



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΔΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Π.Μ.Σ: ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2019 - 2020

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Του Αθανασίου Ι. Γιαννόπουλου

Α.Μ.: 7340010619007

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ

Επιβλέπουσα:

Καθηγήτρια Γαρυφαλλιά Αθανασίου

Αθήνα, Νοέμβριος 2020

Copyright © Αθανάσιος Ιωάννου Γιαννόπουλος 2020.

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.

Στους Γονείς μου.

Στους Καθηγητές μου, για την εξαιρετική τους προσπάθεια, να διδάξουν το Ναυτικό Δίκαιο στην Ελλάδα σε τέτοιο επίπεδο.

ΔΗΛΩΣΗ ΠΕΡΙ ΜΗ ΠΡΟΣΒΟΛΗΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία, την οποία υποβάλλω, δεν περιλαμβάνει στοιχεία προσβολής δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους τους οποίους διάβασα και αποδέχομαι:

- 1.** Η διπλωματική εργασία πρέπει να αποτελεί έργο του υποβάλλοντος αυτήν υποψήφιου διπλωματούχου.
- 2.** Η αντιγραφή ή η παράφραση έργου τρίτου προσώπου αποτελεί προσβολή δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας και συνιστά σοβαρό αδίκημα, ισοδύναμο σε βαρύτητα με την αντιγραφή κατά τη διάρκεια της εξέτασης. Στο αδίκημα αυτό περιλαμβάνεται τόσο η προσβολή δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας άλλου υποψήφιου διπλωματούχου όσο και η αντιγραφή από δημοσιευμένες πηγές, όπως βιβλία, εισηγήσεις ή επιστημονικά άρθρα. Το υλικό που συνιστά αντικείμενο λογοκλοπής μπορεί να προέρχεται από οποιαδήποτε πηγή. Η αντιγραφή ή χρήση υλικού προερχόμενου από το διαδίκτυο ή από ηλεκτρονική εγκυκλοπαίδεια επιφέρει τις ίδιες δυσμενείς έννομες συνέπειες με τη χρήση υλικού προερχόμενου από τυπωμένη πηγή ή βάση δεδομένων.
- 3.** Η χρήση αποσπασμάτων από το έργο τρίτων είναι αποδεκτή εφόσον, αναφέρεται η πηγή του σχετικού αποσπάσματος. Σε περίπτωση επί λέξει μεταφοράς αποσπάσματος από το έργο άλλου, η χρήση εισαγωγικών ή σχετικής υποσημείωσης είναι απαραίτητη, ούτως ώστε η πηγή του αποσπάσματος να αναγνωρίζεται.
- 4.** Η παράφραση κειμένου, αποτελεί προσβολή δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας.
- 5.** Οι πηγές των αποσπασμάτων που χρησιμοποιούνται θα πρέπει να καταγράφονται πλήρως σε πίνακα βιβλιογραφίας στο τέλος της διπλωματικής εργασίας.
- 6.** Η προσβολή δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας επισύρει την επιβολή κυρώσεων. Για την επιβολή των ενδεδειγμένων κυρώσεων, τα αρμόδια όργανα της Σχολής θα λαμβάνουν υπόψη παράγοντες όπως το εύρος και το μέγεθος του τμήματος της διπλωματικής εργασίας, που συνιστά προσβολή δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Οι κυρώσεις θα επιβάλλονται, ύστερα από γνώμη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής με απόφαση της Συνέλευσης της Σχολής, και μπορούν να συνίστανται στον μηδενισμό της διπλωματικής εργασίας (με ή χωρίς δυνατότητα επανυποβολής), τη διαγραφή από τα Μητρώα των μεταπτυχιακών φοιτητών καθώς και την επιβολή πειθαρχικών ποινών, όπως η αναστολή της φοιτητικής ιδιότητας του υποψήφιου διπλωματούχου.
- 7.** Επιπλέον, παρέχω τη συναίνεσή μου, ώστε ένα ηλεκτρονικό αντίγραφο της διπλωματικής εργασίας μου να υποβληθεί σε ηλεκτρονικό έλεγχο για τον εντοπισμό τυχόν στοιχείων προσβολής δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ

Αιτ.	Αιτιολογικός
Α.Ν.	Αναγκαστικός Νόμος
ΑΚ	Αστικός Κώδικας
Ανωτ.	Ανωτέρω
Αναλ.	Αναλυτικά
Α.Π	Άρειος Πάγος
Απόφ.	Απόφαση
Αρμ.	Αρμενόπουλος
Β.Δ.	Βασιλικό Διάταγμα
Βλ.	Βλέπε
ΔΕΕ	Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιριών
Διαθ. στο	Διαθέσιμο στο (Link - Ιστοσελίδα)
Δικ.	Δικαστήριο
ΔΝΤ	Διεθνές Νομισματικό Ταμείο
ΔΣ	Διεθνής Σύμβαση
Εγγρ.	Έγγραφο
Εδ.	Εδάφιο
Εκδ.	Εκδόσεις
ΕΕμπΔ	Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
ΕλλΔνη	Ελληνική Δικαιοσύνη
ΕπισκΕΔ	Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου
Ενδ.	Ενδεικτικά
ΕΝΔ	Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου
ΕΤΔ	Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα
Ετ.	Έτος
Επ.	Επόμενα
Εφημ.	Εφημερίδα
Εφ.	Εφετείο
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΚΑ	Κανόνες Αμβούργου
Καν.	Κανονισμός
Κεφ.	Κεφάλαιο
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κλπ.	Και λοιπά
ΚΡ	Κανόνες Ρότερνταμ

KX	Κανόνες Χάγης
KX-B	Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ
ΜΠρ.Θεσ.	Μονομελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης
ΜΠρ.Πειρ	Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιώς
N.	Νόμος
Νοβ.	Νομικό Βήμα
Νομολ.	Νομολογία
N.Δ.	Νομοθετικό Διάταγμα
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
Ο.π.	Όπως παραπάνω
Ορ.	Ορισμός
Παρ.	Παράγραφος
Περ.	Περίπτωση
Περισ.	Περισσότερα
ΠΠρ.Αθ.	Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών
ΠΠρ.Πειρ	Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς
Πρβλ.	Παράβαλε
Π.χ.	Παραδείγματος Χάριν
Σελ.	Σελίδα
Στοιχ.	Στοιχείο
Σχετ.	Σχετικά
Σχολ.	Σχολιασμένη – Σχόλια - Σχολιασμός
Υποπ	Υποπαράγραφος
Υποσ.	Υποσημείωση
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
Χαρ.	Χαρακτηριστικά

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ (LIST OF ABBREVIATIONS)

Av. at.	Available at.
Cir.	Circuit
CLC	Civil Liability Convention
FCL	Full Container Load
FIOT	Free In Out Trimmed
FIO	Free In and Out
FIOS	Free In and Out Stowed
FIOST	Free In and Out Stowed and Trimmed
FILO	Free In Liner Out
FLOT	Free In Out Trimmed

FLT	Full Liner Terms
GBP	Great Britain Pounds
IMF	International Monetary Fund
IMO	International Maritime Organization
Incoterms	International Commercial Terms
GOGSA	Carriage of Goods Act 1936
LCL	Less than Container Load
LIFO	Liner In Free Out
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
MIA	Marine Insurance Act 1906 (2015)
P.	Page
Par.	Paragraph
Rep.	Report
Sec.	Section
SDR's	Special Drawing Rights
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974
UCTA	Unfair Contract Terms Act (1977)
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
V.	Versus
Vol.	Volume

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΣΗΣ (CONTAINERIZATION).....	11-18
1. Εισαγωγή - Η Ιστορία των Εμπορευματοκιβωτίων (Containers).....	11
2. Η Έννοια του Εμπορευματοκιβωτίου (Container).....	12
3. Πλεονεκτήματα της Χρήσης των Εμπορευματοκιβωτίων.	14
4. Μειονεκτήματα της Χρήσης των Εμπορευματοκιβωτίων και Ανακύπτοντα Ζητήματα.....	16
B. ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΓΕΝΙΚΩΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	19-80
1. Η Έννοια του Καταστρώματος και η Απαγόρευση Μεταφοράς σε Αυτό.....	19
2. Η Συμφωνία για τη Μεταφορά στο Κατάστρωμα.....	20
3. Μία Ειδική Επισκόπηση της επί του Καταστρώματος Φόρτωσης Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων από την Αγγλική και Αμερικανική Νομολογία.....	24
α) <i>Svenska Traktor Aktiebolaget v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd, [1953] 2 Lloyd’s Rep. 124 (Queen’s Bench Division)</i>	25
β) <i>Encyclopaedia Britannica Inc v. Hong Kong Producer, 1969 AMC 1741 (United States Court of Appeals, Second Circuit 1969)</i>	26
γ) <i>Du Pont de Nemours Int’l SA v. Mormacvega, 1974 AMC 67 (United States Court of Appeals, Second Circuit 1974)</i>	27
δ) <i>Burns Philp (South Sea) Company Ltd v. Marine Pacific Ltd [1979] FJSC 9; [1979] 25 FLR 57....</i>	28
ε) <i>Kenya Railways v. Antares Co Pte Ltd “Antares (No 1)”, [1987] 1 Lloyd’s Rep. 424 (Court of Appeal)</i>	30
στ) <i>Kuwait Maritime Transport Co v. Rickmers Linie KG “Danah”, [1993] 1 Lloyd’s Rep. 351 (Queen’s Bench Division (Commercial Court))</i>	30
ζ) <i>Serena Navigation Ltd And Another v. Dera Commercial Establishment And Another (The “LIMNOS”), Queen’S Bench Division (Commercial Court) [2008] Lloyd’s Rep. Plus 50</i>	31
η) <i>Daewoo Heavy Industries Ltd and Another v. Klipriver Shipping Ltd and Another “Kapitan Petko Voivoda”, [2003] 2 Lloyd’s Rep. 1 (Court of Appeal)</i>	32
θ) <i>Sideridraulic Systems SpA and Anor v. BBC Chartering and Logistic GmbH & Co KG (m/v BBC Greenland) [2011] EWHC 3106 (Comm)</i>	34
ι) <i>Aprile SPA v. Elin Maritime Ltd [2019] EWHC [1001] (Comm) (Queen’s Bench Division (Commercial Court))</i>	36
4. Τα Ειδικά Εμπορευματοκιβωτιοφόρα Πλοία (Container Ships).....	37
α) Η Καινοτομία των Container Ships.....	37
β) Το Νομικό Ζήτημα και το Καθήκον Επιμέλειας επί Εμπορευματοκιβωτίων.....	38
i) Τα επικίνδυνα φορτία.....	39

ii) Τα συνήθη φορτία.....	42
γ) Η Φορτωτική για τη Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων στο Κατάστρωμα.....	44
5. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων στο Γαλλικό Δίκαιο.....	45
6. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων στο Γερμανικό Δίκαιο...48	48
7. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων στο Ολλανδικό Δίκαιο...49	49
8. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων στο Νορβηγικό Δίκαιο...50	50
9. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων στο Ελληνικό Δίκαιο.....52	52
α) Η Έννοια του Θαλάσσιου Μεταφορέα (Sea Carrier) και το Πεδίο Εφαρμογής ΚΙΝΔ και ΚΧ-B...52	52
β) Το Καθεστώς Ευθύνης κατά ΚΙΝΔ και ΚΧ-B.....55	55
i) Πρόσωπα έναντι των οποίων ισχύει η ευθύνη.....55	55
ii) Η «νόθος» αντικειμενική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.....56	56
iii) Η χρονική διάρκεια της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα γενικά και επί εμπορευματοκιβωτίων.....60	60
iiiα) Η γενική ρύθμιση.....60	60
iiiβ) Το ζήτημα της φόρτωσης ενός εμπορευματοκιβωτίου.....61	61
iiiγ) Το ζήτημα της καταλληλότητας των εμπορευματοκιβωτίων.....65	65
γ) Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα κατά το Ελληνικό Δίκαιο.....67	67
δ) Μια Περαιτέρω επισκόπηση της Ελληνικής Νομολογίας επί Εμπορευματοκιβωτίων.....70	70
i) Η υπ' αριθμόν 681/1987 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς.....71	71
ii) Η υπ' αριθμόν 259/1990 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς.....72	72
iii) Η υπ' αριθμόν 1565/1990 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς.....72	72
iv) Η υπ' αριθμόν 96/1993 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς.....73	73
v) Η υπ' αριθμόν 121/2003 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς.....74	74
10. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων κατά τους «Κανόνες Αμβούργου».....74	74
11. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων κατά τους «Κανόνες Ρότερνταμ».....76	76

Γ. Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΕΠΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....81-115

1. Το Νομικό Καθεστώς του Περιορισμού της Ευθύνης του Θαλάσσιου Μεταφορέα.....	81
2. Η Μέθοδος Περιορισμού.....	87
α) Τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα Ε.Τ.Δ (Special Drawing Rights –SDR's.).....	87
β) Η Ρύθμιση του ΚΙΝΔ.....	88
3. Οι Βάσεις Υπολογισμού.....	89
α) Η Έννοια της «μονάδας».....	89
β) Υπολογισμός με βάση το κιλό.....	91
γ) Η έννοια του δέματος.....	92
δ) Μπορεί το Εμπορευματοκιβώτιο να Θεωρηθεί ως Δέμα κατά τους Κ.Χ. και Κ.Χ-B?.....	92
i) Η «απλή δοκιμή» (simple test).....	93

ii) Το «τεστ λειτουργικής συσκευασίας» (functional packing test).....	95
iii) Η «δοκιμή της πρόθεσης» (intention test).....	96
iv) Μια κριτική των ως άνω θεωρήσεων και η Ελληνική Προσέγγιση.....	97
ε) Η «Ρήτρα Εμπορευματοκιβωτίου» (Container Clause) των ΚΧ-Β και Ζητήματα Υπολογισμού..	98
στ) Η Ρήτρα «Said to Contain - STC» και Παρόμοιες.....	101
ζ) Χαρακτηριστικά Παραδείγματα της Διεθνούς Νομολογίας.....	103
i) <i>Nigerian National Shipping Line Ltd v. Owners Of Cargo Lately Laden On Board Ship “River Gurara” [Queens Bench Division 1997] EWCA Civ 2105 (15 July 1997)</i>	103
ii) <i>El Greco (Australia) Pty Limited & Anor v. Mediterranean Shipping Co. SA</i>	105
iii) <i>Kyokuyo Co Ltd v. A.P. Moller-Maersk A/S (Maersk Tangier)[2017] EWHC 654 (Comm)</i>	106
η) Ο Περιορισμός της Ευθύνης στους Κανόνες Αμβούργου και Ρότερνταμ.....	108
θ) Ζητήματα Έκπτωσης από το Δικαίωμα Περιορισμού της Ευθύνης του Θαλάσσιου Μεταφορέα..	111
i) Η γραμματική ρύθμιση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ.....	111
ii) Το ζήτημα της στοιβασίας του εμπορευματοκιβωτίου.....	111
iii) Recklessly and with knowledge that damage probably result.....	113
iv) Τα υπαίτια πρόσωπα.....	115

Δ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	116
------------------	-----

Ε. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ – ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ.....	117-127
---	---------

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΣΗΣ (CONTAINERIZATION).

1. Εισαγωγή - Η Ιστορία των Εμπορευματοκιβωτίων (Containers).

Η ιδέα της «εγκιβωτίωσης», δηλαδή της τοποθέτησης υγρών ή στερεών αγαθών χύμα (χύδην) ή συσκευασμένων σε ειδικά διαμορφωμένα κιβώτια με σκοπό τη μεταφορά τους απαντάται ήδη από την αρχαιότητα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η τοποθέτηση υγρών σε αμφορείς ήδη από την εποχή του αρχαίου αιγυπτιακού πολιτισμού¹. Έκτοτε η μέθοδος αυτή συνεχίστηκε με τη χρήση βαρελιών, κιβωτίων και ποικίλων μορφών δοχείων. Η μέθοδος αυτή –όπως ήταν αναμενόμενο- ανά τους αιώνες εξελίχτηκε. Σε καμία όμως περίπτωση δεν άγγιξε το βαθμό βελτίωσης, που κυρίως πέτυχε η «εμπορευματοκιβωτίωση» (containerization)² του β' μισού του 20^{ου} αιώνα. Βέβαια με το ως τότε καθεστώς «εγκιβωτίωσης» η φόρτωση και εκφόρτωση των αγαθών παρέμενε μια διαδικασία χρονοβόρα, πολυέξοδη καθώς και δυσχεραίνουσα τον ακριβή σχεδιασμό των θαλασσίων μεταφορών.

Η εισαγωγή και καθιέρωση των εμπορευματοκιβωτίων (containers)³ στις διεθνείς και εγχώριες μεταφορές ήταν μία από τις πιο απλές στη σύλληψή της όμως ταυτόχρονα και πιο επαναστατικές ιδέες του 20^{ου} αιώνα, αλλάζοντας προοδευτικά το παγκόσμιο εμπόριο μέσα σε λίγα χρόνια. Ως «Πατέρας των Εμπορευματοκιβωτίων» θεωρείται ο Malcolm Mclean (1913 – 2001). Ο ως άνω Αμερικανός επιχειρηματίας, επιχείρησε την απλοποίηση της μεταφοράς εμπορευμάτων, αποφεύγοντας τη συνεχή φόρτωση και εκφόρτωση από το ένα μέσο μεταφοράς στο άλλο, μειώνοντας τον χρόνο μεταφοράς τους. Κατά διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου κατάφερε να παρακάμψει τα όποια προβλήματα και σκέφτηκε να φορτώνει στα πλοία τα φορτηγά, αλλά χωρίς το σασί, δηλαδή μόνο τα ρυμουλκούμενα με τα κιβώτια και αργότερα μόνο τα κιβώτια. Το 1955 ο McLean συνεργάστηκε με τον μηχανικό Keith Tantlinger, με σκοπό την ανάπτυξη του εμπορευματοκιβωτίου όπως το γνωρίζουμε σήμερα. Η πρόκληση ήταν να σχεδιαστεί ένα εμπορευματοκιβώτιο, που θα μπορούσε να φορτωθεί αποτελεσματικά σε πλοία, και θα άντεχε στα μεγάλα θαλάσσια ταξίδια. Το αποτέλεσμα ήταν ένα μεταλλικό κουτί με ύψος 8 ft (2,4 m), πλάτος 8 ft (2,4 m) και μήκος 10 ft (3,0 m). Σε κάθε μία από τις τέσσερις γωνίες ενσωματώθηκαν μηχανισμοί περιστροφής, επιτρέποντάς τού την εύκολη ανύψωση με γερανούς. Την πατέντα αυτή κατοχύρωσαν με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας (World Shipping Council, 2018)⁴.

¹ Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo: The Hague-Visby Rules, Springer Publications 2017, p. 249.

² Βλ. και Παπαδημητρίου Σ. – Σχινά Ορ., Εισαγωγή στα Logistics, εκδ. Σταμούλη, 2004, σελ. 136: «Η κιβωτιοποίηση των εμπορευμάτων έχει ανάλογα με την παλετοποίηση πλεονεκτήματα, που φυσικό είναι να τα εκμεταλλεύονται τα επικίνδυνα φορτία. Η όλη μέθοδος συνίσταται στον εγκιβωτισμό μεγάλων ποσοτήτων αγαθών για τη μαζική μεταφορά τους. Τα προϊόντα συσκευάζονται στον τόπο παραγωγής και παραδίδονται στον τελικό τους προορισμό με αυτοματοποιημένη μεταφορά. Η αρχή στην οποία βασίζεται η χρήση των παλετών είναι απλή: οι παλέτες παρέχουν μια οικονομικότερη μέθοδο απασχολήσεως της τερματικής εγκατάστασης και αξιοποίησης των συντελεστών παραγωγής της (αποθηκευτικών χώρων, ανθρώπινης ενέργειας, χρήματος)».

³ Βλ. και : Η Ιστορία των Πλοίων Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (Container Ships), 17/10/2017, διαθ. στο: <https://e-nautilia.gr/i-istoria-ton-container-ships/> καθώς και: <https://www.freightos.com/the-history-of-the-shipping-container/>.

⁴ Στελλάκη Φ., Εμπορευματοκιβώτια: Η Μινιμαλιστική Ιδέα Που Άλλαξε Το Παγκόσμιο Εμπόριο, 13.02.2018, διαθ. στο: <https://powerpolitics.eu/%CE%B5%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%B2%CF%8E%CF%84%CE%B9%CE%B1->

Το ως άνω όραμα έλαβε χώρα την 26/04/1956 με το «Ideal X⁵», το πρώτο «container ship» στην ιστορία, μεταφέροντας 58 εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι Newark της Νέας Υόρκης στο Χιούστον⁶. Οι θαλάσσιοι μεταφορείς εκείνης της εποχής όμως ήταν διστακτικοί. Αυτό ώθησε τονMcLean να γίνει ο ίδιος εφοπλιστής και η εταιρεία του ονομάστηκε Sea-Land A.E. και τη δεκαετία του 90 εντάχθηκε στην Maersk και νυν στη Maersk Sealand. Όμως από το 1968 και μετά η μεταφορά των εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια άρχισε να αυξάνεται με ταχύτατους ρυθμούς, για να φτάσει στις μέρες μας να διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο στη μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης ξεπερνώντας το 80% του παγκόσμιου εμπορίου. Η πρακτική αυτή ανέδειξε μια νέα επιχειρηματική κατηγορία⁷ που προσφέρει μεταφορικό έργο, εκμεταλλευόμενη όχι πλέον στόλο πλοίων αλλά στόλο «εμπορευματοκιβωτίων».

2. Η Έννοια του Εμπορευματοκιβωτίου (Container).

Με τον όρο «εμπορευματοκιβώτιο», «φορτωδοχείο» ή «φορτωκιβώτιο» εννοούμε κιβώτια τυποποιημένης μορφής και μεγέθους από ισχυρής αντοχής κατασκευή, μη αναλώσιμα και προορισμένα να χρησιμοποιούνται επανειλημμένως για την συγκέντρωση κάθε είδους φορτίου⁸. Πρόκειται δηλαδή⁹ για ένα συνήθως κλειστό δοχείο με σταθερές διαστάσεις και άκαμπτο μεταλλικό σκελετό, σχεδιασμένο: **α)** Να ανυψώνεται με μηχανικά μέσα, **β)** για τη μεταφορά, την ασφάλεια, την προστασία και τη συντήρηση του φορτίου που περιέχεται εντός αυτού, **γ)** για επαναλαμβανόμενη χρήση¹⁰ και **δ)** για τη διαμετακόμιση φορτίου με διαφορετικά μέσα μεταφοράς με σαφή διακριτικά σήματα.

Ως προς τον νομικό ορισμό της έννοιας του «εμπορευματοκιβωτίου» θα πρέπει καταρχάς να επισημανθεί πως δεν είναι παντού απολύτως ο ίδιος. Στη διεθνή νομολογία το εμπορευματοκιβώτιο έχει χαρακτηριστεί ποικιλοτρόπως και δη ως ένα: **α)** «αποσπώμενο διαμέρισμα αποθήκευσης» του πλοίου (detachable storage compartments of the ship)¹¹, **β)** «σύγχρονο υποκατάστατο του κήτους» του πλοίου (a modern substitute for the hold of the vessel)¹², **γ)** «λειτουργικό δέμα» (a functional package)¹³, **δ)** «εξεζητημένο δέμα» (a sophisticated form of package)¹⁴, **ε)** μέσο υπηρεσίας μεταφοράς» (an instrument of transportation service)¹⁵.

[%CE%B7%CE%BC%CE%B9%CE%BD%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE/](#)

⁵ Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p. 252.

⁶ Βλ. και Kendall C. L., The Business of Shipping, 5th Edition 1986, Cornell Maritime Press Inc., p. 197.

⁷ Αντάπασης Αντ. - Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2020, σελ. 66.

⁸ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 66.

⁹ W. David Angus -Legal Implications of "The Container Revolution" in International Carriage of Goods, McGILL Law Journal, 1968, Vol. 14, p. 398.

¹⁰ Πρβλ. και : Schmeltzer M., & Peavy R, Legal Implications of the Container Revolution ,1970 , p. 203.

¹¹ The "Aegis Spirit" [1977] 1 Ll. L. Rep. 93, p. 102.

¹² Northeast Marine Terminal Co. v. Caputo, U.S. Supreme Court, 432 U.S. 249 (1977), p. 270.

¹³ Royal Typewriter v. M/V Kulmerland (The "Kulmerland") [1973] 1 Ll. Rep. 318 and Cameco v. S.S. American Legion (The "American Legion") [1975] 1 Ll. Rep. 295.

¹⁴ Boyd, St.C., Burrows, A.S., & Foxton D. (1996) Scrutton on Charterparties and Bills of Lading (20th ed). Sweet & Maxwell, p. 376.

¹⁵ Comité Maritime International, The Travaux Préparatoires Of The International Convention For The Unification Of Certain Rules Of Law Relating To Bills Of Lading Of 25 August 1924 The Hague Rules And Of The Protocols Of 23 February 1968 And 21 December 1979 The Hague-Visby Rules, p. 570.

Σε επίπεδο νομοθετικό πολυάριθμοι νομοθετικοί ορισμοί απαντώνται κυρίως σε εμπορικές, φορολογικές και τελωνειακές νομοθεσίες καθώς και από ΔΣ. Ένας από τους πρώτους ήταν αυτός του «Διεθνούς Κανονισμού για τη Μεταφορά με Εμπορευματοκιβώτια διά Σιδηροδρόμου»¹⁶: «Εμπορευματοκιβώτια θεωρούνται τεχνικές κατασκευές, που κατασκευάζονται με σκοπό διευκόλυνσης της μεταφοράς εμπορευμάτων από κατοικία σε κατοικία, είτε αποκλειστικά διά σιδηροδρόμου είτε διά της συνδυασμένης μεταφοράς διά σιδηροδρόμου και άλλου μεταφορικού μέσου». Στη συνέχεια πιο ειδικά: **α)** στη ΔΣ της Γενεύης «περί εμπορευματοκιβωτίων» του 1956¹⁷, **β)** στη ΔΣ της Γενεύης «για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια» του 1972¹⁸, **γ)** στις ΔΣ «περί της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων βάσει των δελτίων TIR» του 1959¹⁹ και 1975²⁰, **δ)** στη ΔΣ του 1997²¹ «σχετικά με το τελωνειακό καθεστώς των εμπορευματοκιβωτίων, που χρησιμοποιούνται σε διεθνείς μεταφορές, στο πλαίσιο συνεκμετάλλευσης».

¹⁶ Κυρώθηκε στη χώρα μας με το Ν.Δ. 2960/1954.

¹⁷ Κυρώθηκε με το Ν4144/1961. Για ορ. βλ. άρ. 1 εδ. β' αριθ. 5: «Εμπορευματοκιβώτιο είναι το μεταφορικό όργανο (κιβώτιο, κινητή δεξαμενή, ή άλλο παρόμοιας κατασκευής μέσο μεταφοράς) που είναι: **α)** ισχυρής κατασκευής, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί επανειλημμένως, **β)** ειδικά σχεδιασμένο ώστε να διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων με ένα ή περισσότερα μέσα μεταφοράς χωρίς ενδιάμεση μεταφόρτωση, **γ)** εφοδιασμένο με εξαρτήματα τα οποία καθιστούν δυνατή την εύκολη διακίνησή του, κυρίως κατά την μεταφόρτωσή του από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο, **δ)** κατασκευασμένο κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορεί να φορτωθεί και να εκφορτωθεί εύκολα και **ε)** έχει εσωτερικό όγκο ενός κυβικού ή περισσότερο. Ο όρος εμπορευματοκιβώτιο περιλαμβάνει και τον κανονικό εξοπλισμό, ενώ σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση δεν περιλαμβάνει ούτε το όχημα ούτε τα συνήθη είδη συσκευασίας».

¹⁸ Κυρώθηκε με το Ν1757/1988(ΦΕΚ 37/Α/29-2-1988). Ορισμός: «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 τους σκοπούς αυτούς, **(δ)** διαστάσεων τέτοιων, ώστε η επιφάνεια που περικλείεται από τέσσερα εξωτερικά γωνιακά άκρα του πυθμένα να είναι: (I) τουλάχιστον 14μ² (150 τετραγ. πόδια) ή (II) 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».

¹⁹ Κυρώθηκε με το Ν4144/1961.

²⁰ Κυρώθηκε με το Ν1020/1980 (ΦΕΚ 32/Α/5-2-1980).

²¹ Βλ. ορισμό στο άρ. 1: «**β)** Ως εμπορευματοκιβώτιο νοείται μέσο μεταφοράς (πλαίσιο, αφαιρετό βυτίο ή άλλο ανάλογο μέσο): **i)** που αποτελεί διαμέρισμα, εν μέρει ή τελείως κλειστό, προοριζόμενο να περιέχει εμπορεύματα, **ii)** που προορίζεται για διαρκή χρήση και είναι, επομένως, αρκετά ανθεκτικό ώστε να είναι δυνατή η κατ' επανάληψη χρησιμοποίησή του, **iii)** που έχει ειδικά μελετηθεί ώστε να διευκολύνεται η μεταφορά εμπορευμάτων με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς, χωρίς λύση συνοχής του φορτίου, **iv)** που έχει σχεδιασθεί έτσι ώστε να είναι εύκολος ο χειρισμός του, ιδίως κατά τη μεταφόρτωσή του από κάποιο μεταφορικό μέσο σε άλλο, **v)** που έχει σχεδιασθεί έτσι ώστε να πληρούται και να εκκενώνεται εύκολα και **vi)** με όγκο του εσωτερικού του τουλάχιστον ενός κυβικού μέτρου, εξαιρουμένων των αεροπορικών εμπορευματοκιβωτίων. Τα «αφαιρετά αμαξώματα» και τα «επίπεδα εμπορευματοκιβώτια (flat)» εξομοιούνται προς τα εμπορευματοκιβώτια. Ο όρος «εμπορευματοκιβώτιο» περιλαμβάνει τα τυποποιημένα αεροπορικά εμπορευματοκιβώτια με όγκο εσωτερικού κατώτερου του ενός κυβικού μέτρου, στο βαθμό που αυτά πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στα σημεία **i)** μέχρι **v)**. Ο όρος «εμπορευματοκιβώτιο» περιλαμβάνει τα παρελκόμενα και τον εξοπλισμό του εμπορευματοκιβωτίου ανάλογα με την κατηγορία του, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά μεταφέρονται μαζί με το εμπορευματοκιβώτιο. Ο όρος «εμπορευματοκιβώτιο» δεν καλύπτει τα οχήματα, τα παρελκόμενα ή τα ανταλλακτικά των οχημάτων ούτε τις συσκευασίες, **γ)** ο όρος «εν μέρει κλειστό» όπως ισχύει για τα εμπορευματοκιβώτια που προβλέπονται στο άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο **i)**, περιλαμβάνει τα εμπορευματοκιβώτια τα οποία βασικά αποτελούνται από δάπεδο και υπερκατασκευή που ορίζουν χώρο φόρτωσης ισοδύναμο με εκείνο κλειστού εμπορευματοκιβωτίου. Η υπερκατασκευή αποτελείται κατά γενικό κανόνα από μεταλλικά στοιχεία τα οποία συνθέτουν το σκελετό του εμπορευματοκιβωτίου. Αυτοί οι τύποι εμπορευματοκιβωτίων είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν και ένα ή περισσότερα πλευρικά ή μετωπικά τοιχώματα. Ορισμένα από αυτά τα εμπορευματοκιβώτια έχουν απλώς οροφή η οποία συνδέεται με το δάπεδο με κατακόρυφους ορθοστάτες. Οι εν λόγω τύποι εμπορευματοκιβωτίων χρησιμοποιούνται, ιδίως, για τη μεταφορά ογκωδών εμπορευμάτων (π.χ. αυτοκινήτων οχημάτων) **δ)** ως «αφαιρετό αμαξώμα» νοείται διαμέρισμα φόρτωσης που δεν διαθέτει μέσο κίνησης και έχει σχεδιασθεί ειδικά για να μεταφέρεται επί οδικού οχήματος. Το πλαίσιο του εν λόγω οχήματος και η βάση του αμαξώματος έχουν διαμορφωθεί ειδικά για το σκοπό αυτό. Ο ορισμός αυτός καλύπτει και τα

Ο πιο διαδεδομένος εντοπίζεται στο άρ.2(1) της ΔΣ του 1972 «για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια»²², που εκπόνησε ο ΙΜΟ²³ σε συνεργασία με τον Ο.Η.Ε.²⁴ Έτσι: «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 τους σκοπούς αυτούς, **(δ)** Διαστάσεων τέτοιων, ώστε η επιφάνεια που περικλείεται από τέσσερα εξωτερικά γωνιακά άκρα του πυθμένα να είναι, **(i)** τουλάχιστον 14 τ.μ. (150 τετραγωνικά πόδια) ή **(ii)** τουλάχιστον 7 τ.μ. (75 τετραγωνικά πόδια) εφοδιασμένο με γωνιακούς ακραίους εξαρτισμούς. Στον όρο «εμπορευματοκιβώτιο» δεν περιλαμβάνονται μεταφορικά οχήματα ούτε συσκευασία, εντούτοις περιλαμβάνονται τα εμπορευματοκιβώτια, όταν μεταφέρονται πάνω σε πλαίσια οχημάτων». Σε αυτήν ορίζεται και το πινακίδιο ασφαλείας, που πρέπει να φέρει κάθε εμπορευματοκιβώτιο σε εμφανές μέρος του, ευδιάκριτα και να περιέχει τα παρακάτω στοιχεία: **α)** ημερομηνία κατασκευής, **β)** χώρα έγκρισης, **γ)** αριθμό, **δ)** βάρος και **ε)** ημερομηνία ελέγχου. Τέλος ορισμό περιέχει και το άρ. 1 περ. 26 της ΔΣ της UNCITRAL²⁵ του 2009, ή αλλιώς «Κανόνες του Ρότερνταμ»²⁶.

3. Πλεονεκτήματα της Χρήσης των Εμπορευματοκιβωτίων.

Η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων και της «εγκιβωτίωσης» των εμπορευμάτων σε αυτά αποτέλεσαν έναν τεράστιο μοχλό προόδου της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τα σπουδαιότερα πλεονεκτήματά των εμπορευματοκιβωτίων είναι τα ακόλουθα:

α) Είναι κατασκευασμένα με ανθεκτικά υλικά ιδιαίτερης αντοχής προστατεύοντας με πιο αποτελεσματικό τρόπο τα υπάρχοντα προϊόντα. Αυτό δεν επιτυγχάνεται μόνο λόγω του υλικού κατασκευής των (κυρίως μέταλλα, συνήθως σίδηρο ή αλουμίνιο) αλλά και λόγω του γεγονότος πως στα ήδη συσκευασμένα προϊόντα το «κήτος» του container αποτελεί και μια επιπρόσθετη συσκευασία πολλαπλασιάζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις πιθανότητες ασφαλούς διαχείρισης και προστασίας έναντι εξωτερικών κινδύνων των εμπορευμάτων, που βρίσκονται μέσα σε αυτά. Αν πάλι επιλεγεί η λύση να μην συσκευαστούν τα περιεχόμενα προϊόντα στο εμπορευματοκιβώτιο πάλι αυτό θα επιφέρει κέρδος στον αποστολέα των προϊόντων καθόσον έτσι αποφεύγεται το περαιτέρω κόστος συσκευασίας των περιεχόμενων προϊόντων).

β) Δεν περιορίζονται στη δυνατότητα μεταφοράς συγκεκριμένων ειδών προϊόντων αλλά πλέον υπάρχουν τύποι αυτών²⁷ για τη μεταφορά γενικών ξηρών φορτίων συσκευασμένων (container dry),

κινητά κιβώτια τα οποία είναι διαμερίσματα φόρτωσης ειδικά σχεδιασμένα για συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές 7 ε) ως «επίπεδο εμπορευματοκιβώτιο (flat)» νοείται αχθοφόρο επίπεδο χωρίς υπερκατασκευή ή με ατελή υπερκατασκευή, με το ίδιο πλάτος και το ίδιο μήκος όπως τα εμπορευματοκιβώτια, στις γωνίες του οποίου άνω και κάτω υπάρχουν τεμάχια που επιτρέπουν τη χρήση των ίδιων μέσων στερέωσης και ανύψωσης».

²² Κυρώθηκε με το Ν1757/1988 (ΦΕΚ 37/Α/29-2-1988).

²³ International Maritime Organization ή ΙΜΟ, με έδρα στο Λονδίνο του Ηνωμένου Βασιλείου. Ιδρύθηκε το 1948 ως Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός ή ΙΜCO και από το 1982 ονομάστηκε ΙΜΟ).

²⁴ Ο.Η.Ε. – Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (United Nations ή UN), με έδρα στη Νέα Υόρκη των Η.Π.Α.

²⁵ United Nations Commission on International Trade Law (Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Εμπορικό Δίκαιο).

²⁶ Θα αναλυθεί πιο κάτω.

²⁷ Κιάντου-Παμπούκη Α., Η Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων με Εμπορευματοκιβώτια, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2009, σελ. 14.

ή στερεών χύμα (container bulk) καθώς και υγρών φορτίων (κινητές δεξαμενές π.χ. πετρελαίου - container oil bulk) αλλά και ακόμα (εμπορευματοκιβώτια ψυγεία Υπάρχουν ακόμα και εμπορευματοκιβώτια φορτίων υπό ψύξη (ψυγεία - container refrigerator), που έχουν δική τους ψυκτική εγκατάσταση όπως και εμπορευματοκιβώτια με ρυθμιζόμενη θερμοκρασία και σύστημα αερισμού. Αυτή η δυνατότητα παράσχει ευελιξία και ικανοποιεί την ένταξη στα πλεονεκτήματα της μεταφοράς προϊόντων, που παραδοσιακά δεν μεταφέρονταν κατά αυτόν τον σύντομο και αποτελεσματικό τρόπο²⁸, καθιστώντας στην ουσία τη λειτουργία των εμπορευματοκιβωτίων ως ένα από τα βασικά εργαλεία της παγκοσμιοποίησης²⁹.

β) Λόγω της «προτυποποίησης»³⁰ της κατασκευής τους σε παγκόσμιο επίπεδο και των συγκεκριμένων τύπων τους³¹ επιφέρουν αυτοματοποίηση στη μεταφορά τους καθώς και λόγω της ταχύτερης³² και ασφαλέστερης φορτοεκφόρτωσή τους στα πλοία, διά μηχανικών μέσων (κυρίως γερανών). Μέσω της δυνατότητας επανειλημμένης χρήσης τους αποσβήνονται σημαντικά λειτουργικά έξοδα για το συμβαλλόμενο μέρος, που αναλαμβάνει τη συσκευασία. Πλέον³³ όταν γίνεται λόγος για εμπορική-οικονομική δραστηριότητα εκμεταλλεύσεως «εμπορευματοκιβωτίων» πρέπει να επισημανθεί πως αυτή έχει αναχθεί σε «οικονομία κλίμακας»³⁴, επιτυγχάνοντας σε μεγάλο βαθμό, αφενός μεν τη μείωση του κόστους μεταφοράς, αφετέρου δε τις πιθανότητες ζημίας επί του φορτίου. Τις τελευταίες δεκαετίες³⁵ έχουν γίνει πολλές αλλαγές στην παγκόσμια λιμενική βιομηχανία με αυτή των εμπορευματοκιβωτίων να αποτελεί την αιχμή του δόρατος. Οι πελάτες των λιμανιών, οι ναυτιλιακές εταιρίες των γραμμών έχουν ήδη προχωρήσει σε οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση έχοντας αυξήσει τη διαπραγματευτική τους ικανότητα σε σχέση με τα λιμάνια και τους διαχειριστές φορτίου στα εκχωρημένα τερματικά. Η τάση για αποτελεσματική χρήση όλο και μεγαλύτερων πλοίων, λιγότερων προσεγγίσεων στα λιμάνια και η ανάγκη για μεταφορτώσεις έδωσε τη δυνατότητα σε πολλά λιμάνια, να έρθουν στο προσκήνιο και τους διαχειριστές φορτίου να επιδιώκουν τη δραστηριοποίησή τους σε αυτά.

γ) Για την μεταφοράς τους έχουν κατασκευαστεί συγκεκριμένοι τύποι πλοίων τους τα λεγόμενα «container ships»³⁶, τα οποία, ως προς τις προδιαγραφές, τους επιτυγχάνουν γρηγορότερη φόρτωση

²⁸ Για πιο αναλυτικά βλ. και Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p. 253–258, καθώς και: <http://www.uma.gr/el/container-specifications>

²⁹ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 66.

³⁰ World Shipping Council, Containers, 2020, av. at: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/containers> «Αυτή η τυποποίηση ισχύει τώρα σε ολόκληρο τον παγκόσμιο κλάδο, χάρη στο έργο του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO) που το 1961, έθεσε τυποποιημένα μεγέθη για όλα τα εμπορευματοκιβώτια».

³¹ Για πιο αναλ. βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p. 263-265.

³² Βλ. και: *Leather's Best Inc. v. SS Mormaclynx*, 313 F. Supp. 1373 (E.D.N.Y. 1970): «Containers are provided primarily for the convenience of the carrier, since they cut down handling time and can save as much as 90% of the time required for unloading and reloading a vessel. Shippers derived some advantage from the use of containers, in that expensive export packaging can be reduced because there is less handling and reloading, and also in that they protect against damage if loaded properly and also against pilferage (unless the whole container is stolen, as took place here)».

³³ Wiedenbach L., *The Carrier's Liability for Deck Cargo: A Comparative Study on English and Nordic Law with General Remarks for Future Legislation*, Springer Publications, 2015, p. 11.

³⁴ Δηλαδή σε βάθος χρόνου το μέσο συνολικό κόστος να μειώνεται, όταν αυξάνεται η ποσότητα της παραγωγής. Για πιο αναλ. βλ. Βέττα Ν. – Κατσουλάκο Γ., Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική –Τα Οικονομικά των Παρεμβάσεων σε Μονοπώλια και Ολιγοπώλια, εκδ. Τυπωθήτω, Γιώργος Δαρδάνος, 2004, σελ. 142-145.

³⁵ Παρδάλη Αγγ., Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, εκδ. Σταμούλη, 2007, σελ. 449.

³⁶ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 16-17: «Σήμερα τα παραδοσιακά φορτηγά πλοία με το κύτος και το κατάστρωμα – ακόμα και αυτά που έχουν αντικατασταθεί από ενδιάμεσο κατάστρωμα- έχουν αντικατασταθεί, για τη μεταφορά των τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων από τα κυψελοειδή πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Δεδομένου δε ότι τα

καθώς και υψηλότερες ταχύτητες, κάνοντας έτσι τη μεταφορά των προϊόντων πιο σύντομη και για λιγότερο χρόνο εκτεθειμένη στους οποιουσδήποτε κινδύνους. Επίσης³⁷ δημιουργήθηκαν ειδικοί τερματικοί σταθμοί και υποδομές (critical infrastructure) στους λιμένες υποδοχής³⁸, εξειδικευμένα μέσα φορτοεκφόρτωσης, που προετοίμασαν το έδαφος για την άνθιση της μικτής και συνδυασμένης μεταφοράς από «πόρτα σε πόρτα».

δ) Τέλος χρησιμοποιούνται πιο αποτελεσματικά στη συνδυασμένη μεταφορά, δηλαδή στη μεταφορά με ένα ή περισσότερα μέσα μεταφοράς (θαλάσσια, οδική, σιδηροδρομική, αεροπορική), χωρίς ενδιάμεση επαναφόρτωση του περιεχομένου του και τα εμπορεύματα μπορούν επιπλέον να παραδοθούν ακόμη και στα πιο δυσπρόσιτα σημεία. Έτσι το φορτίο παραμένει μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο σε όλη τη διάρκεια της συνδυασμένης μεταφοράς του³⁹. Ο κίνδυνος κλοπής ή απώλειας περιορίζεται, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα ελέγχου της θέσης τους από απόσταση λόγω εξελιγμένων ηλεκτρονικών συστημάτων.

Συμπερασματικά προκύπτει ότι η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων έχει αλλάξει τον τρόπο που διενεργείται η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Η χρήση τους έκανε τη μεταφορά πιο απλή, πιο γρήγορη, με λιγότερο κόστος⁴⁰ και κυρίως πιο ασφαλή. Χαρακτηριστικά έχει ειπωθεί ότι η χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί τη μεγαλύτερη πρόοδο της μεταφοράς από την εισαγωγή του ατμού ως κινητήριας δύναμης.

4. Μειονεκτήματα της Χρήσης των Εμπορευματοκιβωτίων και Ανακύπτοντα Ζητήματα.

Ωστόσο, η συστηματική χρήση των εμπορευματοκιβωτίων δεν θα μπορούσε να μην συνοδεύεται από μία σειρά μειονεκτημάτων.

α) Το κόστος κατασκευής τους είναι ιδιαίτερα υψηλό και η φορτοεκφόρτωσή τους απαιτεί δαπανηρό μηχανολογικό εξοπλισμό, εξειδικευμένο προσωπικό και συναφείς επενδύσεις. Ο δε οικονομικός κίνδυνος της επιστροφής χωρίς την ανεύρεση νέου φορτωτή στον λιμένα προορισμού,

εμπορευματοκιβώτια καθαυτά προσφέρουν κανονικώς ικανοποιητική προστασία στο εντός αυτών εγκλειόμενο φορτίο, δεν υπάρχουν πλέον κήτη, όπου αυτά θα έπρεπε να τοποθετηθούν. Υπάρχει μόνο ένα πλοίο με κατάστρωμα κατασκευασμένο εν είδη κυψελοειδούς κερήθρας με ασάλινα διαφράγματα (ακτίνες) κάθετα και οριζόντια, τα οποία σχηματίζουν κελιά ή εγκοπές, όπου τοποθετούνται τα τυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια, έχουν τέλεια εφαρμογή, χωρίς να καταλείπονται κενά. Έτσι χρησιμοποιείται ωφέλιμο ο χώρος του πλοίου, ενώ συγχρόνως παραμερίζονται τα τεχνικά προβλήματα της στοιβασίας του φορτίου στο πλοίο, που έχουν δημιουργήσει σημαντικό αριθμό δικαστικών διενέξεων».

³⁷ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 66.

³⁸ Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p. 269-270.

³⁹ Παρδάλη Αγγ., Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, εκδ. Σταμούλη, 2007, σελ. 451: «Με το πέρασμα από τις παραδοσιακές μεταφορές στις σύγχρονες αποστολές με εμπορευματοκιβώτια εμφανίζεται ένας νέος τρόπος θεώρησης αυτών σύμφωνα με τον οποίον η αλυσίδα των λειτουργιών που αρχίζουν από την αποθήκη του αποστολέα και φτάνουν μέχρι την αποθήκη του αποδέκτη είναι ενιαία (door to door)».

⁴⁰ Βλ. ενδ. και παρατήρηση σχετικά με την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας εμπορευματοκιβωτίων και την ταυτόχρονη μείωση κόστους μεταφοράς ανά εμπορευματοκιβώτιο. Τσουβαλά Μ., Εμπορευματοκιβωτίωση στην Περίοδο της Οικονομικής Κρίσης, 2014, διαθ. στο: <http://www.logistics-management.gr/news/537>: «Με τη χρήση πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, όπως είναι για παράδειγμα τα Triple-E πλοία της Maersk Line με χωρητικότητα 18.000 TEUs, ώστε να ελαχιστοποιηθεί το κόστος καυσίμων, κεφαλαίου και εργατικού δυναμικού ανά εμπορευματοκιβώτιο. Η τεράστια χωρητικότητά τους επιτρέπει τη μεταφορά όσο το δυνατόν περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων με τη μικρότερη δυνατή κατανάλωση καυσίμων και με την ελάχιστη δυνατή έκλυση CO₂. Αυτό, σε συνδυασμό με το μέγεθός τους και το πρωτοποριακό σύστημα ώθησης που τα πλοία αυτά χρησιμοποιούν, αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα βελτίωσης της απόδοσης σε οικονομίες κλίμακας, δημιουργώντας νέα στάνταρ στην παγκόσμια ναυτιλία».

επιβαρύνοντας τον μεταφορέα με περιττά έξοδα φόρτωσης και στοιβασίας, υπολογίζεται ότι ανέρχεται στο 20%.

β) Η στεγανότητα τους δυσχεραίνει τον έλεγχο της κατάστασης του φορτίου από τον μεταφορέα, την ασφαλισιμότητα της ευθύνης του, καθώς και τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων. Έτσι διευκολύνονται φαινόμενα όπως η φοροδιαφυγή, η μεταφορά λαθραίων φορτίων, ιδίως ναρκωτικών ουσιών και εκρηκτικών μηχανισμών. Προς το σκοπό ελέγχου του περιεχομένου του σφραγισμένων εμπορευματοκιβωτίων η τεχνολογία (ελέγχου αυτών) να μην έχει κάνει σημαντικά βήματα δεν έχει όμως εξαλείψει πλήρως το ως άνω πρόβλημα.

γ) Τα εμπορευματοκιβώτια ενδέχεται να επηρεάσουν αρνητικά την αξιοπλοΐα (seaworthiness)⁴¹ ενός πλοίου. Η δύναμη των ανέμων καθώς και τα δυνατά κύματα πάνω σε μια διάταξη εμπορευματοκιβωτίων, που υψώνονται πάνω από το κατάστρωμα ή τη νοητή γραμμή αυτού, ενδέχεται να επιφέρει σοβαρό κίνδυνο για την ευστάθεια ενός πλοίου. Η εκτεταμένη αυτή πρακτική έχει ως συνέπεια πολλά από τα εμπορευματοκιβώτια, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, να πέφτουν στη θάλασσα και να χάνονται είτε λόγω των καιρικών συνθηκών είτε λόγω ενδεχομένης αβαρίας (general average)⁴². Μάλιστα, τα εμπορευματοκιβώτια αυτά διατηρούν την ικανότητα πλεύσης τους και υφίσταται σημαντικός κίνδυνος «πρόσκρουσης» για τα μικρά σκάφη, που κινούνται κατά τις νυκτερινές ώρες και δεν διαθέτουν σχετικά συστήματα ανίχνευσης. Η ευστάθεια του πλοίου όμως δύναται να επηρεαστεί ακόμα και αν τα εμπορευματοκιβώτια στοιβάζονται κάτω από το υπαρκτό ή νοητό επίπεδο του καταστρώματος. Αυτό ιδίως μπορεί να συμβεί όταν τα εμπορευματοκιβώτια, που χρησιμοποιούνται, δεν έχουν το ίδιο μέγεθος και στοιβάζονται το ένα δίπλα και πάνω στο άλλο. Βέβαια μια άστοχη τοποθέτηση αυτών είναι ασφαλώς πιο πιθανή στα παλαιότερα πλοία των οποίων οι εσωτερικοί χώροι δεν είναι σχεδιασμένοι, για να δέχονται τέτοιου μεγέθους κιβώτια και όχι στα σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που έχουν σχεδιαστεί για αυτό. Ασφαλώς μια άστοχη διάταξη εμπορευματοκιβωτίων ενέχει τον κίνδυνο μετατόπισης φορτίου ιδιαίτερα σε περίπτωση θαλασσοταραχής.

δ) Σε διαρθρωτικό επίπεδο της αγοράς η αξιοποίησή τους προκάλεσε τη σταδιακή κατάργηση των μέχρι τότε συμβατικών μεθόδων μεταφοράς και την αντίστοιχη απώλεια πολλών θέσεων εργασίας. Η αντοχή τους, η οποία επιτρέπει την κατακόρυφη στοιβασία περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων, δημιούργησε την ανάγκη για πλοία με μεγαλύτερη μεταφορική χωρητικότητα. Διαρθρωτικά έτσι και λόγω της δημιουργίας ναυτιλιακών εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενίσχυσε την τάση ολιγοπωλιακής δομής⁴³, στις τακτικές γραμμές επιταχύνοντας την έξοδο από την αγορά μικρότερων ναυτιλιακών εταιριών⁴⁴.

⁴¹ Βλ. Angus-W. D., ο.π., p. 405.

⁴² Για ορισμό βλ. ενδ. άρ. 219 ΚΙΝΔ: «Αποτελούν κοινάς αβαρίας αι ζημΐαι και αι έκτακτοι δαπάναι, αι γενόμεναι εκουσίως και κατ' εύλογον κρίσιν προς την σωτηρίαν πλοίου και φορτίου από κοινού θαλασσίου κινδύνου, εφ' όσον επήλθε το επιδιωχθέν ωφέλιμον αποτέλεσμα».

Σχετ. νομοθετικό πλαίσιο «Κώδικας Κανόνων Υόρκης-Αμβέρσας» του 1890, (“York and Antwerp Rules”). Στην Ελλάδα Κ.Ι.Ν.Δ., (11^{ος} τίτλος, αρ. 219-234).

⁴³ Βλ. σχετικά, Athanassiou G., Aspects Juridiques de la Concurrence Maritime, Étude Comparative à Partir du Droit Communautaire, Thèse Pour obtenir le grade de Docteur en Droit, 1996, σελ. 55 επ., καθώς και Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 66.

⁴⁴ Βλ. και United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2018, p. 29, av. at https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf: «Όσον αφορά τις μακροπρόθεσμες τάσεις στην ανάπτυξη των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανά χώρα, τα μεγέθη των πλοίων και η συνολική χωρητικότητα ανά χώρα έχουν αυξηθεί με την πάροδο των ετών και ο αριθμός των εταιριών έχει μειωθεί».

στ) Επίσης⁴⁵ λόγω της καθιερωμένης πλέον διαδικασίας φορτώσεως των εμπορευματοκιβωτίων στα κατάλληλα πλοία οι φορείς εκμετάλλευσης αυτών συχνά ισχυρίζονται ότι είναι αδύνατο για αυτούς να έχουν ακριβή γνώση ως προς το ποια εμπορευματοκιβώτια (και με ποιο περιεχόμενο) θα μεταφερθούν στο κατάστρωμα και αυτό γιατί τα εμπορευματοκιβώτια είναι παρεμφερή καθόσον - λόγω της «προτυποποιήσεώς» τους. Πολλώ δε μάλλον η τοποθέτησή τους στα σχετικά πλοία διενεργείται με αυτοματοποιημένο τρόπο με τη χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων⁴⁶ έχοντας πριν βρεθεί σε τερματική περιοχή φορτώσεως, όντας σε διάταξη και στοιβάσια, που δεν την γνωρίζει ο θαλάσσιος μεταφορέας. Αυτό καθιστά δυσχερές να επιλεγεί ένα εμπορευματοκιβώτιο σε συγκεκριμένη τοποθεσία μέσα στο πλοίο, ώστε να μεταφερθεί όσο το δυνατόν καλύτερα με τις βέλτιστες διατυπώσεις ασφαλείας.

ζ) Ζήτημα είναι και η πολλαπλότητα⁴⁷ των νομικών καθεστώτων, που διέπει τη συνδυασμένη μεταφορά και η αντίστοιχη ποικιλότητα των σχετικών νομικών υποχρεώσεων των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορέων. Τα εμπορεύματα στο διεθνές εμπόριο συνήθως περνούν από τα χέρια από έναν αριθμό διαφορετικών μεταφορέων, που συνεπάγονται τη χρήση διαφόρων μέσων μεταφοράς. Το ελάχιστο επίπεδο ευθύνης, που οι διάφοροι μεταφορείς υποχρεούνται να δέχονται ποικίλλει σημαντικά ανάλογα με τον τύπο μεταφοράς, τη συγκεκριμένη χώρα και ακόμη και τη συγκεκριμένη χώρα ή το κράτος εντός αυτής της χώρας. Όπως παρατηρεί και η Αθανασίου Λ.⁴⁸: «*Η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων προκάλεσε νομικά προβλήματα με δυσκολία ευθέως ανάλογη της οικονομικής χρησιμότητάς των – κυρίως διότι οι κανόνες, που διέπουν τη θαλάσσια μεταφορά, είχαν υιοθετηθεί πριν από την τεχνική αυτή εξέλιξη. Ζητήματα που αφορούν την κατανομή υποχρεώσεων μεταξύ μεταφορέα φορτωτή, την ευθύνη του πρώτου για τη διαχείριση της φορτωτικής μονάδας, την έκταση της ευθύνης του και ιδίως τον περιορισμό αυτής, αντιμετωπίστηκαν αρχικώς νομολογιακά με επιτυχία*».

η) Τέλος η ζημία στο φορτίο εντός ενός εμπορευματοκιβωτίου στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι εξωτερικά εμφανής⁴⁹ με αποτέλεσμα να ανακαλύπτεται πριν από τον τελικό προορισμό καθόσον τότε η διαδικασία της αποσφράγισης λαμβάνει χώρα. Έτσι ο κακομεταχείριση, η ζημία, η κλοπή ή η απώλεια θα μπορούσαν να έχουν συμβεί σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια αυτού του ταξιδιού και παρ'όλα αυτά είναι αρκετά πιθανό ότι θα έχουν δοθεί καθαρές εισπράξεις από έναν φορέα εκμετάλλευσης σε άλλο σε όλη τη διαδρομή. Επίσης δεν είναι πάντοτε ξεκάθαρο ποιος συσκευάζει τα εμπορεύματα στο δοχείο. Δηλαδή αν είναι ο φορτωτής, ο εφοπλιστής ή κάποιος τρίτος, που ενδεχομένως να συμβάλλεται και με τους ως άνω.

⁴⁵ Βλ. Angus-W. D., ο.π., p. 405.

⁴⁶ Με τα συστήματα CASP (Computer Automated Stowage Planning) και Bulko. Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p. 271. Ομοίως και: Wiedenbach L., ο.π., p. 12.

⁴⁷ Βλ. Angus-W. D., ο.π., p. 405.

⁴⁸ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 67.

⁴⁹ Βλ. και Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., Η Ευθύνη στη Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευμάτων (εσωτερική και διεθνή) εκδ. Σάκκουλα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, 2000, σελ. 100.

B. ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΓΕΝΙΚΩΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.

1. Η Έννοια του Καταστρώματος και η Απαγόρευση Μεταφοράς σε Αυτό.

Κατάστρωμα (deck)⁵⁰ ή κουβέρτα πλοίου ονομάζεται κάθε συνεχής οριζόντια επιφάνεια, που μπορεί να εκτείνεται σε όλο το μήκος του πλοίου ή να περιορίζεται σε μέρος αυτού. Το κατάστρωμα αποτελεί το επάνω επίπεδο (πέλμα) της δοκού (καρίνας) του πλοίου συμβάλλοντας έτσι στη διαμήκη αντοχή της αφενός και αφετέρου στην ενίσχυση στήριξης των πλευρών του πλοίου, εξασφαλίζοντας με τις διαμήκειες και εγκάρσιες φρακτές, (διαφράγματα), την στεγανότητα των εσωτερικών χώρων του πλοίου, αλλά και την στήριξη αυτών των διαφραγμάτων. Πλοία - σκάφη στερούμενα καταστρώματος είναι τα υποβρύχια, τα βαθυσκάφη, οι ανοικτές φορτηγίδες καθώς και λέμβοι (βάρκες).

Ο αριθμός των καταστρωμάτων ενός πλοίου εξαρτάται από τον τύπο ναυπήγησης και το μέγεθός του. Συνήθως διακρίνουμε στα φορτηγά πλοία, (από κάτω προς τα επάνω): το κατώτερο κατάστρωμα (lower deck), το μέσο κατάστρωμα (middle deck), το κύριο κατάστρωμα (main deck), το ανώτερο κατάστρωμα (upper deck), το ανώτατο κατάστρωμα (weather deck) και το προστατευτικό ή αίθριο κατάστρωμα. Το κατάστρωμα μπορεί να είναι σιδερένιο (iron deck), ξύλινο (wood deck) ή πλαστικό (fiberglass deck), επίσης και συνεχές⁵¹ (continuous deck) όταν εκτείνεται σε όλο το μήκος του πλοίου, ή περιορισμένο να φέρει γερανούς (deck cranes). Όσα υλικά και εφόδια φέρονται μόνιμα σε κατάστρωμα ή γίνεται η χρήση τους σ' αυτά ονομάζονται εφόδια καταστρώματος (deck stores).

Η απαγόρευση της φορτώσεως στο κατάστρωμα ως παραδοσιακή και διαχρονική στρατηγική των θαλάσσιων μεταφορέων εντάχθηκε στο γενικότερο πλαίσιο των υποχρεώσεων του θαλάσσιου μεταφορέα στις ναυτιλιακές νομοθεσίες διεθνώς⁵². Οι λόγοι είναι πάρα πολλοί. Καταρχήν η φόρτωση στο κατάστρωμα συνεπάγεται έλλειψη προστασίας του φορτίου, το οποίο είναι εκτεθειμένο στις καιρικές συνθήκες. Έτσι, υπάρχουν μεγάλοι κίνδυνοι φθοράς αυτού είτε λόγω διαβροχής αυτού σε περίπτωση θαλασσοταραχής ή βροχοπτώσεως είτε λόγω έκθεσής του στο ήλιο ή σε ανέμους ή σε χαμηλές θερμοκρασίες. Επίσης η ως άνω απαγόρευση προστατεύει τόσο το φορτίο από την αρπαγή του σε ένα πλοίο καθώς και τους επιβάτες από αυτό. Κατ' αυτόν τον τρόπο διευκολύνεται και η μετακίνηση του πληρώματος και των υπολοίπων επιβαινόντων πάνω στο

⁵⁰ Για περισ. βλ. και: <http://www.hellenicaworld.com/Transport/Ships/gr/Katastroma.html>

⁵¹ Βλ. ενδ. και ορισμό από άρ. 2 Π.Δ.103/1999 - ΦΕΚ 110/Α/2-6-1999, «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ (L 144/15.05.1998)» και άρ.2 Π.Δ. 95/2019 ΦΕΚ 158/Α/14-10-2019 αντίστοιχα «Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 103/1999 «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998» (Α 110), σε συμμόρφωση με την Οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Νοεμβρίου 2017 (ΕΕ L 315/40/30.11.2017)»: «Πλοίο με πλήρες κατάστρωμα είναι κάθε πλοίο που διαθέτει ολοκληρωμένο κατάστρωμα, εκτεθειμένο στον καιρό και στη θάλασσα, το οποίο διαθέτει μόνιμα μέσα κλεισίματος όλων των ανοιγμάτων στο εκτεθειμένο στον καιρό τμήμα και κάτω από το οποίο όλα τα ανοίγματα στις πλευρές του πλοίου είναι εφοδιασμένα με μόνιμα μέσα τουλάχιστον καιροστεγούς κλεισίματος: το ολοκληρωμένο κατάστρωμα μπορεί να είναι υδατοστεγές κατάστρωμα ή ισοδύναμη κατασκευή, αποτελούμενη από ένα μη υδατοστεγές κατάστρωμα καλυμμένο τελείως από μια καιροστεγή κατασκευή επαρκούς αντοχής, ώστε να διατηρείται η καιροστεγής ακεραιότητα, και εφοδιασμένο με καιροστεγείς συσκευές κλεισίματος».

⁵² Για πιο αναλ. βλ. Γκόφα Δ., Η Φόρτωση επί του Καταστρώματος. Συμβολή εις την Ιστορία του Εθνικού Ναυτικού Δικαίου της Μεσογείου Ιδώς δε του Ελληνικού, Αθήνα 1965, σελ. 39, 40, 46, 51-2, 60 επ. και 73 επ.

κατάστρωμα. Επιπλέον η ύπαρξη φορτίου στο κατάστρωμα επαυξάνει τους κινδύνους για το πλοίο κατά την διάρκεια του πλου καθώς δύναται να επηρεάσει την ευστάθεια του πλοίου, καθώς όσο ψηλότερα βρίσκεται το κέντρο βάρους ενός σώματος τόσο μικρότερη είναι η ευστάθεια του. Η ευστάθεια του πλοίου επηρεάζεται και κατά άλλο τρόπο. Σε περίπτωση θαλασσοταραχής το φορτίο καταστρώματος προσβάλλεται αμέσως από τα κύματα και έτσι μπορεί να μετακινηθεί από το σημείο στοιβασίας του με αποτέλεσμα να προκαλέσει ή να επιτείνει την κλίση του πλοίου, προκαλώντας σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια. Εξάλλου τεχνικά κάθε πλοίο διαθέτει συγκεκριμένες γραμμές φορτώσεως η ρύθμιση των οποίων γίνεται με τη ΔΣ⁵³ του 1966 «περί Γραμμών Φόρτωσης» και το Πρωτόκολλο⁵⁴ της του 1988. Βέβαια αξίζει να επισημανθεί πως και μεν η φόρτωση στο κατάστρωμα είναι καταρχήν απαγορευμένη όμως η ίδια ως άνω Σύμβαση προβλέπει στο άρθρο (κανονισμό) 44 τη μεταφορά ξυλείας επί του καταστρώματος, εφόσον πληρούνται οι ταχθείσες από αυτό προϋποθέσεις.

Ασφαλώς θα πρέπει εν προκειμένω να εξεταστεί το ζήτημα των υπερκατασκευών⁵⁵ επί του καταστρώματος και εάν η τοποθέτηση φορτίου κάτω από αυτές προσιδιάζει στην μεταφορά στο κατάστρωμα ή στο κύτος του πλοίου. Η επικρατούσα άποψη⁵⁶ είναι ότι η μεταφορά του φορτίου εντός και υπό υπερκατασκευών του καταστρώματος εξομοιώνεται με τη μεταφορά στο κύτος του πλοίου. Δικαιολογητική βάση αποτελεί η προστασία του φορτίου από τις εξωτερικές καιρικές συνθήκες που θα αντιμετώπιζε σε ένα «γυμνό» κατάστρωμα.

2. Η Συμφωνία για τη Μεταφορά στο Κατάστρωμα.

Στο πλέον κείμενο αναφοράς διεθνώς, αυτό των ΚΧ-Β⁵⁷, η μεταφορά στο κατάστρωμα εξαιρείται από την εφαρμογή τους, μόνο όταν υπάρχει ρητή δήλωση ή μνεία στην όψη της φορτωτικής ότι το φορτίο θα μεταφέρεται στο κατάστρωμα και πράγματι μεταφέρεται με αυτόν τον τρόπο⁵⁸. Αξίζει να επισημανθεί, πως δεν απαιτείται ρητή και σαφής δήλωση ή μνεία στη σύμβαση

⁵³ Κυρώθηκε με τον Α.Ν.3 91/1968 - ΦΕΚ 125/Α/4-6-1968, «Περί κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως περί γραμμών φορτώσεως, 1966».

⁵⁴ Κυρώθηκε με το Ν2209/1994 - ΦΕΚ 72/Α/11-5-1994, «Κύρωση του Πρωτοκόλλου, 1988, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 και άλλες διατάξεις».

⁵⁵ «Ως υπερκατασκευές (superstructures) ονομάζονται όλες εκείνες οι μόνιμες κατασκευές, που βρίσκονται πάνω από το ανώτατο συνεχές υδατοστεγανό κατάστρωμα του πλοίου και οι οποίες εκτείνονται σε όλο το πλάτος του πλοίου όχι όμως και το μήκος του. Τέτοιες υπερκατασκευές είναι το πρόστεγο (κάσαρο ή καμπούνη, forecastle), το μεσόστεγο (ή γεφυρα, bridge house), το πίστεγο (πούπι, poop)».

Για περισ. σχετ. βλ. και: Ναυτική Τέχνη, Κεφ. 2ο: Ορολογία - Ονοματολογία Διαστάσεις πλοίου διαθ. στο: http://www.pischools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_textni_a/kef02.pdf

⁵⁶ Βλ. και Αμερικανική υπόθ. Lossiebank C.Massce & Co Inc. v. Bank line (1938) (sup. Ct. of Cal.), όπου κρίθηκε ότι επειδή το πλοίο είχε υπερκατασκευές (από παχύ ξύλο), που προστάτευαν το φορτίο, υπήρχε επιτρεπόμενη κάτω από το κατάστρωμα στοιβασία «..was proper under-deck stowage».

Ομοίως Schaps G.- Abraham J., Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland (kommentar) II, 1978, p. 853.

⁵⁷ Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (θα αναλυθούν ειδικότερα στη συνέχεια).

⁵⁸ Βλ. και Wilson F. J., Carriage of Goods by Sea – 7th Edition, Longman Publications, 2010, p.178: «Πρέπει να πληρούνται δύο προϋποθέσεις για να αποφευχθεί η λειτουργία των ΚΧ-Β. Πρώτον, το φορτίο πρέπει πραγματικά να στοιβάζεται στο κατάστρωμα και, δεύτερον, αυτό το γεγονός πρέπει να αναφέρεται ρητά στο περιεχόμενο της φορτωτικής. Εάν δεν πληρούνται και οι δύο προϋποθέσεις, το συμβόλαιο μεταφοράς θα εξακολουθεί να ρυθμίζεται από τους ΚΧ-Β. Συνεπώς, θα συνεχίσουν να ισχύουν όταν στη φορτωτική δεν γίνεται λόγος για μεταφορά επί του καταστρώματος αλλά τα εμπορεύματα ωστόσο αποθηκεύονται σε αυτό ή όπου η φορτωτική περιέχει δήλωση ότι τα εμπορεύματα πρόκειται να μεταφερθούν στο κατάστρωμα, αλλά στην πραγματικότητα αποθηκεύονται στα αμπάρια του πλοίου. Το εάν τα εμπορεύματα είναι αποθηκευμένα ή όχι στο κατάστρωμα είναι ένα πραγματικό ζήτημα, που μπορεί εύκολα να εξακριβωθεί. Ωστόσο, το πιο δύσκολο ζήτημα σε αυτήν την περίπτωση είναι να τηρείται η σχετική μνεία στη φορτωτική. Το

μεταφοράς ή στην όψη της φορτωτικής, όταν τα αγαθά υπόκεινται σε διατάξεις, που υποχρεώνουν το μεταφορέα για την αποθήκευση στο κατάστρωμα. Αυτό συμβαίνει όταν η φόρτωση στο κατάστρωμα απαιτείται από μια διεθνή σύμβαση ή προκύπτει από υποχρεώσεις του μεταφορέα σχετικά με την επιμέλεια του φορτίου⁵⁹. Σε αυτήν την περίπτωση, η συμφωνία των μερών για την φόρτωση στο κατάστρωμα εκλαμβάνεται ως υπονοούμενος όρος (implied term). Αυτό αντανakλάται εξαιρετικά στην περίπτωση των επικίνδυνων εμπορευμάτων και των στερεών χύδην φορτίων, τα οποία ρυθμίζονται από τον κώδικα IMDG⁶⁰ και τον κώδικα IMSBC⁶¹, αντίστοιχα⁶². Από την άλλη ασφαλώς η φόρτωση κάτω από το κατάστρωμα σε όλες της «συνήθεις» μεταφορές εμπορευμάτων ομοίως θεωρήθηκε ως «implied term»⁶³.

Από την άλλη το δόγμα της θεμελιώδους παραβίασης της σύμβασης «fundamental breach of contract», προβλέπει ότι εάν ένα αντισυμβαλλόμενο μέρος έχει διαπράξει παραβίαση, που ανάγεται στα θεμέλια της σύμβασης και στην ουσία αναιρεί το σκοπό της, τότε το αντισυμβαλλόμενο μέρος, που προέβη στην παραβίαση, εξαιρείται από την εφαρμογή των σχετικών ρητρών στη σύμβαση μεταφοράς, που προορίζονται να εξαιρέσουν ή περιορίσουν την ευθύνη αυτού του μέρους για την ανικανότητα του να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Το ως άνω δόγμα έλκει την εμπορική του προέλευση από τον 19^ο αιώνα και έχει ισχύσει σε περιπτώσεις σοβαρών συμβατικών παραβιάσεων όπως τη γεωγραφική απόκλιση (deviation) από το ταξίδι ή την αποθήκευση των εμπορευμάτων σε διαφορετικό χώρο από αυτόν, που συμφωνήθηκε στη σύμβαση. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ακόμη και η αιτιώδης συνάφεια δεν κρίθηκε ως απαραίτητη για να ενεργοποιηθεί η εφαρμογή του δόγματος αυτού- το γεγονός ότι η απώλεια ή η ζημιά δεν προκλήθηκε από τη θεμελιώδη παραβίαση δεν αποτελούσε ελαφρυντικό στοιχείο για τον παραβάτη μεταφορέα. Αυτό ήταν ένα πολύ προτιμώμενο και χρησιμοποιημένο κράτος δικαίου στο παρελθόν και μέχρι τις δύο ορόσημες αποφάσεις του House of Lords (Suisse Atlantique⁶⁴ and Photo Production⁶⁵), που σηματοδότησαν μια ουσιαστική αλλαγή.

Στις χώρες, που ανήκουν στο σύστημα του «Common Law»⁶⁶ η μεταφορά πραγμάτων και εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα, χωρίς την προηγούμενη συναίνεση του φορτωτή αντιμετωπίστηκε ως «θεμελιώδης παρέκκλιση από τη σύμβαση – fundamental breach of contract» ή

ζήτημα σε αυτήν την περίπτωση είναι εάν ένας καλόπιστος κομιστής της φορτωτικής μπορεί να εξακριβώσει, απλώς εξετάζοντας τις διατάξεις του αυτής εάν όντως το φορτίο έχει αποθηκευτεί στο κατάστρωμα. Ασφαλώς ένα τέτοιου είδους σύστημα θα ήταν ανεπαρκές. Μια τέτοια ρήτρα όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό είναι ανεπαρκής, αφού σε καμία περίπτωση δεν εξασφαλίζει γνώση του κατόχου αυτής ότι το φορτίο τοποθετήθηκε ή όχι στο κατάστρωμα».

⁵⁹ Άρ.3 αριθ. 2 των ΚΧ-Β.

⁶⁰ International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code.

Για περισ. βλ. και: <http://www.imo.org/en/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx>

⁶¹ International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code. Για περισ. βλ. και:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/default.aspx>

⁶² Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p. 179.

⁶³ Royal Exchange Shipping Co Ltd vs Dixon [1887] LR 12 App Cas 11: «in the absence of legal requirement, express agreement or custom/usage/practice, the only approved or recognized location of stowage is below deck”. This leads to the carrier to be in breach of his contractual duties».

⁶⁴ Suisse Atlantique Societe d'Armement SA v. NV Rotterdamsche Kolen Centrale [1967] 1 AC 361.

⁶⁵ Photo Production Ltd v. Securicor Transport Ltd [1980] AC 827.

⁶⁶ Κοινοδίκαιο (Common Law) είναι το δίκαιο που αναπτύχθηκε στην Αγγλία και ανήκει στην ευρύτερη παράδοση δικαίου (ή οικογένεια των χωρών του Κοινοδικαίου), που περιλαμβάνει επίσης τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ιρλανδία, την Αυστραλία, την Ινδία, τη Νέα Ζηλανδία, τον Καναδά και την Κύπρο.

«οιονεί παρέκκλιση από τη σύμβαση – quasi deviation⁶⁷», η οποία καταφάσκει είτε ipso iure (rule of law) είτε με ερμηνεία (construction) των ρητρών της σύμβασης⁶⁸ και η οποία εμποδίζει τον μεταφορέα σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου να επικαλεστεί τους ευνοϊκούς όρους της συμβάσεως μεταφοράς και των ΚΧ ή ΚΧ-Β ή της αντίστοιχης εσωτερικής νομοθεσίας⁶⁹.

Το δόγμα αυτό της παρέκκλισης⁷⁰ προέρχεται από το νόμο περί θαλάσσιας ασφάλισης⁷¹, όπου ένα πλοίο στερείτο την ασφαλιστική του κάλυψη (ousted)⁷², εάν ο πλοιοκτήτης απέκλινε γεωγραφικά από την εμπορική διαδρομή ή καθυστέρησε αδικαιολόγητα τον πλου⁷³. Αυτό συνέβη επειδή οι ασφαλιστές δεν ήταν πρόθυμοι να καλύψουν κινδύνους, που βρίσκονται εκτός της άμεσης εκτέλεσης του ταξιδιού στη συνηθισμένη εμπορική διαδρομή⁷⁴. Το δόγμα της απόκλισης στην ουσία είναι μια παραλλαγή του ίδιου δόγματος τη θεμελιώδους παραβίασης. Όσον αφορά την πρακτική εφαρμογή του δόγματος, οι φορτωτές το χρησιμοποιούν συχνά σε μια προσπάθεια να άρουν το δικαίωμα περιορισμού ευθύνης του μεταφορέα, όπως π.χ. του άρ. 4 αριθ. 5 των ΚΧ-Β⁷⁵.

Η θεωρία της παραβίασης της Συμβάσεως και του νόμου, αρχικώς είχε περιοριστεί στην γεωγραφική παρέκκλιση του πλοίου από την πορεία του⁷⁶, το κυριολεκτικό, δηλαδή «deviation»⁷⁷, κατά αυστηρή γραμματική ερμηνεία.⁷⁸ Στην πορεία των χρόνων αυτό το «κατά κυριολεξία deviation» σαν έννοια έγινε ευρύτερη, «οιονεί», αποσυνδέθηκε από τα πραγματικά περιστατικά της πλεύσης⁷⁹ και αποκτώντας πλέον νομική σημασία (νομικό «deviation») περιλαμβάνει την «αντισυμβατική και νομική παρέκκλιση»⁸⁰. Χαρακτηριστική απόφαση, που δίνει τον ορισμό του

⁶⁷ Για πιο αναλ. βλ. Nikaki Th., The Quasi Deviation Doctrine, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 35, January 2004, p. 45-...

⁶⁸ Ρόκας Ι. – Θεοχαρίδης Γ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ' Έκδοση, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2015, σελ. 252.

⁶⁹ Για πιο αναλ. βλ. Lennon M., Deviation Then and Now--When COGSA's per Package Limitation Is Lost Margaret M. Lennon, Saint's John Law Review, Vol. 76, Number 2, 2002, p. 437-441.

⁷⁰ Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p.192.

⁷¹ Marine Insurance Act 1906 (2015).

