



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

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Π.Μ.Σ.: Εμπορικό Δίκαιο
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: Ναυτικό Δίκαιο
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2020 - 2021

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
της Βασιλείας - Μαρίας Ψαρρού
A.M.: 7340010620026

**«Ζητήματα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και ναυτασφάλισης που
ανέκυψαν λόγω της παρεμπόδισης της χρήσης της Διώρυγας του
Σουέζ από το πλοίο Ever Given»**

Επιβλέποντες:

Ονοματεπώνυμα επιβλεπόντων:

- α) Καθηγήτρια Λία Ι. Αθανασίου
- β) Επ. Καθηγητής Ν. Βερβεσός
- γ) Επ. Καθηγητής Δ. Χριστοδούλου

Αθήνα, Νοέμβριος 2021

Copyright © [*Βασιλεία - Μαρία Ψαρρού, Νοέμβριος 2021*]

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.

Ευχαριστίες

Ένα ταξίδι ατελείωτων μαθησιακών εμπειριών φθάνει στο τέλος του, αφήνοντάς μου αμέτρητες ευχάριστες αναμνήσεις και ένα εύρος νέων δεδομένων, τα οποία ελπίζω και εύχομαι να μου φανούν χρήσιμα στην μελλοντική μου επαγγελματική πορεία. Είμαι πολλή περήφανη που ήμουν κομμάτι αυτής της ομάδας.

Πρώτα από όλους, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Διευθύντρια του Π.Μ.Σ. στο Ναυτικό Δίκαιο, Καθηγήτρια κα. Λία Αθανασίου, διότι χωρίς εκείνη δε θα είχα την ευκαιρία να εντυφλώ στη Νομική επιστήμη και ειδικά στο ναυτικό δίκαιο. Είναι τιμή και χαρά μου, που συνεργάστηκα μαζί της.

Εν συνεχεία, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Κεντρικό Λιμενάρχη Λαυρίου, Αντιπλοίαρχο Λ.Σ. Ζούμπο Χρήστο και τον Διοικητή Λιμενικής Αστυνομίας, Πλωτάρχη Λ.Σ. Αγγελόπουλο Χαράλαμπο, οι οποίοι με στήριξαν υπηρεσιακώς καθ' όλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος. Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Ποντοπόρου Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Πλοίαρχο Λ.Σ. Κοντορουχά Χρήστο καθώς και τον Πλωτάρχη Λ.Σ. Συρίγο Σπυρίδωνα για τις συμβουλές τους, προσφέροντάς μου έτσι τη δυνατότητα εξέλιξης της επαγγελματικής μου καριέρας.

Ήταν ιδιαίτερη τιμή για μένα που σε αυτό το μεταπτυχιακό πρόγραμμα γνώρισα τον κ. Εμμανουήλ Κωνσταντινίδη, μέσα από τις διαλέξεις του στο μάθημα «*Ναύλωση και Θαλάσσια Μεταφορά*», ο οποίος μου προσέφερε απλόχερα και ανιδιοτελώς τις γνώσεις του καθώς και τις πολύτιμες συμβουλές του στην εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον κ. Κωνσταντίνο Σταύρου, ο οποίος μου προσέφερε την βοήθειά του και τις επαγγελματικές του γνώσεις, αναφορικά με τη Διώρυγα του Σουέζ.

Επιπρόσθετα, θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω προς τον κ. Γεώργιο Μαργαριτόπουλο, *Associate Director* στην *Richards Hogg Lindley (RHL)* με έδρα τον Πειραιά, ο οποίος ανταποκρίθηκε άμεσα στα ερωτήματά μου, αναφορικά με την συνεισφορά στη γενική αβαρία του πλοίου «*Ever Given*».

Θα ήθελα να ευχαριστήσω επίσης την συμφοιτήτριά μου Γκέλη Αγλαΐα - Αθηνά, η οποία καθ' όλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος, συνεργαστήκαμε ανταλλάσσοντας απόψεις και γνώσεις επί του αντικειμένου, χτίζοντας έτσι μια νέα φιλία η οποία είμαι σίγουρη ότι θα διαρκέσει και στο μέλλον.

Τέλος τη διπλωματική αυτή εργασία την αφιερώνω στον σύζυγό μου Βαζαίο Βασίλειο, ο οποίος με στήριξε καθ' όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών και μου προσέφερε την αμέριστη συμπαράστασή του. Επιπλέον, ευχαριστώ όλα τα μέλη της οικογένειάς μου που στάθηκαν δίπλα μου, προκειμένου να ακολουθήσω τα όνειρά μου και να πετυχαίνω τους στόχους μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κεφάλαιο I: Εισαγωγή	8
Κεφάλαιο II: Ανάλυση περιστατικού πλοίου « <i>Ever Given</i> »	9
2.1. Το χρονικό του συμβάντος	9
2.2. Διώρυγα του Σουέζ.....	13
2.2.1. Χαρακτηριστικά της Διώρυγας του Σουέζ	14
2.2.2. Νέα σχέδια για την Διώρυγα του Σουέζ	15
2.2.3. Χρόνος και κόστος διέλευσης	16
2.3. Στοιχεία του πλοίου « <i>Ever Given</i> »	25
2.4. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	26
2.4.1. Χρήση εμπορευματοκιβωτίων στη ναυτιλία και θαλάσσιες διαδρομές.....	30
2.4.2. Οικονομική Ανάλυση στην περίπτωση της Χρονονάυλωσης.....	31
2.4.3. Παρόμοια περιστατικά προσάραξης στη Διώρυγα του Σουέζ.....	35
Κεφάλαιο III: Ανάλυση ζητημάτων ιδιωτικού ναυτικού δικαίου που ανέκυψαν από την παρεμπόδιση της χρήσης της διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο « <i>Ever Given</i> »	36
3.1. Κανόνες πλοήγησης της SCA.....	37
3.1.1. Ο ρόλος του πλοηγού.....	38
3.2. Εφαρμογή Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ.....	40
3.2.1. Μεταφορά φορτίου επί του καταστρώματος.....	40
3.2.2. Καθεστώς αξιοπλοΐας του πλοίου.....	42
3.2.3. Εξαιρούμενοι κίνδυνοι στη θαλάσσια μεταφορά.....	43
3.3. Περί επιθαλάσσιας αρωγής.....	43
3.3.1. Ισχύον καθεστώς της Σύμβασης	43
3.3.2. Διάσωση του πλοίου « <i>Ever Given</i> »	44
3.3.3. Οικονομική διάσταση της επιθαλάσσιας αρωγής	46
3.4. Η σημασία της καθυστέρησης των πλοίων και Οικονομικές επιπτώσεις από την παρεμπόδιση της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ.....	46
3.4.1. Εξέταση της έννοιας της καθυστέρησης	47
3.4.2. Διέλευση πλοίων στη Διώρυγα του Σουέζ.....	48
3.5. Περί νομοθετικού πλαισίου κατάσχεσης του πλοίου « <i>Ever Given</i> »	50
3.5.1. Η εφαρμογή της Δ.Σ. 1952	50
3.5.2. Συνέπειες από την συντηρητική κατάσχεση του πλοίου	53
Κεφάλαιο IV: Ζητήματα ναυταςφάλισης που ανέκυψαν λόγω της παρεμπόδισης της χρήσης της διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο <i>Ever Given</i>	54
4.1. Ναυτικές απαιτήσεις και καθεστώς δικαιοδοσίας	55

