognition and enforcement

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

Article 74 Application of chapter 14

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

Chapter 15
Arbitration

Article 75 Arbitration agreements

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:
(a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or
(b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:
(i) The domicile of the carrier;
(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.

3. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:
(a) Is individually negotiated; or
(b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

4. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:
(a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;
(b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;
(c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and
(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

5. The provisions of paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement to the extent that it is inconsistent therewith is void.

Article 76 Arbitration agreement in non-liner transportation

1. Nothing in this Convention affects the enforceability of an arbitration agreement in a contract of carriage in non-liner transportation to which this Convention or the provisions of this Convention apply by reason of:
(a) The application of article 7; or

2. Αρμόδιο δικαστήριο, ενώπιον του οποίου ο εναγόμενος παρίσταται χωρίς να αμφισβητεί τη δικαιοδοσία του σύμφωνα με τους κανόνες του εν λόγω δικαστηρίου, έχει δικαιοδοσία.

Άρθρο 73. — Αναγνώριση και εκτέλεση. 1. Μία απόφαση που λαμβάνεται σε ένα Συμβαλλόμενο Κράτος από δικαστήριο το οποίο έχει δικαιοδοσία, βάσει της παρούσας Σύμβασης, πρέπει να αναγνωρίζεται και να εκτελείται σε άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος, σύμφωνα με το δίκαιο του τελευταίου αυτού Συμβαλλομένου Κράτους, όταν και τα δύο Κράτη έχουν κάνει δήλωση σύμφωνα με το άρθρο 74.

2. Ένα δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί την αναγνώριση και την εκτέλεση, βασιζόμενο σε επιχείρημα για την άρνηση της αναγνώρισης και εκτέλεσης, το οποίο παρέχεται από το δίκαιο του.

3. Το παρόν κεφάλαιο δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων του οργανισμού περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης, ο οποίος είναι συμβαλλόμενο μέρος της παρούσας Σύμβασης, όσον αφορά την αναγνώριση ή την εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων μεταξύ των κρατών μελών του οργανισμού περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης, είτε υιοθετήθηκαν πριν είτε μετά τη Σύμβαση αυτή.

Άρθρο 74. — Εφαρμογή του κεφαλαίου 14. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δεσμεύουν μόνον τα Συμβαλλόμενα Κράτη που δηλώνουν σύμφωνα με το άρθρο 91 ότι θα δεσμεύονται από αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15
Διαιτησία

Άρθρο 75. — Συμφωνίες διαιτησίας. 1. Με την επιφύλαξη του κεφαλαίου αυτού, τα μέρη μπορούν να συμφωνούν ότι κάθε διαφορά που ενδέχεται να προκύψει σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης πρέπει να παραπέμπεται σε διαιτησία.

2. Η διαιτητική διαδικασία θα διεξάγεται, κατ' επιλογή του προσώπου που προβάλλει μία απαίτηση κατά του μεταφορέα, σε:

(α) κάθε τόπο που έχει οριστεί για το σκοπό αυτό στη συμφωνία διαιτησίας ή

(β) κάθε άλλο τόπο που βρίσκεται σε ένα κράτος στο οποίο βρίσκεται οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους τόπους:

(i) η κατοικία του μεταφορέα,

(ii) ο τόπος παραλαβής, ο οποίος συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς,

(iii) ο τόπος παράδοσης, ο οποίος συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς, ή

(iv) ο λιμένας όπου τα εμπορεύματα αρχικά φορτώνονται σε ένα πλοίο ή ο λιμένας όπου τα εμπορεύματα τελικά εκφορτώνονται από ένα πλοίο.

3. Ο καθορισμός του τόπου της διαιτησίας στη συμφωνία είναι δεσμευτικός για τις διαφορές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας, εάν η συμφωνία περιλαμβάνεται σε σύμβαση όγκου όπου δηλώνονται σαφώς τα ονόματα και οι διευθύνσεις των μερών και είτε:

(α) αποτελεί αντικείμενο ξεχωριστής διαπραγμάτευσης ή

(β) περιέχει εμφανή δήλωση ότι υπάρχει συμφωνία διαιτησίας και προσδιορίζει τα τμήματα της σύμβασης όγκου που περιέχουν τη συμφωνία διαιτησίας.

4. Όταν μια συμφωνία διαιτησίας έχει συναφθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, ένα πρόσωπο το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης όγκου δεσμεύεται από τον καθορισμό του τόπου της διαιτησίας στην εν λόγω συμφωνία, μόνο εφόσον.

(α) ο τόπος διαιτησίας, ο οποίος καθορίζεται στη συμφωνία, βρίσκεται σε έναν από τους τόπους που αναφέρονται στην υποπαράγραφο 2 (β) του παρόντος άρθρου,

(β) η συμφωνία περιέχεται στο έγγραφο μεταφοράς ή στο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς,

(γ) το πρόσωπο που πρόκειται να δεσμευτεί λαμβάνει έγκαιρη και επαρκή ενημέρωση του τόπου διαιτησίας και

(δ) το εφαρμοστέο δίκαιο επιτρέπει στο πρόσωπο αυτό να δεσμεύεται από τη συμφωνία διαιτησίας.

5. Οι διατάξεις των παραγράφων 1, 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου θεωρούνται ότι αποτελούν μέρος κάθε διαιτητικής ρήτρας ή συμφωνίας και κάθε όρος τέτοιας ρήτρας ή συμφωνίας, στον βαθμό που έρχεται σε αντίθεση με αυτές είναι άκυρος.

Άρθρο 76.—Συμφωνία διαιτησίας σε μεταφορές μη τακτικών γραμμών.

1. Τίποτα στην παρούσα Σύμβαση δεν επηρεάζει την εκτελεστότητα μίας συμφωνίας διαιτησίας που περιέχεται σε σύμβαση μεταφοράς που αφορά μεταφορές μη τακτικών γραμμών στις οποίες η παρούσα Σύμβαση ή οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης εφαρμόζονται λόγω:

(α) της εφαρμογής του άρθρου 7 ή

(b) The parties' voluntary incorporation of this Convention in a contract of carriage that would not otherwise be subject to this Convention.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this article, an arbitration agreement in a transport document or electronic transport record to which this Convention applies by reason of the application of article 7 is subject to this chapter unless such a transport document or electronic transport record:
(a) Identifies the parties to and the date of the charter party or other contract excluded from the application of this Convention by reason of the application of article 6; and
(b) Incorporates by specific reference the clause in the charter party or other contract that contains the terms of the arbitration agreement.

Article 77 Agreement to arbitrate after a dispute has arisen
Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.
Article 78 Application of chapter 15
The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.

Chapter 16
Validity of contractual terms

Article 79 General provisions
1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;
(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or
(c) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.
2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:
(a) Directly or indirectly excludes, limits or increases the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or
(b) Directly or indirectly excludes, limits or increases the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this Convention.
Article 80 Special rules for volume contracts
1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.
2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:
(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;
(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;
(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and
(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.
3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.
4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

(β) της εθελοντικής ενσωμάτωσης από τα μέρη, της παρούσας Σύμβασης σε σύμβαση μεταφοράς, η οποία διαφορετικά δεν θα ενέπιπτε στην παρούσα Σύμβαση.
2. Παρά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, μία συμφωνία διαιτησίας που περιέχεται σε έγγραφο μεταφοράς ή σε ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς στα οποία εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση, λόγω της εφαρμογής του άρθρου 7, εμπίπτει στο παρόν κεφάλαιο, εκτός εάν τέτοιο έγγραφο μεταφοράς ή ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς:
(α) προσδιορίζει τα μέρη και την ημερομηνία του ναυλοσύμφωνου ή άλλης σύμβασης που εξαιρούνται από την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, λόγω της εφαρμογής του άρθρου 6, και
(β) ενσωματώνει με ειδική αναφορά τη ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο ή άλλη σύμβαση που περιέχει τους όρους της συμφωνίας διαιτησίας.
Άρθρο 77. — Συμφωνία για προσφυγή στη διαιτησία μετά την γέννηση της διαφοράς. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου και του κεφαλαίου 14, μετά τη γέννηση της διαφοράς τα μέρη της διαφοράς μπορούν να συμφωνήσουν για την επίλυσή της με διαιτησία σε οποιοδήποτε τόπο.
Άρθρο 78. — Εφαρμογή του κεφαλαίου 15. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου θα δεσμεύουν μόνον τα Συμβαλλόμενα Κράτη που δηλώνουν σύμφωνα με το άρθρο 91 ότι θα δεσμεύονται από αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16
Ισχύς των συμβατικών όρων