⁷² Hearne v. Marine Insurance Co., 87 U.S. (20 Wall.) 488 (1874); Oliver v. Maryland Insurance Co., 11 U.S. (7 Cranch) 487 (1813).

⁷³ MIA 1906 (2015) Sec. 46:«(1)Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.(2)There is a deviation from the voyage contemplated by the policy— (a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or (b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.(3)The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract».

⁷⁴Βλ. και Lavabre v. Wilson (1779) Doug. KB 284 (Court of King's Bench), όπου έγινε δεκτό πως το κύριο αντικείμενο του deviation δεν είναι η επίταση του ασφαλιστικού κινδύνου, αλλά το γεγονός ότι συμβατικά τα μέρη διαφοροποιούν τον πλου, που συγκεκριμένα έχει ασφαλιστεί.

⁷⁵ Force R. – Yiannopoulos A. – Davies M., Admiralty and Maritime Law, Beard Books Publications, 2006, p. 304 - 305.

⁷⁶ Ενδ. απόφ. ΜΠρ.Πειρ. 1200/2020.

⁷⁷ Ενδ. απόφ. Int. Hong Kong Co. v. Guangzhou Ocean Shipping Co. & PENAVICO Dalian Co (1993).

⁷⁸ Chacón, V.- H., The Due Diligence in Maritime Transportation in the Technological Era, Springer Publications, 2017, p.10.

⁷⁹ Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., 192: «Έτσι, η μεταφορά στο κατάστρωμα με φορτωτική που δεν δηλώνει ρητά ότι το φορτίο θα φορτωθεί στο κατάστρωμα θεωρείται «τεχνική» παρά «γεωγραφική» απόκλιση».

⁸⁰ Για την ακρίβεια είναι «οιονεί αδικαιολόγητη παρέκκλιση», δεδομένου ότι το άρ. 4 παρ. 4 ΚΧ-Β ορίζει: «Καμία παρέκκλιση από την πορεία για διάσωση ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα και καμία άλλη δικαιολογημένη παρέκκλιση από την πορεία δε θεωρείται παραβίαση αυτής ή της σύμβασης μεταφοράς και ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για καμία απώλεια ή ζημία που προκύπτει από αυτήν». Αναγνωρίζεται δηλαδή η δικαιολογημένη και η μη δικαιολογημένη παρέκκλιση.

deviation είναι η αμερικανική *Spartus Corp. v. S/S Yafo*⁸¹. Το deviation διακρίνεται σε δικαιολογημένο και αδικαιολόγητο⁸². Αυτό υποστηρίχθηκε και στο αγγλικό δίκαιο και στην UK COGSA του 1971 και 1992, όπου όμως τα τελευταία χρόνια αμφισβητείται ζωηρά⁸³ λόγω και της θέσης σε ισχύ της Unfair Contract Terms Act (UCTA) του 1977⁸⁴, που αναγνωρίζει πως οι ρήτρες εξαιρέσης της ευθύνης όταν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των μερών είναι έγκυρες όμως όταν ο δικαιούχος του φορτίου είναι παραλήπτης ή κοιμιστής της φορτωτικής τότε θα πρέπει το («εύλογο – reasonableness) των σχετικών ρητρών, να πληρείται κατά τις διατυπώσεις του νόμου αυτού⁸⁵.

Στις ΗΠΑ η COGSA(1936)⁸⁶ δεν εφαρμόζεται ευθέως σε περιπτώσεις, όπου τα πράγματα μεταφέρονται στο κατάστρωμα, εφόσον περιλαμβάνεται στη φορτωτική δήλωση ότι τα πράγματα θα μεταφερθούν στο κατάστρωμα και ότι πράγματι μεταφέρονται έτσι. Σε αυτήν την περίπτωση τα μεταφερόμενα αγαθά δεν θεωρούνται «πράγματα» για το σκοπό του νόμου. Αντιθέτως η COGSA εφαρμόζεται όταν τα πράγματα τοποθετούνται στο κατάστρωμα, ενώ η φορτωτική σιωπά είτε προβλέπει ρητώς τη μεταφορά τους υπό του καταστρώματος. Ο μεταφορέας τότε τοποθετώντας αυτοβούλως το φορτίο στο κατάστρωμα, παραβιάζει τη σύμβαση μεταφοράς, γιατί εκθέτει το φορτίο σε μεγαλύτερους κινδύνους από αυτούς στους οποίους τα μέρη είχαν υπολογίσει⁸⁷. Έτσι η

⁸¹ *Spartus Corp. v. The S/S Yafo* 590 F.2d 1310 (5th Cir. 1979): «*To deviate, lexicographically, means to stray, to wander. As applied in admiralty law, the term 'deviation' was originally and generally employed to express the wandering or straying of a vessel from the customary course of the voyage, but in the course of time it has come to mean any variation in the conduct of a ship in the carriage of goods whereby the risk incident to the shipment will be increased, such as carrying the cargo on the deck of the ship contrary to custom and without the consent of the shipper, delay in carrying the goods, failure to deliver the goods at the port named in the bill of lading and carrying them farther to another port, or bringing them back to the port of original shipment and reshipping them. Such conduct has been held to be a departure from the course of agreed transit and to constitute a 'deviation' whereby the goods have been subjected to greater risks, and, when lost or damage in consequence thereof, clauses of exceptions in bills of lading limiting liability cease to apply. Deviation may be geographic or non-geographic.*».

⁸² Chacón V.-H., *The Due Diligence in Maritime Transportation in the Technological Era*, Springer Publications, 2017 p. 10.

⁸³ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 51.

⁸⁴ Av. at. <http://www.taxlawplanet.it/wp-content/uploads/Contract-Terms-Act-1977.pdf>. Βλ και:

α) Carr I., *International Trade Law*, 4th Edition, Routledge - Cavendish Publications, 2010, p. 276-277.

β) Wiedenbach L., ο.π., p.134-135.

⁸⁵ a) Sect. 2(2): «*In the case of other loss or damage, a person cannot so exclude or restrict his liability for negligence except in so far as the term or notice satisfies the requirement of reasonableness.*».

b) Sect. 3(2): «*As against that party, the other cannot by reference to any contract term— (a) when himself in breach of contract, exclude or restrict any liability of his in respect of the breach; or (b) claim to be entitled— (i) to render a contractual performance substantially different from that which was reasonably expected of him, or (ii) in respect of the whole or any part of his contractual obligation, to render no performance at all, except in so far as (in any of the cases mentioned above in this subsection) the contract term satisfies the requirement of reasonableness.*».

c) Sect. 4(1): «*A person dealing as consumer cannot by reference to any contract term be made to indemnify another person (whether a party to the contract or not) in respect of liability that may be incurred by the other for negligence or breach of contract, except in so far as the contract term satisfies the requirement of reasonableness.*».

⁸⁶ The Carriage of Goods by Sea Act ("COGSA") 1936. Ενδ. αναφέρεται πως οι ΗΠΑ ενσωμάτωσαν τους KX(1924) και δεν έχει επικαιροποιηθεί με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ του 1968 και του 1979.

⁸⁷ Βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 251: «*Ο μεταφορέας παραβιάζει τον κανόνα των «τεσσάρων γωνιών», δηλαδή εκθέτει μονομερώς το φορτίο σε μη συμφωνημένους κινδύνους παραβιάζοντας τον πυρήνα της σύμβασης μεταφοράς. Εξ αυτού του λόγου ο μεταφορέας θέτει εαυτόν εκτός σύμβασης και του προστατευτικού πλέγματος των KX-B. Ως συνέπεια αποστερείται της νόμιμης άμυνας και των περιορισμών ευθύνης. Κατ' άλλη άποψη πρόκειται για κοινή παραβίαση σύμβασης χωρίς δραστικές συνέπειες σε βάρος του μεταφορέα. Δηλαδή ο μεταφορέας υπέχει υποχρέωση επιμέλειας κατά το μέτρο, που τάσσεται από τους KX-B.*».

ενέργειά του αυτή θεωρείται ως «οιονεί παρέκκλιση» από τη σύμβαση⁸⁸ και το νόμο, η οποία εμποδίζει το μεταφορέα να επικαλεστεί τους ευνοϊκούς για αυτόν όρους της GOGSA. Δυστυχώς η GOGSA 1936 δεν αποσαφηνίζει την έννοια «unreasonable deviation» και δεν διευκρινίζει τη σχέση της με τον κατά 500 δολάρια ανά δέμα περιορισμό.

Ειδικότερα η θεωρία της «θεμελιώδους παραβίασεως της σύμβασης» και του νόμου στηρίχτηκε στη διάταξη της παρ. 4 του άρ. 1304 US GOGSA⁸⁹. Με βάση τη διάταξη αυτή η παρέκκλιση του πλοίου από την πορεία του θεωρούνταν αδικαιολόγητη πριν μεν από το 1971, εξ αντιδιαστολής από το αρχικό κείμενο αυτής, μετά δε το 1971 λόγω ευθείας παραβίασεως της προσθήκης, που συμπλήρωσε το αρχικό κείμενο. Βέβαια χωρίς τη συναίνεση του φορτωτή μεταφορά στο κατάστρωμα είχε θεωρηθεί από τα αμερικανικά δικαστήρια ως «οιονεί παρέκκλιση» και συνεπώς ως «θεμελιώδης παραβίαση της σύμβασης» πολύ πριν το 1936, όπου εκδόθηκε η GOGSA, επιβιώνοντας ως κανόνας πλέον στο άρ. 1304 παρ. 4 του νόμου αυτού. Τα δικαστήρια των ΗΠΑ, όπως αναφέρθηκε, συχνά εφαρμόζουν αναλογικά την διάταξη που ισχύει για την παρέκκλιση από την πορεία στην αντισυμβατική φόρτωση στο κατάστρωμα, θεωρώντας την, σαν οιονεί παρέκκλιση.

Επίσης η αντίληψη αυτή που απαντάται σήμερα στα Αγγλοσαξονικά Δίκαια όπως και στα Ευρωπαϊκά Δίκαια όπου, όμως, διατυπώνεται με τη μορφή ειδικότερων διατάξεων όπως είναι π.χ. το άρ.281 ΑΚ⁹⁰ σε εμάς⁹¹. Τέλος ο μεταφορέας δεν δύναται να απωλέσει την δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του όταν η φόρτωση στο κατάστρωμα δεν είναι η αιτία της απώλειας ή φθοράς των αγαθών. Σε αυτήν την περίπτωση η «οιονεί παρέκκλιση» αυτή προσομοιάζει περισσότερο στην αναξιοπλοΐα παρά στην παρέκκλιση⁹².

3. Μία Ειδική Επισκόπηση της επί του Καταστρώματος Φόρτωσης Γενικός και Εμπορευματοκιβωτίων από την Αγγλική και Αμερικανική Νομολογία.

Το ζήτημα της φόρτωσης στο κατάστρωμα γενικώς αλλά και εμπορευματοκιβωτίων απασχόλησε σε εκτεταμένο βαθμό τα δικαστήρια αρκετών δικαιοδοτικών συστημάτων, κυρίως του Common Law και της Αμερικής. Το σημαντικότερο ζήτημα είναι το ότι, εάν υπάρχει αντισυμβατική φόρτωση στο κατάστρωμα (unauthorized deck cargo), δηλαδή αν δεν υπάρχει συμφωνία και ένδειξη στη φορτωτική της φόρτωσης των πραγμάτων πάνω στο κατάστρωμα, ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης του⁹³ αλλά όμως μπορεί να επικαλεστεί τους

⁸⁸ Βλ. και Hendrikse M.-L., Margetson N.-H., Margetson N.-J., Aspects of Maritime Law: Claims Under Bills of Lading, Kluwer Law International, 2008, p. 273-274.

⁸⁹ Carriage of Goods by Sea Act, enacted 1936.: « (4) Deviations - Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this chapter or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom: Provided, however, That if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, prima facie, be regarded as unreasonable».

⁹⁰ Άρ. 281 ΑΚ: «Η άσκηση του δικαιώματος απαγορεύεται αν υπερβαίνει προφανώς τα όρια που επιβάλλουν η καλή πίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του δικαιώματος».

⁹¹ Βλ. και:

α) Tetley W., Marine Cargo Claims, 3rd Edition, International Shipping Publications, 1988, p. 103 -...

β) Χρυσάνθη Χ., Η ένταξη της «ηθελημένης» κακής διαχείρισης στο σύστημα αστικής ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα, ΕΕμπΔ, 1999, σελ. 694-696.

⁹² Baughen S., Shipping Law, 6th Edition, Routledge Publications, 2015, p. 89.

⁹³ Άρ. 4 παρ. 5, εδ. α' ΚΧ-Β.

εξαιρητέους κινδύνους του άρ. 4 παρ. 2 των KX ή KX-B ή της US COGSA 1936 ή της UK COGSA 1971 (1992). Άλλες αποφάσεις δέχτηκαν, πως η αντισυμβατική φόρτωση στο κατάστρωμα επιφέρει συνολική κατάρρευση του συστήματος ευθύνης των ανωτέρω, ώστε ο μεταφορέας να μην μπορεί να επικαλεστεί είτε το ευεργέτημα του ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης είτε τους εξαιρητέους κινδύνους του άρ.4 παρ. 2 των KX-B. Τέλος υπάρχουν και αποφάσεις, που δέχονται, πως η φόρτωση στο κατάστρωμα δεν επιφέρει καμία αλλαγή στη ρύθμιση της ευθύνης κατά τους KX-B ακόμα και εάν έχει γίνει άνευ συμφωνίας φορτωτή-παραλήπτη και μεταφορέα.

Περαιτέρω η ιδιαίτερα εκτεταμένη νομολογία εξετάζει –δεδομένων και των πραγματικών περιστατικών της κάθε υπόθεσης- το πλαίσιο των σχετικών ζητημάτων, που συνοδεύουν τη φόρτωση στο κατάστρωμα όπως: **α)** το επιτρεπτό ή μη –δεδομένων των συνθηκών- της φόρτωσης επί του καταστρώματος, **β)** το έγκυρο ή μη της συμφωνίας φόρτωσης επί του καταστρώματος, **γ)** τις σχετικές ρήτρες του ναυλοσυμφώνου ή της φορτωτικής (γραμματική διατύπωση αυτών) καθώς και την αντιπαραβολή τους με την αρχική σύμβαση μεταφοράς αλλά και μεταξύ των (δηλαδή αν ταυτίζονται στο περιεχόμενό τους)⁹⁴, **δ)** την προηγούμενη γνώση – πληροφόρηση καθώς και συναίνεση του φορτωτή, παραλήπτη, δικαιούχου του φορτίου **ε)** το εάν το φορτίο καταστρώματος δύναται να θεωρηθεί ως «πράγματα» κατά την έννοια των KX ή KX-B και όπως έχουν ενσωματωθεί στις νομοθεσίες και εάν αυτές τυγχάνουν εφαρμογής, **στ)** τη βασική υποχρέωση του θαλάσσιου μεταφορέα για την αξιοπλοΐα⁹⁵ καθώς και την επιμελή φόρτωση, μεταχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη και εκφόρτωση των μεταφερόμενων πραγμάτων⁹⁶, **ζ)** την τεχνική διαμόρφωση του πλοίου, που χρησιμοποιείται για μεταφορά στο κατάστρωμα.

Παρακάτω παρατίθενται εν συντομία μερικές από τις πιο χαρακτηριστικές αποφάσεις:

α) Svenska Traktor Aktiebolaget v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd, [1953] 2 Lloyd's Rep. 124 (Queen's Bench Division).

Η υπόθεση αυτή⁹⁷ αναφέρεται στην απώλεια ενός μηχανήματος, που είχε τοποθετηθεί στο κατάστρωμα με γενική ρήτρα ελευθερίας (liberty clause) φόρτωσης⁹⁸. Το Δικαστήριο έκρινε πως η ρήτρα αυτή δε μπορούσε να ισοδυναμεί με δήλωση στη σχετική σύμβαση μεταφοράς, κατά την έννοια του άρ. 1 στοιχ. γ' των KX ότι τα εμπορεύματα όντως μεταφέρθηκαν στο κατάστρωμα. Στην απόφαση αυτή το δικαστήριο έκρινε ότι μια γενική ρήτρα στη φορτωτική για φόρτωση στο κατάστρωμα δεν ήταν αρκετή αλλά χρειαζόταν και σημείωση στη φορτωτική, που να βεβαιώνει-αποδεικνύει, ότι το φορτίο πράγματι μεταφέρθηκε (και όχι μόνο πως θα μπορούσε να μεταφερθεί) στο κατάστρωμα. Η ως άνω ρήτρα θεωρήθηκε απλά «ως ειδοποίηση και προειδοποίηση προς τους παραλήπτες και τους εσωτερικούς αποδέκτες του φορτωτικού στον οποίο πέρασε η περιουσία των

⁹⁴ Βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 251: «Προκειμένου ο μεταφορέας να εκμεταλλευτεί την «εξαγωγή» ενός φορτίου από το αναγκαστικό πλαίσιο των KX-B πρέπει να εισαγάγει στη φορτωτική κατάλληλες ρήτρες με αντικείμενο την ελάττωση του μέτρου επιμέλειας. Αυτές βέβαια ελέγχονται πάντα με βάση το μέτρο καταπλεονεκακότητας κατά το κοινό δίκαιο».

⁹⁵ Άρ. 3 παρ. 1^{α'} KX-B.

⁹⁶ Άρ. 3 παρ. 2 KX-B.

⁹⁷ Για σχολ. βλ. και Lachmi S., The Law of Carriage of Goods by Sea, Blumsbury Professional Ltd, 2011, p. 19-20.

⁹⁸ Clause in p. 76 «*Steamer has liberty to carry goods on deck and shipowners will not be responsible for any, loss, damage or claim arising therefrom*».

αγαθών [. . .] ότι τα εμπορεύματα, που θα λάμβαναν αποστέλλονταν ως φορτίο καταστρώματος»⁹⁹. Το Δικαστήριο επεσήμαινε πως η φράση «Liberty to Stow on Deck» σε καμία περίπτωση δε θα μπορούσε να θεωρηθεί ισοδύναμη με την απαιτούμενη δήλωση των ΚΧ¹⁰⁰, ώστε τα εμπορεύματα να μην θεωρούνται πράγματα και οι ΚΧ να μην τύχουν εφαρμογής, αλλά να κριθεί πως θα υπερισχύσουν τα συμφωνηθέντα μεταξύ θαλάσσιου μεταφορέα και φορτωτή. Έτσι οι ΚΧ ισχύουν και ο μεταφορέας κρίθηκε ως υπεύθυνος για την απώλεια του φορτίου (άρ. 3 παρ. 2) και επιπροσθέτως δεν μπορούσε να επικαλεστεί το ευεργέτημα του ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης του.

β) *Encyclopaedia Britannica Inc v. Hong Kong Producer, 1969 AMC 1741 (United States Court of Appeals, Second Circuit 1969).*

Η υπόθεση¹⁰¹ αφορούσε σε 8 εμπορευματοκιβώτια, με 1300 χαρτοκιβώτια από τόμους της Encyclopaedia Britannica. Έξι από αυτά φορτώθηκαν στο κατάστρωμα χωρίς προηγούμενη γνώση του φορτωτή ή παραλήπτη. Ο μεταφορέας είχε εκδώσει σύντομη φορτωτική, η οποία δεν περιελάμβανε δήλωση ή μνεία, ότι το φορτίο θα μεταφερθεί στο κατάστρωμα. Απλά υπήρχε σε αυτήν ρήτρα ενσωματώσεως των όρων της πλήρους – κανονικής φορτωτικής, προς πληροφόρηση του φορτωτή για το, που θα μπορούσε να λάβει γνώση των ρητρών της. Από την άλλη η πλήρης φορτωτική είχε δήλωση του φορτωτή ότι τα πράγματα, για τα οποία εκδόθηκε φορτωτική, δεν χρειαζόταν να φορτωθούν κάτω από το κατάστρωμα και ότι ήσαν κατάλληλα, για να τοποθετηθούν στο κατάστρωμα, εκτός εάν ο ίδιος ειδοποιούσε εγγράφως το μεταφορέα, πριν από την παράδοση των πραγμάτων αυτών ότι τα πράγματα έπρεπε να τοποθετηθούν κάτω από το κατάστρωμα. Έτσι κατά το χρόνο που η Britannica παρέλαβε τη φορτωτική, είχε ήδη χάσει την ευκαιρία να δηλώσει ότι το φορτίο θα έπρεπε να στοιβαχτεί κάτω από το κατάστρωμα.

Κατά τη διάρκεια του πλου ξέσπασε θαλασσοταραχή και 2 εμπορευματοκιβώτια υπέστησαν βλάβη. Ο φορτωτής ζήτησε πλήρη αποζημίωση, ενώ ο μεταφορέας επικαλέστηκε τον ποσοτικό περιορισμό της ευθύνης του κατά δέμα ή μονάδα. Το δικαστήριο δέχτηκε ότι η τοποθέτηση των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα χωρίς ειδική συμφωνία αποτελεί θεμελιώδη παραβίαση (fundamental breach) της σύμβασης μεταφοράς κατά το άρ. 1304 παρ. 4 της US GOGSA. Αποφάνθηκε επίσης πως η εκδοθείσα φορτωτική πρέπει να θεωρηθεί ως καθαρή και ότι η στοιβασία στο κατάστρωμα αποτελούσε αδικαιολόγητη παρέκκλιση από τη σχετική σύμβαση μεταφοράς. Εν τέλει ο μεταφορέας θεωρήθηκε υπεύθυνος για τη βλάβη των χαρτοκιβωτίων και υποχρεώθηκε να καταβάλει πλήρη αποζημίωση¹⁰². Τέλος έγινε δεκτό, και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, ότι αν και υπάρχει έθιμο-συνήθεια για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα, αυτό ακόμα δεν έχει καθιερωθεί και δεν μπορεί ακόμα να θεμελιώσει φόρτωση στο κατάστρωμα χωρίς σημείωση στην όψη της φορτωτικής.

⁹⁹ «as a notification and a warning to consignees and indorsees of the bill of lading to whom the property of the goods passed [. . .] that the goods which they were to take were being shipped as deck cargo».

¹⁰⁰ Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p. 179.

¹⁰¹ Για πιο αναλ. βλ και: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/422/7/168052/>

¹⁰² Για το σχολιασμό της υπόθεσης βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 53-56.

γ) *Du Pont de Nemours Int'l SA v. Mormacvega, 1974 AMC 67 (United States Court of Appeals, Second Circuit 1974)*.¹⁰³

Μεταγενέστερη απόφαση Δικαστηρίου στις ΗΠΑ στην υπόθεση «The Mormacvega»¹⁰⁴ αποφάνθηκε αντιθέτως. Στην υπόθεση αυτή, ο θαλάσσιος μεταφορέας Moore-McCormack Lines Inc, είχε τοποθετήσει δύο εμπορευματοκιβώτια στο κατάστρωμα του πλοίου Mormacvega, που το 1964 είχε αρχικά κατασκευαστεί ως πλοίο γενικού φορτίου, ενώ το 1966 μετασκευάστηκε και εξοπλίστηκε ειδικώς σε πλοίο μεταφοράς συνδυασμένου φορτίου αλλά και εμπορευματοκιβωτίων. Η μετατροπή είχε ως αποτέλεσμα την τοποθέτηση του σκάφους στην ίδια δομική κατάσταση (structural situation) σαν να είχε σχεδιαστεί και κατασκευαστεί από την καρίνα, ως πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ship).

Κατά την διάρκεια του πλου στις 5-6/05/1967 το ένα από τα δύο εμπορευματοκιβώτια, το οποίο περιείχε 38 παλέτες συνθετικής υγρής ρητίνης, προϊόν γνωστό ως "Teflon", έπεσε στη θάλασσα και απωλέσθη. Το προϊόν αυτό δεν είναι εκρηκτικό, εύφλεκτο, ούτε με οποιονδήποτε τρόπο μπορεί να χαρακτηριστεί ως επικίνδυνο, ώστε να ρυθμίζεται από το άρ. 46 Cogsa¹⁰⁵. Η φορτωτική που είχε εκδοθεί ήταν «καθαρή» (straight or "clean" bill of lading), μη αναφέροντας κάτι σχετικά με φόρτωση στο κατάστρωμα. Σχετικά με το ζήτημα αυτό το Δικαστήριο αναγνώρισε αρχικά, πως η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα με έκδοση καθαρής φορτωτικής μπορεί να είναι έθιμο τοπικό μεν του λιμανιού της Νέας Υόρκης, ωστόσο ως πρακτική θα έπρεπε να είναι γνωστή στους εμπορικά συναλλασσομένους.

Επίσης το Δικαστήριο διαπίστωσε δικαιολογημένη μεταφορά στο κατάστρωμα ως υπαγορευόμενη από τις «πρακτικές ανάγκες του εμπορίου» και ότι τα εμπορεύματα στο κατάστρωμα του πλοίου δεν διέτρεχαν κατά ανάγκη μεγαλύτερο κίνδυνο από αυτόν που αντιμετώπιζαν, αν είχαν τοποθετηθεί κάτω από το κατάστρωμα, καθόσον το πλοίο είχε μετασκευαστεί και ειδικώς εξοπλιστεί, ώστε να μπορεί να μεταφέρει στο κατάστρωμα φορτίο συσκευασμένο σε εμπορευματοκιβώτια. Έτσι η τοποθέτηση του εμπορευματοκιβωτίου στο κατάστρωμα ναι μεν κρίθηκε ως παρέκκλιση όμως δικαιολογημένη (reasonable deviation¹⁰⁶). Ζητήματα κρίσεως ήσαν η διαδικασία φόρτωσης των εμπορευματοκιβωτίων και τα διαδικαστικά ζητήματα αυτής: **α)** Το σχέδιο μετατροπής του πλοίου κατά το οποίο τα περισσότερα από τα εμπορευματοκιβώτια θα μεταφέρονταν στο κατάστρωμα, **β)** το γεγονός πως ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων, που θα αποθηκευτεί κάτω από το κατάστρωμα, εξαρτάται αποκλειστικά από

¹⁰³ Βλ. και <https://www.courtlistener.com/opinion/1425684/du-pont-de-nemours-international-sa-v-ss-mormacvega/>

¹⁰⁴ Βλ. και : <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/367/793/1425684/>

¹⁰⁵ 46 U.S.Cogsa (1936) sec. 1304 (6) Inflammable, explosive, or dangerous cargo: «Goods of an inflammable, explosive, or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier, has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any».

¹⁰⁶ Το Δικαστήριο δέχτηκε πως δεν υπάρχει στην Cogsa [βλέπε 46 U.S.C. 7 1304 (4) ο ορισμός της «unreasonable deviation» στο πνεύμα της προηγούμενης νομολογίας:

α) Atlantic Mutual Ins. Co. v. Poseiden Schiffahrt, 313 F.2d 872 (7th Cir. 1963).

β) Jones v. The Flying Clipper, 116 F. Supp. 386 (S.D.N.Y.1953).

γ) St. Johns Corp. v. Companhia Geral, 263 U.S. 119, 124, 44 S. Ct. 30, 31, 68 L. Ed. 201 (1923).

Μετάπειτα ενδ. απόφ. Electro Tec Corporation v. S.S. Dart Atlantica (1984) 598 F. Supp. 929 (D.Md. 1984).

την ποσότητα μεταφοράς φορτίου χύδην, που μεταφέρεται υπό του καταστρώματος. Το Δικαστήριο παρατήρησε πως ακόμα και με πλήρες το γενικό φορτίου εντούτοις άλλα περίπου 35 εμπορευματοκιβώτια θα μπορούσαν να αποθηκευτούν στο κήτος του πλοίου, γ) το ότι στο μέτρο του δυνατού, ανάλογα με το λιμάνι στο οποίο έπρεπε να αποσταλεί το εμπορευματοκιβώτιο και την ώρα άφιξής του για φόρτωση, τα εμπορευματοκιβώτια, που περιείχαν εμπορεύματα μεγάλου βάρους, τα εμπορευματοκιβώτια, που περιείχαν αντικείμενα, που έπρεπε να προστατευθούν από την κατάψυξη ή τις ατμοσφαιρικές συνθήκες και τα εμπορευματοκιβώτια διαθέσιμα για φόρτωση νωρίς στο σχετικό πλάνο, τα οποία θα μπορούσαν να εκφορτωθούν μετά από αυτά του καταστρώματος, τοποθετήθηκαν στο κήτος του πλοίου, δ) το ότι το 1967, δεν υπήρχε καμία νέα πολιτική ρύθμισης της διαδικασίας τοποθέτησης των εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία, εκτός αυτών που κατέχουν εκρηκτικό ή εύφλεκτο υλικό και βάσει διατάξεων αναγκαστικού δικαίου φορτώνονται στο κατάστρωμα.

Τέλος το αμερικανικό εφετείο έκρινε ότι ο μεταφορέας δεν παραβίασε τις συμβατικές υποχρεώσεις του και τον νόμο¹⁰⁷, διατηρούσε το δικαίωμα να επικαλεστεί τον περιορισμό της ευθύνης του κατά δέμα και εξέτασε τον περιορισμό της ευθύνης του κατά το άρ. 46§ 1304(5) της Gogsa¹⁰⁸, στο ποσό των 500 δολαρίων ανά δέμα η πακέτο. Δεδομένης της αναγραφής στην όψη της φορτωτικής του αριθμού των παλετών το Δικαστήριο υπολόγισε την αποζημίωση ως εξής: 500 δολάρια επί τον αριθμό 38 των δεμάτων (παλετών)¹⁰⁹.

δ) *Burns Philp (South Sea) Company Ltd v. Marine Pacific Ltd [1979] FJSC 9; [1979] 25 FLR 57.*

Η υπόθεση αυτή αναφέρεται σε αποστολή φορτίου από τη Σούβα των Νησιών Φίτζι στη πόλη Λαμπάσα αυτών, στο κατάστρωμα μιας φορτηγίδας που κατά τη διάρκεια του πλου αυτή καταστράφηκε και το φορτίο απωλέσθη. Η φορτωτική περιείχε την εξής: «*cargo carried on deck at shipper's risk without responsibility for loss or damage howsoever caused - το φορτίο που μεταφέρεται στο κατάστρωμα με κίνδυνο του φορτωτή (αποστολέα) χωρίς ευθύνη για απώλεια ή ζημία όπως αυτή και αν προκληθεί*». Η ως άνω ρήτρα ενισχυόταν και από την υπ' αριθ. 26: «*all goods shipped as deck cargo to be carried at owner's risk - όλα τα εμπορεύματα που αποστέλλονται ως φορτίο καταστρώματος μεταφέρονται με κίνδυνο του ιδιοκτήτη (παραλήπτη)*». Η ως άνω ρήτρα υπαγορευόταν από τους ισχύοντες Κανόνες Θαλάσσιας Μεταφοράς Εμπορευμάτων. Ο ενάγων ισχυρίστηκε την παράβαση του συμβατικού δεσμού από τον εναγόμενο επειδή δεν εξασφάλισε την ασφάλεια του φορτίου αποτυγχάνοντας να το παραδώσει καθώς και ότι παρέβη τις υποχρεώσεις του

¹⁰⁷ Βλ. και το σχολιασμό της απόφ. βλ. Κιάντου-Παμπούκη, ο. π., σελ. 54-55.

¹⁰⁸ 46 U.S.C. § 1304 (5) Amount of liability; valuation of cargo: «*Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding \$500 per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading. This declaration, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be conclusive on the carrier. By agreement between the carrier, master, or agent of the carrier, and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed: Provided, That such maximum shall not be less than the figure above named. In no event shall the carrier be liable for more than the amount of damage actually sustained. Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with the transportation of the goods, if the nature or value thereof has been knowingly and fraudulently misstated by the shipper in the bill of lading*».

¹⁰⁹ Βλ. και απόφ.: *Leather's Best, Inc. v. SS. Mormaclynx*, 451 F.2d 800, 814-816 (2d Cir. 1971).

βάσει του σχετικού νόμου για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Ο εναγόμενος αρνήθηκε τους ως άνω ισχυρισμούς, επικαλούμενος την προστασία της σχετικής ρήτρας αποκλεισμού, που εισήγαγαν τα μέρη στη σχετική φορτωτική.

Οι ισχυρισμοί του ενάγοντα απορρίφθηκαν. Το Δικαστήριο δέχτηκε ότι η φορτωτική επισήμανε πως εφαρμόστηκαν σχετικοί Κανόνες. Ως εκ τούτου, η ρήτρα με αριθ. 26 της φορτωτικής αυτής καθεαυτή θα ήταν χωρίς αποτέλεσμα - δυνάμει των διατάξεων του άρ. 3 των Κανόνων, που οριοθετεί την ευθύνη των μερών. Ωστόσο - είτε το Δικαστήριο-, οι Κανόνες αφορούν «αγαθά» που ορίζονται ως «αγαθά, προϊόντα, εμπορεύματα και είδη κάθε είδους, εκτός από ζωντανά ζώα και φορτία τα οποία με τη σύμβαση μεταφοράς δηλώνεται ότι μεταφέρονται στο κατάστρωμα και όντως μεταφέρονται έτσι».

Επομένως, για να μην εφαρμοστούν στα εμπορεύματα οι σχετικοί Κανόνες αυτά πρέπει όχι μόνο να μην μεταφέρονται στο κατάστρωμα, αλλά και να γίνεται σχετική μνεία στη φορτωτική ότι μεταφέρονται στο κατάστρωμα. Ο ενάγων ισχυρίστηκε πως η αναγραφόμενη στη φορτωτική ρήτρα δεν ήταν αρκετή, ώστε να αποκλείσει το γεγονός της επίδειξης αμέλειας από την πλευρά του θαλάσσιου μεταφορέα και πως η περίπτωση αυτής θα έπρεπε να αναγράφεται ρητά στη φορτωτική. Ο ενάγων υποστήριξε ότι η σφραγισμένη ρήτρα δεν ήταν αρκετά ευρεία, για να αποκλείσει την αμέλεια και ότι η αμέλεια πρέπει να συμπεριληφθεί ρητά στη διατύπωση της ρήτρας.

Το δικαστήριο συμπέρανε ότι το αποτέλεσμα της ρήτρας ήταν να αλλάξει την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα από εκείνη ενός κοινού μεταφορέα σε έναν μεταφορέα με μόνη υποχρέωση για εύλογη φροντίδα (reasonable care). Επίσης έγινε δεκτό, πως δεν υπήρξε καμία θεμελιώδης παραβίαση της σύμβασης και η ευθύνη του εναγομένου αποκλείστηκε βάσει της ως άνω ρήτρας.

Ο ενάγων άσκησε έφεση κατά της απόφασης αυτής ισχυριζόμενος ότι με το επιχείρημα ότι το πρωτοβάθμιο δικαστήριο έπρεπε να είχε ερμηνεύσει πιο συσταλτικά τη σχετική ρήτρα αποκλεισμού της ευθύνης και πως ο εναγόμενος μεταφορέας δεν είχε αποδείξει ότι δεν ήταν υπαίτιος για τη θεμελιώδη παραβίαση της σχετικής σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς.

Η έφεση απορρίφθηκε καθώς κρίθηκε, πως ο ενάγων δεν είχε διαπράξει θεμελιώδη παραβίαση (fundamental breach) της σύμβασης. Όσον αφορά το επιχείρημα του προσφεύγοντος, το βάρος απόδειξης για το τι είχε συνέβη στα εμπορεύματα το έφερε ο εναγόμενος. Κρίθηκε πως «τα εμπορεύματα χάθηκαν στη θάλασσα» και επισήμανε ότι μόνο το γεγονός της αποτυχίας παράδοσης τους δεν αρκούσε, για να στοιχειοθετήσει θεμελιώδη παραβίαση της σύμβασης από πλευράς μεταφορέα, χωρίς επιπλέον απόδειξη ότι η απώλεια προκλήθηκε από κάποια πράξη εκτός του πλαισίου αυτής. Όσον αφορά την ερμηνεία της ρήτρας από το κατώτερο δικαστήριο, το Εφετείο συμφώνησε καθόσον ο σχετικός νόμος για τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης δεν είχε εφαρμογή σε αυτά τα προϊόντα λόγω αυτής: Η σχετική ρήτρα ήταν ρητή και επέφερε αποτελεσματικά την αλλαγή της ευθύνης του μεταφορέα. Η διατύπωση της ρήτρας ήταν από άποψη ευρύτητας αρκετή, ώστε να συμπεριληφθεί η αμέλεια (negligence). Προς αυτό τέλος δέχτηκε το Εφετείο -κατά συστηματική ερμηνεία- συνέτειναν και οι υπόλοιπες σχετικές ρήτρες της φορτωτικής, επομένως η σχετική ρήτρα δε θα είχε νόημα, εάν δεν περιλάμβανε ρητώς και την «αμέλεια».

ε) *Kenya Railways v. Antares Co Pte Ltd “Antares (No 1)”*, [1987] 1 Lloyd’s Rep. 424 (Court of Appeal).

Στην υπόθεση «Antares» το βασικό ζήτημα είναι η εφαρμογή η μη του χρονικού ορίου του ενός (1) έτους, που ορίζεται στο άρ. 3 αρ. 7 των KX-B. Σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης αυτά αφορούν σε μη εξουσιοδοτημένο φορτίο καταστρώματος (unauthorized deck cargo) και δη σε μηχανικό εξοπλισμό, που φορτώθηκε στο λιμάνι της Αμβέρσας για μεταφορά στη Μομπάσα με το πλοίο «Antares», το οποίο χρονοναυλώθηκε από την Εταιρεία MSC με ναυλοσύμφωνο NYPE με ρήτρα «demise»¹¹⁰. Κατά την εκφόρτωση διαπιστώθηκε ότι μέρος του φορτίου, που μεταφέρθηκε στο κατάστρωμα, είχε υποστεί σοβαρές ζημιές.

Οι κομιστές των φορτωτικών στην αρχή απέτυχαν να προσδιορίσουν σωστά την ταυτότητα του πραγματικού μεταφορέα (identity of the carrier) υποθέτοντας, λανθασμένα, πως η ναυτιλιακή εταιρία MSC της σύμβασης μεταφοράς, ήταν η πλοιοκτήτρια. Όταν ο ενάγοντες κομιστές των φορτωτικών εντόπισαν τελικά τους πραγματικούς πλοιοκτήτες η απαίτησή τους είχε παραγραφεί κατ’ εφαρμογή του άρ.3 αρ. 6 παρ. 4 των KX-B¹¹¹, λόγω της παρέλευσης ενός έτους. Για να υπερβούν το ως άνω χρονικό όριο οι ενάγοντες υποστήριζαν ότι ο μεταφορέας είχε διαπράξει θεμελιώδη παραβίαση της σύμβασης μεταφέροντας το φορτίο στο κατάστρωμα και, ως εκ τούτου, δεν είχε δικαίωμα στο ως άνω ευεργέτημα των KX-B.

Το Δικαστήριο έκρινε πως ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν απαγορεύεται να απολαύσει του ευεργετήματος του χρονικού ορίου του ενός (1) έτους καθώς η διάταξη του άρ. 3 αρ. 6 παρ. 4 των KX-B ρυθμίζει το ζήτημα γενικά και αφενός μεν δεν κάνει διάκριση μεταξύ θεμελιωδών και μη θεμελιωδών παραβάσεων του συμβολαίου μεταφοράς, αφετέρου δεν κάνει διάκριση μεταξύ παραβιάσεων, που αποτελούν «deviation» και παραβιάσεις, που ισοδυναμούν με αυτήν. Επιπλέον τονίστηκε ότι, σύμφωνα με τους KX-B, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη του «whatsoever - απολύτως» και «in any event - για κάθε περίπτωση» υπό την προϋπόθεση ότι η αγωγή δεν θα ασκηθεί εντός ενός (1) έτους. Επισημαίνει δε πως το περιεχόμενο του άρ. 3 αρ. 6 των KX-B, είναι έτι νοηματικά ευρύτερο από τον παλιό κανόνα του άρ. 3 αρ.6 των KX.

στ) *Kuwait Maritime Transport Co v. Rickmers Linie KG “Danah”*, [1993] 1 Lloyd’s Rep. 351 (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).

Η υπόθεση αφορά σε τροποποιημένη φόρμα ναυλοσυμφώνου NYPE¹¹², με ρήτρα: «Deck Cargo Clause. Cargo is only to be carried on deck at Shipper’s risk with responsibility for loss or damage howsoever caused ...-...Το φορτίο πρέπει να μεταφέρεται μόνο στο κατάστρωμα με κίνδυνο του φορτωτή με ευθύνη του για απώλεια ή ζημία με οποιονδήποτε τρόπο αυτές και αν προκληθούν...». Κατά τη διάρκεια του πλου ορισμένα εμπορευματοκιβώτια χάθηκαν από το κατάστρωμα του πλοίου κοντά στις ολλανδικές ακτές. Δεδομένου ότι ορισμένα από αυτά περιείχαν φορτίο, που οι αρχές θεώρησαν επικίνδυνο, προσπάθησαν να εντοπίσουν και να τα διασώσουν, που πέτυχαν μερικώς. Στη διαιτησία, οι ναυλωτές ζήτησαν αποζημίωση από τους κύριους του φορτίου με το επιχείρημα ότι το ατύχημα και οι οικονομικές του συνέπειες προήλθαν από παράβαση του ναυλοσυμφώνου,

¹¹⁰ Demise charter ή bareboat charter: Ναύλωση γυμνού σκάφους.

¹¹¹ Άρ. 3 αρ. 6 παρ. 4 KX-B: «Σε κάθε περίπτωση, ο μεταφορέας και το πλοίο απαλλάσσονται από κάθε ευθύνη για απώλειες ή ζημιές, εφόσον δεν ασκηθεί αγωγή μέσα οf ένα χρόνο από την παράδοση των εμπορευμάτων ή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχε γίνει η παράδοση».

¹¹² First published 1913. Amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015. For more see: <https://www.bimco.org/>

από πλευράς τους, και ότι, βάσει αυτού, ενέχουν ευθύνη. Ισχυρίστηκαν ότι η σχετική ρήτρα φορτίου καταστρώματος, πρέπει να ερμηνευθεί ως κατεύθυνση ως προς το τι πρέπει να εισαχθεί σε φορτωτική παρά ως ρήτρα ρυθμίζουσα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών, βάσει του σχετικού ναυλοσυμφώνου. Έτσι οι υποχρεώσεις των κύριων του φορτίου προς τους ναυλωτές, σχετικά με το φορτίο καταστρώματος, παρέμειναν ανεπηρέαστες.

Οι κύριοι του φορτίου υποστήριξαν ότι η ρήτρα ήταν ένας πλήρης κώδικας, που ρύθμιζε την ευθύνη τους για το φορτίο καταστρώματος, αντικαθιστώντας έτσι τις διατάξεις φορτίου καταστρώματος στον αρχικό τύπο του ναυλοσυμφώνου. Το νομικό ζήτημα, που ανέκυψε στη διαιτητική διαδικασία, παραπέμφθηκε στο Δικαστήριο. Αυτό με οδηγό την υπόθεση *Travers v. Cooper*¹¹³ έκρινε ότι η ρήτρα είναι ικανή να αποκλείσει την απώλεια ή τη ζημία στο φορτίο καταστρώματος, που προκαλείται από έλλειψη φροντίδας εκ μέρους των ιδιοκτητών εντός και σχετικά με τη μεταφορά τέτοιων φορτίων.

ζ) *Serena Navigation Ltd And Another v. Dera Commercial Establishment And Another (The "LIMNOS")*, *Queen's Bench Division (Commercial Court) [2008] Lloyd's Rep. Plus 50*.

Οι ίδιες ως άνω ή παρόμοιες λέξεις αποκλεισμού χρησιμοποιήθηκαν στην υπόθεση αυτή, ώστε να αποκλείεται η ευθύνη για αναξιοπλοΐα, που προκαλεί την απώλεια του φορτίου. Το σχετικό τροποποιημένο ναυλοσύμφωνο NYPE περιείχε τις ρήτρες: **α) (62):** «(Γ) Σε περίπτωση στοιβασίας φορτίου επί του καταστρώματος... Οι ναυλωτές πρέπει να διασφαλίζουν ότι ...Οι φορτωτικές που θα εκδοθούν θα πρέπει να περιλαμβάνουν ρήτρα διατυπωμένη ως εξής: *Μεταφέρονται στο κατάστρωμα με κίνδυνο του φορτωτή χωρίς ευθύνη για απώλεια ή ζημιά, όπως αυτή και αν προκληθεί (for loss or damage whosoever caused)*...». **β)(91):** «Οι ναυλωτές επιτρέπεται να φορτώνουν φορτία στο κατάστρωμα του πλοίου... υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται υπέρβαση της επιτρεπόμενης φόρτωσης... Το σκάφος δεν πρέπει να θεωρηθεί υπεύθυνο για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά στο φορτίο που μεταφέρεται στο κατάστρωμα, όπως και αν αυτή προκληθεί (*for any loss of or damage to the cargo carried on deck whatsoever and howsoever caused*)».

Το πλοίο φορτώθηκε στη Βραζιλία, τόσο πάνω όσο και κάτω από το κατάστρωμα, με φορτίο τεμαχισμένης ξυλείας προς μεταφορά στο Ντάρμπαν, το Κοσσιάνγκ και τη Μανίλα. Η φόρτωση και η αποθήκευση πραγματοποιήθηκαν υπό τις οδηγίες του επιστάτη φορτίου των ναυλωτών και η

¹¹³ Βλ. και *Joseph Travers & Sons Ltd v. Cooper*, [1915] 1 KB 73 (Court of Appeal). Σε αυτήν την υπόθεση τα εμπορεύματα φορτώθηκαν σε φορτηγίδα από πλοίο για παράδοση στην αποβάθρα του ιδιοκτήτη φορτηγίδας στον Τάμεση. Η σύμβαση μεταφοράς περιείχε ρήτρα απαλλαγής του ιδιοκτήτη της φορτηγίδας από την ευθύνη «για οποιαδήποτε ζημιά σε εμπορεύματα, με όποιο τρόπο και αν προκληθεί και τα οποία μπορούν να καλυφθούν από ασφάλιση». Η φορτηγίδα έμεινε όμως χωρίς επίβλεψη μια νύχτα και βυθίστηκε και τα αγαθά υπέστησαν ζημιές. Το δικαστήριο αποφάσισε πως η ρήτρα αποκλεισμού απαλλάσσει τον μεταφορέα από την ευθύνη του για ζημιά, που προκλήθηκε από αμέλεια (negligence). Το Δικαστήριο κάνοντας μια φυσική καθαρή ερμηνεία της ρήτρας «howsoever caused» ενέταξε στο πραγματικό της όλες τις απώλειες ή ζημιές ανεξαρτήτως γενεσιουργής αιτίας. Το Δικαστήριο δέχτηκε πως «Η φράση «any loss - οποιαδήποτε απώλεια» εστιάζει στα είδη των απωλειών και όχι στην αιτία ή την καταγωγή τους, και δεν καθιστά αρκετά σαφές ότι εννοείτε «any and every loss - οποιαδήποτε και κάθε απώλεια» ανεξάρτητα από την αιτία αυτής. Ως εκ τούτου, δε, γίνεται σαφές στο άτομο για λογαριασμό του οποίου διαφυλάσσονται τα αγαθά ότι δεν πρόκειται να είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας για τους υπαλλήλους του ή την δική του δέουσα επιμέλεια φύλαξης των αγαθών. Αν όμως εστιάσουμε στις αιτίες οποιασδήποτε απώλειας με φράσεις όπως «any loss - οποιαδήποτε απώλεια», «howsoever caused – με όποιο τρόπο και αν προκληθεί» ή «under any circumstances - υπό οποιεσδήποτε συνθήκες» δίδεται επαρκή προειδοποίηση και δεν είναι απαραίτητο να ειπωθεί με ρητούς όρους όπως «whether caused by my servants' negligence - εάν προκαλείται από αμέλεια των υπαλλήλων μου» ή με τη φράση επί της φορτωτικής «neglect or default or otherwise - παραμέληση ή αθέτηση ή άλλως».

πρόσδεση του φορτίου διενεργήθηκε από το πλήρωμα. Οι εκδοθείσες φορτωτικές δεν ήταν εξοπλισμένες με ρήτρες, όπως απαιτείτο, υπό τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Κατά τη διάρκεια του πλου, μέρος του φορτίου καταστρώματος απωλέσθη και το πλοίο υπέστη ζημιά. Στη διαιτησία οι διαιτητές τάχθηκαν υπέρ του πλοιοκτήτη διαπιστώνοντας ότι η αιτία της απώλειας του φορτίου ήταν η ανεπάρκεια των προσδέσεων (ειδικότερα, ότι η απόσταση των προσδέσεων αντίκειται στον Κώδικα Πρακτικής του IMO για τα Πλοία Μεταφοράς Φορτίων Ξυλείας¹¹⁴), ότι το σκάφος ήταν αναλόγως ακατάλληλο και ότι οι ναυλωτές είχαν αναλάβει την ευθύνη για την πρόσδεση του φορτίου.

Οι ναυλωτές προσέφυγαν στη Δικαιοσύνη. Το Δικαστήριο επικεντρώθηκε στα ακόλουθα δύο ζητήματα: **α)** στο ζήτημα της ευθύνης για την ασφαλή φόρτωση (the responsibility for safe loading) και της αναξιοπλοΐα (unseaworthiness) μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτών βάσει των σχετικών ρητρών του ναυλοσυμφώνου NYPE και **β)** στις συνθήκες όπου ο δικαιούχος του φορτίου δικαιούται αποζημίωση σε σχέση με τις αξιώσεις επ' αυτού.

Το πρώτο ζήτημα αποφασίστηκε υπέρ του μεταφορέα. Το δεύτερο ζήτημα κρίθηκε ότι δεν έπρεπε να αποφασιστεί από το δικαστήριο. Εντούτοις έγινε δεκτό ότι: «Εάν, οι φορτωτικές είχαν εξοπλιστεί με τις φράσεις, που όριζε το ναυλοσύμφωνο, θα ήταν αποτελεσματικές στο να αποκλείσουν την ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια του φορτίου της ξυλείας». Επ' αυτού οι ναυλωτές είχαν υποστηρίξει ότι για τον αποκλεισμό της ευθύνης για αναξιοπλοΐα απαιτούνται σαφείς και ξεκάθαροι όροι λόγω της θεμελιώδους φύσης της υποχρέωσης (fundamental nature of the obligation) και ότι δεν υπάρχουν ξεκάθαρες ρήτρες στο σχετικό ναυλοσύμφωνο. Προς αυτό επικαλέστηκαν τις αποφάσεις *Travers v. Cooper*¹¹⁵ και *The Danah*¹¹⁶, όπου οι ίδιες φράσεις κρίθηκαν αρκετές, για να εξαιρέσουν την ευθύνη τους για απώλεια του φορτίου προκαλούμενη από αμέλεια (negligence). Όμως έγινε δεκτό πως οι λέξεις ήταν σαφείς. Για φορτίο επί του καταστρώματος, οι πλοιοκτήτες-εκναυλωτές, δεν φέρουν καμία ευθύνη για απώλεια ή ζημία του φορτίου, που προκλήθηκε - είτε από αμέλεια είτε από ακατάλληλο έλεγχο. Οι εξαιρέσεις καλύπτουν οποιαδήποτε αιτία και δεν υπάρχει δικαιολογία για τον αποκλεισμό μιας αιτίας ως ακατάλληλης. Κατά το Δικαστήριο μια φράση, που θα πληρούσε τις προϋποθέσεις, θα ήταν του τύπου «*but not if the loss is caused by unseaworthiness of the vessel*».

η) Daewoo Heavy Industries Ltd and Another v. Klipriver Shipping Ltd and Another “Kapitan Petko Voivoda”, [2003] 2 Lloyd’s Rep. 1 (Court of Appeal).

Στην υπόθεση «Petko Voivoda»¹¹⁷, το αγγλικό εφετείο δέχτηκε ότι η μεταφορά του φορτίου στο κατάστρωμα, κατά παράβαση ρητής υποχρέωσης για φόρτωση υπό το κατάστρωμα δεν εμποδίζει το μεταφορέα, να επικαλεστεί τις διατάξεις των KX-B, προς απόκρουση των απαιτήσεων για ζημίες επί του φορτίου. Το δικαστήριο δέχτηκε συγκεκριμένα ότι ο μεταφορέας δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του και όταν έχει διαπράξει αυτό, το οποίο παλαιότερα θεωρούνταν ως

¹¹⁴ Now IMO (International Maritime Organization) - Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, 2011 (2011 TDC Code) 20 December 2011. Σχετικό κείμενο διαθ. στο: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1048\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1048(27).pdf)

¹¹⁵ *Joseph Travers & Sons Ltd. v. Cooper*, [1915] 1 K.B. 73 (88) (C.A.)

¹¹⁶ *Kuwait Maritime Transport C. v. Rickmerslinie K.G. (The “Danah”)* [1993] 1 Lloyd's Rep. 351

¹¹⁷ *Baird G., Da Gama K., Dickinson H. – T., Unauthorised Deck Carriage - Hague Rules - Package Limitation, Steamship Mutual, June 2003, av. at.:* https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/05_UnauthDeck_Hague_Pack.asp

«θεμελιώδη παραβίαση της σύμβασης»¹¹⁸. Η απόφαση αυτή έρχεται σε αντίθεση με την Encyclopaedia Britannica Inc. και την ορόσημο "Chanda"¹¹⁹, που κατέληξαν στο αντίθετο συμπέρασμα. Το πραγματικό της υπόθεσης αναφέρεται στην αποστολή 34 νέων εκσκαφέων, που φορτώθηκαν στο κατάστρωμα του πλοίου "Karipitan Petko Voivoda" για μεταφορά τους από Ίνχον της Νότιας Κορέας προς την Κωνσταντινούπολη. Το φορτίο μεταφέρθηκε βάσει σύμβασης μεταφοράς εμπεριέχουσα Paramount Clauses, δηλ. εφαρμογή των KX-B. Το φορτίο φορτώθηκε στο Ίνχον σε προφανή καλή κατάσταση και τοποθετήθηκε κάτω από το κατάστρωμα για μεταφορά. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του πλου και λόγω (εσφαλμένου υπολογισμού φορτίου για φόρτωση σε ενδιάμεσο λιμένα χρειάστηκε να εκφορτωθούν 26 εκσκαφείς και να ξανασυσκευαστούν στο κατάστρωμα χωρίς τη γνώση ή τη συμφωνία των φορτωτών. Στη συνέχεια το πλοίο αντιμετώπισε έντονες καιρικές συνθήκες, με αποτέλεσμα 8 από τους από τα 26 μηχανήματα να λυθούν, να πέσουν στη θάλασσα και να απωλεστούν. Μερικά δε από τα υπόλοιπα μηχανήματα υπέστησαν μικρές ζημιές λόγω διαβροχής. Η συνολική απαίτηση τους ενδιαφερόμενους επί του φορτίου ανήλθε σε περίπου 785.000 \$ συν τους σχετικούς τόκους.

Λόγω του γεγονότος ότι οι KX στην Τουρκία δεν είχαν επικαιροποιηθεί και τα σχετικά όρια αποζημιώσεως ανέρχονταν σε ευτελές ποσό (15 εκατοστά του δολαρίου ΗΠΑ ανά δέμα) και υπήρχαν επίσης ζητήματα σχετικά με την εφαρμογή των KX-B στην Τουρκία, απευθύνθηκε προδικαστικό ερώτημα στο Εμποροδικείο του Λονδίνου (Commercial Court in England - London) σχετικά με το πότε ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής αποκλείονται από τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του ανά δέμα, όταν η μεταφορά των μηχανημάτων στο κατάστρωμα είναι η γενεσιουργός αιτία της απώλειας και φθοράς των. Στον πρώτο βαθμό κρίθηκε ότι τίποτα δεν εμποδίζει τον πλοιοκτήτη και το ναυλωτή να περιορίσουν την ευθύνη τους κατά το άρ. 4 αριθ. 5^α των KX-B κατά δέμα ή μονάδα.

Στο Εφετείο οι δικαιούχοι επικεντρώθηκαν στα ζητήματα, εάν η φόρτωση στο κατάστρωμα είναι «ειδική κατηγορία» παραβίασης της σύμβασης ως οιονεί «deviation» ή παράβαση των υποχρεώσεων επιμελούς στοιβασίας του φορτίου και εάν κατά το νόημα του άρ.4 αριθ. 5^α των KX-B η φράση «in any event» είναι αρκετά ευρεία, ώστε να καλύψει όλες τις περιπτώσεις παραβίασης των KX-B. Επικαλέστηκαν δε σειρά αποφάσεων, βάσει των οποίων η απαλλαγή του μεταφορέα ή η δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης του δεν μπορούν να ισχύσουν, όταν έχει λάβει χώρα «a breach of important contractual condition». Από την άλλη ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής υποστήριξαν ότι δεν υπάρχει στο Αγγλικό Δίκαιο Κρατική Αρχή, που να ελέγχει, εάν ένα φορτίου θα φορτωθεί στο κατάστρωμα ή όχι και πως η μη φόρτωση στο κατάστρωμα ως υποχρέωση του θαλάσσιου μεταφορέα δε θα μπορούσε να θεωρηθεί σημαντικότερη από τις υπόλοιπες αυτού όπως π.χ. την υποχρέωση αξιοπλοΐας (seaworthiness) ή την επίδειξη δέουσας επιμέλειας (due diligence).

Το Εφετείο δεν δέχτηκε απολύτως κανένα περιορισμό στη φράση «in any event» και αποφάσισε πως η αποθήκευση στο κατάστρωμα δεν αποτελεί «ειδική κατηγορία παραβίασης της σύμβασης μεταφοράς»¹²⁰, εστιάζοντας περισσότερο στο πως παρατίθεται γραμματικά η συγκεκριμένη ρήτρα

¹¹⁸ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 57.

¹¹⁹ *Wibau Maschinentabrik Hartman SA v Mackinnon Mackenzie "Chanda"*, [1989] 2 Lloyd's Rep. 494 (Queen's Bench Division (Commercial Court)).

¹²⁰ Όμοιος και λίγα χρόνια αργότερα στην υπόθεση *De Wolf Maritime Safety B.V. v. Traffic-Tech International Inc.* 2017, FC 23.

εξαιρέσης στο άρ. 4 αρ. 5^α των ΚΧ-Β. Με οδηγό την υπόθεση "Happy Ranger"¹²¹ έκανε μια σύγκριση της υποχρέωσης αξιοπλοΐας με την υποχρέωση μη φόρτωσης στο κατάστρωμα χαρακτηρίζοντας την μεν δεύτερη «εξαιρετικά σημαντική» αλλά όχι «υπερισχύουσα» της πρώτης¹²². Επίσης το Δικαστήριο ερευνώντας το «construction of the contract» χαρακτηριστικά παρατήρησε: «Όταν εξετάζουμε το ζήτημα και διαπιστώνουμε, πως η ρήτρα (περιορισμού της ευθύνης) είναι τόσο ευρεία, ώστε να προστατεύει αποτελεσματικά τον μεταφορέα ακόμα και από τη μη εκτέλεση της σύμβασης, δεν είναι άσχετο να επισημάνουμε πως ότι, εάν αυτή η ρύθμιση είναι εύστοχη, είναι ακριβώς αυτό που συμφώνησε ο φορτωτής, παρά την ευκαιρία, που του δίνεται ρητά από τη σύμβαση μεταφοράς, να ξεφύγει από τις συνέπειες της ρήτρας περιορισμού».

θ) Sideridraulic Systems SpA and Anor v. BBC Chartering and Logistic GmbH & Co KG (m/v BBC Greenland) [2011] EWHC 3106 (Comm).

Στην υπόθεση¹²³ αυτή, το δικαστήριο εξέτασε κατά πόσον ένα φορτίο, που μεταφέρεται στο κατάστρωμα του πλοίου, πρέπει να θεωρείται «φορτίο καταστρώματος», κατά την έννοια των ΚΧ-Β, έτσι ώστε η μεταφορά του να τίθεται εκτός του πλαισίου εφαρμογής των. Η διαφορά αφορούσε τη μεταφορά δέκα δεξαμενών φίλτρου άμμου επί του καταστρώματος του πλοίου BBC Greenland. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, μια από τις δεξαμενές χάθηκε και μια άλλη υπέστη βλάβη. Οι εναγόμενοι μεταφορείς ζήτησαν να τους αναγνωριστεί πως δεν υπέχουν καμία ευθύνη έναντι των εναγόντων ή, εναλλακτικά, ότι η ευθύνη τους περιοριζόταν σε 1.000 δολάρια ΗΠΑ (ή 500 δολάρια ΗΠΑ ανά πακέτο), δεδομένου ότι στη κρινόμενη σύμβαση μεταφοράς τύγγανε εφαρμογής η GOGSA 1936 των ΗΠΑ¹²⁴. Οι ενάγοντες αμφισβήτησαν την εφαρμογή της και ζήτησαν την έκδοση διαταγής, που θα εμπόδιζε τους κατηγορούμενους να συνεχίσουν τις διαδικασίες στις ΗΠΑ με το επιχείρημα ότι διώχθηκαν κατά παράβαση της ρήτρας διαιτησίας της φορτωτικής. Η υπόθεση ήρθε ενώπιον του Εμπορικού Δικαστηρίου, στο πλαίσιο της αίτησης των εναγομένων να ακυρώσουν μια παλαιότερη απόφαση, που έδινε στους αιτούντες άδεια, να εκδώσουν την αίτηση για την κατάργηση της δίκης από τη δικαιοδοσία. Οι εναγόμενοι ζήτησαν επίσης να υποχρεωθούν τα αγγλικά δικαστήρια, να μην είναι αρμόδια για την εκδίκαση της απαίτησης.

¹²¹ Parsons Corporation and Six Others v. Scheepvaartonderneming Happy Ranger (the "Happy Ranger" [2002] EWCA CIV 694. Για την περίληψη της απόφασης βλ. και [:https://archive.onlinedmc.co.uk/parsons_v_owners_of_happy_ranger.htm](https://archive.onlinedmc.co.uk/parsons_v_owners_of_happy_ranger.htm) ή <https://charterpartycases.com/case/441-parsons-corporation-and-others-v-c-v-scheepvaartonderneming-happy-ranger-and-others-the-happy-ranger-2002-ewca-civ-694>

¹²² Δικαστής Longmore LJ : «*Their most natural meaning to my mind is 'in every case' (whether or not the breach of contract is particularly serious; whether or not the cargo was stowed on deck)... Although ... the obligation to carry under deck was an extremely important obligation, it could not be said that it was 'overriding' in the same sense as the seaworthiness obligation. The Happy Ranger is thus a stronger case than the present and I would respectfully adopt its reasoning*».

¹²³ Βλ. και Construing the "Deck Cargo" Exception for the Purposes of the Hague-Visby Rules 19.01.2012, διαθ. στο: <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/BBCGreenland0212.html>

¹²⁴ COGSA - Carriage of Goods by Sea Act, Enacted 1936, sec. 4(5): «*Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding \$500 per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading. This declaration, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be conclusive on the carrier*».

Το εμποροδικείο έκρινε ότι οι δεξαμενές ναι μεν είχαν μεταφερθεί στο κατάστρωμα, αλλά θα θεωρούνταν ως «φορτίο καταστρώματος» κατά την έννοια των ΚΧ-Β, μόνον εάν στην όψη της φορτωτικής υπήρχε ρητή δήλωση ότι θα μεταφερθούν έτσι. Το ζήτημα αυτό εξετάστηκε με βάση τη δήλωση του πλοίαρχου, που αναγραφόταν στην όψη της φορτωτικής¹²⁵. Το Δικαστήριο απέρριψε αυτό τον ισχυρισμό και δέχτηκε την άποψη του εναγομένου ότι η επισήμανση του Πλοίαρχου δεν πρέπει να νοείται ως μια απλή παροχή της ελευθερίας να μεταφέρει τις δεξαμενές στο κατάστρωμα, καθόσον μια τέτοια μνεία στο περιεχόμενο της φορτωτικής θα ήταν άνευ περιεχομένου, δεδομένου ότι τα μέρη είχαν ήδη συμφωνήσει στο αρχικό κεφάλαιο αυτής ότι οι μεταφορείς θα έχουν την ελευθερία αυτή και ότι θα γίνεται σχετική μνεία στη φορτωτική.

Το Δικαστήριο έκρινε ότι ο ισχυρισμός του εναγομένου υποστηριζόταν και από άλλες σκέψεις (συστημική ερμηνεία) διάφορες από τη γραμματική διατύπωση της μνείας του πλοίαρχου στη φορτωτική, υπογραμμίζοντας ότι αυτή δεν θα ήταν προφανές ή σύνηθες μέρος, να αναγραφεί μια συμβατική διάταξη. Ως εκ τούτου, θεώρησε ότι η παρατήρηση είναι πιθανότερο να θεωρηθεί ότι είναι, μια δήλωση πραγματικών περιστατικών δηλωτικών τρόπου μεταφοράς του φορτίου ή της επιμέλειάς του με οποιονδήποτε τρόπο. Έτσι έγινε δεκτό ότι οι δεξαμενές, που φέρονται στο πλοίο ήταν, ως εκ τούτου, φορτίο καταστρώματος και όχι «αγαθά» κατά την έννοια των ΚΧ-Β και επομένως η σχετική σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς δεν αφορούσε τη μεταφορά αγαθών και, κατά συνέπεια, οι ΚΧ-Β δεν ίσχυαν γι' αυτήν.

Εναλλακτικά οι ενάγοντες ισχυρίστηκαν ότι, ακόμη και αν οι δεξαμενές αποτελούσαν φορτίο καταστρώματος και οι Κανόνες δεν εφαρμόζονταν υποχρεωτικά, οι διάδικοι εντούτοις ενσωμάτωσαν τους ΚΧ-Β στο άρθρ. 3(α) της φορτωτικής.

Παρόλο, που δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι διάδικοι είχαν τη δυνατότητα να συμφωνήσουν ότι οι Κανόνες θα εφαρμόζονταν για τη μεταφορά επί του καταστρώματος, το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν το έπραξαν εν προκειμένω. Πράγματι, με το αριθ. 3(α) της φορτωτικής, τα μέρη συμφώνησαν ότι η σχετική νομοθεσία θα πρέπει να θεωρείται ενσωματωμένη στη φορτωτική «στις συναλλαγές όπου ισχύουν υποχρεωτικά [οι κανόνες]». Η διαπίστωση πως οι δεξαμενές ήταν φορτίο καταστρώματος είχε ως αποτέλεσμα τη μη υποχρεωτική εφαρμογή των ρυθμίσεων των ΚΧ-Β σε αυτή τη μεταφορά και ακολούθως, πως αυτοί δεν ενσωματώθηκαν στο αριθ. 3(α) της φορτωτικής.

Λαμβανομένου υπόψη ότι το Δικαστήριο είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι δεξαμενές ήταν «φορτίο καταστρώματος», έτσι ώστε να μην ισχύουν οι Κανόνες και ότι οι συμβαλλόμενοι δεν είχαν συμφωνήσει την εφαρμογή αυτών στη συνέχεια και όπως υποστήριξαν οι εναγόμενοι, λαμβανομένης υπόψη της COGSA 1936 και του Δικαστηρίου των ΗΠΑ, που είχε αποκλειστική δικαιοδοσία για την αξίωση.

¹²⁵ «Το σύνολο του φορτίου μεταφέρεται στο κατάστρωμα με ευθύνη του φορτωτή/μεταφορέα/παραλήπτη για όλους του θαλάσσιους κίνδυνους που σχετίζονται με αυτού του είδους τη μεταφορά. Ομοίως οποιαδήποτε εγγύηση αξιοπλοΐας του σκάφους που ρυθμίζεται από τον φορτωτή, μεταφορέα, παραλήπτη. Τα υπόλοιπα ζητήματα ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Νόμου του 1936 των ΗΠΑ για τη Θαλάσσια Μεταφορά Εμπορευμάτων».

1) Aprile SPA v. Elin Maritime Ltd [2019] EWHC [1001] (Comm) (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).

Η εξαιρετικά επίκαιρη αυτή απόφαση αφορούσε φορτίο χάλυβα εξοπλισμού, που μεταφερόταν στο κατάστρωμα του πλοίου "Elin". Κατά τη διάρκεια του πλου, λόγω θαλασσοταραχής ένα μέρος του φορτίου καταστρώματος απωλέσθη και το υπόλοιπο υπέστη βλάβη. Για το φορτίο αυτό είχε χρησιμοποιηθεί η συνήθης ρήτρα εξαίρεσης ευθύνης με βάση την οποία 70 δέματα στοιβάχτηκαν στο κατάστρωμα με κίνδυνο του φορτωτή-παραλήπτη, ώστε ο θαλάσσιος μεταφορέας, ο πλοιοκτήτης και το πλοίο, να μην ευθύνονται για τυχόν απώλεια ή ζημιά. Το ζήτημα ήταν, εάν με βάση τις διατυπώσεις της φορτωτικής, ο εναγόμενος μεταφορέας δεν ευθύνεται για τυχόν απώλεια ή ζημιά σε οποιοδήποτε φορτίο καταστρώματος, ανεξάρτητα από το πώς προέκυψε, συμπεριλαμβανομένης της απώλειας ή ζημίας, που προκλήθηκε από την ύπαρξη αναξιοπλοΐας (unseaworthiness) ή (και) την αμέλεια (negligence) του θαλάσσιου μεταφορέα.

Οι δικαιούχοι του φορτίου ισχυρίστηκαν ότι, ακόμη και αν υπάρχει γενική ρήτρα αποκλεισμού (ευθύνης) για το φορτίο καταστρώματος, ο μεταφορέας (που εν προκειμένω ετύγγανε και ιδιοκτήτης του πλοίου) δεν μπορεί να αποφύγει την ευθύνη του σχετικά με την αξιοπλοΐα του πλοίου καθώς και για τις ζημίες, που προκλήθηκαν εξαιτίας αμέλειας αυτού. Επίσης ισχυρίστηκαν πως για να απαλλαγεί από την ευθύνη του ο μεταφορέας θα έπρεπε στη ρήτρα επί της φορτωτικής να αναγράφονταν ρητά οι φράσεις «*seaworthiness αξιοπλοΐα*» και «*negligence - αμέλεια*» και όχι η γενική ρήτρα «*howsoever arising – με οποιονδήποτε τρόπο και αν προκύψει*». Ο πλοιοκτήτης υποστήριξε ότι η ρήτρα «*howsoever arising*» έχει ευρύ εννοιολογικό περιεχόμενο, ώστε να καλύπτει και τις ζημίες, που προέρχονται από την παράβαση της υποχρέωσης για αξιοπλοΐα του πλοίου, περιλαμβάνοντας και την αμέλεια.

Το Δικαστήριο έκρινε υπέρ του πλοιοκτήτη βάση της ξεκάθαρης διατύπωσης της σχετικής ρήτρας επί της φορτωτικής¹²⁶ και της συμπεριφορά, που βρίσκεται στο πνεύμα της συνήθους εμπορικής πρακτικής. Οι ρήτρες εξαίρεσης με την ίδια ή τουλάχιστον παρεμφερή διατύπωση οδήγησαν στην απαλλαγή του πλοιοκτήτη από την ευθύνη του αφενός για την απώλεια φορτίου λόγω αμέλειας στις υποθέσεις *Travers v. Cooper*¹²⁷ και *The Danah*¹²⁸ και αφετέρου λόγω αναξιοπλοΐας στην υπόθεση *The Imvros*¹²⁹. Επιπλέον έγινε δεκτό, πως η ρήτρα εξαίρεσης «*howsoever caused*» τα τελευταία εκατό (100) και παραπάνω χρόνια έχει καταστεί η «κλασική φράση», προκειμένου να απαλλαγεί ο θαλάσσιος μεταφορέας από την ευθύνη του λόγω αναξιοπλοΐας (unseaworthiness) και αμέλειας (negligence)¹³⁰.

Έτσι η απόφαση αυτή υπογράμμισε για πολλοστή φορά¹³¹ πως το καθήκον αξιοπλοΐας είναι μια σημαντική υποχρέωση, που δεν μπορεί να παραμεριστεί. Έτσι σε μεταφορά, όπου εφαρμόζονται

¹²⁶ Βλ. και *Onego Shipping & Chartering BV v. JSC Arcadia Shipping (The “SOCOL 3”)*, [2010] 2 Lloyd’s Rep. 221 (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).

¹²⁷ *Joseph Travers & Sons Ltd v. Cooper*, [1915] 1 KB 73 (Court of Appeal).

¹²⁸ *Kuwait Maritime Transport Co v. Rickmers Linie KG “Danah”*, [1993] 1 Lloyd’s Rep. 351 (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).

¹²⁹ *Transocean Liners Reederei GmbH v. Euxine Shipping Co Ltd “Imvros”*, [1999], Lloyd’s Rep. 848 (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).

¹³⁰ Βλ. και Baughen Simon, *Howsoever Caused’ in Exception Clause in Bill of Lading Covers Loss Due to Negligence and Unseaworthiness*, 2019, διαθ. στο: <https://iistl.blog/2019/04/26/howsoever-caused-in-exception-clause-in-bill-of-lading-covers-loss-due-to-negligence-and-unseaworthiness/>

¹³¹ Βλ. και Bob Deering, *Seaworthiness Principle, Negligence and Deck Cargo Clauses – The Elin*, 10.04.2019, διαθ. στο: <https://efmarinegroup.com/index.php/node/3307>

οι ΚΧ-Β ή παρόμοιοι, δεν μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του για απώλεια ή η ζημία που προκλήθηκε στο φορτίο από αναξιοπλοΐα ή αμέλεια. Στην περίπτωση της μεταφοράς πραγμάτων στο κατάστρωμα οι ΚΧ-Β δεν τυγχάνουν εφαρμογής οπότε και μπορεί να επιτευχθεί υπέρ του θαλασσιού μεταφορέα κατόπιν συμφωνίας ή ρήτρας επί της φορτωτικής ο αποκλεισμός της ευθύνης του για αναξιοπλοΐα ή αμέλεια. Για να επιτευχθεί αυτό μπορούν να χρησιμοποιηθούν ρήτρες γενικής διατύπωσης και σε καμία περίπτωση δεν χρειάζεται να παρατεθούν όλες οι περιπτώσεις εξαιρέσεων μία προς μία. Έτσι η ρήτρα «*whatsoever caused*» γίνεται αποδεκτή από την βιομηχανία εμπορευματοκιβωτίων για τη μεταφορά τους στο κατάστρωμα, δεδομένου ότι δεν εφαρμόζονται οι ΚΧ-Β και ισχύει η αγγλική νομοθεσία.

4. Τα Ειδικά Εμπορευματοκιβωτιοφόρα Πλοία (Container Ships).

α) Η Καινοτομία των Container Ships.

Τα φορτηγά πλοία, που μεταφέρουν έτοιμα συσκευασμένα φορτία σε container μέσω της τεχνικής της εμπορευματοκιβωτιοποίησης, ονομάζονται επίσημα εμπορευματοκιβωτιοφόρα (container ships)¹³². Τα μεγέθη τους κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τη χωρητικότητα TEU¹³³ ως εξής: **α)** Small Feeder: έως 1,000 TEUs, **β)** Feeder: από 1,000 έως 2,000 TEUs, **γ)** Feedermax: από 2,000 έως 3,000 TEUs, **δ)** Panamax: από 3,000 έως 5,000 TEUs, **ε)** Post-Panamax: από 5,000 έως 10,000 TEUs, **στ)** New Panamax (ή Neopanamax): από 10,000 έως 14,500 TEUs, **ζ)** VLCS: από 14,500 έως 18,200 TEUs, **η)** ULCS: από 18,200 TEUs και άνω. Επιπλέον διακρίσεις των container ships είναι οι ακόλουθες: **α)** Mother vessels:¹³⁴, **β)** Feeder vessels ή πλοία πολλαπλών χρήσεων¹³⁵, **γ)** Ro-Ro¹³⁶ και **δ)** Πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου¹³⁷. Από το 1956, έχουν γίνει έξι σημαντικά

¹³² Λευΐτικος Κ., Τεχνολογικές Εξελίξεις στα Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων, 2017, σελ. 21, διαθ. στο: http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/10662/Leiutikos_Konstantinos.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹³³ **α)** TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Μονάδα μέτρησης χωρητικότητας εμπορευματοκιβωτιοφόρου πλοίου. (Διαστάσεις: Μήκος 20 πόδια, Πλάτος 8 πόδια, Ύψος 8 πόδια ή αλλιώς 6.1, 2.44 και 2.44 μέτρα αντίστοιχα).

β) Βλ. επίσης και World Shipping Council, Containers, 2020, av. at: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/containers> : «Το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδιών, (TEU) έγινε το πρότυπο αναφοράς της βιομηχανίας, οπότε τώρα ο όγκος φορτίου και η χωρητικότητα του σκάφους συνήθως μετριοούνται σε TEU. Το εμπορευματοκιβώτιο μήκους 40 ποδιών - κυριολεκτικά 2 TEU - έγινε γνωστό ως ισοδύναμη μονάδα σαράντα ποδιών (FEU) και είναι το κοντέινερ που χρησιμοποιείται πιο συχνά σήμερα».

γ) Βλ. και Κατηγορίες και Είδη Πλοίων, σελ. 81, διαθ. στο:

http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_texni_a/kef03.pdf

«Για παράδειγμα όταν λέμε ότι ένα πλοίο μπορεί έχει χωρητικότητα 800 TEU εννοούμε πως μπορεί να φορτώσει συνολικά εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδιών μήκους. Βέβαια είναι ευνόητο πως μπορεί να φορτώσει 400 εμπορευματοκιβώτια των 40 ποδιών μήκους».

¹³⁴ Ως μητρικά οχήματα ονομάζονται τα μεγάλης χωρητικότητας πλοία 800-8000 TEU'S, τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια μεταξύ ηπειρών. Απευθύνονται κυρίως στα μεγάλα εμπορικά λιμάνια αλλά και στα λιμάνια, που λειτουργούν και ως συνδεδετικά για τα υπόλοιπα κοντινά τους λιμάνια.

¹³⁵ Για τη μεταφορά των εμπορευμάτων από τα λιμάνια σύνδεσης προς τα μικρότερα κοντινά τους λιμάνια, γίνεται χρήση πλοίων μικρότερης χωρητικότητας, τα οποία ονομάζονται Feeders. Η χωρητικότητά τους κυμαίνεται μεταξύ 50 και 500 TEU'S.