4.2. Ο ρόλος του <i>P & I Club</i>	56
4.2.1. Ιστορική Αναδρομή	56
4.2.2. Παρεχόμενες καλύψεις των <i>P& I Club</i>	57
4.2.3. Βασικοί κανόνες της αποζημίωσης	58
4.2.4. Η διαχείριση των απαιτήσεων από το <i>UK P&I Club</i>	58
4.2.5. Ασφαλιστική Υποκατάσταση ως προς τις αξιώσεις της Διώρυγας του Σουέζ	59
4.3. Σύνολο απαιτήσεων που ανακύπτουν από την παρεμπόδιση της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο « <i>Ever Given</i> ».....	62
4.3.1. Απαιτήσεις από ζημία στη Διώρυγα του Σουέζ	62
4.3.2. Απαιτήσεις από ζημία κύτους του πλοίου	64
4.3.3. Απαιτήσεις για πρόστιμα.....	64
4.4. Διαχείριση απαιτήσεων από πλοία τα οποία ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου « <i>Ever Given</i> » εντός της Διώρυγας του Σουέζ	64
4.4.1. Απαιτήσεις από ζημίες τρίτων που ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου « <i>Ever Given</i> » εντός της Διώρυγας του Σουέζ.....	65
4.4.2. Απαιτήσεις από ζημίες για το φορτίο από πλοία που ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου « <i>Ever Given</i> » εντός της Διώρυγας του Σουέζ	66
4.5. Γενική αβαρία	67
4.5.1. Η έννοια της γενικής αβαρίας.....	68
4.5.2. Συνεισφορά γενικής αβαρίας	69
4.5.3. Διακανονισμός σε περίπτωση κήρυξης γενικής αβαρίας	70
4.5.4. Ευθύνη των ασφαλιστών.....	72
4.5.5. Συνεισφορές σε Γενική αβαρία για το πλοίο « <i>Ever Given</i> ».....	73
4.5.6. Case study προσάραξης πλοίου	75
4.5.7. Recovery Agents	76
Κεφάλαιο V: Περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις	77
5.1. Η Απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου του Λονδίνου	77
5.1.1. Η εγγυητική επιστολή.....	78
5.1.2. Το σημείωμα προς τους εναγομένους	79
5.2. Εισαγωγή στο καθεστώς του περιορισμού ευθύνης	80
5.2.1. Οι ναυτικές απαιτήσεις που προκύπτουν	82
5.2.2. Σύσταση Κεφαλαίου.....	83
5.2.3. Συνέπειες από την σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού	84
5.3. Ομοιόμορφο καθεστώς περιορισμού ευθύνης και έκπτωσης αυτού	86
Κεφάλαιο VI: Συμπεράσματα	91
Παράρτημα I: «Order in the matter of an admiralty limitation claim in respect of “ <i>Ever Given</i> ”»	94

Παράρτημα II: Τυπική φόρμα φορτωτικής της EverGreen as revised May 2020	98
Παράρτημα III: Γενική Αβαρία.....	107
Βιβλιογραφία.....	108

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΩΝ	
A.K.	Αστικός Κώδικας
ΔΟΕ ή ILO	Διεθνής Οργανισμός Εργασίας ή International Labour Organization
ΔΝΟ ή IMO	Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ή International Maritime Organization
Δ.Σ.	Διεθνής Σύμβαση
E.E.	Ευρωπαϊκή Ένωση
E/K	Εμπορευματοκιβώτια
ΕΤΔ	Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα
Κ.Δ.Ν.Δ.	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
Κ.Ι.Ν.Δ.	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κ.Ο.Χ.	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
Κ.Χ.Β.	Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ
Σ.Ν.Ε.	Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006
DWT	Τόνοι Νεκρού Βάρους
ECA	Emission Control Areas
G.A.	General Average
Gt	Gross tonnage
L.O.U.	Letter of Undertaking
MIA	Maritime Insurance Act
P&I Club	Protect & Indemnity Club
S.C.A.	Suez Canal Authority
SDR	Special Drawing Rights

Κεφάλαιο I: Εισαγωγή

Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» τέθηκε ως θέμα σε παγκόσμιο επίπεδο τον Μάρτιο του 2021, όταν κατά τη διέλευσή του στη Διώρυγα του Σουέζ, προσάραξε και αυτό είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργήσει εμπλοκή στο ρεύμα ανόδου και καθόδου των πλοίων στη Διώρυγα, για έξι ημέρες. Ωστόσο, οι νομικές επιπτώσεις γι' αυτό το περιστατικό διαρκούν πολύ περισσότερο και οι οποίες θα αναλυθούν εκτενώς στη παρούσα διπλωματική εργασία. Το εν λόγω πλοίο μεταφέρθηκε με επιτυχία, κρατήθηκε επίσημα από τις Αιγυπτιακές Αρχές για αρκετούς μήνες (συνολικά 106 ημέρες). Η κράτηση του πλοίου επηρέασε, επίσης το φορτίο καθώς η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων σε άλλα πλοία δεν εγκρίθηκε. Οι παρατεταμένες αστικές διαδικασίες για την άρση της κατάσχεσης του πλοίου, καθώς και του φορτίου, ανέδειξαν διαφορετικές απόψεις των μερών όσον αφορά ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης. Εν συνεχεία συζητήθηκαν οι λεπτομέρειες μιας οικονομικής εγγύησης που δόθηκε στην Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ καταλήγοντας σε διακανονισμό.

Εικόνα 1: Προσάραξη του πλοίου «*Ever Given*» στη Διώρυγα του Σουέζ



Πηγή: *Suez Canal Authority*

Ο σκοπός αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι να αναδείξει το νομικό καθεστώς του συμβάντος «*Ever Given*», λόγω της πολυπλοκότητας των διαδικασιών, αναφορικά με τη κράτηση του πλοίου για την εκτέλεση ναυτικών απαιτήσεων, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ και των αντιμέτρων αυτής (SCA), τη διάσωση, το *P & I Club* και περαιτέρω τη πιθανή ευθύνη για καθυστερήσεις που προκύπτουν από τη μακροχρόνια κράτηση του πλοίου.

Κεφάλαιο II: Ανάλυση περιστατικού πλοίου «*Ever Given*».

Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» προσάραξε στη Διώρυγα του Σουέζ στις 23 Μαρτίου 2021 (0540 UTC) και μετά από τις προσπάθειες του πληρώματος του ίδιου του πλοίου, των ομάδων διάσωσης και τοπικών ομάδων, οι οποίες συντονίστηκαν από την Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ (SCA), επανατοποθετήθηκε στη Διώρυγα στις 29 Μαρτίου 2021 (1300 UTC), προκειμένου να μεταφερθεί και αγκυροβολήσει ασφαλώς στη λίμνη *Great Bitter*, όπου κατασχέθηκε από τις Αιγυπτιακές Αρχές.

2.1. Το χρονικό του συμβάντος.