Άρθρο 79. — Γενικές διατάξεις. 1. Εάν δεν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, κάθε όρος σε μία σύμβαση μεταφοράς είναι άκυρος, στον βαθμό που:
(α) άμεσα ή έμμεσα αποκλείει ή περιορίζει τις υποχρεώσει του μεταφορέα ή θαλάσσιου εκτελούντος μέρους στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης,
(β) άμεσα ή έμμεσα αποκλείει ή περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέα ή θαλάσσιου εκτελούντος μέρους σχετικά με παράβαση υποχρέωσης που απορρέει από την παρούσα Σύμβαση ή
(γ) εκχωρεί το ασφάλισμα των εμπορευμάτων, υπέρ του μεταφορέα ή προσώπου που αναφέρεται στο άρθρο 18.
2. Εάν δεν προβλέπεται διαφορετικά στην παρούσα Σύμβαση, κάθε όρος σε μία σύμβαση μεταφοράς είναι άκυρος, στον βαθμό που:
(α) άμεσα ή έμμεσα αποκλείει, περιορίζει ή αυξάνει τις υποχρεώσεις, που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση, του φορτωτή, του παραλήπτη, του ελέγχοντος μέρους, του κομιστή ή του βάσει εγγράφου φορτωτή ή
(β) άμεσα ή έμμεσα αποκλείει, περιορίζει ή αυξάνει την ευθύνη του φορτωτή, του παραλήπτη, του ελέγχοντος μέρους, του κομιστή ή του βάσει εγγράφου φορτωτή σχετικά με παράβαση οποιασδήποτε από τις υποχρεώσεις του, βάσει της παρούσας Σύμβασης.
Άρθρο 80. — Ειδικοί κανόνες για συμβάσεις όγκου. 1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 79, μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή, σύμβαση όγκου στην οποία εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση μπορεί να προβλέπει περισσότερα ή λιγότερα δικαιώματα, υποχρεώσεις και ευθύνες από αυτές που επιβάλλονται από την παρούσα Σύμβαση.
2. Μία παρέκκλιση σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι δεσμευτική μόνο όταν:
(α) η σύμβαση όγκου περιλαμβάνει εμφανή δήλωση ότι παρεκκλίνει από την παρούσα Σύμβαση,
(β) η σύμβαση όγκου (i) τυγχάνει ατομικής διαπραγμάτευσης ή (ii) προσδιορίζει σαφώς τα τμήματα της σύμβασης όγκου που περιέχουν τις παρεκκλίσεις,
(γ) δίνεται στον φορτωτή δυνατότητα και ειδοποίηση της δυνατότητας να συνάψει σύμβαση μεταφοράς, με όρους και προϋποθέσεις που συνάδουν με την παρούσα Σύμβαση, χωρίς οποιαδήποτε παρέκκλιση βάσει του παρόντος άρθρου, και
(δ) η παρέκκλιση ούτε (i) ενσωματώνεται μέσω παραπομπής από άλλο έγγραφο ούτε (ii) περιλαμβάνεται σε σύμβαση προσχώρησης που δεν υπόκειται σε διαπραγμάτευση,
3. Ένας δημόσιος κατάλογος τιμών και υπηρεσιών, ένα έγγραφο μεταφοράς, ένα ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς ή παρόμοιο έγγραφο του μεταφορέα δεν αποτελούν σύμβαση όγκου, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, αλλά, αντιστρόφως, μια σύμβαση όγκου μπορεί να ενσωματώσει τέτοια έγγραφα, με αναφορά τους ως όρους της σύμβασης.
4. Η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 14, υποπαράγραφοι (α) και (β), 29 και 32 ή στην ευθύνη που απορρέει από την παράβαση αυτών, ούτε εφαρμόζεται για οποιαδήποτε ευθύνη η οποία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που αναφέρεται στο άρθρο 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:
(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and
(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

Article 81 Special rules for live animals and certain other goods
Notwithstanding article 79 and without prejudice to article 80, the contract of carriage may exclude or limit the obligations or the liability of both the carrier and a maritime performing party if:
(a) The goods are live animals, but any such exclusion or limitation will not be effective if the claimant proves that the loss of or damage to the goods, or delay in delivery, resulted from an act or omission of the carrier or of a person referred to in article 18, done with the intent to cause such loss of or damage to the goods or such loss due to delay or done recklessly and with knowledge that such loss or damage or such loss due to delay would probably result; or

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

Chapter 17
Matters not governed by this convention

Article 82 International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport
Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods:
(a) Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage;
(b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;
(c) Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or
(d) Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without trans-shipment both by inland waterways and sea.

Article 83 Global limitation of liability
Nothing in this Convention affects the application of any international convention or national law regulating the global limitation of liability of vessel owners.
Article 84 General average
Nothing in this Convention affects the application of terms in the contract of carriage or provisions of national law regarding the adjustment of general average.
Article 85 Passengers and luggage
This Convention does not apply to a contract of carriage for passengers and their luggage.

5. Οι όροι της σύμβασης όγκου οι οποίοι παρεκκλίνουν από την παρούσα Σύμβαση, αν η σύμβαση όγκου πληροί τις προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, ισχύουν μεταξύ του μεταφορέα και κάθε προσώπου διαφορετικού από τον φορτωτή, υπό την προϋπόθεση ότι:
(α) το εν λόγω πρόσωπο έλαβε πληροφορίες οι οποίες ρητώς αναφέρουν ότι η σύμβαση όγκου παρεκκλίνει από την παρούσα Σύμβαση και εξέφρασε τη συναίνεσή του να δεσμεύεται από τις παρεκκλίσεις αυτές και
(β) τέτοια συναίνεση δεν καθορίζεται αποκλειστικά σε δημόσιο κατάλογο τιμών και υπηρεσιών, σε έγγραφο μεταφοράς ή σε ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς του μεταφορέα.
6. Το μέρος που επικαλείται το όφελος από την παρέκκλιση φέρει το βάρος της απόδειξης ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις της παρέκκλισης.
Άρθρο 81. — Ειδικοί κανόνες για τα ζώντα ζώα και ορισμένα άλλα εμπορεύματα. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 79 και με την επιφύλαξη του άρθρου 80, η σύμβαση μεταφοράς μπορεί να αποκλείσει ή να περιορίσει τις υποχρεώσεις ή την ευθύνη τόσο του μεταφορέα όσο και θαλάσσιου εκτελούντος μέρους, εφόσον:
(α) τα εμπορεύματα είναι ζώντα ζώα, αλλά κάθε τέτοια εξαίρεση ή περιορισμός δεν θα αναπτύσσει συνέπειες, εάν ο ενάγων αποδεικνύει ότι η απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων ή η καθυστέρηση παράδοσης προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα ή προσώπου που αναφέρεται στο άρθρο 18, η οποία έγινε με πρόθεση να προκληθεί τέτοια απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων ή τέτοια ζημία λόγω καθυστέρησης, ή η οποία έγινε από αμέλεια και με γνώση ότι τέτοια απώλεια ή βλάβη ή ζημία λόγω καθυστέρησης θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί ή
(β) η φύση ή η κατάσταση των εμπορευμάτων ή οι συνθήκες και οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες η μεταφορά πρόκειται να εκτελεσθεί είναι τέτοια, ώστε εύλογα δικαιολογούν μία ειδική συμφωνία, υπό τον όρο ότι η εν λόγω σύμβαση μεταφοράς δεν έχει σχέση με τις συνήθεις εμπορικές φορτώσεις που πραγματοποιούνται στη συνήθη βάση του εμπορίου και ότι δεν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς για τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17
Ζητήματα που δεν διέπονται από την παρούσα σύμβαση.