¹³⁶ Τα Ro-Ro αποτελούν σύγχρονα πλοία που μεταφέρουν φορτία τα οποία μπορούν να φορτωθούν αυτόματα και ταχύτατα. Τέτοια φορτία αποτελούν κυρίως τα τροχοφόρα, όπως αυτοκίνητα και φορτηγά. Τα φορτία, οχήματα ή εμπορευματοκιβώτια, ρυμουλκούνται με χρήση ελκυστήρων εντός του πλοίου από ειδικό καταπέλτη.

¹³⁷ Τέτοια πλοία χρησιμοποιούνται μόνο σε περιπτώσεις όπου δεν είναι δυνατή η χρήση των mother vessels ή των feeders.

στάδια αλλαγών και εξέλιξης, εκ των οποίων το κάθε ένα αντιπροσωπεύει τη γενιά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων^{138 139}.

Τα πλοία αυτά έχουν ναυπηγηθεί έτσι ώστε τόσο τα κύτη τους όσο και το κύριο κατάστρωμα αυτών, να μπορούν να δέχονται ένα μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με ανάλογες διαρρυθμίσεις αλλά και ενισχύσεις. Φέρουν δε ειδικές υποδοχές σύμφωνα με διεθνή πρότυπα διαστάσεων, στις οποίες και στερεώνονται αυτά με ασφάλεια. Τα πλοία αυτά, περιορίζουν χρονικά στο ελάχιστο τη παραμονή τους στους λιμένες εκφορτώνοντας πλήρη και παραλαμβάνοντας κενά ή αντίστροφα, χωρίς να υφίστανται περισσότερες χρεώσεις. Στη ναυτιλιακή οικονομία πράγματι ο τρόπος αυτός διακίνησης συσκευασμένων προϊόντων επέφερε επανάσταση, ώστε ακόμη και τ' ασφάλιστρα των "containerizing" φορτίων, να περιοριστούν αρκετά.

Η καινοτομία των πλοίων αυτών¹⁴⁰ και ο σύγχρονος σχεδιασμός τους (ιδιαίτερα των παράκτιων feederships), οδηγεί στο να είναι έως και τρία τέταρτα (3/4) του συνόλου των εμπορευματοκιβωτίων τους επάνω στο κατάστρωμα. Αυτό είναι λογικό καθόσον ο σχεδιασμός τους αποσκοπεί στη μεγιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας, και κατά συνέπεια την μεγιστοποίηση του αριθμού των containers πάνω στο κατάστρωμα. Έτσι λ.χ. ένα σχέδιο για ένα παράκτιο Feeder ship 300TEU, έχει 228 κιβώτια στο κατάστρωμα και μόνο 72 κάτω από αυτό. Δηλαδή, 76% του φορτίου του βρίσκεται πάνω από τη γραμμή του καταστρώματος. Οι αριθμοί για μεγαλύτερα containership δεν είναι τόσο ακραίοι, ωστόσο στην πλειοψηφία τους είναι σχεδόν τα μισά του συνόλου ή και περισσότερα.

β) Το Νομικό Ζήτημα και το Καθήκον Επιμέλειας επί Εμπορευματοκιβωτίων.

Κατά μια άποψη στις μεταφορές με εμπορευματοκιβωτιοφόρα πλοία η έννοια του κύτους του πλοίου χάνει τη σημασία της¹⁴¹. Αυτά άλλωστε αποτελούν ορθογώνια τυποποιημένα κιβώτια, ισχυρής κατασκευής τοποθετημένα το ένα επί του άλλου σε σειρές, χωρίς αρχικά ορισμένα από αυτά, να προστατεύονται περισσότερο έναντι των άλλων. Έτσι η απαγόρευση φορτώσεως στο κατάστρωμα των πλοίων αυτών χάνει την ιστορική σημασία της και δεν έχει πλέον λόγο υπάρξεως και η μεν συναίνεση του φορτωτή εξυπακούεται, ενώ απαγορεύονται και οι ευνοϊκές υπέρ του μεταφορέα ρήτρες στη φορτωτική¹⁴². Σε πολλά δε εμπορευματοκιβωτιοφόρα πλοία δεν υπάρχει κατάστρωμα τουλάχιστον με την συνηθισμένη έννοια αυτού¹⁴³.

¹³⁸ Σταυράκης Στ., «Mega-Ships και η Χρήση τους στην Παγκόσμια Ναυτιλία», 2019, σελ. 14, διαθ. στο:

<https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/19999/Mega-Ships%20CE%BA%CE%B1%CE%B9%20CE%B7%20CF%87%CF%81%CE%AE%CF%83%CE%B7%20CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82%20CF%83%CF%84%CE%B7%20CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%8C%CF%83%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

¹³⁹ What is TEU? Learn about its history and meaning, 2019, av. at: <https://www.icontainers.com/us/2019/08/06/history-of-teu-twenty-foot-equivalent-unit/>

¹⁴⁰ Βλ. Djadjev-Nikolaev, I., ο.π., p. 233: «With regard to deck cargo, there are two major developments that took place in the shipping industry and these are the container revolution and the consequent innovations in ship design».

¹⁴¹ Βλ και

α) Gaskell N. - Asariotis R. - Baatz Y, Bills of Lading: Law and Contracts, Informa Law from Routledge Publications, 2000, p. 330.

β) Αντάπασης Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 645.

γ) Ρόκας Ι. – Θεοχαρίδης Γ., ο.π., σελ. 201, 251.

¹⁴² Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 64.

¹⁴³ Karamoglou A.-R., The Problems of Containerization in Law and Practice, PhD University of Sussex, 2013, p.148.

Κατά αυτήν την άποψη το επιτρεπτό ή μη της φορτώσεως στο κατάστρωμα καθίσταται ήσσονος σημασίας ζήτημα, που πλέον υπερέχει σε ένταση, σχετίζεται με το καθήκον επιμελούς διαχείρισης του φορτίου, κατά το άρ. 134 ΚΙΝΔ και 3 αριθ. 2 ΚΧ-Β, καθιστάμενο πλέον πιο επικαιροποιημένο, εξειδικευμένο, διαφοροποιημένο και παρακολουθηματικό στην νέα πραγματικότητα, που εισάγουν τόσο τα εμπορευματοκιβώτια όσο και τα εμπορευματοκιβωτιοφόρα πλοία.

Μια άλλη άποψη εστιάζει στο γεγονός ότι μπορεί τα εμπορευματοκιβώτια να έχουν ανθεκτική κατασκευή, όμως η ασφαλέστερη μεταφορά του φορτίου επαυξάνεται με την τοποθέτηση του εμπορευματοκιβωτίου στο κήτος του πλοίου. Κατόπιν αυτού θα πρέπει να δεχτούμε μια ενδιάμεση άποψη: Στο κατάστρωμα ενός container ship να μην παρέχεται ικανοποιητική προστασία, όμως ως ζητήματα θα παραμένουν η έκθεση των υψηλότερα στοιβαγμένων containers (που περνώντας την υπαρκτή ή την νοητή γραμμή του καταστρώματος θα υπόκεινται) σε πιθανούς κινδύνους ζημιών ή και απώλειας¹⁴⁴ εξαιτίας της ταραγμένης θάλασσας¹⁴⁵ ή έντονων καιρικών φαινομένων, ή προτίμησης σε ενδεχόμενο αβαρίας, η αποτελεσματικότητα του δεσίματός τους και της ασφάλισης τους¹⁴⁶, η μείωση του ύψους εξάλων σε βαθμό που αυξάνει την πιθανότητα βύθιση της άκρης του καταστρώματος και ασφαλώς η έκθεση των εμπορευματοκιβωτίων του καταστρώματος στις ακραίες καιρικές συνθήκες πάντοτε εν συγκρίσει με αυτά, που προστατεύονται από το κήτος του πλοίου. Εξάλλου δεν είναι όλοι οι τύποι εμπορευματοκιβωτίων κατάλληλοι για τη μεταφορά τους στο κατάστρωμα¹⁴⁷. Αρχικά ως προς την επιμελή διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα θα πρέπει να αναζητήσουμε το θεσμικό νομικό πλαίσιο, που την διέπει.

i) Τα επικίνδυνα φορτία.

Κατά τη μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων δημιουργείται μια ανισορροπία μεταξύ των δικαιωμάτων και της ευθύνης των φορτωτών και των μεταφορέων αντίστοιχα¹⁴⁸. Στο άρ.4 αρ.6 των ΚΧ-Β ορίζεται ότι: «*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*

¹⁴⁴ Γεωργούλη Γ., Που Οφείλεται η Απώλεια Εμπορευματοκιβωτίων στη Θάλασσα, 2020, διαθ. στο: <https://www.isalos.net/2020/09/pou-ofeiletai-i-apoleia-emporevmatokivotion-sti-thalassa/>: «Κάθε χρόνο σχεδόν 1000 εμπορευματοκιβώτια χάνονται στη θάλασσα, σύμφωνα με την καταγραφή του Παγκόσμιου Συμβουλίου Ασφαλείας (World Shipping Council – WSC), με εξαίρεση το 2013, οπότε τα εμπορευματοκιβώτια έφτασαν τον αριθμό των 5.600 λόγω της ολικής απώλειας και βύθισης του πλοίου «M/V MOL Comfort» (4.293 εμπορευματοκιβώτια).

¹⁴⁵ Χαρακτηριστική υπόθεση απώλειας εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα είναι η περίπτωση SANTA CLARA I. Το SANTA CLARA I, υπό σημαία Παναμά, χωρητικότητας 9.600 gross tons, το 1992, συνάντησε θαλασσοταραχή κατά το πλου. Όταν το πλοίο έδεσε αργότερα διαπιστώθηκε το χαμένο φορτίο 17 εμπορευματοκιβωτίων γενικού φορτίου και 4 κιβώτια 20 ποδών γεμάτα με δοχεία 210 λίτρων τριοξειδίου του αρσενικού, ενώ άλλα 2 εμπορευματοκιβώτια είχαν υποστεί βλάβη. Ένα από αυτά ήταν σκισμένο και είχαν πέσει έξω εννέα δοχεία. Τα 6 εμπορευματοκιβώτια αποτελούσαν μέρος ενός φορτίου 25 τέτοιων κιβωτίων, που φορτώθηκαν στο Coquimbo της Χιλής. Τα υπόλοιπα 19 εμπορευματοκιβώτια με το τριοξείδιο του αρσενικού, στο κήτος του πλοίου, ήσαν αβλαβή. Ως περισσότερο άμεση αιτία της απώλειας διαπιστώθηκε από τις Αρχές διαπιστώθηκε η αστοχία της πρόσδεσης των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα (ανεπαρκής αριθμός συρμάτων πρόσδεσης, χρήση φθαρμένων ή χαλασμένων εξαρτημάτων πρόσδεσης και πρόχειρη χρήση αυτών, αποτυχία να ακολουθηθούν τα προτεινόμενα διεθνή πρότυπα ορθής τοποθέτησης και ασφάλισης φορτίου) καθώς και τα εμπορευματοκιβώτια, που χρησιμοποιήθηκαν (δομική ατέλεια που ενυπήρχε στο υλικό των εμπορευματοκιβωτίων από πλαστικό ενισχυμένο με ίνες γυαλιού, ανεπαρκής στήριξη και ασφάλιση του φορτίου μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο).

¹⁴⁶ Ενδ βλ. υπόθ. The “Waltraud” [1991] 1 Lloyd's Rep. 389, όπου η μη ορθή ασφάλιση φορτίου εντός container οδήγησε το Δικαστήριο, να διαπιστώσει έλλειψη αξιοπλοΐας.

¹⁴⁷ Βλ. Wiedenbach L., ο.π., p.81.

¹⁴⁸ Lachmi S., The Law of Carriage of Goods by Sea, Bloomsbury Professional Ltd, 2011, p.143.

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. Αν κάποιο από αυτά τα εμπορεύματα, που φορτώθηκαν εν γνώσει και με τη συναίνεση του μεταφορέα αποτελέσει κίνδυνο για το πλοίο και το φορτίο, θα μπορεί με τον ίδιο τρόπο να εκφορτωθεί ή να καταστραφεί ή να καταστεί αβλαβές από το μεταφορέα χωρίς ευθύνη από μέρους του, εκτός αν συντρέχει περίπτωση γενικής αβαρίας¹⁴⁹».

Πέραν της ως άνω ρύθμισης των KX-B, που δε θα αναλυθεί περαιτέρω¹⁵⁰, αντίστοιχα καθορίζονται επιπλέον συγκεκριμένες προϋποθέσεις, που πρέπει να τηρούνται βάσει αναγκαστικού δικαίου διεθνών διατάξεων. Οι διατάξεις αυτές αφορούν τα πλοία¹⁵¹ και τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων τους. Ως «επικίνδυνο φορτίο» καλείται το σύνολο των επιβλαβών υγρής ή στερεής υπόστασης ουσιών, που μεταφέρονται είτε χύδην είτε συσκευασμένα. Αυτές ενδέχεται να επιφέρουν προβλήματα στην υγεία του ανθρώπου, είτε άμεσα είτε έμμεσα κατά τη μεταφορά τους ή κατά το χειρισμού του φορτίου καθώς και να βλάψουν το φυσικό περιβάλλον καθώς και τη δημόσια τάξη και ασφάλεια. Η διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων, που περιέχουν επικίνδυνα φορτία, είναι ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα της μεθόδου της εμπορευματοκιβωτίωσης και έχει κριθεί νομολογιακά¹⁵². Επίσης από την πρακτική έχει κριθεί πως ζητήματα ανακύπτουν και με τη χρήση των Incoterms, όπως για παράδειγμα η ρήτρα FOB, που έχει κριθεί ως ακατάλληλη, όταν αναφέρεται στα επικίνδυνα φορτία¹⁵³. Τα είδη των επικίνδυνων φορτίων, εν συντομία έχουν ως εξής: **α)** Προϊόντα πετρελαίου, βάσει της σύμβασης MARPOL 73/78¹⁵⁴, **β)** αέρια, σύμφωνα με τον GC Code¹⁵⁵ καθώς επίσης και βάσει του Διεθνούς Κώδικα Υγραεριοφόρων, I.G.C. Code¹⁵⁶, **γ)** οι επιβλαβείς υγρές ουσίες, χημικά και απόβλητα, βάσει του BCH Code¹⁵⁷, της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78¹⁵⁸ και του IBC Code¹⁵⁹, **δ)** επικίνδυνα στερεά χύδην φορτία, βάσει του IMSB

¹⁴⁹ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ.712-3.

¹⁵⁰ Ρυθμίσεις για τα επικίνδυνα φορτία στους ΚΑ από το αρ. 13 και στους ΚΡ από το αρ. 13, 15 και 32.

¹⁵¹ Βλ. ενδ. 96/127/ΕΚ: Απόφ. της Επιτροπής, της 22ας Ιανουαρίου 1996, για εφαρμογή κατόπιν αιτήσεως της Γερμανίας του αρ. 5 παρ. 4 της Οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου «για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα».

¹⁵² Ενδ. Effort Shipping Co. Ltd v. Linden Management S.A. and Another, The 'Giannis NK', Court of Appeal, 1996 LMLN 425, σε σχόλ. Ζωγραφάκη Χ., Ναυτιλιακές Αποφάσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων και Σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, εκδ. Ναυτεμπορική 1997, σελ. 42-45.

¹⁵³ Karamoglou A.-R., The Problems of Containerization in Law and Practice, PhD University of Sussex, 2013, p.147.

¹⁵⁴ Για πιο αναλ. βλ. Μαρκιανό-Δανιόλο Ι., Η Συμβολή του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου στην Ποιοτική Ναυτιλία, Ναυτικά Χρονικά, Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2013, σελ. 72-78.

¹⁵⁵ GC-Code Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied Gases in Bulk - Res A.328(IX) (MSC.182(79)). Βλ. και <https://safety4sea.com/amendments-to-the-igc-code-and-gc-code/>

¹⁵⁶ The International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code). Βλ. και <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/IGC-Code.aspx>

¹⁵⁷ BCH-Code (revised 1986) Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk - Res. MSC.9(53), (MSC.212(81)). Βλ. και https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_2387_14/10/

¹⁵⁸ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983 (Annexes I and II). Βλ. και [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

¹⁵⁹ SOLAS Chapter VII - Carriage of dangerous goods and MARPOL Annex II - Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk. Βλ. και <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/IBC-Code.aspx>

τη διάρκεια της μεταφοράς. Οι όροι διαχωρισμού επικίνδυνων φορτίων, πρέπει να τηρούνται και για τα εμπορευματοκιβώτιά τους. Στις περιπτώσεις, που η κατασκευή του πλοίου δεν επιτρέπει τέτοιου είδους διαχωρισμό, π.χ. όταν δεν υπάρχουν φράκτες ή μπουλμέδες επί του καταστρώματος εμπορευματοκιβωτίων, μπορούν να υιοθετηθούν εναλλακτικές διαχωριστικές διευθετήσεις με έγκριση των αρμόδιων αρχών, εφόσον εξασφαλίζεται ισοδύναμος βαθμός ασφάλειας.

ε) Τα εμπορευματοκιβώτια επικίνδυνων φορτίων πρέπει να εξετάζονται εξωτερικά για ζημίες ή διαρροές. Έτσι λοιπόν κάθε εμπορευματοκιβώτιο, που επιτρέπει διαφυγή του περιεχομένου ή έχει ζημίες, δεν πρέπει να γίνεται δεκτό προς φόρτωση, μέχρι να επιδιορθωθεί ή να αντικατασταθεί.

ζ) Οι προϋποθέσεις στοιβασίας για τα επικίνδυνα εμπορεύματα πρέπει να τηρούνται και για τα εμπορευματοκιβώτια, στα οποία φορτώνονται τέτοια φορτία π.χ. αν επικίνδυνα είδη, τα οποία απαιτείται να στοιβάζονται στο κατάστρωμα, μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια, το εμπορευματοκιβώτιο αυτό θα πρέπει να στοιβάζεται στο κατάστρωμα¹⁶⁸. Επί του καταστρώματος θα πρέπει να στοιβάζονται εμπορευματοκιβώτια εφοδιασμένα με μηχανισμό ψύξεως ή θερμάνσεως, που προκαλούν κίνδυνο τοξικής ή εύφλεκτης μορφής εκτός αν ο επαρκής αερισμός και οι άλλες προφυλάξεις ασφαλείας, που τηρούνται σε εναρμονισμό με τις αρμόδιες αρχές, παρέχει τη δυνατότητα στοιβασίας κάτω από το κατάστρωμα.

ii) Τα συνήθη φορτία.

Ο ΙΜΟ¹⁶⁹ έχει αναπτύξει και υιοθετήσει μια σειρά απαιτήσεων για τη διασφάλιση της ασφαλούς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και έχει επίσης αναπτύξει ειδικές οδηγίες για τη συσκευασία και την ασφάλιση αυτών. Με εξαίρεση τις ειδικότερες, για τα επικίνδυνα φορτία, για τα συμβατικά φορτία χαρακτηριστική είναι η ΔΣ (ΙΜΟ) για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974)¹⁷⁰ που περιλαμβάνει, στο κεφάλαιο VI σχετικά με τη μεταφορά φορτίων, απαιτήσεις για την αποθήκευση και την ασφάλιση μονάδων φορτίου ή φορτίου (όπως εμπορευματοκιβώτια). Θεωρείται η πιο σημαντική από όλες τις ΔΣ, που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων έχοντας συμβαλλόμενα από τον Νοέμβριο του 2018, 164 κράτη, που αντιπροσωπεύουν το 99% των εμπορικών πλοίων σε όλο τον κόσμο σε ολική χωρητικότητα (tonnage).

Το κεφάλαιο VI της SOLAS¹⁷¹, αφορούσε αποκλειστικά στην μεταφορά των σιτηρών, μέχρι την τροποποίηση το 1991, όποτε συμπεριέλαβε όλους τους τύπους φορτίων, που μεταφέρονται χύμα, εκτός των υγρών και αέριων. Στις τροποποιήσεις του 1994 συμπεριλήφθησαν κανονισμοί, που αφορούν στα μοναδοποιημένα φορτία, όπως π.χ. τους τρόπους φορτώσεως, στοιβασίας και ασφαλίσεως των εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος, στις τροποποιήσεις του 1998 συμπεριλήφθησαν οδηγίες καθιερώσεως και χρήσεως του εγχειριδίου ασφαλίσεως φορτίου και του τρόπου

¹⁶⁸ Χαρακτηριστική απόφαση η “Kapitan Sakharov” Northern Shipping Co. v. Deutsche Seereederei G.M.B.H. and Others[2000] 2 Lloyd’s Rep. 255, όπου 8 εμπορευματοκιβώτια επικίνδυνου εύφλεκτου φορτίου στο κατάστρωμα και υπό αυτό προκάλεσαν την βύθιση πλοίου. Κρίθηκε ότι ναι μεν η φωτιά ξεκίνησε από εμπορευματοκιβώτιο στο κατάστρωμα όμως επεκτάθηκε από αυτά, που βρίσκονταν υπό το κατάστρωμα με αποτέλεσμα ο μεταφορέας να ευθύνεται πλήρως. Για πιο αναλ. σχολ. βλ. Meltem D. - Güner-Ö., The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Springer-Verlag Berlin Heidelberg Publications, 2008, p. 191.

¹⁶⁹ International Maritime Organization (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός).

¹⁷⁰ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. Όπως κυρώθηκε με Ν.1045/1980 «Περί Κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως Περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και Περί Άλλων Τινών Διατάξεων» (Α’ 95).

επικοινωνίας πλοίου - ξηράς κατά την φόρτωση και την εκφόρτωση. Ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν την 21^η.11/2014 με την απόφαση MSC.380(94) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO και ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας των πλοίων, των εργαζομένων και του φορτίου, όπου ρυθμίστηκαν περαιτέρω ζητήματα εμπορευματοκιβωτίων με κυριότερο αυτό της υποχρεωτικής ζυγίσεως αυτών¹⁷². Τέλος η Διεθνής Σύμβαση για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια¹⁷³ ρυθμίζει τις διαδικασίες δοκιμών και τις σχετικές προδιαγραφές αντοχής για εμπορευματοκιβώτια.

Περαιτέρω με βάση τη SOLAS οι βασικές υποχρεώσεις επιμελούς μεταχείρισης, συνίστανται σε ορθή πρόσδεση, τοποθέτηση, στοιβασία¹⁷⁴ και μεταχείρισή τους παραμένει κι εξειδικεύεται πάντοτε παρακολουθηματικά στα νέα δεδομένα, της εποχής της εμπορευματοκιβωτίωσης¹⁷⁵ και των νέων εμπορικών πρακτικών, που διέπουν την μεταφορά των στο κατάστρωμα των container ships. Είναι αναμφισβήτητο πως η στοιβασία¹⁷⁶ και τα ως άνω υπάγονται στις συνήθεις διεθνείς πρακτικές του εμπορίου, οι οποίες εξελίσσονται και επικαιροποιούνται¹⁷⁷. Ασφαλώς αξίζει να σημειωθεί πως για τη φόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων δεν αποκλείεται και να ισχύει για κάποια ζητήματα η τοπική εθιμική πρακτική ενός λιμένα.

Κατ' εξουσιοδότηση των ως άνω αλλά για την εκάστοτε μεταφορά διαφοροποιημένων συνηθισμένων φορτίων η διαδικασία στοιβασίας εντός αλλά και το εμπορευματοκιβωτίου

¹⁷² Π.Δ.77/2016 (ΦΕΚ 140/Α'3.8.2016), «Κύρωση τροποποιήσεων του Παραρτήματος της ΔΣ «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974» (SOLAS), η οποία κυρώθηκε με το Ν1045/80 (Α'95), ως αυτές υιοθετήθηκαν την 21η Νοεμβρίου 2014 με την απόφ. MSC.380(94) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO) και ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας των πλοίων, των εργαζομένων και του φορτίου».

¹⁷³ International Convention for Safe Containers (CSC).

¹⁷⁴ Βλ. και:

α) Miller T., Lashing of Containers on Deck, 2010, av. at:

<https://www.ukpandi.com/news-and-resources/bulletins/2008/container-lashing-and-stowage/>

β) Murdoch E., Taylor C., A Master's Guide to Container Securing, 2nd Edition, 2012, p.31 – 39, av. at:

<https://www.standard-club.com/media/24168/amastersguidetocontainersecuring2ndedition-3.pdf>

¹⁷⁵ Βλ. και: Günther H.-Ot. - Kap Hwan K., Container Terminals and Automated Transport Systems: Logistics Control Issues and Quantitative Decision Support, Springer Springer Science & Business Media Publications, 2005, p. 18 – 25.

¹⁷⁶ Για την επιμελή τοποθέτηση και στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων βλ. Wilson D. I., Container Stowage Planning: A Methodology for Generating Computerised Solutions, 2000, av. at.:

https://googleads.g.doubleclick.net/pagead/ads?client=ca-pub-6876250563925952&output=html&h=280&w=336&bih=708&biw=1583&adx=442&ady=849&ga_vid=473422487.1601598770&ga_sid=1601599051&ga_hid=1689789186&slotname=7822409929&adk=1732463246&url=https://www.marineinsight.com/guidelines/how-to-plan-cargo-containers-stowage-on-container-ship/&ref=https://www.google.gr/&frm=20&guci=1.2.0.0.2.2.0.0&eid=42530671,21066706&u_his=1&u_nplug=3&u_nmime=4&brdim=0,0,0,0,1600,0,0,0,1600,708&prev_fmts=336x280_0ads_al&format=fpkc_al_lp&kw_type=radlink&hl=en&rt=ChBfdnZMAAIJgi74_5aC3liEgEgGghr GTIMaT44SgBUhMIuNbDtNWU7AIVJsi7CB0yFwIoeAGCASQKIFN0b3dhZ2UGxhbiBmb3IgQ29udGFpbmVyiFN0aXBzEgCCAR4KGkNvbnRhaW5lciBTdG93YWdlIFBsYW5uYW5nEgCCARYKEkNhcmdvIFN0b3dhZ2UGxhbhbIAgEiCh5TdG93YWdlIG9mIENhcmdvIGluIENvbnRhaW5lcnMSAIBJAogQ29udGFpbmVyiExvYWRpbmcgUGxhbiBvbiBWZXNzZWwSAIIBHgoaQ29udGFpbmVyiFZlc3NlbcBTdGFiaWxpdkHkSAIigBAA&ad_type=text

¹⁷⁷ Βλ. ενδ. Cour de Cassation, Civile, Chambre Commerciale, 14 Mars 2018, 16-22.050, Inédi. Η απόφαση αναφέρεται στη μεταφορά καλυπτικών εντός εμπορευματοκιβωτίων όπου λόγω θαλασσοταραχής 54 εξ' αυτών έπεσαν στην θάλασσα και απωλέσθησαν λόγω ρήξης μέρους της στοιβασίας τους. Ως αιτιώδεις σύνδεσμοι έγιναν δεκτοί η θαλασσοταραχή σε συνδυασμό με την φόρτωση υπέρβαρων εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα κατά παράβαση του κανόνα (της «πυραμίδας») βάρους δηλαδή της φορτώσεως των βαρύτερων εμπορευματοκιβωτίων στα χαμηλότερα επίπεδα του πλοίου. Επίσης στην εν λόγω απόφαση έγινε δεκτό, πως δεδομένου ότι μεταφέρονταν και άδεια εμπορευματοκιβώτια, αυτά έπρεπε κατά προτεραιότητα, λόγω του χαμηλού τους βάρους, να στοιβαχτούν στο κατάστρωμα. Η ως άνω στοιβασία χαρακτηρίστηκε ως αδικαιολόγητο σφάλμα (Faute Inexcusable), μη ικανό να επιφέρει το ευεργέτημα του περιορισμού της ευθύνης.

περιγράφεται επίσης σε (soft law) οδηγούς, που εκδίδουν τα P&I Clubs¹⁷⁸ ή διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με τη ναυτιλία, όπως π.χ. ο ΙΜΟ¹⁷⁹. Δεδομένης της τεράστιας έκτασης του θέματος δεν θα επιχειρηθεί περαιτέρω ανάλυση επί του παρόντος.

γ) Η Φορτωτική για τη Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων στο Κατάστρωμα.

Οι όροι της φορτωτικής¹⁸⁰ (που πρέπει να πληροί τις διατυπώσεις τα άρ. 125 ΚΙΝΔ και άρ. 3 αριθ. 3 ΚΧ-Β) ορίζουν συνήθως το δικαίωμα του μεταφορέα, να μεταφέρει εμπορεύματα στο κατάστρωμα με μια «liberty clause-ρήτρα ελευθερίας» και στη συνέχεια ρυθμίζουν συμβατικά την επακόλουθη ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία. Οι ρήτρες αυτές για εμπορευματοκιβώτια είθισται να έχουν ως ακολούθως:

α) *«Containers, whether consolidated by the carrier or received by the carrier in a consolidated condition from the merchant, may be carried on or under deck without notice to the merchant - Τα εμπορευματοκιβώτια, είτε πληρούνται από τον μεταφορέα είτε παραλαμβάνονται από τον μεταφορέα γεμάτα από τον έμπορο (φορτωτή), μπορούν να μεταφερθούν στο κατάστρωμα με ή χωρίς ενημέρωση αυτού».*

β) *«Goods which are stated in the document evidencing the contract of carriage to be carried on deck are carried without responsibility on the part of the carrier for loss or damage of whatsoever nature arising during carriage by sea whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever - Εμπορεύματα που αναφέρονται στη σύμβαση μεταφοράς, που πρόκειται να μεταφερθεί στο κατάστρωμα, μεταφέρονται χωρίς ευθύνη εκ μέρους του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία οποιασδήποτε φύσης, που προκύπτει κατά τη θαλάσσια μεταφορά είτε προκαλείται από έλλειψη αξιοπλοΐας ή αμέλεια ή οποιαδήποτε άλλη αιτία με οποιονδήποτε τρόπο».*

Όμως παρότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι πάντα σχεδιασμένα να μεταφέρουν ένα σημαντικό μέρος του φορτίου τους στο κατάστρωμα οι απώλειες σε σχέση με τη μεταφορά του καταστρώματος είναι συχνότερες από ό,τι για τα αποθηκευμένα στο κήτος. Έτσι και όταν οι συνέπειες ακόμη και μιας μέτριας επίτασης του κινδύνου θα μπορούσαν να είναι σοβαρές (π.χ. απαιτείται φορτίο για ένα συγκεκριμένο έργο η φορτίο που κατασκευάζεται μοναδικά για έναν πελάτη όπως π.χ. πίνακες ζωγραφικής), ο φορτωτής μπορεί να αποφύγει τον κίνδυνο στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό ζητώντας τη διασφάλιση της αποθήκευσης κάτω από το κατάστρωμα. Έτσι οι φορτωτές θα πρέπει εν προκειμένω αφενός να εξετάσουν πόσο ευάλωτα μπορεί να είναι τα εμπορευματοκιβώτιά τους στους θαλάσσιους κινδύνους ειδικά για αυτά, που μεταφέρονται στο κατάστρωμα, αντί για το κήτος του πλοίου, αφετέρου να λάβουν υπόψη ότι ζητούν από τον μεταφορέα να χάσει την επιχειρησιακή και επιχειρηματική ευελιξία του και ότι αυτό αναμένεται, να έχει επιπλέον κόστος, δηλαδή υψηλότερο ναύλο.

¹⁷⁸ Π.χ.

α) https://www.ukpandi.com/-/media/files/uk-p-and-i-club/publications/risk-awareness/risk_awareness_container_march_2020_web.pdf

β) <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/videos/tackling-container-ship-issues-container-casualties-the-sum-of-the-parts/>

γ) <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-releases/press-release-uk-pi-club-and-tt-club-welcome-container-weighing-prior-to-loading-onto-ship/>

¹⁷⁹ Ενδ. ΙΜΟ And Ro-Ro Safety, 1997.

¹⁸⁰ <https://logistics.org.uk/compliance-and-advice/water/long-guides/deck-carriage>

Ένα μονομερές αίτημα (αντί για συμφωνία) για μεταφορά με κατάστρωμα μπορεί να χρησιμεύσει ως απόδειξη ότι ο αποστολέας δεν συγκατατέθηκε στη μεταφορά στο κατάστρωμα πράγμα που μπορεί να έχει δυσμενείς συνέπειες για τον μεταφορέα όταν επιδιώκει να αποκρούσει οποιαδήποτε απαίτηση σε βάρος του. Στην περίπτωση που το ζημιωμένο ή απωλεσθέν εμπορευματοκιβώτιο βρισκόταν στο κατάστρωμα, ο αποστολέας πρέπει να επανεξετάσει όλες τις περιστάσεις της μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα αν α) υποβλήθηκε αίτημα για αποθήκευση κάτω από το κατάστρωμα, β) υπήρχε συμφωνία για τέτοια αποθήκευση και γ) υφίσταται σχετική ρήτρα στην όψη της φορτωτικής ή όχι.

5. Η Φόρτωση στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων στο Γαλλικό Δίκαιο.

Η μεταφορά εμπορευμάτων στο κατάστρωμα στο Γαλλικό Δίκαιο διέπεται από δυαδικό ρυθμιστικό πλαίσιο, τόσο από το εθνικό δίκαιο (droit interne) όσο και το διεθνές (droit international)¹⁸¹. Η εσωτερική θαλάσσια μεταφορά στο κατάστρωμα τόσο συμβατικών φορτίων όσο και φορτίων συσκευασμένων σε εμπορευματοκιβώτια, ρυθμίζεται από το ν.66-420 της 18.06.1966 για τη ναύλωση και την εσωτερική θαλάσσια μεταφορά, όπως τροποποιήθηκε με το ν.79.103 της 21.12.1979 και το ν.86-2912 της 23.12.1986¹⁸². Την 01.12.2010 οι νόμοι, που σχετίζονται με τη ναυτιλία και τις μεταφορές, ενοποιήθηκαν σε έναν Κώδικα Μεταφορών (Code des transports – “CDT”). Από το 2016 και μετά το σύνολο σχεδόν των ρυθμίσεων για τη ναυτιλία ευρίσκεται σε αυτόν τον κώδικα με κάποια ζητήματα να ρυθμίζονται και από άλλες διατάξεις νόμων. Ειδικότερα δε στο νέο Κώδικα οι ρυθμιζουσες τη θαλάσσια μεταφορά διατάξεις ευρίσκονται στο πέμπτο μέρος του, στο υποκεφάλαιο 2 (Le transport de marchandises) στα άρ. L5422-1 έως 26.

Οι διατάξεις της γαλλικής νομοθεσίας για το φορτίο καταστρώματος έχουν επικριθεί από Γάλλους θεωρητικούς για ασάφεια με τη γαλλική νομολογία να καθιστά πιο περίπλοκη τη ρύθμιση αυτού του τύπου μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα ο μεταφορέας ευθύνεται αν αποθηκεύσει τα εμπορεύματα στο κατάστρωμα του πλοίου χωρίς τη συγκατάθεση του φορτωτή, η οποία και θα πρέπει να αναφέρεται στη σχετική φορτωτική ή όταν αυτό απαιτείται από κανονιστικές διατάξεις¹⁸³. Δηλαδή ο μεταφορέας επιτρέπεται να μεταφέρει εμπορεύματα στο κατάστρωμα μόνο όταν ο φορτωτής έχει δώσει τη συγκατάθεσή του για τέτοια μεταφορά. Όταν ο φορτωτής έχει συναινέσει στη μεταφορά στο κατάστρωμα, ρήτρες, που σχετίζονται με ζημίες και την ευθύνη του μεταφορέα (clause de liberté), θεωρούνται έγκυρες από το δικαστήριο. Εναλλακτικά, εάν δεν υπάρχει συναίνεση εκ μέρους του φορτωτή, η μεταφορά στο κατάστρωμα θεωρείται παράτυπη (fautif) και ο μεταφορέας θεωρείται τότε υπεύθυνος και δεν μπορεί πλέον να επικαλεστεί ρήτρες, που περιορίζουν την ευθύνη του ή τον απαλλάσσουν από αυτήν. Έτσι, το πρώτο καθεστώς, που διέπει τη μεταφορά καταστρώματος στη Γαλλία, διακρίνει μεταξύ τυπικής (fautif) και μη τυπικής (fautif) μεταφοράς καταστρώματος.

Δύο ζητήματα ανακύπτουν από αυτήν την απαίτηση έρευνας της συγκατάθεσης ή του φορτωτή. Ποιος φέρει το βάρος απόδειξης της συναίνεσης του φορτωτή και πως αποδεικνύεται

¹⁸¹ Βλ. Djadjev-Nikolaev I., ο.π., p. 218.

¹⁸² Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 63.

¹⁸³ Άρ. L5422-7 εδ. 1: «*Le transporteur commet une faute s'il arrime la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires l'imposant*».

αυτή η συναίνεση. Σχετικά με το πρώτο ζήτημα το βάρος της απόδειξης της συναίνεσης θα το φέρει ο μεταφορέας. Ωστόσο, το δεύτερο ζήτημα είναι πιο περίπλοκο. Η γαλλική νομοθεσία δεν απαιτεί ειδική αποδοχή εκ μέρους του φορτωτή και η υπογραφή του φορτωτή σε φορτωτική, που περιλαμβάνει ρήτρα φόρτωσης επί του καταστρώματος, αρκεί να στοιχειοθετήσει συμφωνία για τέτοια μεταφορά. Ωστόσο, πολύ συχνά η φορτωτική δεν υπογράφεται από τον αποστολέα, διότι ο γαλλικός νόμος δεν απαιτεί απαραίτητα από το φορτωτή να υπογράψει τις εκδιδόμενες φορτωτικές¹⁸⁴.

Ειδικότερα τώρα ως προς τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα ο μεταφορέας διευκολύνεται από ρητή διάταξη, σύμφωνα με την οποία η συγκατάθεση του μεταφορέα για μεταφορά στο κατάστρωμα θεωρείται ότι έχει δοθεί¹⁸⁵, εάν πληρούνται δύο σωρευτικές απαιτήσεις: **α)** το φορτίο πρέπει να έχει τοποθετηθεί σε εμπορευματοκιβώτιο και **β)** το πλοίο πρέπει να είναι ειδικά εξοπλισμένο για τέτοιου είδους μεταφορά.

Ωστόσο, τα ως άνω δεν ισχύουν για τη φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων ανοιχτής οροφής στο κατάστρωμα και, σύμφωνα με τη γαλλική νομολογία¹⁸⁶, αυτή η μεταφορά δεν είναι μόνο παράτυπη αλλά και αδικαιολόγητη, που σημαίνει ότι ο μεταφορέας στερείται της δυνατότητας να βασιστεί σε οποιοδήποτε εξαιρέσεις ή περιορισμούς από και της ευθύνης του. Επομένως, η αύξηση του κινδύνου θεωρείται τόσο μεγάλη όταν μεταφέρονται εμπορευματοκιβώτια ανοιχτού τύπου στο κατάστρωμα, ώστε τα γαλλικά δικαστήρια δεν υπεισέρχονται κατά την θεμελίωση τις δικανικής τους κρίσεως στις υπόλοιπες σχετικές περιστάσεις, όπως το επίπεδο γνώσης των δικαιούχων του φορτίου σχετικά με τέτοιου είδους μεταφορές ή πόσο ξεκάθαρη γνώση έχουν για τις μεταφορές αυτές. Σύμφωνα με το γαλλικό εθνικό δίκαιο, η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ανοιχτού επιπέδου στο κατάστρωμα θεωρείται σαφώς θεμελιώδης παραβίαση της σύμβασης.

Περαιτέρω ενδιαφέρον παρουσιάζει η ρύθμιση του άρ. L5422-16, όπου ορίζεται πως οι απαγορεύσεις του άρ. L5422-15 σχετικά με συμβατικές ρήτρες περιορισμού της ευθύνης δεν εφαρμόζονται για τα ζώντα ζώα καθώς και για το φορτίο του καταστρώματος του άρ. L5422- 7. Από αυτή όμως τη ρύθμιση εξαιρούνται ρητά τα εμπορευματοκιβώτια που έχουν φορτωθεί σε πλοία εφοδιασμένα με κατάλληλες εγκαταστάσεις για αυτόν τον τύπο μεταφοράς¹⁸⁷. Βάσει δηλαδή της ρύθμισης αυτής η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα σε container ships ξεκαθαρίζει οριστικά τουλάχιστον για το εσωτερικό δίκαιο της Γαλλίας και τις εσωτερικές μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα.

Το δεύτερο καθεστώς, που ρυθμίζει το φορτίο καταστρώματος, σχετίζεται με το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο. Οι ΚΧ-Β έχουν επικυρωθεί και εφαρμόζονται στη Γαλλία και η ερμηνεία, που ακολουθείται ως προς το άρ.1 περ. γ' είναι τουλάχιστον εκ πρώτης όψεως παρόμοια με αυτήν που

¹⁸⁴ Βλ. Djadjev-Nikolaev I., ο.π., p. 219.

¹⁸⁵ Άρ. L5422-7 (2): «*Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport*». Βλ. και πιο αναλ. Κιάντου - Παμπούκη Α., Η Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων με Εμπορευματοκιβώτια, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2009, σελ. 64 – 66.

¹⁸⁶ Χαρακτηριστική είναι η υπόθεση Contship Germany (Cour D Appelle de Paris 2010), που αφορούσε εμπορευματοκιβωτιοφόρο πλοίο, που αν και μετέφερε στο κατάστρωμά του εμπορευματοκιβώτιο κρίθηκε από το Εφετείο του Παρισιού σχετικά ότι η μεταφορά αυτή συνιστούσε «*faute inexcusable*» και «*breach of contract*» για το λόγο ότι αυτό ήταν ανοιχτής οροφής (open top).

¹⁸⁷ Άρ. L5422-16: «*Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées pour le transport d'animaux vivants et pour le transport de marchandises chargées sur le pont conformément aux dispositions de l'article L. 5422-7, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport*».

δίδεται στα Αγγλικά δικαιοδοτικά συστήματα. Το «φορτίο», κατά τους ΚΧ-Β, περιλαμβάνει όλα τα αγαθά εκτός από ζώντα ζώα και φορτίο, τα οποία με τη σύμβαση μεταφοράς δηλώνονται ως μεταφερόμενα στο κατάστρωμα και στην πραγματικότητα μεταφέρονται έτσι¹⁸⁸. Οι Γάλλοι θεωρητικοί υπογραμμίζουν ότι ο ορισμός του αυτός απλώς υποδηλώνει το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης και, επομένως, κατά την εξέταση των περιπτώσεων φορτίου καταστρώματος βάσει των ΚΧ-Β, δεν είναι πλέον ορθό να διαιρούνται αυτές οι μεταφορές σε «κανονικές» και «παράτυπες», δεδομένου ότι οι ΚΧ-Β δεν κάνουν τέτοια διάκριση

Έτσι, το φορτίο, που δηλώνεται ως μεταφερόμενο στο κατάστρωμα και μεταφέρεται έτσι, δεν συμμορφώνεται με τους ΚΧ-Β και ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί τις άμυνες και τις εξαιρέσεις από την ευθύνη που αναφέρονται σε αυτούς, επειδή οι ΚΧ-Β δεν εφαρμόζονται σε τέτοιου είδους αποστολή εμπορευμάτων. Αντίθετα, η συγκεκριμένη μεταφορά επαφίεται στη συμβατική πρόθεση των μερών. Αντίθετα, εάν η μεταφορά του καταστρώματος δεν έχει συμφωνηθεί από τα μέρη, η Σύμβαση θα εξακολουθεί να ισχύει. Η ομοιότητα με τον αγγλικό νόμο, ωστόσο, σταματάει εδώ¹⁸⁹. Περαιτέρω τα γαλλικά δικαστήρια υπερπροστατεύουν τους δικαιούχους του φορτίου καθώς δίνουν μεγάλη σημασία στον παράγοντα πόσο ξεκάθαρα έχει συμφωνηθεί η προβλεπόμενη μεταφορά επί του καταστρώματος μεταξύ των μερών¹⁹⁰. Το απαιτούμενο επίπεδο γνώσης του φορτωτή αυξάνεται σε τέτοιο βαθμό, ώστε να αρκεί όχι μόνο μια δήλωση στο φορτωτική, αλλά απαιτείται επίσης η απόδειξη της συναίνεσης του αποστολέα. Ένας τέτοιος κανόνας, που διαμορφώνεται από τη γαλλική νομολογία, φαίνεται να βρίσκεται στα πρόθυρα να είναι ασυμβίβαστος με τη διατύπωση των ΚΧ-Β. Αυτή η θέση, της νομολογίας απεικονίζει τη συγκλονιστική γραμματική ασυμφωνία του εσωτερικού δικαίου με τους ΚΧ-Β, δεδομένου ότι όπου αυτοί αναφέρουν «δηλωμένο-declared», ο γαλλικός νόμος λέει «αποδεκτός-accepted»¹⁹¹.

¹⁸⁸ «La cargaison qui, par le contrat de transport, est de'clare'e comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transporte'e».

¹⁸⁹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 64-65: «**α**) Αν οι διατυπώσεις του άρ.1 περ. γ' τηρηθούν η σύμβαση μεταφοράς στο κατάστρωμα εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής των ΚΧ-Β. Τότε λοιπόν ανακύπτει ποιο δίκαιο θα εφαρμοστεί στη σύμβαση αυτή. Οι απόψεις δε που υποστηρίχτηκαν στο γαλλικό δίκαιο διχάζονται. Κατά μία άποψη θα πρέπει να εφαρμοστεί ο εσωτερικός νόμος, ενώ κατά άλλη άποψη θα πρέπει να εφαρμοστεί το προσήκον στη σύμβαση δίκαιο, που μπορεί να οδηγήσει σε εντελώς διαφορετικά αποτελέσματα επιτρέποντας ρήτρες απαλλαγής από την ευθύνη. **β**) Αν η φορτωτική δεν περιέχει της ως άνω δήλωση μεταφοράς στο κατάστρωμα ή δεν υπάρχει συναίνεση του φορτωτή θα τύχουν φυσικά εφαρμογής οι ΚΧ-Β. Τότε όμως επειδή πρόκειται για αντικανονική μεταφορά στο κατάστρωμα ανακύπτει το ερώτημα, ποιές συνέπειες θα έχει αυτό για τη σύμβαση και ιδίως για την ευθύνη του μεταφορέα. Πρέπει να λεχτεί δε, ότι στην περίπτωση αυτή, υπήρχε διχογνωμία του Γαλλικού Ακυρωτικού - Cour de Cassation. Αρχικώς το γαλλικό ακυρωτικό δέχτηκε ότι επί μεταφοράς του φορτίου στο κατάστρωμα χωρίς τη συναίνεση του φορτωτή ο μεταφορέας θα μπορούσε να διατηρήσει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του εφόσον δεν υπήρξε εκ μέρους του δόλος. Σε πιο πρόσφατη απόφασή του όμως το Ακυρωτικό δέχτηκε ότι η φόρτωση στο κατάστρωμα μπορεί να επιφέρει απώλεια της προστασίας των ΚΧ-Β όταν οφείλεται σε βαρύ πταίσμα του μεταφορέα ισοδύναμο με «faute inexcusable». Ειδικότερα έκρινε πως όταν η φόρτωση στο κατάστρωμα στηρίζεται σε ρήτρα της φορτωτικής περί απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του για τις σχετικές ζημιές ακόμα και όταν η μεταφορά γίνεται με ειδικώς σχεδιασμένα για μεταφορές στο κατάστρωμα πλοία ακόμα και τότε η φόρτωση στο κατάστρωμα είναι αδικαιολόγητη, εκτός αν αναφέρεται ρητώς στην όψη της φορτωτικής».

¹⁹⁰ Για περαιτέρω σχετ. μελέτη Γαλλικής Νομολογίας βλ. ενδ. αποφ.:

α) “Strasbourgeois” DMF 126 (Tribunal de commerce d’Oran (French (Algerian) court of first instance), 07 February 1949).

β) “Spiridon II” DMF 444 (Tribunal de commerce d’Oran (French (Algerian) court of first instance), 10 August 1950).

γ) “Nanoula” DMF 740 (Cour d’Appel D’Aix (French court of appeal), 18 June 1985).

δ) “Atlantic Island” DMF 826 (Cour de Cassation (French Supreme Court), 07 July 1998).

¹⁹¹ Για περισ. βλ. Djadjev-Nikolaev I., ο.π., p. 219 -220 με σχολιασμό της Cour d’ Apeel d’ Aix-en Provence, 16 -11-2006, Ville de Tanya: BTL 2007.

6. Η Φόρτωση στο Κατάστρωμα Γενικός και Εμπορευματοκιβωτίων στο Γερμανικό Δίκαιο.

Η εφαρμογή των ΚΧ και των ΚΧ-Β είναι ιδιαίτερη στη Γερμανία. Η Γερμανία επικύρωσε τους ΚΧ και τους ενσωμάτωσε στον Εμπορικό της Κώδικα (HGB¹⁹²), αλλά δεν επικύρωσε κανένα από τα δύο Πρωτόκολλα του Βίσμπυ (1968/1979). Έτσι μολονότι δεν έχει επικυρώσει επίσημα τους ΚΧ-Β, εντούτοις τους έχει ενσωματώσει πλήρως στο πέμπτο κεφάλαιο του HGB του 1986.

Κατά το αναθεωρημένο Γερμανικό Ναυτικό Δίκαιο (2013) το φορτίο δεν μπορεί να μεταφερθεί στο κατάστρωμα, εκτός εάν υπάρχει έγκριση εκ μέρους του φορτωτή. Ωστόσο, το σημαντικό είναι ότι, εν αντιθέσει με το αγγλικό δίκαιο, αναγνωρίζεται η «σιωπηρή συγκατάθεση» του φορτωτή. Για παράδειγμα, όταν στην όψη της φορτωτικής υπάρχει η επιλογή αποθήκευσης στο κατάστρωμα και εάν ο φορτωτής δεν αντιτίθεται σε αυτήν την προαιρετική φόρτωση καταστρώματος, αυτόματα θα θεωρηθεί ως συγκατάθεσή του για μεταφορά στο κατάστρωμα. Αυτό σημαίνει ότι, σε αντίθεση με το αγγλικό δίκαιο και ιδιαίτερα σε αντίθεση με το γαλλικό δίκαιο, όπου απαιτείται η συναίνεση του αποστολέα, το γερμανικό δίκαιο παρέχει σημαντικά λιγότερη προστασία στους δικαιούχους του φορτίου καταστρώματος. Το πιο σημαντικό στο αναθεωρημένο γερμανικό ναυτικό δίκαιο είναι η αύξηση της δυνατότητας εξαιρέσεως από την ευθύνη υπέρ του μεταφορέα για το φορτίο καταστρώματος και οι συνέπειες αυτής της μεταφοράς, χωρίς την άδεια του φορτωτή¹⁹³.

Επιπλέον επικαιροποιήθηκε η μεταφορά φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια ή σε άλλο τύπο συσκευής φόρτωσης κατάλληλο για τη μεταφορά στο κατάστρωμα (*loading device suitable for the carriage on deck*)¹⁹⁴ και εάν το σκάφος είναι ειδικά εξοπλισμένο για μεταφορά στο κατάστρωμα, τέτοια συγκατάθεση δεν είναι απαραίτητη. Έτσι στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από container ships, το παραδοσιακό δόγμα σχετικά με το φορτίο καταστρώματος και η αντίληψή του, που απαιτεί συνειδητή συγκατάθεση και σαφή ανακοίνωση των κινδύνων καθίστανται ανεφάρμοστοι.

Σε περίπτωση μη εξουσιοδοτημένης μεταφοράς καταστρώματος, το άρ. 500 HGB ορίζει πως υφίσταται τεκμήριο ευθύνης εκ μέρους του μεταφορέα, ακόμη και αν δεν ευθύνεται και η απώλεια ή ζημία προκαλείται αποκλειστικά από τους εγγενείς κινδύνους, που συνεπάγεται η φόρτωση στο κατάστρωμα. Επιπλέον, ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί τυχόν εξαιρέσεις ή περιορισμούς της ευθύνης εάν έχει συμφωνήσει με τον αποστολέα να μεταφέρει τα εμπορεύματα κάτω από το κατάστρωμα, αλλά εντούτοις τα έχει φορτώσει στο κατάστρωμα¹⁹⁵.

Σε περίπτωση επιτρεπόμενης μεταφοράς καταστρώματος, η ευθύνη του μεταφορέα αποκλείεται στο βαθμό που η απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση στην παράδοση οφείλεται σε αυτήν. Ζημία, που μπορεί να προκύψει λόγω μεταφοράς στο κατάστρωμα, ανάλογα με τις περιστάσεις της υπόθεσης, θα θεωρείται ότι προήλθε από μεταφορά στο κατάστρωμα. Αυτό το τεκμήριο, ωστόσο, δεν ισχύει για περιπτώσεις εξαιρετικά μεγάλης απώλειας. Επίσης ο μεταφορέας δεν μπορεί να κάνει χρήση αυτής της γενικής εξαίρεσης της ευθύνης του για το φορτίο καταστρώματος όταν η απώλεια, ζημιά ή καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων οφείλεται στο γεγονός ότι ο μεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις ειδικές οδηγίες, που δόθηκαν από τον φορτωτή σχετικά με τη μεταφορά αυτών. Τέλος η Γερμανία δεν έχει ενσωματώσει τους ΚΑ ούτε εφαρμόζει τους ΚΡ.

¹⁹² Handelsgesetzbuch .

¹⁹³ Schwampe D., Transport Law in Germany, Kluwer Law International, 2018, par. 224.

¹⁹⁴ 486 (4) HGB.

¹⁹⁵ Βλ. Schwampe D., ο.π., par. 226.

7. Η Φόρτωση στο Κατάστρωμα Γενικός και Εμπορευματοκιβωτίων στο Ολλανδικό Δίκαιο.

Η Ολλανδία έχει επικυρώσει και εφαρμόζει τους ΚΧ-Β με ενσωμάτωση στο κεφ. 8 του Ολλανδικού Α.Κ., που ρυθμίζει τις μεταφορές. Το άρθρο, που ρυθμίζει το φορτίο καταστρώματος, είναι το 382¹⁹⁶. Το άρ. αυτό αντικατοπτρίζει το άρ.1 στοιχ. γ' και το άρ.4 στοιχ. 8 των ΚΧ-Β. Το πρώτο εδάφιο της διάταξης απαγορεύει στα συμβαλλόμενα μέρη, να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα, με το άρ. 381 (το καθήκον να επιδεικνύουν δέουσα επιμέλεια ως προς την αξιοπλοΐα και τη φροντίδα του φορτίου), άρ. 399 (υποχρέωση έκδοσης φορτωτικής), άρ. 411 (υποχρέωση φορτωτή να παρέχει σωστές πληροφορίες), άρ.414 παρ. 1 (αποδεικτική αξία της φορτωτικής), άρ. 492 (τεκμήριο κατάστασης των εμπορευμάτων), άρ. 493 (καθήκον συνεργασίας για τον έλεγχο των εμπορευμάτων και υπολογισμός των δεμάτων), και το άρ. 1712 (χρονικοί περιορισμοί βάσει φορτωτικής) ή για τη μείωση της ευθύνης του μεταφορέα όπως αναφέρεται στις σχετικές διατάξεις του βιβλίου 8 και καθιστά άκυρες τις ρήτρες αυτές. Επιπλέον, η παρ.2, στοιχ. γ' του άρ.382 κάνει εξαίρεση σε τέτοιες ρήτρες, παρά την παρ. 1, για «τα εμπορεύματα που πράγματι μεταφέρονται στο κατάστρωμα, υπό τον όρο ότι προσδιορίζονται στη φορτωτική ως φορτίο καταστρώματος». Έτσι, το άρ.382 παρ.2 καλύπτει το «φορτίο καταστρώματος» κατά την έννοια του άρ.1 στοιχ. γ' των ΚΧ-Β (και το φορτίο καταστρώματος που δεν ορίζεται ως έχει στη φορτωτική υπόκειται στο καθεστώς ευθύνης των ΚΧ-Β.

Στην ουσία, το φορτίο δεν πρέπει να στοιβάζεται στο κατάστρωμα χωρίς τη συγκατάθεση του φορτωτή, ρύθμιση παρόμοια με του αγγλικού δικαίου. Ωστόσο, κατά την ολλανδική νομοθεσία, ακόμη και όταν δεν υπάρχει συναίνεση εκ μέρους του αποστολέα, ο μεταφορέας μπορεί ακόμα να αποδείξει ότι η μεταφορά στο κατάστρωμα δεν είναι λανθασμένη από μόνη της, εάν καταφέρει να δείξει ότι τέτοια μεταφορά δεν αποτελεί παραβίαση της σύμβασης, υπό το πρίσμα της φύσης του φορτίου, τη φύση των μέσων μεταφοράς και τις λοιπές σχετικές περιστάσεις της μεταφοράς. Ωστόσο, εάν υπήρξε συμφωνία για μεταφορά κάτω από το κατάστρωμα, ο μεταφορέας δεν μπορεί να αντικρούσει το ζήτημα της κακής διαχείρισης του φορτίου και της παραβίασης της σύμβασης μεταφοράς.

Στην πράξη, η δήλωση ότι το φορτίο μεταφέρεται στην πραγματικότητα στο κατάστρωμα συνοδεύεται από τη ρήτρα «*deck cargo at shipper's risk - φορτίο καταστρώματος με κίνδυνο αποστολέα*». Τα Ολλανδικά δικαστήρια, ωστόσο, ερμηνεύουν αυτή τη ρήτρα αμφιλεγόμενα. Η ίδια αβεβαιότητα ως προς το εύρος εφαρμογής αυτής της ρήτρας εξαίρεσης πραγματώθηκε και στο αγγλικό δίκαιο. Στην ολλανδική υπόθεση *Anna-Bella*, το Δικαστήριο της Χάγης έκρινε ότι μια τέτοια ρήτρα θεωρήθηκε ως πλήρης απαλλαγή από την ευθύνη του μεταφορέα για ζημία στο φορτίο καταστρώματος για οποιαδήποτε αιτία, και ολόκληρος ο κίνδυνος μετατοπίστηκε στους

¹⁹⁶ Ar. 8 .382 Mandatory law in case of carriage under a bill of lading*) «- **1.** Any clause in a contract of carriage under a bill of lading relieving the carrier or the ship from liability for loss of or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided for in Articles 8:381, 8:399, 8:411, 8:414 paragraph 1, 8:492, 8:493 or 8:1712 or lessening such liability otherwise than in the way as provided for in the present Section (Section 8.5.2) or in Articles 8:361 up to and including 8:366, shall be null and void and of no effect. A clause as a result of which the benefit under an insurance policy belongs to the carrier or any clause with a similar necessary implication shall be deemed to be made in order to relieve the carrier from his liability- **2.** Notwithstanding paragraph 1, a clause as mentioned there shall be valid if it concerns: a. a permitted clause concerning general average, b. live animals, c. goods which actually are transported on the deck provided that they are specified in the bill of lading as deck cargo».

δικαιούχους του φορτίου. Ομοίως μια ευρεία ερμηνεία της ρήτρας φορτίου καταστρώματος παρατηρήθηκε επίσης στην υπόθεση «Lijnbaansgracht». Ωστόσο στην υπόθεση «Jeannie» το Δικαστήριο προέβη σε διάκριση μεταξύ ρητρών μη υπευθυνότητας (nonresponsibility clauses) (αρκετά ευρύς εκτός από οποιαδήποτε ευθύνη, που σχετίζεται με φορτίο καταστρώματος) και ρήτρες κινδύνου του αποστολέα (shipper's risk clauses) οι οποίες κάλυπταν μόνο κινδύνους, που σχετίζονται άμεσα με την μεταφορά στο κατάστρωμα και δεν εξαιρούν τον μεταφορέα από δική του ευθύνη, όπως ανεπαρκής πρόσδεση ή λανθασμένη αποθήκευση. Επιπλέον, μια τέτοια ρήτρα θεωρήθηκε ότι δεν προστατεύει τον μεταφορέα όταν ζημιά στο φορτίο καταστρώματος οφειλόταν σε παραβίαση της υποχρέωσης έλλειψης αξιοπλοΐας του μεταφορέα. Ούτε θα θεωρηθεί έγκυρη υπεράσπιση για τον μεταφορέα όταν η ζημιά στο φορτίο καταστρώματος προκαλείται από αμέλεια του μεταφορέα, εκτός εάν τα μέρη συμφώνησαν να συμπεριλάβουν επίσης αμέλεια. Εν μέσω αυτών των αντιφατικών αποφάσεων, οι Ολλανδοί θεωρητικοί τείνουν να προτιμούν την ερμηνεία στην απόφαση «Anna-Bella», δηλαδή ότι η ρήτρα απαλλάσσει τον μεταφορέα από την ευθύνη ακόμη και όταν δεν εκτελεί τα καθήκοντά του για τη σωστή και προσεκτική φροντίδα του φορτίου¹⁹⁷.

Όσον αφορά τη μη εξουσιοδοτημένη μεταφορά καταστρώματος, η απουσία μιας τέτοιας ρήτρας, που ορίζει τη μεταφορά καταστρώματος, θα καταστήσει τον μεταφορέα υπεύθυνο, σύμφωνα με τις διατάξεις περί ευθύνης των ΚΧ-Β, όπως ενσωματώνονται στο κεφ. 8 του Ολλανδικού Α.Κ. Έτσι σύμφωνα με την ολλανδική νομοθεσία, το δόγμα της θεμελιώδους παραβίασης «fundamental breach of contract» δεν έχει καμία απολύτως εφαρμογή όσον αφορά το φορτίο καταστρώματος.

8. Η Φόρτωση στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων στο Νορβηγικό Δίκαιο.

Στην Νορβηγία ισχύουν οι ΚΧ-Β κωδικοποιημένοι στο Κεφ.13 του Νορβηγικού Ναυτικού Κώδικα της 24ης Ιουνίου 1994. Ο κώδικας αυτός έχει μακρά ιστορία όντας και παρεμφερής, με των άλλων σκανδιναβικών χωρών (Σουηδία, Φινλανδία, Δανία). Το άρ. 263 που ρυθμίζει το φορτίο καταστρώματος (Deck Cargo) έχει ως ακολούθως: **α)** Τα εμπορεύματα μπορούν να μεταφερθούν στο κατάστρωμα μόνο εάν αυτό είναι σύμφωνο με τη σύμβαση μεταφοράς, με έθιμο του εμπορίου ή άλλη συνήθεια στο εν λόγω εμπόριο ή απαιτείται από κανόνες ή κανονισμούς, που βασίζονται στο νόμο, **β)** αν σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, τα εμπορεύματα μπορούν ή μεταφέρονται στο κατάστρωμα, αυτό πρέπει να αναφέρεται στο έγγραφο μεταφοράς. Εάν αυτό δεν έχει γίνει, ο μεταφορέας φέρει το βάρος της απόδειξης ότι συμφωνήθηκε η μεταφορά στο κατάστρωμα. Ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί μια τέτοια συμφωνία εναντίον τρίτου καλόπιστου κομιστή της φορτωτικής.

Στο άρ.284 περιλαμβάνονται ειδικότεροι κανόνες για το φορτίο του καταστρώματος χωρίς όμως να γίνεται αναφορά στα εμπορευματοκιβώτια. Ο μεταφορέας επιτρέπεται να στοιβάζει και να μεταφέρει φορτίο στο κατάστρωμα μόνο σε τρεις περιπτώσεις: **α)** Όταν αυτή η μεταφορά είναι σύμφωνη με τη σύμβαση μεταφοράς, **β)** όταν αυτή η μεταφορά είναι σύμφωνη με το έθιμο του εμπορίου ή άλλη συνήθεια στο εν λόγω εμπόριο ή **γ)** όταν η μεταφορά στο κατάστρωμα απαιτείται

¹⁹⁷ Ανάλυση από Djadjev-Nikolaev I., ο.π., p. 229.

από το νόμο (π.χ. ισχύει για ορισμένα επικίνδυνα εμπορεύματα). Όσον αφορά την πρώτη κατηγορία φορτίου καταστρώματος το άρ. 263 ορίζει ότι τέτοια μεταφορά καταστρώματος αναφέρεται στο έγγραφο μεταφοράς. Ο ορισμός του «εγγράφου μεταφοράς» παρέχεται στο άρ. 251, το οποίο αναφέρει ότι αυτό σημαίνει «φορτωτική ή άλλο έγγραφο, που εκδίδεται ως απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς». Ο όρος «άλλο έγγραφο» αναφέρεται στο «θαλάσσιο αγωγιαστήριο (seaway bill)», που ορίζεται στο άρ.308¹⁹⁸. Επομένως, εάν η σύμβαση μεταφοράς προβλέπει μεταφορά στο κατάστρωμα, ο μεταφορέας οφείλει να το δηλώσει είτε στη φορτωτική είτε στο θαλάσσιο αγωγιαστήριο. Ωστόσο, εάν δεν εισαγάγει μια τέτοια δήλωση, δεν θεωρείται αυτόματα υπεύθυνος, αλλά έχει το βάρος να αποδείξει ότι υπάρχει συμφωνία για φόρτωση στο κατάστρωμα. Εάν η σύμβαση μεταφοράς αποδεικνύεται και περιλαμβάνεται σε φορτωτική, αυτή η αποτυχία δήλωσης φορτίου καταστρώματος είναι, γενικά, πιο αυστηρή. Και αυτό γιατί δεν μπορεί να γίνει επίκληση συμφωνίας για επί του καταστρώματος μεταφορά, έναντι του τρίτου καλόπιστου κομιστή φορτωτικής, όταν αυτή η φορτωτική δεν αναφέρει ότι τα εμπορεύματα μπορούν ή πρέπει να μεταφέρονται στο κατάστρωμα.

Ο μεταφορέας υπόκειται σε διαφορετική ευθύνη ανάλογα με το εάν το φορτίο καταστρώματος ήταν σύμφωνο με το άρ.263 ή μη. Έτσι όταν το φορτίο μεταφέρεται νόμιμα στο κατάστρωμα, τότε αυτό διέπεται από τους ίδιους κανόνες ευθύνης με το φορτίο κάτω από το κατάστρωμα, οι οποίοι κανόνες ορίζονται στο Κεφάλαιο 5 στα άρ. 274–289 και 298. Επισημαίνεται ωστόσο, ότι δεν είναι δυνατόν να υποβληθεί το φορτίο καταστρώματος σε πιο επεικειές κανόνες από το φορτίο κάτω από το κατάστρωμα

Όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται στο κατάστρωμα κατά παράβαση του άρ.263 (το οποίο θα είναι το αποτέλεσμα επίσης όταν ο μεταφορέας δεν μπορεί να αποδείξει συμφωνία για μεταφορά με κατάστρωμα απουσία δήλωσης στο έγγραφο μεταφοράς ή δεν μπορεί να επικαλεστεί μια τέτοια συμφωνία εναντίον τρίτου), τότε θα ισχύσουν οι ειδικοί κανόνες ευθύνης του άρ.284 (Liability for deck cargo). Στο άρθρο αυτό ορίζεται ότι αν τα εμπορεύματα μεταφέρονται στο κατάστρωμα κατά παράβαση του άρ. 63, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, ανεξάρτητα από τη ρύθμιση των άρ.275-278, για απώλειες συνεπεία της μεταφοράς στο κατάστρωμα. Όσον αφορά την έκταση της ευθύνης, εφαρμόζονται τα άρ. 280¹⁹⁹ και 283²⁰⁰.

Τέλος εάν τα εμπορεύματα έχουν μεταφερθεί στο κατάστρωμα αντίθετα με ρητή γραπτή ή προφορική συμφωνία για μεταφορά κάτω από αυτό, δεν υπάρχει δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Το άρ.284, ωστόσο, διατηρεί το δικαίωμα του μεταφορέα, να περιορίσει την ευθύνη του σε περιπτώσεις παράνομου φορτίου καταστρώματος²⁰¹.

¹⁹⁸ Sec. 308. «By sea waybill (sjøfraktbrev) is meant a document which: 1) evidences a contract of carriage by sea and that the carrier has received the goods, and 2) contains an undertaking by the carrier to deliver the goods to the receiver named in the document».

¹⁹⁹ Limits of liability.

²⁰⁰ Loss of the right to limitation of liability.

²⁰¹ Πιο αναλ. για το σύνολο των ζητημάτων του Νορβηγικού Δικαίου σε Wiedenbach L., ο.π., p. 32-3, 58, 75-81, 98-122.

9. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικός και Εμπορευματοκιβωτίων στο Ελληνικό Δίκαιο.

α) Η Έννοια του Θαλάσσιου Μεταφορέα (Sea Carrier) και το Πεδίο Εφαρμογής ΚΙΝΔ και ΚΧ-Β.

Ο όρος «Θαλάσσιος Μεταφορέας (Sea Carrier)» αναφέρεται στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο με σκοπό την διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών. Αυτός μπορεί να είναι κατά το άρ. 105 ΚΙΝΔ²⁰² είτε ο κύριος του πλοίου, που το εκμεταλλεύεται, δηλαδή ο πλοιοκτήτης είτε τρίτο πρόσωπο, που εκμεταλλεύεται πλοίο κυριότητας τρίτου, δηλαδή ο εφοπλιστής. Όμοιος ορισμός απαντάται στο άρ. 1 περ. α΄ των ΚΧ-Β²⁰³ (εφεξής όπου και ορίζεται ότι ο όρος «μεταφορέας» περιλαμβάνει τον πλοιοκτήτη ή τον ναυλωτή, ο οποίος έχοντας στην εκμετάλλευσή του το πλοίο, συμβάλλεται με σύμβαση μεταφοράς με τον φορτωτή/αποστολέα των μεταφερομένων²⁰⁴.

Ο Έλληνας νομοθέτης πριν τη θέση σε εφαρμογή των ΚΧ-Β το 1992 ρύθμιζε τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων βάσει των περί ναυλώσεως διατάξεων του ΚΙΝΔ (άρ. 107 – 173)²⁰⁵. Οι ως άνω διατάξεις ρύθμιζαν τόσο την ναύλωση με την ευρεία έννοια, ήτοι τόσο την κατά κυριολεξία ναύλωση (χρονοναύλωση, ναύλωση κατά ταξίδι) όσο και τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Οι διατάξεις του ΚΙΝΔ για τη ναύλωση αποδίδουν στην ουσία τις ρυθμίσεις των ΚΧ 1924, για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων. Με τον Ν.2107/1992 κυρώθηκε η ΔΣ των Βρυξελλών της 25^{ης}-8-1924, μαζί με τις τροποποιήσεις του 1963 (Κανόνες Βίσμπυ) και τα τροποποιητικά αυτής Πρωτόκολλα του 1968 και 1979 και συνεπώς οι ΚΧ-Β αυτοί αποτελούν σύμφωνα με το άρ. 28 § 1 του Συντάγματος αναπόσπαστο τμήμα του ημεδαπού δικαίου υπερισχύοντας κάθε άλλης αντιθέτου διατάξεως νόμου²⁰⁶.

Οι ΚΧ-Β στα άρ.1, 3, 5, 6 και 10 αυτών, σε συνδυασμό με εκείνες των άρ.125 και 168-173 του ΚΙΝΔ, έχουν αναγκαστικό χαρακτήρα²⁰⁷ και εφαρμόζονται²⁰⁸ αποκλειστικώς σε ναυλώσεις, οι

²⁰² Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), Ν3816/ΦΕΚ 32/τ.Α΄/28-2-1958.

²⁰³ Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (ΚΧ-Β), Ν2107/1992: «Κύρωση “Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και του Πρωτοκόλλου υπογραφής αυτής “Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924” και “Πρωτοκόλλου 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”(ΦΕΚ Α΄ 203)»

²⁰⁴ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 662-664: «Για τις πράξεις ή παραλείψεις του πραγματικού μεταφορέα ευθύνεται ο προστήσας συμβατικός μεταφορέας με βάση τη διεθνή σύμβαση ενώ ο πραγματικός υπέχει αδιοπρακτική ευθύνη έναντι του ζημιωθέντος κατά το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο. Ο συμβατικός μεταφορέας υπέχει ευθύνη τόσο για τις δικές του πράξεις όσο και για αυτές των ενδιάμεσων που χρησιμοποιεί στο πλαίσιο της δραστηριότητάς του, για την εκτέλεση των ανειλημμένων υποχρεώσεών του. Η ευθύνη του καλύπτει αλλότριες πράξεις των προσώπων που εμπíπτουν στην έννοια των προστηθέντων - βοηθών εκπληρώσεως (κατά άρ.334 και 922 ΑΚ.) του: η προσέγγιση είναι ευρεία, ώστε να καταλαμβάνει τα εντασσόμενα στο πεδίο δραστηριότητας του μεταφορέα πρόσωπα, από τη δράση των οποίων ο μεταφορέας αντλεί ωφέλεια και τα οποία αναμειγνύονται στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς με τη βούληση του τελευταίου. Κατά την πλέον κρατούσα άποψη, σχέση εξάρτησης με την έννοια της παροχής οδηγιών εκπλήρωσης, δεν απαιτείται για την κατάφαση της πρόσθησης, αρκεί ο προστηθείς να εντάσσεται στον επιχειρηματικό κύκλο του προστήσαντα. Με βάση τα παραπάνω ο μεταφορέας ευθύνεται για τις πράξεις υπαλλήλων του, προσώπων συνδεόμενων με σύμβαση ναυτολόγησης (πλοίαρχο, πλήρωμα) ή με άλλη σχέση εξαρτημένης εργασίας. Προσωπική ευθύνη του ενδιάμεσου με βάση τα άρ. 914 και 919 ΑΚ, δεν αποκλείεται οπότε σε αυτήν την περίπτωση θα έχουμε εις ολόκληρον ευθύνη του συμβατικού μεταφορέα και του υπαίτιου για την πρόκληση της ζημίας προσώπου κατ΄ άρ. 926 ΑΚ».

²⁰⁵ Ενδ Εφ.ΠΕιρ 223/2013, 738/2009.

²⁰⁶ Ενδ. Εφ.Πειρ 560/2007, ΑΠ376/2008, ΠΠρ.Πειρ.2962/2019., 343/2019,

²⁰⁷ ΑΠ 1029 / 2010.

οποίες συνιστούν συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και καλύπτονται από φορτωτική²⁰⁹ ή παρόμοιο τίτλο. Η φορτωτική που εκδόθηκε πρέπει να είναι σε διαταγή και να κυκλοφόρησε, οπότε αποτελεί τον τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά²¹⁰. Οι ΚΧ-Β, έχουν εφαρμογή στις εξής τέσσερις (4) περιπτώσεις: **α)** όταν το φορτίο μεταφέρεται εντός του κήτους του πλοίου και έχει εκδοθεί καθαρή φορτωτική²¹¹, **β)** όταν το φορτίο μεταφέρεται μέσα στο πλοίο και υπάρχει μνεία στη φορτωτική ότι μεταφέρεται στο κατάστρωμα, **γ)** όταν μεταφέρεται στο κατάστρωμα, αλλά έχει εκδοθεί καθαρή φορτωτική (clean bill of lading), δηλαδή φορτωτική, που δεν περιέχει συμφωνία για φόρτωση στο κατάστρωμα, **δ)** αν μεταφέρεται στο κατάστρωμα και υπάρχει σχετική δήλωση στη φορτωτική, αλλά τα μέρη συμφώνησαν ότι οι συμβάσεις αυτές διέπονται από τη Σύμβαση (άρ.10 παρ. 1 γ' της) και **ε)** στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμανιών είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι²¹².

Σύμφωνα με τα ανωτέρω σε περίπτωση διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς, δηλαδή μεταφοράς πραγμάτων δια θαλάσσης που τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, δίχως η μεταφορά αυτή να καλύπτεται από φορτωτική εκδοθείσα από τον θαλάσσιο μεταφορέα σε εκτέλεση του ναυλοσύμφωνου, δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του Ν.2107/1992 (ΚΧ-Β), αλλά οι διατάξεις περί ναυλώσεως του ΚΙΝΔ και συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρθρων 107 επ. αυτού²¹³. Επίσης κατά μία άποψη, οι ΚΧ-Β εφαρμόζονται στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές μόνο όταν έχει εκδοθεί φορτωτική, ενώ αν δεν υπάρχει φορτωτική τότε θα εφαρμοστεί ο ΚΙΝΔ. Κατ' άλλη ορθότερη άποψη²¹⁴, ούσα τελολογικά ενδεδειγμένη και συντονισμένη προς την ευρεία διατύπωση που επέλεξε ο εγχώριος νομοθέτης, για να διευρύνει την εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων, οι ΚΧ-Β εφαρμόζονται σε κάθε εθνική θαλάσσια μεταφορά είτε εκδόθηκε φορτωτική

²⁰⁸ ΑΠ 1029 / 2010.

²⁰⁹ Βλ. και

α) Κοροτζή Ι., Η Ευθύνη του Θαλασσιού Μεταφορέα Σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης -Βίσμπυ, έκδ. 1994, σελ. 12,13.

β) Κοροτζή Ι., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ.387.

γ) Κιάντου – Παμπούκη Α., Η Κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και το Δίκαιο της Ναυλώσεως, ΕΝΔ, σελ. 21, 287 επ. και ιδίως 290.

δ) Στυλιανού Στ., Η Εκταση Εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, ΕΝΔ 22, σελ. 1,7.

ε) Ενδ. Εφ.Π.Ειρ. 76/2006, 223/2013, 585/2020.

²¹⁰ Ενδ. Εφ.Λαμ 198/2006, Εφ.Π.Ειρ 186/2006, ΠΠρ.Π.Ειρ 3365/2006.

²¹¹ Εφ.Π.Ειρ.585/2020: «Μια καθαρή φορτωτική (clean bill of lading) είναι ένα έγγραφο, που δηλώνει ότι δεν υπήρξε ζημιά ή απώλεια αγαθών κατά τη μεταφορά. Η καθαρή φορτωτική εκδίδεται από τον μεταφορέα προϊόντων μετά από ενδελεχή επιθεώρηση όλων των συσκευασιών για τυχόν ζημιές, ελλειπείς ποσότητες ή αποκλίσεις στην ποιότητα και χωρίς τη διατύπωση επιφυλάξεων».