Τα γεγονότα που ακολούθησαν από την στιγμή της προσάραξης του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» καταγράφονται ως κάτωθι με ημερολογιακή σειρά:

23 Μαρτίου 2021: Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» καθώς διενεργούσε διέλευση μέσω της Διώρυγας του Σουέζ έχοντας κατεύθυνση προς το βορρά, σε φορτωμένη κατάσταση (*laden*), δεν κατάφερε να διατηρήσει ευθεία πορεία λόγω των ισχυρών ανέμων και μιας αμμοθύελλας - που επικρατούσαν στη περιοχή - τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα να μειωθεί η ορατότητα, το πλοίο να εκτραπεί της πορείας του και ως εκ τούτου να προσαράξει. Τη στιγμή του συμβάντος, δυσμενείς καιρικές συνθήκες (ως θυελλώδεις) έπλητταν την Αίγυπτο, έχοντας ως απόρροια το κλείσιμο αρκετών λιμένων της Μεσογείου και της Ερυθράς Θάλασσας.

24 Μαρτίου 2021: Η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ είχε επιτρέψει σε έναν αριθμό πλοίων (*convoy*) να εισέλθουν τη διώρυγα από το βόρειο άκρο της στο *Port Said*, αλλά η διέλευση των πλοίων αυτών εμποδίστηκε από το περιστατικό της προσάραξης του προαναφερθέντος πλοίου, τα οποία και παρέμειναν αγκυροβολημένα στη λίμνη *Great Bitter*, σχεδόν 25 ναυτικά μίλια βόρεια του πλοίου. Οι ναυτιλιακές εταιρείες τέθηκαν σε δίλημμα για το εάν θα έπρεπε να αποφασίσουν να προτιμήσουν την αλλαγή πορείας (*deviation*) των πλοίων τους, προκειμένου να συνεχίσουν τον πλου τους γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος, πραγματοποιώντας τον περίπλου της Αφρικής. Ωστόσο, αυτή δεν ήταν μια εύκολη απόφαση, καθώς θα μπορούσε να είναι μια κοστοβόρα επιλογή προσθέτοντας αρκετές ημέρες στο χρόνο ταξιδιού, νομικές συνέπειες στα ναυλοσύμφωνα και στις φορτωτικές της θαλάσσιας μεταφοράς.

25 Μαρτίου 2021: Διορισμένοι αρωγοί από την πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου «*Ever Given*», καθώς και μια ομάδα αρωγών από το «*Smit Salvage*» κατέφθασαν στο σημείο της προσάραξης, με σκοπό να εξασφαλίσουν την απεμπλοκή (αποκόλληση) του ανωτερω πλοίου σε συνεργασία με τον Πλοίαρχο και τις Αρχές της Διώρυγας του Σουέζ.

26 Μαρτίου 2021: Μετά από προσεκτική εκτίμηση της κατάστασης, το σχέδιο για την απεμπλοκή του πλοίου, ήταν να συνεχιστούν οι προσπάθειες να καθαριστεί η άμμος και η λάσπη γύρω από το τόξο του πλοίου και να προβούν σε απελευθέρωση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά τη διάρκεια της άμπωτης (παλίρροια). Υπολογίστηκε ότι οι εργασίες εκσκαφής θα διαρκέσουν τουλάχιστον δύο έως τρεις ημέρες, ώστε να φθάσουν στο απαιτούμενο βάθος για να αποκολληθεί το προσαραγμένο πλοίο. Στη συνέχεια, οι ομάδες διάσωσης (επιθαλάσσια αρωγή) θα προσπαθούσαν να ελευθερώσουν το πλοίο από αυτή την κατάσταση στη φάση όπου η παλίρροια θα έφτανε στο υψηλότερο σημείο της Διώρυγας του Σουέζ.

27 Μαρτίου 2021: Περισσότερα από 300 πλοία εγκλωβίστηκαν και στα δύο άκρα της Διώρυγας του Σουέζ καθώς και στο ενδιάμεσο της διαδρομής. Επιπλέον, πολλά ακόμη πλοία τα οποία πλησίαζαν για τον είσπλου στη Διώρυγα του Σουέζ, αποφάσισαν να μεταβάλλουν την πορεία τους και να πραγματοποιήσουν τον περίπλου της Αφρικής. Τρεις κύριες περιοχές αναμονής είχαν διαμορφωθεί στη Διώρυγα του Σουέζ από το συμβάν της προσάραξης του πλοίου «*Ever Given*», καθώς τα πλοία περίμεναν να διασχίσουν τη διώρυγα. Η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ τότε είχε δηλώσει ότι παραμένει ασαφές πότε το πλοίο θα απελευθερωθεί από την κατάσταση της προσάραξης.

28 Μαρτίου 2021: Στο πλαίσιο της παρεμπόδισης της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο «*Ever Given*», ο Αιγύπτιος Πρόεδρος, *Abdel Fattah el-Sisi*, πρότεινε να πραγματοποιηθούν προετοιμασίες για την εκφόρτωση μέρους του φορτίου (μεταφόρτωση σε άλλο πλοίο), προκειμένου το πλοίο να έχει λιγότερο βάρος (πρακτική ελάφρυνσης του πλοίου). Συγκεκριμένα, τέθηκε το ζήτημα της απομάκρυνσης του καυσίμου, της ποσότητας του έρματος και μερικών εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου το πλοίο να ελαφρύνει από τα βάρη, το οποίο τελικώς δεν χρειάστηκε λόγω επίτευξης της αποκόλλησης του πλοίου. Η εν εξελίξει διαδικασία βυθοκόρησης κατόρθωσε να απομακρύνει μέρος λάσπης και άμμου ειδικά στο σημείο της όχθης της Διώρυγας του Σουέζ, με αποτέλεσμα η πρύμνη του πλοίου «*Ever Given*» να απομακρυνθεί από την άμμο. Χρησιμοποιήθηκε ένας εκσκαφέας από ξηράς, ο οποίος εργάστηκε προκειμένου να σχηματιστεί ένα τόξο γύρω από το πλοίο.

29 Μαρτίου 2021: Η «*Evergreen Line*» επιβεβαίωσε ότι στέφθηκε με επιτυχία η αποκόλληση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και η επανατοποθέτησή του εντός της Διώρυγας του Σουέζ περίπου στις 15:00 τοπική ώρα. Το πλοίο απομακρύνθηκε από το συγκεκριμένο σημείο με τη βοήθεια ρυμουλκών, προκειμένου να συνεχιστεί η ομαλή λειτουργία χρήσης της Διώρυγας.¹ Στην αποκόλληση του πλοίου συνέβαλαν οι προσπάθειες των ομάδων της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ, της «*Smit Salvage*»² και της «*Nippon Salvage Co*», με τις οποίες υπογράφηκε σύμβαση διάσωσης του πλοίου (*LOF*).³ Οι αρχικές έρευνες έδειξαν ότι το πλοίο προσάραξε, λόγω των ισχυρών ανέμων που έπνεαν στην περιοχή καθώς διερχόταν από την Διώρυγα (με δύο πλοηγούς της Διώρυγας επί του πλοίου) βόρεια καθ' οδόν προς τη γραμμή του Ρότερνταμ της Ολλανδίας (όπου είχε προορισμό). Όλο το πλήρωμα (25 ναυτικοί συνολικά) ήταν καλά στην υγεία τους και δεν υπήρξαν αναφορές ρύπανσης ή ζημιάς/ απώλειας του φορτίου, που ευρισκόταν επί του πλοίου. Τα δεδομένα του *Voyage Data Recorder* του πλοίου και όλες οι άλλες αιτούμενες πληροφορίες έχουν παρασχεθεί για την διερεύνηση του ατυχήματος.⁴