Άρθρο 82. — Διεθνείς συμβάσεις που διέπουν τη μεταφορά των εμπορευμάτων με άλλα μέσα μεταφοράς. Τίποτα στην παρούσα Σύμβαση δεν επηρεάζει την εφαρμογή οποιασδήποτε από τις ακόλουθες διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες είναι σε ισχύ κατά τη στιγμή που η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε μελλοντικής τροποποίησης σε αυτές τις συμβάσεις, οι οποίες ρυθμίζουν την ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων:
(α) κάθε σύμβαση που διέπει την αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων, στον βαθμό που η εν λόγω σύμβαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της, εφαρμόζεται σε οποιοδήποτε τμήμα της σύμβασης μεταφοράς,
(β) κάθε σύμβαση που διέπει την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, στον βαθμό που η εν λόγω σύμβαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της, εφαρμόζεται στη μεταφορά των εμπορευμάτων που παραμένουν φορτωμένα σε ένα οδικό όχημα φορτίου που μεταφέρεται με πλοίο,
(γ) κάθε σύμβαση που διέπει την σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων, στο βαθμό που η εν λόγω σύμβαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της, εφαρμόζεται στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων ως συμπλήρωμα της σιδηροδρομικής μεταφοράς ή
(δ) κάθε σύμβαση που διέπει τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, στον βαθμό που η εν λόγω σύμβαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της, εφαρμόζεται σε μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς μεταφόρτωση, τόσο διά εσωτερικών πλωτών οδών, όσο και δια θαλάσσης.
Άρθρο 83. — Συνολικός περιορισμός της ευθύνης. Τίποτα στην παρούσα Σύμβαση δεν επηρεάζει την εφαρμογή οποιασδήποτε διεθνούς σύμβασης ή της εθνικής νομοθεσίας που ρυθμίζουν τον συνολικό περιορισμό της ευθύνης των πλοιοκτητών.
Άρθρο 84. — Κοινή αβαρία. Τίποτα στην παρούσα Σύμβαση δεν επηρεάζει την εφαρμογή όρων στη σύμβαση μεταφοράς ή διατάξεων του εθνικού δικαίου, όσον αφορά το διακανονισμό της κοινής αβαρίας.
Άρθρο 85. — Επιβάτες και αποσκευές. Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις μεταφοράς επιβατών και των αποσκευών τους.

Article 86 Damage caused by nuclear incident
No liability arises under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) Under the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960 as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 and by the Protocols of 16 November 1982 and 12 February 2004, the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963 as amended by the Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention and the Paris Convention of 21 September 1988 and as amended by the Protocol to Amend the 1963 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 12 September 1997, or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage of 12 September 1997, including any amendment to these conventions and any future convention in respect of the liability of the operator of a nuclear installation for damage caused by a nuclear incident; or

(b) Under national law applicable to the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons that may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions or the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

Chapter 18
Final clauses

Article 87 Depositary
The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 88 Signature, ratification, acceptance, approval or accession
1. This Convention is open for signature by all States at Rotterdam, the Netherlands, on 23 September 2009, and thereafter at the Headquarters of the United Nations in New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. This Convention is open for accession by all States that are not signatory States as from the date it is open for signature.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 89 Denunciation of other conventions
1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

Άρθρο 86. — Ζημίες οι οποίες προκαλούνται από πυρηνικό συμβάν. Δεν γεννιέται ευθύνη από την παρούσα Σύμβαση για ζημίες που προκλήθηκαν από πυρηνικό συμβάν, εάν ο διαχειριστής μίας πυρηνικής εγκατάστασης είναι υπεύθυνος για τέτοια ζημία:

(α) σύμφωνα με τη Σύμβαση των Παρισίων για την Ευθύνη Τρίτου στον Τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας της 29ης Ιουλίου 1960, όπως τροποποιήθηκε από το Πρόσθετο Πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964 και από τα Πρωτόκολλα της 16ης Νοεμβρίου 1982 και της 12ης Φεβρουαρίου 2004, τη Σύμβαση της Βιέννης περί της Αστικής Ευθύνης για τις Πυρηνικές Ζημίες της 21ης Μαΐου 1963, όπως τροποποιήθηκε από το Κοινό Πρωτόκολλο σχετικά με την Εφαρμογή της Σύμβασης της Βιέννης και της Σύμβασης των Παρισίων της 21ης Σεπτεμβρίου 1988 και όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο Τροποποίησης της Σύμβασης της Βιέννης του 1963 για την Αστική Ευθύνη για Πυρηνικές Ζημίες της 12ης Σεπτεμβρίου 1997, ή τη Σύμβαση σχετικά με τις Συμπληρωματικές Αποζημιώσεις για Πυρηνικές Ζημίες της 12ης Σεπτεμβρίου 1997, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε τροποποίησης των εν λόγω συμβάσεων, καθώς και κάθε μελλοντική σύμβαση σχετικά με την ευθύνη του διαχειριστή πυρηνικής εγκατάστασης για ζημία που προκλήθηκε από πυρηνικό ατύχημα ή

(β) σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο που εφαρμόζεται για την ευθύνη από τέτοιες ζημίες, υπό την προϋπόθεση ότι η νομοθεσία αυτή είναι από κάθε άποψη εξίσου ευνοϊκή για τα πρόσωπα που ενδέχεται να υποστούν ζημίες, όσο και οι Συμβάσεις των Παρισίων ή της Βιέννης ή η Σύμβαση σχετικά με τις Συμπληρωματικές Αποζημιώσεις για Πυρηνικές Ζημίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18
Τελικές διατάξεις

Άρθρο 87. — Θεματοφύλακας. Ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών ορίζεται ως θεματοφύλακας της παρούσας Σύμβασης.

Άρθρο 88. — Υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή, έγκριση ή προσχώρηση.
1. Η παρούσα Σύμβαση ανοίγει για υπογραφή από όλα τα Κράτη στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας στις 23 Σεπτεμβρίου 2009 και στη συνέχεια στην Έδρα των Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη.
2. Η παρούσα Σύμβαση υπόκειται σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση από τα υπογράφοντα Κράτη.
3. Η παρούσα Σύμβαση ανοίγει για προσχώρηση από όλα τα Κράτη που δεν την έχουν υπογράψει, από την ημερομηνία που αυτή είναι ανοιχτή για υπογραφή.
4. Τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης και προσχώρησης πρέπει να κατατεθούν στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρο 89. — Καταγγελία άλλων συμβάσεων. 1. Ένα κράτος που επικυρώνει, αποδέχεται, εγκρίνει ή προσχωρεί στην παρούσα Σύμβαση και είναι συμβαλλόμενο μέρος της Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση ορισμένων νομικών Κανόνων σχετικά με τις Φορτωτικές, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924, στο Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση ορισμένων νομικών Κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 23 Φεβρουαρίου 1968, ή στο Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ενοποίηση ορισμένων νομικών Κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, όπως τροποποιήθηκε από το Τροποποιητικό Πρωτόκολλο της 23ης Φεβρουαρίου 1968, το οποίο υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 21 Δεκεμβρίου 1979, πρέπει ταυτόχρονα να καταγγείλει αυτή τη Σύμβαση και το πρωτόκολλο ή τα πρωτόκολλα αυτής στα οποία είναι συμβαλλόμενο μέρος, με γνωστοποίηση προς την κυβέρνηση του Βελγίου για το σκοπό αυτό, με μία δήλωση ότι η καταγγελία θα αρχίσει να ισχύει από την ημερομηνία κατά την οποία η παρούσα Σύμβαση τίθεται σε ισχύ στο Κράτος αυτό.
2. Ένα Κράτος που επικυρώνει, αποδέχεται, εγκρίνει ή προσχωρεί στην παρούσα Σύμβαση και είναι μέρος της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης, η οποία συνομολογήθηκε στο Αμβούργο στις 31 Μαρτίου 1978, πρέπει ταυτόχρονα να καταγγείλει τη Σύμβαση, με γνωστοποίηση προς το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για το σκοπό αυτό, με μία δήλωση ότι η καταγγελία θα αρχίσει να ισχύει από την ημερομηνία κατά την οποία η παρούσα Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ στο κράτος αυτό.