²¹² Βλ. ενδ.:

α) Κιάντου-Παμπούκη Α, Κύρωση Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και Δίκαιο Ναυλώσεως, στην ΕΝΔ, 1993, σελ. 290.

β) Κοροτζή, Η Ευθύνη του Θαλάσσιου Μεταφορέα Σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, 1994, σελ.12-13.

γ) Σωτηρόπουλου Π., Οι Κανόνες του “Βίσμπυ”, ΕΕμπΔ 1994, σελ. 309-310.

δ) Στυλιανού Στ., Η Εκταση Εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, ΕΝΔ 22.1,7, και ενδ.:

ε) ΑΠ 376/2008, 343/2019, Εφ.Π.Ειρ 162/2004, 305/2005, 76/2006, ΜΠρ.Π.Ειρ.3547/2019, 2321/2020, 2620/2020, 3123/2020.

²¹³ Ενδ. Εφ.Π.Ειρ 738/2009, ΜΠρ.Π.Ειρ. 995/2019.

²¹⁴ Ενδ. ΑΠ 376/2008, Εφ.Π.Ειρ76/2006, ΜΠρ.Π.Ειρ. 995/2019: «Εξάλλου, με το Ν2107/1992 κυρώθηκε η ΔΣ των Βρυξελλών της 25-8-1924 "για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές", όπως τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα της 23-2-1968 και 23-12-1979 {ΚΧ-Β} και συνεπώς οι κανόνες της ως άνω ΔΣ αποτελούν σύμφωνα με το άρ.28 παρ. 1 του ισχύοντος Συντάγματος 1975/1986/2001 αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου. Οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται στην Ελλάδα από την 26-6-1993 :**α)** για όλες τις θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με φορτωτική και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης ανήκουν σε διαφορετικά κράτη και **β)** στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμανιών είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι».

είτε όχι, καθώς αν ο νομοθέτης είχε πρόθεση να εξαρτήσει την εφαρμογή των Κανόνων από την έκδοση φορτωτικής θα το είχε δηλώσει ρητά. Οι ΚΧ-Β δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση που το σχετικό έγγραφο μεταφοράς είναι φορτωαπόδειξη (seawaybill)²¹⁵.

Στην 2 του άρ. 2 Ν2107/92 προσδιορίζεται η τύχη των διατάξεων του ΚΙΝΔ, κατόπιν της θέσεως σε ισχύ των ΚΧΒ. Συγκεκριμένα ορίζεται ότι: «Από την εφαρμογή των δια του παρόντος νόμου κυρουμένων κειμένων δεν θίγονται οι διατάξεις του ν. 3816/1958 που δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα και συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρ.168 έως και 173». Εν προκειμένω αυτό που μας προβληματίζει είναι το αν η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα είναι δυνατόν να ρυθμιστεί εν μέρει από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ. Καταρχήν, να τονίσουμε ότι, όπως προκύπτει από τον τίτλο της ΔΣ καθώς και από μια εμπειρισταωμένη ματιά στις νέες ρυθμίσεις, οι ΚΧ-Β δεν ρυθμίζουν καθ' ολοκληρία τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων αλλά αποσπασματικά ορισμένα μόνο θέματα αυτής. Έτσι έχει κενά, που πρέπει με κάποιον τρόπο να αναπληρωθούν. Για παράδειγμα, οι ΚΧ-Β δεν ρυθμίζουν ζητήματα σχετικά με τον ναύλο ή τη λύση της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Το κενό αυτό καλύπτεται αναγκαστικά με την συμπληρωματική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΙΝΔ έτσι ώστε όσες διατάξεις αυτού δεν έχουν σχέση με τις αντίστοιχες των ΚΧ-Β διατηρούνται σε ισχύ, για να καλύψουν τα κενά, ενώ όσες έχουν σχέση ή έρχονται σε αντίθεση με τις νέες ρυθμίσεις καταργούνται σιωπηρά. Ασφαλώς η νομολογιακή ερμηνεία των διατάξεων του ΚΙΝΔ, που είναι γραμματικά πανομοιότυπες με τις αντίστοιχες των ΚΧ-Β μπορεί να αποτελέσει ερμηνευτικό οδηγό των νέων ρυθμίσεων. Αξιοσημείωτη είναι και η παρατήρηση από Αθανασίου Λ.²¹⁶: «Οι διατάξεις του ΚΙΝΔ, οι οποίες δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα, εξακολουθούν να εφαρμόζονται στη ναύλωση, που καλύπτεται μόνο από ναυλοσύμφωνο και στη ναύλωση για την οποία έχει μεν εκδοθεί φορτωτική αλλά αυτή παραμένει στα χέρια του ναυλωτή. Εάν όμως πρόκειται για ναύλωση στην οποία έχει εκδοθεί φορτωτική (είτε ονομαστική είτε σε διαταγή), η οποία κυκλοφόρησε, οι διατάξεις του ΚΙΝΔ εφαρμόζονται μόνο στη σχέση ναυλωτή και εκναυλωτή. Στη σχέση μεταφορέα και κομιστή της φορτωτικής εφαρμόζονται οι ΚΧΒ. Ασφαλώς υπάρχει και η περίπτωση των ΚΧ-Β, που ενσωματώνονται στο ναυλοσύμφωνο με ρήτρα Paramount²¹⁷».

Ως προς την ευθύνη τώρα του παραγγελιοδόχου μεταφοράς αυτός «ευθύνεται ως εγγυητής για την εκτέλεση της μεταφοράς εκ μέρους του μεταφορέα και είναι εις ολόκληρον υπεύθυνος με αυτόν ή τον διαδοχικό παραγγελιοδόχο για κάθε ζημία που επέρχεται από την απώλεια ή βλάβη των μεταφερομένων πραγμάτων στον κύριο ή στον ασφαλιστή που κατέβαλε την ασφαλιστική αποζημίωση και υποκαταστάθηκε στη θέση του ασφαλισμένου έναντι τρίτων (άρθρα 97 και 98 ΕμπΝ). Η ευθύνη αυτή είναι αντικειμενική και εγγυητική, ανακύπτει δε, όταν υφίσταται ευθύνη του μεταφορέα, προς την οποία εξομοιώνεται και επιμετράται αντιστοίχως, οπότε ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς καθίσταται υπόχρεος προς αποζημίωση για τη ζημία από την απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων. Έτσι, ο τελευταίος δικαιούται να επικαλεστεί τους σχετικά προβλεπόμενους λόγους απαλλαγής ή περιορισμού

²¹⁵ Κωνσταντινίδης Ε., Ναύλωση - Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων (σε Τριανταφυλλάκη Γ.), Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου, τόμος 2, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2007, σελ. 1822, και Εφ.Πειρ.97/2004.

²¹⁶ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 443.

²¹⁷ Για τον ορισμό της ρήτρας Paramount βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 462: «Με τη δεσπόζουσα ρήτρα ή αλλιώς ρήτρα "Paramount" στα ναυλοσύμφωνα συνήθως ενσωματώνονται οι ΚΧ ή οι ΚΧ-Β. Με αυτόν τον τρόπο τα συμβαλλόμενα μέρη υπάγουν στη σύμβαση της ναύλωσης στους ως άνω Κανόνες, ώστε αναφορικά με τα σημαντικά ζητήματα που σχετίζονται με το φορτίο, το ναυλοσύμφωνο και τη φορτωτική η οποία εκδίδεται στο πλαίσιο εκτέλεσής του (φορτωτική ναυλοσύμφωνου), ναυλοσύμφωνο και φορτωτική να διέπονται από το ίδιο καθεστώς». Για περισσότερα ομοίως ως άνω, σελ. 462- 464.

της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα που απορρέουν από τη «Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών», όταν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της, επειδή η ευθύνη του είναι εγγυητική και υπάρχει στο μέτρο της ευθύνης του μεταφορέα, εκτός αν η ολική ή μερική απώλεια των μεταφερομένων εμπορευμάτων οφείλεται σε δική του αυτοτελή συμπεριφορά. Ειδικότερα, τέτοια συνιστούν πταίσματα που είναι ανεξάρτητα από την πράξη της μεταφοράς και αναφέρονται αποκλειστικά στην εκπλήρωση της αποστολής του παραγγελιοδόχου²¹⁸».

β) Το Καθεστώς Ευθύνης του Θαλάσσιου Μεταφορέα κατά ΚΙΝΔ και ΚΧ-Β.

ι) Πρόσωπα έναντι των οποίων ισχύει η ευθύνη.

Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα υφίσταται, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρ.135 Κ.Ι.Ν.Δ.²¹⁹ και του άρ.3 ΚΧ-Β έναντι οποιουδήποτε προσώπου, που έχει ενδιαφέρον επί του φορτίου, υπό την έννοια ότι είναι φορέας δικαιώματος, που απορρέει από την σύμβαση και μπορεί να θεωρηθεί ότι ζημιώνεται αμέσως από την απώλεια ή βλάβη αυτού²²⁰. Τέτοια πρόσωπα μπορεί να είναι ο φορτωτής, ο παραλήπτης, που είναι νόμιμος κομιστής φορτωτικής, ο ασφαλιστής του φορτίου που αποζημίωσε την ζημία του ασφαλισμένου και υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα αυτού είτε με διάταξη νόμου είτε με εκχώρηση της σχετικής απαιτήσεως καθώς και ο ενεχυρούχος δανειστής του φορτίου ή ο εκδοχέας των δικαιωμάτων του παραλήπτη²²¹. Πρέπει να σημειωθεί ότι η σύμβαση της φορτωτικής (άρ.130, 171 Κ.Ι.Ν.Δ., 211 Α.Κ.) συνάπτεται μεταξύ φορτωτή (shipper) και του εκναυλωτή ή του θαλάσσιου μεταφορέα. Ο πλοίαρχος του μεταφέροντος τα εμπορεύματα πλοίου εκδίδοντας την φορτωτική συμβάλλεται ως αντιπρόσωπος του εκναυλωτή ή του μεταφορέα διά της παραδόσεως του εγγράφου της φορτωτικής από τον δεύτερο στον πρώτο, είναι δηλαδή σύμβαση υπέρ τρίτου²²² κατά τα άρ. 410 επόμεν. Α.Κ. Τρίτος είναι ο παραλήπτης των

²¹⁸ Ενδ Α.Π. 152/1991, 180/1995, Εφ.Πειρ. 253/1999, 112/2012, 113/2019, ΜΠρ.Πειρ. 2726/2010 και Μητρούλη Θ., Δίκαιο Χερσαίων Μεταφορών, εκδ. 2^η, Π. Σάκκουλα, 1983, παρ. 415, 420.

²¹⁹ Άρ.135 ΚΙΝΔ: «Ο εκναυλωτής ευθύνεται έναντι παντός επί του φορτίου ενδιαφερομένου δια πάσαν ζημίαν προερχομένην εξ ελαττώματος του πλοίου ως προς την καταλληλότητα προς πλούν ή προς διατήρησιν του φορτίου, εκτός εάν ηγνώνει το ελάττωμα και δεν ηδύνατο να ανακαλύψη τούτο, έστω και καταβάλλον την εν ταις συναλλαγίς απαιτούμενην επιμέλειαν. Εάν το ελάττωμα εδημιουργήθη μετά την έναρξιν του πλου εφαρμόζεται και η διάταξις του άρ. 138 (Ο εκναυλωτής ευθύνεται δια το πταίσμα των υπ' αυτού προστιθέντων, ιδία του πλοιάρχου και του πληρώματος, ως δι' ίδιον αυτού πταίσμα. Εάν η ζημία προεκλήθη εκ πράξεως ή παραλείψεως περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα. εις την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου δεν περιλαμβάνονται μέτρα λαμβανόμενα κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου. Εάν η ζημία προήλθεν εκ πυρκαϊάς ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα)».

²²⁰ Ενδ. ΑΠ. 59/2000, 343/2019, 928/2011, Εφ.Πειρ.386/1999, 415/2001, 217/2003, ΠΠρ.Πειρ.910/2002, ΜονΠρ.Πειρ. 995/2019.

²²¹ Κοροτζής Ι., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 98-99 και ενδ. ΑΠ 928/2011, 542/2012 Εφ.Πειρ 167/2010, 792/2010, 835/2010, 113/2019, ΜΠρ.Πειρ. 3519/2015, ΠΠρ.Πειρ. 3225/2020.

²²² Βλ. και Εφ.Πειρ. 209/2016: «Οι συμβάσεις ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων συνιστούν σύμβαση υπέρ τρίτου και ο τελευταίος έχει ιδία και αυτοτελή αξίωση να του αποδοθούν τα πράγματα, είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι. Εάν εκδόθηκε ονομαστική φορτωτική νομιμοποιείται προς παραλαβή ο αναγραφόμενος σε αυτήν ως παραλήπτης, όπως και ο καθολικός ή ο ειδικός διάδοχος αυτού. Η έκδοση της φορτωτικής έχει ως αποτέλεσμα το δικαίωμα εκ του τίτλου της φορτωτικής να είναι αυτοτελές έναντι του δικαιώματος της σύμβασης μεταφοράς, ακόμη κι αν ουσιαστικώς ταυτίζεται με το περιεχόμενο της τελευταίας, γεγονός το οποίο αποτελεί στην πράξη τον κανόνα. Ο κομιστής της φορτωτικής στηρίζει το δικαίωμα του αποκλειστικώς στο έγγραφο της φορτωτικής, όχι στη σύμβαση ναύλωσης».

Ομοίως και: ΑΠ 852/1992 ΕΕμπΔ 44.52, Γεωργιάδη Απ., Ενοχικό Δίκαιο Γενικό Μέρος, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 1999 σελ. 357, Εφ. Πειρ.553/2018.

εμπορευμάτων, δηλαδή ο τρίτος κοιμιστής της εις διαταγή ή της ονομαστικής φορτωτικής, δηλαδή ο κοιμιστής της φορτωτικής στον τόπο εκφορτώσεως τους και τούτο διότι ο παραλήπτης έχει πάντοτε αυτοτελές δικαίωμα ανεξάρτητο του δικαιώματος του φορτωτή²²³.

υ) Η «νόθος» αντικειμενική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.

Το σύστημα της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα είναι το ίδιο, τόσο στους ΚΧ-Β όσο και στον Κ.Ι.Ν.Δ. Βασίζεται στο τεκμαιρόμενο πταίσμα του οφειλέτη, δηλαδή στην αντικειμενική (αποκλειστικά από την επέλευση του αποτελέσματος, χωρίς να εξετάζεται η υπαιτιότητα του δράστη) νόθο ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, όπως αυτή προβλέπεται στο άρ.4 παρ.1 εδ. 2 των ΚΧ-Β καθώς και στα άρ. 134 επόμε. ΚΙΝΔ²²⁴. Ειδικότερα, σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου, ο τελευταίος έχει το βάρος της αποδείξεως ότι δεν τον βαρύνει πταίσμα (αντιστροφή βάρους αποδείξεως)²²⁵. Ο μεταφορέας επωμίζεται συνεπώς τον κίνδυνο και την ευθύνη για ζημία ή απώλεια των πραγμάτων από μη εντοπίσιμη αιτία²²⁶. Οι ΚΧ-Β δεν περιέχουν σαφή και ορισμένο κανόνα για την κατανομή του βάρους απόδειξης. Ο μεταφορέας τεκμαίρεται υπεύθυνος για την επελθούσα ζημία την οποία επικαλείται και αποδεικνύει ο ενάγων εφόσον είτε δεν καταφέρει να αποδείξει επαρκώς τα αίτια της ζημίας είτε δεν κατάφερε να αποδείξει ότι η ζημία προέρχεται από κάποιον εξαιρούμενο κίνδυνο²²⁷. Πρέπει να σημειωθεί ότι ως προς τα αποτελέσματα διατύπωσης των επιφυλάξεων από πλευράς του μεταφορέα, η καθ' ημάς νομολογία και μέρος της θεωρίας ακολουθούν και στην εφαρμογή της παραπάνω διάταξης την άποψη, που είχε επικρατήσει στο δίκαιο του ΚΙΝΔ, ότι δηλαδή, εάν δεν διατυπωθεί επιφύλαξη, ο ενάγων-παραλήπτης ενδιαφερόμενος για το φορτίο υποχρεούται να αποδείξει ότι η βλάβη ή η απώλεια πραγματοποιήθηκε κατά το στάδιο της κύριας μεταφοράς²²⁸.

Αυτή η επιβολή στο θαλάσσιο μεταφορέα ενός αυστηρού καθεστώτος αναγκαστικής και νόθου αντικειμενικής ευθύνης ισοσκελίζεται καταρχάς με την αναγνώριση δεκαεπτά (17) διόδων διαφυγής των λεγόμενων εξαιρούμενων κινδύνων. Αυτοί μπορούν να συστηματοποιηθούν σε τρεις ομάδες: Εξαιρούμενοι κίνδυνοι συνδεδεμένοι με το πλοίο (πλοιοπαγείς), κίνδυνοι σχετιζόμενοι με το φορτίο και εξωγενείς κίνδυνοι²²⁹. Η επίκληση και η απόδειξη της συνδρομής ενός τέτοιου κινδύνου από τον κατάλογο της παρ. 2 του άρ. των ΚΧ-Β απαλλάσσει καταρχήν τον μεταφορέα από την ευθύνη του, υπό τους όρους και προϋποθέσεις που θα εκτεθούν στη συνέχεια. Η συμπερίληψη σειράς νόμιμων λόγων απαλλαγής αποτελεί μια από τις πλέον γνωστές ιδιαιτερότητες των ΚΧ-Β παραλήφθηκε στους ΚΑ επηρεάζοντας αρνητικά την αποδοχή του νομοθετήματος, περιλήφθηκε εκ νέου στους ΚΡ, σε πιο σύγχρονη μορφή και έχοντας καταργήσει τον πλέον αμφισβητούμενο λόγο απαλλαγής, το «ναυτικό πταίσμα».

²²³ Κοροτζής Ι., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 177, 371 και ενδ. Εφ.Πειρ. 186/2006.

²²⁴ Όμοια ρύθμιση και στους ΚΑ και ΚΡ.

²²⁵ Ενδ.: Εφ.Αθ.5810/1973, Εφ.Πειρ.603/1988, 162/2004, 305/2005, 914/2006,631/2007,792/2010,835/2010, 387/2012, 583/2013, 68/2014, 335/2018, 113/2019, ΠΠρ.Πειρ.2962/2019, 2154/2020, ΜΠρ.Πειρ.1381/1999, 2441/2001, 3830/2002, 3519/2015, 995/2019, 2726/2020, 2331/2020, 3123/2020, ΜονΠρ.Θεσσ.16175/2017 και Αντάπασης Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ 504.

²²⁶ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 661.

²²⁷ Σεφεριάδου Γ., Η Ευθύνη του Μεταφορέα Σύμφωνα με τις Διατάξεις της Συνθήκης του Ρότερνταμ, σελ.45, διαθ. στο: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/6522/MN09009.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

²²⁸ Εφ.Πειρ 583/2013, ΜΠρ.Πειρ. 2726/2020.

²²⁹ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 661.

Η διαβάθμιση του πταίσματος είναι όμοια με αυτή του αστικού δικαίου στην συμβατική ευθύνη (άρ.330 και 334 Α.Κ.), δηλαδή ο μεταφορέας ευθύνεται για δόλο, βαριά και ελαφρά αφηρημένη αμέλεια. Η ελαφρά αφηρημένη αμέλεια έχει την έννοια της μη καταβολής της επιμέλειας του μέσου συνετού μεταφορέα²³⁰. Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα εκτείνεται καταρχήν στις απώλειες ή βλάβες πραγμάτων, αν και αυτό δεν αναφέρεται ρητά στο άρθρο 4 ΚΧ-Β. Η ευθύνη καταστρώνεται ως αναγκαστικού δικαίου²³¹, που σημαίνει ότι ο μεταφορέας δε μπορεί να διαμορφώσει συμβατικώς επιεικέστερους για αυτόν όρους ευθύνης, παρά μόνο δυσμενέστερους²³². Στο πλαίσιο αυτό, συμφωνία που καταργεί ή περιορίζει την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα προσκρούει στο άρθρο 3 παρ. 8 της ΔΣ και είναι άκυρη²³³.

Εξάλλου²³⁴, όπως προκύπτει από τις διατάξεις του άρθρου 4β' των ΚΧ-Β: **1)** Υιοθετείται η αρχή της επενεργούσας συρροής των αξιώσεων, κατά την οποία οι περιορισμοί, που ισχύουν στην συμβατική ευθύνη, επεκτείνονται και στην εξωσυμβατική, όταν η τελευταία στηρίζεται στο ίδιο βιοτικό γεγονός, **2)** Επεκτείνεται η αρχή της παροχής προστασίας, που απολαύει ο μεταφορέας, και στους προστηθέντες του, που αναφέρονται στο κείμενο της πιο πάνω διατάξεως ως «υπάλληλος» και «πράκτορας» και **3)** Νομιμοποιούνται τα πρόσωπα αυτά (ο πλοίαρχος ή άλλος προστηθείς του μεταφορέα), εναγόμενοι κατά τις διατάξεις για την αδικοπραξία, να προβάλλουν προς απαλλαγή τους τις ενστάσεις του μεταφορέα (π.χ. την ένσταση παραγραφής του άρθρου 3 παρ.6 εδάφ.4 της Συμβάσεως, την αμελή διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου, αν και η ζημία οφείλεται σε προσωπικό του πταίσμα, ή την πυρκαγιά), χωρίς όμως να υποκαθίστανται στα δικαιώματα του μεταφορέα. Συνεπώς, αν το σφάλμα στη διακυβέρνηση ή την πυρκαγιά οφειλόταν σε πταίσμα του μεταφορέα και πάλι ο προστηθείς δικαιούται να προβάλει την απαλλαγή του. Όμως τόσο οι πράκτορες, όσο και οι βοηθοί εκπληρώσεως (οι προστηθέντες κατ' άρθρο 334 Α.Κ.) του μεταφορέα, δεν μπορούν να επωφεληθούν των πλεονεκτημάτων του θαλάσσιου μεταφορέα, εάν είναι τρίτοι συμβαλλόμενοι, ελεύθεροι επαγγελματίες. Έτσι, ως υπάλληλος και πράκτορας κατά την πιο πάνω έννοια θεωρούνται ο πλοίαρχος, το πλήρωμα, ο διευθυντής της ναυτιλιακής επιχειρήσεως και ο αρχιπλοίαρχος. Όμως δεν θεωρούνται ως υπάλληλοι ή αντιπρόσωποι και, επομένως, δεν μπορούν να επωφεληθούν των δικαιωμάτων του θαλάσσιου μεταφορέα, ο πράκτορας του πλοίου, ο φορτοεκφορτωτής και ο στοιβαδότης, εφόσον τα πρόσωπα αυτά δεν έχουν προσληφθεί με σύμβαση εργασίας από τον μεταφορέα ή τον πλοίαρχο.

²³⁰ Ενδ.: Εφ.Πειρ.162/2004, 305/2005, 738/2009, 835/2010, 335/2018, 113/2019, ΠΠρ.Πειρ.2962/2019, 2154/2020, ΜΠρ.Πειρ.1381/1999, 3519/2015, 2726/2020, 2331/2020.

²³¹ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 661: «Οι προαναφερόμενες διατάξεις των άρθρων 3 παρ. 1 και 2 των ΚΧΒ είναι αναγκαστικού δικαίου, και, επομένως, δεν μπορούν να παραμεριστούν με συμφωνία των μερών. Στο πλαίσιο αυτό, συμφωνία, που καταργεί ή περιορίζει την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα προσκρούει στο άρθρο 3 παρ. 8 της ΔΣ και είναι άκυρη».

²³² Άρ.141 ΚΙΝΔ: «Εν πάση περιπτώσει η εκ μέρους του εκναυλωτού αποζημίωσις δι' απωλείας ή βλάβας του φορτίου δεν δύναται να υπερβή το δια Διατάγματος εκάστοτε καθοριζόμενον ποσόν κατά δέμα ή κατά μονάδα, εκτός αν συνεφωνήθη ποσόν ανώτερον, ως και εάν η φύσις και η αξία των φορτωθέντων πραγμάτων εδηλώθησαν παρά του φορτωτού προ της φορτώσεως, η δε δήλωσις εγένετο εγγράφως. Κατά της δηλώσεως ταύτης επιτρέπεται πάντοτε ανταπόδειξις».

Άρ.5 παρ.1 ΚΧ-Β: «Ο μεταφορέας έχει την ευχέρεια να παραιτηθεί μερικώς ή ολικώς από τα δικαιώματα και τις ενστάσεις του, ή να αυξήσει τις ευθύνες και υποχρεώσεις του, όπως αυτές προβλέπονται από την παρούσα Σύμβαση, υπό την προϋπόθεση ότι τέτοια παραίτηση ή επαύξηση θα ενσωματωθεί στη φορτωτική που εκδίδεται στο φορτωτή».

²³³ ΠΠρ.Πειρ. 2154/2020.

²³⁴ Εφ.Πειρ. 113/2019.

Η χρησιμοποίηση του όρου «εμπορεύματα»²³⁵, στις πιο πάνω διατάξεις δεν σημαίνει ότι αναφέρεται σε ειδική κατηγορία πραγμάτων, αλλά αναφέρεται σε φορτωθέντα πράγματα και στον τρόπο αποζημιώσεως του δικαιούχου σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας των. Σύμφωνα δε με το άρ. 1 στοιχ. γ' της Συμβάσεως ο όρος «πράγματα» περιλαμβάνει πράγματα, αντικείμενα και είδη οιασδήποτε φύσεως με εξαίρεση ζωντανά ζώα καθώς και φορτίο, που έχει δηλωθεί στην σύμβαση μεταφοράς, ως φορτίο καταστρώματος και μεταφέρεται έτσι. Ο μόνος περιορισμός είναι ότι η απώλεια ή η βλάβη πρέπει να συνδέεται με την φόρτωση, μεταχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη, φροντίδα και εκφόρτωση των πραγμάτων^{236 237}. Το δε βάρος της αποδείξεως για την ύπαρξη της απαλλακτικής ρήτηρας έχει ο εναγόμενος μεταφορέας, κατά την αρχή της νόθου αντικειμενικής ευθύνης.

Το πταίσμα, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρ.4§§1,2 ΚΧ-Β, διακρίνεται σε ναυτικό και διοικητικό (εμπορικό). Ο εκναυλωτής (θαλάσσιος μεταφορέας) δεν ευθύνεται για το ναυτικό πταίσμα,²³⁸ για το πταίσμα, δηλαδή περί την διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου από τους προστηθέντες αυτού, δηλαδή για πράξεις, που ανάγονται στις ειδικές τεχνικές γνώσεις και ικανότητες προς διακυβέρνηση και χειρισμό του πλοίου κατά τους κανόνες της ναυτικής τέχνης, οι οποίες ενεργούνται προς το συμφέρον του πλοίου. Ευθύνη φέρει ο εκναυλωτής μόνον όταν υφίσταται ίδιον αυτού πταίσμα καθώς επίσης και σε περίπτωση διαχειριστικού ή διοικητικού (εμπορικού) πταίσματος του πλοιάρχου, δηλαδή για πράξεις που βλάπτεται μόνο το συμφέρον του ενδιαφερόμενου επί του φορτίου, το οποίο καλύπτει ο εκναυλωτής δια της ευθύνης του²³⁹. Επιπλέον στο άρ.138 του ΚΙΝΔ ορίζεται ότι «ο εκναυλωτής ευθύνεται δια το πταίσμα των υπ' αυτού προστηθέντων, ιδία του πλοιάρχου και του πληρώματος, ως δι' ίδιον αυτού πταίσμα. Εάν η ζημία προεκλήθη εκ πράξεως ή παραλείψεως περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα. Εις την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου δεν περιλαμβάνονται μέτρα λαμβανόμενα κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου. Εάν η ζημία προήλθεν εκ πυρκαϊάς ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα».

²³⁵ Εφ.Πειρ. 543/2003.

²³⁶ Άρ. 2 ΚΧ-Β: «Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρ. 6, ο μεταφορέας, σ' όλες τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων υπόκειται στις ευθύνες και υποχρεώσεις, όπως και απολαμβάνει τα δικαιώματα και απαλλαγές, που αναφέρονται παρακάτω σε ό,τι αφορά τη φόρτωση, τη μεταχείριση, τη στοιβασία, τη μεταφορά, τη φύλαξη, τη φροντίδα και την εκφόρτωση των πραγμάτων αυτών».

²³⁷ Εφ.Πειρ.585/2020: «Η μη λήψη των αναγκαίων μέτρων δια την προφύλαξη του φορτίου αποτελεί απλή συμβατική παράλειψη του εκναυλωτού – θαλάσσιου μεταφορέως και των προστηθέντων υπ' αυτού οργάνων (πλοιάρχου και πληρώματος του πλοίου) και συνεπώς η συμπεριφορά αυτή δεν δύναται να χαρακτηριστεί ως πράξη (ή παράλειψη) παράνομος και υπαιτία, άνευ υπάρξεως συμβάσεως ναυλώσεως-θαλάσσιας μεταφοράς, με αποτέλεσμα να μην υφίσταται εξ αυτού του λόγου αδικοπραξία (Εφ.Πειρ 223/2013 ό.π., Εφ.Πειρ.142/2012, 719/2011 Δημ. Νόμος, Εφ.Πειρ. 767/2009 ΕΝΔ 2009,372, Εφ.Πειρ. 76/2006 ΕΝΔ 2006,278, Εφ.Πειρ. 286/2004 ΕΝΔ 2004,27, Εφ.Πειρ. 106/1994 ΕΝΔ 1994,375, Εφ.Πειρ. 1741/1990 ΕΝΔ 1991,159). Βρέλλου Ι. - Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο Πρακτικά κατά το 4^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου (2001) σελ. 56, 57 – Η αδικοπρακτική Ευθύνη του Θαλάσσιου Μεταφορέα Γ. Θεοχαρίδη 2000 σελ. 128, 129)».

²³⁸ Ενδ.: Εφ.Πειρ. 835/2010, ΜΠρ.Πειρ. 3830/2002, 2726/2020.

²³⁹ Βλ. και:

α) Κοροτζή Ι., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 206,

β) Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2003, β' μέρος, σελ. 502, 505,

γ) Καμβύση Δ., Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον – Κατ' Άρθρο Ερμηνεία, εκδ. Σάκκουλα, 1982, σελ. 387, 398.

δ) Ενδ.:Εφ.Πειρ.162/2004, 325/2004, 305/2005, 735/2005, 738/2009, 194/2009, 835/2010, 335/2018, 113/2019 ΠΠρ.Πειρ.2962/2019, 2154/2020, ΜΠρ.Πειρ. 1381/1999, 3519/2015, 2726/2020, 2331/2020, 2154/2020.

Τέλος²⁴⁰ η ρύθμιση είναι αποσπασματική τόσο *rationae personae* (ως προς τα ευθυνόμενα πρόσωπα) όσο και *rationae materiae* (ως προς τη φύση, το χρόνο επέλευσης και τα είδη της καλυπτόμενης ζημίας). Μάλιστα ως προς τους εξαιρουμένους κινδύνους θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως περιπτωσιολογική. Η διατύπωση των ΚΧ-Β θυμίζει σε μεγάλο βαθμό τους όρους μιας φορτωτικής, που θα διέπει –ως πρότυπο–, τις σχέσεις των συναλλασσομένων. Για την πλήρωση των κενών που ανακύπτουν ο εφαρμοστής του δικαίου θα ανατρέξει στις διατάξεις του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου και παρ’ ημίν στις διατάξεις του ΚΙΝΔ και του ΑΚ.

Ασφαλώς το ανωτέρω ρυθμιστικό πλαίσιο ευθύνης των ΚΙΝΔ και ΚΧ-Β δεν αποκλείει την αδικοπρακτική ευθύνη, ζήτημα το οποίο αναλύεται εξαιρετικά στην απόφαση ΜΠρ.Πειρ.2331/2020²⁴¹ (επίσης ΜΠρ.Πειρ.2962/2019, ΜΠρ.Πειρ.2161/2020).

²⁴⁰ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 662.

²⁴¹ «Εκτός από τη συμβατική, ο εκναυλωτής υπέχει ευθύνη προς αποζημίωση και κατά τις διατάξεις περί αδικοπραξιών του Αστικού Κώδικα (άρ. 26, 914επ. ΑΚ, Εφ.Πειρ 980/1995 ΕΝΔ 24.455), αν η απώλεια ή η βλάβη του φορτίου οφείλεται σε υπαιτιότητα των προστηθέντων από αυτόν πλοίαρχου ή πληρώματος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που τους ανατέθηκαν (άρ. 922, 914, 297, 298 ΑΚ, 84 παρ.2 ΚΙΝΔ), κι αν ακόμα η συγκεκριμένη συμπεριφορά που συνθέτει τον δόλο ή την αμέλεια του ή, σε περίπτωση νομικού προσώπου, αυτών που νομίμως το εκπροσωπούν, αποτελεί παράβαση και συμβατικής υποχρέωσης, διότι και στην περίπτωση αυτή η συντέλεση της ζημίας αντίκειται στο κατά το άρ. 914 ΑΚ γενικό καθήκον του «μη ζημιούν έτερον» και δεν προϋποθέτει αναγκαία την ύπαρξη συμβατικής σχέσης μεταξύ υπαιτίου και ζημιωθέντος, αφού στο πλαίσιο του παραπάνω καθήκοντος ο κάτοχος ή ο μεταφορέας αλλότριου πράγματος υποχρεώνεται από μόνη την ιδιότητα αυτή να απέχει από κάθε ενέργεια ή παράλειψη που θα μπορούσε να προκαλέσει την ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη της ουσίας του. Έτσι, επί βλάβης ή απώλειας των πραγμάτων κατά την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς δημιουργείται υπέρ του δανειστή και σε βάρος του εκναυλωτή συρροή αξιώσεων, που μπορούν να ασκηθούν παράλληλα (διακριτική ευχέρεια), ήτοι σχετική αξίωση για αποζημίωση μπορεί να στηριχθεί είτε στη σύμβαση είτε στην αδικοπραξία είτε επιβοηθητικά και στις δύο, αλλά η ικανοποίηση της μίας επιφέρει την απόσβεση της άλλης (Εφ.Πειρ 33/1984 ΕλλΔνη 1985.82, ΠΠρ.Πειρ 911/2002 ΔΕΕ 2003.84, ΠΠρ.Πειρ 942/1993 ΕΝΔ 22.105, ΠΠρ.Πειρ 2258/1990 ΕΝΔ 1991.161). Ειδικότερα, επί θαλάσσιας μεταφοράς η συνηθέστερη περίπτωση κατά την οποία αντιμετωπίζεται συρροή συμβατικής και αδικοπρακτικής ευθύνης του εκναυλωτή-θαλάσσιου μεταφορέα είναι η απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων. Κατά την κρατούσα στη θεωρία και τη νομολογία άποψη, η μη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την προφύλαξη του φορτίου αποτελεί απλή συμβατική παράλειψη του εκναυλωτή-θαλάσσιου μεταφορέα και των προστηθέντων αυτού οργάνων. Ως εκ τούτου, η συμπεριφορά αυτή δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως πράξη παράνομη και υπαίτια χωρίς την ύπαρξη της σύμβασης ναύλωσης-θαλάσσιας μεταφοράς, μη υφισταμένης συνεπώς αδικοπραξίας (βλ. Η ευθύνη προς αποζημίωση στο ελληνικό και το διεθνές Ναυτικό Δίκαιο κατά το 4^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου από 6 έως 9 Ιουνίου 2001 από Ιωάννη Βρέλλο, σελ.56-57 – Η αδικοπρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, Γ. Θεοχαρίδη, 2000, σελ.128-129, Εφ.Πειρ 76/2006 ΠειρΝομ 2006.466, Εφ.Πειρ 286/2004 ΕΝΔ 32.27, Εφ.Πειρ 106/1994 ΕΝΔ 22.375, Εφ.Πειρ 1741/1990 ΤΝΠ Νόμος). Στην περίπτωση αυτή για το ορισμένο της αγωγής απαιτείται σαφής αναφορά των πραγματικών περιστατικών που συνιστούν την υπαιτιότητα των παραπάνω προστηθέντων προσώπων από τον εκναυλωτή πλοίαρχου και πληρώματος και δικαιολογούν την ευθύνη τους από την αποδιδόμενη αδικοπραξία (ΑΠ 480/1989 ΕλλΔνη 31.1437, Εφ.Πειρ 325/2004 ΕΝΔ 2004.124, ΠΠρ.Πειρ 556/2002 ΕΕμπΔ 2003.397). Επιπρόσθετα, από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρ. 40, 84 και 138 ΚΙΝΔ προκύπτει ότι ο πλοίαρχος ευθύνεται για κάθε πταίσμα, επομένως και για ελαφρά αμέλεια, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας που του ανατέθηκε. Την ως άνω ευθύνη υπέχει ο πλοίαρχος κυρίως απέναντι στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή, με τους οποίους συνδέεται συμβατικά, ενώ απέναντι στους τρίτους και μάλιστα τους παραλήπτες του φορτίου μπορεί να ευθύνεται μόνο κατά τις διατάξεις για τις αδικοπραξίες, δηλαδή όταν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του προκαλέσει στους τρίτους ζημία με τις προϋποθέσεις των άρθρων 914επ. ΑΚ. Η ευθύνη αυτή είναι δυνατό να συντρέχει παράλληλα με την ευθύνη του πλοιοκτήτη ή να αφορά αποκλειστικά στον πλοίαρχο και είναι σε κάθε περίπτωση απεριόριστη, αφού σε αντίθεση με τον πλοιοκτήτη, για τον οποίο προβλέπεται στον νόμο ότι ευθύνεται περιορισμένα (άρ. 85 επ., 139, 140, 141 ΚΙΝΔ), δεν υπάρχει παρόμοια πρόβλεψη για τον πλοίαρχο στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις του ΚΙΝΔ (Εφ.Πειρ 1206/2005, ό.π., Εφ.Πειρ 1023/1997 Νομολ.Ναυτ. Δ.Εφ.Πειρ 1996-1997, σελ.661 και τις εκεί παραπομπές, ΜΠρ.Χαν.457/2015 ΤΝΠ Νόμος). Ειδικότερα, το άρ. 138 ΚΙΝΔ ορίζει ότι ο εκναυλωτής ευθύνεται για το πταίσμα των προσώπων που έχει προστήσει και ιδίως του πλοίαρχου και του πληρώματος σαν να ήταν δικό του πταίσμα και προβλέπει περαιτέρω ότι αν προκλήθηκε ζημία από πράξεις ή παραλείψεις σχετικές με τη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου, δηλαδή στις περιπτώσεις “ναυτικού πταίσματος”, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον για προσωπικό του πταίσμα “διαχειριστικών ή διοικητικών” (εμπορικών), διευκρινίζοντας τελικά ότι στη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου δεν περιλαμβάνονται μέτρα που λαμβάνονται κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου. Σε κάθε περίπτωση, όμως, ο εκναυλωτής ευθύνεται, σύμφωνα με το άρ.135 ΚΙΝΔ

iii) Η χρονική διάρκεια της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα γενικά και επί εμπορευματοκιβωτίων.

iiiα) Η γενική ρύθμιση.

Ο ΚΙΝΔ στο άρ. 134 παρ.3 καθορίζει την διάρκεια ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα ορίζοντας ότι: «Ο εκναυλωτής ευθύνεται δια πάσαν ζημίαν...προκληθείσαν κατά τον χρόνον από της παραλαβής προς μεταφοράν μέχρι της παραδόσεως αυτών...». Έτσι η διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς, δεν περιορίζεται μόνο στο στάδιο του θαλάσσιου ταξιδιού αλλά αναγνωρίζονται υποχρεώσεις και ευθύνη και στα ακραία στάδια της μεταφοράς, δηλαδή από την παραλαβή των πραγμάτων μέχρι την φόρτωση και από την εκφόρτωση²⁴² μέχρι την παράδοση στον φορτωτή – παραλήπτη – κομιστή της φορτωτικής²⁴³. Εντούτοις ο ΚΙΝΔ έδινε τη δυνατότητα στο θαλάσσιο μεταφορέα να περιορίσει ή ακόμα και να εξαλείψει την ευθύνη του στα ακραία αυτά τμήματα της θαλάσσιας μεταφοράς συνομολογώντας ρήτρες σύμφωνα με το άρ.143 παρ. 1 περ. α' ΚΙΝΔ²⁴⁴, διάταξη, που εναρμονίζει την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα με τη διάρκεια της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς²⁴⁵. Αντίθετα, οι ΚΧ-Β στο άρ.1 περ. ε' δίνουν τον ορισμό της μεταφοράς στην οποία και θα εφαρμόζονται: «Η μεταφορά πραγμάτων καλύπτει την περίοδο από το χρόνο, που φορτώθηκαν τα πράγματα στο πλοίο, μέχρι την εκφόρτωσή τους από αυτό». Έτσι οι ΚΧ-Β δεν καλύπτουν χρονικώς ολόκληρη τη θαλάσσια μεταφορά αλλά περιορίζεται μόνο στο θαλάσσιο τμήμα αυτής²⁴⁶ (tackle to tackle)²⁴⁷. Συνεπώς, τα ακραία τμήματα της θαλάσσιας μεταφοράς, από την παραλαβή των πραγμάτων προς μεταφορά μέχρι τη φόρτωσή τους στο πλοίο και από την εκφόρτωσή τους μέχρι την παράδοσή τους στον δικαιούχο του φορτίου, παραμένουν εκτός του πεδίου εφαρμογής της συμβάσεως²⁴⁸. Εάν ο μεταφορέας έχει παραλάβει το φορτίο πριν τη φόρτωση των εμπορευμάτων, τότε θα ευθύνεται ως θεματοφύλακας, κατά τις διατάξεις των άρ. 822 και 823 ΑΚ.²⁴⁹ Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι ως προς τα αποτελέσματα της διατύπωσης επιφυλάξεων, η καθ' ημάς νομολογία και μέρος της θεωρίας ακολουθούν και στην εφαρμογή της παραπάνω διάταξης την άποψη, που είχε επικρατήσει στο δίκαιο του ΚΙΝΔ, ότι δηλαδή, εάν δεν διατυπωθεί

(σε συνδυασμό και με το άρ. 914 ΑΚ), για κάθε ζημία, ήτοι και για την απώλεια ή βλάβη του φορτίου, που προέρχεται από ελάττωμα του πλοίου ως προς την καταλληλότητα προς πλουν ή προς διατήρηση του φορτίου. Εξειδικεύεται, δηλαδή, η περίπτωση αμελείας του εκναυλωτή, αποτελούσα την αιτία βλάβης ή απώλειας του φορτίου (βλ. Δ. Καμβύση ό.π., σχόλια υπ' αριθ.135, σελ.389επ. με παραπομπές στη θεωρία και τη νομολογία, ΠΠρ.Πειρ 556/2002 ΕΕμπΔ 2003.397)».

²⁴² Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 661.

²⁴³ Βλ. και Girish G.K - Ng. Adolf -Yang Z., Contemporary Container Security, Palgrave Publications, 2018, p. 142.:«Η (γενική) ευθύνη ενός μεταφορέα για τη μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου αρχίζει από τη στιγμή που το φορτίο τοποθετείται μέσα σε αυτό και στη συνέχεια το εμπορευματοκιβώτιο σφραγίζεται από τον μεταφορέα μέχρι τη στιγμή που αυτό αποσφραγίζεται και το φορτίο παραδίδεται στον παραλήπτη».

²⁴⁴ Άρ. 141 παρ.1 ΚΙΝΔ: «Η εν τω προηγουμένω άρ.(142) ακυρότης δεν χωρεί: α) ως προς τας υποχρεώσεις του εκναυλωτού προ της φορτώσεως ή μετά την εκφόρτωσιν».

²⁴⁵ Γκέγκας Ι., Το Νομοθετικό Πλαίσιο και η Διάρκεια Ευθύνης του Θαλάσσιου Μεταφορέα στη Σύμβαση Θαλάσσιας Μεταφοράς Πραγμάτων κατά τους ΚΧ-Β, διαθ. στο: <https://curia.gr/to-nomothetiko-plaisio-kai-i-diarkeia-efthinis-tou-thalassiou-metaforea-sti-simvasi-thalassias-metaforas-pragmaton-kata-tous-kanones-xagis-vismpi/>

²⁴⁶ Pyrene Co Ltd v. Scindia Steam Navigation Co Ltd, [1954] 1 Lloyd's Rep. 321 (Queen's Bench Division).

²⁴⁷ «This classic rule is better known as 'tackle to tackle'. It traditionally meant from the moment when a ship's tackle is hooked on at the loading port until the moment when the ship's tackle is unhooked at discharge». Su T.-J., Wang P., Carrier's Liability Under International Maritime Conventions and the Uncitral Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods holly or Partly by Sea, Taylor and Francis Group, Transport, 24:4, 345-351, p.346.

²⁴⁸ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Αλ., Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος ΙΙ, 6^η έκδοση, 2007, σελ. 338-339.

²⁴⁹ Ενδ. και ΠΠρ.Αθ 4681/2011, ΜΠρ.Πειρ. 2726 /2020, καθώς και Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 661.

επιφύλαξη, ο ενάγων – παραλήπτης ενδιαφερόμενος για το φορτίο υποχρεούται να αποδείξει ότι η βλάβη ή η απώλεια πραγματοποιήθηκε κατά το στάδιο της κύριας μεταφοράς²⁵⁰.

Στο σημείο αυτό, προκύπτει εύλογα το ερώτημα πρώτον αν υπάρχει ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα στα ακραία στάδια της μεταφοράς και δεύτερον αν υπάρχει που θα βασιστεί νομοθετικά, καθόσον οι ΚΧ-Β δεν εφαρμόζονται. Κατά την άποψη που επικρατεί στη θεωρία²⁵¹ και τη νομολογία μας²⁵², η φόρτωση αρχίζει από τη στιγμή που το φορτίο έρχεται σε επαφή και συνδέεται με το ανυψωτικό – φορτωτικό μηχάνημα (γερανό, ανυψωτικό σωλήνα, κλπ.) και η εκφόρτωση τελειώνει από τη στιγμή που το φορτίο αποσυνδέεται από το μηχάνημα και αποτίθεται στην προκυμαία ή σε σταθερό σημείο του λιμένα. Ιδιαίτερα απασχόλησε το ζήτημα του αν η μεταφορά του φορτίου προς και από το πλοίο με φορτηγίδα, για να γίνει η φόρτωση και η εκφόρτωση αντίστοιχα, ανήκει στο χρονικό σημείο φόρτωση – εκφόρτωση ή στα ακραία στάδια της μεταφοράς, πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση. Στο ελληνικό δίκαιο επικρατεί η άποψη ότι η μεταφορά του φορτίου με φορτηγίδα ανήκει στα στάδια πριν από την φόρτωση και μετά την εκφόρτωση²⁵³. Αυτό εξηγείται εύκολα αν ληφθεί υπόψη πως η φορτηγίδα σε καμιά περίπτωση δεν αποτελεί μέρος του πλοίου. Από την άλλη τώρα στους ΚΑ η ευθύνη του μεταφορέα είναι ευρύτερη καθόσον άρχεται από τη στιγμή παραλαβής των αγαθών προς μεταφορά έως τη στιγμή παράδοσής τους²⁵⁴. Όμοια είναι και η ρύθμιση στους ΚΡ²⁵⁵.

iiiβ) Το ζήτημα της φόρτωσης ενός εμπορευματοκιβωτίου.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σταθούμε ειδικότερα στο ζήτημα των εμπορευματοκιβωτίων. Σε γενικές γραμμές ισχύουν τα ανωτέρω, δεδομένου πως δεν υφίσταται ειδικότερη ρύθμιση, με ειδικότερα ζητήματα να ανακύπτουν. Κατά τους INCOTERMS²⁵⁶ η φόρτωση άρχεται από τη

²⁵⁰ Ενδ. Εφ.Πειρ.583/2013, ΜΠρ.Πειρ.2726/2020.

²⁵¹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Αλ., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ 204 και Καμβύση Δ., Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον – ο.π., σελ. 413.

²⁵² Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Αλ., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ 204-205.

²⁵³ Βλ. και Βιτάλη Γ., Βασικαί Αρχαί της Ευθύνης του Εκναυλωτού εν τη Μεταφορά Πραγμάτων, ΕΕμπΔ 1970, σελ. 207-208.

²⁵⁴ Αρ. 4. par.1: «*The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge*».

²⁵⁵ Αρ. 12 par. 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*».

²⁵⁶ Οι «Διεθνείς Εμπορικοί Όροι» γνωστοί ως Incoterms αποτελούν το πλέον παγκοσμίως αναγνωρισμένο πρότυπο για τις διεθνείς αλλά και εσωτερικές αγοραπωλησίες προϊόντων. Οι όροι αυτοί περιλαμβάνονται στο κύριο σώμα μιας σύμβασης μεταφορών εμπορευμάτων και περιγράφουν με σαφήνεια τις βασικές υποχρεώσεις και ευθύνες του πωλητή και του αγοραστή σε σχέση με την παράδοση των αγαθών, τη μεταβίβαση των κινδύνων και την καταβολή δαπανών κατά τη μετακίνηση των εμπορευμάτων από την αποθήκη του προμηθευτή μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί. Εκδόθηκαν για πρώτη φορά το 1936 από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο και από τότε παρέχουν διεθνείς ορισμούς και αναλυτικές επεξηγήσεις για τους πιο διαδεδομένους όρους συναλλαγών, αναλύοντας και ξεκαθαρίζοντας τα κόστη αλλά και τα ρίσκα που δημιουργούνται κατά τις διεθνείς παραδόσεις και παραλαβές προϊόντων ανάμεσα σε αγοραστή και πωλητές. Κατόπιν της πρώτης εκδόσεώς τους έχουν ακολουθήσει εννιά νέες εκδόσεις οι οποίες έχουν λάβει χώρα το 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 και από την 1η Ιανουαρίου 2020 οι Incoterms 2020.

Για περισ. βλ.: α) Παμπούκη Χ. (επιμ.)-Αυγερινό Γ. - Βαρελά Μ. - Γκλαβίνη Π. - Γκόρτσο Χ. - Γκούσκου Α - Δαβράδο Ν. - Θωμά Ι. - Λιβαδά Χ. - Μειδάνη Χ. - Μεταλλινό Α. - Μήτσου Α. - Νούσια Κ. - Παπαδιαμάντη Κ. - Πετρόχειλο Γ./ Σελέκο Π. - Φλάμπουρα, Δ. - Φωτόπουλος Γ. - Χρυσάνθη Χ., Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2010, σελ. 564-590, β) Φλάμπουρα Δ., Οι κανόνες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου για τη Διεθνή Εμπορική Πώληση (Incoterms 2000), ΔΕΕ 3/2000, σελ. 260 επ., γ) Johnson, W., 2014, “Analysis of Incoterms as usage under article 9 of the CISG”, University of Pennsylvania Journal of International Law 35(2), p. 379-430.

χρονική στιγμή, που το φορτίο περνά την νοητή γραμμή προέκτασης του κιγκλιδώματος της κουπαστής του πλοίου (the ship's rail). Το ίδιο ισχύει και για την εκφόρτωση του φορτίου. Από την άλλη ζήτημα ανακύπτει όταν τα εμπορευματοκιβώτια τα παράσχει ο θαλάσσιος μεταφορέας, που – όπως θα αναλύσουμε ειδικότερα παρακάτω- τότε θεωρείται πως αποτελούν (αποθηκευτικά) μέρη του πλοίου. Το ζήτημα, που ανακύπτει, είναι το εάν το πρώτο στάδιο ευθύνης του μεταφορέα κατά τη φόρτωση άρχεται κατά τη στιγμή της τοποθέτησεως των εμπορευμάτων εντός του εμπορευματοκιβωτίου ή του εμπορευματοκιβωτίου εντός των χώρων του πλοίου. Στη συνέχεια ανακύπτει το ερώτημα αν το τελευταίο στάδιο ευθύνης θα προσδιοριστεί κατά την εκφόρτωση του εμπορευματοκιβωτίου ή των εμπορευμάτων από το εσωτερικό του.

Αυτό που πρέπει εν προκειμένω να αποσαφηνιστεί είναι το τι ακριβώς αποτελεί είναι η τοποθέτηση των εμπορευμάτων στο εμπορευματοκιβώτιο. Όταν τοποθετείται το φορτίο στο εμπορευματοκιβώτιο, που παρέχει ο φορτωτής, κατά τη γνώμη μας δεν αποτελεί φόρτωση επί του πλοίου. Και αυτό γιατί κάτι τέτοιο θα είχε ως αποτέλεσμα η υποχρεωτική ευθύνη να καλύπτει όλη τη διάρκεια της μεταφοράς πράγμα, που αντιτίθεται στη ρύθμιση (tackle to tackle) των ΚΧ-Β²⁵⁷. Επιπροσθέτως αν υπήρχε τέτοια ρύθμιση οι εργασίες αυτές θα αποτελούσαν αποκλειστική υποχρέωση του μεταφορέα, την οποία δεν θα μπορούσε να αναλάβει ο φορτωτής. Από την άλλη όπως γίνεται στην πράξη η τοποθέτηση των εμπορευμάτων εντός του εμπορευματοκιβωτίου γίνεται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους του λεγόμενους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων (container terminals).

Η δεύτερη περίπτωση είναι αυτή όταν το εμπορευματοκιβώτιο το παρέχει ο φορτωτής- αποστολέας²⁵⁸. Εν προκειμένω, η τοποθέτηση των εμπορευμάτων εντός του εμπορευματοκιβωτίου μάλλον πρέπει να χαρακτηριστεί ως συσκευασία των εμπορευμάτων, η οποία ανήκει στη συμφωνία των μερών και ούτε (νομικά ως) στοιβασία²⁵⁹. Δεδομένου ότι συσκευασία των εμπορευμάτων εκ

²⁵⁷ Σε αντίθεση με ΚΑ και ΚΡ, που προοδευτικά ρυθμίζουν την «door to door» και «place to place» μεταφορά, αντίστοιχα. Βλ. και Tong-Jiang S. – Peng W., Carriers Liability Under International Maritime Conventions and the Uncitral Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2010, p. 350.

²⁵⁸ «Συνήθως μισθωμένο από εξειδικευμένες επιχειρήσεις μισθώσεως εμπορευματοκιβωτίων». Βλ. Λιάπη Π., Διαχείριση των Κενών Εμπορευματοκιβωτίων στα Πλαίσια των Διεθνών Μεταφορών, 2007, σελ. 41, διαθ. στο: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/1758/Liapis.pdf?sequence=3>

²⁵⁹ Άρ.134 ΚΙΝΔ εδ. β': «Ο εκναυλωτής υποχρεούται εις πάσαν επιμέλειαν. Τοῦτο ισχύει ἰδίᾳ ὡς πρὸς τὴν φόρτωσιν, τὴν στοιβασίαν, τὴν καλὴν διατήρησιν, φύλαξιν, μεταφορὰν καὶ εκφόρτωσιν τῶν περὶ ὧν ἡ ναύλωσις πραγμάτων».

Άρ.3 αριθ. 2 ΚΧ-Β: «Ο μεταφορέας με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρ. 4, θα προβεί με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια στη φόρτωση, μεταχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη και εκφόρτωση των πραγμάτων, που μεταφέρονται».

Ομοίως αναφορά στο άρ.112 ΚΙΝΔ εδ. β': «Ο εκναυλωτής υποχρεούται: β) να ενεργήσει ἰδίαις δαπάναις ἀπὸ τῆς προκυμαίας ἢ τῆς φορτηγίδος τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν στοιβασίαν καὶ νὰ ἐπιμελήται τῆς καλῆς διατηρήσεως τοῦ φορτίου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ».

Η ερμηνεία, που δίνουμε εν προκειμένω, είναι το ότι η στοιβασία μάλλον αφορά το στάδιο από την εμπορευματοκιβωτιοποίηση - εγκιβωτίωση και μετά, δηλαδή τη στοιβασία του ίδιου του εμπορευματοκιβωτίου. Μια αντίθετη άποψη θα μπορούσε να εστιάσει την λέξη «μεταχείριση» των ΚΧ-Β. Όμως εν προκειμένω λαμβάνουμε υπόψη και τη «χρονική» σειρά διατύπωσης των λέξεων στις ως άνω διατάξεις, όπου η «φόρτωση» προηγείται της «στοιβασίας». Βάσει των ανωτέρω καθίσταται σαφές, πως η φόρτωση προηγείται χρονικά σε γραμματική διατύπωση στη συγκεκριμένη διάταξη της επιμελείας και της στοιβασίας και πως η τοποθέτηση (συσκευασία) εντός του εμπορευματοκιβωτίου σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί το νομικό όρο της 'στοιβασίας' κατά τον ΚΙΝΔ και τους ΚΧ-Β. Ερμηνευτικά με βάση των ΚΙΝΔ δεν φτάνουμε σε αυτό το συμπέρασμα απόλυτα αλλά σε καμία περίπτωση το άρ. 112 εδ. β' δεν αναφέρεται σε φόρτωση και στοιβασία εντός τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

Αν πάλι η πλήρωση του εμπορευματοκιβωτίου γίνει στην προκυμαία η στην φορτηγίδα και εφαρμόζεται ο ΚΙΝΔ τότε θα μπορούσαμε να μιλάμε για τη «στοιβασία» του ΚΙΝΔ, ενώ αν αυτή γίνει εντός του πλοίου τότε πληρείται η «στοιβασία» και κατά ΚΙΝΔ και κατά ΚΧ-Β.

μέρους του μεταφορέα δεν προβλέπεται απευθείας από τον ΚΙΝΔ και τους ΚΧ-Β όταν ο μεταφορέας συμβατικά την αναλαμβάνει εντός του εμπορευματοκιβωτίου (λ.χ. ρήτρα LCL²⁶⁰) τότε θα ευθύνεται για την επιμέλεια κατά τη μεταχείριση του φορτίου έναντι του φορτωτή. Η ευθύνη όμως αυτή, σύμφωνα με τα ανωτέρω, θα εμπίπτει στα στάδια της παραλαβής και της παράδοσης, και όχι της φορτοεκφόρτωσης από και προς τους χώρους του πλοίου. Και έτσι υφίσταται η δυνατότητα συνομολόγησης συμβατικών ρητρών μεταξύ αυτών και απαλλακτικών

Αντίθετα, όταν ο φορτωτής αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση και τη στοιβασία εντός του εμπορευματοκιβωτίου (λ.χ. ρήτρα FCL²⁶¹), ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για πλημμέλειες, που αφορούν τις εν λόγω εργασίες, εκτός αν συμμετάσχει στην επιθεώρησή τους. Αυτό συμβαίνει διότι αφ' ενός, τα στάδια αυτά δεν εμπίπτουν στην εκ του νόμου ευθύνη του μεταφορέα, ήτοι συσκευασία πριν από την παραλαβή και αποσυσκευασία μετά από την παράδοση, και αφ' ετέρου, ο ίδιος δεν έχει τη δυνατότητα ελέγχου του εσωτερικού του εμπορευματοκιβωτίου, αφού εκείνο παραδίδεται σε αυτόν σφραγισμένο. Το εν λόγω γεγονός θα έχει ως αποτέλεσμα την απαλλαγή του λόγω πταίσματος του φορτωτή. Δεν αποκλείεται αποζημίωση εκ μέρους του τελευταίου, εφόσον η εσφαλμένη φόρτωση και στοιβασία στο εσωτερικό του προκαλέσει ζημία στο πλοίο ή τα παρακείμενα εμπορευματοκιβώτια άλλων φορτωτών. Εντούτοις, στην περίπτωση των εμπορευματοκιβωτίων, η ζημία δυσχερώς αποδεικνύεται ότι ανάγεται αποκλειστικά στα στάδια πριν από τη φόρτωση επί του πλοίου²⁶².

Η φορτοεκφόρτωση και η στοιβασία επί του πλοίου εκ μέρους του μεταφορέα ανήκουν, επίσης, στην υποχρέωση επιμέλειας επί του φορτίου²⁶³. Εκείνες, όμως, διέπονται από την υποχρεωτική ευθύνη, που προβλέπουν ο ΚΙΝΔ και οι ΚΧ-Β. Μάλιστα, όταν υπάρχει εσφαλμένη φόρτωση ή στοιβασία των εμπορευμάτων είτε επί του πλοίου είτε εντός του εμπορευματοκιβωτίου,

Ασφαλώς διαφορετική ερμηνεία θα δινόταν υπό το καθεστώς των ΚΑ και ΚΡ, που διευρύνουν την ευθύνη του μεταφορέα.

²⁶⁰ Η ρήτρα LCL (Less than Container Load – Μη Ολικής Φόρτωσης Εμπορευματοκιβωτίου) σημαίνει πως η χωρητικότητα του εμπορευματοκιβωτίου χρησιμοποιείται για τη μεταφορά φορτίων από περισσότερους φορτωτές. Ο θαλάσσιος μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την καταλληλότητα και την καλή κατάσταση του εμπορευματοκιβωτίου και ενεργεί την τοποθέτηση των εμπορευμάτων σε αυτό. Ο μεταφορέας φέρει το οικονομικό κόστος για το εν λόγω εμπορευματοκιβώτιο χρεώνοντας τον φορτωτή – αποστολέα για παροχή υπηρεσίας LCL. Η σχετική φορτωτική είθισται να αναφέρει «*received in apparent good order and condition X number of bags said to weigh X kg'. παραλήφθηκε με προφανή καλή σειρά και κατάσταση X αριθμό των αποσκευών που λέγεται ότι ζυγίζουν X kg*».

²⁶¹ Η ρήτρα FCL (Full Container Load –Ολικής Φόρτωσης Εμπορευματοκιβωτίου) σημαίνει ότι ο ένας μόνον φορτωτής είναι ο αποκλειστικός χρήστης της χωρητικότητας (στην ουσία δηλαδή) του εμπορευματοκιβωτίου και φέρει το σχετικό οικονομικό κόστος. Έτσι αναλαμβάνει την πλήρωση του εμπορευματοκιβωτίου με εμπορεύματα και στη συνέχεια την παράδοση προς μεταφορά στο θαλάσσιο μεταφορέα. Η παράδοση του εμπορευματοκιβωτίου είθισται να λαμβάνει χώρα στην αποθήκη του μεταφορέα είτε με ευθύνη του ίδιου είτε του φορτωτή (FCL Door και FCL Depot αντίστοιχα. Στην μεταφορά FCL το περιεχόμενο του σφραγισμένου εμπορευματοκιβωτίου δεν μπορεί να επαληθευτεί με εξωτερική ματιά. Έτσι η σχετική φορτωτική συνήθως αναγράφει τη φράση «*received on board one container STC (said to contain) X number of bags (or for bulk: kg) of (product) shipper stow and count*».

²⁶² Ενδ.:

α) Gaskell N., Asariotis R., Baatz Yv., Bills of Lading: Law and Contracts (Maritime and Transport Law Library), 1st Edition, Routledge Publications, 2014, p. 310.

β) Chan, F., Ng, J., Wong B., Y., Shipping and Logistics Law, Principles and Practicing in Hong Kong, Hong Kong University Press, 2002, p. 425.

γ) Shipping by FCL or LCL. Which is best suited for your cargo? Posted on 17th February 2017 by Marketing & Communications, av. at: <https://www.macandrews.com/shipping-fcl-lcl-best-suited-cargo/>

²⁶³ Για περισ. αναφορικά με διαδικαστικά ζητήματα της στοιβασίας επί εμπορευματοκιβωτίων βλ. Παπαδημητρίου Σ. – Σχινά Ορ., Εισαγωγή στα Logistics, εκδ. Σταμούλη, 2004, σελ. 136 – 139.

που θέτει όμως σε κίνδυνο το ίδιο το πλοίο, παραβιάζεται συνακόλουθα η υποχρέωση αξιοπλοΐας²⁶⁴.

Τέλος οι εργασίες της φορτοεκφόρτωσης και της στοιβασίας του εμπορευματοκιβωτίου γνησίως εναπόκεινται στα καθήκοντα του μεταφορέα. Ζήτημα προκύπτει με τη νομική μεταχείριση ρητρών που περιλαμβάνονται στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς και προβλέπουν την διενέργεια της φόρτωσης, στοιβασίας ή εκφόρτωσης ορισμένων εξ αυτών από τον φορτωτή ή τον παραλήπτη. Πρόκειται συννηθέστερα για τις ρήτρες²⁶⁵ F.I.O. (free in and out)²⁶⁶, F.I.O.S. (free in and out stowed)²⁶⁷, F.I.O.S.T. (free in and out stowed trimmed)²⁶⁸, F.I.O.T. (free in out trimmed)²⁶⁹, F.I.L.O. (free in liner out)²⁷⁰, L.I.F.O. (liner In free Out)²⁷¹, F.L.T. (full liner terms)²⁷². Οι ρήτρες αυτές απαντώνται πιο πολύ στα ναυλοσύμφωνα διότι επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα μέρη να καταλείψουν τις σχετικές με τις ως άνω ενέργειες δαπάνες και ευθύνη: ο εκναυλωτής περιορίζει το κόστος και το εύρος της ευθύνης, ενώ ο ναυλωτής επιτυγχάνει οικονομικότερο ναύλο και ελέγχει τη διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης με δικούς του (ενδεχομένως ταχύτερους και αποτελεσματικότερους προστηθέντες). Οι εν λόγω ρήτρες εντάσσονται στη συνέχεια με γενική ρήτρα ενσωμάτωσης στις φορτωτικές ναυλοσυμφώνου. Δεν αποκλείεται ωστόσο η ενσωμάτωση μιας τέτοιας ρήτρας σε αυτόνομη φορτωτική.

Το ζήτημα που ανακύπτει με την ευθεία ή κατά παραπομπή ενσωμάτωση τέτοιας ρήτρας στη φορτωτική έχει να κάνει με τη συμβατότητα της με τους ΚΧ-Β και ιδίως με το άρ. 3 παρ. 8 που απαγορεύει ρητώς τις απαλλακτικές ρήτρες υπέρ του μεταφορέα. Στις συμβάσεις ναύλωσης το ζήτημα αυτό δεν ανακύπτει παρά μόνο στην περίπτωση, που τα μέρη έχουν ορίσει ως εφαρμοστέο δίκαιο τους ΚΧ-Β με ρήτρα Paramount, οπότε οι αντικρουόμενες ρήτρες θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ερμηνείας και συντονισμού με βάση την αληθινή βούληση των μερών και την καλή πίστη αφού ληφθούν υπόψη τα οικεία συναλλακτικά ήθη (άρ.173, 200 ΑΚ)²⁷³.

Οι λύσεις που υιοθετούν οι διάφορες έννομες τάξεις δε συμπίπτουν. Κατά το ελληνικό δίκαιο οι εν λόγω ρήτρες παράγουν έννομα αποτελέσματα μόνο ως προς την κατανομή των δαπανών για τις σχετικές εργασίες παραμένουν όμως ανυπόστατες και ανενεργές κατά το άρ. 3 αριθ. 8 των ΚΧ-Β

²⁶⁴ Ενδ.:

α) F. C. Bradley & Sons, Ltd. v. Federal Steam Navigation CO.(1926) 24 Ll.L.Rep. 446.

β) Northern Shipping Co Ltd v. Deutsche Seereederei Gmb H (The Kapitan Sacharov) 2000 (EWCA), Loyd's List Reports, p.255.

²⁶⁵ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 648.

²⁶⁶ Με βάση αυτή τη ρήτρα ο φορτωτής ή ο παραλήπτης αναλαμβάνουν τα έξοδα φόρτωσης (in), στο λιμάνι φόρτωσης και το κόστος εκφόρτωσης (out) των πραγμάτων του πλοίου στο λιμάνι προορισμού.

²⁶⁷ Με βάση αυτή τη ρήτρα ο ναυλωτής ή ο φορτωτής/παραλήπτης πληρώνουν τα έξοδα φορτώσεως (in), εκφορτώσεως (out) και στοιβασίας (stowage). Είναι παρόμοιος με τον όρο free in and out (FIO), αλλά εδώ γίνεται διευκρίνιση ότι και τα έξοδα στοιβασίας δεν τα πληρώνει ο πλοιοκτήτης. Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται για φορτία, τα οποία αφού εισαχθούν στο κύτος χρήζουν περαιτέρω στοιβασίας, όπως φορτίο σε σάκους, σε κιβώτια κ.λπ.

²⁶⁸ Με βάση αυτή τη ρήτρα ο ναυλωτής πληρώνει το κόστος φόρτωσης (in) /εκφόρτωσης (out), συμπεριλαμβανομένης της αποθήκευσης και της διευθέτησης αυτών.

²⁶⁹ Με βάση αυτή τη ρήτρα περιλαμβάνονται τα έξοδα διευθέτησης των εμπορευμάτων στο πλοίο.

²⁷⁰ Η ρήτρα αυτή περιορίζεται μόνον στην εκφόρτωση (out) των εμπορευμάτων. Δεν συμπεριλαμβάνεται το κόστος φόρτωσης (in), του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και το κόστος εκφόρτωσης του πλοίου στο λιμάνι προορισμού (Liner Out).

²⁷¹ Με βάση αυτή τη ρήτρα συμπεριλαμβάνεται το κόστος φόρτωσης του πλοίου (Liner In), ενώ το κόστος εκφόρτωσης δεν συμπεριλαμβάνεται (Free Out).

²⁷² Με βάση αυτή τη ρήτρα περιλαμβάνονται τα έξοδα φόρτωσης, η αποθήκευση και η διευθέτηση του φορτίου. Επίσης περιλαμβάνεται το κόστος εκφόρτωσης του πλοίου στο λιμάνι προορισμού.

²⁷³ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 648 - 649.

και 142, εδάφ. 1 ΚΙΝΔ, που αποκλείουν τη συμβατική αναπροσαρμογή της ευθύνης. Με βάση αυτή την ερμηνεία ο μεταφορέας θα αποζημιώσει τον παραλήπτη για απώλεια ή βλάβη του φορτίου που προήλθε από τις παραπάνω ενέργειες (λόγω ακυρότητας της ρήτηρας ως προς το τμήμα αυτό) και θα στραφεί αναγωγικά κατά του ναυλωτή με βάση την ίδια τη ρήτρα του ναυλοσυμφώνου που παραμένει ισχυρή (πρβλ άρ.112 εδαφ.2 ΚΙΝΔ). Η ίδια λύση γίνεται δεκτή στο γαλλικό δίκαιο αλλά και στο αμερικανικό. Αντιθέτως στο αγγλικό δίκαιο όπως και στις περισσότερες αγγλοσαξονικές έννομες τάξεις γίνεται δεκτή η εγκυρότητα των εν λόγω ρητρών με το επιχείρημα ότι το άρ.3 παρ.2 ΚΧ-Β δεν καθορίζει το περιεχόμενο της σύμβασης μεταφοράς (scope of the contract), αλλά και τους όρους με τους οποίους πρέπει να εκπληρώνει ο μεταφορέας τις αναληφθείσες από αυτόν υποχρεώσεις (terms of the service to be provided).

Τέλος για το ζήτημα της μεταφόρτωσης ενός εμπορευματοκιβωτίου αξιοσημείωτη είναι η απόφαση Mayhew Foods²⁷⁴, όπου το Αγγλικό Ανώτατο Δικαστήριο αποφάσισε πως οι ΚΧ-Β θα εφαρμόζονται και στην ενδιάμεση περίοδο επί λιμένα αποθήκευσης (μεταξύ δύο ξεχωριστών περιόδων θαλάσσιας μεταφοράς) ενός εμπορευματοκιβωτίου στο λιμάνι. Έτσι κάθε φορά που τα εμπορεύματα αποστέλλονται από συμβαλλόμενο κράτος των ΚΧ-Β με φορτωτική (ή παρόμοιο document of title) και το έγγραφο καλύπτει ολόκληρη τη θαλάσσια μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό, παρά την ενδιάμεση μεταφόρτωση, τότε οι ΚΧ-Β θα ρυθμίζουν το σύνολο της αυτής θαλάσσιας μεταφοράς.

iiiγ) Το ζήτημα της καταλληλότητας των εμπορευματοκιβωτίων.

Καταρχήν θα πρέπει να επισημανθεί πως οι βασικές γενικότερες υποχρεώσεις του μεταφορέα σχετικά με το φορτίο²⁷⁵ (υποχρεώσεις φόρτωσης και στοιβασίας²⁷⁶, επιμέλειας κατά τον πλου²⁷⁷, μη μεταφοράς στο κατάστρωμα²⁷⁸, παράδοσης του φορτίου²⁷⁹, έκδοσης φορτωτικής²⁸⁰) ισχύουν και για τη μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια. Περαιτέρω τώρα βάσει των άρ.111 του ΚΙΝΔ²⁸¹ και 3 αριθ.1 των ΚΧ-Β²⁸² ο θαλάσσιος μεταφορέας υποχρεούται να καταβάλλει την προσήκουσα επιμέλεια (due diligence), ώστε το πλοίο, που θα πραγματοποιήσει την μεταφορά, να είναι το κατάλληλο. Τα είδη της καταλληλότητας του πλοίου βάσει των ως άνω νομοθετημάτων²⁸³ είναι

²⁷⁴ Mayhew Foods Ltd v. Overseas Containers Ltd [1984] 1 Lloyd's Rep. 317.

²⁷⁵ Για πιο αναλ. βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 170-176.

²⁷⁶ Άρ.134 ΚΙΝΔ και 2,3 αριθ. 2 ΚΧ-Β.

²⁷⁷ Άρ.112 περ. β' ΚΙΝΔ και 3 αριθ.2 και 4 ΚΧ-Β.

²⁷⁸ Άρ.113 σε συνδ. με 134 ΚΙΝΔ.

²⁷⁹ Άρ.127- 131, 171-172 ΚΙΝΔ και 2 ΚΧ-Β.

²⁸⁰ Άρ.125 ΚΙΝΔ και αρ.3 αριθ. 3 και 4 ΚΧ-Β.

²⁸¹ Άρ.111 ΚΙΝΔ: «Ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίον κατάλληλον προς θαλασσοπλοΐαν και εν γένει εις την αντίστοιχον προς τον σκοπόν της ναυλώσεως κατάστασιν, εξοπλισμόν, εφοδιασμόν και επάνδρωσιν (καταλληλότης προς πλουν). Υποχρεούται να διατηρή τους προς απόθεσιν του φορτίου χώρους, περιλαμβανομένων και των ψυγείων, εις την κατάστασιν, ήτις απαιτείται δια την κατάλληλον κατάστασιν, ήτις απαιτείται δια την κατάλληλον τοποθέτησιν και προσήκουσαν διατήρησιν των πραγμάτων (καταλληλότης προς διατήρησιν του φορτίου)».

²⁸² Άρ. 3 αριθ. 1 ΚΧ-Β: «Ο μεταφορέας, πριν και κατά την έναρξη του πλου θα πρέπει να επιδείξει την προσήκουσα επιμέλεια προκειμένου: α) να έχει το πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοΐα, β) να εξοπλίσει, να επανδρώσει και εφοδιάσει το πλοίο κατάλληλα. γ) να έχει τα κύπη, τους καταψυκτικούς και ψυκτικούς χώρους και κάθε άλλο χώρο του πλοίου, όπου φορτώνονται πράγματα, κατάλληλους και ασφαλείς για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρησή του».

²⁸³ Το ίδιο απαιτεί και η UK MIA 1906, Sec. 40 (2): "In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy".

δύο: **α)** η καταλληλότητα προς θαλασσοπλοΐα (seaworthiness)²⁸⁴ ή αλλιώς ναυτική ικανότητα και **β)** η καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου (cargoworthiness)²⁸⁵. Στην περίπτωση θαλάσσιας μεταφοράς με χρήση εμπορευματοκιβωτίου θα πρέπει να επισημάνουμε τα εξής.

Η υποχρέωση «cargoworthiness» είναι διττή και αφορά τόσο το πλοίο όσο και το εμπορευματοκιβώτιο. Δηλαδή θα πρέπει αφενός το πλοίο να είναι κατάλληλο για την υποδοχή, διατήρηση και μεταφορά του ίδιου του εμπορευματοκιβωτίου -ανεξαρτήτως παρόχου- και αφετέρου το χρησιμοποιούμενο εμπορευματοκιβώτιο ²⁸⁶ καθεαυτό να είναι εγκεκριμένο, σε καλή κατάσταση²⁸⁷ και ασφαλώς το κατάλληλο²⁸⁸ για τη μεταφορά του φορτίου, που θα τοποθετηθεί εντός του κήτους του.

Τώρα στην περίπτωση που το εμπορευματοκιβώτιο παρέχεται από τον μεταφορέα η διαρκής νομική του υποχρέωση του, να έχει το πλοίο κατάλληλο προς διατήρηση του φορτίου επεκτείνεται αναμφίβολα και στα εμπορευματοκιβώτια, καθόσον θεωρούνται αποθηκευτικός χώρος και μέρος του πλοίου²⁸⁹. Η δε ως άνω υποχρέωση ανεξαρτητοποιείται από το ποιος διενεργεί τη συσκευασία εντός των εμπορευματοκιβωτίων.

²⁸⁴ McFadden v. Blue Star Line [1905] 1 KB 697: “A vessel must have that degree of fitness which an ordinary careful and prudent owner would require his vessel to have at the commencement of her voyage having regard to all the probable circumstances of it... Would a prudent owner have required that it (i.e. the defect) should be made good before sending his ship to sea, had he known of it? If he would, the ship was not seaworthy...”