Σύμφωνα με άρθρο που δημοσιεύθηκε στο *Lloyd's List*, αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι η σημαία που φέρει το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» είναι του Παναμά, η οποία αποτελεί το μεγαλύτερο μητρώο πλοίων στον κόσμο και η οποία πρόκειται να πραγματοποιήσει έρευνα, αναφορικά με το εν λόγω ατύχημα, σύμφωνα με τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις. Τα συμπεράσματα και τα ευρήματα θα αναφερθούν στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

¹ Safety4Sea, “*What really happened at the Suez Canal?*”, 27-04-2021, <https://safety4sea.com/cm-what-really-happened-at-the-suez-canal/>

² Smit Salvage Co, <https://www.smit.com/#view/map>

³ Nippon Salvage Co, <http://www.nippon salvage.co.jp/en/>

⁴ <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>

Η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ διεξάγει παράλληλα έρευνα, όπως και ο Αλληλασφαλιστικός Οργανισμός προστασίας και αποζημίωσης *UK P&I*, ο οποίος πρόκειται να καλύψει μέρος των απαιτήσεων (ικανοποίηση ή απόκρουση ναυτικών απαιτήσεων), που προκύπτουν από την προσάραξη του εν λόγω πλοίου. Από την άλλη πλευρά, επί του πλοίου «*Ever Given*» επέβαιναν δύο πλοηγοί της Διώρυγας του Σουέζ, το πλοίο ήταν πέμπτο στη σειρά διέλευσης της νηοτομής (*convoy*) και σύμφωνα με τον εκμεταλλεόμενο του πλοίου, το περιστατικό της προσάραξης αποδίδεται σε ατύχημα, λόγω των ισχυρών ανέμων που επικρατούσαν στην περιοχή και ότι δεν υπήρξε κάποια ηλεκτρολογική δυσλειτουργία.

Η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ είχε δηλώσει αρχικά, ότι ο λόγος του ατυχήματος δεν ήταν οι δυνατοί άνεμοι που έπνεαν κατά την διέλευση του πλοίου. Παρόλα αυτά, η *Lloyd's List* διαπίστωσε ότι οι άνεμοι κατά τη στιγμή του ατυχήματος ήταν περίπου 30 κόμβοι και οι κανόνες πλοήγησης επέτρεπαν σε ένα πλοίο αυτού του μεγέθους να πλεύσει υπό αυτές τις καιρικές συνθήκες.⁵

04 Απριλίου 2021: Ο νηογνώμονας του πλοίου, ο *American Bureau of Shipping (ABS)*, ολοκλήρωσε τις έρευνες του στις 04 Απριλίου 2021, εκδίδοντας πιστοποιητικό καταλληλότητας (αξιοπλοΐας) του πλοίου, προκειμένου να επιτραπεί στο πλοίο να μετακινηθεί από το *Great Bitter Lakes* στο *Port Said*, όπου στη συνέχεια θα υποβληθεί σε επανεξέταση πριν συνεχίσει το ταξίδι του στο λιμάνι του Ρότερνταμ.

07 Απριλίου 2021: Οι απαιτήσεις της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ (*SCA*) από το πλοίο «*Ever Given*» αγγίζουν το ποσό των 916 εκατομμυρίων δολαρίων Η.Π.Α, περιλαμβάνοντας απαιτήσεις από διαφυγόντα κέρδη της Αρχής, «*απώλεια φήμης*» και «*μπόνους διάσωσης*».⁶ Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις με την Αρχή της Διώρυγας, την πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου και τους ασφαλιστές ευθύνης του *UK P & I Club*.

12 Απριλίου 2021: Συνεχίζεται η διαπραγματευτική πολιτική με την Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ. Λήφθηκε απόφαση και πραγματοποιήθηκε κατάσχεση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην Αίγυπτο, έως ότου καταβληθεί η αιτούμενη αποζημίωση (για τις απαιτήσεις που προέκυψαν). Επιπλέον, το πλήρωμα του ανωτέρω πλοίου δε θα είναι σε θέση να εγκαταλείψει το πλοίο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Στοιχεία που δηλώθηκαν προς υπεράσπιση του πλοίου είναι: Όταν συνέβη η προσάραξη, το πλοίο ήταν πλήρως λειτουργικό χωρίς ελαττώματα στα μηχανήματα ή/ και στον εξοπλισμό του και επανδρώθηκε πλήρως από έναν προσοντούχο Πλοίαρχο και πλήρωμα (αρχική αξιοπλοΐα του πλοίου). Η πλοήγηση διεξήχθη υπό την επίβλεψη δύο πλοηγών της *SCA*, σύμφωνα με τους κανόνες πλοήγησης της Διώρυγας του Σουέζ.

22 Απριλίου 2021: Ο κύριος του πλοίου «*Ever Given*» υπέβαλε έφεση ενώπιον του Πρωτοδικείου *Ismailia* κατά της απόφασης κατάσχεσης του πλοίου και του φορτίου του. Η έφεση κατά της κατάσχεσης του πλοίου ασκήθηκε για διάφορους λόγους, όπως η εγκυρότητα του δικαιώματος για κατάσχεση του φορτίου, καθώς και η έλλειψη αποδεικτικών στοιχείων

⁵ Lloyd's List, Michelle Wiese Bockmann, «*Investigation into Ever Given casualty begins*», 29-03-2021, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136294/Investigation-into-Ever-Given-casualty-begins>

⁶ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

αναφορικά με τους ισχυρισμούς της SCA. Η εκδίκαση της έφεσης θα λάβει χώρα 04 Μαΐου 2021. Εν συνεχεία, επιτράπηκε σε δύο (02) μέλη του υπό κράτηση πλοίου να επαναπατριστούν.

04 Μαΐου 2021: Το Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο της *Ismailia* στην Αίγυπτο εξέτασε την έφεση του κυρίου του πλοίου «*Ever Given*» κατά της κατάσχεσης του πλοίου και του φορτίου του, από τις Αιγυπτιακές Αρχές. Η έφεση απορρίφθηκε και το εν λόγω Δικαστήριο, επιβεβαιώνοντας την αρχική του Απόφαση, δήλωσε ότι το πλοίο και το φορτίο δύναται να αποδεσμευθούν από τις συνθήκες κράτησης, εφόσον πραγματοποιηθεί η πληρωμή του ποσού της αποζημίωσης για τις απαιτήσεις της SCA, ύψους 916 εκατομμυρίων δολαρίων. Δικαίωμα υποβολής νέας έφεσης έως τις 20 Μαΐου 2021 και οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται.