3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

Article 90 Reservations
No reservation is permitted to this Convention.

Article 91 Procedure and effect of declarations
1. The declarations permitted by articles 74 and 78 may be made at any time. The initial declarations permitted by article 92, paragraph 1, and article 93, paragraph 2, shall be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession. No other declaration is permitted under this Convention.
2. Declarations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
3. Declarations and their confirmations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.
4. A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary.
5. Any State that makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. The withdrawal of a declaration, or its modification where permitted by this Convention, takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 92 Effect in domestic territorial units
1. If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may amend its declaration by submitting another declaration at any time.
2. These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.
3. When a Contracting State has declared pursuant to this article that this Convention extends to one or more but not all of its territorial units, a place located in a territorial unit to which this Convention does not extend is not considered to be in a Contracting State for the purposes of this Convention.
4. If a Contracting State makes no declaration pursuant to paragraph 1 of this article, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

Article 93 Participation by regional economic integration organizations
1. A regional economic integration organization that is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, ratify, accept, approve or accede to this Convention. The regional economic integration organization shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that organization has competence over matters governed by this Convention. When the number of Contracting States is relevant in this Convention, the regional economic integration organization does not count as a Contracting State in addition to its member States which are Contracting States.

3. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, επικυρώσεις, αποδοχές, εγκρίσεις και προσχωρήσεις, όσον αφορά την παρούσα Σύμβαση, από τα Κράτη τα οποία είναι μέρη στα νομικά κείμενα τα οποία αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, οι οποίες έχουν γνωστοποιηθεί στο θεματοφύλακα της παρούσης Σύμβασης μετά την έναρξη ισχύος της, δεν παράγουν αποτελέσματα μέχρι η καταγγελία, η οποία ενδέχεται να απαιτείται, εκ μέρους των Κρατών αυτών σε σχέση με αυτά τα νομικά κείμενα, να παράγει αποτελέσματα. Ο θεματοφύλακας της παρούσας Σύμβασης πρέπει να διαβουλεύεται με την Κυβέρνηση του Βελγίου, ως θεματοφύλακας των νομικών κειμένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ώστε να εξασφαλισθεί ο απαραίτητος συντονισμός επί του θέματος.

Άρθρο 90. — Επιφυλάξεις. Καμία επιφύλαξη δεν επιτρέπεται στην παρούσα σύμβαση.

Άρθρο 91. —Διαδικασία και αποτέλεσμα των δηλώσεων. 1. Οι δηλώσεις που επιτρέπονται από τα άρθρα 74 και 78 μπορούν να γίνουν ανά πάσα στιγμή. Οι αρχικές δηλώσεις που επιτρέπονται από το άρθρο 92, παράγραφος 1, και το άρθρο 93, παράγραφος 2 πρέπει να γίνουν κατά τη στιγμή της υπογραφής, επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης. Καμία άλλη δήλωση δεν επιτρέπεται, βάσει της παρούσας Σύμβασης.
2. Δηλώσεις που έγιναν κατά τη στιγμή της υπογραφής υπόκεινται σε επιβεβαίωση κατά την επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση.
3. Οι δηλώσεις και οι επιβεβαιώσεις τους πρέπει να είναι έγγραφες και να κοινοποιούνται επίσημα στον θεματοφύλακα.
4. Η δήλωση παράγει αποτελέσματα ταυτόχρονα με την έναρξη ισχύος της παρούσας Σύμβασης στο οικείο κράτος. Ωστόσο, μία δήλωση για την οποία ο θεματοφύλακας λαμβάνει επίσημη κοινοποίηση μετά την έναρξη ισχύος αρχίζει να ισχύει την πρώτη ημέρα του μήνα που ακολουθεί τη λήξη περιόδου έξι μηνών μετά την ημερομηνία παραλαβής της από τον θεματοφύλακα.
5. Κάθε Κράτος που προβαίνει σε δήλωση, σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, μπορεί να την ανακαλέσει ανά πάσα στιγμή με επίσημη γραπτή κοινοποίηση, η οποία απευθύνεται στο θεματοφύλακα. Η ανάκληση δήλωσης ή η τροποποίηση της, όπου επιτρέπεται από την παρούσα Σύμβαση, παράγει αποτελέσματα την πρώτη ημέρα του μήνα που ακολουθεί τη λήξη περιόδου έξι μηνών μετά την ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης από τον θεματοφύλακα.

Άρθρο 92. — Ισχύς στις εθνικές εδαφικές μονάδες. 1. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος έχει δύο ή περισσότερες εδαφικές μονάδες, στις οποίες ισχύουν διαφορετικά νομικά καθεστώτα σε σχέση με τα θέματα που αφορά η παρούσα Σύμβαση, μπορεί, κατά τη στιγμή της υπογραφής, επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, να δηλώσει ότι η παρούσα Σύμβαση θα επεκταθεί σε όλες τις εδαφικές μονάδες του ή μόνο σε μία ή περισσότερες από αυτές και μπορεί να τροποποιήσει τη δήλωσή του υποβάλλοντας άλλη δήλωση ανά πάσα στιγμή.
2. Οι δηλώσεις αυτές πρέπει να κοινοποιούνται στον θεματοφύλακα και να αναφέρουν ρητά τις εδαφικές μονάδες στις οποίες εκτείνεται η εφαρμογή της Σύμβασης.
3. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος έχει δηλώσει, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, ότι η παρούσα Σύμβαση εκτείνεται σε μία ή περισσότερες, αλλά όχι σε όλες τις εδαφικές του μονάδες, ένας τόπος ο οποίος βρίσκεται σε μία εδαφική μονάδα στην οποία η εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης δεν επεκτείνεται δεν θεωρείται ότι βρίσκεται σε Συμβαλλόμενο Κράτος για τους σκοπούς της παρούσης σύμβασης.
4. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος δεν κάνει δήλωση σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η εφαρμογή της Σύμβαση επεκτείνεται στο σύνολο των εδαφικών μονάδων του Κράτους αυτού.

Άρθρο 93. —Συμμετοχή των οργανισμών περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης. 1. Ένας οργανισμός περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης, ο οποίος έχει συσταθεί από κυρίαρχα Κράτη και έχει αρμοδιότητα σε ορισμένα θέματα που διέπονται από την παρούσα Σύμβαση, μπορεί επίσης να υπογράψει, επικυρώσει, αποδεχθεί, εγκρίνει ή προσχωρήσει στην παρούσα Σύμβαση. Η οργάνωση περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης πρέπει στην περίπτωση αυτή να έχει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις Συμβαλλομένου Κράτους, στο βαθμό που ο εν λόγω οργανισμός έχει αρμοδιότητα επί θεμάτων που διέπονται από την παρούσα Σύμβαση. Όταν προβλέπεται αριθμός Συμβαλλομένων Κρατών κατά την παρούσα Σύμβαση, ο οργανισμός περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης δεν θεωρείται ως Συμβαλλόμενο Κράτος επιπλέον των Κρατών μελών του που είναι Συμβαλλόμενα Κράτη.

2. The regional economic integration organization shall, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, make a declaration to the depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that organization by its member States. The regional economic integration organization shall promptly notify the depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration pursuant to this paragraph.

3. Any reference to a "Contracting State" or "Contracting States" in this Convention applies equally to a regional economic integration organization when the context so requires.

Article 94 Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 95 Revision and amendment

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the Secretary-General of the United Nations shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 96 Denunciation of this Convention

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.
2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. If a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at New York, this eleventh day of December two thousand and eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Convention.