²⁸⁵ ΠΠρ.Πειρ.3225/2020: «Με τις προαναφερόμενες διατάξεις του άρ.3 παρ.1 ΚΧΒ διακρίνονται δύο είδη καταλληλότητας του πλοίου, την οποία (καταλληλότητα) οφείλει να εξασφαλίζει ο μεταφορέας: α) η καταλληλότητα προς πλοιο, η καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου. Τα δύο αυτά είδη καταλληλότητας συνιστούν την «υλική» καταλληλότητα του πλοίου. Καταλληλότητα προς θαλασσοπλοΐα σημαίνει την ικανότητα του πλοίου, να εκτελέσει τη συμφωνηθείσα μεταφορά. Η σχετική υποχρέωση του μεταφορέα καλύπτει την ικανότητα του πλοίου από άποψη φυσικής κατάστασης, αποτελεσματικότητας του πληρώματος και ικανοποιητικού εξοπλισμού και εφοδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό ο θαλάσσιος μεταφορέας υποχρεούται, αφενός να έχει το πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα από άποψη κατασκευής, αντοχής και ευστάθειας, αφετέρου να διαθέσει για τη μεταφορά πλοίο κατάλληλα επανδρωμένο, εξοπλισμένο και εφοδιασμένο. Ενώ η υποχρέωση του μεταφορέα, να διαθέσει πλοίο κατάλληλο προς διατήρηση του φορτίου, κατά την έννοια του άρ. 3 παρ. 1 περ. γ' ΚΧΒ, περιλαμβάνει -μεταξύ άλλων- την υποχρέωσή του, να μεριμνά, ώστε το πλοίο και οι χώροι του είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι και διαρρυθμισμένοι, για να δεχθούν το συγκεκριμένο φορτίο, προκειμένου αυτό να μην εκτεθεί σε πρόσθετους κινδύνους, άλλους από αυτούς που ενδέχεται να συμβούν κατά τη διάρκεια του πλου. Επίσης, από τη γραμματική διατύπωση της διάταξης του άρ.3 παρ.1 των ΚΧΒ συνάγεται ότι η υποχρέωση του μεταφορέα, να διαθέσει πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα και προς διατήρηση του φορτίου αφορά τον χρόνο «πριν και κατά την έναρξη του πλου», και αυτό σημαίνει ότι η υποχρέωση αυτή πρέπει να εκπληρώνεται πριν ή κατά την έναρξη της φόρτωσης και πάντως μέχρι την έναρξη του πλου. Επομένως, αν ο θαλάσσιος μεταφορέας έχει εκπληρώσει προσηκόντως την υποχρέωσή του, να διαθέσει πλοίο κατάλληλο για τη μεταφορά πριν και κατά την έναρξη του πλου, δεν ευθύνεται για τη ζημία του φορτίου, που προκλήθηκε από επιγενόμενη ακαταλληλότητα του πλοίου, δηλαδή από ακαταλληλότητα που επήλθε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή κατά την προσέγγιση του πλοίου σε ενδιάμεσο λιμένα».

²⁸⁶ Ολ.ΑΠ 33/1998: «Ο θαλάσσιος μεταφορέας έχει, εκτός των άλλων, την υποχρέωση να διατηρεί τα κύπη και κάθε άλλο χώρο του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και των κοντέινερς, που διαθέτει στους φορτωτές για την τοποθεσία και στοιβασία των εμπορευμάτων τους, κατάλληλα και ασφαλή για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρησή τους».

²⁸⁷ Μια σύγχρονη απόφαση για ελαττωματικό εμπορευματοκιβώτιο η ΑΠ 1276/2017.

²⁸⁸ Προσφ. υπόθ. για ελαττωματικό εμπορευματοκιβώτιο η ΜΠρ.Πειρ.2726/2020, όπου κρίθηκε ότι ο μεταφορέας επέδειξε αντισυμβατική συμπεριφορά καθώς «παρέλειψε, όπως είχε υποχρέωση, να ελέγξει την καταλληλότητα του εμπορευματοκιβωτίου για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου, αντιθέτως το εξέθεσε σε κίνδυνο».

²⁸⁹ Χαρακτηριστική η υπόθεση Houlden and co LTD and others v. Red Jacket and American Export Lines LTD, (1978) Lloyd's L.Rep. 300 για σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πάνω στο κατάστρωμα, με το πλοίο «Bed jacket» με εμπορευματοκιβώτια του μεταφορέα. Κατά την μεταφορά ένα εμπορευματοκιβώτιο διαλύθηκε και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα 43 εμπορευματοκιβώτια να μετακυλήσουν στη θάλασσα και 7 να πάθουν βλάβη. Αποδείχθηκε ότι το εμπορευματοκιβώτιο που προκάλεσε τη ζημία ήταν παλιό, με κατασκευαστικές βλάβες. Το δικαστήριο έκρινε ότι, το εμπορευματοκιβώτιο είναι μέρος του εξοπλισμού του πλοίου και έτσι οι μεταφορείς με το να παράσχουν δεν κατέβαλαν την προσήκουσα επιμέλεια (due diligence) προκειμένου να έχουν το πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοΐα (Seaworthiness applied to “all of the ship’s equipment, including containers supplied to the shippers --at 1401).

Στην περίπτωση που τα εμπορευματοκιβώτια παρέχονται από τον φορτωτή, ο οποίος διενεργεί και την φόρτωση και την σφράγιση τους και τα παραδίδει προς μεταφορά, τα πράγματα διαφοροποιούνται. Το εμπορευματοκιβώτιο σε αυτήν την περίπτωση αντί για «μέρος του πλοίου» χαρακτηρίζεται ως απλή «συσκευασία των εμπορευμάτων». Έτσι ο μεταφορέας υπέχει διαφοροποιημένη ευθύνη για βλάβη ή απώλεια φορτίου εξ αιτίας ελαττώματος του εμπορευματοκιβωτίου, που ο ίδιος δεν χορήγησε. Ειδικότερα από υποχρέωση αξιοπλοΐας πλέον υποχρεούται σε υποχρέωση επιμελούς διαχείρισης του φορτίου, ώστε να ευθύνεται μόνο για ελαττώματα του εμπορευματοκιβωτίου, τα οποία όμως έχει την αντικειμενική δυνατότητα να εντοπίσει είτε αρχικά είτε κατά τη διάρκεια του πλου. Έτσι η υποχρέωση επιμέλειας από πλευράς μεταφορέα θα παραβιάζεται όταν παραλαμβάνει εμπορευματοκιβώτιο, του οποίου η κακή κατάσταση είναι προφανές ότι θα προκαλέσει ζημία στα εμπορεύματα ή ακόμα και στα παρακείμενα εμπορευματοκιβώτια. Πρακτικά τώρα ο μεταφορέας συνήθως δεν έχει τη δυνατότητα να ελέγξει την κατάσταση του εμπορευματοκιβωτίου και την ικανότητα του να διατηρήσει το φορτίο, πολλώ δε μάλλον όταν αυτό του παραδίδεται σφραγισμένο. Σε αυτήν την περίπτωση θα ευθύνεται, εφόσον έχει αντικειμενικά τη δυνατότητα να εντοπίσει εξωτερικό ελάττωμα κατά την παραλαβή. Για αυτό έχουν δημιουργηθεί ειδικά συστήματα, εντοπισμού ελαττωματικών εμπορευματοκιβωτίων²⁹⁰ ²⁹¹ καθώς και τα «έξυπνα» εμπορευματοκιβώτια²⁹².

Επίσης σε αυτήν την δεν αποκλείεται αποζημίωση έναντι του μεταφορέα για ζημία, που οφείλεται στην παροχή ακατάλληλης συσκευασίας, είτε με βάση σχετική ρήτρα είτε εκ του νόμου (π.χ. άρ.4 παρ.3 ΚΧ-Β), ή έναντι τρίτων φορτωτών από αδικοπραξία. Μάλιστα, έναντι των τελευταίων, ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί με την επίκληση πράξης ή παράλειψης του εν λόγω τρίτου φορτωτή, για την οποία δεν φέρει ο ίδιος πταίσμα

Στην περίπτωση τώρα που το εμπορευματοκιβώτιο καταστεί ελαττωματικό για τη διατήρηση του φορτίου, κατά τη διάρκεια του πλου, ανακύπτουν τα ακόλουθα ζητήματα ο μεταφορέας ενδέχεται να μην διαθέτει τα κατάλληλα μέσα επισκευής του εμπορευματοκιβωτίου ή τη δυνατότητα αντικατάστασης αυτού με ίδιο, πολλώ δε μάλλον, πρόσβαση στα ίδια τα εμπορεύματα, κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού.

γ) Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα κατά το Ελληνικό Δίκαιο.

Στην ελληνική έννομη τάξη η φόρτωση στο κατάστρωμα ρυθμίζεται από τον ΚΙΝΔ και τους ΚΧ-Β²⁹³. Στο άρ.114 ΚΙΝΔ ορίζεται ότι: «*Ο εκναυλωτής δεν δικαιούται να τοποθετή τα μεταφερόμενα πράγματα επί του καταστρώματος. Η ανωτέρω διάταξις δεν εφαρμόζεται επί ακτοπλοΐας*», ενώ στο άρ.143 παρ.2 περ.α': «*Η ακυρότης (του άρ.142 ΚΙΝΔ²⁹⁴) δεν χωρεί ωσαύτως*

²⁹⁰ Βλ. ενδ.: https://www.hitachi.com/rev/pdf/2004/r2004_02_106.pdf

²⁹¹ Για περισσότερα ανακύπτοντα ζητήματα βλέπε και :

α) Θεοδώρου Ι.Θ, Ζητήματα Γύρω από την Εκμετάλλευση Εμπορευματοκιβωτίου, 2018, σελ. 19-28, διαθ. στο: <https://pergamos.lib.uoa.gr/uoa/dl/object/2863972>

β) Γρηγοροπούλου Μ., Νομικά Ζητήματα της Θαλάσσιας Μεταφοράς με Εμπορευματοκιβώτια, 2007, σελ. 35-40, διαθ. στο: <http://ikee.lib.auth.gr/record/103181/files/gri-2008-1399.pdf>

²⁹² Για πιο αναλ. βλ. Θεοδώρου Ι., ο.π., σελ. 42-46.

²⁹³ Παλαιότερα το ζήτημα αυτό ρυθμιζόταν και από το άρ. 227 του ΕΝ1879/1910 (καταργήθηκε με το άρ.294 ΚΙΝΔ). Σύμφωνα με τη ρύθμιση του άρθρου αυτού η φόρτωση στο κατάστρωμα ήταν καταρχήν απαγορευμένη. Ήταν δε επιτρεπόμενη, εάν ήταν ρητή και έγγραφη.

²⁹⁴ Άρ.142 ΚΙΝΔ: «*Είναι άκυρος πάσα συμφωνία απαλλάσσουσα τον εκναυλωτή των υποχρεώσεων και ευθυνών αυτού των διαγραφόμενων εις τας διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου ή καθ' οιονδήποτε τρόπον περιορίζουσα αυτάς. Είναι*

επί φορτώσεως, ήτις κατόπιν ρητής συμφωνίας ενεργείται επί του καταστρώματος». Απ' την άλλη οι ΚΧ-Β ακολουθώντας διαφορετικό σύστημα προβλέπουν στο άρ. 1 περ. γ' ότι: «Ο όρος πράγματα²⁹⁵ περιλαμβάνει πράγματα, αντικείμενα, εμπορεύματα και είδη οιασδήποτε φύσεως με εξαίρεση τα ζωντανά ζώα, καθώς και φορτίο, που έχει δηλωθεί στη σύμβαση μεταφοράς, σαν φορτίο καταστρώματος και πράγματι μεταφέρεται έτσι».

Από την παραπάνω διάταξη προκύπτει ότι από το πεδίο εφαρμογής της ΔΣ εξαιρείται, υπό προϋποθέσεις, το φορτίο καταστρώματος²⁹⁶. Ειδικότερα, προκειμένου να εξαιρεθεί το φορτίο καταστρώματος από το πεδίο εφαρμογής των ΚΧ-Β πρέπει, αφενός το φορτίο αυτό να έχει δηλωθεί στη σύμβαση μεταφοράς ότι θα μεταφερθεί στο κατάστρωμα και αφετέρου να μεταφέρεται πράγματι στο κατάστρωμα²⁹⁷.

Έτσι στη μεταφορά φορτίου επί του καταστρώματος διακρίνουμε 3 περιπτώσεις:

1^η Περίπτωση:

Αν η δήλωση στη σύμβαση μεταφοράς περιέχει σωρευτικά τα δύο αυτά στοιχεία, οι ΚΧ-Β δεν έχουν πεδίο εφαρμογής και η σύμβαση διέπεται από το κοινό δίκαιο και γενικότερα το δίκαιο των συμβάσεων. Τότε ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί τις ευνοϊκές για αυτόν συμβατικές ρήτρες, ακόμα και αυτές που απαγορεύονται από τους ΚΧ-Β, αρκεί να είναι συμβατές με το δίκαιο των συμβάσεων. Για την εφαρμογή της εξαίρεσης αυτής δεν αρκεί η ρήτρα στη φορτωτική για τη φόρτωση και μεταφορά του φορτίου στο κατάστρωμα, αλλά επιπρόσθετα χρειάζεται και σημείωση στη φορτωτική ότι τα πράγματα φορτώθηκαν και μεταφέρονται πράγματι στο κατάστρωμα²⁹⁸ όπως γίνεται διεθνώς δεκτό. Ο θαλάσσιος μεταφορέας σε αυτήν την περίπτωση πάντως δεν έχει τη δυνατότητα να αποφύγει ή να περιορίσει την ευθύνη του για θεμελιώδεις υποχρεώσεις του, που ανήκουν στον πυρήνα της θαλάσσιας μεταφοράς, όπως π.χ. η προσήκουσα επιμέλεια (due diligence) για την εξασφάλιση της αξιοπλοΐας του πλοίου. Η υποχρέωση αυτή ανήκει στην ουσία της

άκυρος πάσα συμφωνία δια της οποίας τροποποιούνται οι περί βάρους της αποδείξεως κανόνες. Ακυρος επίσης είναι πάσα συμφωνία σκοπούσα την εκχώρησιν του ασφαλισματος εις τον εκναυλωτήν».

²⁹⁵ Εφ.Πειρ. 113/2019: «Η χρησιμοποίηση του όρου «εμπορεύματα», στις πιο πάνω διατάξεις δεν σημαίνει ότι αναφέρεται σε ειδική κατηγορία πραγμάτων, αλλά αναφέρεται σε φορτωθέντα πράγματα και στον τρόπο αποζημίωσης του δικαιούχου σε περίπτωση βλάβης ή απώλειας των, σύμφωνα δε με το άρ.1 στοιχ. γ' της Συμβάσεως ο όρος «πράγματα» περιλαμβάνει πράγματα, αντικείμενα και είδη οιασδήποτε φύσεως με εξαίρεση ζωντανά ζώα καθώς και φορτίο, που έχει δηλωθεί στη σύμβαση μεταφοράς, ως φορτίο καταστρώματος και μεταφέρεται έτσι). Συνεπώς, είναι ευρύτατος ο ορισμός των πραγμάτων που συνιστούν το φορτίο, περιλαμβάνει δε κάθε είδους ενσώματο αντικείμενο, στερεό, υγρό ή αέριο, αρκεί να είναι δεκτικό ανθρώπινης εξουσίσεως, χωρίς, κατ' εξαίρεση, να περιλαμβάνονται στην έννοια των πραγμάτων τα ζωντανά ζώα και το φορτίο που έχει δηλωθεί ως φορτίο καταστρώματος και μεταφέρεται έτσι».

²⁹⁶ Βλ. και αρ. 6 ΚΧ-Β: «Παρά τις διατάξεις των προηγούμενων άρθρων, ο μεταφορέας, ο πλοίαρχος ή ο πράκτορας του μεταφορέα και ο φορτωτής θα είναι ελεύθεροι για συγκεκριμένα εμπορεύματα όποια και αν είναι αυτά να συνάψουν οποιαδήποτε συμφωνία με οποιουδήποτε όρους σε ότι αφορά στην ευθύνη και στις υποχρεώσεις του μεταφορέα για τα εμπορεύματα αυτά καθώς και τα δικαιώματα και τις απαλλαγές του μεταφορέα για τα ίδια εμπορεύματα ή σε ότι αφορά στις υποχρεώσεις τους ως προς την κατάσταση αξιοπλοΐας του πλοίου στο μέτρο που οι όροι αυτοί δεν είναι αντίθετοι με τη δημόσια τάξη ή την υποχρέωση φροντίδας ή επιμέλειας των προστημένων ή πρακτόρων του σχετικά με τη φόρτωση, τη διακίνηση, τη στοιβασία μεταφορά, φύλαξη, επιμέλεια και εκφόρτωση εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης υπό την προϋπόθεση ότι, σε αυτήν την περίπτωση δεν έχει εκδοθεί ούτε θα εκδοθεί φορτωτική και οι όροι της συμφωνίας αυτής θα συμπεριληφθούν σε μια απόδειξη, που θα είναι έγγραφο μη μεταβιβάσιμο και θα είναι έτσι χαρακτηρισμένο. Κάθε σύμβαση που καταρτίζεται με αυτόν τον τρόπο θα έχει πλήρη νομική ισχύ. Εντούτοις το άρθρο αυτό δε θα έχει εφαρμογή στις συνήθεις εμπορικές φορτώσεις, κατά την επιχείρηση των συνήθων εμπορικών συναλλαγών αλλά μόνο σε άλλες φορτώσεις των οποίων ο χαρακτήρας ή η κατάσταση των αγαθών για μεταφορά καθώς και οι συνθήκες οι όροι και οι περιστάσεις, με τις οποίες θα γίνει η μεταφορά είναι τέτοιες, που να δικαιολογούν ειδική συμφωνία».

²⁹⁷ ΜΠρ.Πειρ.2154/2020 και Κιάντου-Παμπούκη Α., Η Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων με Εμπορευματοκιβώτια, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2009, σελ.57.

²⁹⁸ Βλ. και ΜΠρ.Πειρ.2154/2020.

συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς, γιατί αφορά την ασφάλεια του πλου και εντέλει τη δημόσια τάξη»²⁹⁹.

2^η Περίπτωση:

Αν πάλι λείπει μία από τις παραπάνω δύο προϋποθέσεις η εξαίρεση δεν εφαρμόζεται και εφαρμόζονται οι ΚΧ-Β³⁰⁰. Το νομικό ζήτημα είναι ασφαλώς με ποιον τρόπο εφαρμόζονται, δεδομένου ότι δεν προβλέπουν τη φόρτωση στο κατάστρωμα. Στο άρ.1 περ.γ' των ΚΧ-Β προκύπτει, πως η δήλωση με το προαναφερόμενο διττό περιεχόμενο αποτελεί όρο της συμβάσεως μεταφοράς, ώστε να δεσμεύει το μεταφορέα και το φορτωτή ως αντισυμβαλλομένους. Η ως άνω διατύπωση δημιουργεί την εντύπωση πως η δήλωση δεν υποβάλλεται σε τύπο. Αν λάβει όμως κανείς υπόψη πως η διάταξη εντοπίζεται στο άρ.1 των ΚΧ-Β, όπου καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής τους, θα φτάσει στο συμπέρασμα, πως η δήλωση πρέπει να περιλαμβάνεται στη φορτωτική. Στο άρ.1 παρ.1 περ.β' ορίζεται ότι: «*Σύμβαση Μεταφοράς σημαίνει μόνο αυτή, που καλύπτεται από φορτωτική ή από άλλο παρόμοιο έγγραφο, που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων*». Επίσης στο άρ. 1 παρ.1 περ. β' ορίζεται ότι στη σύμβαση μεταφοράς: «*Περιλαμβάνεται επίσης και φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο ως ανωτέρω, που εκδίδεται με βάση ή σε εκτέλεση ναυλοσύμφωνου, από τη στιγμή, που αυτός είναι ο τίτλος που διέπει τις σχέσεις του μεταφορέα και του κομιστή του*».

Έτσι προϋπόθεση για την εξαίρεση της μεταφοράς του φορτίου στο κατάστρωμα από το πεδίο εφαρμογής των ΚΧ-Β είναι σχετική δήλωση, που περιλαμβάνεται σε φορτωτική «τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων» ή άλλο παρόμοιο έγγραφο επίσης «τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων»³⁰¹. Έτσι οι καλόπιστοι τρίτοι κομιστές πληροφορούνται επαρκώς.

Αυτοί έτσι πληροφορούνται από τη φορτωτική ότι το συγκεκριμένο φορτίο μεταφέρεται στο κατάστρωμα και ότι η σχετική σύμβαση, στην οποία αυτοί υπεισέρχονται, κατόπιν οπισθογραφήσεως ή σειράς οπισθογραφήσεων, δεν υπόκειται στην αναγκαστική ρύθμιση των ΚΧ-Β. Δηλαδή με άλλα λόγια ότι η σύμβαση εκτελείται υπό τους όρους, που έχει συμφωνήσει ο μεταφορέας με το φορτωτή, κατά τις διατάξεις του κοινού δικαίου των συμβάσεων. Βέβαια ως επισημανθεί, πως για την εσωτερική θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων η φόρτωση στο κατάστρωμα μπορεί κατ'εξαίρεση, να γίνεται και χωρίς δήλωση σε φορτωτική ή παρόμοιο έγγραφο, που να αποτελεί τίτλο. Και αυτό γιατί οι ΚΧ-Β εφαρμόζονται και στη θαλάσσια μεταφορά εντός των ελληνικών λιμένων ακόμα και αν δεν έχει εκδοθεί φορτωτική³⁰². Έτσι κατά συνέπεια στη φόρτωση και τη μεταφορά στο κατάστρωμα επί εθνικής θαλάσσιας μεταφοράς η δήλωση θα μπορεί να περιληφθεί στη σύμβαση, αν έχει καταρτιστεί εγγράφως πχ. στο ναυλοσύμφωνο η σε οποιοδήποτε άλλο σχετικό έγγραφο με αποδεικτική λειτουργία.

3^η Περίπτωση:

Σε περίπτωση τέλος που οι παραπάνω προϋποθέσεις δεν πληρούνται σωρευτικά, τότε η εν λόγω μεταφορά διέπεται από το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο, και με βάση το δίκαιο αυτό θα κριθούν οι όροι και οι προϋποθέσεις ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, καθώς και η εγκυρότητα

²⁹⁹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 57.

³⁰⁰ ΜΠρ.Πειρ.2154/2020.

³⁰¹ Document of Title.

³⁰² Ενδ. και Α.Π.376/2008, Εφ.Πειρ.113/2019: «Ο νομοθέτης, πράττοντας επιτρεπτά, επεξέτεινε την ισχύ της ανωτέρω Συμβάσεως και στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, σύμφωνα με την ευχέρεια που του είχε παράσχει η παρ.3 του άρ.10 της ΔΣ, όπως αυτό είχε αντικατασταθεί με το άρ.3 του Πρωτοκόλλου του 1968, η οποία ορίζει ότι: «Το άρθρο αυτό δεν εμποδίζει ένα Συμβαλλόμενο Κράτος από το να εφαρμόζει τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής για φορτωτικές, που δεν συμπεριλαμβάνονται στις προηγούμενες παραγράφους».

τυχόν απαλλακτικών ρητρών. Εάν εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό, τότε η μεταφορά θα διέπεται από τις διατάξεις των άρ.114, 134 επ. και 143 παρ.2 περ. α' ΚΙΝΔ³⁰³. Στο ελληνικό δίκαιο η μη εξουσιοδοτημένη μεταφορά ενεργοποιεί και το αδικοπρακτικό πεδίο ευθύνης³⁰⁴.

δ) Μια Περαιτέρω Επισκόπηση της Ελληνικής Νομολογίας επί Εμπορευματοκιβωτίων.

Οι ρυθμίσεις των άρ. 114 και 143 παρ.2 περ.α' του ΚΙΝΔ και του άρ.1 περ. γ' των ΚΧ-Β είναι γενικές και δεν αναφέρονται στις μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια συνακόλουθα δε τόσο αυτές όσο και η σύμβαση μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια στο κατάστρωμα θα έπρεπε κατ' ανάγκη να αντιμετωπιστούν με τις ως άνω γενικές διατάξεις καθόσον δεν υπήρχε ειδικότερη ρύθμιση.

Σχετικά με τη αντιμετώπιση του ζητήματος από την ελληνική νομολογία έχουμε να παρατηρήσουμε πως αυτή δεν έχει ιδιαίτερη έκταση και βάθος. Αφορά πολύ λίγες αποφάσεις στη συντριπτική πλειοψηφία των οποίων εφαρμόστηκαν οι σχετικές διατάξεις του ΚΙΝΔ για τη ναύλωση, οι οποίες εφαρμόζονταν (ιστορικά και πλέον επικουρικά των ΚΧ-Β) και για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων. Αξίζει να επισημανθεί πως σε αντίθεση με την αμερικανική και κυρίως την αγγλική νομολογία, όπου ακολουθήθηκε μια σχολαστικότατη και λεπτομερέστατη εξέταση των ειδικότερων πραγματικών παραμέτρων της μεταφοράς φορτίου εγκιβωτισμένου ή μη στο κατάστρωμα το κύριο χαρακτηριστικό τους είναι το πώς δεν δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα σχετικά με την ύπαρξη ή μη συναινέσεως του φορτωτή – αποστολέα για τη μεταφορά στο κατάστρωμα³⁰⁵ και στις σχετικές συνισταμένες –ανά υπόθεση αυτής- το οποίο τέθηκε και κρίθηκε ως δευτερεύον ζήτημα σε σχέση με άλλα ζητήματα των υποθέσεων που κλήθηκαν να επιδικάσουν όπως το ζήτημα της ασφαλούς πρόσδεσης του φορτίου καταστρώματος³⁰⁶, της «αιτιώδους συνάφειας», της φόρτωσης στο κατάστρωμα και της επέλευσης της ζημίας³⁰⁷.

³⁰³ Ενδ.

α) ΜΠρ.Πειρ. 2154/2020.

β) Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 209, 333-334

γ) Αντάπασης Α. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ.559, 644, 662.

³⁰⁴ Βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 251.

³⁰⁵ Βλ. Εφ.Πειρ. 801/1992 Η απόφαση αυτή αναφέρεται σε λανθασμένη προσάραξη πλοίου εν μέσω θαλασσοταραχής. Το πλοίο μετέφερε 9.250 σάκους, περιέχοντες 450 τόνους πιτύρων από τον Πειραιά στο Πέζαρο Ιταλίας, μέρος των οποίων μεταφερόταν στο κήτους του πλοίου και μέρος επί του καταστρώματος. Το φορτίου του καταστρώματος απωλέσθη εξαιτίας των ορμητικών κυμάτων ενώ του κήτους με την εισαγωγή νερού καταστράφηκε ολοσχερώς. Αφού το δικαστήριο απέρριψε την εκδοχή του θαλάσσιου συμβεβηκότος (άρ.144 περ.α ΚΙΝΔ) αναγνώρισε ως αποκλειστική αιτία των απωλειών και ζημιών του φορτίου αυτή την επικίνδυνη προσάραξη, που ακολούθησε της πορείας την οποία είχε χαράξει και ακολουθούσε ο πλοίαρχος (ναυτικό πταίσμα). Εντούτοις κρίθηκε πως το ναυτικό πταίσμα του πλοίαρχου δεν αναπτύσσει την καταλυτική για την ευθύνη των εναγομένων εκναυλωτών ενέργεια, διότι αποδείχθηκε ίδιο πταίσμα αυτών, που θεμελιώνει την αμέσως ανωτέρω ευθύνη τους κατά το άρ.138 ΚΙΝΔ³⁰⁵. Αποδείχθηκε ότι το παραπάνω πλοίο των εναγομένων με το οποίο αυτοί ανέλαβαν να εκτελέσουν την πιο πάνω θαλάσσια μεταφορά, δεν είχε την σύμφωνα με το Π.Δ. 382/1978 απαιτούμενη οργανική σύνθεση του πληρώματος, που προβλεπόταν για το πλοίο αυτό, ενόψει της χωρητικότητάς του. Έτσι το Δικαστήριο αναγνωρίζοντας εις βάρος του θαλάσσιου μεταφορέα το πταίσμα της αναξιοπλοΐας διέταξε την αποζημίωση για την απώλεια του φορτίου καταστρώματος και την ολική καταστροφή του φορτίου εντός του κήτους.

³⁰⁶ Βλ. Εφ.Αθ.3747/1977. Στην υπόθεση αυτή, που αφορά απώλεια φορτίου λόγω συνηθισμένης θαλασσοταραχής, έγινε δεκτό ότι επί απώλειας φορτίου κατά την διάρκεια συνηθισμένης θαλασσοταραχής οφειλόμενης στην κακή τοποθέτηση και πρόσδεση αυτού συντρέχει περίπτωση εμπορικού πταίσματος και δεν συντρέχει περίπτωση απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του, χωρίς να εξεταστεί η συναίνεση η μη του φορτωτή για την φόρτωση στο κατάστρωμα.

Βλ. και Εφ.Πειρ.387/2012: «Εξάλλου, η μεταξύ ναυλωτή-φορτωτή και εκναυλωτή-μεταφορέα συνομολογηθείσα (απαλλακτική) ρήτρα για το ανεύθυνο του δεύτερου, προκειμένου για φορτίο που συμφωνήθηκε να φορτωθεί (και πράγματι φορτώθηκε) στο κατάστρωμα του πλοίου, είναι (κατ' εξαίρεση) έγκυρη, κατά τις διατάξεις των άρ.114 σε συνδ.142 και 143

Η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα θεωρήθηκε καταρχήν απαγορευμένη³⁰⁸ κατά το άρ.114 του ΚΙΝΔ με εξαίρεση πάντοτε την ακτοπλοϊκή μεταφορά επιτρεπόμενη δε κατ' εξαίρεση μόνο με τη συναίνεση του φορτωτή κατά το άρ. 143 παρ. 2 εδ. ά.

Ενδεικτικά και εν συντομία θα παρουσιαστούν και οι ακόλουθες αποφάσεις:

ι) Η υπ' αριθμόν 681/1987 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς³⁰⁹.

Η υπόθεση αφορά στη φόρτωση στις 31.12.1981 στο λιμάνι της Βρέμης Δ. Γερμανίας, στο υπό σημαία Σαουδικής Αραβίας πλοίο "S, 412 δεμάτων με ηλεκτρικούς πόλους, προκειμένου να μεταφερθούν στην Τζέντα. Κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού (27.1.1982) και την εκφόρτωση που επακολούθησε διαπιστώθηκε ότι το φορτίο ήταν ελλιπές κατά 785 τεμάχια.

Κατ' ακολουθία του ιστορικού αυτού ζήτησε η ενάγουσα με προσωρινώς εκτελεστή απόφαση, να υποχρεωθεί η εναγομένη να καταβάλει στην ενάγουσα το ποσό των 1.108.166.88 ριάλς. ή 26.470.761 δραχμές, όσα δηλαδή ήταν η αξία, που είχαν τα πράγματα του αυτού γένους και της αυτής ποιότητας, στον τόπο του προορισμού, κατά το χρόνο έναρξης της εκφόρτωσης ή δολ. Καναδά 403.345,35, άλλως το ισάξιο αυτών σε δραχμές κατά την ημέρα πληρωμής, άλλως 26.471,761 δραχμές, με τον νόμιμο τόκο από την επίδοση της αγωγής μέχρι την εξόφληση κατά τας διατάξεις περί ναυλώσεως, αλλά και περί αδικοπραξιών αφού η ζημιά οφείλεται σε υπαιτιότητα των προστεθέντων από την εναγομένη πλοιάρχου και πληρώματος του πλοίου, που ανάγεται ειδικότερα, κατά τα επί λέξει αναφερόμενα στην αγωγή, "... εις την μη επίδεικιν της εν ταις συναλλαγαίς

ΚΙΝΔ, μη εφαρμοζόμενης κατά τούτο επί των πραγμάτων αυτών (μεταφερομένων κατά τη συμφωνία στο κατάστρωμα) των διατάξεων των ΚΧ-Β). Για να λειτουργήσει, όμως, η ρήτρα αυτή και να οδηγήσει σε ανεύθυνο και απαλλαγή του εκναυλωτή, πρέπει η ζημία ή η απώλεια του φορτίου να τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο με αυτή καθεαυτή τη φόρτωση στο κατάστρωμα, όταν δηλαδή αυτή (ζημία ή απώλεια) δεν θα είχε προκληθεί, αν το φορτίο μεταφερόταν σε κλειστό χώρο του (πλοίου). Σε αντίθετη περίπτωση, ήτοι αν η ζημία ή η απώλεια είναι απότοκος, όχι του γεγονότος της φόρτωσης στο κατάστρωμα, αλλά της αμέλειας του ίδιου του εκναυλωτή ή του (εμπορικού) πταισματος των βοηθών εκπληρώσεως και οργάνων του, ως π.χ. επί βύθισης του πλοίου εξαιτίας υπαίτιας αρχικής αναξιοπλοΐας του, ή όταν το επί του καταστρώματος τοποθετημένο φορτίο ανηρπάγη από τα κύματα, λόγω κακής στοιβασίας ή προσδόσεως, η ρήτρα παραμένει ανενεργός και εξακολουθεί στο ακέραιο η ευθύνη του».

³⁰⁷ Βλ. και Εφ.Πειρ387/2012: «Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρ.114 και 143 ΚΙΝΔ προκύπτει, ότι είναι μεν επιτρεπτή και στις διεθνείς μεταφορές τόσο η φόρτωση εμπορεύματος στο κατάστρωμα του πλοίου, ύστερα από ρητή συμφωνία φορτωτή και μεταφορέα, όσο και η συμφωνία για απαλλαγή του εκναυλωτή από την ευθύνη του για ζημία ή απώλεια του εμπορεύματος που φορτώθηκε στο κατάστρωμα. Για την πραγματική όμως απαλλαγή του τελευταίου από την ευθύνη του αυτή σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει να προκύπτει, ότι η επικαλούμενη από τον ενάγοντα απώλεια ή βλάβη του φορτίου είχε κάποια σχέση, δηλαδή ήσαν σε αιτιώδη συνάφεια με το γεγονός ότι η φόρτωσή του έγινε στο κατάστρωμα».

³⁰⁸ ΠΠρ.Πειρ.630/1980 σε σχόλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., Η Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων με Εμπορευματοκιβώτια, ο.π., σελ. 60: «Στην υπόθεση η εναγομένη είχε επικαλεστεί την ύπαρξη συναλλακτικής συνήθειας ή έθιμου που επέτρεπε την τοποθέτηση των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα. Το δικαστήριο εντούτοις απέρριψε την αγωγή με τη αιτιολογία ότι και αν ακόμα αληθώς υπήρχε σχετική συνήθεια ή έθιμο δε θα μπορούσε να υπερισχύσει της αντίθετης διατάξεως του άρ. 114 ΚΙΝΔ σε συνδυασμό με το άρ.294 εδ. β' του ΚΙΝΔ, που καταργεί κάθε υπάρχον έθιμο που αντίκειται στις διατάξεις του ΚΙΝΔ. Κατόπιν λοιπόν αυτού έκρινε πως η φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα χωρίς τη συναίνεση του φορτωτή δεν αποτελεί απλώς αθέτηση της συμβάσεως μεταφοράς αλλά και αδικοπραξία. Η απόφαση εκείνη πάντως, η οποία έχει κυρωθεί πριν από την κύρωση των ΚΧ-Β εμφανίζει το εξής ενδιαφέρον: δέχεται παρεμπιπτόντως ότι η συμφωνία για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα πρέπει να περιλαμβάνεται στη σύμβαση μεταφοράς και συγκεκριμένα στη φορτωτική (προφανώς ως «τίτλο» για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων κατά τα ανωτέρω), προκειμένου να δεσμεύει και τον τρίτο κομιστή της φορτωτικής. Όταν υπάρχει συμφωνία για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα η νομολογία και η θεωρία δέχτηκαν ότι ο μεταφορέας επιτρέπεται να συμφωνήσει την απαλλαγή ή τον περιορισμό της ευθύνης του (άρ.143 παρ.2 περ. α') αλλά μόνο για την απώλεια ή τη βλάβη την οποία προκάλεσε η φόρτωση στο κατάστρωμα».

³⁰⁹ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

απαιτουμένης επιμελείας δια την ασφαλή εκτός των κυτών και του πλοίου φόρτωσιν, φύλαξιν, μεταφοράν και εκφόρτωσιν του ειρημένου φορτίου ... αλλά και διότι το πλοίο αυτό αναζιόπλουν και ακατάλληλον και άνευ του καταλλήλου και ικανού πληρώματος ...".

Η εναγομένη προς απόκρουση της αγωγής προέβαλε διάφορους ισχυρισμούς. Στη συνέχεια η ενάγουσα ισχυρίστηκε μεταξύ άλλων ότι η ζημία οφείλεται σε πλημμελή στοιβασία του φορτίου, που φορτώθηκε στο κατάστρωμα, όπου το Δικαστήριο δεχόμενο τον κανόνα του βάρους αποδείξεως του ΚΠολΔ τον έκανε δεκτό υποχρεώνοντας την ενάγουσα να αποδείξει με κάθε νόμιμο αποδεικτικό μέσο και με μάρτυρες –μεταξύ άλλων- ότι η ζημία οφείλεται στην πλημμελή για το χρόνο και τόπο πραγματοποιήσεως του ταξιδιού στοιβασία του φορτίου και ειδικότερα στο ότι χρησιμοποιήθηκαν όχι αυθεντικοί ξύλινοι ορθοστάτες συγκρότησης των πυλώνων, με αποτέλεσμα να καταρρεύσουν τούτοι (πυλώνες, και μέρος του φορτίου, εκ των 220 δεμάτων επί του καταστρώματος να πέσει στη θάλασσα.

ii) Η υπ' αριθμόν 259/1990 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς³¹⁰.

Η απόφαση αφορά στην φόρτωση 6 εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Χάβρης και στο ελληνικής σημαίας πλοίο "Λ", για μεταφορά στον Πειραιά. Την επομένη του απόπλου ξέσπασε θαλασσοταραχή με αποτέλεσμα τα δύο εμπορευματοκιβώτια, που βρίσκονταν στα στόμια των κυτών να μετακινηθούν και να ανοίξει η πόρτα του ενός, οι δε μουσαμάδες του κύτους να σχιστούν. Επίσης ζημιές προκλήθηκαν και στα δύο εμπορευματοκιβώτια, που βρίσκονταν στο κυρίως κατάστρωμα. Από την κακοκαιρία αυτή υπέστησαν ζημιές, εκτός από το επίδικο φορτίο γάλακτος και άλλα φορτία που βρίσκονταν μέσα στα κύτη.

Στην εκφόρτωση στο λιμάνι προορισμού διαπιστώθηκαν επακριβώς οι βλάβες του φορτίου τόσο εντός του κήτους όσο και του καταστρώματος. Το Δικαστήριο δέχτηκε πως η σφοδρή θαλασσοταραχή, στην οποία οφείλεται η βλάβη μέρους του φορτίου του γάλακτος, αποτελεί θαλάσσιο συμβεβηκός, ενώ διαπίστωσε πως από την πλευρά του πλοιάρχου είχαν ληφθεί όλα τα προσήκοντα μέτρα για την ασφάλεια του φορτίου και ειδικότερα για την στερέωση και πρόσδεση των εμπορευματοκιβωτίων.

Συνεπεία των ανωτέρω κρίθηκε πως η εκκαλούμενη απόφαση, που δέχτηκε ότι δεν συντρέχει περίπτωση θαλάσσιου συμβεβηκότητος και απέρριψε ως αβάσιμο σχετικό ισχυρισμό της εναγομένης, είναι εσφαλμένη και πρέπει να εξαφανισθεί κατά το βάσιμο πρώτο λόγο της εφέσεως. Ακολούθως, διατάχθηκε όπως κρατηθεί και δικασθεί η υπόθεση από το Εφετείο (ΚΠολΔ 535 παρ.1) και να απορριφθεί η ένδικη αγωγή, που αντικείμενο έχει την αποκατάσταση της ζημιάς για ελλείμματα και βλάβες του φορτίου (άρ.138 και 139 ΚΙΝΔ) κατά παραδοχή ως βασίμου του ισχυρισμού της εναγομένης εκναυλώτριας περί απαλλαγής της κατά το άρ.144 περ α `ΚΙΝΔ.

iii) Η υπ' αριθμόν 1565/1990 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς³¹¹.

Η υπόθεση αυτή αναφέρεται στη φόρτωση και μεταφορά ξυλείας σε φύλλα, συνολικού βάρους 18,352 τόνων με το φορτηγό C.N." Αυτή είχε συσκευασθεί σε 14 ξυλοκιβώτια, που αποτελούνταν από 292 φύλλα. Κατά την παράδοση διαπιστώθηκε ότι όλα, τα ξυλοκιβώτια είχαν βραχεί και παρουσίαζαν μεγάλο βαθμό υγρασίας. Από τη πραγματογνωμοσύνη αυτή διαπιστώθηκε,

³¹⁰ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

³¹¹ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

ότι 54 φύλλα ξυλείας, διαστάσεων 3660*1830*21 χιλιοστόμετρα και 86 φύλλα διαστάσεων 3050*1830*10 χιλιοστόμετρα είχαν φουσκώσει από την υγρασία και το νερό και οι άκρες τους ήταν σάπιες. Εξαιτίας της βλάβης αυτής η κατά κυβικό μέτρο τιμολογιακή αξία της ξυλείας μειώθηκε κατά ποσοστό τουλάχιστον 35%. Το δικαστήριο διαπίστωσε ότι η βλάβη του φορτίου προξενήθηκε μετά τη φόρτωση, καθότι δεν τηρήθηκε από τους εκκαλούντες η ρήτρα της φορτωτικής σύμφωνα με την οποία η ξυλεία έπρεπε να φορτωθεί «κάτω από το κατάστρωμα». Από την άλλη έγινε δεκτό πως η παράληψη της παραλήπτριας να διατυπώσει έγκαιρα επιφύλαξη, κατά την παραλαβή του φορτίου, και αν ακόμα ήταν αληθινή, όπως αβασίμως ισχυρίζονται οι εκκαλούντες, δεν έχει νόμιμη συνέπεια και ειδικότερα δεν συνεπάγεται την απαλλαγή τους από την υποχρέωση αποζημιώσεως για τη βλάβη του φορτίου.

Επιπλέον η παραλήπτρια έκανε σχετική διαμαρτυρία εγκαίρως και ζήτησε αμέσως, αφότου παρέλαβε το φορτίο, τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης από τους LLOYD'S, η οποία και έγινε. Με αυτά τα δεδομένα το δικαστήριο δέχτηκε πλήρως την αγωγή κατ' ουσίαν με διαφορετική ωστόσο αιτιολογία και της επιδίκασε αποζημίωση για τη ζημία του φορτίου.

iv) Η υπ' αριθμόν 96/1993 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς³¹².

Η ως άνω υπόθεση αναφέρεται στη μεταφορά 2 εμπορευματοκιβωτίων, από τον Πειραιά στο λιμάνι της Βυρηττού στο κατάστρωμα του πλοίου "Ρ". Η σχετική φορτωτική είχε τη ρήτρα ότι «ο φορτωτής στοίβασε, ζύγισε και μέτρησε», ενώ κατά λοιπά είχε εκδοθεί χωρίς επιφυλάξεις ως «καθαρή επί του καταστρώματος».

Κατά την άφιξη των εμπορευματοκιβωτίων διαπιστώθηκε ότι το ένα από αυτά, ήταν σε κακή εξωτερική κατάσταση και το εμπεριεχόμενο φορτίο κατεστραμμένο λόγω εισροής θαλασσινού νερού με το Δικαστήριο να δέχεται, πως η ζημία του φορτίου προκλήθηκε στο στάδιο της κύριας μεταφοράς. Από τους 400 σάκους σιμιγδαλιού εντός βλαφθέντος εμπορευματοκιβωτίου διαπιστώθηκε ότι 231 σάκοι συνολικού βάρους 11.550 χγρ. ήσαν βρεγμένοι και μουχλιασμένοι. Επίσης το περιεχόμενο δύο σάκων χύθηκε στο δρόμο και δεν είχε καμία αξία, η δε υπόλοιπη ποσότητα των 11.450 χγρ. Σιμιγδάλι, που υπέστη ζημία, διατέθηκε για ζωοτροφές και άλλες παρεμφερείς χρήσεις σε διαφορετική-χαμηλότερη τιμή από αυτή, που θα είχε ως αρχικώς φορτώθηκε προκαλώντας έτσι οικονομική ζημία στην παραλήπτρια εταιρία ύψους 1.431,25 δολλ. ΗΠΑ.

Τέλος κρίθηκε πως ο ισχυρισμός των εναγομένων (πλοιοκτήτη και εκναυλωτή) ότι η ευθύνη τους για αποκατάσταση της ζημίας αυτής πρέπει να περιορισθεί στο ποσόν των 8.000 δρχ. συνολικά αφού η βλάβη προκλήθηκε σ' ένα ερμητικά κλεισμένο εμπορευματοκιβώτιο, είναι απορριπτέα ως ουσιαστικά αβάσιμος σε κάθε δε περίπτωση προβάλλεται χωρίς έννομη επιρροή, αφού ρητά αναφέρεται στη φορτωτική ότι το μεταφερόμενο φορτίο είναι 800 σάκοι σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο και συνεπώς ως δέμα πρέπει να εκληφθεί ο κάθε σάκος χωριστά και όχι το εμπορευματοκιβώτιο με αποτέλεσμα το προκείμενο ποσόν αποζημιώσεως (231 σάκοι X 8.000 δρχ)³¹³ να υπερβαίνει κατά πολύ το αιτούμενο ποσόν αποζημιώσεως. Σε κάθε περίπτωση, κι αν ήθελε εκληφθεί το εμπορευματοκιβώτιο ως ενιαίο δέμα, είχε δηλωθεί στη φορτωτική το περιεχόμενο του και η ποσότητα και συνεπώς ήταν ευχερώς διαπιστώσιμη η αξία του.

³¹² ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

³¹³ Το τότε μέγιστο όριο αποζημιώσεως κατά δέμα ή μονάδα του τότε άρ.141 ΚΙΝΔ.

ν) Η υπ' αριθμόν 121/2003 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς³¹⁴.

Η απόφαση αυτή αφορά σε μεταφορά, εμπορευματοκιβωτίων διαφόρων φορτίων, τοποθετημένων στο κατάστρωμα. Το πλοίο αντιμετώπισε κακοκαιρία και θαλασσοταραχή με αποτέλεσμα 18 από αυτά να παρασυρθούν στη θάλασσα και να απωλεσθούν και άλλα 11 να υποστούν σοβαρές ζημιές. Το Δικαστήριο έκρινε ότι, η απώλεια των εν λόγω εμπορευματοκιβωτίων, έλαβε χώρα υπό καιρικές συνθήκες, που ενέχουν ασυνήθιστη ένταση και επικινδυνότητα και συγκεκριμένα λόγω της περιγραφόμενης αιφνίδιας (κατά τη διάρκεια του πλου) σφοδρής θαλασσοταραχής, η οποία ως μόνη ενεργός αιτία προκάλεσε τη βίαιη απόσπασή των από το χώρο πρόσδεσής των στο κατάστρωμα και την ρίψη των εις την θάλασσα και όχι λόγω της κακής μεταχειρίσεως αυτών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και ειδικότερα λόγω της αμέλειας και ανεπιτηδειότητας του πλοίαρχου και του πληρώματος του πλοίου σχετικά με την ασφαλή περιόδεση των επί του καταστρώματος, ιδία_δε μετά τη λήψη του δελτίου καιρού που προειδοποιούσε για την επερχόμενη επιδείνωσή του, ως ισχυρίστηκε η ενάγουσα και δέχτηκε το Δικαστήριο. Σημειωτέον πως το δικαστήριο παραδέχτηκε πως τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια είχαν προσδεθεί προσηκόντως, ασφαλώς και συμφώνως προς τους ισχύοντες κανονισμούς και τους κανόνες της ναυτικής τέχνης. Έτσι έγινε δεκτό πως το αποτέλεσμα αυτό δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί οποιαδήποτε επιμέλεια και αν κατέβαλε οποιοσδήποτε συνετός εκναυλωτής, ενόψει μάλιστα και του ότι ολόκληρο το πλοίο κινδύνευσε να βυθισθεί συνεπεία του σφοδρού θαλάσσιου συμβεβηκότος, διασωθέν χάρις στους ελιγμούς στους οποίους προέβη και την πορεία, που ακολούθησε ο πλοίαρχος.

Εν ολίγοις έγινε δεκτή η ύπαρξη θαλάσσιου συμβεβηκότος, που οδηγεί στο ανεύθυνο του εκναυλωτή θαλάσσιου μεταφορέα κατά το άρ.144 περ. ά ΚΙΝΔ. Αξιοσημείωτο είναι πως το Δικαστήριο για άλλη μια φορά δεν εξέτασε το επιτρεπτό η μη της φορτώσεως των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα αντιθέτως εξέτασε μόνο εάν τα εμπορευματοκιβώτια είχαν προσδεθεί στο κατάστρωμα συμφώνως προς τους κανόνες της ναυτικής τέχνης.

10. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικώς και Εμπορευματοκιβωτίων κατά τους «Κανόνες Αμβούργου».

Οι Κανόνες του Αμβούργου³¹⁵ (ΚΑ) αναφέρονται στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά³¹⁶, η οποία περιέχει και τμήμα, που εκτελείται με οποιονδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς (συνδυασμένη μεταφορά) – διευκρινίζοντας απλώς, ότι εφαρμόζονται μόνο στο μέτρο, που ρυθμίζουν θαλάσσια μεταφορά³¹⁷.

³¹⁴ ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ.

³¹⁵ Οι ΚΑ συνιστούν μια νέα ΔΣ για τη θαλάσσια μεταφορά, η οποία συμφωνήθηκε υπό την αιγίδα του Ο.Η.Ε. την 31 Μαρτίου 1978. Η επίσημη ορολογία είναι: 'Σύσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την Μεταφορά Αγαθών δια Θαλάσσης 1978' (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978). Οι Κανόνες σχεδιάστηκαν με σκοπό να αντικαταστήσουν τους ΚΧ καθώς και τους ΚΧ-Β, αλλά δεν έχουν γίνει αποδεκτοί παρά μόνο από 34 κράτη, που δεν αποτελούν παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις. Η Ελλάδα δεν τους έχει επικυρώσει.

³¹⁶ Βλ. για πιο αναλ. Arroyo I., Yearbook Maritime Law: Vol. 1, Springer Science + Media Science Dordrecht, 1986, p. 90-97.

³¹⁷ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 67.

Στο άρ.1 αριθ.5 ΚΑ δίνεται ορισμός των «αγαθών», όπου περιλαμβάνονται πέραν των ζώντων ζώων και τα εμπορεύματα, ενοποιημένα σε εμπορευματοκιβώτιο, παλέτα ή παρόμοιο είδος μεταφοράς ή έχουν συσκευαστεί σε αυτά. Ο ως άνω όρος «εμπορεύματα» περιλαμβάνει και το μέσο μεταφοράς ή συσκευασίας, που παρέχεται από τον φορτωτή.

Στο άρ.9 ΚΑ ρυθμίζεται η μεταφορά φορτίου στο κατάστρωμα. Πιο συγκεκριμένα ορίζεται (παρ. 1), πως ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να μεταφέρει τα εμπορεύματα στο κατάστρωμα, μόνο εάν η μεταφορά αυτή είναι σύμφωνη με τη σύμβαση μεταφοράς με τον φορτωτή-αποστολέα ή με τη συνήθεια (έθιμο), που διέπει τη συγκεκριμένη εμπορική συναλλαγή ή απαιτείται από νόμους ή κανονισμούς.

Στη συνέχεια (παρ. 2) ορίζεται ότι εάν ο μεταφορέας και ο φορτωτής έχουν συμφωνήσει ότι τα εμπορεύματα πρέπει ή μπορούν να μεταφερθούν στο κατάστρωμα, ο μεταφορέας πρέπει να εισάγει στη φορτωτική ή σε άλλο έγγραφο, που αποδεικνύει τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, σχετική δήλωση με αυτή την πρακτική. Ελλείψει τέτοιας ρήτρας ο μεταφορέας φέρει το βάρος απόδειξης ότι έχει συναφθεί συμφωνία μεταφοράς στο κατάστρωμα. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεστεί μια τέτοια συμφωνία κατά τρίτου συμπεριλαμβανομένου ενός δικαιούχου-παραλήπτη, ο οποίος έχει αποκτήσει καλόπιστα τη σχετική φορτωτική.

Έπειτα (παρ. 3) ορίζεται πως όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται στο κατάστρωμα κατά παράβαση των διατάξεων της παρ.1 ή όπου ο μεταφορέας δεν μπορεί να αποδείξει την ύπαρξη μεταφοράς στο κατάστρωμα σύμφωνα με την παρ. 2 αυτού του άρθρου ο μεταφορέας, παρά τις διατάξεις της παρ.1 του άρ.5, θα ευθύνεται για απώλεια ή ζημιά στα εμπορεύματα, καθώς και για καθυστέρηση στην παράδοση (καινοτομία έναντι των ΚΧ-Β), που οφείλεται αποκλειστικά στην επί του καταστρώματος μεταφορά και η έκταση της ευθύνης του πρέπει να καθοριστεί στο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρ.6 ή του άρ.8 των ΚΑ αυτών, που αναφέρονται στην απώλεια του δικαιώματος περιορισμού ανάλογα με την περίπτωση.

Τέλος (παρ. 4) ρυθμίζεται το ζήτημα της μεταφοράς εμπορευμάτων στο κατάστρωμα αντίθετα με ρητή συμφωνία μεταφοράς κάτω από το κατάστρωμα, η οποία θα θεωρείται πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα κατά την έννοια του άρ.8 ΚΑ

Ένα πιθανό πλεονέκτημα των ΚΑ σε σχέση με τους ΚΧ και ΚΧ-Β είναι ότι απλοποιούν τη βάση της ευθύνης, η οποία παραμένει νόθος αντικειμενική. Με την αντιστροφή του βάρους απόδειξης φαίνεται πως επιδιώκουν απλά να κάνουν το μεταφορέα να βρει μια δικαιολογία, που απλώς θα χει σχέση με τη λογική³¹⁸.

Ως προς τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα τώρα οι ΚΑ δεν προσδιορίζουν ειδικότερα τα ζητήματα της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων³¹⁹. Βέβαια δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η β' περ. του άρ. 9, όπου η μεταφορά στο κατάστρωμα επιτρέπεται όταν είναι σύμφωνη με την (εθιμική) πρακτική, που τηρείται στο συγκεκριμένο είδος εμπορίου αναφέρεται δε σε μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια, ιδίως όταν γίνεται με ειδικά εμπορευματοκιβωτιοφόρα πλοία³²⁰. Η ως άνω μεταφορά θεωρείται ως συνήθης- εθιμική ή κατά τεκμήριο ως συμφωνημένη και οπωσδήποτε

³¹⁸ Delwaide L., *The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?* Maklu –Bruylant- Nomos-Schulthess Publications 1994, p. 197.

³¹⁹ Glass D., *Freight Forwarding and Multi Modal Transport Contracts*, 2nd Edition, Informa Law from Routledge, 2012, p. 441.

³²⁰ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 69.

δικαιολογημένη³²¹. Σε αυτό το σημείο έγκειται και η καινοτομία συγκριτικά με τους ΚΧ-Β και η πρόοδος που επιφέρουν στην ανάπτυξη της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, δεδομένων όσων έχουν αναλυθεί ανωτέρω σχετικά τα ζητήματα στοιβασίας των εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία μεταφοράς των.³²² Δεδομένου ότι δεν είναι εκ των προτέρων γνωστό, που θα τοποθετηθεί κάθε εμπορευματοκιβώτιο (με εξαίρεση μάλλον κάποια εμπορευματοκιβώτια, που επιβάλλεται η φόρτωσή τους κάτω από το κατάστρωμα, όπως πχ, τα ανοιχτού τύπου εμπορευματοκιβώτια) οι ΚΑ δίνουν μια λύση, η οποία λύνει τα χέρια στους θαλάσσιους μεταφορείς με το να εξισώνεται η μεταφορά στο κατάστρωμα με αυτήν εντός του κήτους του πλοίου. Αυτό μειώνει την ευθύνη τους χωρίς όμως να την εξαλείφει³²³. Βέβαια η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα ενός container ship δε θα πρέπει πάντοτε να ερμηνεύεται πως δεν μπορεί να αποτελέσει παράβαση των ΚΑ. Είναι πολύ πιθανόν να υπάρξει αντίθετη άποψη, που να υποστηρίζει πως ο μεταφορέας παραβιάζει το καθήκον επιμελούς διαχείρισης του φορτίου, εάν δεδομένων των συνθηκών της υπόθεσης, η τοποθεσία ευαίσθητων αγαθών εντός container στο κατάστρωμα του πλοίου είναι ακατάλληλη³²⁴.

11. Η Μεταφορά στο Κατάστρωμα Γενικός και Εμπορευματοκιβωτίων κατά τους «Κανόνες Ρότερνταμ».

Στους Κανόνες του Ρότερνταμ³²⁵ (εφεξής ΚΡ) η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα (και των εκτελεστικών μερών αυτού) παραμένει νόθος αντικειμενική συγκεκριμενοποιούμενη έτι περισσότερο. Το βήμα προς τα εμπρός συνίσταται με την εισαγωγή και καθιέρωση τεκμηρίου γνώσης αυτού σχετικά με τις ιδιαιτερότητες του φορτίου μέσω μιας σειράς ειδικών και συγκεκριμένων διατάξεων, που καθιερώνουν ειδικότερες υποχρεώσεις όπως την υποχρέωση συνεργασίας μεταφορέα και φορτωτή αναφορικά με την ανταλλαγή πληροφοριών και οδηγιών³²⁶, την υποχρέωση του φορτωτή για παροχή λεπτομερών πληροφοριών και εγγράφων αναφορικά με την εκτέλεση κάθε επιμέρους υποχρέωσης³²⁷, την υποχρέωση του φορτωτή πληροφόρησης αναφορικά με τα επικίνδυνα φορτία³²⁸, την υποχρέωση του θαλάσσιου μεταφορέα για προσδιορισμό των πληροφοριών σχετικά με τα εμπορεύματα στα στοιχεία της σύμβασης³²⁹, υποχρεώσεις

³²¹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 70.

³²² Βλ. παραπάνω.

³²³ Βλ. και Moens G.-Gillies P., *International Trade & Business Law, Policy and Ethics*, Cavendish Publishing, 2000, p. 187.

³²⁴ Glass D., *Freight Forwarding and Multi Modal Transport Contracts*, 2nd Edition, Informa Law from Routledge, 2012, p. 441-442.

³²⁵ Οι ΚΡ έχουν υπογραφεί έως το 2020 από εικοσιπέντε (25) χώρες, μεταξύ των οποίων σημαντικές εμπορικές ναυτικές δυνάμεις, όπως οι ΗΠΑ, η Νορβηγία, η Δανία, η Γαλλία, η Ελβετία. Η Ελλάδα υπέγραψε τους ως άνω Κανόνες, εντούτοις δεν προέβη στην κύρωσή τους με νόμο. Κύριος στόχος τους ήταν ο εκσυγχρονισμός των ήδη υφισταμένων διεθνών Κανόνων σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και η σταδιακή αντικατάσταση των ΚΧ-Β και ΚΑ στις θαλάσσιες μεταφορές, ώστε να επιτευχθεί ομοιομορφία στον κλάδο αυτό. Οι ΚΡ είναι οι πλέον νοηματικά προσαρμοσμένοι στην πραγματικότητα των σύγχρονων μεταφορών αγαθών. Σκοπός τους είναι η καθολική ρύθμιση όχι μόνο της αμιγούς θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων αλλά και της «πολυτροπικής-συνδυαστικής multimodal» μεταφοράς, δηλαδή τη μεταφορά, που πραγματοποιείται με τη ενεργοποίηση τουλάχιστον δύο διαφορετικών μεταφορικών μέσων. Εντούτοις δεν έχουν καταφέρει να καθιερωθούν.

³²⁶ Άρ.28 και 29 ΚΡ.

³²⁷ Άρ.31 ΚΡ.

³²⁸ Άρ.32 ΚΡ.

³²⁹ Άρ.40 ΚΡ.

παράδοσης όταν δεν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς ή διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς³³⁰. Στους ΚΡ λαμβάνεται υπόψη το πεδίο εφαρμογής τους από πόρτα σε πόρτα και η περίοδος ευθύνης του μεταφορέα από την παραλαβή έως την παράδοση (door to door concept)³³¹.

Στους ΚΡ περιέχονται διατάξεις τόσο για τη μεταφορά εμπορευμάτων (ως συνηθισμένων φορτίων) στο κατάστρωμα πλοίων όσο και για τη μεταφορά εμπορευμάτων, που περιέχονται σε εμπορευματοκιβώτια, ή σε ανάλογα (εξομοιούμενα με αυτά) οχήματα— «οιονεί εμπορευματοκιβώτια» στο κατάστρωμα³³². Η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα αποσυνδέεται από την έγκριση του φορτωτή, τη νομοθετική πρόβλεψη και το έθιμο και αναγνωρίζεται ως αναγκαιότητα του σύγχρονου εμπορίου³³³. Επίσης ρυθμίζονται ζητήματα ευθύνης του μεταφορέα όχι μόνο για την περίπτωση, που απαγορεύεται η μεταφορά επί του καταστρώματος, αλλά και για τις περιπτώσεις, που αυτή επιτρέπεται ρητά διατυπωμένα.

Η επί του καταστρώματος μεταφορά εμπορευμάτων προβλέπεται στις 5 παρ. του άρ.25 ΚΡ³³⁴. Εξ αυτών στην πρώτη καθορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες επιτρέπεται η μεταφορά στο κατάστρωμα, ενώ στις υπόλοιπες 4 γίνεται αναφορά στο καθεστώς της ευθύνης του μεταφορέα, το οποίο ποικίλλει σημαντικά κατά περίπτωση³³⁵. Πιο συγκεκριμένα το άρ.25 ορίζει πως³³⁶: «*Τα εμπορεύματα μπορούν να μεταφέρονται στο κατάστρωμα του πλοίου μόνο εάν: α) τέτοια μεταφορά απαιτείται από το νόμο, β) μεταφέρονται εντός η επί εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων, που είναι κατάλληλα για τη μεταφορά στο κατάστρωμα και τα καταστρώματα είναι ειδικά διαμορφωμένα για τη μεταφορά τέτοιων εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων, γ) η μεταφορά στο κατάστρωμα είναι σύμφωνη με τη σύμβαση μεταφοράς, το εμπορικό έθιμο, τις συνήθειες και τις πρακτικές των υπό εξέταση συναλλαγών*». Εάν δε συντρέχει καμία από τις πιο πάνω περιπτώσεις, η μεταφορά στο κατάστρωμα δεν είναι επιτρεπτή και αποτελεί παραβίαση της υποχρέωσης του μεταφορέα³³⁷. Η περ. α' του άρ. 25 παρ. 1 προβλέπει απλώς ότι η μεταφορά στο κατάστρωμα επιτρέπεται όταν ο νομοθέτης την αποδέχεται, προφανώς για λόγους ασφαλείας. Όταν το φορτίο για παράδειγμα είναι επικίνδυνο, ο νομοθέτης μπορεί να ορίσει την υποχρεωτική του μεταφορά στο κατάστρωμα. Αυτό μπορεί να γίνει όχι μόνο με τυπικό νόμο αλλά και με ουσιαστικό καθώς και διοικητικούς κανόνες³³⁸. Επίσης

³³⁰ Άρ. 45 – 47 ΚΡ.

³³¹ Πορτοκάλη Φ., Η Ευθύνη του Θαλάσσιου Μεταφορέα Εμπορευμάτων στους Κανόνες Ρότερνταμ, 2008, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2019, σελ. 320.

³³² Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 72-73.

³³³ Βλ. Wiedenbach L., ο.π., p. 19.

³³⁴ Βλ. και Wiedenbach L., ο.π., p. 24.: «*The essence of the liability scheme for deck cargo in Art.25 of the Rotterdam Rules base on that in Art. 9 of the Hamburg Rules. The Rotterdam Rules have adopted the method of making the carrier's liability dependant on the classification of the deck cargo into one of the three categories: (1) deck cargo with authorisation, (2) deck cargo without authorisation and (3) deck cargo contrary to an express agreement on under-deck carriage. The article, however, also contains novelties, the most notable being the new authorisation ground for containerised cargo in Art. 25.1(b), a rule motivated by the drafting parties by the need for operational flexibility in container trade*».

³³⁵ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ.72-73.

³³⁶ Αποδ. στην ελληνική από Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ.175.

³³⁷ Κοροτζής Ι., Το Δίκαιο της Θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) Μεταφοράς Πραγμάτων κατά τη Διεθνή Σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 2010, σελ. 106.

³³⁸ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 73.

ενδέχεται με την ως άνω ρητή νομοθετική πρόβλεψη, να αναγνωρίζεται ένα έθιμο ήδη αποδεκτό από την ισχύουσα νομοθεσία (statutory law) στις θαλάσσιες μεταφορές³³⁹.

Επίσης οι ΚΡ θεσπίζουν τη μεταφορά, που γίνεται με τη συναίνεση του φορτωτή ως ισότιμη με αυτήν που βασίζεται στα εμπορικά έθιμα ή στις συναλλακτικές συνήθειες, που επικρατούν στο εμπόριο περί του οποίου πρόκειται. Οι ΚΡ³⁴⁰ αναγνωρίζουν ευθέως και συστηματικώς (ex proprio vigore) τη δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και οχημάτων στο κατάστρωμα. Το αξιοσημείωτο είναι ότι στη διάταξη του άρ. 25 παρ. 1 περ. β' των ΚΡ εισάγεται καινοτομία συνδεδεμένη με τη μεταφορά «εμπορευματοκιβωτίων» σε σύγχρονα container ships και τη μεταφορά «οχημάτων» σε σύγχρονα πλοία. Αυτή είναι επιτρεπόμενη υπό το πρίσμα της πλήρωσης τριών (3) τεχνικών προϋποθέσεων: **α)** η πρώτη σχετίζεται με τα εμπορευματοκιβώτια και τα οχήματα στα οποία θα στοιβαχτούν τα εμπορεύματα, όπου θα πρέπει, καθαυτά, να είναι τα κατάλληλα για μεταφορά στο κατάστρωμα (fit for deck carriage), **β)** η δεύτερη αφορά το κατάστρωμα των πλοίων, που θα τα δεχτούν προς μεταφορά, τα οποία θα πρέπει να είναι ειδικώς διευθετημένα, ώστε να μπορεί να τα δεχτεί προς μεταφορά (specially fitted to carry such containers and vehicles), **γ)** η τρίτη αναφέρεται στον κατάλληλο εξοπλισμό και υποδομή των λιμένων.

Όπως προκύπτει το «εμπορευματοκιβώτιο» στους ΚΡ απαντάται με την ευρεία³⁴¹ έννοια. Η ευρεία αυτή έννοια τελεί σε αρμονία με τον ορισμό του «εμπορευματοκιβωτίου», ο οποίος περιέχεται στο άρ. 1 αριθ. 26 των ΚΡ³⁴² είτε αν γίνει σύγκριση ισοδύναμη των ορισμών είτε αν θεωρήσουμε τον ορισμό των ΚΡ μείζονα των υπολοίπων ή γενικότερο των ειδικότερων. Η ως άνω διευρυμένη έννοια του «εμπορευματοκιβωτίου» έχει ιδιαίτερη σημασία. Παρέχει στο μεταφορέα, που εκτελεί παρόμοια μεταφορά την ευχέρεια να περιορίσει την ευθύνη του για ζημίες εμπορευμάτων, που μεταφέρονται εντός ή επί αυτών κατά τα άρ. 59 – 61 των ΚΡ. Η ως άνω διάταξη του άρ. 25 παρ. 1 περ. β' όμως επιτρέπει τη μεταφορά στο κατάστρωμα εμπορευμάτων συσκευασμένων όχι μόνο εντός η επί «εμπορευματοκιβωτίων» αλλά επί πλέον και εντός ή «επί οχημάτων».³⁴³ Ασφαλώς η ως άνω διάταξη δεν αφορά τη μεταφορά κλασικών φορτίων - συσκευασμένων ή ασυσκευαστων- στο κατάστρωμα, η οποία προβλέπεται στην περίπτωση γ' του ως άνω άρθρου.

Θα πρέπει εν προκειμένω επίσης να επισημανθεί³⁴⁴ πως το «μειονεκτικά» διατυπωμένο εδάφιο 1β' του άρ. 25 των ΚΡ ενδέχεται να δημιουργήσει ασάφεια σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα για το φορτίο, που αποστέλλεται εντός του εμπορευματοκιβωτίου. Σε σχέση με τέτοιου είδους φορτίου, η ως άνω διατύπωση de facto φαίνεται να επιβάλλει την ευθύνη ενός μεταφορέα, που

³³⁹ Βλ. Wiedenbach L., ο.π., p. 93.

³⁴⁰ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 74.

³⁴¹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 76-77.

³⁴² Άρ. 1 αριθ. 26, αποδ. στην ελληνική από Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 149.: «*Εμπορευματοκιβώτιο καλείται κάθε τύπος εμπορευματοκιβωτίου, δεξαμενή, που δύναται να μεταφερθεί ή επίπεδη κατασκευή, κινητό αμάξωμα (swarbody – εμπορευματοκιβώτιο σταθερού μεγέθους, που χρησιμοποιείται στην οδική και σιδηροδρομική μεταφορά), ή οποιαδήποτε παρόμοια μονάδα φορτίου η οποία χρησιμοποιείται για τη συγκέντρωση εμπορευμάτων και κάθε εξοπλισμός βοηθητικός σε τέτοια μονάδα φορτίου*».

³⁴³ Άρ. 1 αριθ. 27, αποδιδ. στην ελληνική από Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 149.: «*Όχημα καλείται ένα οδικό ή σιδηροδρομικό όχημα φορτίου*».

Βλ. και Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 76-77: «*Κατά το νόημα της διάταξης αυτής ως οχήματα (vehicle) νοούνται και τα φορητά αυτοκίνητα και τα κυλιόμενα σιδηροδρομικά οχήματα φορτίου τα οποία τοποθετούνται στο κατάστρωμα πλοίου, στα πλαίσια συνδυσμένης μεταφοράς – όταν δηλαδή το θαλάσσιο τμήμα συνδυάζεται με τμήματα χερσαίας, σιδηροδρομικής ή οδικής μεταφοράς*».

³⁴⁴ Βλ. Wiedenbach L., ο.π., p. 93 and 24-27.

στοιβάζει φορτίο στο κατάστρωμα χωρίς εξουσιοδότηση. Επίσης, η νομική αβεβαιότητα ως προς το πότε μπορούν να αποθηκευτούν μη σφραγισμένα (non-enclosed) εμπορευματοκιβώτια στο κατάστρωμα και πότε μπορούν να αποθηκευτούν τα εμπορευματοκιβώτια σε ένα μη «εμπορευματοκιβωτιοφόρο» πλοίο (non-container vessel) θα παρέμενε».

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

Στη δεύτερη κατηγορία προβλέπεται ρητά υποχρέωση του μεταφορέα, να καθιστά τον χώρο του καταστρώματος κατάλληλο για την ασφαλή διενέργεια της μεταφοράς, ενώ μάλλον η υποχρέωση του αυτή παραμένει και για τις άλλες κατηγορίες, παρότι δεν αναφέρεται ρητά. Η υποχρέωση αυτή συνίσταται στο να είναι το κατάστρωμα κατάλληλο για μεταφορά, και εμπίπτει τόσο στο πλαίσιο της γενικότερης υποχρέωσης αξιοπλοΐας (seaworthiness), την οποία υπέχει πριν και κατά την διάρκεια του πλου, όσο και στο καθήκον δέουσας επιμέλειας (due diligence) του μεταφορέα, να προβαίνει σε κατάλληλο εξοπλισμό και ανεφοδιασμό του πλοίου. Για τις περιπτώσεις του άρ. 25 (1) περ. -α'- και -γ'-, δηλαδή όπου η μεταφορά επιβλήθηκε από υποχρεωτικές διατάξεις νόμου ή υπήρχε συμφωνία ή υπαγορεύθηκε από έθιμο, συνήθεια ή πρακτική, και επήλθε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση στην παράδοση του φορτίου, λόγω των ειδικών κινδύνων που συνεπάγεται η μεταφορά επί του καταστρώματος, τότε προβλέπεται στη συνθήκη ανεύθυνο του μεταφορέα. Η επιβαλλόμενη από το νόμο μεταφορά επί του καταστρώματος δικαιολογεί την απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη κατά το εύλογο επιχείρημα, ότι ο τρόπος μεταφοράς δεν καθορίστηκε ελεύθερα από τον ίδιο τον μεταφορέα, αλλά είτε αποτέλεσε συμμόρφωση του (μεταφορέα) σε αναγκαστική ρύθμιση, είτε συμφωνήθηκε μεταξύ των μερών, τα οποία αποδέχτηκαν την αυξημένη επικινδυνότητα της μεταφοράς³⁴⁵.

Ωστόσο τα μέρη δύναται να συμφωνήσουν ότι ο μεταφορέας δεν έχει δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του, εφόσον και στο βαθμό που θα επέλθει απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση του φορτίου από την μεταφορά επί του καταστρώματος χωρίς να γίνεται περαιτέρω διάκριση αν κάτι τέτοιο θα συνιστά συμβατική υποχρέωση του μεταφορέα. Το βάρος απόδειξης παραμένει και σε αυτήν την περίπτωση στον ενάγοντα να αποδείξει ότι η προέλευση της απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης του φορτίου είναι η μεταφορά επί του καταστρώματος, ώστε να αποστερήσει τον μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του και να λάβει πλήρη αποζημίωση. Από την αντίστοιχη ρύθμιση στους ΚΑ¹⁷² γίνεται σαφές ότι πρόκειται για συμβατική υποχρέωση εφόσον προβλέπεται έκπτωση του μεταφορέα από το δικαίωμα περιορισμού στην περίπτωση, που αθετήσει την συμφωνία του με τον φορτωτή.

³⁴⁵ Άρ. 25 αρ. 2 ΚΡ: «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 παρ. 1 του παρόντος άρ., αλλά ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για απώλεια ή βλάβη στα εμπορεύματα αυτά η για καθυστέρηση στην παράδοσή τους που προκλήθηκαν από τους ειδικούς κινδύνους τους οποίους συνεπάγεται η μεταφορά τους στο κατάστρωμα, όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται σύμφωνα με τις υποπ. 1(α) ή (γ) του άρ. αυτού».

Στη συνέχεια στο άρ. 25 αρ. 3³⁴⁶ των ΚΡ ορίζεται ότι «Εάν τα εμπορευματοκιβώτια έχουν μεταφερθεί στο κατάστρωμα σε περιπτώσεις άλλες από εκείνες που επιτρέπονται σύμφωνα με την παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων ή για καθυστέρηση στην παράδοσή τους, που προκαλείται αποκλειστικά από τη μεταφορά τους στο κατάστρωμα και δεν έχει το δικαίωμα επίκλησης των ενστάσεων, οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 17». Στο άρ.25 αρ.4 των ΚΡ: «Ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεστεί την υποπ.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 ένα τα στοιχεία της σύμβασης αναφέρουν ότι τα εμπορεύματα είναι δυνατόν να μεταφερθούν στο κατάστρωμα». Η διάταξη αυτή³⁴⁷ προστατεύει τον καλής πίστεως κομιστή τίτλου, που επιτελεί αξιογραφική λειτουργία εντέλει δε διαφυλάσσει και την αξιοπιστίας ενός παρόμοιου τίτλου. Κατά συνέπεια παρά την ασαφή διατύπωσή της αναφέρεται σε «στοιχεία της συμβάσεως», που περιέχονται στον οικείο τίτλο.

Τέλος το άρ.25 αρ.5 ΚΡ ορίζει ότι: «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, καθυστέρηση στην παράδοση των εμπορευμάτων, στο βαθμό που τέτοια απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση προκλήθηκε από τη μεταφορά τους στο κατάστρωμα», μια ρύθμιση σύμφωνη με την ως τώρα ερμηνεία της ελληνικής και διεθνούς θεωρίας και νομολογίας».

³⁴⁶ Αποδιδ. στην ελληνική από Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ.175.

³⁴⁷ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 80-επ.: «Όπως συνάγεται από το γράμμα της διατάξεως αυτής η ρύθμισή της αφορά μόνο τη μεταφορά στο κατάστρωμα που γίνεται κατά την περ. γ' της παρ. 1 του άρ.25, τη μεταφορά, δηλαδή, που βασίζεται σε σύμβαση μεταφοράς ή σε έθιμα συνήθειες ή πρακτικές του σχετικού εμπορίου. Κατ αντιδιαστολή συνεπώς η ρύθμιση αυτή δεν αφορά τη μεταφορά που γίνεται στο κατάστρωμα με βάση την περ. α' της παρ. 1 ή με βάση την περ. β' της ίδιας παραγράφου (μεταφορά στο κατάστρωμα επί εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων). Με διορθωτική ερμηνεία της ως άνω διατάξεως υποστηρίχθηκε ότι η μνεία στον οικείο τίτλο της μεταφοράς στο κατάστρωμα δεν χρειάζεται στις μεταφορές που αναφέρονται στις περ. α' και γ' της παρ. 1 του άρ. 25. Και αυτό διότι τρίτοι θα όφειλαν να γνωρίζουν ότι τα εμπορεύματα θα μεταφερθούν στο κατάστρωμα ή ότι θα μπορούσαν να μεταφερθούν στο κατάστρωμα. Αντιθέτως η μνεία στον τίτλο επιβάλλεται εφόσον πρόκειται περί μεταφοράς στο κατάστρωμα εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων».

Γ. Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΕΠΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.

1. Το Νομικό Καθεστώς του Περιορισμού της Ευθύνης του Θαλάσσιου Μεταφορέα.