22 Μαΐου 2021: Η ακρόαση της απαίτησης της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ (SCA), η οποία θεμελιώνεται από την προσάραξη του πλοίου «*Ever Given*» καθώς και η περαιτέρω έφεση του κυρίου του πλοίου (εγγεγραμμένων στο νηολόγιο του πλοίου) κατά της απόφασης της κατάσχεσης, πραγματοποιήθηκαν και οι δύο στο Δικαστήριο Οικονομικών Προσφυγών της *Ismailia* στην Αίγυπτο το Σάββατο 22 Μαΐου 2021. Με προσωρινή Απόφαση (*reserved judgment*) που εκδόθηκε την ίδια ημέρα, το Δικαστήριο απέρριψε την έφεση του κυρίου του πλοίου «*Ever Given*», παραταύτα αποδέχθηκε τις αντιρρήσεις του ότι το εν λόγω Εφετείο δεν ήταν αρμόδιο για την επικύρωση της διαδικασίας (*jurisdiction*), η οποία εν τέλει παραπέμφθηκε σε Πρωτοβάθμιο Δικαστήριο για ακρόαση το Σάββατο **29 Μαΐου 2021**. Οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται μεταξύ του κυρίου του πλοίου «*Ever Given*» και της SCA.⁷

07 Ιουλίου 2021: Μετά τη σύναψη επίσημης συμφωνίας μεταξύ του κυρίου του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» και της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ (SCA), το πλοίο και το πλήρωμά του (καθώς και το φορτίο του) αναχώρησαν από τη λίμνη *Great Bitter*. Τους τελευταίους τρεις μήνες, το *P & I Club* μαζί με τον κύριο του πλοίου καθώς και άλλα πρόσωπα τα οποία έχουν έννομο συμφέρον σε πλοίο και φορτίο, συνεργάστηκαν στενά με την ομάδα διαπραγματεύσεων της SCA, προκειμένου να επιτύχουν τα συγκεκριμένα αποτελέσματα.⁸ Σε αυτό το σημείο δύναται να επισημανθεί ότι επετεύχθη οικονομικός συμβιβασμός στο ποσό των 600 εκατομμυρίων δολαρίων Η.Π.Α., μέσω διαπραγματεύσεων της ομάδας του *UK P&I Club*, με κατάθεση συνεχών προτάσεων για την διαμόρφωση του ύψους της αποζημίωσης για τις απαιτήσεις του ήγειρε η SCA.⁹

Το πλοίο «*Ever Given*» απέπλευσε από το αγκυροβόλιο του *Great Bitter Lakes*, όπου είχε περιέλθει σε συνθήκες κράτησης για πάνω από τρεις (03) μήνες μετά την ημερομηνία της αρχικής του προσάραξης, και κατέπλευσε στο λιμάνι του Ρότερνταμ της Ολλανδίας στις 29 Ιουλίου 2021 με ενδιάμεσο λιμένα το *Felixstowe* του Ηνωμένου Βασιλείου.¹⁰

⁷ UK P&I Club, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>

⁸ UK P&I Club, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>; Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

⁹ UK P&I Club, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>

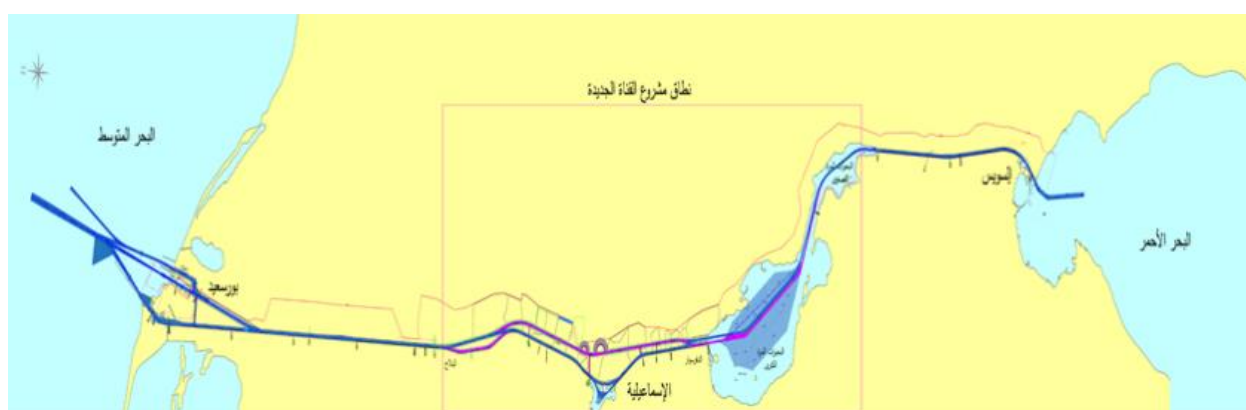
¹⁰ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

2.2. Διώρυγα του Σουέζ

Η πλωτή οδός αποτελεί ζωτικό σταυροδρόμι για τα φορτία ανατολής-δύσης, υπεύθυνη για τη μετακίνηση περίπου του 12% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Σύμφωνα με την *Suez Canal Authority & Lloyd's List Intelligence*, η καθημερινή διέλευση πλοίων από την Διώρυγα του Σουέζ ανέρχεται πλέον των πενήντα (50).¹¹

Η Διώρυγα του Σουέζ (στα αραβικά: *Qanat as-Suways*), είναι μια **τεχνητή υδάτινη οδός**, η οποία εκτείνεται από τον βορρά έως το νότο κατά μήκος του ισθμού του Σουέζ στην Αίγυπτο, συνδέοντας τη Μεσόγειο Θάλασσα και την Ερυθρά Θάλασσα. Το κανάλι χωρίζει την αφρικανική ήπειρο από την Ασία και παρέχει τη **συντομότερη** θαλάσσια διαδρομή μεταξύ της Ευρώπης και των εδαφών που βρίσκονται γύρω από τον Ινδικό και τον δυτικό Ειρηνικό Ωκεανό. Είναι μία από τις πιο χρησιμοποιούμενες διαδρομές μεταφοράς στον κόσμο. Η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί μία από τις σημαντικότερες πλωτές οδούς στον κόσμο.

Εικόνα 2: Η μορφολογία της Διώρυγας του Σουέζ



Πηγή: SCA

Η Διώρυγα του Σουέζ χρησιμοποιείται εκτενώς από τα σύγχρονα πλοία, καθώς είναι το γρηγορότερο πέρασμα από τον Ατλαντικό Ωκεανό στον Ινδικό Ωκεανό. Τα τέλη (*tolls*) που καταβάλλουν τα διερχόμενα τη Διώρυγα πλοία αντιπροσωπεύουν σημαντική πηγή εισοδήματος για την αιγυπτιακή κυβέρνηση. Επιπλέον, σιδηρόδρομος διατρέχει στη δυτική όχθη παράλληλα με τη Διώρυγα του Σουέζ.

Η Διώρυγα του Σουέζ είναι ένα κανάλι το οποίο εξαρτάται από τη στάθμη της θάλασσας. Το ύψος της στάθμης του νερού διαφέρει ελαφρώς και το εύρος της παλίρροιας είναι 65 cm στα βόρεια και 1,9 m στο νότο. Οι όχθες του καναλιού προστατεύονται από τα απόνερα και τα κύματα, που δημιουργούνται από τη διέλευση των πλοίων, λόγω των επικαλύψεων από σκληρές πέτρες και σωρούς από χαλύβδινα φύλλα, τα οποία διαφέρουν ανάλογα με το έδαφος κάθε περιοχής. Και στις δύο πλευρές του καναλιού, υπάρχουν κολώνες πρόσδεσης πλοίων κάθε 125 μέτρα, σε **περίπτωση έκτακτης ανάγκης** καθώς και σημεία σήμανσης που βοηθούν στον εντοπισμό της θέσης των πλοίων στην πλωτή οδό. Το πλωτό κανάλι οριοθετείται από τους πλωτούς σημαντήρες, οι οποίοι λειτουργούν ως βοηθήματα πλοήγησης κατά τη νυχτερινή κίνηση των πλοίων.¹²