2. Ο οργανισμός περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης πρέπει, κατά το χρόνο της υπογραφής, επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, να κάνει δήλωση στον θεματοφύλακα, προσδιορίζοντας τα θέματα που διέπονται από την παρούσα Σύμβαση, για τα οποία η αρμοδιότητα έχει μεταφερθεί στον οργανισμό αυτό από τα Κράτη μέλη του. Ο οργανισμός περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης κοινοποιεί αμέσως στον θεματοφύλακα οποιαδήποτε αλλαγή στην κατανομή των αρμοδιοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των νέων μεταβιβάσεων αρμοδιότητας, η οποία καθορίζεται στη δήλωση σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.
3. Οποιαδήποτε αναφορά σε «Συμβαλλόμενο Κράτος» ή «Συμβαλλόμενα Κράτη» στην παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται εξίσου σε έναν οργανισμό περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης, όπου απαιτείται από τα συμφραζόμενα.
Άρθρο 94. —Έναρξη ισχύος. 1. Η παρούσα Σύμβαση τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του μηνός που ακολουθεί την παρέλευση ενός έτους από την ημερομηνία κατάθεσης του εικοστού εγγράφου επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης,
2. Για κάθε Κράτος, το οποίο γίνεται Συμβαλλόμενο Κράτος στην παρούσα Σύμβαση μετά την ημερομηνία κατάθεσης του εικοστού εγγράφου επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, η παρούσα Σύμβαση τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του μηνός που ακολουθεί την παρέλευση ενός έτους από την κατάθεση του απαραίτητου εγγράφου επικύρωσης για λογαριασμό του εν λόγω Κράτους.
3. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος εφαρμόζει την παρούσα Σύμβαση σε συμβάσεις μεταφοράς οι οποίες συνάπτονται κατά ή μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας Σύμβασης στο Κράτος αυτό.
Άρθρο 95. — Αναθεώρηση και τροποποίηση. 1. Έπειτα από αίτημα τουλάχιστον του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Κρατών στην παρούσα Σύμβαση, ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών πρέπει να συγκαλέσει διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κρατών για την αναθεώρηση ή τροποποίησή του.
2. Οποιοδήποτε έγγραφο επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης, η οποία κατατίθεται μετά τη θέση σε ισχύ μίας τροποποίησης της παρούσας Σύμβασης, θεωρείται ότι αναφέρεται στη Σύμβαση, όπως έχει τροποποιηθεί.
Άρθρο 96. — Καταγγελία της παρούσας σύμβασης. 1. Ένα συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να καταγγείλει οποτεδήποτε την παρούσα Σύμβαση, με έγγραφη γνωστοποίηση προς τον θεματοφύλακα.
2. Η καταγγελία παράγει αποτελέσματα την πρώτη ημέρα του μηνός ο οποίος ακολουθεί την παρέλευση ενός έτους, από τότε που η γνωστοποίηση παραλαμβάνεται από το θεματοφύλακα. Εάν ορίζεται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα στη γνωστοποίηση, η καταγγελία παράγει αποτελέσματα μετά τη λήξη της εν λόγω μεγαλύτερης περιόδου από την παραλαβή της γνωστοποίησης από το θεματοφύλακα.

ΕΠΝΕ στη Νέα Υόρκη, την ενδεκάτη ημέρα του Δεκεμβρίου του έτους δύο χιλιάδες οκτώ, σε ένα μόνο πρωτότυπο, του οποίου το αραβικό, κινεζικό, αγγλικό, γαλλικό, ρωσικό και ισπανικό κείμενο είναι εξίσου αυθεντικά.
ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογεγραμμένοι πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Σύμβαση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1 Αθανασίου Ι. Λία, Ναυτικό Δίκαιο, Κ.Ι.Ν.Δ.-Διεθνείς Συμβάσεις, Νομική Βιβλιοθήκη, 2η εκδ, 2017
2 Αθανασίου Ι. Λία, Η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2015
3 Αθανασίου Ι. Λία, Έργο και ευθύνη των νηογνωμόνων, 1999
4 Αθανασίου Ι. Λία, Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2005
5 Ανδρουτσόπουλος Δ., Η διαφορτωτική, 1963
6 Αντάπασης Α., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, τομ. Ι, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 2009
7 Βαθρακοκοίλης, Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας – Ερμηνευτική-Νομολογιακή Ανάλυση, Τόμος Β΄ (Αρ. 221-477), 1994
8 Γέσιου-Φαλτσή, Δίκαιο Αποδείξεως, 1986
9 Γεωργακόπουλος Λ., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Π.Ν. Σάκκουλας 2006
10 Γεωργιάδης Α., Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, Δίκαιο και Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας, 1999
11 Γεωργιάδης Α., Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. 2η Δίκαιο και Οικονομία Π.Ν. Σάκκουλας, 2015
12 Γεωργιάδης Α., Γενικές αρχές αστικού δικαίου, 2002, εκδ. 3η,
13 Γιωγγαράς Γιώργος, Φορτωτική CMR, εκδ. Γιωγγαράς, 2005
14 Γιόκαρης Άγγελος, Η πρακτική των δικαιοδοτικών οργάνων στην εφαρμογή του Διεθνούς Δικαίου, Νομική Βιβλιοθήκη 2012
15 Γκολογκίνα - Οικονόμου Ε., Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων, 2000
16 Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων (εθνική και διεθνή), δευτ. εκδ., εκδ. Σάκκουλα Α.Ε, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2010
17 Δελούκας Ν., Ναυτικόν Δίκαιον, έκδ. 2α, 1979
18 Καμβύσης, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. 1982
19 Καράση Μ., Εγχειρίδιο Γενικών Αρχών του Αστικού Δικαίου – Δίκαιο της Δικαιοπραξίας, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα 1996
20 Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο ΙΙ, ΣΤ' Έκδ., 2007.
21 Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. 3η, Εκδ. Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, 1993
22 Κιάντου-Παμπούκη Α., Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων με εμπορευματοκιβώτια - Ειδικά νομικά ζητήματα, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2009
23 Κεραμέας-Κονδύλης-Νίκας, Ερμηνεία Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, Τόμος Ι (Αρ. 1-590), 2000
24 Κοροτζής Ι., Ναυτικό Δίκαιο, τόμος δεύτερος, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 2005,

25 Κοροτζής Ι., Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, Αφοι Π. Σάκκουλα, 1994
26 Κοροτζής Ι., Το δίκαιο της θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) μεταφοράς πραγμάτων κατά τη Διεθνή Σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, εκδ. Αντ Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2010
27 Κωνσταντινίδης Εμμανουήλ, Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς, Μελέτες Δικαίου των Επιχειρήσεων - 20, Εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 2001
28 Μάρκου Ι., Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2004
29 Μπέης, Πολιτική Δικονομία (Γενικές Αρχές και Ερμηνεία των Άρθρων), Τόμος 7, 1975
30 Παπανικολάου Π., Μεθοδολογία του Ιδιωτικού Δικαίου και ερμηνεία των δικαιοπραξιών, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 2000
31 *Ποταμιάνος Φ.*, Η σύμβασις θαλάσσιας μεταφοράς, τόμος Α΄, Αθήναι 1962
32 Ρούκουνας Ε., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, 2η εκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, 2015
33 Σχινάς Ι., Πηγαί του ομοιομόρφου δικαίου της θαλασσίας μεταφοράς πραγμάτων, Αθήναι, 1977
34 Τσάτσος Κ., Το πρόβλημα της ερμηνείας του δικαίου, β' έκδ., Αθήναι, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 1978
35 Χρυσάνθης Χρήστος, Η ηλεκτρονική εξυπηρέτηση των σύγχρονων τραπεζικών συναλλαγών, 1997

ΑΛΛΟΔΑΠΗ

36 Arizon Felipe, SemarkDavid, Maritime Letters of Indemnity, 2014 Informa Law
37 Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, The Rotterdam Rules: a Practical Annotation, London, Informa, 2009.
38 Bredimas A., Methods of Interpretation and Community Law, North-Holland Publishing Company, 1978
39 Carver's Carriage by Sea, Vol. I, 13th ed., Stevens & Sons Limited, 1982, London
40 Cooke, Voyage Charters, 2nd ed., 2001
41 Dockray Martin, Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea, 3rd ed., Routledge, 2004, σελ. 185
42 Eftestøl-Wilhelmsson Ellen, European Sustainable Carriage of Goods-The Role of Contract Law, 2016, Routledge
43 Force Robert, Yiannopoulos A. N., Davies Martin, Admiralty and Maritime Law, Abridged Edition, Beard Books, 2006
44 Gardiner Richard, Treaty Interpretation, 2nd ed., Oxford University Press, 2015
45 Gaskell/Asariotis/Baatz, Bills of Lading: Law and Contracts, 2000.
46 Girvin S., Carriage of Goods by Sea, Oxford, Oxford University Press, 2007.