Οι ΚΧ-Β υποβάλλουν το θαλάσσιο μεταφορέα³⁴⁸ σε υποχρεωτικό καθεστώς περιορισμού της ευθύνης του. Το δικαίωμα αυτό είναι αντισταθμιστικό της νόθου αντικειμενικής του ευθύνης³⁴⁹ και αναγκαίο, ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός προσιτού ναύλου, εφόσον ο μεταφορέας μόνο καταυτών τον τρόπο έχει τη δυνατότητα, να χρησιμοποιεί συγκεκριμένα προβλεπόμενα ποσοτικά και νομισματικά κριτήρια υπολογισμού της ευθύνης του και κατ' αναλογία, να οριοθετήσει τον αιτούμενο ναύλο, ο οποίος θα περιλαμβάνει την ασφάλεια ή το τυχόν κόστος, σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του φορτίου.

Από την άλλη δημιουργία αυτού του ελάχιστου επιπέδου ευθύνης έχει ως στόχο να αποτρέψει τους μεταφορείς να χρησιμοποιούν την ανώτερη διαπραγματευτική τους δύναμη, για να υποχρεώσουν τους φορτωτές να συμφωνήσουν σε διατάξεις, που μειώνουν την ευθύνη τους σε ασήμαντα ποσά.³⁵⁰ Ο ίδιος ο μεταφορέας προστατεύεται, ώστε να μην καταβάλλει ιδιαίτερα επαχθείς αποζημιώσεις στις περιπτώσεις αδήλωτων, αλλά υψηλής αξίας φορτίων, που μεταφερόμενα ερμητικά κλεισμένα σε εμπορευματοκιβώτια, καθίσταται αδύνατο να επιθεωρηθούν εξαρχής. Άλλωστε, ο φορτωτής ασφαλίζει σχεδόν πάντα τα υψηλής αξίας φορτία και είναι σε θέση να αξιώσει πλήρη αποζημίωση, εφόσον δηλώσει την αξία του φορτίου και καταβάλλει πρόσθετο ναύλο³⁵¹. Ο περιορισμός αυτός της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα είναι ατομικός και αντιδιαστέλλεται προς τον συνολικό³⁵². **Ο περιορισμός της ευθύνης δεν έχει καμία σχέση με το μέρος του πλοίου, όπου τοποθετήθηκε το φορτίο, δηλαδή αν είναι φορτίο κήτους ή φορτίο καταστρώματος, εφαρμόζεται για κάθε απώλεια φορτίου ή βλάβη αυτού ανεξαρτήτως μέρους στοιβασίας του επί του πλοίου. Η ίδια ρύθμιση δεν διαφοροποιείται στους ΚΑ και ΚΡ.**

Όπως διαπιστώνουμε στο άρ.5 παρ.5 ΚΧ-Β, γίνεται λόγος για τον «περιορισμό της ευθύνης» του θαλάσσιου μεταφορέα. Στην πραγματικότητα όμως δεν πρόκειται για περιορισμό ευθύνης αλλά της «οφειλής» του θαλάσσιου μεταφορέα, δηλαδή για ποσοτικό περιορισμό της οφειλόμενης αποζημιώσεως³⁵³. Ο ποσοτικός αυτός περιορισμός, δεν αποτελεί αποζημίωση οριζόμενη κατ' αποκοπή από το νόμο ούτε συνιστά εκ του νόμου αποτίμηση της αξίας των εμπορευμάτων πολύ δε περισσότερο δεν έχει σε καμία περίπτωση το χαρακτήρα ποινής ή προστίμου. Αποτελεί απλώς το μέγιστο ποσοτικό όριο στο οποίο φτάνει η υποχρέωση του θαλάσσιου μεταφορέα προς καταβολή αποζημιώσεως για απώλειες ή βλάβες του φορτίου. Το όριο αυτό δε τίθεται σε εφαρμογή αν η ζημία είναι μεγαλύτερη από αυτό, ενώ αν είναι μικρότερη αποκαθίσταται πλήρως³⁵⁴.

³⁴⁸ Βλ. Wiedenbach L., ο.π., p. 20.

³⁴⁹ Βλ. Αντάπαση Αντ.-Αθανασίου Λ., ο.π., σελ.731.

³⁵⁰ Houlden & Co., Ltd., v. S. S. Red Jacket, 582 F.2d 1271 (2d Cir. 1978).

³⁵¹ Για πιο αναλ. βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 733.

³⁵² Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ.730: «Ο περιορισμός της παρ.5 α' των ΚΧΒ, προσδιορίζεται ως ατομικός και αντιδιαστέλλεται προς τον συνολικό περιορισμό της ευθύνης που υιοθετεί η Δ.Σ. Λονδίνου 1976/1996 ως γενική ρύθμιση καθώς και ειδικότερα καθεστάτα στο πεδίο της θαλάσσιας ρύπανσης.

³⁵³ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 630.

³⁵⁴ Εφ.Θεσσ.72/1991: «Βασικά ο σκοπός του περιορισμού της ευθύνης στοχεύει στην ενημέρωση του εκναυλωτή αναφορικά με τη φύση και την αξία των φορτοθέντων εμπορευμάτων στο πλοίο, ώστε αυτός, από τη μια μεριά έγκαιρα να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την ασφαλέστερη μεταφορά τους και από την άλλη μεριά να γνωρίζει το μέγεθος της αξίας τους, μέχρι της οποίας ο ίδιος ευθύνεται, σε τρόπο, ώστε να μπορεί να κρίνει αν θα πρέπει να αναλάβει τη μεταφορά τους

Η ως άνω είναι διάταξη είναι αναγκαστικού δικαίου, που ενεργεί όμως μόνο σε βάρος του θαλάσσιου μεταφορέα. Και αυτό γιατί στο άρ.3 αριθ.8 ΚΧ-Β ορίζεται ότι: «Κάθε όρος ή συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς, που απαλλάσσει το μεταφορέα ή το πλοίο από ευθύνη για απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων ή σε σχέση με αυτά και που οφείλεται σε αμέλεια, δόλο ή παράλειψη καθηκόντων ή υποχρεώσεων, που προβλέπονται σ' αυτό το άρθρο, ή που περιορίζει την ευθύνη αυτήν κατά τρόπο διαφορετικό από ό,τι ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση, είναι άκυρη, ανυπόστατη και ανενεργός³⁵⁵. Ρήτρα για εκχώρηση του ασφαλισματος στο μεταφορέα ή άλλη ανάλογη ρήτρα, θα θεωρείται σαν ρήτρα, που απαλλάσσει το μεταφορέα από ευθύνη³⁵⁶».

Στη συνέχεια στο άρ.5 των ΚΧ-Β ορίζεται ότι: «Ο μεταφορέας έχει την ευχέρεια να παραιτηθεί μερικώς ή ολικώς από τα δικαιώματα και τις ενστάσεις του, ή να αυξήσει τις ευθύνες και υποχρεώσεις του, όπως αυτές προβλέπονται από την παρούσα Σύμβαση, υπό την προϋπόθεση ότι τέτοια παραίτηση ή επαύξηση θα ενσωματωθεί στη φορτωτική που εκδίδεται στο φορτωτή. Καμιά διάταξη αυτής της Σύμβασης δεν θα έχει εφαρμογή σε ναυλοσύμφωνα, αν όμως για πλοίο που είναι ναυλωμένο με ναυλοσύμφωνο εκδοθούν φορτωτικές τότε, αυτές θα υπόκεινται στις διατάξεις αυτής της Σύμβασης. Καμιά διάταξη αυτών των κανόνων δεν συνιστά απαγόρευση αναγραφής στη φορτωτική οποιασδήποτε νόμιμης διάταξης σχετικά με τη γενική αβάρια».

Τέλος στο άρ.4 παρ.5 περ. η' ΚΧ-Β αναγνωρίζεται η δυνατότητα συμβατικής επίτασης της ευθύνης του μεταφορέα όπου ορίζεται ότι: «Με συμφωνία μεταξύ του μεταφορέα του πλοιάρχου ή του πράκτορα του μεταφορέα και του φορτωτή, μπορεί να οριστεί ανώτατο ποσό ευθύνης, διαφορετικό από εκείνο, που προβλέπεται σ' αυτήν την παράγραφο, υπό τον όρο ότι αυτό το συμβατικό μέγιστο ποσό δεν θα είναι κατώτερο από το ποσό, που ορίζεται παραπάνω³⁵⁷». Όμως «Ο μεταφορέας ή το πλοίο δεν ευθύνονται σε καμιά περίπτωση για απώλεια ή ζημία που προκαλείται σε εμπορεύματα ή έχει σχέση με αυτά, εάν ο φορτωτής έχει κάνει εν γνώσει του ψευδή δήλωση στη φορτωτική σχετικά με το είδος ή την αξία τους», κατά την περ. θ' του ως άνω άρθρου.

Ο κατά το άρ. 4 παρ.5 ΚΧ-Β περιορισμός³⁵⁸ εφαρμόζεται μόνο σε συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων που καλύπτονται από φορτωτική ή από άλλο παρόμοιο έγγραφο που αποτελεί τίτλο (document of title) για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων κατά το άρ.1 περ. β' εδ.1 ΚΧ-Β³⁵⁹. Εφαρμόζεται ακόμα σε συμβάσεις ναυλώσεως όταν εκτός από το ναυλοσύμφωνο έχει

και να καθορίσει στη συνέχεια τους όρους της σύμβασης, όπως λ.χ. το ύψος του ναύλου». Βλ. Κιάντου - Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 1989, σελ. 263 επ., Καμβύση, *Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, 1982, στο άρ.141, σελ. 404 επ., Εφ.Πειρ 959/1959, 175/1979, 1067/1983, Εφ.Πειρ 718/1988, 1625/1989).

³⁵⁵ Βλ. ενδ. ΜΠρ.Πειρ.2726/2020: « η ένσταση περιορισμού της ευθύνης της, ερειδόμενη στη ρήτρα 5 παρ. 2 περ. (η) και (θ) της Θαλάσσιας Οδικής Φορτωτικής (Sea Waybill), σύμφωνα με την οποία, επειδή δεν είναι γνωστό το στάδιο της μεταφοράς κατά το οποίο έλαβε χώρα η ζημία των εμπορευμάτων, η ευθύνη της πρέπει να περιοριστεί στο ποσό των 3.030 ευρώ, και επικουρικός ερειδόμενη στη ρήτρα 7 της φορτωτικής, σύμφωνα με την οποία, επειδή δεν εφαρμόστηκε από το Δικαστήριο η ως άνω ρήτρα 24 περί ελλείψεως δικαιοδοσίας, η ευθύνη της πρέπει να περιοριστεί στο ποσό των 4.573 ευρώ. Ο ισχυρισμός αυτός δεν είναι νόμιμος και πρέπει ν' απορριφθεί, καθόσον ρήτρα με τέτοιο περιεχόμενο είναι άκυρη, διότι αποκλείει την ισχύ των διατάξεων του άρ. 4 παρ.5 των ΚΧ-Β όπως αντικαταστάθηκε με το Πρωτόκολλο 1979 και ισχύει, που ρυθμίζουν ειδικά την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα και τους όρους απαλλαγής του (πρβλ.,ως προς την παρεμφερή διάταξη του άρ. 23 CMR, από την οποία πηγάζει και η εν λόγω διάταξη των ΚΧ-Β, ΕφΠειρ 1061/1998 ΕπισκεΔ 1999.1125)».

³⁵⁶ Πιο αναλ. σε Κιάντου-Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, ο.π., σελ. 568-574.

³⁵⁷ Στο πνεύμα του αρ.3 αριθ. 8 παρ. 1 ΚΧ-Β. Για πιο αναλ. βλ και Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 668-670.

³⁵⁸ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, ο.π., σελ. 631.

³⁵⁹ ΜΠρ.Πειρ. 3133/2020. Βλ. χαρ.: «α) Σύμφωνα με τα ανωτέρω σε περίπτωση διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς, δηλαδή μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσση, που τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, δίχως η μεταφορά αυτή να καλύπτεται από φορτωτική εκδοθείσα από τον θαλάσσιο μεταφορέα σε εκτέλεση του ναυλοσύμφωνου,

εκδοθεί και εμπορεύσιμη φορτωτική. Στην τελευταία αυτή περίπτωση το άρ.4 παρ.5 εφαρμόζεται μόνο στις σχέσεις εκναυλωτή και νόμιμου κομιστή της φορτωτικής (άρ.1 περ.β' εδ.2). Ο εκναυλωτής –μεταφορέας συνεπώς και τα άλλα πρόσωπα, για τα οποία ο λόγος γίνεται πιο κάτω, μπορούν να επικαλεστούν τον εν λόγω περιορισμό μόνο απέναντι στον κομιστή της φορτωτικής σε διαταγή (ή στον κομιστή) και όχι στον κομιστή ονομαστικής φορτωτικής ή στον ναυλωτή. Παρόλα αυτά στο ελληνικό δίκαιο ανάλογος περιορισμός χωρεί σε κάθε περίπτωση ναυλώσεως με βάση όμως το άρ. 141 ΚΙΝΔ – και όχι φυσικά με βάση το άρ.4 παρ.5 της Συμβάσεως. Ο λόγος είναι ότι, όπως επανειλημμένα αναφέραμε μετά την κύρωση των ΚΧ-Β από την Ελλάδα η σύμβαση ναυλώσεως εξακολουθεί να διέπεται από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ³⁶⁰.

Ο περιορισμός, που προβλέπει το άρ. 4 παρ. 5 των ΚΧ-Β, εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση ζημίας από (ολική ή μερική) απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων. Δεν εφαρμόζεται συνεπώς σε περίπτωση από άλλης γενεσιουργού αιτίας ή ζημίας, όπως για παράδειγμα την καθυστέρηση και η τη μη προσήκουσα εκτέλεση της σύμβασης. Το άρ. 4 παρ. ε' εφαρμόζεται σε περίπτωση ζημίας τόσο από αθέτηση της συμβάσεως μεταφοράς όσο και από αδικοπραξία³⁶¹. Η εφαρμογή του ποσού της αποζημιώσεως για ζημίες από αδικοπραξία δε αμφισβητείται πλέον σήμερα. Στο άρ.4β' παρ.1 πράγματι ορίζεται ότι: «**1. Οι ενστάσεις και τα όρια ευθύνης που προβλέπονται σ' αυτήν τη Σύμβαση θα ισχύουν για κάθε αξίωση κατά του μεταφορέα σχετικά με απώλεια ή ζημία σε εμπορεύματα, που καλύπτονται από σύμβαση μεταφοράς είτε η αγωγή θεμελιώνεται σε συμβατική ευθύνη είτε σε εξωσυμβατική ευθύνη. 2. Αν τέτοια αξίωση προβληθεί κατά υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα, ο υπάλληλος ή πράκτορας αυτός με την προϋπόθεση ότι δεν είναι τρίτος συμβαλλόμενος μπορεί να προτείνει τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης, που δικαιούται να επικαλεσθεί ο μεταφορέας σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. 3. Το σύνολο των ποσών αποζημίωσης**

δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του Ν.2107/1992 (ΚΧ-Β), αλλά οι διατάξεις περί ναυλώσεως του ΚΙΝΔ και συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρθρων 107επ. του ΚΙΝΔ (Εφ.Πειρ 738/2009 ΕΝΔ 2009.384). Η φορτωτική που εκδόθηκε πρέπει να είναι σε διαταγή και να κυκλοφορήσει, οπότε αποτελεί τον τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά (βλ. Εφ.Λαμ 198/2006 Αρμ 2007.551, Εφ.Πειρ 186/2006 ΕΝΔ 2006.275, ΠΠρ.Πειρ 3365/2006 ΕΝΔ 2006.283). Επομένως, δεν εφαρμόζεται η παραπάνω Δ.Σ., αλλά οι διατάξεις του ΚΙΝΔ και του ΑΚ στις περιπτώσεις, που δεν έχει εκδοθεί φορτωτική με την παραπάνω έννοια, αλλά έχει καταρτιστεί ναύλωση που διέπεται μόνο από ναυλοσύμφωνο ή έχει εκδοθεί δελτίο θαλάσσιας μεταφοράς ή εισιτήριο οχήματος ή απόδειξη παραλαβής ή δελτίο επιβίβασης οχήματος, τα οποία εκδίδονται συνήθως στις περιπτώσεις μεταφοράς πραγμάτων με οχηματοαγωγά πλοία, εντός εμπορευματοκιβωτίων ή φορτηγών οχημάτων, δηλαδή έγγραφα που δεν έχουν αξιωματική και εμπράγματη λειτουργία και χρησιμοποιούνται σε μεταφορές στις οποίες δεν υπάρχει ενδεχόμενο να μεταβιβαστούν τα πράγματα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς (Εφ.Πειρ 738/2009 ΕΝΔ 2009.384, Εφ.Πειρ 1206/2005 ΕΕμπΔ 2006.693, Εφ.Πειρ 286/2004 ΕΝΔ 32.27, Εφ.Πειρ 162/2004 ΕΝΔ 32.32, Εφ.Πειρ 97/2004 ΕΝΔ 32.41, Εφ.Πειρ 300/2004 ΕΝΔ 32.124, Εφ.Πειρ 1023/1997 Εφ.Πειρ 1030/1997)».

³⁶⁰ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 733-4: «Ο ποσοτικός περιορισμός των ΚΧ-Β δεν εφαρμόζεται προφανώς σε συμβάσεις μεταφοράς, που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής αυτών. Αποκλείονται κυρίως οι συμβάσεις διεθνούς μεταφοράς για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί φορτωτική ή άλλος ισοδύναμος τίτλος. Ομοίως αποκλείονται συμβάσεις ναύλωσης ακόμα και αν έχει εκδοθεί φορτωτική εφόσον το αξιόγραφο δεν έχει κυκλοφορήσει (άρ.1 περ. β'). Στις εξαιρούμενες περιπτώσεις οι ΚΧ-Β μπορούν να τύχουν εφαρμογής εάν έχουν επιλεγεί από τα μέρη δύναμει ρήτρας *Paratount*. Αν αυτό δε συμβαίνει αναζητείται το εθνικό εφαρμοστέο δίκαιο. Όταν δε εφαρμοστέο δίκαιο είναι το ελληνικό εφαρμόζεται η διάταξη του άρ. 141 ΚΙΝΔ. Ατυχώς η εν λόγω διάταξη φέρει ακόμη το αποτύπωμα της αρχικής διατύπωσης της ρύθμισης, όπως αυτή είχε υιοθετηθεί στη ΔΣ 1924. Ενώ λοιπόν για το ανώτατο ποσοτικό όριο υπάρχει θεωρητικός ευελιξία καθόσον ο προσδιορισμός του παραπέμπεται σε Π.Δ., ακόμη και αν αυτή δεν έχει αξιοποιηθεί, η διάταξη δεν λαμβάνει ως βάση υπολογισμού το κιλό ούτε βεβαίως περιλαμβάνει ρύθμιση για τα εμπορευματοκιβώτια. Για το λόγο αυτό και μέχρι του εκσυγχρονισμού του ΚΙΝΔ, επιβάλλεται διορθωτική ερμηνεία του εσωτερικού κανόνα δικαίου, ώστε να φαντονίσει το βήμα με την εξέλιξη της διεθνούς ρύθμισης που αποτέλεσε πηγή έμπνευσης της, άλλως θα συνεχίζονται φαινόμενο νομολογιακού παραγκωνισμού της ρύθμισης με αμφισβητούμενες από άποψη νομικής ορθότητας αιτιολογίες».

³⁶¹ Ενδ. Εφ.Πειρ. 278/2019.

σε βάρος του μεταφορέα και των υπαλλήλων και πρακτόρων του δεν θα υπερβαίνει, σε καμιά περίπτωση, το όριο, που προβλέπεται σ' αυτήν τη Σύμβαση».

Επίσης στο αρ.3 παρ.4 εδ.1 και 2 ΚΧ-Β καθιερώνεται ετήσια παραγραφή³⁶² επιτρεπομένης ρήτρας παρέκτασης υπέρ του δικαιούχου του φορτίου³⁶³ ή αναγωγής (αρ.6 β'³⁶⁴) για αποζημίωση του απολεσθέντος ή βλαβέντος φορτίου, η οποία ρυθμίζεται ενιαία τόσο επί συμβατικής όσο και επί εξωσυμβατικής αξίωσης, ενώ στην περίπτωση συρροής των σχετικών αξιώσεων, οι περιορισμοί, που ισχύουν για τη συμβατική ευθύνη ισχύουν και για την ευθύνη από αδικοπραξία. Το ίδιο ισχύει και στον ΚΙΝΔ³⁶⁵. Στους ΚΑ³⁶⁶ και ΚΡ³⁶⁷ η παραγραφή αυτή είναι διετής.

Ως προς τον ΚΙΝΔ ο σχετικός περιορισμός της ευθύνης³⁶⁸ προβλέπεται στα άρ.139 και 140. Τα ως άνω άρθρα σήμερα –αν και έχουν περιπέσει σε αχρησία (για αυτό θα γίνει στην παρούσα μελέτη απλώς μια ενδεικτική αναφορά)- θα μπορούσαν να τύχουν εφαρμογής μόνο στην περίπτωση συμβάσεως ναυλώσεως, που δεν έχει εκδοθεί φορτωτική. Ο τρόπος αποτιμήσεως της ζημίας προβλέπεται ειδικότερα στο άρ.139 όπου ορίζεται ότι: «Εάν συμφώνως προς τας διατάξεις των άρ. 134, 135, 138 υπάρχη ευθύνη του εκναυλωτού δι' ολικήν ή μερικήν απώλειαν των πραγμάτων, ούτος υποχρεούται να αποκαταστήση την αξίαν την οποίαν πράγματα του αυτού γένους και της αυτής ποιότητος έχουν εις τον τόπον προορισμού και κατά τον χρόνον της ενάρξεως της εκφορτώσεως» και στο άρ.140 ΚΙΝΔ, όπου ορίζεται ότι: «Εν περιπτώσει βλάβης των πραγμάτων ο εκναυλωτής υποχρεούται εις την αποκατάστασιν της διαφοράς μεταξύ της τιμής πωλήσεως αυτών και της τιμής εις την οποίαν θα επωλούντο ταύτα άνευ της βλάβης εις τον τόπον προορισμού κατά τον χρόνον της εκφορτώσεως» από βλάβη των πραγμάτων³⁶⁹. Εξάλλου στο άρ.141 ΚΙΝΔ προβλέπεται ποσοτικός περιορισμός κατά δέμα ή μονάδα του φορτίου του ποσού, που οφείλει να καταβάλλει ο μεταφορέας ως αποζημίωση. Κατά το άρ.139 ΚΙΝΔ σε περίπτωση απώλειας των πραγμάτων αποκαθίσταται η αξία των πραγμάτων του αυτού γένους και της αυτής ποιότητας και ποσότητας με τα απολεσθέντα είχαν στον τόπο προορισμού και κατά το χρόνο έναρξης της εκφορτώσεως³⁷⁰. Κατά δε το άρ. 140 σε περίπτωση βλάβης των πραγμάτων αποκαθίσταται η διαφορά μεταξύ της τιμής πωλήσεως αυτών και της τιμής στην οποία αυτά θα πωλούνταν χωρίς τη βλάβη και πάλι στον τόπο προορισμού κατά το χρόνο της εκφορτώσεως. Και στις δύο περιπτώσεις οι ζημιά προσδιορίζεται αντικειμενικώς. Στην περίπτωση του άρ. 149 ΚΙΝΔ μάλιστα ως αποζημίωση καταβάλλεται η διαφορά της τιμής, που είχαν τα πράγματα κατά τους χρόνους πριν και μετά την πραγματοποίηση της ζημίας.

³⁶² Compania Colombiana de Seguros v. Pacific SN Co [1963] 2 Lloyd's Rep. 527 και ενδ. Εφ.Πειρ. 278/2019.

³⁶³ Βλ. Ρόκα Ι.– Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ.287: «Είναι έγκυρη η συμφωνία παράτασης της ενιαύσιας προθεσμίας πριν τη γένεση της αιτία στην οποία στηρίζεται το δικαίωμα αποζημιώσεως. Τούτο επειδή η ευθύνη του μεταφορέα «οξύνεται», οπότε δεν τίθεται ζήτημα πρόσκρουσης στο άρ. 3(8) των ΚΧ-Β. Το ίδιο ισχύει και για τη συμφωνία που συνομολογείται εντός του έτους, στη διάρκεια του οποίου το δικαίωμα είναι ενεργό. Αντίθετα ουδέν περιθώριο συμφωνίας επιμηκύνσεως καταλείπεται μετά την εκπνοή της προθεσμίας, επειδή το δικαίωμα έχει απαλλοτριωθεί δίχως δικαίωμα αναβίωσης».

³⁶⁴ «Αναγωγή για αποζημίωση κατά τρίτου προσώπου μπορεί να εγείρει ακόμα και μετά τη λήξη του έτους... αν εγερθεί εντός του χρονικού διαστήματος που επιτρέπεται από τη νομοθεσία του Κράτους του δικαστηρίου το οποίο έχει επιληφθεί της υπόθεσης. Πάντως το χρονικό διάστημα αυτό δε θα είναι μικρότερο από 3 μήνες, από τη μέρα που το πρόσωπο που εγείρει την αναγωγή έχει πληρώσει την απαίτηση ή έχει λάβει κοινοποίηση της αγωγής εναντίον του».

³⁶⁵ Αρ.289 αριθ. 4 σε συνδ. με 291 παρ. 1.

³⁶⁶ Αρ.20 αριθ. 1.

³⁶⁷ Αρ.62 αριθ. 1.

³⁶⁸ Για πιο αναλ. βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 620 – 629.

³⁶⁹ Ενδ. ΑΠ 928/2011, 343/2019, ΠΠρ.Πειρ. 3225/2020, ΜΠρ.Πειρ. 3133/2020.

³⁷⁰ Ομοίως ως άνω υποσ.

Τα άρ. 139 και 140 ΚΙΝΔ αποτελούν μέρος των διατάξεων για την ευθύνη του εκναυλωτή και μαζί με όλες τις σχετικές διατάξεις αποτελούν μια οργανική ενότητα αναγκαστικού δικαίου από την οποία δεν επιτρέπονται παρεκκλίσεις με συμφωνία των μερών κατά το άρ. 142 ΚΙΝΔ. Από τις ρυθμίσεις αυτές του ΚΙΝΔ έτσι συνάγεται στις περιπτώσεις απώλειας ή βλάβης των πραγμάτων αποκαθίσταται η θετική ζημία και συνεπώς δεν μπορεί να ζητηθεί και να επιδικαστεί αποζημίωση για διαφυγόν κέρδος³⁷¹. Όπως υποστηρίζεται μάλιστα αποκλείεται η αναζήτηση διαφυγόντος κέρδους ακόμα και εάν υπάρχει συμφωνία των μερών, που ευνοεί το ναυλωτή.

Στους πλέον εφαρμοζόμενους ΚΧ-Β, με το άρ. 4 παρ. 5 εδάφ. β' αυτών ορίζεται ότι «..σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης των εμπορευμάτων σε θαλάσσια μεταφορά, το συνολικό ποσό της αποζημιώσεως θα υπολογίζεται σε σχέση με την αξία αυτών των εμπορευμάτων στον τόπο και τον χρόνο που εκφορτώνονται από το πλοίο ή που θα έπρεπε να είχαν εκφορτωθεί, σύμφωνα με την σύμβαση μεταφοράς. Η αξία των εμπορευμάτων θα υπολογίζεται σύμφωνα με την χρηματιστηριακή τιμή για το εμπόρευμα ή αν δεν υπάρχει τέτοια τιμή, σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στην αγορά, ελλείψει δε αμφοτέρων, με βάση την συνήθη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας³⁷² ...». Επομένως, η αξία των εμπορευμάτων υπολογίζεται σύμφωνα με την χρηματιστηριακή τιμή ή σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στην αγορά ή αν δεν υπάρχει καμία από τις δύο, θα υπολογίζεται με βάση την συνήθη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας στον τόπο και χρόνο³⁷³, που εκφορτώνονται από το πλοίο (πραγματικά)³⁷⁴ ή που θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί, σύμφωνα με την σύμβαση μεταφοράς³⁷⁵ 376.

³⁷¹ ΜΠ.Πειρ.2331//2020, 3133/2020: «Ο δε ναυλωτής ή άλλος νομιμοποιούμενος επί του φορτίου, έναντι του οποίου ευθύνεται κατ' άρ. 135 ΚΙΝΔ ο εκναυλωτής, όπως είναι ο ασφαλιστής του φορτίου που αποζημίωσε τη ζημία του ασφαλισμένου και υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα αυτού είτε με διάταξη νόμου είτε με εκχώρηση της σχετικής απαίτησης (βλ. Εφ.Πειρ 142/2012 ΔΕΕ 2012.695), εκτός από την παραπάνω διαφορά δεν δικαιούται να αξιώσει άλλη ζημία, έστω και αν επικαλείται εξωσυμβατική ευθύνη του εκναυλωτή. Δεν δικαιούται δηλαδή να αξιώσει ούτε το κατά το άρθρο 298 ΑΚ διαφυγόν κέρδος ούτε άλλη περαιτέρω ζημία, θετική ή αποθετική, προκύπτουσα από τη μη παράδοση ή τη βλάβη του πράγματος ή από τη στέρηση του κέρδους ή της ωφέλειας από τη μη χρησιμοποίησή του, αυτό δε είτε η βλάβη του πράγματος ανέκυψε από την αθέτηση της ναύλωσης ή της σύμβασης μεταφοράς είτε από αδικοπραξία (βλ. Αλ.Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 3η έκδοση, § 100, σελ. 355-357, Ν.Δελούκα, *Ιδ.Ναυτ. Δίκαιο*, 1982, υπ' άρθρα 139-140 ΚΙΝΔ, παραγρ.2, σελ.402 με παραπομπές στη νομολογία, Γ.Θεοχαρίδη, *Η αδικοπρακτική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα*, 2000, σελ.126, 127, Εφ.Πειρ 835/2010 ΔΕΕ 2011.483, Εφ.Πειρ .738/2009 ΕΝΔ 2009.384, Εφ.Πειρ. 603/1998 ΕΝΔ 16.375, Εφ.Πειρ 1023/1997 ΕΝΔ 26.13, Εφ.Πειρ 1741/1990 ΕΝΔ 19.159, Εφ.Πειρ. 191/1990 ΕΝΔ 19.158, Εφ.Πειρ. 506/1988 ΕΝΔ 17.497, Εφ.Πειρ. 1200/1981 ΕΝΔ 10.13, Εφ.Πειρ. 805/1979 ΕΝΔ 8.12, Εφ.Πειρ. 175/1979 ΕΝΔ 7.199, ΠΠρ.Πειρ 650/2000 *ΕπισκευμπΔ* 2001.212, ΠΠρ.Πειρ 942/1993 ΕΝΔ 1994.105). Έτσι, η αγωγή σε βάρος του εκναυλωτή με βάση την αδικοπραξία είναι νόμιμη μόνο κατά το αίτημα αποζημίωσης για την αξία των απολεσθέντων ή βλαβέντων πραγμάτων και όχι για το διαφυγόν κέρδος (Εφ.Πειρ .76/2006 ΕΝΔ 2006.278)».

³⁷² Βλ. και Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 323: «Ως συνέπεια αποκαθίσταται η θετική και όχι η αποθετική ζημία (consequential loss) μολονότι κατά τους ΚΧ-Β το ζήτημα φαίνεται να έχει ανατεθεί στο εκάστοτε εθνικό δίκαιο. Ωστόσο το αγγλικό δίκαιο εξακολουθεί ακόμη και υπό το καθεστώς των ΚΧ-Β να αναγνωρίζει την ανόρθωση αποθετικής ζημίας στη θαλάσσια μεταφορά (λ.χ την πληρωμή δασμών για το φορτίο που πρόκειται να εισαχθεί σε κράτος πριν κλαπεί) με σημείο αναφοράς τη βούληση προσδοκία των μερών. Μοναδική προϋπόθεση αποτελεί η ζημία να έχει επέλθει συνεπεία παραβίασης των καθηκόντων που απαρτίζουν το μεταφορικό αποτέλεσμα».

³⁷³ ΜΠρ.Πειρ.3133/2020 «Περαιτέρω δε, κατά τη διάταξη του άρ. 139 του ΚΙΝΔ που είναι αναγκαστικού δικαίου (jus cogens), εάν υπάρχει ευθύνη του εκναυλωτού (θαλάσσιου μεταφορέα) σύμφωνα με τη διάταξη του άρ. 134 του ΚΙΝΔ για ολική ή μερική απώλεια των μεταφερθέντων διά θαλάσσης πραγμάτων, ο εκναυλωτής υποχρεούται να αποζημιώσει τον δικαιούχο αυτών, δηλαδή να αποκαταστήσει την αξία που είχαν τα πράγματα του αυτού γένους και της αυτής ποιότητας στο λιμάνι προορισμού των, δηλαδή στο λιμάνι εκφορτώσεώς των από το πλοίο, κατά το χρόνο ενάρξεως της εκφορτώσεώς των από αυτό (βλ. Α.Τούση, *Εμπορικός Κώδικας*, 1976, υπ' άρ. 139 του ΚΙΝΔ, σελ. 343, 344 με παραπομπές στη νομολογία, Νικ.Καμβύση, *Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, υπ' άρ.139 και 140 του ΚΙΝΔ, σελ.400 έως 402, Ν.Δελούκα, *Ναυτικό Δίκαιο*, 1979, παρ.214, σελ.346 έως 348, Στ.Σταυρόπουλου, *Ερμ.Εμπ. και Ναυτ. Δικαίου*, υπ' άρ.

Στην περίπτωση αγωγής, με την οποία διώκεται η αποκατάσταση τέτοιας ζημίας, είναι απαραίτητο να αναφέρεται σ' αυτήν ως ουσιώδες και αναγκαίο στοιχείο η τιμή πωλήσεως του βλαβέντος πράγματος (τη θαλάσσια μεταφορά του οποίου ανέλαβε δυνάμει συμβάσεως ο εναγόμενος) πριν και μετά τη βλάβη στον τόπο προορισμού κατά τον χρόνο της εκφορτώσεως, έτσι ώστε να προκύπτει η αποκαταστατέα διαφορά, που αποτελεί και τη ζημία του δικαιούχου³⁷⁷. Τέλος ως προς τρόπο υποβολής της έγγραφης δήλωσης του παραλήπτη, κατά το άρ. άρ. 3 παρ. 6 εδ. 1 ΚΧ-Β, αυτός αποτυπώνεται εξαιρετικά στην πρόσφατη απόφαση 2726/2020 του ΜΠρ.Πειρ³⁷⁸.

139, σελ.409, ΑΠ 504/2003 ΕΝΔ 31.257, ΕφΠειρ 762/2002 ΕΝΔ 30.455, ΕφΠειρ 1293/1995 Νομολ.Ναυτ.Τμμη.Εφ.Πειρ 1994-1995, σελ.237, Εφ.Πειρ 33/1984 ΕΝΔ 12.481, ΠολΠρ.Πειρ 1186/1989 ΕΝΔ 1989.507)».

³⁷⁴ *Traficura Beheer v. Gold Stavraetos Maritime Inc (The Sonia)* [2003] 2 Lloyd's Rep. 211.

³⁷⁵ Ενδ. ΑΠ 310/1994, 504/2003, Εφ.Πειρ.113/2019, ΠΠρ.Πειρ 1186/1989, 2719/2020.

³⁷⁶ Βλ. και Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ.324: «Περαιτέρω η ρύθμιση αδυνατεί να δώσει λύση όταν δεν υφίσταται χρηματιστηριακή τιμή για τα απωλεσθέντα πράγματα. Παρόμοια όταν δεν υπάρχει αγοραία τιμή. Επίσης σε ορισμένες περιπτώσεις που δεν υπάρχει συνήθης αξία στον τόπο προορισμού. Για αυτό το λόγο υποστηρίζεται η άποψη ότι η ρύθμιση έχει ενδεικτικό περιεχόμενο και μπορεί να επιστρατευτεί το εθνικό δίκαιο όταν υπάρχουν ειδικές περιστάσεις, οι οποίες καθιστούν την αποκλειστική εφαρμογή της ρύθμισης ακατάλληλη. Πάντως για την προσφυγή στην τελευταία λύση απαιτείται η προηγούμενη επίκληση και απόδειξη ανυπαρξίας των τριών απαριθμούμενων τιμών και μάλιστα κατά σειρά μνείας από τη ρύθμιση».

³⁷⁷ Ενδ. Εφ.Πειρ 757/1997, 159/1996, 672/1992, 430/1991, ΠΠρ.Πειρ 2258/1990, 3225/2020, ΜΠρ.Πειρ. 3133/2020.

³⁷⁸ «Σύμφωνα με τη ρύθμιση της παραπάνω διάταξης, που αντιστοιχεί με τις ρυθμίσεις των άρ. 146 και 147 ΚΙΝΔ με μικρές μόνο διαφορές, την οποία μπορεί να επικαλεσθεί ο μεταφορέας ώστε να παύσει η υφιστάμενη ευθύνη του, ο δικαιούχος του φορτίου παραλαμβάνοντας τα πράγματα από το μεταφορέα στον τόπο προορισμού τους οφείλει να τα εξετάσει και, εφόσον διαπιστώσει ότι η κατάστασή τους δεν είναι καλή, όπως περιγράφεται στη φορτωτική, πρέπει πριν ή κατά τον χρόνο παραλαβής να υποβάλει έγγραφη δήλωση στον μεταφορέα ή τον αντιπρόσωπό του για την απώλεια ή τη βλάβη τους και την έκταση της ζημίας που υπέστησαν (άρ. 3 παρ. 6 εδ. 1). Αν η βλάβη δεν είναι εμφανής, ο παραλήπτης υποχρεούται να υποβάλει τη δήλωσή του μέσα σε τρεις ημέρες από την παραλαβή (άρ.3 παρ. 6 εδ. 2), ενώ παρέχεται στον παραλήπτη των πραγμάτων τριήμερη προθεσμία, λαμβάνοντας υπόψη ότι, συνήθως, οι ζημίες δεν μπορούν να διαγνωσθούν παρά μόνο όταν ανοιχθούν τα δέματα, τα κιβώτια ή τα εμπορευματοκιβώτια, στα οποία είναι συσκευασμένα τα πράγματα που μεταφέρθηκαν. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, δεν απαιτείται γραπτή δήλωση αν η κατάσταση πραγμάτων αποτέλεσε αντικείμενο κοινής επιθεωρήσεως ή εξετάσεως (άρ.3 παρ. 6 εδ. 3). Πρέπει να παρατηρηθεί ότι κατά το πνεύμα της διατάξεως του άρ. 3 παρ. 6 πριν ή κατά την παραλαβή των πραγμάτων ή μέσα σε τρεις ημέρες από την παραλαβή των πραγμάτων, αν η ζημία δεν είναι εμφανής, ο παραλήπτης μπορεί να καλέσει το μεταφορέα για να παραστεί κατά την επιθεώρηση ή εξέταση των πραγμάτων, σε περίπτωση δε που αυτός, αν και προσκλήθηκε, δεν παρέστη κατά την εξέταση τούτων, η δήλωση του παραλήπτη για την κακή κατάσταση αυτών αποτελεί τεκμήριο σε βάρος του μεταφορέα, ευθυνόμενου έτσι μετά απ' αυτό του μεταφορέα. Ειδικότερα, το βάρος του δικαιούχου του φορτίου να προβεί στην ως άνω έγγραφη δήλωση μπορεί να οδηγήσει, κατά περίπτωση, σε δύο τεκμήρια: Αν ο παραλήπτης του φορτίου δεν κάνει δήλωση ή όταν η έγγραφη δήλωση υποβλήθηκε εκπρόθεσμα ή ακόμη και όταν η γενόμενη επιφύλαξη διατυπώθηκε με γενικότητες, χωρίς να περιγράφεται με σαφήνεια η συγκεκριμένη ζημία, τεκμαίρεται ότι παρέλαβε τα πράγματα χωρίς ζημία, όπως αυτά περιγράφονται στη φορτωτική (άρ. 3 παρ. 6 εδ. 1), δηλαδή ότι ο μεταφορέας εκτέλεσε προσηκόντως τη μεταφορά και παρέδωσε τα πράγματα χωρίς βλάβη ή μερική, επομένως δε το τεκμήριο αυτό είναι υπέρ του μεταφορέα και σε βάρος του παραλήπτη. Αν αντίθετα, η δήλωση έγινε, όπως προβλέπει το άρ. 3 παρ. 6 εδ. 1 και 2, τεκμαίρεται, κατ' αντιδιαστολή, ότι ο δικαιούχος παρέλαβε τα πράγματα στην κατάσταση που περιγράφεται στη δήλωση, τότε δε το τεκμήριο είναι υπέρ του παραλήπτη και σε βάρος του μεταφορέα. Πάντως και στις δύο ανωτέρω περιπτώσεις το τεκμήριο είναι μαχητό και μπορεί να ανατραπεί με κύρια απόδειξη απ' αυτόν σε βάρος του οποίου λειτουργεί. Σε κάθε περίπτωση, αν ο παραλήπτης ανατρέψει το σε βάρος του τεκμήριο ή αν ο μεταφορέας δεν ανατρέψει το σε βάρος αυτού τεκμήριο, τίθεται σε λειτουργία το σύστημα ευθύνης του μεταφορέα που θεσπίζουν οι ΚΧ-Β Πρέπει να σημειωθεί ότι ως προς τα αποτελέσματα της διατύπωσης των επιφυλάξεων, η καθ' ημάς νομολογία και μέρος της θεωρίας ακολουθούν και στην εφαρμογή της παραπάνω διάταξης την άποψη, που είχε επικρατήσει στο δίκαιο του ΚΙΝΔ, ότι δηλαδή, εάν δεν διατυπωθεί επιφύλαξη, ο ενάγων – παραλήπτης ενδιαφερόμενος για το φορτίο υποχρεούται να αποδείξει ότι η βλάβη ή η απώλεια πραγματοποιήθηκε κατά το στάδιο της κύριας μεταφοράς (Εφ.Πειρ 583/2013 ΤΝΠ ΝΟΜΟΣ, με περαιτέρω παραπομπές σε θεωρία και νομολογία)».

Βλ. και Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 745-747.

2. Η Μέθοδος Περιορισμού.

Η μέθοδος προσδιορισμού των ποσοτικών ορίων βασίζεται σε δυο κατηγορίες συντελεστών το γινόμενο των οποίων δίδει το εκάστοτε ανώτατο οφειλόμενο όριο αποζημίωσης. Αφενός τις (λογιστικές) μονάδες υπολογισμού, αφετέρου τη βάση υπολογισμού.

α) Τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα Ε.Τ.Δ (Special Drawing Rights –S.D.R's.).

Κατ' αρχήν οι ΚΧ είχαν επιλέξει ως νομισματική μονάδα υπολογισμού τη Λίρα Αγγλίας σε αξία χρυσού. Στο άρ. 4 παρ. 5 περ. α' ορίζονταν τα ακόλουθα: «Ο μεταφορέας και το πλοίο δεν ευθύνονται σε καμία περίπτωση για απώλειες ή ζημιές που προκαλούνται σε εμπορεύματα ή που έχουν σχέση με αυτά, για ποσό άνω των εκατό (100) Λιρών Αγγλίας κατά (ένα) δέμα ή (μία) μονάδα ή το ισόποσο σε άλλο νόμισμα, εκτός αν το είδος και η αξία αυτών των εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί από το φορτωτή πριν από τη φόρτωση τους και αυτή η δήλωση έχει επισυναφθεί στη φορτωτική». Στη συνέχεια³⁷⁹ το Πρωτόκολλο του Βίμπυ του 1968 με το υπ' αριθ. 2 άρ. του αντικατέστησε την αγγλική λίρα ως νομισματική μονάδα με το Φράγκο Ροίγκαρε³⁸⁰ αυξάνοντας παράλληλα τα όρια του περιορισμού στα εδ. α και δ'. Η ως άνω μονάδα υπολογισμού δεν αναφερόταν³⁸¹ σε υπαρκτό νόμισμα αλλά σε μονάδα μέτρησης, που αντιστοιχούσε σε καθορισμένη από το ίδιο το Πρωτόκολλο – ποσότητα χρυσού: 65,5 χιλιοστόγραμμα χρυσού καθαρότητας 900/1000. Έτσι ορίστηκαν ως ανώτατα ποσοτικά όρια τα 10.000 φράγκα ανά δέμα ή μονάδα και τα 30 φράγκα ανά κιλό. Η ως άνω μονάδα υπολογισμού αποδείχτηκε όμως ανθεκτική στις πληθωριστικές πιέσεις³⁸², παρουσιάζοντας προβλήματα κατά τη μετατροπή της στα εθνικά νομίσματα³⁸³.

11 χρόνια αργότερα το Πρωτόκολλο του 1979 εισήγαγε το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα - Ε.Τ.Δ. (Special Drawing Right– S.D.R.) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (Δ.Ν.Τ.)³⁸⁴ που ρυθμίζεται στο άρ. 5 (δ) ΚΧ-Β. Το Ε.Τ.Δ³⁸⁵: α) είναι ένα διεθνές αποθεματικό περιουσιακό στοιχείο του Δ.Ν.Τ. από το 1969, ως εναλλακτικό διεθνές νόμισμα (international currency³⁸⁶) με σκοπό³⁸⁷ να καταστεί «το πρωταρχικό συναλλαγματικό διαθέσιμο στο παγκόσμιο νομισματικό σύστημα», β) δεν είναι νόμισμα ούτε χρήμα, αλλά λογιστική καταχώριση και αντιπροσωπεύοντας απαίτηση για συναλλαγματικά αποθέματα νομισμάτων των χωρών-μελών του ΔΝΤ (ευρώ, ιαπωνικά γιεν, λίρες, δολάρια κτλ) με τα οποία μπορούν να ανταλλαγούν, γ) δεν αποτελεί χρήμα εντούτοις μοιράζεται πολλά χαρακτηριστικά του φέροντας αγοραία αξία, αποτελώντας τοκοφόρο περιουσιακό στοιχείο και χρησιμοποιούμενο ως μέσο διευθέτησης χρέους, δ) η αρχική του αξία καθορίστηκε αρχικά ως ισοδύναμη με 0.888671 γραμμάρια καθαρού χρυσού όμως πλέον καθορίζεται με βάση το καλάθι ισοτιμιών (SDR Basket of currencies), που πλέον αποτελείται από το δολάριο ΗΠΑ, το ευρώ, το

³⁷⁹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 629.

³⁸⁰ Προς τιμήν του Γάλλου πολιτικού Ρεϋμόν Πουανκαρέ (Raymond Poincaré, 20 Αυγούστου 1860-15 Οκτωβρίου 1934), που διετέλεσε τρεις φορές πρωθυπουργός και μία φορά πρόεδρος της Γαλλικής Δημοκρατίας (1913-1920).

³⁸¹ Βλ. Αντάπαση Αντ.- Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 735.

³⁸² Sweeney J.C., UNCITRAL and The Hamburg Rules, The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 22, 1991, p. 519.

³⁸³ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 634.

³⁸⁴ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 735-736.

³⁸⁵ Βλ. και: Τι είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (Special Drawing Rights) του ΔΝΤ, 01.06.2015. διαθ. στο: <https://www.euretirio.com/eidika-traviktika-dikaiomata/>

³⁸⁶ Malbon J. - Bishop B., Australian Export: A Guide to Law and Practice, 2nd Edition 2015, p.140.

³⁸⁷ Βλ. και Παναγιώτου Π., Ξεχωριστοί Καιροί Για Τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, 02.11.2015., διαθ. στο: <https://analitis.gr/xechoristi-keri-gia-ta-idika-traviktika-dikeomata/>

κινεζικό ρενμίμπι, το ιαπωνικό γιεν και τη βρετανική λίρα³⁸⁸ ε) η ισοτιμία³⁸⁹ με το ευρώ, δολάριο και τα εθνικά νομίσματα δημοσιεύεται σε καθημερινή βάση³⁹⁰ για λόγους ασφαλείας των συναλλαγών, **στ**). κατανέμεται στις χώρες-μέλη από το Δ.Ν.Τ, ενώ δεν μπορεί να αποκτηθεί ή να χρησιμοποιηθεί από ιδιώτες.

Έτσι στο αρ. 4 παρ. 5 α' ΚΧ-Β τα ανώτατα ποσοτικά όρια ορίζονται σε εξακόσια εξήντα έξι και 67 του εκατοστού (666,67) Ε.Τ.Δ. ανά δέμα ή μονάδα ή εναλλακτικά σε δύο (2) Ε.Τ.Δ. ανά κιλό μικτού βάρους, όποιο είναι ανώτερο³⁹¹. Αν και υπολογίζεται με την παραπάνω μονάδα η επιδιωκόμενη στην Ελλάδα αποζημίωση είτε με κατανηφιστική είτε με αναγνωριστική αγωγή, καταβάλλεται σε ημεδαπό νόμισμα³⁹², αν δε ο λιμένας εκφόρτωσης βρίσκεται στην αλλοδαπή, σε ποσό ευρώ με βάση την ισοτιμία του ξένου νομίσματος στον τόπο και χρόνο εκφόρτωσης³⁹³. Περαιτέρω, από τις διατάξεις των αρ. 297 εδ. α', 298 ΑΚ και 1 του Ν.2842/2000 συνάγεται ότι κάθε αξίωση προς αποζημίωση, που διέπεται από το ελληνικό δίκαιο, είτε αυτή απορρέει από αθέτηση σύμβασης είτε από αδικοπραξία είτε εκ του νόμου, πρέπει να προσδιορίζεται σε ευρώ κατά το Ν.2842/2000 εθνικό νόμισμα και με το νόμισμα αυτό πρέπει όχι μόνο να πληρωθεί η αποζημίωση, αλλά και να υπολογισθεί η θετική και αποθετική ζημία³⁹⁴.

β) Η Ρύθμιση του ΚΙΝΔ.

Ο ΚΙΝΔ στο αρ.141 ορίζει ότι: *«Εν πάση περιπτώσει η εκ μέρους του εκναυλωτού αποζημίωσις δι' απωλείας ή βλάβας του φορτίου δεν δύναται να υπερβή το δια Διατάγματος εκάστοτε καθοριζόμενον ποσόν κατά δέμα ή κατά μονάδα, εκτός αν συνεφωνήθη ποσόν ανώτερον, ως και εάν η φύσις και η αξία των φορτωθέντων πραγμάτων εδηλώθησαν παρά του φορτωτού προ της φορτώσεως, η δε δήλωσις εγένετο εγγράφως. Κατά της δηλώσεως ταύτης επιτρέπεται πάντοτε ανταπόδειξις»*. Η διάταξη αυτή εξηγείται ιστορικά καθόσον το 1958 η συντακτική επιτροπή του ΚΙΝΔ υιοθέτησε τη ρύθμιση του αρ.4 παρ. 5 των ΚΧ. Ασφαλώς με τη διαφορά ότι αφενός δεν χρησιμοποιεί τα ΕΤΔ και αφετέρου πως καθορίζει όχι το ελάχιστο αλλά το ανώτατο ποσό αποζημίωσης.

³⁸⁸ Βλ. Πορτοκάλι Φ., ο.π., σελ. 328-329.

³⁸⁹ Εφ.Πειρ. 278/2019: *«Τα ΕΤΔ θα μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα του Κράτους, από το δικαστήριο του οποίου επελήφθη της υπόθεσης, με βάση την αξία του εν λόγω (εθνικού) νομίσματος σε σχέση με τα Ε.Τ.Δ., κατά την ημερομηνία της απόφασης ή την ημερομηνία, που συμφωνήθηκε από τους διαδίκους. Η αξία του εθνικού νομίσματος, σε όρους Ε.Τ.Δ., ενός Συμβαλλόμενου Κράτους, το οποίο είναι μέλος του Δ.Ν.Τ., θα υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο αποτίμησης που εφαρμόζει το Δ.Ν.Τ., κατά την εν λόγω ημερομηνία, για τις δραστηριότητες και τις συναλλαγές του»*.

Αντίθετη άποψη από Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 320: «..για το χρονικό σημείο μετατροπής της ισοτιμίας του ΕΤΔ στο εθνικό νόμισμα, ισχύει ο χρόνος πρώτης συζήτησης της υπόθεσης».

³⁹⁰ Στην ιστοσελίδα https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx

³⁹¹ Ενδ. Εφ.Πειρ. 447/2005, The Limnos (Serena Navigation Ltd and anor v. Dera Commercial Establishment Standard Chartered Plc), 2008.

³⁹² ΠΠρ.Πειρ. 2154/2020: *«Περαιτέρω, από τις διατάξεις των αρ. 297 εδ. α', 298 ΑΚ και 1 του Ν. 2842/2000 συνάγεται ότι κάθε αξίωση προς αποζημίωση, που διέπεται από το ελληνικό δίκαιο, είτε αυτή απορρέει από αθέτηση σύμβασης είτε από αδικοπραξία είτε εκ του νόμου, πρέπει να προσδιορίζεται σε ευρώ. Ως «χρήμα» νοείται το μετά την έναρξη ισχύος του Ν. 2842/2000 εθνικό νόμισμα, δηλαδή το ευρώ, και με το νόμισμα αυτό πρέπει όχι μόνο να πληρωθεί η αποζημίωση, αλλά και να υπολογισθεί η θετική και αποθετική ζημία»*.

³⁹³ Βλ. και Εφ.Αθ. 373/2006: *«Ο υπολογισμός του Ε.Τ.Δ. και η μετατροπή του εις εθνικό νόμισμα, γίνεται συμφώνως προς τη διάταξη 4 του ίδιου άρθρου από την οποία προκύπτει ότι τα ποσά τα οποία εκφράζονται εις Ε.Τ.Δ. θεωρείται ότι αναφέρονται εις το Ε.Τ.Δ., ως αυτό προσδιορίζεται από το Δ.Ν.Τ. και ότι η μετατροπή αυτών των ποσών εις εθνικά νομίσματα θα πραγματοποιείται, εν περιπτώσει δικαστικής αποφάσεως, συμφώνως προς την τιμή αυτών των νομισμάτων εις Ε.Τ.Δ., κατά την ημερομηνία της δίκης, δηλαδή του χρόνου της (πρώτης) συζήτησεως της αγωγής»*.

³⁹⁴ Ενδ. ΑΠ. 1903/2013, 349/2019. ΠΠρ.Πειρ. 1911/2017, 1237/2019.

Ο ΚΙΝΔ σχετικά με τον καθορισμό του ακριβές ποσού της αποζημιώσεως παρέχει νομοθετική εξουσιοδότηση σε ειδικότερο ΠΔ. Αυτό έγινε αρχικά με το Β.Δ. 25.10/8.11.1958 όπου το ποσό αποζημιώσεως κατά δέμα ή μονάδα αυτό καθορίστηκε σε 8.000 δρχ. Το ποσό αυτό όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό με το πέρασμα των χρόνων λόγω τιμαριθμικών αναπροσαρμογών και πληθωρισμού έφτασε στο σημείο να είναι ασήμαντο και στην ουσία, να καθιερώνει ένα απελπιστικά ελάχιστο ποσοτικό όριο ευθύνης του υπαίτιου εκναυλωτή, αναιρώντας αυτήν. Με το Π.Δ.425/1995³⁹⁵, το ποσό επανακαθορίστηκε σε 250.000 δρχ. κατά δέμα ή μονάδα, δηλαδή πλέον (από 01.01.2002 με μετατροπή) σε 734 ευρώ. Για την ακρίβεια η τροποποίηση έγινε βάσει του άρ.142 ΚΙΝΔ ως εξής: *«Εν πάση περιπτώσει η εκ μέρους του εκναυλωτού αποζημίωσις δι' απωλείας ή βλάβας του φορτίου δεν δύναται να υπερβή το δια Διατάγματος εκάστοτε καθοριζόμενον ποσόν κατά δέμα ή κατά μονάδα, εκτός αν συμφωνήθη ποσόν ανώτερον, ως και εάν η φύσις και η αξία των φορτωθέντων πραγμάτων εδηλώθησαν παρά του φορτωτού προ της φορτώσεως, η δε δήλωσις εγένετο εγγράφως. Κατά της δηλώσεως ταύτης επιτρέπεται πάντοτε ανταπόδειξις»*³⁹⁶.

3. Οι Βάσεις Υπολογισμού.

α) Η Έννοια της «μονάδας».

Αμφιλεγόμενη υπήρξε διαχρονικά η έννοια της «μονάδας» του άρ.141 ΚΙΝΔ και 5^α και 5γ' ΚΧ-Β. Ως όρος είναι δευτερεύον ως προς το «δέμα»³⁹⁷ εκλαμβάνομενος είτε σαν ενότητα είτε σαν μέγεθος ποσότητα που υποδηλώνει κοινό μέτρο άλλων ομοειδών πραγμάτων³⁹⁸. Ζήτημα ανέκυψε ως προς το αν αφορούσε μεμονωμένα και ασυσκευάστα εμπορεύματα ή αν συνιστούσε μονάδα μέτρησης, ιδίως για τα μεταφερόμενα χύδην φορτία. Στη δεύτερη μάλιστα εκδοχή είχαν διατυπωθεί αντικρουόμενες απόψεις για το κατά πόσον η «μονάδα μέτρησης» θα έπρεπε να γίνει αντιληπτή σαν «φορτωτική μονάδα (shipping unit)» ή ως «μονάδα ναύλου (freight unit)». Στην υπόθεση «Limnos»³⁹⁹ έγινε δεκτό πως: *«Ο όρος 'μονάδα' χρησιμοποιείται με την έννοια της ποσότητας ή του μεγέθους, που λαμβάνεται ως κοινό μέτρο όλων των άλλων ομοειδών ποσοτήτων ή μονάδων»*. Είναι απαραίτητο να επισημανθεί, πως η προβληματική αυτή είχε νόημα υπό το αρχικό καθεστώς των ΚΧ⁴⁰⁰, όπου προβλέπονταν μόνο δύο βάσεις για τον υπολογισμό του ποσοτικού περιορισμού: το «δέμα» και η «μονάδα».

Ο πρακτικός αντίκτυπος των διαφορετικών ερμηνειών του ανά μονάδα περιορισμού οδηγούσε σε παράλογα αποτελέσματα. Εάν ο όρος μονάδα ερμηνεύεται ως φορτωτική μονάδα, αυτό που πιθανώς μπορεί να χαρακτηριστεί ως «δέμα» πακέτο, εξίσου αποτελεί φορτωτική μονάδα, αν και ορισμένες φορτωτικές μονάδες, δεν είναι δέματα. Από την άλλη πλευρά, εάν ο όρος «μονάδα» θεωρείται ότι σημαίνει μονάδα ναύλου, η θέση θα είναι σημαντικά διαφορετικό, επειδή ο

³⁹⁵ Π.Δ. 425/1995 «Καθορισμός Ανώτατου Ορίου Αποζημίωσης, που Οφείλεται από τον Εκναυλωτή για Απώλεια ή Βλάβη Φορτίου» (Α' 245).

³⁹⁶ Για πιο αναλ. βλ. και Κιάντου-Παμπούκη Α., Προεδρικό Διάταγμα. 425/1995 «Καθορισμός Ανώτατου Ορίου Αποζημίωσης, που Οφείλεται από τον Εκναυλωτή για Απώλεια ή Βλάβη φορτίου» (ΦΕΚ Α' 245/24.11.1995), Επισκ.ΕΔ. 1995, σελ. 867 επ.

³⁹⁷ Βλ. Wiedenbach L., ο.π., p.115.

³⁹⁸ Βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 320.

³⁹⁹ Serena Navigation Ltd And Another v. Dera Commercial Establishment And Another (The "LIMNOS"), Queen's Bench Division (Commercial Court) [2008] Lloyd's Rep. Plus 50.

⁴⁰⁰ Βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 320.

υπολογισμός που βασίζεται στη μονάδα ναύλου, θα είναι υψηλότερος από αυτό, που βασίζεται στην φορτωτική μονάδα.⁴⁰¹ .

Στο επίπεδο Ελληνικής Νομολογίας⁴⁰² «Ο όρος μονάδα κατά την άποψη που επικρατεί έχει εφαρμογή στα φορτία χύμα⁴⁰³ και είναι η μονάδα βάρους ή όγκου, με βάση την οποία υπολογίστηκε ο ναύλος στο ναυλοσύμφωνο ή στη φορτωτική (freight unit). Έτσι τα μεμονωμένα πιο πάνω αντικείμενα δεν αποτελούν ούτε μονάδα». Επίσης ο όρος «μονάδα» υποδηλώνει το ασυσκευαστο πράγμα, διότι για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται χύδη ο ποσοτικός περιορισμός της αποζημίωσης γίνεται με τη βάση του κιλού⁴⁰⁴, που προστέθηκε με το Πρωτόκολλο Βίσμπτου του 1968. Στις έννομες τάξεις, που υιοθέτησαν και εφήρμοσαν τους ΚΧ-Β ήταν δικαιολογημένη η μέριμνα, να ερμηνευτεί η ρύθμιση κατά τρόπο, ώστε να καθίσταται δυνατός ο περιορισμός και στη μεταφορά των χύδη φορτίων. Έτσι η αμερικανική GOGSA του 1936 αναφέρεται ρητώς στη συνήθη μονάδα ναύλου (customary freight unit) ως βάση περιορισμού, και υπήρξε σχετικά πλούσια νομολογία⁴⁰⁵. Αντιστοίχως ο όρος «μονάδα» υπό το άρ. 141 ΚΙΝΔ ερμηνεύτηκε παγίως από την ελληνική θεωρία και νομολογία ότι αφορά τη μονάδα ναύλου για χύδη φορτία. Στο γαλλικό δίκαιο επίσης το Ακυρωτικό έκρινε από το 1947 ότι αφορά τη φορτωτική μονάδα των χύδη φορτίων, το δε ακριβές περιεχόμενό της καθορίζεται από την εκάστοτε χρησιμοποιούμενη φορτωτική: αν το βάρος δηλώνεται σε τόνους ως μονάδα εκλαμβάνεται ο τόνος, αν δηλώνεται σε κιλά ως μονάδα εκλαμβάνεται το κιλό κ.ο.κ.

Αντιδιαμετρικώς αντίθετη είναι η θέση του καναδικού και του αγγλικού δικαίου. Ιδιαίτερη μνεία επιφυλάσσεται στο αγγλικό δίκαιο λόγω της πρόσφατης νομολογίας επί της έννοιας της «μονάδας» υπό το καθεστώς των ΚΧ. Στην υπόθεση «The Agasia»⁴⁰⁶ έγινε δεκτό πως ο όρος «μονάδα» αναφέρεται σε μεμονωμένα αντικείμενα και όχι σε χύδη φορτία επί τη βάσει των ακόλουθων επιχειρημάτων: **α)** προκύπτει σαφώς από τις προπαρασκευαστικές εργασίες, η βούληση του ιστορικού νομοθέτη, να εξαιρέσει τα χύδη φορτία από τον περιορισμό, λόγω της χαμηλής αξίας τους, **β)** το αυτό επιβεβαιώνεται από την έστω περιορισμένη νομολογία των αγγλοσαξωνικών εννόμων τάξεων, με προφανή εξαίρεση την αμερικανική λόγω της διαφορετικής διάταξης της US GOGSA⁴⁰⁷ καθώς και από την αγγλόφωνη θεωρία.

Από τη θέση σε ισχύ των ΚΧ-Β, η σχετική προβληματική δεν φαίνεται να έχει πλέον αντικείμενο, ιδίως στις χώρες, που τους εφαρμόζουν. Κατά την πλέον πειστική εκδοχή, ο όρος «μονάδα» αναφέρεται στο ασυσκευαστο φορτίο αφού για τα χύδη φορτία είναι πλέον δυνατός ο υπολογισμός με βάση το κιλό. Η ερμηνεία αυτή συντονίζει το βήμα και με τη διάταξη του άρ. 4 παρ.5 περ. γ' των ΚΧ-Β, που επίσης προστέθηκε με το Πρωτόκολλο και κάνει λόγο για αριθμό δεμάτων ή μονάδων που αναφέρονται στη φορτωτική και είναι συσκευασμένα σε

⁴⁰¹ Mahafzah Q.A., Achieving Uniform Interpretations of Uniform Rules: A Case Study of Containerisation and Carriage of Goods by Sea, Durham University, 2002, p. 89.

⁴⁰² Εφ.Πειρ.797/1979.

⁴⁰³ Βλ. και Κιάντου-Παμπούκη Α, ο.π., σελ. 141, υποσ. 13.

⁴⁰⁴ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 739 και ΠΠρ.Πειρ.3225/2020.

⁴⁰⁵ Για πιο αναλ. βλ. Force R., Yiannopoulos A.N., Davies M., Admiralty and Maritime Law, Beard Books Edition, 2006, p. 276.

⁴⁰⁶ Για σχολ. της απόφ. βλ. και Sharma J., The Agasia – Package Limitation and Bulk Cargo under the Hague Rules, June 2018, av. at: <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/theaqasia062018.htm>

⁴⁰⁷ Sec. 1304 (5) of COGSA, όπου γίνεται λόγος για freight unit (μονάδα ναύλου).

εμπορευματοκιβώτια ή παρόμοιο μέσο μεταφοράς. Στη συνέχεια οι ΚΑ⁴⁰⁸ και ΚΡ⁴⁰⁹ έκαναν ρητώς λόγο για «φορτωτική μονάδα-shipping unit».

β) Υπολογισμός με Βάση το Κιλό.

Ο «κατά κιλό» περιορισμός δεν προβλέπεται στο άρ. 141 ΚΙΝΔ (δηλ. ΚΧ) και εισήχθει με το τροποποιημένο άρ.4 παρ. 5 α' των ΚΧ-Β δίνοντας λύση στην αντιγνωμία της αγγλοσαξωνικής θεωρίας και πρακτικής και κατά το πλείστον των περιπτώσεων στην ελληνική διάσταση απόψεων, αναφορικά με την ακριβή έννοια του όρου «μονάδα»⁴¹⁰. Η έννοια του «κιλού» ή αλλιώς «χιλιόγραμμα» δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση, να δημιουργήσει ιδιαίτερα προβλήματα ερμηνείας⁴¹¹, δεδομένου ότι αποτελεί μια μη αμφισβητούμενη παγκόσμια σταθερά. Αυτή η βάση υπολογισμού τυγχάνει αποκλειστικής εφαρμογής, για τα χύδην φορτία είναι χύδην, ενώ εναλλακτικά όταν ο περιορισμός αφορά φορτίο μεταφερόμενο σε συσκευασία ή ασυσκευαστο. Στην περίπτωση μεταφοράς υγρών φορτίων θα πρέπει να επισημανθεί πως εν επιλεγεί το «λίτρο»⁴¹² ή το «γαλόνι»⁴¹³, που είναι μονάδες μετρήσεως όγκου και όχι μάζας, όπως το κιλό, τότε θα πρέπει να μετατραπεί σε κιλό, υπό την προϋπόθεση ασφαλώς, πως δεν έχει ζυγιστεί προηγουμένως σε κιλά. Ασφαλώς στην περίπτωση μεταφοράς νερού τέτοιο πρόβλημα δεν υπάρχει καθόσον είναι γνωστό, πως ένα λίτρο νερού ισοδυναμεί με ένα κιλό νερού.

Στην πρώτη περίπτωση ο ζημιωθείς δικαιούται να επιλέξει τη βάση υπολογισμού που καταλήγει στο υψηλότερο όριο ευθύνης. Έτσι λόγω χάρη υποθέτουμε πως ένα γεωργικό μηχάνημα μη συσκευασμένο υφίσταται βλάβη κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Ο δικαιούχος του φορτίου δύναται να επιλέξει τον υπολογισμό βάσει του ποσοτικού περιορισμού είτε βάσει μονάδας είτε βάσει κιλού. Το δεύτερο θα είναι ευνοϊκότερο προς αυτόν αν το βάρος του μηχανήματος υπερβαίνει τα 333,33 κιλά⁴¹⁴. Αν το βάρος του απολεσθέντος ή βλαφθέντος εμπορεύματος είναι άγνωστο, αλλά υπερβαίνει κατά την κοινή λογική το προαναφερθέν επίπεδο των 333,33 κιλών, θα πρέπει να δοθεί ευχέρεια στο ζημιωθέντα είτε να προβεί σε ένα κατά προσέγγιση υπολογισμό του βάρους είτε να βασιστεί σε συγκριτικά στοιχεία από παρεμφερή πράγματα, δηλαδή από πράγματα με παρόμοια χαρακτηριστικά. Για ορισμένα φορτία μπορεί να προκύψει αμφισβήτηση κατά πόσον μεταφέρονται

⁴⁰⁸ Άρ. 6 παρ. 1 περ. α'.

⁴⁰⁹ Άρ. 59 παρ. 1.

⁴¹⁰ Κοροτζής Ι., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 221.

⁴¹¹ Βλ. και «Από Σήμερα Αλλάζει ο Τρόπος με τον Οποίο Υπολογίζουμε το Κιλό/20.05.2019», διαθ. στο: <https://www.cnn.gr/news/kosmos/story/177359/apo-simera-allazei-o-tropos-me-ton-opoio-ypologizoyme-to-kilo>: «Μέχρι σήμερα το πρότυπο του κιλού, το λεγόμενο και μόνο «αληθινό» κιλό ή «Το Μεγάλο Κ» (Le Grand K), που χρησιμοποιείται από το 1889, φυλάσσεται σε ένα εργαστήριο στο κτήριο του Διεθνούς Γραφείου Μέτρων και Σταθμών (το οποίο είχε ιδρυθεί το 1875), στις Σέβρες της Γαλλίας. Ο εν λόγω εμβληματικός λαμπερός κύλινδρος -που διεκδικούσε το δικαίωμα να αποκαλείται το μοναδικό αληθινό κιλό στον κόσμο- αποτελεί το τελευταίο υλικό κατασκεύασμα, που ακόμη χρησιμοποιείται για τον ορισμό μίας μονάδας του συστήματος SI-ΑΠΕ/ΜΠΕ Συγκεκριμένα, το κιλό θα ορίζεται πλέον με βάση την κβαντική Σταθερά Πλανκ, τη μικρότερη δυνατή μονάδα ενέργειας που δεν αλλάζει ποτέ και από την οποία μπορεί να προκύψει η μάζα σύμφωνα με τη θεωρία του Αϊνστάιν για τη σχέση μάζας-ενέργειας. Το αμπέρ θα ορίζεται με βάση το φορτίο του ηλεκτρονίου, το κέλβιν με βάση τη Σταθερά Μπόλτζμαν και το γραμμομόριο με βάση τη Σταθερά Αβογκάντρο».

⁴¹² Το λίτρο (L) είναι μονάδα μέτρησης όγκου υγρών και αερίων. Αντιστοιχεί στην ποσότητα του υγρού ή του αερίου που χωράει σε 1 κυβικό δεκατόμετρο (δηλαδή σε έναν κύβο με ακμή 10 εκατοστά).

⁴¹³ Μονάδα όγκου, ίσο με 4,405 λίτρα (ξηρό γαλόνι στις ΗΠΑ) ή 3,785 λίτρα (υγρό γαλόνι στις ΗΠΑ) ή 4,454 λίτρα (αυτοκρατορικό γαλόνι στο Ηνωμένο Βασίλειο).

⁴¹⁴ Gaskell, N. - Forrest C., The Law of Wreck, Informa Law from Routledge Publications, 1st Edition, 2019, p. 323.

χύδην ή σε συσκευασμένες μονάδες, όπως λόγου χάρη τα φορτία ξυλείας. Κρίσιμες ασφαλώς σε μια τέτοια περίπτωση θα είναι οι ενδείξεις πάνω στην όψη της φορτωτικής.

γ) Η Έννοια του Δέματος.

Η έννοια «δέμα» βρίσκεται σε μια «εναλλακτική ισοδυναμία»⁴¹⁵ με την έννοια «μονάδα», τόσο στο άρ. 141 ΚΙΝΔ, όσο και στο άρ.5^{α'} και 5γ' ΚΧ-Β. Ο προσδιορισμός των ως άνω εννοιών και το περιεχόμενό τους δεν έχει εξειδικευτεί ούτε από τις εθνικές νομοθεσίες ούτε από τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις⁴¹⁶. Οι όροι «δέμα» ή «μονάδα» αποτελούν κατεξοχήν νομικές έννοιες, με τις οποίες προσδιορίζεται το πραγματικό νόημα του κανόνα δικαίου. Ως εκ τούτου στο ελληνικό δικαιοδοτικό σύστημα ελέγχεται και ακυρωτικά ως προς το περιεχόμενό τους από τον ΑΠ⁴¹⁷. Η ελληνική θεωρία⁴¹⁸ και η νομολογία⁴¹⁹ συγκλίνουν στον ακόλουθο ορισμό: «Ως δέμα⁴²⁰ νοείται μια συσκευασία αυθυπόστατη που περιέχει ένα ή περισσότερα αντικείμενα και η οποία καθιστά αδύνατη τη διακρίβωση του περιεχομένου της με απλή θεώρηση». Όπως παρατηρεί και η Αθανασίου Λ.⁴²¹: «Ως δέμα νοείται η συσκευασία οποιασδήποτε μορφής συνήθως αυθυπόστατη εντός της οποίας βρίσκεται το φορτίο, ώστε να διευκολύνει τις εργασίες φόρτωσης, στοιβασίας και εν γένει μεταχειρίσεώς της. Το υλικό κατασκευής της είναι αδιάφορο όπως για παράδειγμα αν είναι διαφανής ή αδιαφανής. Αυτό που λαμβάνεται ως σημείο αναφοράς είναι το να έχουν συσκευαστεί τα προϊόντα με τον ένα ή τον άλλο τρόπο⁴²²».

δ) Μπορεί το Εμπορευματοκιβώτιο να Θεωρηθεί ως Δέμα κατά τους Κ.Χ. και Κ.Χ-Β?

Το ερμηνευτικό ζήτημα που προέκυψε ήταν αν τα εμπορευματοκιβώτια θα μπορούσαν να υπαχθούν στην ρύθμιση των ΚΧ-Β, όπως και του άρ. 141 ΚΙΝΔ, για τον περιορισμό της ευθύνης κατά «δέμα» ή «μονάδα». Δηλαδή αν το εμπορευματοκιβώτιο θα χαρακτηριστεί νομικά εν τέλει ως «δέμα» ή «μονάδα» ή όχι. Ασφαλώς έως την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου του Βίσμπυ τόσο η θεωρία και η νομολογία, ποτέ δεν αμφισβήτησαν πως το εμπορευματοκιβώτιο ούτως η άλλως είναι ένα δέμα. Το βήμα προς τα εμπρός της νομικής έρευνας εστιάστηκε περαιτέρω στο εάν το εμπορευματοκιβώτιο θα θεωρηθεί ως ένα δέμα ή θα ληφθούν υπόψη τα περισσότερα δέματα, που εμπεριέχονται σε αυτό⁴²³. Το ως άνω ζήτημα ασφαλώς απασχόλησε τους μεταφορείς και φορτωτές καθώς και τους ασφαλιστές τους, οι οποίοι καλύπτουν τους θαλάσσιους κινδύνους τόσο για το φορτίο όσο και για το πλοίο, ενώ ο ίδιος προβληματισμός αποτυπώθηκε και κατά την εκδίκαση των σχετικών υποθέσεων.

⁴¹⁵ Βλ. και Carr I., ο.π., p. 259.

⁴¹⁶ Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2007, τόμος 2^{ος}, σελ. 638.

⁴¹⁷ Αρβανίτης Κ. Η Αποζημίωσης δι' Απώλειαν ή Βλάβην του Φορτίου, ΕΕμπΔ, 1974, σελ. 28.

⁴¹⁸ Βλ. ενδ.:

α) Αρβανίτη, Κ Η Αποζημίωσις δι' Απώλειαν ή Βλάβην Φορτίου, ΕΕμπΔ, 1974, σελ. 39,

β) Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., Η Ευθύνη στη Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευμάτων (εσωτερική και διεθνή), εκδ. Σάκκουλα Αθήνα- Θεσσαλονίκη, 2000, σελ.291,

γ) Πετσαλά Δ., Περιορισμός της Ευθύνης του Εκναυλωτή κατά Μονάδα, Άρθρο 141 ΚΙΝΔ, ΕΝΔ 1986, σελ. 49.

δ) Κιάντου-Παμπούκη, Α. Ο Περιορισμός της Ευθύνης του Εκναυλωτή κατά Δέμα ή Μονάδα, Πειρ. Νομ. 1991, σελ.23.

⁴¹⁹ Ενδ. Εφ.Πειρ.797/1979, 1067/1983, 1623/1989, 137/1990, 1293/1995.

⁴²⁰ Ενδ. ΑΠ 884/2005, 576/2006, ΠΠρ.Πειρ.3225/2020.

⁴²¹ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 737.

⁴²² Βλ. Wiedenbach L., ο.π., p. 115.

⁴²³ Βλ. και Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 31-32.

Στις προσπάθειες που έγιναν διεθνώς για να δοθεί μια λύση στην ανωτέρω προβληματική έχουν διατυπωθεί διαφορετικές απόψεις τόσο υπό το πνεύμα των ΚΧ και ΚΧ-Β. Πιο συγκεκριμένα αξίζει εν προκειμένω να παρατεθεί και η αντιμετώπιση του ζητήματος κυρίως από την αμερικανική νομολογία⁴²⁴ (Δικαστική ερμηνεία βάσει της COGSA 1936). Χαρακτηριστική είναι η υπόθεση *Bin Laden*⁴²⁵, όπου το δικαστήριο ανέφερε ότι, «η τεχνολογία των εμπορευματοκιβωτίων οδήγησε στη διαμόρφωση ειδικών κανόνων σχετικά με τον περιορισμό της συσκευασίας στα εμπορευματοκιβώτια».

Η διεθνής νομολογία, ειδικότερα όμως των ΗΠΑ, ανέπτυξαν τρεις ξεχωριστές και ξεχωριστές μεθόδους αντιμετώπισης του προβλήματος, προκειμένου να παράσχουν μια δίκαιη και λογική ερμηνεία της υφιστάμενης νομοθεσίας. Οι μέθοδοι αυτές έχουν ως εξής:

i) Η «απλή δοκιμή» (simple test).