¹¹ Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

¹² <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/AboutSuezCanal.aspx>

Οι κύριες πόλεις που υπάρχουν στη Διώρυγα είναι Πορτ Σάιντ (*Port Said*), Ισμαηλία και Σουέζ. Πιο αναλυτικά:

- Πορτ Σάιντ: Αποτελεί την βόρεια είσοδο-έξοδο της διώρυγας στη Μεσόγειο θάλασσα. Τελευταία η σημασία της έχει αυξηθεί μετά από τον προσδιορισμό της σε ζώνη αφορολόγητων αγαθών.
- Ισμαηλία: Βρίσκεται σχεδόν στο μέσον της διώρυγας στη σχηματιζόμενη λίμνη Τσιμάχ, όπου και αντιπαρέρχονται οι νηοπομπές (*convoy των πλοίων* - ανόδου και καθόδου).
- Σουέζ: Αποτελεί τη νότια είσοδο-έξοδο της διώρυγας στον ομώνυμο κόλπο της Ερυθράς. Το Σουέζ έχει παραλίες που εκτείνονται νότια της ακτογραμμής.

2.2.1. Χαρακτηριστικά της Διώρυγας του Σουέζ

Οι εργασίες για την εκβάθυνση της διώρυγας κράτησαν σχεδόν 10 χρόνια και άνοιξε για πρώτη φορά για ναυσιπλοΐα στις 17 Νοεμβρίου 1869. Τότε το βάθος της ήταν περίπου 8 μέτρα, με υδάτινη έκτασή της να ανέρχεται στα 304 m². Το μέγιστο δυνατό φορτωμένο πλοίο, το οποίο μπορούσε να διέλθει από την Διώρυγα ήταν στους 5.000 τόνους, κάτι που ήταν χαρακτηριστικό για τα μεγέθη των πλοίων εκείνα τα χρόνια. Καθώς τα πλοία εξελίσσονταν και αυξανόταν το μέγεθός τους, το κανάλι έπρεπε επίσης να αναπτυχθεί και συνεπώς να μεγαλώσει. Αυτό συνέβη όταν ήταν ακόμη υπό ξένη κοινοπραξία και πριν από τη δημοσιοποίηση του σχεδίου, δηλαδή να κατορθώσει να δέχεται πλοία με βύθισμα 35 πόδια σε υδάτινη έκταση 1200 m² μέχρι το τέλος του 1956. Το σχέδιο της Διώρυγας του Σουέζ δημοσιοποιήθηκε από την Αιγυπτιακή Κυβέρνηση στις 26 Ιουλίου 1956. Η αιγυπτιακή διοίκηση ήθελε να αναπτύξει ακόμη περισσότερο το κανάλι πλοήγησης σε διαφορετικά στάδια.

Πίνακας 1: Στάδια ανάπτυξης της Διώρυγας του Σουέζ

	Μονάδα μέτρησης	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
Ολικό Μήκος	Km	164	175	175	189.8	189.8	189.8	191.8	193.3	193.3
Bypasses length	km	-	27.7	27.7	77	77	77	79	80.5	113.3
Πλάτος στα 11 m βάθος	m	-	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
Μέγιστο βάθος νερού	m	8	14	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
Βύθισμα πλοίου	Feet	22	35	38	53	56	58	62	66	66
Cross Sectional Area¹³	m ²	304	1200	1800	3250/ 3600	3600/ 4000	3850/ 4300	4350/ 4800	4800/ 5200	4800/ 5200
Μέγιστο φορτίο πλοίου	dwt	5.000	30.000	60.000	150.000	170.000	185.000	210.000	240.000	240.000

Πηγή: SCA

Τον Μάιο του 1962, η υδάτινη περιοχή του καναλιού έπρεπε να διευρυνθεί στα 1800 m² και το επιτρεπόμενο βύθισμα πλοίων γύρω στα 38 πόδια. Τον Ιούνιο του 1966, μία ανάπτυξη της

¹³ Σημείωση: Το μήκος των παρακάμψεων (Cross Sectional Area) υπολογίζεται σύμφωνα με την χιλιομετρική αρίθμηση των πλωτών σημαντήρων στην αρχή και στο τέλος κάθε παράκαμψης.

διώρυγας επρόκειτο να εκτελεστεί σε 2 στάδια, καθώς ανακοινώθηκε ότι το βύθισμα των πλοίων θα έφτανε τα 48 και τα 58 πόδια διαδοχικά. Αυτό το πρόγραμμα ξεκίνησε, αλλά σύντομα σταμάτησε λόγω του πολέμου που ξέσπασε στις 05 Ιουνίου 1967. Η Διώρυγα άνοιξε ξανά για διεθνή πλοήγηση τον Ιούνιο του 1975 μετά τον καθαρισμό της από τα πλοία που βυθίστηκαν στον πυθμένα της κατά τη διάρκεια των πολέμων του 1967 και του 1973.

Ξεκίνησαν αναπτυξιακά έργα στην διώρυγα από την αιγυπτιακή διοίκηση και άρχισαν να διέρχονται πλοία με φορτίο 210.000 τόνων, ειδικά μετά την διεύρυνση της υδάτινης επιφάνειας στα 4800 m² και βύθισμα πλοίου στα 62 πόδια. Μήκος της διώρυγας στα 191,80 km επιπλέον του επανασχεδιασμού στις στροφές του καναλιού, προκειμένου το καθένα να έχει ακτίνα τουλάχιστον 5.000 m και ένα νέο μήκος παράκαμψης (*Cross Sectional Area*) να ξεκινά από το 17^ο χιλιόμετρο νότια του λιμανιού, κατευθυνόμενο απευθείας στη Μεσόγειο ανατολικά του λιμανιού *Fouad* για να επιτρέψει στα φορτωμένα πλοία που έχουν κατεύθυνση βόρεια, να κατευθύνονται στη θάλασσα χωρίς να περάσουν από το λιμάνι του *Port Said*.

Μέχρι το 2010, το βύθισμα των διερχόμενων τη διώρυγα πλοίων έφτασε στα 66 πόδια, συμπεριλαμβανομένου των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, περίπου 17.000 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και πλοίων χύδην φορτίου παγκοσμίως. Η Διώρυγα του Σουέζ είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει περίπου το 99% όλων των πρακτικών που χρησιμοποιούνται στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές αφού πρόκειται να φθάσει σε βάθος τα 72 πόδια (στάδιο στόχος, υπό μελέτη), καθώς και να πάρει περίπου το 96,2% του τόνου νεκρού βάρους (*dwt*) για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Το 80,3% των δεξαμενοπλοίων και το 100% όλων των υπόλοιπων τύπων πλοίου, που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, ειδικά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και πλοία υπό έρμα, φτάνουν έως και τους 440 χιλιάδες τόνους.¹⁴

2.2.2. Νέα σχέδια για την Διώρυγα του Σουέζ

Ο νέος στόχος αποτελεί την κατασκευή νέας Διώρυγας του Σουέζ από 60 χλμ. σε 95 χλμ, με πρόσθετη εκβάθυνση και διαπλάτυνση στο σημείο *Great Bitter Lakes* και της παράκαμψης στη *Ballah*, συνολικού μήκους 37 χλμ. (Συνολικό μήκος του έργου είναι 72 χλμ.).¹⁵