47 Güner-Özbek Meltem Deniz ed., The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea- An Appraisal of the "Rotterdam Rules", Springer, 2011
48 Güner-Özbek Meltem Deniz, The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Springer 2008
49 Gold E./Chircop A./Kindred H., Maritime Law, Collection Essentials of Canadian Law, Toronto, Irwin Law, 2003.
50 Hendrikse M. L, Margetson N. H., Margetson N. J., ed., Aspects of Maritime Law: Claims Under Bills of Lading Kluwer Law Internatoinal, 2008
51 Mandaraka-Sheppard Aleka, Modern Maritime Law and Risk Management, 2nd ed, Informa, London, 2009
52 Markianos Demetrios In Memoriam, Miscellanea of Maritime Law, Ελληνική Ένωσις Ναυτικού Δικαίου, Athens 1988
53 Ramberg Jan, International Commercial Transactions, 2nd ed., Kluwer, The Hague 2000
54 Richardson J., The Hague and Hague Visby Rules, 4th ed. 1998, LLP
55 Sassoon D.M., C.I.F and F.O.B. contracts, London, Sweet and Maxwell, 1995
56 Schoenbaum T. J., Admiralty and Maritime law, 4th ed., USA, Thompson West, 2004
57 Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 23rd ed., 2015, Sweet & Maxwell
58 Soyer Baris, Warranties in Marine Insurance, 3rd ed., Routledge, 2017
59 Sturley M./Fujita T. /van der Ziel C., The Rotterdam Rules: The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, London, Thomson Reuters, 2010
60 Sturley Michael F., The legislative history of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux préparatoires of the Hague rules, v. 2, F.B. Rothman, 1990.
61 Sturley Michael, The History of COGSA and the Hague Rules, JIML, Vol. 22, 1991, no 1, σελ. 1 επ.
62 Tetley William, Marine Cargo Claims, V. 1, 4th ed, 2008, Thomson Carswell
63 Tetley William, Marine Cargo Claims, V. 2, 4th ed, 2008, Thomson Carswell
64 Thomas Rhidian ed., The Carriage of Goods by sea under the Rotterdam Rules, Lloyd's List, 2010
65 Todd Paul, Principles of the carriage of goods by sea, Routledge, 2016
66 Todd Paul, Cases and Materials on International Trade Law, Thomson Sweet & Maxwell, London, 2003
67 Treitel G./ Reynolds F.M.B., Carver on Bills of Lading, 2nd ed, Sweet & Maxwell, 2005, London
68 Wilson J., Carriage of goods by sea, 6th ed., 2008
69 Yiannopoulos A. N. ed., XIVth International Congress of Comparative Law, Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes and Edi Systems, Kluwer Law International, 1995
70 Von Ziegler A., Transfer of Ownership in International Trade, Kluwer Law International 2002

71 The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules, Antwerpen, CMI, 1997, επίσης διαθέσιμο online: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Travaux%20Preparatoires%20of%20the%20Hague%20Rules%20and%20of%20the%20Hague-Visby%20Rules.pdf.

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

72 Αθανασίου Ι. Λία, Πειρατεία και ναυτική εργασία, 7ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Η νομική θέση των ναυτικών από συγκριτική και διεθνή άποψη, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2013, σελ. 339 επ

73 Αντάπασης Α., Προβληματισμοί σε σχέση με την προσωπική ευθύνη του πλοιάρχου, 7ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, «Η νομική θέση των ναυτικών από συγκριτική και διεθνή άποψη», εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 2010, σελ. 211.

74 Αντάπασης Α., παρατ. σε Εισηγ. ΠΠΠειρ 829/1969, ΕΕμπΔ 1970, σελ 121 επ.

75 Αλαπάντας Α., σημείωμα στην ΕφΠειρ 387/2012, Δ/νη 2014, σελ. 493.

76 Ανδρεόπουλος Κ., Η απαλλαγή του μεταφορέως εκ πράξεων ή παραλείψεων περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ΕΕμπΔ 1959, σελ. 24 επ

77 Αρβανίτης Κ., Παραγραφαί και αποσβεστικαί προθεσμίαι, ΕΕμπΔ 1968, σελ. 481 επ.

78 Βιτάλης Γ., Βασικαί αρχαί της ευθύνης του εκναυλωτού εν τη μεταφορά πραγμάτων, ΕΕμπΔ 1970, σελ. 196 επ

79 Γερασίμου Νίκος, Η παραγραφή των αξιώσεων στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων σε Αναμνηστικός Τόμος Καθηγητή Αντωνίου Μ. Αντάπαση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα 2013, σελ. 140 επ.

80 Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., Το τεκμήριο της ανεπιφύλακτης παραλαβής στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, ΕλΔνη 1997, σελ. 752 επ.

81 Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημιώσεως για ναυτικές απαιτήσεις, Πρακτικά 4ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου 2001, σελ. 101

82 Θεοχαρίδης Γ., Σκέψεις για τη νομική φύση της διατάξεως 3 παρ. 6 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ΕΝΔ 2004, σελ. 334 επ.

83 Κιάντου-Παμπούκη Αλ., Παρατηρ. σε ΕφΠειρ 598/2003, ΕπισκΕμπΔ, 2003, σελ. 865

84 Κιντής, Η ευθύνη του θαλασσίου μεταφορέως δι' απώλειαν ή βλάβην πραγμάτων μεταφερομένων διά «κοντέινερ», ΕΕμπΔ 1975, σελ. 181

85 Κοροτζής Ι., Παρατηρήσεις στην ΜΠρΠειρ 1629/2000, δημοσιευμένη σε Ναυτική Δικαιοσύνη, 2001, σελ. 253

86 Πανταζόπουλος Αθανάσιος, Η εκ πρώτης όψης (prima facie) απόδειξη στη διεθνή σύμβαση μεταφοράς (άρθρα 30 § 1 και 9 § 1 CMR), Digesta 2005, σελ. 129 επ.

87 Στυλιανού Σ., Η έκταση εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών της 25/8/1924, όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα της 23/2/1968 και της 21/12/1979 σύμφωνα με τον κυρωτικό νόμο 2107/1992, ΕΝΔ 1994, σελ. 1 επ

88 Σωτηρόπουλος Π., Ναυτικόν και εμπορικόν πταίσμα εν τη συμβάσει ναυλώσεως, ΕΕΔ 1964, σελ. 21 επ.
89 Σωτηρόπουλος Π., Οι Κανόνες του Βίσμπυ, ΕΕμπΔ, 1994, σελ. 300
90 Χριστοδούλου Δημήτριος, Παραγραφή και αποσβεστική προθεσμία στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο σε Τιμητικό Τόμο για τον Καθηγητή Νικόλαο Κλαμαρή, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2016, σελ. 1349 επ.
91 Χρυσάνθης Χ., Η ευθύνη στη συνδυασμένη και μικτή μεταφορά εμπορευμάτων, ΕΝΔ 2009, σελ. 65 επ.
92 Χρυσάνθης Χ., Παρατ.σε ΠΠρΠειρ 911/2002, ΔΕΕ 2003, σελ. 84
93 Χρυσάνθη Χ., Η ένταξη της «ηθελημένης κακής διαχείρισης» στο σύστημα της αστικής ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα, ΕΕμπΔ 1999, σελ. 711