Η πρώτη προσέγγιση της Αμερικανικής νομολογίας αναφερόμενη ως απλή «δοκιμή»⁴²⁶ απαντά στο ερώτημα με βάση της δηλώσεις, που εμπεριέχονται στο κείμενο της φορτωτικής⁴²⁷ εστιάζοντας κυρίως σε δύο ζητήματα: Πρώτον αν η φορτωτική στο κείμενό της περιγράφει το εμπορευματοκιβώτιο ως συσκευασία και δεύτερον ποιος (δηλ. μεταφορέας ή φορτωτής) έχει επιλέξει, να χρησιμοποιηθεί το εμπορευματοκιβώτιο στη μεταφορά. Έτσι στην περίπτωση που η φορτωτική αναγνωρίζει ότι τα περιεχόμενα ενός εμπορευματοκιβωτίου παρατίθενται ως ξεχωριστά αντικείμενα, τότε κάθε αντικείμενο πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ξεχωριστό «δέμα», για το σκοπό του περιορισμού της ευθύνης⁴²⁸.

Το τεστ αυτό παραπέμπει στη «ρήτρα εμπορευματοκιβωτίου» (container clause) των ΚΧ-Β, που θα αναλυθεί παρακάτω. Υπάρχουν επίσης ορισμένες υποθέσεις των ευρωπαϊκών δικαιοδοτικών συστημάτων, που χρησιμοποίησαν αυτό το τεστ, όπως για παράδειγμα η υπόθεση *Societe Navale Caennaise vs Gastin*, όπου το Γαλλικό Ακυρωτικό⁴²⁹ έκρινε ότι το εμπορευματοκιβώτιο δεν ήταν «πακέτο», επειδή η φορτωτική αναφέρει τον αριθμό των δεμάτων στο δοχείο.

Από την άλλη, στην υπόθεση *Standard Electrica*⁴³⁰, το εμπορευματοκιβώτιο αντιμετωπίστηκε ως «συσκευασία» επειδή η σχετική φορτωτική απλώς αναφερόταν στο εμπορευματοκιβώτιο, χωρίς να εξειδικεύει περαιτέρω τα περιεχόμενά του. Στην υπόθεση αυτή προέκυψε και το ζήτημα εάν η λέξη «συσκευασία» περιελάμβανε τα «παλετοποιημένα» φορτία. Το δικαστήριο έλαβε σοβαρά υπόψη την πρόθεση των αντισυμβαλλομένων μερών (intent of the parties) καθώς οι διάδικοι

⁴²⁴ Για περισ. Βλ. Schmelzer E.-Peavy R., A. Prospects And Problems Of The Container Revolution, The Transportation Law Journal, 1970, p. 282 – 285.

⁴²⁵ *Binladen BSB Landscaping v. M.V. Nedlloyd Rotterdam*, 759 F.2d 1006, 1985 A.M.C. 2113.

⁴²⁶ Simple” test or the choice and description tests to containers.

⁴²⁷ Βλ. και

α) Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 32-33.

β) Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, ο.π., σελ. 648.

⁴²⁸ *Leather's Best Inc. v. SS Mormaclynx*, 313 F. Supp. 1373 (E.D.N.Y. 1970), avail. at: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/313/1373/1969166/>

⁴²⁹ Βλ. και Κιάντου-Παμπούκη Α., *Η Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων με Εμπορευματοκιβώτια*, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2009, σελ. 33.

⁴³⁰ *Standard Electrica, S.A. v. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft U.S. Supreme Court*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 193.

χαρακτήρισαν την παλέτα ως «πακέτο» στη φορτωτική⁴³¹, η εφαρμογή του περιορισμού των § 500⁴³² ανά «δέμα» ή «πακέτο» για κάθε παλέτα ήταν νόμιμη⁴³³.

Η υπόθεση Hayes-Leger⁴³⁴ συνόψισε αυτή την προσέγγιση ως εξής: «Όταν μια φορτωτική περιλαμβάνει τον αριθμό των πακέτων COGSA σε ένα εμπορευματοκιβώτιο, ο περιορισμός ευθύνης του άρ. 4 αριθ. 5 αυτής ισχύει για αυτά τα πακέτα. Εάν όμως η φορτωτική αναφέρει τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων ως τον αριθμό των πακέτων και δεν αναγράφει τον αριθμό των πακέτων COGSA σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο, ο περιορισμός ευθύνης του άρ.4 αριθ. 5 εφαρμόζεται στα ίδια τα εμπορευματοκιβώτια». Η ίδια μέθοδος εφαρμόστηκε και στην Monica Textile⁴³⁵, όπου το έγινε δεκτό πως: «τα εμπορευματοκιβώτια γενικά δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως συσκευασίες». Υπό το doctrine αυτό, τα εμπορευματοκιβώτια αντιμετωπίζονται ως πακέτα COGSA, μόνο εάν είναι τα περιεχόμενα δεν αναφέρονται στη φορτωτική ή τα μέρη συμφωνούν ρητά ότι «το εμπορευματοκιβώτιο είναι το πακέτο». Επομένως, εάν η φορτωτική έχει τη ρήτρα «ένα εμπορευματοκιβώτιο, που περιέχει κουτιά», δεν υφίσταται απαρίθμηση, επομένως το εμπορευματοκιβώτιο καθεαυτό είναι το δέμα. Εάν η ρήτρα είναι «ένα κοντέινερ που περιέχει 500 φορητούς υπολογιστές», τότε υφίσταται απαρίθμηση και οι αναγραφόμενοι υπολογιστές είναι τα «πακέτα» ή οι «μονάδες» που θα ληφθούν υπόψη για τον περιορισμό.

Ως προς το δεύτερο κριτήριο του τεστ αυτού δηλαδή ποιος παρέχει το εμπορευματοκιβώτιο στην υπόθεση Societe Navale Caennaise v. Gastin και στο γερμανικό Bundesgerichtshof⁴³⁶, κρίθηκε ότι όταν ο πλοιοκτήτης θέτει στη διάθεση του φορτωτή ένα εμπορευματοκιβώτιο, εντός του οποίου τα αγαθά παραδίδονται στον πλοιοκτήτη, το εμπορευματοκιβώτιο απλά θεωρείται ως συσκευασία για τα εμπορεύματα. Αυτή η άποψη σαφώς είναι στο πνεύμα της θεωρίας για τα εμπορευματοκιβωτιοφόρα και μη πλοία, όπου το (παρεχόμεν από το μεταφορέα) εμπορευματοκιβώτιο θεωρείται μέρος του πλοίου. Σε επίπεδο αμερικανικής νομολογίας στην ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και η υπόθεση Mormaclynx⁴³⁷, όπου το εμπορευματοκιβώτιο δεν μπορούσε να αποτελέσει «δέμα» GOGSA, εξαιτίας της δήλωσης στη φορτωτική ότι το παρέχει ο μεταφορέας. Το δικαστήριο χαρακτηριστικά παρατήρησε πως ο όρος «δέμα» ευρίσκεται νοηματικά πιο κοντά στη «μονάδα», εντός της οποίας ο φορτωτής - αποστολέας τοποθέτησε τα αγαθά, παρά στο εμπορευματοκιβώτιο που είναι ένα μεγάλο μεταλλικό κουτί το οποίο λειτουργικά είναι και μέρος του πλοίου.⁴³⁸ Από την άλλη εάν το εμπορευματοκιβώτιο το παρέχει ο φορτωτής - αποστολέας είναι προφανώς ένα επιπλέον «δέμα» ή «μονάδα» για το σκοπό περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα.

Συμπερασματικά, εάν ο φορτωτής-αποστολέας επιλέξει τη χρήση ενός εμπορευματοκιβωτίου και η φορτωτική αναφέρει κάθε εμπορευματοκιβώτιο ως ένα πακέτο, ο περιορισμός εφαρμόζεται μόνο για το εμπορευματοκιβώτιο. Αντιστρόφως, στην περίπτωση που ο μεταφορέας συσκευάζει τα

⁴³¹ «Each pallet had the physical characteristics of a package and was clearly a `bundle put up for transportation» Black H.-C., Blacks Law Dictionary 4th Edition With Guide To Pronunciation Hardcover – January 1, 1951.

⁴³² Sec. 1304 (5) GOGSA.

⁴³³ Για πιο αναλυτ.: MURPHY J. F., Containers and the Problem of Interpretation Under Gogsa Section 4 (5), Washington and Lee Law Review, Vol. 35, 1978, p. 310-312.

⁴³⁴ Hayes-Leger Associates, Inc.v.M/V Oriental Knight, 765 F.2d 1076 (11th Cir. 1985).

⁴³⁵ Monica Textile Corp.v. S.S. Tana, 952 F.2d 636 (2d Cir. 1991).

⁴³⁶ Federal Court of Justice.

⁴³⁷ Leather's Best Inc., v. Mormaclynx 451 F2d, 800 810, n.12 (2d Circuit 1971).

⁴³⁸ HOVER M. C., A Container is not s GOGSA Package When the Bill of Lading Discloses the Contents, Mc George Law Review, Vol. 15, 1984, p. 750.

εμπορεύματα στο εμπορευματοκιβώτιο και ο μεταφορέας απαριθμεί τον αριθμό των χαρτοκιβωτίων και η παραλαβή τους αναγράφεται στη φορτωτική, τότε ο περιορισμός εφαρμόζεται στον αριθμό των χαρτοκιβωτίων, που τοποθετούνται στο εμπορευματοκιβώτιο βάσει της φορτωτικής. Ωστόσο, ο μεταφορέας μπορεί να απορρίψει την περιγραφή του αποστολέα εάν δεν έχει κανένα μέσο ελέγχου του περιεχομένου του εμπορευματοκιβωτίου, εκτός εάν δηλωθεί η αξία και καταβληθεί επιπλέον ναύλος.

ii) Το «τεστ λειτουργικής συσκευασίας» (functional packing test).

Κατά την δεύτερη αυτή προσέγγιση αυτή, τα δικαστήρια βασίζονται στη δοκιμή «λειτουργικής συσκευασίας»⁴³⁹. Το ζήτημα ήταν αν το περιεχόμενο του εμπορευματοκιβωτίου θα μπορούσε να έχει αποσταλεί στο εξωτερικό σε μεμονωμένα πακέτα ή χαρτοκιβώτια, στα οποία συσκευάστηκαν από τον αποστολέα. Εάν η μεμονωμένη συσκευασία ήταν κατάλληλη, για να αντέξει τους κινδύνους μεταφοράς ως συμβατικό φορτίο, τότε καθεμία θα υπολογιζόταν ως ξεχωριστό «πακέτο» για τους σκοπούς περιορισμού. Δηλαδή όταν οι μονάδες συσκευασίας του αποστολέα είναι λειτουργικές (δηλαδή functional packing units) για θαλάσσια μεταφορά, πράγμα που σημαίνει ότι τα πακέτα δεν είναι «συσκευασμένα» στο εμπορευματοκιβώτιο αλλά απλώς τοποθετούνται εκεί, τότε το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως «δέμα». Εάν πάλι η χρήση του εμπορευματοκιβωτίου ήταν αναγκαία για τη συντήρηση των εμπορευμάτων, τότε το εμπορευματοκιβώτιο θα υπολογιζόταν ως «πακέτο» για τις ανάγκες του περιορισμού. Βασική υπόθεση με την προσέγγιση αυτή, ήταν η Royal Typewriter⁴⁴⁰. Κρίθηκε ότι το εμπορευματοκιβώτιο δεν αποτελεί «δέμα» όταν τα περιεχόμενά του έχουν τοποθετηθεί σε ξεχωριστά πακέτα ή χαρτοσυσκευασίες από τον φορτωτή – αποστολέα.⁴⁴¹ Βάσει αυτής της θεώρησης είναι προφανές ότι ο μεταφορέας για να απολαύσει του περιορισμού για ένα (1) δέμα έχει το βάρος της απόδειξης ότι τα μέρη σκόπευαν να αντιμετωπίσουν το εμπορευματοκιβώτιο ως «δέμα»⁴⁴². Αυτό δεν μπορούσε να αποδειχτεί βέβαια στην υπόθεση Royal Typewriter, δεδομένου ότι η φορτωτική δεν ανέγραφε τον αριθμό των χαρτοκιβωτίων. Το «τεστ λειτουργικής συσκευασίας» μάλλον έπρεπε να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση που ο φορτωτής - αποστολέας επέλεξε το εμπορευματοκιβώτιο⁴⁴³.

Το τεστ αυτό χρησιμοποιήθηκε ένα χρόνο μετά και στην υπόθεση Cameco⁴⁴⁴. Αργότερα πολλοί μελετητές και ειδικοί επέκριναν αυτήν το «τεστ λειτουργικής συσκευασίας» ως μη εμπορικά πρακτικό και μη αντικατοπτρίζον την πραγματικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Και αυτό γιατί όπως είναι ευρέως γνωστό, μια από τις μεγαλύτερες εξοικονομήσεις κόστους του εμπορευματοκιβωτίου προκύπτει από την εξάλειψη του κόστους της συσκευασίας εξαγωγής και για αυτό η προσέγγιση αυτή χαρακτηρίστηκε ως παράλογη. Εν τέλει το τεστ αυτό εγκαταλείφθηκε το 1981. Στην υπόθεση Matsushita⁴⁴⁵ το τεστ αυτό απορρίφθηκε ως μη πρακτικό⁴⁴⁶. Το δικαστήριο

⁴³⁹ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 33-34.

⁴⁴⁰ Royal Typewriter Co. v. M/V Kulmerland, 483 F.2d 645 (Second Circuit).

⁴⁴¹ MURPHY J. F., Containers and the Problem of Interpretation Under Gogsa Sec. 4 (5), Washington and Lee Law Review, Vol. 35, 1978, p. 305.

⁴⁴² SHARP N.A., What is a GOGSA Package, Pace International Law Review, Vo. 5, 1993, p. 127 καθώς και: Cameco Inc. vs S.S. Am. Legion, 514F.2d 1292 (2nd Circuit 1974).

⁴⁴³ FODIL T., What Constitutes a Package or Unit for the Purpose of Determining the Package limitation in GOGSA, World Maritime University, 2006, p. 40.

⁴⁴⁴ Cameco, Inc. v. S.S. American Legion, 514 F.2d 1291 (2 Cir. 1974).

⁴⁴⁵ Matsushita Electric Corporation vs. SS Aegis Spirit, 414 F. Supp. 894 (W.D. Wash. 1976).

αιτιολόγησε ότι ήταν άδικο να τιμωρηθεί ο αποστολέας επειδή επωφελήθηκε από οικονομικότερη συσκευασία, που κατέστη δυνατή μέσω της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ η λεγόμενη «λειτουργική δοκιμή» δεν έλαβε υπόψη τα αντίστοιχα οικονομικά οφέλη από τον εμπορευματοκιβώτιο, που απολάμβανε ο μεταφορέας⁴⁴⁷.

Ο στόχος του δικαστηρίου ήταν να βρει μια προσέγγιση, που να αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας του σήμερα, η οποία οδήγησε στην απόρριψη του λειτουργικού τεστ συσκευασίας. Είναι σαφές ότι, κατά τη γνώμη του συγγραφέα, η προσέγγιση «η λειτουργική συσκευασία» μπορεί να προκαλέσει σύγχυση και να ενθαρρύνει ακόμη περισσότερες διαφορές μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών.

iii) Η «δοκιμή της πρόθεσης» (intention test).

Η τρίτη προσέγγιση είναι η «Δοκιμή Πρόθεσης» (Intention Test), που εξετάζει *το ποιος έχει την πρωτοβουλία και την ευθύνη για τη στοιβασία των πραγμάτων στο εμπορευματοκιβώτιο*⁴⁴⁸. Έτσι εάν ο φορτωτής-αποστολέας γεμίζει και σφραγίζει το εμπορευματοκιβώτιο χωρίς καμία επίβλεψη από τον μεταφορέα είναι πολύ πιθανό τα δικαστήρια, να αντιμετωπίσουν το εμπορευματοκιβώτιο ως ένα «δέμα», ειδικά όταν ο αποστολέας δεν καταγράφει τα εμπορεύματα εντός του εμπορευματοκιβωτίου στη φορτωτική⁴⁴⁹.

Αν από την άλλη ο μεταφορέας με τους δικούς του προστηθέντες τοποθετεί τα εμπορεύματα στο εμπορευματοκιβώτιο, ιδίως όταν αυτά ανήκουν σε περισσότερους φορτωτές ο αριθμός των δεμάτων, που περιέχεται στο εμπορευματοκιβώτιο, θα λαμβάνεται υπόψη για τον περιορισμό των KX-B. Στην περίπτωση αυτή υποστηρίζεται πως ο μεταφορέας γνωρίζει το περιεχόμενο του εμπορευματοκιβωτίου και δεν επιτρέπεται να ισχυριστεί, πως έλαβε ένα μόνο δέμα άγνωστου περιεχομένου. Αυτό θα ισοδυναμούσε με προσπάθεια του μεταφορέα να μειώσει την ευθύνη του και η οποία θα προσέκρουε στην απαγόρευση του άρ. 3 παρ. 8 της ΔΣ⁴⁵⁰.

Επίσης, στην περίπτωση που ο φορτωτής - αποστολέας αποδέχεται τη ρήτρα «said to contain - λέγεται ότι περιέχει»⁴⁵¹ στη φορτωτική, θα γίνει κατανοητή ως συμφωνία ότι τα μέρη αναγνωρίζουν ότι το εμπορευματοκιβώτιο είναι το «δέμα», κατά τις διατυπώσεις του άρ. 4 αριθ. 5 στοιχ. α' KX-B, καθόσον η φορτωτική δεν χρειάζεται να απεικονίσει μια ποσότητα εμπορευμάτων για την οποία ο μεταφορέας δεν είχε τα εύλογα μέσα ελέγχου (no reasonable means of checking).

Τέλος σε περίπτωση που ο φορτωτής - αποστολέας πληροί το εμπορευματοκιβώτιο με αγαθά χωρίς καμία επίβλεψη από τον μεταφορέα και η φορτωτική αναγράφει τον αριθμό των χαρτοκιβωτίων σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο, τότε το εμπορευματοκιβώτιο δεν θα θεωρείται πακέτο, επειδή με την αναγραφή του αριθμού χαρτοκιβωτίων σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο, ο μεταφορέας έχει αποδεχτεί ότι κάθε κουτί πρέπει να θεωρείται «δέμα». Αυτό αποτέλεσε κύριο ζήτημα στην καναδική υπόθεση J.A. Johnston⁴⁵², όπου ο νόμος περί θαλάσσιας μεταφοράς

⁴⁴⁶ Ομοίως και υπόθ. Yeramex International v. S.S. Tendo [1977] A.M.C. 1807, 1829 (E.D., Va 1977).

⁴⁴⁷ Βλ. και: CALAMARI J.A., The Container Revolution and the \$500 Package Limitation, Conflicting Approaches and Unrealistic Solutions: A Proposed Alternative, St. John'S Law Review, Vol. 51, 1977, p. 711-712.

⁴⁴⁸ Βλ. και Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 14, 649.

⁴⁴⁹ Βλ. και υπόθ. Lucchese v. Malabe Shipping Co. [1973] AMC 979 198.

⁴⁵⁰ Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 33.

⁴⁵¹ Αναλύεται κατωτέρω.

⁴⁵² J. A. Johnston Co. Ltd. v. The Ship "Tindelfjell", Sealion Navigation CO. S.A. and Concordia Line A/S (The "Tinderfjell") [1973] 2 Lloyd's Rep. 253.

εμπορευμάτων εμπεριέχει παρόμοιες ρυθμίσεις με την GOGSA των ΗΠΑ και των ΚΧ ή ΚΧ-Β. Το δικαστήριο εστίασε στη συμπεριφορά του μεταφορέα σημειώνοντας ότι: «Ο μεταφορέας θα μπορούσε να αρνηθεί να εκδώσει φορτωτική, που να περιγράφει τα χαρτοκιβώτια και θα μπορούσε να επιμείνει σε μια καταμέτρηση, αλλά δεν έπραξε κάτι τέτοιο». Μπορεί να συναχθεί από τις παραπάνω προσεγγίσεις ότι κατά τη λήψη της απόφασής του για κάθε υπόθεση, το δικαστήριο πρέπει να εξετάσει διαφορετικά γεγονότα, όχι μόνο τις λέξεις επί της φορτωτικής. Όπως παρατηρεί η Κιάντου-Παμπούκη-Αλίκη⁴⁵³ η αυτή άποψη αυτή υποστηρίχθηκε και στο γερμανικό δίκαιο ενισχυμένη και με άλλα επιχειρήματα όπως η «λειτουργικότητα της συσκευασίας» και η «προστατευτική του μεταφορέα λειτουργία» αυτής.

iv) Μια κριτική των ως άνω θεωρήσεων και η Ελληνική Προσέγγιση.

Προφανώς, η καλύτερη λύση⁴⁵⁴ είναι η πρώτη προσέγγιση, που χρησιμοποιήθηκε στην Standard Electrica, καθώς μπορεί εύκολα να προσδιοριστεί αν ο φορτωτής επιλέγει να χρησιμοποιήσει το εμπορευματοκιβώτιο και αν η περιγραφή στη φορτωτική αντιμετωπίζει το εμπορευματοκιβώτιο ως «δέμα». Από την άλλη πλευρά, έχει τεθεί το ερώτημα, εάν το όριο υπολογίζεται σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των δεμάτων, που καταγράφονται στη φορτωτική ή με αναφορά στον αριθμό των πακέτων, που έχουν πραγματικά χαθεί ή καταστραφεί. Ενώ το άρ. 141 ΚΙΝΔ δεν αναφέρεται συγκεκριμένα κατά το άρ.4 αριθ. 5(α') ΚΧ-Β το όριο ποσοτικού περιορισμού υπολογίζεται με αναφορά στα εμπορεύματα, που «απωλέστησαν ή υπέστησαν ζημιά». Επομένως, κρίσιμη είναι η ποσότητα που πραγματικά έχει χαθεί ή καταστραφεί και όχι η ποσότητα που περιγράφεται στη φορτωτική. Σε περίπτωση βέβαια ολικής απώλειας του εμπορευματοκιβωτίου θα ήταν προφανές ότι θα ληφθεί υπόψη η συνολική ποσότητα που περιγράφεται. Εάν για παράδειγμα, στη φορτωτική αναφέρονται 300 πακέτα και 100 βρέθηκαν κατεστραμμένα, ο περιορισμός των ΚΧ-Β θα υπολογιστεί με αναφορά στον αριθμό των πακέτων, τα οποία όντως έχουν χαθεί ή καταστραφεί. Αντιστρόφως, στην περίπτωση όπου το εμπορευματοκιβώτιο περιγράφεται ως συσκευασία, τότε ο ποσοτικός περιορισμός σε περίπτωση ζημιάς θα υπολογίζεται ως για ένα «δέμα», που έχει χαθεί ή υποστεί ζημιά, αντί για τα 100, που έχουν υποστεί ζημιά μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο. Τέλος, στην περίπτωση που ο μεταφορέας εισάγει εμπορεύματα που ανήκουν σε διαφορετικά άτομα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο και εκδίδει χωριστές φορτωτικές για την κάθε μεταφορά σε αυτήν την περίπτωση, το εμπορευματοκιβώτιο ασφαλώς δεν θα μπορεί να αποτελεί ενιαίο «δέμα».

Η ελληνική θεωρία με σημείο αναφοράς το άρ. 141 ΚΙΝΔ υιοθέτησε δύο απόψεις: «α) Η πρώτη άποψη δέχτηκε πως το όριο του περιορισμού θα πρέπει να υπολογίζεται διαφορετικά, αναλόγως εάν την πρωτοβουλία για τον χειρισμό του εμπορευματοκιβωτίου την έχει ο φορτωτής ή αντιθέτως ο μεταφορέας. Όπως είναι προφανές δε η λύσεις στις οποίες καταλήγει αυτή που υποστηρίχθηκε μάλιστα με περισσότερες εξειδικεύσεις απηχούν την ως άνω υπ' αριθ. 2 άποψη. Πάντως η 1^η άποψη επικρίθηκε τόσο από τη θεωρία όσο και από τη νομολογία η οποία δέχτηκε ότι: «μόνη η φόρτωση του φορτίου, η στοιβασία ακόμα και η σφράγιση του φορτίου με ευθύνη του

⁴⁵³ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 14.

⁴⁵⁴ Βλ. και πιο αναλ. για την GOGSA: Alan Nakazawa, Can a Container be the Relevant "package" or Customary Freight Unit for Purposes of United States COGSA's USD 500 Limitation?, 2006, av.at.:<http://www.gard.no/web/updates/content/53082/us-law-cogsas-usd-500-per-package-or-customary-freight-unit-limitation>

φορτωτή ή του κυρίου δεν άγει σε απαλλαγή του εκναυλωτή», β) Η 2^η άποψη πρότεινε το όριο του περιορισμού της αποζημιώσεως, να καθορίζεται με βάση τις ενδείξεις της φορτωτικής»⁴⁵⁵.

Από την πλευρά της Ελληνικής Νομολογίας έχουμε να παρατηρήσουμε πως αυτή δεν αναλύει το ζήτημα εκτεταμένα. Ομοίως με τη θεωρία βασίστηκε στο άρ. 141 ΚΙΝΔ διατηρώντας συνάμα τις θέσεις που είχε αρχικώς λάβει για τον καθορισμό του ορίου του περιορισμού στις μεταφορές συνήθων δεμάτων. Με την 175/1979 απόφαση του Εφ.Πειρ.⁴⁵⁶ κρίθηκε αρχικά πως τα μεγάλα εμπορευματοκιβώτια δεν αποτελούν δέματα κατά το άρ.141 ΚΙΝΔ (που είναι όμοιο με το άρ.4 παρ. 5 των ΚΧ).

Στη συνέχεια μεταγενέστερες αποφάσεις⁴⁵⁷ περί περιορισμού της ευθύνης κατά δέμα δεν απορρίπτουν πάντοτε ευθέως την εφαρμογή του άρ.141ΚΙΝΔ στις μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια εξαιτίας του μεγάλου μεγέθους τους. Διστάζουν όμως να εφαρμόσουν σε αυτά τον περιορισμό της ευθύνης όταν ο αριθμός των δεμάτων που περιέχεται στα εμπορευματοκιβώτια είναι εμφανής και άρα γνωστός στον μεταφορέα. Τα δικαστήρια στην περίπτωση αυτή αντλούν κατά βάση επιχειρήματα όχι μόνο από την αδιαφάνεια του εμπορευματοκιβωτίου αλλά και από την εξαίρεση στο γενικό κανόνα του περιορισμού, που καθιερώνεται στο άρ. 141 ΚΙΝΔ. «όταν η φύση και η αξία των φορτωθέντων πραγμάτων εδηλώθησαν παρά του φορτωτού προ της φορτώσεως, η δε δήλωση εγένετο εγγράφως».

ε) Η «Ρήτρα Εμπορευματοκιβωτίου» (Container Clause) των ΚΧ-B και Ζητήματα Υπολογισμού.

Η «Ρήτρα Εμπορευματοκιβωτίου» εισήχθει με το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ του 1968, που περιλάμβανε μεταξύ άλλων το τροποποιημένο άρ. 4(5) των ΚΧ (πλέον ΚΧ-B)⁴⁵⁸. Το άρθρο αυτό στην παρ. 5γ' των ΚΧ-B, εισήγαγε τη λεγόμενη «Container Clause» (Ρήτρα Εμπορευματοκιβωτίου) για τα δικαιοδοτικά συστήματα, όπου το εφαρμόζουν⁴⁵⁹. Ειδικότερα ορίζεται ότι: «Όταν ένα εμπορευματοκιβώτιο, παλέτα ή παρόμοιο μέσο μεταφοράς χρησιμοποιείται για συγκέντρωση εμπορευμάτων, ο αριθμός των δεμάτων ή μονάδων, που αναφέρονται στη φορτωτική ότι είναι συσκευασμένα σε τέτοιο μέσο, θα θεωρείται ότι είναι ο αριθμός των δεμάτων ή των μονάδων για τους σκοπούς αυτής της παραγράφου, όσον αφορά σ' αυτά τα δέματα ή στις μονάδες. Εκτός από την προαναφερόμενη περίπτωση, αυτό το μέσο μεταφοράς θα θεωρείται σα δέμα ή μονάδα».

Η ως άνω διάταξη λαμβάνοντας υπόψη τις εμπορικές πρακτικές της «εγκιβωτίωσης» και της «παλετοποίησης» καταλαμβάνει τα εμπορευματοκιβώτια και τις παλέτες⁴⁶⁰, ενώ επεκτείνεται και σε

⁴⁵⁵ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 35.

⁴⁵⁶ «...έμφορτο αυτοκίνητο –ψυγείο δεν είναι δέμα ή μονάδα φορτίου κατά την έννοια του άρ. 141 ΚΙΝΔ αφού και ως προς τα μεγάλα χαρτοκιβώτια υποστηρίζεται όμοια εκδοχή».

⁴⁵⁷ Βλ. ενδ' αποφ. Εφ.Πειρ. 175/1979, ΠΠρ.Πειρ.218/1971, 13/1983, 632/1980.

⁴⁵⁸ De Gurce J.L., The Container Clause in Article 4(5) of the 1968 Protocol of the Hague Rules.

⁴⁵⁹ Επισημαίνεται πως η Αμερικανική GOGSA 1936 δεν έχει υιοθετήσει το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ 1968.

⁴⁶⁰ Βλ. παρατ. από Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., Ναυτικό Δίκαιο, β' έκδοση, Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2012, σελ. 321: «Ωστόσο στην ίδια προβληματική εντάσσεται και το ζήτημα της φόρτωσης εντός του εμπορευματοκιβωτίου πλειόνων μικρών αντικειμένων, τα οποία έχουν μεν καταγραφεί στη φορτωτική αλλά το μέγεθός τους δεν τα καθιστά δέματα/μονάδες όπως πχ ένα εμπορευματοκιβώτιο με 1.000.000. μικροτσιπς. Αν τα αντικείμενα δεν έχουν συσκευαστεί ως δέματα ή μονάδες τότε δεν ενεργοποιείται ο μηχανισμός υπολογισμού για κάθε αντικείμενο αλλά όλο το εμπορευματοκιβώτιο θα θεωρηθεί ως ένα δέμα. Από την άλλη πλευρά αν έχουν απαριθμηθεί στη φορτωτική ως συσκευασμένα αντικείμενα τότε αυτά θα αποτελούν δέματα/μονάδες ακόμα και εάν είναι ασυσκευαστα. Τούτο σημαίνει

παρόμοια μέσα μεταφοράς. Ως «παρόμοια μέσα μεταφοράς», με την έννοια της λειτουργικής αντιστοίχισης, θεωρούνται τα ρυμουλκούμενα ή κυλιόμενα φορτηγά οχήματα και τα ρυμουλκούμενα οχήματα σιδηροδρόμου, όχι όμως τα οχήματα, που διαθέτουν αυτόνομη κίνηση (π.χ. φορτηγά, πλωτές φορτηγίδες, κλπ.)⁴⁶¹. Επομένως, στα «παρόμοια μέσα μεταφοράς», κατά την έννοια της προαναφερόμενης διάταξης, εντάσσονται και τα επικαθήμενα οχήματα, δηλαδή τα ρυμουλκούμενα οχήματα που δεν διαθέτουν εμπρόσθιο άξονα και είναι κατασκευασμένα για σύνδεση με ρυμουλκό όχημα (τράκτορα ή ελκυστήρα), κατά τρόπο ώστε τμήμα του βάρους του να μεταβιβάζεται στο ρυμουλκό όχημα. Κατ' αναλογία εφαρμογή της διάταξης και στις τελευταίες περιπτώσεις ως προς τα μεταφερόμενα με τα φορτηγά εμπορεύματα δε θα πρέπει πάντως να αποκλείεται⁴⁶². Η «Ρήτρα Εμπορευματοκιβωτίου»⁴⁶³ ναι μεν προφέρει μία ικανοποιητική λύση, σε νομοθετικό επίπεδο, στο πρόβλημα του περιορισμού της ευθύνης στη θαλάσσια μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια, όμως αρκετοί θεωρητικοί έχουν εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με την ευελιξία της, να ρυθμίσει αποτελεσματικά το σύνολο των εγκιβωτισμένων μεταφορών. Για παράδειγμα ο Scrutton υποστηρίζει πως η ρύθμιση αυτή δε μπορεί να ρυθμίσει την Roll on Roll off μεταφορά με φορτηγά με τον Carver να θεωρεί πως αυτό μπορεί να γίνει για όλα τα μέσα εγκιβωτίωσης παρεμφερή με τα εμπορευματοκιβώτια⁴⁶⁴.

Ουσιώδες στοιχείο για τον υπολογισμό της αποζημίωσης, που οφείλει ο θαλάσσιος μεταφορέας για περισσότερα του ενός δεμάτων, αποτελεί η αναγραφή συγκεκριμένου αριθμού δεμάτων ή μονάδων φορτίου στην φορτωτική. Έτσι στην πρώτη περίπτωση αν η φορτωτική δεν περιλαμβάνει τέτοια δήλωση το εμπορευματοκιβώτιο με τα περιεχόμενα σε αυτό πράγματα

πως η απαρίθμηση στη φορτωτική καθίσταται ρυθμιστικός παράγοντας αφού από τη διατύπωση θα εξαρτηθεί η ενεργοποίηση του δέματος/μονάδας. Από τα προεκτεθέντα συνάγεται πως είναι αναγκαία η επαναδιατύπωση του όρου δέμα/μονάδα στην περίπτωση γ' της ρύθμισης όταν πρόκειται για μικροαντικείμενα τα οποία όμως δεν δίνουν ικανοποιητικό αποτέλεσμα στον περιορισμό της ευθύνης ακόμα και με υπολογισμό κατά βάρος».

⁴⁶¹ ΠΠρ.Πειρ.3225/2020 καθώς και:

α) Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2^{ος}, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2007, σελ. 653.

β) Αντάσσης Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 742.

γ) Κοροτζής Ι., Ναυτικό Δίκαιο (Κατ' άρθρο Ερμηνεία του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και των Κυριότερων Νεότερων Νομοθετημάτων και Διεθνών Συμβάσεων), Τόμος 2^{ος}, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Κομοτηνή, 2005, σελ. 451.

⁴⁶² Βλ. πιο αναλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., Η Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων με Εμπορευματοκιβώτια, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2009, σελ. 39-40.: «Στο άρ. 4 παρ. 5 περ. γ' (ΚΧ-Β), γίνεται λόγος και για «παρόμοιο μέσο μεταφοράς», εκτός από το «εμπορευματοκιβώτιο» και την «παλέτα». Η φράση αυτή προφανώς αφήνει μεγάλα περιθώρια για διενύνηση με διασταλτική ερμηνεία, της σχετικής έννοιας και κατά συνέπεια, του πεδίου εφαρμογής του ενεργητήματος του περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα. Το δεδομένο αυτό δεν άφησε μεγάλο βέβαια περιθώριο διατυπώσεως παρατηρήσεων ερμηνευτικού χαρακτήρα. **α)** Διευκρινίστηκε βέβαια εν πρώτοις και ορθώς ότι η φράση «παρόμοιο μέσο μεταφοράς» δεν έχει την έννοια του μεταφορικού μέσου, δεδομένου ότι ούτε το εμπορευματοκιβώτιο ούτε η παλέτα είναι μεταφορικά μέσα. Υπενθυμίζεται ότι η φράση αυτή αποδίδει στην ελληνική την αντιστοίχιση του αγγλικού αυθεντικού κειμένου «similar article of transport...to consolidate goods» καθώς και του γαλλικού επίσης "engin similaire.....utilise pour grouper les marchandises". Έτσι η ως άνω φράση του ελληνικού κειμένου νόμου αποδίδεται ερμηνευτικά ως «παρόμοια συσκευή για συγκέντρωση εμπορευμάτων». **β)** Ένα δεύτερο ερώτημα που έθεσε του άρ. 4 παρ. 5 περ. γ' και το οποίο δίχασε τη θεωρία και τη νομολογία αφορά το αν στην έννοια «παρόμοιο μέσο μεταφοράς» εμπίπτουν τα κυλιόμενα οχήματα, τα φορτηγά αυτοκίνητα, τα σιδηροδρομικά οχήματα φορτίου και άλλα ρυμουλκούμενα. Κατά την επικρατούσα στη θεωρία άποψη και λαμβανομένης υπόψη της ενδεικτικής διατύπωσης του κειμένου τα ως άνω οχήματα –όταν περιέχουν εμπορεύματα σε δέματα ή μονάδες ή χύμα- εφόσον είναι σφραγισμένα όπως τα εμπορευματοκιβώτια και διέρχονται από διάφορες χώρες transit, δεν δικαιολογείται να έχουν διαφορετική μεταχείριση από τα εμπορευματοκιβώτια αναφορικά με τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα». Αντίθετη άποψη για τα οχήματα βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 323.

⁴⁶³ Για πιο αναλυτικά βλ και Sweeny J.C., The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea, The Container Clause, Journal of Maritime Law and Commerce, 1975, Vol. 7, p. 336.

⁴⁶⁴ Βλ. Carr I., ο.π., p. 260 με την εκεί παραπομπή.

αναγκαστικά θα θεωρηθεί ως ένα δέμα⁴⁶⁵. Εάν πάλι ο φορτωτής έχει προβεί σε δήλωση του αριθμού των δεμάτων ή μονάδων, που εμπεριέχονται στο εμπορευματοκιβώτιο και ο αριθμός αυτός έχει αναγραφεί στη φορτωτική τότε για κάθε δέμα ή μονάδα θα ισχύσει ξεχωριστός ατομικός περιορισμός. Για το εμπορευματοκιβώτιο καθαυτό θα πρέπει να εφαρμοστεί επίσης ξεχωριστός ατομικός περιορισμός στην περίπτωση, που αυτό δεν παρέχεται από το μεταφορέα⁴⁶⁶ αλλά από τον φορτωτή. Με βάση το κριτήριο των ενδείξεων της φορτωτικής, το όριο ευθύνης είναι εκ των προτέρων γνωστό και ασφαλισίμο. Αυτό συμβαίνει διότι βασίζεται στον συμβατικό και όχι τον δικαστικό καθορισμό της έννοιας του δέματος.

Έτσι στην πρώτη περίπτωση η αποζημίωση, που θα κληθεί να καταβάλλει ο θαλάσσιος μεταφορέας (κατά τους ΚΧ-Β) θα είναι μία νομισματική μονάδα, δηλαδή 1 Ε.Τ.Δ, ενώ στη δεύτερη περίπτωση θα είναι τόσες νομισματικές μονάδες, όσες και τα δέματα, που έχουν αναγραφεί στη σχετική φορτωτική (δηλαδή αριθμός Ε.Τ.Δ=αριθμός αναγραφόμενων δεμάτων)⁴⁶⁷. Αν πάλι το εμπορευματοκιβώτιο δεν παρέχεται από το μεταφορέα τότε στα ως άνω προσθέτουμε από ένα Ε.Τ.Δ. σε κάθε περίπτωση.

Ας πάρουμε για παράδειγμα ένα εμπορευματοκιβώτιο, που περιέχει 200 κιβώτια που χάθηκαν ή υπέστησαν βλάβη. Αν αυτό θεωρηθεί ως ένα δέμα ή μία μονάδα, η αποζημίωση θα συνίσταται σε 666,67 ΕΤΔ. Αν, αντίθετα, ληφθεί υπόψη ο αριθμός των κιβωτίων, που περιέχονται σε αυτό, η αποζημίωση θα ανέρχεται σε $200 \times 666,67 \text{ ΕΤΔ} = 133.334 \text{ ΕΤΔ}$ ⁴⁶⁸. Αν το εμπορευματοκιβώτιο είναι του φορτωτή τότε θα έχουμε υπολογισμό $201 \times 666,67 \text{ ΕΤΔ} = 134.000,67 \text{ ΕΤΔ}$. Από την άλλη αν υπάρχει σύμβαση ναυλώσεως, τότε ο περιορισμός της ευθύνης του εκναυλωτή θα γίνει βάσει του άρθρου 141 ΚΙΝΔ. Έτσι αν το εμπορευματοκιβώτιο κριθεί ως ένα δέμα ή μια μονάδα το ποσό της αποζημίωσης θα ανέρχεται στα 734 ευρώ⁴⁶⁹. Αν ο υπολογισμός της αποζημίωσης γίνει με βάση τον αριθμό των δεμάτων εντός του εμπορευματοκιβωτίου θα υπολογιστεί ως εξής: $200 \times 734 \text{ ευρώ} = 146.800 \text{ ευρώ}$. Στην περίπτωση τώρα που το εμπορευματοκιβώτιο το παρέχει ο φορτωτής, τότε στην πρώτη περίπτωση θα έχουμε αποζημίωση 2 ΕΤΔ, δηλαδή $2 \times 666,67 = 1.333,34 \text{ ΕΤΔ}$, ενώ στην δεύτερη περίπτωση θα έχουμε είτε $2 \times 734 = 1.468 \text{ ευρώ}$ ή $201 \times 734 \text{ ευρώ} = 145.534 \text{ ευρώ}$.

Σε διαφορετικό παράδειγμα τώρα, εάν έχουμε ένα εμπορευματοκιβώτιο με 1 αυτοκίνητο εντός, τότε ο δικαιούχος του φορτίου θα έχει συμφέρον να ζητήσει αποζημίωση με βάση το βάρος του οχήματος. Έτσι για παράδειγμα αν το αυτοκίνητο ζυγίζει 1.850 κιλά τότε αν εφαρμόζονται οι ΚΧ-Β θα ζητηθεί αποζημίωση $1850 \times 2 \text{ ΕΤΔ} = 3.700 \text{ ΕΤΔ}$. Αν το εμπορευματοκιβώτιο το παρέχει ο

⁴⁶⁵ Εν. Εφ.Αθ. 7/1979, ΠΠρ.Πειρ. 632/1980, 13/1983: «Το εμπορευματοκιβώτιο δεν αποτελεί δέμα, εάν στη φορτωτική αναγράφονται σαφώς ο αριθμός των δεμάτων, που περιέχει ή εάν σε αυτό περιέχεται ένα μόνο αντικείμενο, του οποίου η φύση και τα χαρακτηριστικά αναφέρονται στη φορτωτική».

Βλ. και Κοροτζή Ι., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 221.

⁴⁶⁶ Βλ. και: Εφ.Πειρ. 695/2018.: «Περαιτέρω, όταν η μεταφορά γίνεται με εμπορευματοκιβώτια που παρέχει κατά χρήση ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν πρόκειται για αυτοτελή σύμβαση χρησιδανείου ή μισθώσεως πράγματος αλλά για μία σύμβαση, αυτή της θαλάσσιας μεταφοράς με πλείονες παροχές, από τις οποίες η θαλάσσια μεταφορά είναι η κύρια και η διάθεση του εμπορευματοκιβωτίου κατά χρήση κατά τη μεταφορά η δευτερεύουσα, που απορροφάται από την πρώτη. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα ότι το νομικό πλαίσιο από το οποίο διέπεται η δευτερεύουσα παροχή είναι το ίδιο με αυτό της κύριας που χαρακτηρίζει τη σύμβαση (βλ. Ι. Κοροτζή, Ναυτικό Δίκαιο, τ. 2ος σελ. 176 υποσ.1 και ίδιου, Ναυτική Δικ/νη 2, 2002 σελ 136επ, παρατηρήσεις επί της ΜΠ.Πειρ.167/2002)».

⁴⁶⁷ Π.Δ. 425/1995 (Α' 245/24.11.1995).

⁴⁶⁸ Κιάντου-Παμπούκη Α., Η Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων με Εμπορευματοκιβώτια, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2009, σελ. 32 και ομοίως Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2007, σελ. 652.

⁴⁶⁹ Π.Δ. 425/1995.

φορτωτής τότε μπορεί να ζητήσει 3.700 ΕΤΔ +1 (για το εμπορευματοκιβώτιο), δηλαδή 3701 ΕΤΔ. Αν πάλι αναγράφεται το απόβαρο του εμπορευματοκιβωτίου και είναι π.χ. 20 TEU και ζυγίζει 2.300 κιλά τότε θα έχουμε τον υπολογισμό ως εξής: 2.300x2ΕΤΔ+1850x ΕΤΔ=8.300ΕΤΔ. Βέβαια ζήτημα θα τεθεί εν προκειμένω το γεγονός, πως θα ζητηθεί μεγαλύτερη αποζημίωση για το εμπορευματοκιβώτιο παρά για το πολύτιμο περιεχόμενο του. Αν πάλι εφαρμοστεί το αρ. 141 ΚΙΝΔ δεν έχει τέτοια δυνατότητα καθόσον δεν προβλέπεται αποζημίωση με βάση το κιλό. Έτσι θα λάβει 734 ευρώ, εκτός αν έχει παράσχει το εμπορευματοκιβώτιο, οπότε θα λάβει 2x734ευρώ=1.468 ευρώ.

στ) Η Ρήτρα «Said to Contain -STC» και Παρόμοιες.

Κατά το δεύτερο εδ. του άρ.3, παρ.3, περ.γ' των ΚΧ-Β ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να καταχωρήσει στη φορτωτική την ποσότητα των εμπορευμάτων, παρά μόνον εάν είχε τη δυνατότητα να τα ελέγξει. Σήμερα όμως καθώς τα περισσότερα εμπορευματοκιβώτια στοιβάζονται και σφραγίζονται από τον φορτωτή πριν από την παράδοσή τους προς μεταφορά, ο έλεγχος εκ μέρους του μεταφορέα δεν γίνεται πριν από την φόρτωση. Για να μπορέσει λοιπόν ο μεταφορέας να ευεργετηθεί ένεκα του πλεονεκτήματος, που παρέχουν οι ΚΧ-Β προς την προστασία του, πρέπει να περιλάβει στη φορτωτική ρήτρες του τύπου «said to contain» ή «container sealed by shipper» «shipper's load, stow and count»⁴⁷⁰ ή «contents unknown-weight unknown- quantity unknown»⁴⁷¹ ή άλλες παρόμοιες γραμματικής και νοηματικής διατύπωσης. Οι ως άνω ρήτρες μολονότι μειώνουν την κυκλοφοριακή ισχύ του ως άνω αξιογράφου είναι έγκυρες, εφόσον αποδίδουν την πραγματική κατάσταση και κατά αυτόν τον τρόπο δεν έρχονται σε αντίθεση με το άρ. 3 αριθ. 8 των ΚΧ-Β. Επίσης αν ο μεταφορέας δεν εισάγει την κατάλληλη ρήτρα είτε την εισάγει με μη προσφυή διατύπωση διατρέχει την το κίνδυνο «διακύβευσης» της του ευεργετήματος της ανταπόδειξης κατά του τεκμηρίου της prima facie απόδειξης⁴⁷². Η προσθήκη τέτοιου είδους επιφυλάξεων δημιουργεί εντάσεις στις σχέσεις μεταφορέα και φορτωτή. Αυτές καθίστανται οξύτερες όταν πρόκειται για μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια, λόγω του μεγάλου όγκου αυτών και της μεγάλης ποσότητας και αξίας εμπορευμάτων τα οποία μπορεί να εγκιβωτιστούν σε αυτά⁴⁷³. Σε περίπτωση έκφρασης τέτοιου

⁴⁷⁰ McNicholas M.-A., Maritime Security: An Introduction, Elsevier Inc., Publications, 2nd Edition 2016, p. 68: «'shipper's load, stow and count' clause is absolving the carrier of any liability for shortages or damages that may have occurred before taking possession».

⁴⁷¹ Για την ρήτρα αυτή χαρακτηριστική η απόφαση *New Chinese Antimony Co. Ltd. v. Ocean Steam Ship Co.*, [1917] 2 K.B. 664, όπου εγινε δεκτό ότι: «Όταν η δήλωση για το ποσό ή την ποσότητα των εμπορευμάτων στη φορτωτική περιέχει λέξεις όπως "weight or quantity unknown - άγνωστο βάρος ή ποσότητα", η φορτωτική δεν αποτελεί καν εκ πρώτης όψεως αποδεικτικό στοιχείο κατά του εφοπλιστή για το ποσό ή την ποσότητα φορτίου, που αποστέλλεται, και το βάρος απόδειξης του τι πραγματικά εστάλει το φέρει ο δικαιούχος του φορτίου».

Ομοίως και η απόφ. *Noble Resources Ltd v. Cavalier Shipping Corporation* [1996] 1 Lloyd's Rep. 642.

Αντίθετα στην υπόθ. *Rederiaktiebolaget Gustav. Erikson v. Dr. Fawzi Ahmed Abou Ismail (The Herroe and Askoe)* [1986] 2 Lloyd's Rep. 281, έγινε δεκτό ότι ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν είναι καθόλου υπεύθυνος.

Για περισ. σχετ. με το σχολ. των άνω απόφ. βλ. και Giermann H., Transaction Publishers 2004, *The Evidentiary Value of Bills of Lading and Estoppel*, p. 106-107.

⁴⁷² Βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 276.

⁴⁷³ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, ο.π., σελ. 41–42: «Το ανωτέρω ζήτημα αποκαλύπτει την σύγκρουση συμφερόντων όπου ναί μεν ο φορτωτής εύλογα επιθυμεί την απαρίθμηση στη φορτωτική εμπορευματοκιβωτίου, ιδίως για την κάλυψη απ' το αξιόγραφο συναλλακτικών αναγκών, ενώ ο μεταφορέας εξίσου εύλογα επιδιώκει την απόσπαση υψηλού ναύλου με τη χαμηλότερη δυνατή έκθεση. Οι εξισοροποιητικοί παράγοντες ερείδονται σε ρυθμίσεις. Από τη μία πλευρά το άρ. 3(8) των ΚΧ-Β αναχαιτίζει ρήτρες του μεταφορέα με καταπλεονεκτικό περιεχόμενο, από την άλλη το άρ.3(3) επιτρέπει στον μεταφορέα, να αποκρούσει την απαρίθμηση φορτωτικής προσφερθείσας από τον φορτωτή προς υπογραφή, εφόσον

είδους επιφυλάξεων ο φορτωτής επιθυμώντας να αποσπάσει «καθαρή φορτωτική» ενδέχεται αν εφοδιάσει τον μεταφορέα με Επιστολή Αποζημίωσης (Letter of Indemnity)⁴⁷⁴ για τη ζημία που θα προκύψει έναντι τρίτων, η οποία όμως δεν είναι πάντοτε επιτρεπόμενη υπό τους όρους του αρ. 3 αριθ. 5 των ΚΧ-Β καθώς μπορεί να παρέχεται για την παρότρυνση του μεταφορέα για την παράσταση ψευδών στοιχείων σχετικά με το είδος και την κατάσταση του φορτίου⁴⁷⁵.

Όταν η φορτωτική περιλαμβάνει τη ρήτρα «said to contain» ορθότερο είναι να γίνει δεκτό, πως δεν υφίσταται επαρκής αρίθμηση, ώστε να ενεργοποιείται η εφαρμογή της εξεταζόμενης διάταξης, διότι με τη ρήτρα αυτή ο μεταφορέας απλώς αναφέρεται στη δήλωση του φορτωτή, χωρίς όμως να διατυπώνει επιφύλαξη ή εναντίωση. Το τελικώς καταβλητέο ποσό θα εξαρτηθεί όμως από τον πραγματικό αριθμό των μεταφερόμενων δεμάτων για την απώλεια ή βλάβη των οποίων θα ευθύνεται ο μεταφορέας⁴⁷⁶.

Δύο απόψεις διατυπώνονται: κατά την πρώτη, που ξεκινά από μια γραμματική ερμηνεία του άρ.4, παρ.5, περ. γ', όπου το όριο της ευθύνης θα καθοριστεί με βάση το αναγραφόμενο στη φορτωτική αριθμό δεμάτων (ή μονάδων). παρά την επιφύλαξη του μεταφορέα⁴⁷⁷. Στην περίπτωση αυτή, δηλαδή, ο κύριος του φορτίου υποχρεούται να αποδείξει τον αριθμό των δεμάτων, που περιέχονται στο εμπορευματοκιβώτιο, κατά τη δήλωση του φορτωτή. Το ανώτατο ποσό για τον περιορισμό της ευθύνης θα υπολογιστεί με βάση την απαρίθμηση στη φορτωτική, δηλαδή το κάθε αντικείμενο θα θεωρηθεί σαν δέμα⁴⁷⁸. Με τον τρόπο αυτό ο φορτωτής πετυχαίνει πολλαπλασιασμό του ορίου ευθύνης, γεγονός, που εξισορροπείται από τη δυνατότητα του μεταφορέα, να ζητήσει αυξημένο ναύλο, ως αντάλλαγμα για την αυξημένη ευθύνη.

Η 2^η άποψη υποστηρίζει ότι εάν ο μεταφορέας κατά εύλογη κρίση δεν είχε την ευχέρεια να ελέγξει την ακρίβεια της δήλωσης του φορτωτή και έτσι έθεσε την επιφύλαξη, η αποζημίωση θα πρέπει να υπολογισθεί με βάση το εμπορευματοκιβώτιο θεωρούμενο ως ένα δέμα ή μια μονάδα⁴⁷⁹.

Σύμφωνα με την επικρατούσα άποψη το όριο του περιορισμού της ευθύνης πρέπει να καθορίζεται με βάση τον αριθμό των δεμάτων, που αναγράφεται στη φορτωτική, παρά την τυχόν διατυπωθείσα επιφύλαξη. Διότι ναι μεν ο κύριος του φορτίου δηλώνοντας μεγαλύτερο από τον πραγματικό αριθμό δεμάτων ή μονάδων επιτυγχάνει πολλαπλασιασμό των νομισματικών μονάδων

έχει εύλογες αμφιβολίες για το περιεχόμενο αυτής ή να αξιώσει υψηλότερο ναύλο. Ενόψει όλων των ανωτέρω στο αμερικανικό δίκαιο οι διαφωνίες για την ερμηνεία του άρ. 4 παρ. 5 περ. γ' θεωρήθηκε πως αποτέλεσαν την αιτία για την οποία εν τέλει εγκαταλείφθηκε η ιδέα της αποδοχής του πρωτοκόλλου Βίσιμπυ στο νομικό σύστημα των ΗΠΑ. Ενώ στο γαλλικό σύστημα η συχνή χρησιμοποίηση παρόμοιων επιφυλάξεων στη φορτωτική κατέστησε τις φορτωτικές ύποπτες ως καταχρηστικές, επειδή δεν αναφέρουν τον πραγματικό λόγο για τον οποίον το άρ.3 παρ. 3 περ. γ' του δεύτερου εδ. των Κανόνων επιτρέπει τις επιφυλάξεις τον λόγο δηλαδή στον οποίον οφείλεται η αμφιβολία του μεταφορέα για την ακρίβεια των ενδείξεων που ο φορτωτής περιέλαβε στη φορτωτική ή η αδυναμία του να ελέγξει την ακρίβεια αυτών κατά τη φόρτωση».

⁴⁷⁴ Επιστολή εγγύησης με την οποία ο συντάκτης αυτής αναλαμβάνει, να καλύψει τον παραλήπτη για κάθε ζημία, που πιθανόν, να υποστεί κατά την εκτέλεση του έργου, που του ανατέθηκε. Πιο αναλ. σε Αντάπαση Αντ.- Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 572 – 580.

⁴⁷⁵ Βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 276-277 και υποσ. 547 με την απόφ. Brown Jeckinson & Co v. Percy Dalton Ltd [1957] 2 QB 621, 639 καθώς και Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 575.

⁴⁷⁶ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 742.

⁴⁷⁷ Βλ. Κιάντου-Παμπούκη Α., ο.π., σελ. 41.

⁴⁷⁸ Βλ. Ρόκα Ι. – Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 323.

⁴⁷⁹ Στην υπόθεση The Royal Typewriter, το Δικαστήριο έκρινε διαφορετικά. Εν προκειμένω το εμπορευματοκιβώτιο είχε φορτωθεί και σφραγιστεί από τον φορτωτή. Η φορτωτική περιείχε τη ρήτρα «said to contain». Το Εφετείο έκρινε ότι ο περιορισμός του ποσού της αποζημίωσης υπολογίζεται με βάση το εμπορευματοκιβώτιο θεωρούμενο ως ένα δέμα και όχι με βάση τα 350 πακέτα, που ήταν στοιβαγμένα μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο.

και συνεπώς αύξηση του ποσού αποζημιώσεως, που θα λάβει. Από το άλλο μέρος όμως ο μεταφορέας στην περίπτωση αυτήν έχει τη δυνατότητα να αυξήσει τον ναύλο, για να αντισταθμίσει με αυτόν την αυξημένη ευθύνη του. Άρα αν η επιφύλαξη δεν συνοδεύεται από μνεία της αιτίας για την οποία τέθηκε από το μεταφορέα ο μεταφορέας φέρει το βάρος της απόδειξης ότι ο πραγματικός αριθμός δεμάτων ή μονάδων διαφέρει από τον αναγραφόμενο. Αν όμως η επιφύλαξη αιτιολογείται στο σώμα της φορτωτικής, ο φορτωτής φέρει το βάρος να αποδείξει ότι ο αναγραφόμενος αριθμός δεμάτων είναι και ο αληθής. Από την άλλη πλευρά το ανώτατο ποσό για τον περιορισμό της ευθύνης θα υπολογιστεί με βάση την απαρίθμηση στη φορτωτική, δηλαδή το κάθε αντικείμενο θα θεωρηθεί σαν δέμα.

ζ) Χαρακτηριστικά Παραδείγματα της Διεθνούς Νομολογίας.

Πέραν των ως άνω παραδειγμάτων παρατίθενται και οι κατωτέρω τρεις χαρακτηριστικές αλλοδαπές αποφάσεις αναλυτικά σχολιασμένες, που πραγματεύονται ζητήματα ευθύνης και υπολογισμού της αποζημίωσης, που καταβάλει ο θαλάσσιος μεταφορέας επί βλάβης ή απώλειας εγκιβωτισμένου σε container φορτίου επί του καταστρώματος.

i) *Nigerian National Shipping Line Ltd v. Owners Of Cargo Lately Laden On Board Ship “River Gurara” [Queens Bench Division 1997] EWCA Civ. 2105 (15 July 1997).*

Η απόφαση αυτή⁴⁸⁰ με το εκτεταμένο σκεπτικό της αποτελεί σημείο αναφοράς. Στην υπόθεση αυτή το πλοίο «River Gurara» προσάραξε στις ακτές της Πορτογαλίας το 1989, μετά από μηχανική βλάβη. Λίγο αργότερα η θαλασσοταραχή το βύθισε επιφέροντας την ολική απώλεια (total loss) των εμπορευματοκιβωτίων που μετέφερε. Οι κύριοι του φορτίου ενήγαγαν τους πλοιοκτήτες και το ύψος της απαίτησης ήταν τέτοιο που τέθηκε ζήτημα περιορισμού της ευθύνης τους. Τα μέρη είχαν χρησιμοποιήσει φορτωτικές τύπου «UK West Africa Line». Στην εμπρόσθια όψη υπήρχε αναγραφή των εμπορευματοκιβωτίων που φορτώθηκαν με τη διευκρίνιση ότι περιείχαν κάποιο αριθμό από άλλες μονάδες π.χ. παλέτες, δέματα. Στην πίσω όψη της φορτωτικής υπήρχε ο όρος: «9(β) Αν κάποιο container δεν έχει συσκευαστεί ή συμπληρωθεί από ή για λογαριασμό του μεταφορέα τότε ανεξάρτητα από οποιαδήποτε αντίθετη νομική διάταξη κάθε container θα αντιμετωπίζεται ως ένα δέμα ή μονάδα ακόμα και αν έχει χρησιμοποιηθεί, για να ενοποιησει ένα φορτίο, που αποτελείται από δέματα ή μονάδες, τον αριθμό των οποίων ο έμπορος (φορτωτής) έχει καταγράψει στη φορτωτική».

Για το ζήτημα υπολογισμού, το Εφετείο έκανε ενδιαφέρουσες παραδοχές:

(α) Οι ΚΧ πρέπει να ερμηνευτούν τελολογικά. Κύριος σκοπός του περιορισμού είναι να ωφεληθούν οι δικαιούχοι του φορτίου και να αποτραπούν οι μεταφορείς, να εισάγουν ρήτρες σε φορτωτικές με σκοπό να περιορίσουν την ευθύνη τους σε χαμηλά ποσά.

(β) Οι ισχυρισμοί των μεταφορέων ότι **(i)** Πρέπει να είναι σε θέση να επαληθεύσουν την έκταση της ευθύνης τους και ότι όταν η φύση και η αξία των εμπορευμάτων μέσα σε ένα δέμα δεν δηλώθηκαν ειδικότερα, η ευθύνη θα συνδέεται με το ίδιο το εμπορευματοκιβώτιο ως δέμα και **(ii)** Εάν ένας αριθμός μικρότερων δεμάτων τοποθετήθηκε σε ένα μεγαλύτερο πακέτο, το κατάλληλο πακέτο για του σκοπό του περιορισμού είναι το μεγαλύτερο, καθώς θα ήταν το μόνο που θα

⁴⁸⁰ Βλ. και παρουσίαση της υπόθεσης σε <https://lawcarenigeria.com/nigerian-national-shipping-line-ltd-v-owners-of-cargo-lately-laden-on-board-ship-river-gurara-1997-ewca-civ-2105-15-july-1997/>

μπορούσαν να επαληθεύσουν δεν ισχύουν ως travaux préparatoires (προπαρασκευαστικές εργασίες) και ότι εν πάση περιπτώσει το άρ. ΙΙΙ, αριθ. 3-5 των Κανόνων προβλέπουν περιστάσεις μη δυνατότητας επαλήθευσης του αριθμού των δεμάτων, που έχουν φορτωθεί.

(γ) Το 1924 όταν και ίσχυσαν οι ΚΧ το ποσό των 100 GBP ανά δέμα ή μονάδα αντιπροσώπευε ένα δίκαιο ποσό για τη μέση αξία τους. Η εφαρμογή του ίδιου ποσού σήμερα σε ένα τεράστιο εμπορευματοκιβώτιο γεμάτο με πολλά δέματα θα αναιρούσε το δόγμα της αποτροπής του περιορισμού της ευθύνης των μεταφορέων.

(δ) Για να χαρακτηρίσεις ένα εμπορευματοκιβώτιο ως ένα δέμα μπορείς να εστιάσεις στην γραμματική του ερμηνεία. Με οδηγό την υπόθεση *Beko*⁴⁸¹ υιοθετήθηκε ο ορισμός της λέξης από το Oxford English Dictionary, για το δέμα ως εξής: «*A bundle of things packed up, whether in a box or other receptacle, or merely compactly tied up - Μια δέσμη πραγμάτων συσκευασμένων, είτε σε κουτί είτε σε άλλο δοχείο, ή απλώς συμπαγή δεμένα*».

(ε) Για το υπολογισμό του ποσού της αποζημιώσεως υπάρχει προτίμηση στα δέματα αντί για τα εμπορευματοκιβώτια, στα οποία είναι τοποθετημένα, τουλάχιστον όταν η φορτωτική αναφέρει τον αριθμό των δεμάτων (ενώ ο τρόπος με τον οποίο η φορτωτική περιγράφει το φορτίο είναι σχετικός, όπως έχει αποδειχθεί από τα δικαστήρια των ΗΠΑ, του Καναδά, της Αυστραλίας, της Γαλλίας, της Ολλανδίας, της Ιταλίας και της Σουηδίας).

(ε) Κατά τον υπολογισμό του ορίου ανά δέμα αυτό πρέπει να γίνεται με αναφορά στο φορτίο, που αποδεικνύεται ότι έχει φορτωθεί και βάσει του τρόπου με τον οποίο το φορτίο περιγράφηκε στη φορτωτική. Επομένως, εάν ο δικαιούχος φορτίου αποδείξει την απώλεια στηριζόμενος στη φορτωτική ως *prima facie* αποδεικτικό στοιχείο⁴⁸² του τι έχει αποσταλεί, η περιγραφή των εμπορευμάτων στη φορτωτική θα αποτελέσει τη βάση του υπολογισμού του ορίου ευθύνης των ΚΧ. Όταν ο πλοιοκτήτης προσβάλλει τα εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία ή ο δικαιούχος του φορτίου αποδεικνύει την αξίωσή του για αποζημίωση με αναφορά σε αποδεικτικά στοιχεία, που είναι εξωγενή της φορτωτικής, τα αυτά στοιχεία θα αποτελέσουν τη βάση του υπολογισμού του ορίου ευθύνης των ΚΧ. και εάν ο πλοιοκτήτης διαπιστώσει, πως υπόκειται σε ένα μεγαλύτερο αποζημιωτικό όριο, από αυτό που θα προέκυπτε από τα εμπορεύματα, όπως περιγράφονται στη φορτωτική, μπορεί να έχει αξίωση για παράβαση εγγύησης (breach of warranty) κατά του φορτωτή, κατά το άρ.3 αριθ.5 ΚΧ.

(στ) Οι περιγραφικές δηλώσεις στη φορτωτική δεν αποτελούν συμφωνία μεταξύ των μερών ως προς την ταυτότητα του φορτίου. Κατά το άρ. 3 ΚΧ η ανεπιφύλακτη περιγραφή των εμπορευμάτων στη φορτωτική δεν αποτελεί δεσμευτική συμφωνία μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα ότι τα εμπορεύματα έχουν αποσταλεί, όπως αναφέρεται, αλλά απλώς είναι *prima facie* απόδειξη αυτού του γεγονότος.

(ζ) Η ρήτρα στην όψη της φορτωτικής «weight, number and quantity unknown... βάρος, αριθμός και ποσότητα άγνωστη ...» έχει ως αποτέλεσμα ότι η φορτωτική δεν αποτελεί καν εκ πρώτης όψεως αποδεικτικό στοιχείο ότι φορτώθηκαν τα εμπορεύματα, που αναφέρει λεπτομερώς ο αποστολέας. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο ενάγων φέρει την ευθύνη να αποδείξει με εξωγενή αποδεικτικά στοιχεία την αποστολή οποιωνδήποτε αγαθών, που ισχυρίζεται ότι έχουν απωλεσθεί ή υποστεί ζημία.

⁴⁸¹ B.V. v. Terracoma Shipping Corp. (unreported), 13th July 1998.

⁴⁸² Βλ. και *Ace Imports Pty. Ltd. v. Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro (The Esmeralda 1)* - Supreme Ct. of New South Wales - (Yeldham J.) [1987].

(η) Από την άλλη η ρήτρα «said to contain - λέγεται ότι περιέχει» δεν κάνει τίποτε περισσότερο από σαφές ότι ο μεταφορέας είναι, όπως απαιτείται από το άρ. 3, στοιχ. 3 των ΚΧ, αναφέροντας στο σχέδιο της φορτωτικής τον «αριθμό δεμάτων ... όπως παρέχονται γραπτώς από τον αποστολέα» χωρίς να διαφωνεί από την περιγραφή, έτσι ώστε η περιγραφή να μπορεί να βασιστεί ως παροχή εκ πρώτης όψεως αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με το τι ήταν μέσα στα δοχεία⁴⁸³.

Τέλος αξιοσημείωτο είναι στην υπόθεση αυτή ότι το Δικαστήριο εν προκειμένω εξομοίωσε ερμηνευτικά τη διάταξη των ΚΧ με αυτή των ΚΧ-B. Πιο συγκεκριμένα στον τελευταίο ο ισχυρισμός των πλοιοκτητών που βασιζόταν στον όρο 9(β) της φορτωτικής αυτός κρίθηκε ότι ενέπιπτε στην κατηγορία των όρων που ακυρώνονται δυνάμει του άρ. 3 παρ. 8 των ΚΧ-B, που ορίζουν σχετικά⁴⁸⁴: «Κάθε όρος ή συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς, που απαλλάσσει το μεταφορέα ή το πλοίο από ευθύνη για απώλεια ή ζημιά των εμπορευμάτων ή σε σχέση με αυτά και που οφείλεται σε αμέλεια, δόλο ή παράλειψη καθηκόντων ή υποχρεώσεων που προβλέπονται σ' αυτό το άρθρο, ή που περιορίζει την ευθύνη αυτήν κατά τρόπο διαφορετικό από ό,τι ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση, είναι άκυρη, ανυπόστατη και ανενεργός».

ii) El Greco (Australia) Pty Limited & Anor v. Mediterranean Shipping Co. SA.

Η υπόθεση αφορά σε 200.945 αφίσες και εκτυπώσεις, που τοποθετήθηκαν σε εμπορευματοκιβώτιο με ρήτρα FCL στο κατάστρωμα του container ship 'MSC Melbourne'. Κατά τη διάρκεια του πλου το φορτίο υπέστη ζημιά από θαλασσινό νερό. Το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο έκρινε ότι τα εμπορεύματα υπέστησαν ζημιές, κατά τη διάρκεια του πλου και έκρινε ως υπεύθυνο τον μεταφορέα για τη ζημιά. Στη συνέχεια η υπόθεση μεταβιβάστηκε στο Εφετείο. Η επίδικη φορτωτική είχε τη ρήτρα «Said to Contain 200945 Pieces Posters and Prints». Επίσης η υπ' αριθ. 21 ρήτρα της φορτωτικής ανέφερε ότι: «Όταν τα εμπορεύματα έχουν συσκευαστεί σε εμπορευματοκιβώτιο από ή για λογαριασμό του εμπόρου (φορτωτή-αποστολέα), συμφωνείται ρητά ότι κάθε εμπορευματοκιβώτιο θα αποτελεί ένα πακέτο-δέμα για τον σκοπό της εφαρμογής του περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα⁴⁸⁵».

Ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα σε αυτήν την υπόθεση αφορούσε τον περιορισμό βάσει του άρ.4 αριθ.5 ΚΧ-B. Και αυτό γιατί ο ακριβής αριθμός των δεμάτων, που στάλθηκαν αμφισβητήθηκε. Το ερώτημα ήταν αν, για τους σκοπούς περιορισμού, το φορτίο έπρεπε να αντιμετωπιστεί ως "1" δέμα (δηλαδή αν το εμπορευματοκιβώτιο είναι το δέμα) ή "200,945" δέματα εντός του εμπορευματοκιβωτίου. Ο εναγόμενος μεταφορέας ισχυρίστηκε ότι είχε το δικαίωμα να

⁴⁸³ Βλ. Αντάπαση Αντ. –Α θανάσιου Λ., ο.π., σελ.741–742: «Όταν η φορτωτική περιλαμβάνει τη ρήτρα «said to contain» ορθότερο είναι να γίνει δεκτό πως δεν υφίσταται επαρκής αρίθμηση ώστε να ενεργοποιείται η εφαρμογή της εξεταζόμενης διάταξης διότι με τη ρήτρα αυτή ο μεταφορέας απλώς αναφέρεται στη δήλωση του φορτωτή χωρίς όμως να διατυπώνει επιφύλαξη ή εναντίωση. Το τελικώς καταβλητέο ποσό θα εξαρτηθεί όμως από τον πραγματικό αριθμό των μεταφερόμενων δεμάτων για την απώλεια ή βλάβη των οποίων θα ευθύνεται ο μεταφορέας. Άρα αν η επιφύλαξη δεν συνοδεύεται από μνεία της αιτίας για την οποία τέθηκε από το μεταφορέα, ο μεταφορέας φέρει το βάρος της απόδειξης ότι ο πραγματικός αριθμός δεμάτων ή μονάδων διαφέρει από τον αναγραφόμενο. Αν όμως η επιφύλαξη αιτιολογείται στο σώμα της φορτωτικής, ο φορτωτής φέρει το βάρος να αποδείξει ότι ο αναγραφόμενος αριθμός δεμάτων είναι και ο αληθής».

⁴⁸⁴ Ζωγραφάκης Ι.Χ., Ναυτιλιακές Αποφάσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων και Σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, εκδ. Ναυτεμπορική, 1997, σελ. 100.

⁴⁸⁵ «Where the goods have been packed into containers by or on behalf of the Merchant, it is expressly agreed that, each container shall constitute one package for the purpose of application of limitation of the Carrier's liability».

περιορίσει την ευθύνη του στο εμπορευματοκιβώτιο ως 1 δέμα, επειδή είπε ότι υπήρχε μόνο ένα δέμα για τους σκοπούς των KX-B, άρ.4 αριθ.5 στοιχ. α'.

Το Δικαστήριο αρχικά εξέτασε την ισχύ της ρήτρας 21 κρίνοντάς της άκυρη, διότι ήταν μια προσπάθεια του μεταφορέα να μειώσει την ευθύνη του, όπως προβλέπεται στο άρ.3 αριθ.7 των KX-B. Στη συνέχεια εξέτασε τις σχετικές περιγραφές στην φορτωτική από όπου προέκυπτε, πως το εμπορευματοκιβώτιο είναι το δέμα. Και αυτό γιατί στο σχετικό πίνακα με το βάρος των δεμάτων αναφερόταν ο αριθ.1 και στη συνέχεια το βάρος του εμπορευματοκιβωτίου. Επομένως κατά το Δικαστήριο το εμπορευματοκιβώτιο ήταν το δέμα.

Αξίζει εν προκειμένω μια παρατήρηση αναφορικά με τη λέξη «piece-τεμάχιο», που αναφερόταν στη ρήτρα 21 της φορτωτικής. Το άρ.4 KX-B ασχολείται με τα δικαιώματα και τις ασυλίες του μεταφορέα, ωστόσο, για τον σκοπό περιορισμού του άρ.4 αριθ.5 στοιχ. γ', δεν αναφέρεται στη λέξη «τεμάχια», που περιέχονται στο εμπορευματοκιβώτιο, αλλά αναφέρεται σε συσκευασμένα «δέματα» ή «μονάδες». Η φορτωτική περιοριζόταν σε μια γενική απαρίθμηση των «τεμαχίων» φορτίου, χωρίς όμως να παράσχει πληροφόρηση ως προς τον αριθμό των «δεμάτων» ή τις «μονάδες», που είχαν συσκευαστεί στο εμπορευματοκιβώτιο. Έτσι δεν υπήρχε περιγραφή αναφορικά με ποιο τρόπο το φορτίο συσκευάστηκε σε δέματα» ή «μονάδες». Το πιο σημαντικό σημείο για τον σκοπό του περιορισμού, στον κανόνα 5 στοιχ. γ' του άρ.4 KX-B είναι ότι παρέχει έναν κανόνα για την περιγραφή του τι πρέπει να απαριθμηθεί στο φορτωτική. Εάν κάτι τέτοιο δεν συμβεί τότε απομένει στο εκάστοτε δικαιοδοτικό όργανο, να διαπιστώσει τι τελικά θα αποτελέσει «συσκευασία» για τις ανάγκες του άρ.4 αριθ. 5 KX-B. Έτσι το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν ήταν η πρόθεση των διαδίκων στην υπόθεση El Greco να απαριθμήσουν 200.945 κομμάτια με σκοπό τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα σε 666,67 SDR ανά αφίσα ή εκτύπωση κατά το άρ.4 εδάφ. 4 στοιχ. α' των KX-B. Επομένως, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίστηκε σε ένα (1) κοντέινερ, που θεωρήθηκε «δέμα».

*ii) Kyokuyo Co Ltd v. A.P. Moller - Maersk A/S (the Maersk Tangier) [2017] EWHC 654 (Comm)*⁴⁸⁶.

Αυτή η πιο σύγχρονη υπόθεση ομοίως είναι εξαιρετικά ενδιαφέρουσα. Αφορά σε 12 εμπορευματοκιβώτια, που μετέφεραν κατεψυγμένα φιλέτα τόνου, που παραλήφθηκαν από τη Maersk Line ("Maersk") στην Καρθαγένη για θαλάσσια μεταφορά στη Γιοκοχάμα, σύμφωνα με συμβάσεις μεταφοράς, που είχαν ενσωματώσει τους όρους της Maersk και έναν σιωπηρό όρο (implied term), που επέτρεπε στους φορτωτές, να ζητούν την έκδοση των σχετικών φορτωτικών από τη Maersk. Με την παραλαβή του φορτίου, η Maersk εξέδωσε φορτωτική καλύπτοντας τις λεπτομέρειες για τη μεταφορά των 12 εμπορευματοκιβωτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια στη συνέχεια στο φορτώθηκαν στο πλοίο "Maersk Tangier", αλλά εννέα από αυτά στο "Maersk Emden", ενώ, μετά από καθυστέρηση περίπου 1 μήνα, τα υπόλοιπα 3 εμπορευματοκιβώτια μεταφέρθηκαν στην Ιαπωνία με άλλα πλοία της Maersk. Για αυτά τα εμπορευματοκιβώτια, συμφωνήθηκε, να εκδοθούν τρεις μη διαπραγματεύσιμες φορτωτικές αντί για κανονικές, προς αποφυγή περαιτέρω

⁴⁸⁶ Ανάλ. από Miguel Caballero, The 'Maersk Tangier' - Package Limitation for Containerised Cargoes under the Hague-Visby Rules, 2017, av. at: <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/maersk-tangier-package-limitation-hague-visby.htm>

καθυστερήσεων. Κατά την παράδοση, ο παραλήπτης ισχυρίστηκε ότι το φορτίο σε αυτά τα εμπορευματοκιβώτια υπέστη ζημιά και κατηγόρησε τη Maersk ως υπεύθυνη..

Το Δικαστήριο εξέτασε ορισμένα ζητήματα σχετικά με το ποσό, που πρέπει να καταβάλει η Maersk, εάν θεωρηθεί υπαίτια για τη ζημιά του φορτίου. Το πρώτο ήταν εάν οποιαδήποτε τέτοια ευθύνη θα πρέπει να υπόκειται σε περιορισμό ανά δέμα, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το άρ.4, αριθ.5 KX-B. Το δεύτερο ήταν πώς να υπολογίσει τον περιορισμό ανά δέμα, δηλαδή με αναφορά στα εμπορευματοκιβώτια ως μεμονωμένες «μονάδες» ή εάν το φορτίο απαριθμήθηκε επαρκώς στις φορτωτικές ή εάν ο περιορισμός της ανά δέμα πρέπει να υπολογιστεί με αναφορά στο φορτίο και στα τρία εμπορευματοκιβώτια συνολικά, ή με ξεχωριστή αντιμετώπιση του φορτίου σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο ξεχωριστά.