Οι στόχοι του νέου σχεδίου για την Διώρυγα του Σουέζ είναι οι κάτωθι:

- Ενίσχυση των εσόδων του νομίσματος για το εθνικό εισόδημα της Αιγύπτου.
- Αύξηση των τμημάτων του καναλιού του Σουέζ στο 50% διπλασιάζοντάς τα.
- Συντόμευση του χρόνου διαμετακόμισης από 18 ώρες σε 11 ώρες για τη νότια νηοπομπή. Ελαχιστοποίηση του χρόνου αναμονής των πλοίων σε τρεις ώρες το πολύ, αντί για 8-11 ώρες, πράξη που θα μειώσει το κόστος ταξιδιού και θα καταστήσει το κανάλι του Σουέζ πιο ελκυστικό για τους πλοιοκτήτες.
- Πρόθεση περισσότερων πλοίων για την χρησιμοποίηση της Διώρυγας του Σουέζ και επισήμανση του καναλιού ως σημαντική διεθνή θαλάσσια διαδρομή.
- Αύξηση του αριθμού των πλοίων που μπορεί να διαχειριστεί το κανάλι σε καθημερινή βάση, προκειμένου να αντιμετωπίσει την αναμενόμενη ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου. Υποστήριξη του Έργου Ανάπτυξης Περιοχών της Διώρυγας του Σουέζ και ενίσχυση της Αιγυπτιακής Εθνικής Οικονομίας και μετατροπή της Αιγύπτου σε διεθνές κέντρο εφοδιασμού.

¹⁴ SCA, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>

¹⁵ SCA, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/NewSuezCanal.aspx>

Τα αποτελέσματα από το ανωτέρω έργο θα είναι:

- Αύξηση του ημερήσιου μέσου όρου των πλοίων που διέρχονται από τη διώρυγα σε 97 πλοία μέχρι το έτος 2023, από 49 πλοία επί του παρόντος χρόνου.
- Επιτυχημένη, άμεση και απρόσκοπτη διαμετακόμιση για 45 πλοία προς τις δύο κατευθύνσεις, αυξάνοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, το επιτρεπόμενο βύθισμα σε 66 πόδια σε όλη τη διώρυγα του Σουέζ.
- Αύξηση στα έσοδα της διώρυγας του Σουέζ από 5,3 δισεκατομμύρια δολάρια προς το παρόν στα 13,226 δισεκατομμύρια δολάρια το 2023, μια αύξηση ίση με 259%, η οποία θα συμβάλλει θετικά στο εθνικό εισόδημα των νομισμάτων της Αιγύπτου.
- Δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης για τους νέους που ζουν στη ζώνη του καναλιού και της χερσονήσου του Σινά, καθώς και τις γειτονικές περιοχές δημιουργώντας νέες αστικές κοινωνίες.
- Η μεγιστοποίηση της ανταγωνιστικότητας της διώρυγας του Σουέζ, η οποία υπερέχει στη διεθνή κατάταξη μεταξύ άλλων εναλλακτικών καναλιών και παγκόσμιων νηογνωμόνων, οφείλεται στο υψηλό ποσοστό ασφάλειας που επιτυγχάνεται κατά τη διάρκεια των μεταφορών, σύμφωνα με την SCA.¹⁶

2.2.3. Χρόνος και κόστος διέλευσης

Μαζί με τη Διώρυγα του Παναμά, τα Στενά του Ορμούζ, τα Στενά της *Malacca*, τον Βόσπορο, το Στενό του Γιβραλτάρ και τη Μάγχη, η **Διώρυγα του Σουέζ** είναι ένας από τους πιο σημαντικούς και ευαίσθητους εμπορικούς δρόμους στον κόσμο. Περίπου 19.000 πλοία περνούν από τη Διώρυγα του Σουέζ (βόρεια ή νότια) κάθε χρόνο, μεταφέροντας περίπου το 12% του παγκόσμιου εμπορίου. Αυτοί οι εμπορικοί δρόμοι, όπου τα πλοία συγκεντρώνονται σε καθεστώς κυκλοφορίας, περιγράφονται ως «*choke points*».¹⁷

Τα πλοία που διέρχονται από τη διώρυγα καταβάλλουν στο αιγυπτιακό δημόσιο τέλη διέλευσης (διόδια) κατά κόρο καθαρής χωρητικότητας που υπολογίζεται με βάση τη «*χωρητικότητα πλοίων με βάση τη Διώρυγα του Σουέζ*» (*Suez Canal Tonnage*) περίπου 23% παραπάνω των βρετανικών υπολογισμών της χωρητικότητας των πλοίων. Επίσης τα πλοία υποβάλλονται σε υποχρεωτική πλοήγηση από την είσοδο μέχρι την έξοδό τους. Τα πλοία που διέρχονται σήμερα τη διώρυγα είναι μέχρι 150.000 dwt φορτωμένα, αλλά και μεγαλύτερα εφόσον είναι κενά φορτίου (υπό έρμα), με επιτρεπτό βύθισμα. Ευνόητο είναι ότι τα δεξαμενόπλοια άνω των 150.000 dwt έμπορτα καθώς και εκείνα των 200, 300 και 400 χιλιάδων τόνων παραπλέουν από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος (*Cap Route*) επιβαρυνόμενα σημαντικά από τη μεγάλη διαφορά απόστασης. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις στις οποίες μεγάλα πλοία μπορούν να ξεφορτώσουν μέρος του φορτίου σε μικρότερα, ώστε να έχουν το επιτρεπτό βύθισμα για να περάσουν τη διώρυγα. Στη συνέχεια, μόλις περάσουν από το κανάλι, ξαναφορτώνουν το φορτίο από τα μικρότερα πλοία και έτσι γλιτώνουν πολλά χρήματα αλλά και χρόνο. Η Διώρυγα εξυπηρετεί κατά μέσο όρο 47 πλοία την ημέρα. Η διάρκεια της διέλευσης συνήθως διαρκεί 12 με 16 ώρες και το συνολικό μήκος της ανέρχεται στα 193 χλμ.¹⁸

¹⁶ Suez Canal Authority, New Suez Canal

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/NewSuezCanal.aspx>

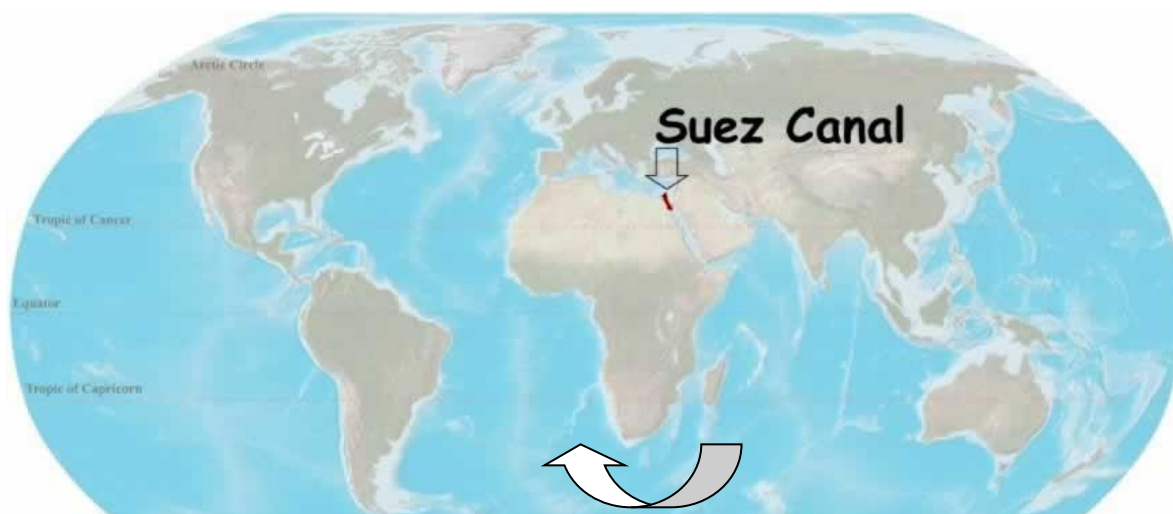
¹⁷ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*»,

https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

¹⁸https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CF%8E%CF%81%CF%85%CE%B3%CE%B1_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%A3%CE%BF%CF%85%CE%AD%CE%B6