ΑΛΛΟΔΑΠΗ

94 Acharya D.U., War on terror or terror wars: the problem in defining terrorism, Den.J.Int'l.L.P 2009, σελ. 653.
95 Alcantara Jose /Frazer Hunt/Svante O. Johansson/Barry Oland/ Kay Pysden/Jan Ramberg/Douglas G. Schmitt/William Tetley/Julio Vidal, Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules,διαθέσιμο online: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Particular%20concerns%20-%20Rotterdam%20Rules.pdf
96 Antapassis Anthony/Berlingieri Francesco, Implementation and Interpretation of International Conventions, in CMI Yearbook 2007-2008, σελ. 308 επ.
97 Asariotis R., Draft instrument on transport law: an update on proceedings at the UNCITRAL Working Group, JIML 2003, vol. 9, issue 4, σελ. 400-402.
98 Asariotis R., UNCITRAL (draft) Convention on Contracts for the International Carriage of goods wholly or partly by sea: Mandatory Rules and Freedom of Contract, σε "Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries", ed. A. Antapassis, L. Athanassiou, E. Rosaeg, Martinus Nijhoff 2009, σελ. 356
99 Athanassiou L., Competition in liner and tramp maritime transport services: uniform regulation, divergent application?, σε Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries A. Antapassis, L. Athanassiou, E. Rosaeg ed., Martinus Nihjoff 2009, σελ. 70 επ.
100 Basedow, Transportvertrag, 1987, σελ. 411
101 Baughen S., Obligations of the shipper to the carrier, JIML 2008, vol. 14, σελ. 555 επ.
102 Beare Stuart, Issues of Transport Law: Introductory paper, CMI Yearbook 1999, σελ. 117.
103 Beare S./Diamond A./Reynolds F., Francesco Berlingieri and the Rotterdam Rules σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 1, Genova 2010, σελ. 132.

104 Berlingieri Francesco, Unification and Harmonisation of Maritime Law, Revue Hellenique de Droit International, 2006, σελ. 603 επ
105 Berlingieri Francesco, Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules, (Papers presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules, 21-23/9/2009), σελ. 8
106 Berlingieri F., A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009, σελ. 1.
107 Berlingieri F., Carrier's obligations and Liability, CMI Yearbook 2007-2008, σελ. 279 επ.
108 Bovio Morán, D., Ocean carriers' duty of care to cargo in port: the Rotterdam Rules of 2009. Fordham international law journal (New York) 32:4:1162-1208, April 2009
109 Carey Luci, All Hands off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships, διαθέσιμο online: http://law.nus.edu.sg/cml/pdfs/wps/CML-WPS-1706.pdf, uploaded August 2017
110 Carson M., US participation in the International unification of private law: The making of the UNCITRAL Draft Carriage of Goods by Sea Convention, TulMLJ, v. 31, 2007, σελ. 633.
111 Clarke M., The line in law between land and sea, JBL, 2003, σελ. 522-524
112 Clarke M., The Carrier's duty of seaworthiness under the Hague Rules, Lex Mercatoria: Essays in Honour of Francis Reynolds, ed. Rose, 2000, σελ. 121
113 David R., The International Unification of Private Law, International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. II, 1971, σελ. 123 επ.
114 Davis Martin, Two views of Free In and Out, Stowed Clauses in Bills of Lading, Australian Business Law Review 1994, σελ. 198
115 Derrington Sarah, The Hague Rules-a lost opportunity, The law quarterly review (London) 121, 2005, σελ. 209-213
116 Diamond A., "The Rotterdam Rules", 2009, LMCLQ, 445 επ.
117 Diamond A., "The Hague-Visby Rules" [1978] Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, σελ. 251.
118 Dillon Lana, Maritime Piracy: defining the problem, 2005, διαθέσιμο online: http://www.southchinasea.org/files/2012/03/Dillon-Dana-Maritime-Piracy-Defining-the-Problem.pdf
119 Estrella Faria J.A., Uniform law for international transport at UNCITRAL: new times, new players, and new rules, Texas international law journal, 2009, vol. 44, issue 3, σελ. 277 επ.
120 Frederick C. David, Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules, vol. 22, J. Mar. L. & Com. 1991, σελ. 98 επ.
121 Girvin S., Bills of lading and straight bills of lading: principles and practice, JBL, 2006, σελ. 103 επ
122 Girvin S., Exclusions and limitation of liability, JIML, σελ. 524

123 Glass D. /Nair R. Towards flexible carriage documents? Reducing the need for modally distinct documents in international goods transport, JIML 2009, 15, σελ. 39 επ.
124 Goddard Edwin C., The Liability of the Common Carrier as Determined by Recent Decisions of the United States Supreme Court, Columbia Law Review, Vol. 15, No. 5 (May, 1915), σελ. 399-416,
125 Griggs P.J.S, Obstacles to uniformity of maritime law: the Nicholas J. Healy lecture, JMLC 34, 2, 2003, σελ. 191-208.
126 Haji Iqbal, 'UNCTAD and Shipping', Journal of World Trade, 1972, v. 6, Issue 1, p. 58.
127 Harrigton S., Legal problems arising from containerisation and international transport, ETL 1982, σελ. 3
128 Harvard University, Draft Convention on the Law of Treaties, 29 AJIL, 1935, Supp., σελ 637 επ., 938.
129 Hancock C., Multimodal transport and the new UN Convention on the carriage of goods, JIML 2008, ο.π., σελ. 485-486
130 *Healy J. Nicholas*, The concept of seaworthiness in United States maritime law, σε Demetrios Markianos In Memoriam, Miscellanea of Maritime Law, Ελληνική Ένωσις Ναυτικού Δικαίου, Athens 1988, σελ. 25 επ
131 Hoeks Lim, Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the UNCITRAL Draft Instrument, ETL 2008, σελ. 267 επ
132 Honka Hannu, Main obligations and liabilities of the carrier, Transportrecht (Neuwied, Germany) vol. 27, 7/8 2004, σελ. 279
133 Honka H., Scope of application and Freedom of Contract (Papers Presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules, 21-23/9/2009), σελ. 7
134 Hooper C.D., The Rotterdam Rules: simpler than they appear. Arbitrator (New York) vol. 40, issue 3, σελ. 5-8, April 2009
135 Hu Zhengliang James, Transport of dangerous goods and shipper's liability under the Chinese law and the Rotterdam Rules, 9ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Πειραιάς 2016, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 287 επ.
136 Huybrechts Marc, Limitation of liability and of actions, LMCLQ 2002, σελ. 370.
137 Illescas Rafael, Some keys to the Rotterdam Rules σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 1, Genova 2010, σελ. 547.
138 Jerman Boris, Role of maritime transport in conventions on multimodal transport σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 1, Genova 2010, σελ. 586.
139 Katsivela Marel, Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules, 2010, v. 40 R.G.D., σελ. 423
140 Keily Troy, Good Faith and the Vienna Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG), Vindobona Journal of International Commercial Law and Arbitration, Issue 1, 1999, 15-40

141 Kiantou-Pampouki A., The interpretation of International Maritime Conventions in civil law and in common law, 44 RHDI, 1991, σελ. 7
142 Lee Eun Sup/ Kim Ok Seon, A Carrier's Liability for Commercial Default and Default in Navigation or Management of the Vessel, 27 Transp. L.J. 2000, σελ. 205
143 Lin J., CMI transport law draft: material contribution to the China Maritime Code, JIML 2003, vol. 9, issue 4, σελ. 378,
144 Margetson N. J., Liability of the Carrier under the Hague-Visby Rules for cargo damage caused by unseaworthiness of its containers, 2008, JIML vol. 14, σελ. 153-161
145 Mbiach Kofi, The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: The liability and limitation of liability regime, CMI Yearbook, 2007-2008, σελ. 287.
146 Mosler Hermann, Subjects of International Law, in Encyclopedia of Public International Law, 4, 2000, σελ. 710 επ.,
147 Munari Francesco, Liner Shipping facing new antitrust rules, σε Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries A. Antapassis, L. Athanassiou, E. Rosaeg ed., Martinus Nihjoff 2009, σελ. 70 επ.
148 Myburgh P., Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea?, Victoria University of Wellington Law Review, 2000, 355 επ.
149 Nikaki T., The UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]: multimodal at last or still all at sea? JBL, 2005, σελ. 653 επ
150 Nikaki T., The statutory Himalaya-type protection under the Rotterdam Rules: capable of filling the gaps? J.B.L. 2009, σελ. 412
151 Nikaki T., The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules, JIML 2008, ο.π., σελ. 516.
152 Nikaki T., The carrier' s duties under the Rotterdam Rules: better the devil you know?, 35 Tul.Mar.L.J, 2010, σελ. 19
153 Nikaki T., Temporal Scope of the Hague Rules Confirmed, σχόλιο 23/11/2016 σε https://iistl.wordpress.com/tag/volcafe-v-csav/
154 Nikaki T./Soyer B., A new International Regime for Carriage of Goods by Sea: contemporary, certain, inclusive and efficient, or just another one for the shelves?, Berkeley Journal of International Law, v. 30, is. 2, σελ. 302 επ.
155 Noussia Kyriaki, σε Τιμητικός Τόμος Ιωάννη Κ. Ρόκα (Liber Amicorum in Honour of Ioannis K. Rokas), Νομική Βιβλιοθήκη 2017, σελ. 246
156 Pamborides George, International law and its impact on private shipping law, 50 RHDI 1997, σελ. 183 επ.
157 Parker A., The Rotterdam Rules: a step backwards for Australian shippers? Logistics Development Award articles, 2007