Το Δικαστήριο έκρινε πως σχετικά με τους Κανόνες, που πρέπει να εφαρμοστούν, αυτό είναι ζήτημα που εξαρτάται από διάφορους παράγοντες κυρίως λόγω του γεγονότος αφενός πως δεν είχαν εκδοθεί φορτωτικές και αφετέρου εάν είχαν οι KX-B ενσωματωθεί στη σχετική σύμβαση μεταφοράς. Εάν κάτι τέτοιο συνέβαινε υποχρεωτικά τότε τα ποσοτικά όρια των KX-B θα εφαρμόζονταν. Εάν ναι τότε οι KX-B εφαρμόζονται αναγκαστικά, έτσι ώστε να ισχύουν τα υψηλότερα ποσοτικά όρια του αποζημιωτικού συστήματος αυτών.

Η Maersk υποστήριξε ότι ήταν ότι οι KX-B θα εφαρμόζονταν, μόνο εάν τύγχαναν υποχρεωτικής εφαρμογής στις συμβάσεις μεταφοράς, κάτι που δεν συνέβαινε, καθόσον το άρ. 1 στοιχ. β των KX-B απαιτεί να καλύπτονται οι συμβάσεις μεταφοράς «... από φορτωτική ή παρόμοιο έγγραφο τίτλου (document of title)...» ή «φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο, που εκδίδεται με βάση ή σε εκτέλεση ναυλοσυμφώνου (που εν προκειμένω αποτελεί και την σύμβαση μεταφοράς), από τη στιγμή που αυτός είναι τίτλος που διέπει τις σχέσεις του μεταφορέα και του κομιστή του». Κατά τη Maersk συμφωνία, εκδόθηκαν μη διαπραγματεύσιμες φορτωτικές και έτσι η σύμβαση μεταφοράς καλύπτεται από διαφορετικό είδος εγγράφου μεταφοράς.

Ως εκ τούτου, κατά τους όρους της Maersk, οι KX εφαρμόστηκαν με σημαντικά χαμηλότερο ποσοτικό περιορισμό ανά δέμα. Το Δικαστήριο, ωστόσο, συμφώνησε με τους ενάγοντες ότι το μόνο που χρειαζόταν για την ικανοποίηση του άρ. 1 στοιχ. β' των Κανόνων ήταν το γεγονός ότι οι συμβάσεις μεταφοράς προέβλεπαν την έκδοση σχετικών φορτωτικών. Οι ενάγοντες βασίστηκαν σε αρκετές υποθέσεις αγγλικού και common law, όπου εφαρμόστηκαν οι KX-B όταν συνήφθει σύμβαση μεταφοράς μεταξύ των μερών, αλλά δεν εκδόθηκε ποτέ φορτωτική⁴⁸⁷. Έτσι το Δικαστήριο έκρινε ότι θα εφαρμοστεί ο υψηλότερος περιορισμός των KX-B.

- Έννοια της «μονάδας» στους KX και KX-B.

Οι ενάγοντες υποστήριξαν ότι τα μεμονωμένα κατεψυγμένα φιλέτα τόνου ήταν «μονάδες», επειδή ήταν τοποθετημένα στο εμπορευματοκιβώτιο ξεχωριστά μεταξύ τους. Η Maersk υποστήριξε ότι η «μονάδα» σύμφωνα με τους KX σημαίνει κάθε τεμάχιο προϊόντος, που μπορεί να φορτωθεί σε ένα πλοίο «όπως είναι» εάν όχι σε εμπορευματοκιβώτιο, και δεδομένου ότι δεν συσκευάστηκαν ή σταθεροποιήθηκαν τα φιλέτα τόνου δεν μπορούσαν να θεωρηθούν ότι φορτώθηκαν «όπως ήσαν». Τα φιλέτα τόνου δεν ήταν, επομένως, «μονάδες» για τον περιορισμό της συσκευασίας.

Το Δικαστήριο απέρριψε και τα δύο επιχειρήματα των εναγόντων διαπιστώνοντας πως είναι υποχρεωμένο, να θεωρήσει ότι το εμπορευματοκιβώτιο, εν προκειμένω, είναι η μονάδα, καθόσον δεν υπάρχει κάποιος (συμβατικός ή αναγκαστικός) κανόνας που εστιάζει στον τρόπο με τον οποίο

⁴⁸⁷ Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd [1954] 2 QB 402.

το φορτίο θα μπορούσε να είχε αποσταλεί, εάν αυτό δεν ήταν εντός εμπορευματοκιβωτίου. Δέχτηκε πως ότι μια «μονάδα», με σκοπό τον περιορισμό του πακέτου, καθορίζεται με αναφορά στα χαρακτηριστικά του φορτίου, όπως είναι τοποθετημένο στο εμπορευματοκιβώτιο - δηλαδή σαν «τα τοιχώματα του εμπορευματοκιβωτίου να είναι διαφανή υπό το πρίσμα του άρ.4, αριθ. 5 των ΚΧ-Β⁴⁸⁸».

Καταμέτρηση σύμφωνα με το άρ. 4, αριθ. 5 στοιχ. γ' των ΚΧ-Β.

Το άρ. 4, αριθ. 5, στοιχ. γ, ΚΧ-Β ορίζει ότι «... ο αριθμός των δεμάτων ή των μονάδων που απαριθμούνται στη φορτωτική ως συσκευασμένα... θεωρείται ο αριθμός των δεμάτων ή των μονάδων για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου...». Το ζήτημα ήταν, επομένως, εάν όλα ή οποιοδήποτε από τα μεμονωμένα κομμάτια τόνου, με τη μορφή «συσκευασιών ή μονάδων», απαριθμήθηκαν «ως συσκευασμένα» για τους σκοπούς του άρ. 4, αριθ.5, στοιχ. γ'. Εδώ, το Δικαστήριο έκρινε ότι το ως άνω άρθρο δεν απαιτεί την απαρίθμηση του φορτίου «ως συσκευασμένο», μόνο τον αριθμό των δεμάτων ή των μονάδων μέσα στο εμπορευματοκιβώτιο που πρέπει να αναφέρεται με ακρίβεια στη φορτωτική (ή, στην περίπτωση αυτή στις φορτωτικές).

Το Δικαστήριο έλαβε υπόψη την υπόθεση *El Greco*⁴⁸⁹, όπου σχετικά κρίθηκε ότι η φορτωτική πρέπει να περιέχει πληροφορίες όχι μόνο για τον αριθμό των αντικειμένων, που έχουν τοποθετηθεί στο εμπορευματοκιβώτιο, αλλά και αν αυτά έχουν συσκευαστεί μαζί. Ωστόσο, δεν θεώρησε απαραίτητη την τελευταία απαίτηση, δηλαδή την απαρίθμηση του φορτίου «ως συσκευασμένου» - και αποφάσισε ότι η φορτωτική πρέπει μόνο να αναφέρει με ακρίβεια τον αριθμό των «συσκευασιών ή μονάδων», που μεταφέρονται εντός του εμπορευματοκιβωτίου. Δεδομένου ότι οι φορτωτικές περιέγραφαν με ακρίβεια τον αριθμό των πακέτων και των μονάδων, π.χ. 206, 520, και 500 κατεψυγμένα φιλέτα τόνου, που περιέχονται στα εμπορευματοκιβώτια κρίθηκε, πως πληρείτο η απαιτούμενη απαρίθμηση του άρ. 4, αριθ. 5 των ΚΧ-Β.

Τέλος έγινε δεκτό ότι, όταν εφαρμόζονται οι ΚΧ-Β κάθε ξεχωριστή «μονάδα» υπόκειται σε περιορισμό 666,67 μονάδων υπολογισμού. Τα «δέματα», ωστόσο, θα μπορούν να υπόκεινται σε μεγαλύτερες από 666,67 μονάδες υπολογισμού ανά δέμα, ή δύο (2) μονάδες υπολογισμού ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους των εμπορευμάτων, που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημιά. Όταν ισχύουν οι ΚΧ, κάθε «μονάδα» ή / και «πακέτο» υπόκειται σε περιορισμό 100 £. Ως εκ τούτου, οποιοδήποτε υπόλοιπο αξίας περιορισμού σε σχέση με μία μονάδα ή δέμα δεν θα μπορούσε να μεταφερθεί σε άλλη μονάδα ή δέμα, για να αυξήσει το ποσό περιορισμού, που ισχύει για τη συγκεκριμένη μονάδα ή δέμα, επειδή ο περιορισμός αυτός αφορά σε ατομικό και όχι σε συνολικό όριο ευθύνης.

η) Ο Περιορισμός της Ευθύνης στους Κανόνες Αμβούργου και Ρότερνταμ.

Σχετικά με τα ζητήματα περιορισμού οι ΚΑ και ΚΡ περιέχουν παρόμοιες διατάξεις με αυτές των ΚΧ-Β. Ο μεταφορέας και στους τρεις Κανόνες δύναται να προβεί σε περιορισμό της ευθύνης του, επιλέγοντας μια εκ των προβλεπόμενων μεθόδων, είτε τη βάση «δέματος» ή «μονάδας», είτε τη βάση «μικτού βάρους». Η επιλογή αυτή καθορίζεται από το ποια μέθοδος οδηγεί σε υψηλότερη αποζημίωση για τον ενάγοντα-δικαιούχο του φορτίου, κατά το άρ.59 αρ. 1 των ΚΡ και 6 παρ. 1 των ΚΑ, ομοίως με τη ρύθμιση των ΚΧ-Β.

Και στους τρεις Κανόνες η αποζημίωση υπολογίζεται κατά «δέμα» (package) ή «μονάδα» (unit), με τα όρια περιορισμού να διαφοροποιούνται από τις προηγούμενες δύο Συνθήκες. Στο άρ. 6

⁴⁸⁸ «The container walls are transparent under the gaze of Article IV rule 5».

⁴⁸⁹ Βλ. ως άνω.

παρ.1 των ΚΑ η ευθύνη του μεταφορέα για βλάβη ή απώλεια των εμπορευμάτων ανέρχεται στις 835 λογιστικές μονάδες για κάθε δέμα ή μονάδα, ενώ βάσει του άρ. 59 αρ. 1 των ΚΡ ανέρχεται στις 875 λογιστικές μονάδες, αντί για τις 666,67 των ΚΧ-Β. Ως προς δε τα Ε.Τ.Δ. διατηρούνται ακριβώς οι ρυθμίσεις των ΚΧ-Β τόσο στους ΚΑ⁴⁹⁰ όσο και ΚΡ⁴⁹¹. Οι ΚΡ προβλέπουν την ίδια ρύθμιση με αυτή των του άρ. 6 παρ. 1 περ. α΄ των ΚΑ²⁵⁷, που οι τελευταίοι είχαν παραλάβει αυτούσια από το άρ. 4 παρ. 5 περ. α΄ των ΚΧ-Β εξειδικεύοντας μόνο την μονάδα ως «μονάδα φόρτωσης», χωρίς όμως να επιλύονται τα προβλήματα, που είχαν ανακύψει ήδη από την εποχή των ΚΧ, όταν και καθιερώθηκε για πρώτη φορά ο περιορισμός της αποζημίωσης κατά δέμα ή μονάδα αλλά και του Αμβούργου, που δεν αποσαφηνίζει την έννοιά της.

Όπως και στους ΚΧ-Β έτσι και στους ΚΑ και ΚΡ δεν υπάρχει ορισμός των εννοιών⁴⁹² «δέμα» και «μονάδα». Ο ορισμός αυτός παραμένει όπως έχει αποκρυσταλλωθεί στην έως τώρα νομολογία. Σχετικά με τα εμπορευματοκιβώτια το άρ. 59 αρ. 2 των ΚΡ –ομοίως με τους ΚΧ-Β⁴⁹³ και ΚΑ⁴⁹⁴- υιοθετεί «container clause» ορίζοντας συγκεκριμένα ότι: *«Όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσα η 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 μέσε ή πάνω σε μονάδα μεταφοράς ή όχημα θεωρούνται δέματα ή φορτωτικές μονάδες. Εάν δεν απαριθμούνται τα εμπορεύματα μέσα ή πάνω σε μονάδες μεταφοράς ή όχημα θεωρούνται μία φορτωτική μονάδα (shipping unit)»*. Η μόνη διαφοροποίηση των ΚΡ από τους ΚΧ-Β και ΚΑ είναι η αποσύνδεσή τους από μια «φορτωτικοκεντρική» θεώρηση, έτσι ώστε να έχουν ρυθμιστικό ρόλο για όλα τα –πιθανά- σχετικά έγγραφα μεταφοράς. Αξίζει εν προκειμένω να αναφερθούμε στα φορτηγά αυτοκίνητα⁴⁹⁵, που στο άρ. 25 αρ. 1β΄ των ΚΡ απολαμβάνουν εξομοίωσης με εμπορευματοκιβώτια επομένως αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο. Το ίδιο –κατά τη γνώμη μας- θα πρέπει να ισχύσει και για την περίπτωση του άρ. 27 παρ. 1 των ΚΡ.

Αν και η νέα διάταξη προσπάθησε να επιλύσει κάποια από τα ζητήματα, που είχαν ανακύψει στην πράξη, ωστόσο δεν δίνει λύση σε διάφορα εκκρεμή θέματα. Καταρχήν, δεν παρέχεται λύση στην περίπτωση ασαφών δηλώσεων στα έγγραφα της μεταφοράς, ως προς τον αριθμό των δεμάτων ή μονάδων, όταν η φύση των εμπορευμάτων είναι τέτοια, που θα δικαιολογούσε την απαρίθμηση είτε ενός εκάστου εξατομικευμένου αντικειμένου, είτε κατά ομάδων⁴⁹⁶. Επίσης, δεν αντιμετωπίζεται ευθέως το ζήτημα, αν ο αριθμός των δεμάτων ή μονάδων, που πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον καθορισμό του ορίου της αποζημίωσης είναι αυτός, που δηλώνεται εγγράφως από τον φορτωτή κατά την παραλαβή ή αυτός, τον οποίο τελικά αποδέχεται ο μεταφορέας κατά την άσκηση του δικαιώματός του προς τροποποίηση των εγγράφων μεταφοράς και ακόμα περισσότερο δεν ξεκαθαρίζεται, αν χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της αποζημίωσης ο αριθμός των δηλωθέντων δεμάτων ή μονάδων εντός εμπορευματοκιβωτίου, που χάθηκε, δεδομένου, ότι δεν θα καθίσταται δυνατή η επιθεώρηση του περιεχομένου του. Μόνη ασφαλιστική δικλείδα του

⁴⁹⁰ Άρ. 26 ΚΑ.

⁴⁹¹ Άρ. 59 αρ. 3 ΚΡ.

⁴⁹² Για περισ. βλ. Wiedenbach L., ο.π., p. 115-116.

⁴⁹³ Άρ. 4 αριθ. 4γ΄.

⁴⁹⁴ Άρ. 6 αρ. 2 α΄.

⁴⁹⁵ Βλ. και το ζήτημα φόρτωσης των εμπορευμάτων εντός ή επί οχήματος στο άρ. 27 αριθ. 3 των Κανόνων.

⁴⁹⁶ Σεφεριάδου Γ., Η Ευθύνη του Μεταφορέα Σύμφωνα με τις Διατάξεις της Συνθήκης του Ρότερνταμ, 2014, σελ. 97, διαθ. στο: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/6522/MN09009.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

μεταφορέα σε αυτήν την περίπτωση είναι να προσθέσει στην φορτωτική ρήτρα, που υποδηλώνει, ότι δεν ήλεγξε το περιεχόμενο, ενώ συναφείς δυνατότητες αναφορικά με τροποποιήσεις των συμβατικών εγγράφων της μεταφοράς από τον μεταφορέα προβλέπονται εκτενώς υπό το άρ. 40 των ΚΡ⁴⁹⁷.

Ως προς τη δεύτερη μέθοδο υπολογισμού της αποζημίωσης αυτή αφορά στο μικτό βάρος των πραγμάτων, που αποτελούν αντικείμενο της διαφοράς. Οι ΚΑ και ΚΡ διατήρησαν τον «μικτού βάρους» υπολογισμό αυξάνοντας το όριο του από δύο (2) σε δύομισι (2,5) μονάδες υπολογισμού ανά κιλό και σε τρεις (3) μονάδες υπολογισμού αντίστοιχα. Άπαντες οι Κανόνες δεν περιέχουν διάταξη σχετική με την εξακρίβωση του βάρους του φορτίου. Θα μπορούσε ωστόσο να υποστηριχθεί, ότι η σχετική ρύθμιση για τα εμπορευματοκιβώτια έχει αναλογική εφαρμογή, ώστε να λαμβάνεται ως βάση για τον περιορισμό η δήλωση επί της φορτωτικής ή επί άλλου εγγράφου μεταφοράς, ανεξάρτητα από την τροποποίηση, που δύναται, να επιφέρει ο μεταφορέας στα σχετικά έγγραφα.

Τέλος αξίζει να επισημανθεί και η καινοτομία στους ΚΡ στο άρ. 60⁴⁹⁸, όπου εισάγεται και το όριο ευθύνης για την ζημία, που προκλήθηκε από καθυστέρηση⁴⁹⁹ το οποίο, αν ξεπεράσει κατά τον τρόπο υπολογισμού του το ύψος αυτού επί απώλειας ή βλάβης θα υποστεί περιορισμό ίσο με αυτό.

⁴⁹⁷ Άρ.40 ΚΡ (Αποδιδόμενο στην ελληνική από Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 189-193): «1. Ο μεταφορέας θα πρέπει να προσδιορίζει τις πληροφορίες, που αναφέρονται στο άρ. 36 παρ. 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 στο 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 άρ.36 παράγραφος 1 υπό τις συνθήκες και με τον τρόπο, που καθορίζεται στις παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου, για να υποδείξει ότι ο μεταφορέας δεν αναλαμβάνει ευθύνη για την ακρίβεια των πληροφοριών που δίνονται από το φορτωτή. 3. Όταν τα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά στον μεταφορέα ή στο εκτελόν μέρος 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 άρ.36, παρ. 1, εφόσον: **α)** Ο μεταφορέας δεν είχε φυσική δυνατότητα ή εμπορικά εύλογο τρόπο έλεγχου 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 ακριβείς, περίπτωση κατά την οποία μπορεί να περιλάβει μια ρήτρα σχετικά με τις πληροφορίες, που εύλογα θεωρεί ακριβείς. 4. Όταν τα εμπορεύματα παραδίδονται προς μεταφορά στο μεταφορέα ή σε εκτελόν μέρος σε κλειστό εμπορευματοκιβώτιο ή όχημα ο μεταφορέας μπορεί να προσδιορίσει τις πληροφορίες, που αναφέρονται: **α)** Στο άρ. 36 υποπ. 1(α), (β) ή (γ), εάν: (i) Τα εμπορεύματα στο εσωτερικό του εμπορευματοκιβωτίου ή του οχήματος δεν έχουν πράγματι ελεγχθεί από το μεταφορέα ή το εκτελόν μέρος και (ii) Ούτε ο μεταφορέας ούτε το εκτελόν μέρος έχει με άλλο τρόπο πραγματική γνώση του περιεχομένου τους, πριν από την έκδοση του εγγράφου μεταφοράς ή του ηλεκτρονικού αρχείου μεταφοράς και **β)** στο άρ.36 υποπ. 1(δ) εάν: (i) ούτε ο μεταφορέας ούτε εκτελόν μέρος ζήτησαν το εμπορευματοκιβώτιο ή το όχημα και ο φορτωτής και 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 έλεγχου του βάρους του εμπορευματοκιβωτίου ή του οχήματος».

⁴⁹⁸ Άρ.60 αποδ. στην ελληνική από Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 221: «Υπό την επιφύλαξη του άρ. 61 παρ. 2 η αποζημίωση για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων λόγω καθυστέρησης θα πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με το άρ. 22 και η ευθύνη για την περιουσιακή ζημία λόγω καθυστέρησης περιορίζεται σε ποσό που αντιστοιχεί δύομισι φορές στον καταβλητέο ναύλο, για τα εμπορεύματα που καθυστέρησαν. Το συνολικό πληρωτέο ποσό σύμφωνα με το παρόν άρθρο και το άρ. 59 παρ. 1 δεν μπορεί να υπερβαίνει το όριο που θα προσδιοριζόταν σύμφωνα με το άρ. 59 παρ. 1, επί ολικής απώλειας των συγκεκριμένων εμπορευμάτων».

⁴⁹⁹ Πιο αναλ. σε Πορτοκάλη Φ., ο.π., σελ. 342 -344.

θ) Ζητήματα Έκπτωσης από το Δικαίωμα Περιορισμού της Ευθύνης του Θαλάσσιου Μεταφορέα.

i) Η γραμματική ρύθμιση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ.

Το Πρωτόκολλο Βίσμπυ 1968 προσέθεσε στους δύο υφιστάμενους λόγους ανατροπής των ποσοτικών ορίων και ένα τρίτο: την έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού⁵⁰⁰, που δεν προβλεπόταν στον ΚΙΝΔ. Πιο συγκεκριμένα στο άρ.4 παρ. 1 των ΚΧ-Β ορίζεται ότι: «*Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλειες ή ζημιές που προέρχονται ή είναι αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας, εκτός αν αυτή προέρχεται από έλλειψη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα να διατηρεί το πλοίο σε κατάσταση αξιοπλοΐας, ή να εξασφαλίζει στο πλοίο το κατάλληλο πλήρωμα, εξαρτισμό και εφοδιασμό και να διατηρεί σε καλή και ασφαλή κατάσταση τους αποθηκευτικούς χώρους, τους θαλάμους χαμηλής και υψηλής ψύξης και κάθε άλλο χώρο του πλοίου, όπου φορτώνονται εμπορεύματα, ώστε να είναι κατάλληλα για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρησή τους, σύμφωνα με τους όρους του άρ. 3 παρ.1. Οποτεδήποτε προκύψει απώλεια ή ζημία σαν αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας, το βάρος της απόδειξης εάν επιδείχθηκε η δέουσα επιμέλεια το φέρει ο μεταφορέας ή οποιοσδήποτε τρίτος που νομιμοποιείται να ζητήσει την απαλλαγή που προβλέπεται από το άρθρο αυτό*». Το ανεύθυνο της αναξιοπλοΐας αυτό τελεί υπό την προϋπόθεση ότι ο μεταφορέας, ο οποίος φέρει και το σχετικό βάρος απόδειξης, έχει καταβάλει τη δέουσα επιμέλεια (due diligence), προκειμένου να διαθέσει πλοίο κατάλληλο για την μεταφορά πριν και κατά την έναρξη του πλου. Αν αποδειχθεί η προϋπόθεση αυτή, το ανεύθυνο καλύπτει ζημιές για απώλεια ή βλάβη του φορτίου που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς και επήλθαν εξαιτίας της αρχικής αναξιοπλοΐας. Στο πεδίο εφαρμογής της προναφερόμενης διάταξης δεν εμπίπτουν οι ζημιές για απώλεια ή ζημία, που προκλήθηκε από επιγενόμενη αναξιοπλοΐα, δηλαδή από ακαταλληλότητα του πλοίου που επήλθε μετά την έναρξη του πλου, σύμφωνα και με την οριοθέτηση του άρ.3 παρ.1 των ΚΧ-Β, που θεσπίζει την υποχρέωση του μεταφορέα να διαθέσει πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα και προς διατήρηση του φορτίου «πριν και κατά την έναρξη του πλου», η οποία, επομένως, πρέπει να εκπληρώνεται πριν ή κατά την έναρξη της φόρτωσης και πάντως μέχρι την έναρξη του πλου⁵⁰¹.

ii) Το ζήτημα της στοιβασίας του εμπορευματοκιβωτίου⁵⁰².

Ζήτημα ανακύπτει σχετικά με το χαρακτηρισμό του πταισίματος, όταν αυτό διαπράττεται κατά την λήψη μέτρων, που αφορούν τόσο το πλοίο όσο και το φορτίο, περίπτωση, που, ενδέχεται να εμφανιστεί κατά τη στοιβασία του εμπορευματοκιβωτίου. Ειδικότερα, η στοιβασία αφορά κατ' αρχήν από τη φύση της το συμφέρον του φορτίου, δύναται όμως να αφορά και το πλοίο στο μέτρο που επηρεάζει την ευστάθειά του. Στην περίπτωση αυτή λοιπόν ανακύπτει το ζήτημα αν το σχετικό με τη στοιβασία πταίσμα θα θεωρηθεί εμπορικό, με αποτέλεσμα να υφίσταται ευθύνη του μεταφορέα ή αν θα θεωρηθεί ναυτικό, με συνέπεια την απαλλαγή του.

⁵⁰⁰ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ.743.

⁵⁰¹ Βλ. και:

α) Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 671.

β) Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 520-522.

⁵⁰² Ενδ. ΠΠρ.Αθ.2154/2020, 3225/2020.

Κατά μία άποψη, αν η κακή στοιβασία προκαλέσει ζημία στο πλοίο, αποτελεί ναυτικό πταίσμα. Η άποψη αυτή υποστηρίζεται και στο ελληνικό δίκαιο κατά την ερμηνεία του άρ. 138 ΚΙΝΔ⁵⁰³. Παρεμφερής είναι και η άποψη, με βάση την οποία η ένταξη της κακής στοιβασίας στο ναυτικό ή το εμπορικό πταίσμα είναι ζήτημα της συγκεκριμένης περίπτωσης, δηλαδή επιλύεται ανάλογα με το αν η στοιβασία θίγει το συμφέρον του φορτίου ή του πλοίου.

Κατά άλλη άποψη, η κακή στοιβασία αποτελεί ναυτικό πταίσμα, θεωρούμενη ως κακός χειρισμός του πλοίου. Κατά την προκριντέα άποψη, ο χαρακτηρισμός του εν λόγω πταίσματος πρέπει να γίνει με βάση τον κύριο σκοπό στον οποίο αποβλέπει η σχετική ενέργεια, και, εφόσον κύριος σκοπός της στοιβασίας είναι η φροντίδα για το φορτίο, το σχετικό με αυτήν πταίσμα είναι εμπορικό και όχι ναυτικό, και μάλιστα ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα που προέκυψε εκ των υστέρων, π.χ. κλίση του πλοίου και πτώση του φορτίου στη θάλασσα. Υπέρ της άποψης αυτής συνηγορούν λόγοι ασφάλειας δικαίου, διότι το κριτήριο του κύριου σκοπού της πράξης όχι μόνο στηρίζεται στο νόμο (άρ. 3 παρ. 2 ΚΧ-Β), αλλά είναι και σταθερό, χωρίς να επηρεάζεται από άλλους τυχαίους και απρόβλεπτους παράγοντες, ενώ η άποψη αυτή εναρμονίζεται και με τον χαρακτήρα της ρύθμισης του άρ. 4 παρ.2 περ. α' ΚΧ-Β, που εισάγοντας εξαίρεση από τον κανόνα της αναγκαστικής ευθύνης του μεταφορέα, δεν πρέπει να ερμηνεύεται διασταλτικά⁵⁰⁴. Εξάλλου, το άρ. 4 παρ. 2 περ. γ' των ΚΧ-Β προβλέπει την απαλλαγή του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία που προέρχεται ή προκύπτει από «κινδύνους ή ατυχήματα στη θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα νερά». Για να αποτελέσει ο θαλάσσιος κίνδυνος ή το ατύχημα στη θάλασσα λόγο απαλλαγής θα πρέπει αφενός το περιστατικό που προκαλεί τη ζημία ή απώλεια να προκλήθηκε εξαιτίας της θάλασσας και όχι απλώς στη θάλασσα, αφετέρου το περιστατικό να εκδηλώθηκε στη συγκεκριμένη περίπτωση υπό φυσικές συνθήκες, που εμφανίζουν ασυνήθιστη ένταση και επικινδυνότητα, οι οποίες δεν ήταν αναμενόμενες, από τις οποίες δεν μπορούσε να προφυλαχθεί ο μεταφορέας καταβάλλοντας την επιμέλεια του μέσου συνετού επιχειρηματία⁵⁰⁵. Πάντως το ατύχημα στη θάλασσα, ως λόγος απαλλαγής, δεν είναι απαραίτητο να αποτελεί και περιστατικό απρόβλεπτο και κατά τούτο διαφοροποιείται εννοιολογικά από την έννοια της ανώτερης βίας, που συνιστά άλλο λόγο απαλλαγής⁵⁰⁶, ενώ για να επιφέρει την απαλλακτική του ενέργεια ο παραπάνω εξαιρούμενος κίνδυνος πρέπει να συνδέεται αιτιωδώς με την προκληθείσα ζημία⁵⁰⁷. Τέλος, αντίστοιχες διατάξεις που εισάγουν απαλλαγή υπέρ του μεταφορέα από την ευθύνη του για ναυτικά πταίσματα των βοηθών εκπλήρωσης – προστηθέντων του και για «θαλάσσια εν γένει συμβεβηκότα» περιλαμβάνονται στα άρ. 138 εδ. β' ΚΙΝΔ⁵⁰⁸ και 144 περ. α'

⁵⁰³ Άρ. 138 ΚΙΝΔ: «Ο εκναυλωτής ευθύνεται δια το πταίσμα των υπ' αυτού προστηθέντων, ιδία του πλοιάρχου και του πληρώματος, ως δι' ίδιον αυτού πταίσμα. Εάν η ζημία προεκλήθη εκ πράξεως ή παραλείψεως περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα. εις την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου δεν περιλαμβάνονται μέτρα λαμβανόμενα κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου. Εάν η ζημία προήλθεν εκ πυρκαϊάς ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα».

⁵⁰⁴ Για πιο αναλ. βλ.:

α) Αντάπασης Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 688-691.

β) Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π.,σελ. 164-166, 527-531.

⁵⁰⁵ Πρβλ. ΑΠ 121/2003, ΑΠ 259/1990.

⁵⁰⁶ Ενδ. ΑΠ 289/2005 .

⁵⁰⁷ Βλ. Αντάπασης Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 698.

⁵⁰⁸ Άρ.138 εδ. β' ΚΙΝΔ: «Εάν η ζημία προεκλήθη εκ πράξεως ή παραλείψεως περί την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον δι' ίδιον αυτού πταίσμα. εις την διακυβέρνησιν ή τον χειρισμόν του πλοίου δεν περιλαμβάνονται μέτρα λαμβανόμενα κυρίως προς το συμφέρον του φορτίου».

*KINΔ*⁵⁰⁹. Με τις διατάξεις αυτές του *KINΔ* καθιερώνεται η πταισματική ευθύνη του μεταφορέα με αντιστροφή του βάρους απόδειξης, με την έννοια ότι οι λόγοι αυτοί απαλλαγής δημιουργούν υπέρ του μεταφορέα απλό τεκμήριο για την έλλειψη ευθύνης του, το οποίο μπορεί να ανατραπεί με την απόδειξη προσωπικού πταίσματος ή διαχειριστικού (εμπορικού) πταίσματος των προστηθέντων του⁵¹⁰.

iii) Recklessly and with knowledge that damage probably result.

Για να εκπέσει από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης ο μεταφορέας, ο ενάγων θα πρέπει να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι η ζημία εχώρησε ως αποτέλεσμα εμπρόθετης ή δόλιας συμπεριφοράς ή τουλάχιστον συμπεριφοράς, που εμπίπτει στον ενδεχόμενο δόλο⁵¹¹. Δηλαδή η προσωπική πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα πρέπει να έγινε είτε από πρόθεση⁵¹² η οποία περιλαμβάνει και τον άμεσο και τον ενδεχόμενο δόλο είτε από «βαριά αμέλεια» και με γνώση ότι πιθανόν θα προκληθεί ζημία. Η δεύτερη περιφραστική περιγραφή αποδίδει στα ελληνικά την αγγλική φράση «recklessly and with knowledge that damage probably result». Όπως παρατηρεί η και η Κιάντου-Παμπούκη Α⁵¹³ όρος «recklessly» του αγγλικού δικαίου και «temerairement» του γαλλικού δικαίου αποδίδεται στα ελληνικά αποκλίνοντας από τα αυθεντικά κείμενα. Οι όροι εκείνοι σημαίνουν ενέργεια (πράξη ή παράλειψη), που γίνεται απερίσκεπτα, χωρίς σύνεση και όχι από βαρεία αμέλεια. Σημαίνουν δηλαδή αμέλεια που συνοδεύεται από τη γνώση του δράστη ότι από αυτήν την αμέλεια θα προκύψει πιθανώς ζημία. Δηλαδή για πταίσμα που αντιστοιχεί στην ενσυνείδητη αμέλεια που στο σύνολό της είναι βεβαία βαρεία αμέλεια. Σε άλλες συμβάσεις ο όρος «recklessly» αποδίδεται ως «απερίσκεψία» κατά το άρ. 5 παρ. 2 CLC 1992⁵¹⁴ ή «αδιαφορία» κατά το άρ. 4 ΔΣ Λονδίνου⁵¹⁵. Με όρους ελληνικού δικαίου αντιστοιχίζεται στη βαριά ενσυνείδητη αμέλεια⁵¹⁶. Το κατά πόσον ο μεταφορέας υιοθέτησε συμπεριφορά αποκλίνουσα σημαντικά από αυτήν του μέσου συνेतού και επιμελούς ανθρώπου, που ανήκει στον ίδιο επαγγελματικό ή επιχειρηματικό κύκλο θα κριθεί με αντικειμενικά κριτήρια. Αντιθέτως το κατά πόσον ο μεταφορέας είχε επίγνωση της πιθανότητας επελεύσεως της ζημίας (και όχι της αφηρημένης δυνατότητας επελεύσεως αυτής) θα κριθεί με υποκειμενικά κριτήρια και ad hoc.

iv) Τα υπαίτια πρόσωπα.

Δε χωρεί αμφιβολία πως αν και δεν απαιτείται ρητά ότι απαιτείται προσωπική πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα⁵¹⁷. Αυτό προκύπτει από το συνδυασμό της εξεταζόμενης διάταξης με το άρ. 4 παρ. 5 αριθ. 4 της μεν πρώτης ρυθμίζουσας τις συνέπειες του ίδιου πταίσματος του μεταφορέα

⁵⁰⁹ Άρ.144 περ. α' *KINΔ*: «*Επιφυλασσομένων των γενικών περί αδυναμίας παροχής διατάξεων, ο εκναυλωτής δεν ευθύνεται δια ζημίας αίτινες προέρχονται: α) εκ θαλασσιών εν γένει συμβεβηκότων*».

⁵¹⁰ Ενδ. ΑΠ 373/1997.

⁵¹¹ Χριστοδούλου Φ., Το Πλοίο ως Ιδιαίτερον Στοιχείον της Περιουσίας του Πλοιοκτήτη - Πρακτικά και Εισηγήσεις 1^ο Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, 1993, σελ. 93 και ΠΠρ.Πειρ 2720/2020, ΜΠρ.Πειρ.3133/2020.

⁵¹² Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ.744.

⁵¹³ Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, ο.π., σελ. 658-659.

⁵¹⁴ 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Κυρώθηκε με το Ν 314/1976, «Διεθνής Σύμβαση του 1992 Αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Σύμβαση Ευθύνης 1992)».

⁵¹⁵ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1976. Κυρώθηκε με το Ν1923/1991 «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 19 Νοεμβρίου 1976» (Α' 13).

⁵¹⁶ Για την αντίθετη άποψη βλ. Ρόκα Ι. - Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 324-326.

⁵¹⁷ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 743.

της δε δεύτερης ρυθμίζουσας τις συνέπειες του ίδιου πταίσματος των προστηθέντων του. Για τις ανάγκες της ρύθμισης αυτής ο όρος δεν περιλαμβάνει τους προστηθέντες (servants) και αντιπροσώπους (agents) αλλά μόνο το alter ego του μεταφορέα⁵¹⁸. Αυτό επιβεβαιώνεται και με τελλολογική ερμηνεία του ισχύοντος καθεστώτος ευθύνης. Και αυτό γιατί αν γινόταν δεκτό ότι η επίμεμπτη συμπεριφορά των προστηθέντων-βοηθών εκπλήρωσης του μεταφορέα θα καταλογίζεται σε αυτόν, ώστε να προκληθεί απώλεια του ευεργετήματος του περιορισμού σε βάρος του τότε η κατάφαση ευθύνης του θα συνέπιπτε τις περισσότερες φορές με άρση του περιορισμού. Κάτι τέτοιο θα επέφερε αλλοίωση της ισορροπίας, που επέτυχαν οι ΚΧ-Β .

Η ερμηνεία προσομοιάζει με αυτήν που επιφυλάσσεται στο προσωπικό πταίσμα (actual fault of privity) κατ' άρ. 4(2) περ. β' και ιζ' ΚΧ-Β. Υπάγεται ο «εγκέφαλος και το κεντρικό νευρικό σύστημα» της εταιρίας δηλαδή τα πρόσωπα, που κατέχουν υψηλή διοικητική θέση (managerial position) και έχουν αποφασιστικό ρόλο. Πιο συγκεκριμένα πρόκειται για πρόσωπα εφοδιασμένα με διευθυντική και διαχειριστική εξουσία ως προς το πλοίο, τα οποία εκφράζουν την βούληση της εταιρίας. Πέρα από το διοικητικό συμβούλιο ως συλλογικό όργανο τέτοια πρόσωπα είναι οι διευθύνοντες σύμβουλοι – και μάλιστα όχι μόνο της πλοιοκτήτριας αλλά και της διαχειρίστριας λόγω του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΔΚΑΔ) – καθώς και οι γενικοί διευθυντές.

Όταν ο μεταφορέας είναι νομικό πρόσωπο του καταλογίζονται ως προσωπικές οι πράξεις ή παραλείψεις των αντιπροσωπευόντων οργάνων του κατά αρ. 71ΑΚ, δηλαδή των προσώπων στα οποία αντίκειται από το νόμο το καταστατικό ή τον γενικό κανονισμό λειτουργίας η αυτοτελής και με ίδια ευθύνη άσκηση ουσιωδών αρμοδιοτήτων ώστε να αντιπροσωπεύουν «πράγματι και δυνάμει» το νομικό πρόσωπο. Η ερμηνεία προσομοιάζει με αυτήν που επιφυλάσσεται στο προσωπικό πταίσμα (actual fault of privity) κατ' άρ. 4(2) περ. β' και ιζ' ΚΧ-Β. Υπάγεται δηλαδή ο «εγκέφαλος και το κεντρικό νευρικό σύστημα» της εταιρίας δηλαδή τα πρόσωπα που κατέχουν υψηλή διοικητική θέση (managerial position) και είναι εξοπλισμένα με αποφασιστική αρμοδιότητα. Άρα ως προσωπικό του μεταφορέα πταίσμα θα θεωρηθεί το πταίσμα των μελών του Δ.Σ, των υποκατάστατων οργάνων, των διευθυντών ή ανώτατων στελεχών στα οποία έχουν ανατεθεί ουσιώδεις διαχειριστικές αρμοδιότητες καθώς και κατά την ορθότερη γνώμη το πταίσμα του πλοιοδιαχειριστή⁵¹⁹.. Αντιθέτως δεν καταλογίζεται προσωπικώς στο μεταφορέα το πταίσμα του πλοιάρχου, των μελών του πληρώματος, υπαλλήλων του ή λοιπών προστηθέντων.

Περαιτέρω, ο θαλάσσιος μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του κατά τους ΚΧ-Β, εάν επικαλεστεί και αποδείξει τη συνδρομή ενός από τους λόγους απαλλαγής, άλλως εξαιρούμενους κινδύνους ή ανεύθυνα, που προβλέπονται με τις διατάξεις του άρ. 4 παρ. 2 αυτών. Εκτός από άλλους λόγους απαλλαγής, το άρ. 4 παρ. 2 περ. α' των ΚΧ-Β προβλέπει την απαλλαγή του μεταφορέα για απώλεια ή ζημία που προέρχεται ή προκύπτει από «πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προστηθέντος από το μεταφορέα, σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου». Με την παραπάνω διάταξη εισάγεται εξαίρεση υπέρ του μεταφορέα από το βασικό κανόνα της ευθύνης για τα ναυτικά πταίσματα των βοηθών εκπλήρωσης – προστηθέντων του⁵²⁰.

⁵¹⁸ Βλ. Ρόκα Ι. - Θεοχαρίδη Γ., ο.π., σελ. 325.

⁵¹⁹ Βλ. Αντάπαση Αντ. - Αθανασίου Λ., ο.π., σελ. 744.

⁵²⁰ ΠΠρ.Πειρ. 2154/2020.

Τέλος στους ΚΑ και ΚΡ το ζήτημα της έκπτωσης ρυθμίζεται από τα άρ. 8⁵²¹ και 61⁵²² αντίστοιχα, έχοντας παρεμφερή διατύπωση με τη ρύθμιση των ΚΧ-Β. Αξίζει να σημειωθεί στους ΚΡ η διάκριση του άρ. 61 ανά νόμιμο λόγο ευθύνης και δη έκπτωση επί παράβασης υποχρέωσης (παρ.1) με βάση τους ΚΡ και έκπτωση λόγω χρονικής καθυστέρησης (παρ. 2)⁵²³.

⁵²¹ Ar. 8.: «1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result. 2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result».

⁵²² Άρ. 61 ΚΡ αποδιδ.. στην ελληνική από Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 221: : «1. Ούτε ο μεταφορέας ούτε οποιοδήποτε από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρ.18 έχουν δικαίωμα να επωφεληθούν από τον περιορισμό της ευθύνης όπως προβλέπεται στο άρ. 59, ή όπως προβλέπεται στη σύμβαση μεταφοράς εφόσον ο ενάγων αποδείξει ότι η ζημία που προκύπτει από την παραβίαση της υποχρέωσης του μεταφορέα βάση 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 τη γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί. 2. Ούτε ο μεταφορέας ούτε οποιοδήποτε από τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρ. 18 δικαιούνται να επωφεληθούν από τον περιορισμό της ευθύνης, όπως προβλέπεται στο άρ. 60, εάν ο ενάγων αποδείξει ότι η καθυστέρηση παράδοσης ήταν αποτέλεσμα προσωπικής πράξης ή παράλειψης του προσώπου, που επικαλείται το δικαίωμα περιορισμού και που γίνεται με πρόθεση να προκληθεί τέτοια ζημία ή αμέλεια και με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί».

⁵²³ Πιο αναλ. σε Πορτοκάλη Φ. ο.π., σελ. 349-351.

Δ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.

Στην παρούσα εργασία αναλύθηκε η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα. Ένα νομικό ζήτημα, που παρουσιάζει πολυπλοκότητα, προκαλώντας πολλές διαφωνίες (είτε οριζόντια, δηλαδή ταυτόχρονα είτε κάθετα, δηλαδή διαχρονικά) τόσο στη θεωρία όσο και στη νομολογία δεδομένης και της ενδιαφέρουσας διαφοροποίησης της νομικής ρυθμίσεως του ζητήματος και υιοθέτησης των ΚΧ ή ΚΧ-Β από τα διάφορα δικαιοδοτικά συστήματα του πλανήτη. Για αυτό το λόγο έγινε στην παρούσα μια εκτεταμένη δικαιοσυγκριτική παρουσίαση του θέματος τόσο από τα πιο ενδιαφέροντα δικαιοδοτικά συστήματα όσο και από τις τρεις διεθνείς συμβάσεις, που επιδιώκουν να ρυθμίσουν τη θαλάσσια μεταφορά διεθνώς. Στο επίπεδο των ΚΑ και ΚΡ η δικαιοσυγκριτική παρουσίαση δεν είναι εξαντλητική αλλά επιλεκτική στα σημαντικότερα ζητήματα, που συνιστούν ένταση, αν όχι πρόοδο, σίγουρα αλλαγής, ως προς τη ρύθμιση των βασικότερων ζητημάτων της παρούσας μελέτης. Βέβαια ως τώρα τόσο οι ΚΑ όσο και οι ΚΡ, που επιδίωξαν να ρυθμίσουν με ένα πιο σύγχρονο τρόπο το ζήτημα αυτό, μάλλον πέτυχαν αποτελέσματα φτωχά έως ανύπαρκτα καθόσον η εφαρμογή τους στις διεθνείς και εγχώριες θαλάσσιες μεταφορές απέτυχε -τουλάχιστον προς το παρόν- να καθιερωθεί.

Ως σημείο αναφοράς θα παραμένουν οι ΚΧ και οι ΚΧ-Β με μια προοδευτική ερμηνευτική προσέγγιση, ευνοούσα την ανάπτυξη της βιομηχανίας εμπορευματοκιβωτίων και γιατί όχι –πάντοτε στο μέτρο του δυνατού-στο πνεύμα των ΚΑ και ΚΡ, τουλάχιστον ως προς τα ζητήματα, που οι ΔΣ αυτές αντιλαμβάνονται αποτελεσματικότερα σχετικά με την σύγχρονη πραγματικότητα της βιομηχανίας εμπορευματοκιβωτίων. Έως τότε η «Ρήτρα Εμπορευματοκιβωτίου» των ΚΧ-Β για τα ζητήματα περιορισμού της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα σε συνδυασμό με την πρόοδο της νομολογίας σχετικά με τη φόρτωση στο κατάστρωμα γενικώς αλλά και εμπορευματοκιβωτίων είναι αναμφίβολα το μοναδικό ρεαλιστικό έως τώρα βήμα προς τα εμπρός για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα. Απομένει στο μέλλον να καθοριστεί ένα διεθνές ομοίμορφο πλαίσιο για την γενική μεταφορά προϊόντων και εμπορευματοκιβωτίων τόσο με πλοία αλλά και με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα όραμα –ίσως και διαφοροποιημένο από τους ΚΡ- που μάλλον θα αργήσει να υλοποιηθεί.

E. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ-ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ – ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ.

1. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Α΄. ΕΛΛΗΝΙΚΗ.

Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, 2^η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017.

Αντάπασης Αντ. - Αθανασίου Λ., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2020.

Αρβανίτης, Κ., Η Αποζημίωσις δι' Απώλειαν ή Βλάβην Φορτίου, ΕΕμπΔ, 1974, σελ. 14 επ.

Αργυριάδης Απ., Προβλήματα της θαλάσσιας μεταφοράς δι' εμπορευματοκιβωτίων, ΕΕμπΔ 1967, σελ. 161 επ.

Βέττας Ν. - Κατσουλάκος Γ., Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική –Τα Οικονομικά των Παρεμβάσεων σε Μονοπώλια και Ολιγοπώλια, εκδ. Τυπωθήτω Γιώργος Δαρδάνος, 2004.

Βιτάλης Γ., Βασικά Αρχαί της Ευθύνης του Εκναυλωτού εν τη Μεταφορά Πραγμάτων, ΕΕμπΔ 1970, σελ. 169 επ.

Βρέλλος Ι., Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο , 4^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Πειραιάς 6-9 Ιουνίου 2000, εκδ. Αντ. Σάκκουλα.

Γεωργακόπουλος Λ., Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Π.Ν. Σάκκουλα, 2006.

Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε., Η Ευθύνη στη Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευμάτων (εσωτερική και διεθνή) εκδ. Σάκκουλα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, 2000.

Γκόφας Δ., Η Φόρτωσις επί του Καταστρώματος. Συμβολή εις την Ιστορία του Εθιμικού Ναυτικού Δικαίου της Μεσογείου Ιδίως δε του Ελληνικού, Αθήνα 1965.

Δελούκας Ν., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 1982.

Ζυγομάλας Α. Νικ., Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα β΄ Έκδοση, έτος 2015, σελ. 127 – 143.

Ζωγραφάκης Χ., Ναυτιλιακές Αποφάσεις των Αγγλικών Δικαστηρίων και Σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις, εκδ. Ναυτεμπορική 1997.

Θεοχαρίδης Γ., Η αδικοπρακτική Ευθύνη του Θαλάσσιου Μεταφορέα, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2000.

Καμβύσης Δ., Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον – Κατ' Άρθρο Ερμηνεία, εκδ. Σάκκουλα, 1982.

Κιάντου-Παμπούκη, Α., Ο Περιορισμός της Ευθύνης του Εκναυλωτή κατά Δέμα ή Μονάδα, Πειρ. Νομ. 1991, σελ. 23.

Κιάντου – Παμπούκη Α., Η Κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και το Δίκαιο της Ναυλώσεως, ΕΝΔ, 1993.

Κιάντου-Παμπούκη Α., Προεδρικό Διάταγμα 425/1995 «Καθορισμός ανώτατου ορίου αποζημίωσης, που οφείλεται από τον εκναυλωτή για απώλεια ή βλάβη φορτίου» (Εφημερίδα Κυβερνήσεως Α΄ 245/24.11.1995), Επισκ.ΕΔ. 1995, σελ. 867 επ.

Κιάντου-Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο, έκδ. 2^η, Σάκκουλας Αθήνα- Θεσσαλονίκη, έτος 2007.

Κιάντου-Παμπούκη Α., Η Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων με Εμπορευματοκιβώτια, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2009.

Κιάντου-Παμπούκη Α., Η κύρωση των κανόνων Χάγης - Βίσμπυ και Δικαιο της Ναυλώσεως (άρθ. 107 επ. ΚΙΝΔ), σε ΕλλΔνη 3/1994.

Κιντής Σ., Η Ευθύνη του Θαλάσσιου Μεταφορέως δι' Απώλειαν ή Βλάβην Πραγμάτων Μεταφερομένων δια «Κοντέινερ», ΕΕμπΔ 1975, σελ. 181 επ.

Κοροτζής Ι., Η Ευθύνη του Θαλάσσιου Μεταφορέα Σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, εκδ. Π.Ν. Σάκκουλα, 1994.

Κοροτζής Ι., Ναυτικό Δίκαιο (Κατ' άρθρο Ερμηνεία του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και των Κυριότερων Νεότερων Νομοθετημάτων και Διεθνών Συμβάσεων), Τόμος 2^{ος}, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα –Κομοτηνή, 2005.

Κοροτζής Ι., Το Δίκαιο της Θαλάσσιας (ολικά ή μερικά) Μεταφοράς Πραγμάτων κατά τη Διεθνή Σύμβαση του Ρότερνταμ 2009, εκδ. Αντ. Σάκκουλα, 2010, σελ. 106.

Κωνσταντινίδης Ε., Ναύλωση - Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων (σε Τριανταφυλλάκη Γ.), Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου, τόμος 2, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2007, σελ. 1757-1857.

Μαρκιανός-Δανιόλος Ι., «Η Συμβολή του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου στην Ποιοτική Ναυτιλία», Ναυτικά Χρονικά, Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2013.

Μητρούλης Θ., Δίκαιο Χερσαίων Μεταφορών, εκδ. 2^η, Π. Σάκκουλα, 1983.

Παμπούκης Χ. (επιμ.) - Αυγερινός Γ. - Βαρελάς Μ. - Γκλαβίνης Π. - Γκόρτσος Χ. - Γκούσκου Α - Δαβράδος Ν. - Θωμά Ι. - Λιβαδάς Χ. - Μεϊδάνης Χ. - Μεταλληνός Α. - Μήτσου Α. - Νούσια Κ. - Παπαδιαμάντης Κ. - Πετρόχειλος Γ./ Σελέκος Π. - Φλάμπουρας Δ. - Φωτόπουλος Γ. - Χρυσάνθη Χ., Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2010, σελ. 564-590.

Παπαδημητρίου Σ. - Σχινάς, Ορ., Εισαγωγή στα Logistics, εκδ. Σταμούλη, 2004.

Παρδάλη Αγγ., Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, εκδ. Σταμούλη, 2007.

Πετσαλάς Δ., Ο Περιορισμός της Ευθύνης του Εκναυλωτή κατά «Μονάδα», άρθρο 141 ΚΙΝΔ, ΕΝΔ 1986, σελ. 49 επ.

Πορτοκάλι Φ., Η Ευθύνη του Θαλάσσιου Μεταφορέα Εμπορευμάτων στους Κανόνες Ρότερνταμ, 2008, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2019.

Ρόκας Ι. - Θεοχαρίδης Γ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ' Έκδοση, εκδ. Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2015.

Στυλιανού Στ., Η Έκταση Εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, ΕΝΔ 1994, σελ. 1 επ.

Σωτηρόπουλος Π., Οι Κανόνες του “Βίσμπυ”, ΕΕμπΔ 1994 σελ. 300 επ.

Στυλιανού Στ., Η Έκταση Εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών, ΕΝΔ, 1994.

Φλάμπουρας Δ., Οι Κανόνες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου για τη Διεθνή Εμπορική Πώληση (Incoterms 2000), ΔΕΕ 3/2000, σελ. 260 επ.

Χριστοδούλου Φ., Το Πλοίο ως Ιδιαίτερον Στοιχείον της Περιουσίας του Πλοιοκτήτη-Πρακτικά και Εισηγήσεις 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 1993.

Χρυσάνθης Χ., Η Ένταξη της «Ηθελημένης» Κακής Διαχείρισης στο Σύστημα Αστικής Ευθύνης του Διεθνούς Μεταφορέα, ΕΕμπΔ, 1999, σελ. 694-696.

Β'. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ.

Angus W. D., Legal Implications of "The Container Revolution" in International Carriage of Goods, McGILL Law Journal, Vol. 14 , 1968, pages 395 – 429.

Arroyo I., Yearbook Maritime Law: Vol. 1, Springer Science + Media Science Dordrecht, 1986.

Athanassiou G., Aspects Juridiques de la Concurrence Maritime, Étude Comparative à Partir du Droit Communautaire, Thèse Pour obtenir le grade de Docteur en Droit, 1996.

Baughen S., Shipping Law, Routledge Publications, 6th Edition, 2015.

Black H.-C., Blacks Law Dictionary 4th Edition With Guide To Pronunciation Hardcover, 1951.

Boyd S. C.- Burrows A. - Foxton D., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Thomson Professional Pub Canada, 20th Edition, 1996.

Calamari J.A., The Container Revolution and the \$500 Package Limitation, Conflicting Approaches and Unrealistic Solutions: A Proposed Alternative, St. John'S Law Review, Volume 51, 1977, pages 687 – 716.

Carr I., International Trade Law, 4th Edition, Routledge - Cavendish Publications, 2010.

Chacón, V.-H., The Due Diligence in Maritime Transportation in the Technological Era, Springer Publications, 2017 p.10.

Chan, F., Ng, J., Wong B.,Y., Shipping and Logistics Law, Principles and Practicing in Hong Kong, Hong Kong University Press, 1st Edition, 2002.

Djadjev-Nikolaev, I., The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo: The Hague-Visby Rules, Springer Publications, 2017.

Fodil T., What Constitutes a Package or Unit for the Purpose of Determining the Package Limitation in Carriage of Goods by Sea (COGSA), World Maritime University, pages 1 – 79.

Force R. - Yiannopoulos A. -Davies M., Admiralty and Maritime Law, Beard Books Edition, 2006.

Gaskell N. - Asariotis R. - Baatz Yv., Bills of Lading: Law and Contracts (Maritime and Transport Law Library) 1st Edition, Routledge Publications, 2000.

Gaskell, N. - Forrest C., The Law of Wreck, Informa Law from Routledge Publications, 1st Edition, 2019.

Giermann H., Transaction Publishers 2004, The Evidentiary Value of Bills of Lading and Estoppel.

Girish G. - K.Y.Ng. Adolf – Yang Zali, Contemporary Container Security, Palgrave Publications, 2018.

Glass D., Freight Forwarding and Multi Modal Transport Contracts, 2nd Edition, Informa Law from Routledge, 2012.

Günther H.-Ot. - Kap Hwan K., Container Terminals and Automated Transport Systems: Logistics Control Issues and Quantitative Decision Support, Springer Science & Business Media Publications, 2005, pages. 18 – 25.

Hendrikse M. L., Margetson N. H., Margetson N. J, Aspects of Maritime Law: Claims Under Bills of Lading, Kluwer Law International, 2008.

Hover M. C., A Container is not s GOGSA Package When the Bill of Lading Discloses the Contents, Mc George Law Review, Volume 15, 1984, pages 737- 758.

Hy J. F., Containers and the Problem of Interpretation Under Gogsa Section 4 (5), Washington and Lee Law Review, Vol. 35, 1978.

Johnson, W., Analysis of Incoterms as Usage Under Article 9 of the CISG, University of Pennsylvania, Journal of International Law 35(2), 2014, pages 379-430.

Karamoglou A.-R., The Problems of Containerization in Law and Practice, PhD University of Sussex, 2013.

Kendall C. L., The Business of Shipping, 5th Edition 1986, Cornell Maritime Press Inc., p. 197.

Lachmi S., The Law of Carriage of Goods by Sea, Bloomsbury Professional Ltd, 2011.

Lennon M., Deviation Then and Now--When COGSA's per Package Limitation Is Lost Margaret M. Lennon, Saint's John Law Review, Volume 76, Number 2, 2002, pages 437-441.

Mahafzah Q.A., Achieving Uniform Interpretations of Uniform Rules: A Case Study of Containerisation and Carriage of Goods by Sea, Durham University, 2002, p. 89.

Malbon J. - Bishop B., Australian Export: A Guide to Law and Practice, 2nd Edition 2015.

McNicholas M.-A., Maritime Security: An Introduction, Elsevier Inc., Publications, 2nd Edition 2016.

Meltem D. - Güner-Ö., The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Springer - Verlag Berlin Heidelberg Publications, 2008.

Moens G. - Gillies P., International Trade & Business Law, Policy and Ethics, Cavendish Publishing, 2000.

Murphy J. F., Containers and the Problem of Interpretation Under Gogsa Section 4 (5), Washington and Lee Law Review, Volume 35, 1978, pages 301 – 317.

Nikaki Th., The Quasi Deviaton Doctrine, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 35, 2004, σελ 45 επ.

Schaps G.- Abraham J., Das seerecht in der Bundesrepublik Deutschland (kommentar) II, 1978.

Schmeltzer E. - Peavy R., Prospects And Problems Of The Container Revolution, The Transportation Law Journal, 1970, pages 282 – 285.

Schmeltzer M. - Peavy R., Legal Implications of the Container Revolution , The Transportation Law Journal, 1970, pages 263 – 299.

Schwampe D., Transport Law in Germany, Kluwer Law International, 2018.

Sharp N.A., What is a GOGSA Package, Pace International Law Review, Volume 5, 1993, pages 115- 135.

Sweeney J.C., UNCITRAL and The Hamburg Rules - The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 22, 1991, pages 511- 538.

Su T.-J., Wang P., Carrier's Liability Under International Maritime Conventions and the Uncitral Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Holly or Partly by Sea, Taylor and Francis Group, Transport, 24:4, 345-351.

Sweeny J.C., The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea, The Container Clause, Journal of Maritime Law and Commerce, 1975, Vol. 7, pages 69 -125.

Tetley W., Marine Cargo Claims, 3rd Edition, International Shipping Publications, 1988.

Tong-Jiang S. – Peng W., Carriers Liability Under International Maritime Conventions and the Uncitral Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wolly or Partly by Sea, 2010.

Wiedenbach L., The Carrier's Liability for Deck Cargo: A Comparative Study on English and Nordic Law with General Remarks for Future Legislation, Springer Publications, 2015.

Williams, "The Implications of the ISM Code for the Transport of Packaged Dangerous Goods by Sea", in International Symposium on the Transport of Dangerous Goods by Sea and Inland Waterways (1999).

Wilson F. J., Carriage of Goods by Sea – 7th Edition, Longman Publications, 2010.

2. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ **Α΄. ΕΛΛΗΝΙΚΉ.**

Άρειος Πάγος (Πολιτικές): 967/1973(Ολ), 1741/1987, 480/1989, 259/1990, 852/1992, 1580/1992, 18/1993, 310/1994, 465/1995, 373/1997, 33/1998 (Ολ), 555/1999, 59/2000, 121/2003, 504/2003, 289/2005, 884/2005, 376/2008, 1734/2009, 24/2010, 1029/2010, 347/2010, 928/2011, 142/2012, 1903/2013, 1276/2017, 343/2019.

Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιώς (Πολιτικές): 2735/1983, 86/1991, 96/1993, 1381/1999, 2441/2001, 167/2002, 3830/2002, 4675/2006, 721/2015, 3519/2015, 30/2019, 995/2019, 2962/2019, 3547/2019, 1137/2020, 1200/2020, 2154/2020, 2161/2020, 2321/2020, 2331/2020, 2620/2020, 2726/2020, 3123/2020, 3133/2020.

Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς (Πολιτικές): 218/1971, 630/1980, 632/1980, 13/1983, 681/1987, 1186/1989, 2258/1990, 942/1993, 556/2002 910/2002, 911/2002, 3365/2006, 1911/2017, 1237/2019, 1645/2020, 2719/2020, 2720/2020, 3225/2020.

Εφετείο Πειραιώς (Πολιτικές): 959/1959, 3747/1977, 175/1979, 604/1979, 805/1979, 959/1979, 1200/1981, 1067/1983, 33/1984, 506/1988, 603/1988, 718/1988, 1625/1989, 191/1990, 259/1990, 1565/1990, 1741/1990, 430/1991, 672/1992, 801/1992, 852/1992, 106/1994, 1293/1995, 33/1996, 159/1996, 757/1997, 1023/1997, 1030/1997, 603/1998, 1061/1998, 386/1999, 415/2001, 762/2002 121/2003, 217/2003, 543/2003, 97/2004, 162/2004, 286/2004, 300/2004, 325/2004, 305/2005, 735/2005, 1206/2005, 76/2006, 186/2006, 726/2006, 4675/2006, 914/2006, 560/2007, 631/2007, 194/2009, 738/2009, 767/2009, 1/2010, 167/2010, 792/2010, 835/2010, 719/2011, 142/2012, 387/2012, 223/2013, 583/2013, 68/2014, 209/2016, 89/2017, 289/2018, 335/2018, 553/2018, 695/2018, 113/2019, 278/2019, 343/2019, 585/2020.

Εφετείο Αθηνών (Πολιτικές): 5810/1973, 7/1979.

Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών (Πολιτικές): 4681/2011.

Εφετείο Θεσσαλονίκης (Πολιτικές): 72/1991, 16175/2017.

Εφετείο Λαμίας (Πολιτικές): 198/2006.

Μονομελές Πρωτοδικείο Χανίων (Πολιτικές): 457/2015.

Β. ΑΛΛΟΔΑΠΗ (κατά σειρά χρονολογίας).

- Lavabre v. Wilson, (1779) 1 Doug. KB 284 (Court of King's Bench).
- Oliver v. Maryland Insurance Co., 11 U.S. (7 Cranch) 487 (1813).
- Hearne v. Marine Insurance Co., 87 U.S. (20 Wall.) 488 (1874)
- Royal Exchange Shipping Co Ltd v. Dixon [1887] LR 12 App Cas 11.
- McFadden v. Blue Star Line [1905] 1 KB 697.
- Joseph Travers & Sons Ltd v. Cooper, [1915] 1 KB 73 (Court of Appeal).
- New Chinese Antimony Co. Ltd. v Ocean Steam Ship Co., [1917] 2 K.B. 664.
- St. Johns Corp. v. Companhia Geral, 263 U.S. 119, 124, 44 S. Ct. 30, 31, 68 L. Ed. 201 (1923).
- F. C. Bradley & Sons, LTD. v. Federal Steam Navigation CO.(1926) 24 Ll.L.Rep. 446.
- Jones v. The Flying Clipper, 116 F. Supp. 386 (S.D.N.Y.1953).
- Svenska Traktor Aktiebolaget v. Maritime Agencies (Southampton) Ltd, [1953] 2 Lloyd's Rep. 124 (Queen's Bench Division).
- Pyrene Co Ltd v. Scindia Steam Navigation Co Ltd, [1954] 1 Lloyd's Rep. 321 (Queen's Bench Division).
- Brown Jeckinson & Co v. Percy Dalton Ltd [1957] 2 QB 621, 639.
- Compania Colombiana de Seguros v. Pacific SN Co [1963] 2 Lloyd's Rep. 527.
- Atlantic Mutual Ins. Co. v. Poseiden Schiffahrt, 313 F.2d 872 (7th Cir. 1963).
- Standard Electrica, S.A. v. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft U.S. Supreme Court, [1967] 2 Lloyd's Rep. 193.
- Suisse Atlantique Societe d'Armament SA v NV Rotterdamsche Kolen Centrale [1967] 1 AC 361.
- Leather's Best, Inc. v. S. S. Mormaclynx, 451 F.2d 800, 814-816 (2d Cir. 1971).
- Royal Typewriter v. M/V Kulmerland (The "Kulmerland") [1973] 1 Ll. Rep. 318.
- J. A. Johnston Co. Ltd. v. The Ship "Tindeffjell", Sealion Navigation CO. S.A. and Concordia Line A/S (The "Tinderfjell") [1973] 2 Lloyd's Rep. 253.
- Lucchese vs Malabe Shipping Co. [1973] AMC 979 198.
- Du Pont de Nemours Int'l SA v. Mormacvega, 1974 AMC 67 (United States Court of Appeals, Second Circuit 1974).
- Cameco Inc. v. S.S. Am. Legion, 514F.2d 1292 (2nd Circuit 1974).
- The "Aegis Spirit" [1977] 1 Ll. L. Rep. 93.
- Yeramex International v. S.S. Tendo [1977] A.M.C. 1807, 1829 (E.D.. Va 1977).
- Northeast Marine Terminal Co. v. Caputo, U.S. Supreme Court, 432 U.S. 249 (1977), p. 270.
- Houlden and co LTD and others v. Red Jacket and American Export Lines LTD, (1978) 582 F.2d 1271 (2d Cir. 1978).
- Spartus Corp. v. The S/S Yafo 590 F.2d 1310 (5th Cir. 1979).
- Photo Production Ltd v. Securicor Transport Ltd, [1980] 1 Lloyd's Rep. 545 (House of Lords).
- Mayhew Foods Ltd v. Overseas Containers Ltd [1984],1 Lloyd's Rep. 317.
- Electro Tec Corporation v. S.S. Dart Atlantica (1984) 598 F. Supp. 929 (D.Md. 1984).
- Binladen BSB Landscaping v. M.V. Nedlloyd Rotterdam, 759 F.2d 1006, 1985 A.M.C. 2113
- Hayes-Leger Associates, Inc. v. M/V Oriental Knight, 765 F.2d 1076 (11th Cir. 1985).

- Rederiaktiebolaget Gustav Erikson v Dr. Fawzi Ahmed Abou Ismail (The Herroe and Askoe) [1986] 2 Lloyd's Rep. 281.
- Kenya Railways v. Antares Co Pte Ltd “Antares (No 1)”, [1987] 1 Lloyd’s Rep. 424 (Court of Appeal).
- Ace Imports Pty. Ltd. v. Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro (The Esmeralda 1) - Supreme Ct. of New South Wales - (Yeldham J.) [1987].
- Wibau Maschinefabrik Hartman SA v. Mackinnon Mackenzie “Chanda”, [1989] 2 Lloyd’s Rep. 494 (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).
- The “Waltraud”[1991] 1 Lloyd's Rep. 389.
- Monica Textile Corp. v. S.S. Tana, 952 F.2d 636 (2d Cir. 1991).
- Kuwait Maritime Transport Co v. Rickmers Linie KG “Danah”, [1993] 1 Lloyd’s Rep. 351 (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).
- Int. Hong Kong Co. v. Guangzhou Ocean Shipping Co. & PENAVICO Dalian Co (1993).
- Effort Shipping Co. Ltd v. Linden Management S.A. and Another, The ‘Giannis NK’, Court of Appeal, 1996 LMLN 425.
- Noble Resources Ltd v. Cavalier Shipping Corporation [1996] 1 Lloyd's Rep 642.
- Nigerian National Shipping Line Ltd v. Owners Of Cargo Lately Laden On Board Ship “River Gurara” [Queens Bench Division 1997] EWCA Civ 2105 (15 July 1997).
- Transocean Liners Reederei GmbH v. Euxine Shipping Co Ltd “Imvros”, [1999]1 Lloyd’s Rep. 848 (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).
- Northern Shipping Co Ltd v. Deutsche Seereederei GmbH (The Kapitan Sacharov) 2000 (EWCA), Lloyd’s List Reports.
- Parsons Corp and Others v. CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger “Happy Ranger”, [2002] 2 Lloyd’s Rep. 357 (Court of Appeal).
- Daewoo Heavy Industries Ltd and Another v. Klipriver Shipping Ltd and Another “Kapitan Petko Voivoda”, [2003] 2 Lloyd’s Rep. 1 (Court of Appeal).
- Traficura Beheer v. Gold Stavraetos Maritime Inc (The Sonia) [2003] 2 Lloyd’s Rep. 211.
- El Greco Ltd v. Mediterranean Shipping CO SA (The “MSC Melbourne”) [2004] 2 Lloyds Rep 537.
- Cour d’ Apeel d’ Aix-en Provence, 16 -11-2006, Ville de Tanya: BTL 2007.
- Serena Navigation Ltd And Another v. Dera Commercial Establishment And Another (The “LIMNOS”), (Queen’S Bench Division (Commercial Court)) [2008] Lloyd's Rep. Plus 50.
- Onego Shipping & Chartering BV v. JSC Arcadia Shipping (The “SOCOL 3”) [2010] 2 Lloyd's Rep. 221 (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).
- Sideridraulic Systems SpA and Anor v. BBC Chartering and Logistic GmbH & Co KG (m/v BBC Greenland) [2011] EWHC 3106 (Comm).
- Kyokuyo Co Ltd v. A.P. Moller - Maersk A/S (the Maersk Tangier) [2017] EWHC 654 (Comm).
- Cour de Cassation, Civile, Chambre Commerciale, 14 Mars 2018, 16-22.050, Inédi.
- Aprile SPA v. Elin Maritime Ltd [2019] EWHC [1001] (Comm) (Queen’s Bench Division (Commercial Court)).

3. ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ

Α΄ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΗ

Θεοδόρου Ι. Θ., Ζητήματα Γύρω από την Εκμετάλλευση Εμπορευματοκιβωτίου, 2018, διαθ. στο: <https://pergamos.lib.uoa.gr/uoa/dl/object/2863972>

Γρηγοροπούλου Μ., Νομικά Ζητήματα της Θαλάσσιας Μεταφοράς με Εμπορευματοκιβώτια, 2007, διαθ. στο: <http://ikee.lib.auth.gr/record/103181/files/gri-2008-1399.pdf>

Σταυράκης Στ., «Mega-Ships και η Χρήση τους στην Παγκόσμια Ναυτιλία» 2019, σελ. 14, διαθ. στο: <https://hellenicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/19999/MegaShips%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CE%B7%20%CF%87%CF%81%CE%AE%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82%20%CF%83%CF%84%CE%B7%20%CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%8C%CF%83%CE%BC%CE%B9%CE%B1%20%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Λιάπης Π., Διαχείριση των Κενών Εμπορευματοκιβωτίων στα Πλαίσια των Διεθνών Μεταφορών, 2007, διαθ. στο: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/1758/Liapis.pdf?sequence=3>

Καραβάνος Κ., Θέματα Ασφαλείας και Εφοδιαστικής στη Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων», 2017, διαθ. στο:

<http://dspace.lib.ntua.gr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/45619/%CE%94%CE%B9%CF%80%CE%BB%CF%89%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%95%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1%20%CE%9A%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%B2%CE%AC%CE%BD%CE%BF%CF%85%20%CE%9A%CF%89%CE%BD%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%AF%CE%BD%CE%BF%CF%85.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Λευϊτικός Κ., Τεχνολογικές Εξελίξεις στα Πλοία Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων, 2017, σελ. 21, διαθ. στο: http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/10662/Leiutikos_Konstantinos.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Β΄ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- <https://e-nautilia.gr/i-istoria-ton-container-ships/>
- <https://www.freightos.com/the-history-of-the-shipping-container/>.
- <https://powerpolitics.eu/%CE%B5%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%B2%CF%8E%CF%84%CE%B9%CE%B1-%CE%B7%CE%BC%CE%B9%CE%BD%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE/>
- <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjy87hrafoAhWHVN8KHcrTBYYQFjAAegQIBRAB&url=https%3A%2F%2Fwww.journal.mcgill.ca%2Fwp-content%2Fuploads%2Fpdf%2F1329200-angus.pdf&usq=AOvVaw13OKwcePOrsSAyhds26FNo>
- <https://www.macandrews.com/shipping-fcl-lcl-best-suited-cargo/>
- <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/containers>

- <http://www.logistics-management.gr/news/537:>
- [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf:](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf)
- <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/maersk-tangier-package-limitation-hague-visby.htm>
- <http://www.hellenicaworld.com/Transport/Ships/gr/Katastroma.html>
- [http://www.hellenicaworld.com/Transport/Ships/gr/Aktoploia.html:](http://www.hellenicaworld.com/Transport/Ships/gr/Aktoploia.html)
- <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/422/7/168052/>
- http://www.pischools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_texni_a/kef02.pdf
- <http://www.imo.org/en/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx>
- https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx
- <https://curia.gr/to-nomothetiko-plaisio-kai-i-diarkeia-efthinis-tou-thalassiou-metaforea-sti-simvasi-thalassias-metaforas-pragmaton-kata-tous-kanones-xagis-vismpi/>
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/default.aspx>
- <https://www.courtlistener.com/opinion/1425684/du-pont-de-nemours-international-sa-v-ss-mormacvega/>
- <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/367/793/1425684/>
- [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1048\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1048(27).pdf)
- https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/05_UnauthDeck_Hague_Pack.asp
- https://archive.onlinedmc.co.uk/parsons_v_owners_of_happy_ranger.htm
- <https://charterpartycases.com/case/441-parsons-corporation-and-others-v-c-v-scheepvaartonderneming-happy-ranger-and-others-the-happy-ranger-2002-ewca-civ-694>
- <https://iistl.blog/2019/04/26/howsoever-caused-in-exception-clause-in-bill-of-lading-covers-loss-due-to-negligence-and-unseaworthiness/>
- <https://efmarinegroup.com/index.php/node/3307>
- <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>
- https://www.tnt.com/express/el_gr/site/how-to/understand-incoterms.html
- <https://www.alphainternationaltrade.gr/gr/methodon/incoterms>
- <https://home.kuehne-nagel.com/-/knowledge/incoterms>
- <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/containers>
- http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/FILES/biblia/biblia/naytikh_texni_a/kef03.pdf
- <https://www.icontainers.com/us/2019/08/06/history-of-teu-twenty-foot-equivalent-unit/>
- <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/BBCGreenland0212.htm>
- <https://www.isalos.net/2020/09/pou-ofeiletai-i-apoleia-emporevmatokivotion-sti-thalassa/>
- <https://safety4sea.com/amendments-to-the-igc-code-and-gc-code/>
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/IGC-Code.aspx>
- https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_2387_14/10/
- [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoesInBulk/Pages/IBC-Code.aspx>
- <https://www.witherbyseamanship.com/imsbc-code-supplement-2020-edition-ij260e-ebook.html>

- <http://shipoffer.com/INTERNATIONAL-MARITIME-SOLID-BULK-CARGOES-IMSBC-vn-27-9.html>
- <http://www.imo.org/en/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx>
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/DangerousGoods/Pages/INF-Code.aspx>
- <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
- <https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/19068/%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20%20.pdf?sequence=4>
- https://www.hitachi.com/rev/pdf/2004/r2004_02_106.pdf
- <https://www.euretirio.com/eidika-traviktika-dikaiomata/>
- <https://analitis.gr/xechoristi-keri-gia-ta-idika-traviktika-dikeomata/>
- https://www.varoutsikos.com/img/IMO_Declaration_Form.pdf
- <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/DangerousGoods/Pages/default.aspx>
- https://googleads.g.doubleclick.net/pagead/ads?client=ca-pub-6876250563925952&output=html&h=280&w=336&bih=708&biw=1583&adx=442&ady=849&g_a_vid=473422487.1601598770&ga_sid=1601599051&ga_hid=1689789186&slotname=7822409929&adk=1732463246&url=https://www.marineinsight.com/guidelines/how-to-plan-cargo-containers-stowage-on-container-ship/&ref=https://www.google.gr/&frm=20&guci=1.2.0.0.2.2.0.0&eid=42530671,21066706&u_his=1&u_nplug=3&u_nmime=4&brdim=0,0,0,0,1600,0,0,0,1600,708&prev_fmns=336x280_0ads_al&format=fpkc_al_lp&kw_type=radlink&hl=en&rt=ChBfdnZMAAIJgi74_5aC3liEgEgGghr GTI MaT44SgBUhMluNbDtNWU7AIVJsi7CB0yFwIoeAGCASQKIFN0b3dhZ2UgUGxhbiBmb3IgQ29udGFpbmVyIFNoaXBzEgCCAR4KGkNvbnRhaW5lciBTdG93YWdlIFBsYW5uaW5nEgCCA RYKEkNhcmdvIFN0b3dhZ2UgUGxhbhIAggEiCh5TdG93YWdlIG9mIENhcmdvIGluIENvbnRhaW5lcnMSAIIBJAogQ29udGFpbmVyIExvYWwRpbmGUGxhbiBvbiBWZXNzZWwSAIIBHgoaQ29udGFpbmVyIFZlc3NlbnCBTdGFiaWxpdkhSAIgbAA&ad_type=text
- https://www.ukpandi.com/-/media/files/uk-p-and-i-club/publications/risk-awareness/risk_awareness_container_march_2020_web.pdf
- <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/videos/tackling-container-ship-issues-container-casualties-the-sum-of-the-parts/>
- <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-releases/press-release-uk-pi-club-and-tt-club-welcome-container-weighing-prior-to-loading-onto-ship/>
- <https://logistics.org.uk/compliance-and-advice/water/long-guides/deck-carriage>
- <http://www.gard.no/web/updates/content/53082/us-law-cogsas-usd-500-per-package-or-customary-freight-unit-limitation>
- <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/bulletins/2008/container-lashing-and-stowage/>
- <https://www.standard-club.com/media/24168/amastersguidetocontainersecuring2ndedition-3.pdf>
- <https://lawcarenigeria.com/nigerian-national-shipping-line-ltd-v-owners-of-cargo-lately-laden-on-board-ship-river-gurara-1997-ewca-civ-2105-15-july-1997/>

Επισήμανση:

Άπασες οι παρατιθέμενες ηλεκτρονικές διευθύνσεις έως την 29.11.2020, διατηρούνται ενεργές και προσπελάσιμες.