158 Ramberg Jan, Unification of transport law - Difficulties and possibilities σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 2, Genova 2010, σελ. 813.
159 Ramberg J., The proper delimination of mandatory rules in the law of carriage of goods by sea σε 2ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, «Εκμετάλλευση του Πλοίου και Συμβατική Ελευθερία», 25-27/5/1995, Πειραιάς, σελ. 35 επ.
160 Rogoff A. Martin, The international legal obligations of signatories to an unratified treaty, Maine Law Review, vol. 32, 1980, σελ. 277 επ
161 Røsæg Erik, Soft Law in the Conventions for the Unification of Maritime Law, Scandinavian Studies In Law, 1999-2015, σελ. 269 επ.
162 Premti Anila, Liner shipping: is there a way for more competition? United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Discussion Papers, No. 224, March 2016, σελ. 16 επ.
163 Schelin J., The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: harmonization or de-harmonization, in Special issue devoted to Rotterdam Rules (2008), Texas international law journal (Austin, Tex.) vol. 44 no 3, 2009, σελ. 324
164 Shaw Malcolm, International Law, Cambridge University Press, 4th ed. 1997, σελ. 139.
165 Sözer Bülent, Obligation of the carrier to make and keep the ship seaworthy-Some comments on Art. 14 of the Rotterdam Rules, σε Αναμνηστικός Τόμος Καθηγητή Αντωνίου Μ. Αντάπαση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα 2013, σελ. 1049 επ.
166 Stevens Frank, «Maritime Liabilities in a Regional and Global Context», 13th Annual International Colloquium in Swansea University, 4-5 September 2017
167 Sturley M., Scope of coverage under the UNCITRAL draft instrument, JIML 2004, vol. 10, issue 2, σελ. 138 επ.
168 Sturley M., Maritime cases about train wrecks: applying maritime law to the inland damage of ocean cargo, Journal of maritime law and commerce, Vol. 40 no 1, 2009, σελ. 35 επ
169 Sturley M., Modernizing and reforming U.S. Maritime Law: the impact of the Rotterdam Rules in the United States, Texas international law journal 2009, vol. 44, issue 3, σελ. 447.
170 Sturley M., The preparation, philosophy and potential impact of the Rotterdam Rules, JIML 2008, 14, σελ. 471 επ.
171 Sturley M./Stanley D./Rosenberg A., Transport law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules, v. 14 JIML, 2008, 468 επ.
172 Sturley M., The UNCITRAL Carriage of goods Convention, CMI Yearbook, 2007-2008, σελ. 254 επ.
173 M. Sturley, Carrier's liability under the Rotterdam Rules σε Scritti in onore di Francesco Berlingieri, v. 2, Genova 2010, σελ. 977.

174 Sweeney C. Joseph, UNCITRAL and The Hamburg Rules-The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods, vol. 22 J. Mar. L. & Com. 1991, σελ. 522 επ.
175 Sweeney J.C., Crossing the Himalayas: exculpatory clauses in global transport. JMLC 2005, vol. 36, issue 2, σελ. 155 επ.
176 Tassel Yves, Freedom of contract and public order relative to the legal effect of the Hague-Visby Rules: Prospects of English Law and of French Law, σε Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries, ed. A. Antapassis, L. Athanassiou, E. Rosaeg, Martinus Nihjoff 2009, σελ. 383
177 Tetley William, Uniformity of International Private Maritime Law-The Pros, Cons, and Alternatives to International Conventions-How to Adopt an International Convention, 24 Tul. Mar. L.J. 1999-2000, σελ. 775 επ.
178 Tetley W., The Himalaya Clause Revisited, JIML 2003, σελ. 40 επ
179 Tetley W., Some general criticisms of the Rotterdam Rules, JIML 2008, vol. 14, σελ. 625 επ
180 Thomas Rhidian, An appraisal of the liability regime established under the new UN Convention, JIML 2008, σελ. 504
181 Tomotaka Fujita, The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications, 44 Tex. Int. L.J., 2009, σελ. 349 επ.
182 Tomotaka Fujita, Introduction, CMI Yearbook 2007-2008, σελ. 277
183 Tomotaka Fujita, The Rotterdam Rules: An Overview of the Responsibilities of the Carrier and Period of Responsibility, Paper presented at the 3rd Arab Conference for Commercial and Maritime Law, ACCML 19 April 2009, Rotterdam Rules 2009: Uniformity v. Diversity for the Law of Carriage of Goods by Sea – A Euro-Arab Perspective.
184 Williams R., Transport documentation under the new Convention, JIML 2008, vol. 14, σελ. 566 επ.
185 de Wit Ralph, Multimodal Transport: Carrier Liability and Documentation, London Lloyd's of London Press 1995, σελ. 413 επ.
186 Yiannopoulos A. N., The unification of private maritime law by international conventions, 30 Law and Contemporary Problems (Spring 1965), σελ. 399.
187 Yuzhu Ci - Henry Li Hai, The New stucture of the Basis of Liability of the carrier (Papers Presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules, 21-23/9/2009), σελ. 10
188 von Ziegler A., The Liability of the Contracting Carrier, 2009, v. 44 Tex. Int'l L.J, σελ. 329 επ..
189 von Ziegler A., Issues of Transport Law: Report of the CMI Steering Committee, CMI Yearbook, 1998, σελ 107
190 van der Ziel G.J., Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights, Journal of international maritime law (Witney, U.K.), Special issue: the United Nations Convention on Contracts

for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the Rotterdam Rules), 2008, σελ.604 επ.

191 Van der Ziel G. J., The legal underpinning of e-commerce in maritime transport by the UNCITRAL draft instrument on the carriage of goods by sea, JIML 2003, vol. 9, issue 5, σελ. 461 επ.

192 Synopsis of the responses of National Associations, Consultative Members and Observers to the Consultation Paper and other Comments on the Draft Outline Instrument, CMI Yearbook 2001, Singapore II, σελ. 383 επ.

193 Report of the International Working Group on the Rotterdam Rules (submitted for CMI Assembly Istanbul 2015 Colloquium)

194 Πορίσματα από τη συνάντηση ομάδας εμπειρογνωμόνων της UNCITRAL Regional Center for Asia and the Pacific (UNCITRAL RCAP) και του CMI κατά το 7ο Ασιατικό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου στη Σιγκαπούρη το 2015

195 FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), Annex II to FIATA's document MTI/507 of 26 March 2009

196 CLECAT Position Paper, 11 Μαΐου 2009, διαθέσιμο online: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/4CLECAT.pdf

197 Press Release on Rotterdam Rules, ICS / ECSA / BIMCO / WSC, Rotterdam 23 Sept. 2009

198 Διακήρυξη του Μοντεβιδέο, διαθέσιμη online: http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/DECLARACION%20DE%20MONTEVIDEO%20PDF.pdf