¹⁸https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CF%8E%CF%81%CF%85%CE%B3%CE%B1_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%A3%CE%BF%CF%85%CE%AD%CE%B6

Εικόνα 3: Διώρυγα του Σουέζ - Ακρωτηρι Καλής Ελπίδας



Πηγή: *Nautilia.gr*¹⁹

A. Διαδρομές και χρόνος

Παρακάτω παρατίθενται οι υπό εξέταση θαλάσσιες διαδρομές πλοίων εν μέσω της Διώρυγας της Σουέζ και του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος, προκειμένου να αναλυθεί η αναλογία του χρόνου και της απόστασης για την κάθε περίπτωση.

Εξεταζόμενες περιπτώσεις:

1. Λιμάνι Jeddah προς λιμάνι του Πειραιά

- Διαδρομή μέσω της Διώρυγας του Σουέζ: 1.320 ναυτικά μίλια (εφεξής ν.μ.)
- Διαδρομή μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος: 11.207 ν.μ.

Παρατηρείται ότι κατά τη διέλευση των πλοίων μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, ελαχιστοποιείται η απόσταση μεταξύ των ανωτέρω λιμένων κατά 88% (μετρούμενη σε ναυτικά μίλια), ήτοι 9.887 ν.μ. και κατεξοχήν ο χρόνος που απαιτείται για να καταπλεύσει το εκάστοτε πλοίο στον ορισμένο του λιμένα.

¹⁹ Διώρυγα του Σουέζ: Η μεγαλύτερη διώρυγα του κόσμου, 26-03-2021, <https://e-nautilia.gr/i-dioriga-tou-suez/>

Εικόνα 4: Διαδρομή από λιμάνι *Jeddah* προς λιμάνι του Πειραιά



Πηγή: SCA²⁰

2. Λιμάνι Τόκιο προς λιμάνι του Ρόττερταμ

- Διαδρομή μέσω της Διώρυγας του Σουέζ: 11.192 ν.μ.
- Διαδρομή μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος: 14.507 ν.μ.

Παρατηρείται ότι κατά τη διέλευση των πλοίων μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, ελαχιστοποιείται η απόσταση μεταξύ των ανωτέρω λιμένων κατά 23% (μετρούμενη σε ναυτικά μίλια), ήτοι 3.315 ν.μ. και κατεξοχήν ο χρόνος που απαιτείται για να καταπλεύσει το εκάστοτε πλοίο στον ορισμένο του λιμένα.

3. Λιμάνι *Ras Tanura* Σαουδικής Αραβίας προς λιμάνι του Ρόττερταμ

- Διαδρομή μέσω της Διώρυγας του Σουέζ: 6.436 ν.μ.
- Διαδρομή μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος: 11.169 ν.μ.

Παρατηρείται ότι κατά τη διέλευση των πλοίων μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, ελαχιστοποιείται η απόσταση μεταξύ των ανωτέρω λιμένων κατά 42% (μετρούμενη σε ναυτικά μίλια), ήτοι 4.733 ν.μ. και κατεξοχήν ο χρόνος που απαιτείται για να καταπλεύσει το εκάστοτε πλοίο στον ορισμένο του λιμένα.

4. Λιμάνι *Ras Tanura* Σαουδικής Αραβίας προς λιμάνι του Νέας Υόρκης

- Διαδρομή μέσω της Διώρυγας του Σουέζ: 8.281 ν.μ.
- Διαδρομή μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος: 11.794 ν.μ.

Παρατηρείται ότι κατά τη διέλευση των πλοίων μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, ελαχιστοποιείται η απόσταση μεταξύ των ανωτέρω λιμένων κατά 30% (μετρούμενη σε ναυτικά μίλια), ήτοι 3.513 ν.μ. και κατεξοχήν ο χρόνος που απαιτείται για να καταπλεύσει το εκάστοτε πλοίο στον ορισμένο του λιμένα.²¹

²⁰ SCA, <https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/RoutesAndTimeSaving.aspx>

²¹ <https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/RoutesAndTimeSaving.aspx>

Η ζήτηση της θαλάσσιας μεταφοράς εξαρτάται από τη μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών (*average haul*)²², ήτοι την απόσταση που χρειάζεται να διανύσει το μεταφερόμενο φορτίο, προκειμένου να φθάσει στον προορισμό του. Για παράδειγμα, ένας τόνος πετρελαίου που μεταφέρεται από τη Μέση Ανατολή προς τη Δυτική Ευρώπη, πραγματοποιώντας τον περίπλου της Αφρικής, γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος, δημιουργεί δύο ή τρεις φορές περισσότερη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς από ένα τόνο πετρελαίου που κινείται από τη Λιβύη προς τη Μασσαλία. Ο αντίκτυπος της μεταβολής της «μέσης διανυόμενης απόστασης» στη ζήτηση των θαλασσιών μεταφορών έχει απεικονιστεί πολλές φορές στο παρελθόν λόγω του κλεισίματος της Διώρυγας του Σουέζ, έχοντας ως αποτέλεσμα την αύξηση της μέσης διανυόμενης απόστασης από τον Αραβικό Κόλπο προς την Ευρώπη από τα 6.000 μίλια στα 11.000 μίλια. Σε κάθε περίπτωση τέτοιου κλεισίματος, που είχε ως αποτέλεσμα την ξαφνική αύξηση της ζήτησης, ακολούθησε η απότομη άνοδος στις τιμές των ναύλων.²³

Προς επίρρωση των ανωτέρω, η αγορά των ναύλων αποτελεί το δυναμικό μηχανισμό προσαρμογής ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση θαλασσιών μεταφορών, οι πλοιοκτήτες και οι φορτωτές/ναυλωτές διαπραγματεύονται προκειμένου να καθορίσουν την τιμή του ναύλου, η οποία αντανακλά την ισορροπία των διαθέσιμων πλοίων και φορτίων στην αγορά. Όταν υπάρχει πλεόνασμα πλοίων ο ναύλος μειώνεται, ενώ όταν υπάρχει έλλειμμα πλοίων ο ναύλος αυξάνεται. Σε γενικές γραμμές οι ναύλοι ανεβαίνουν με φορτία και πέφτουν με πλοία. Ένας από τους λόγους που επηρεάζεται το επίπεδο των ναύλων είναι οι αποφάσεις των πλοιοκτητών. Ένα παράδειγμα είναι ότι σε περιόδους χαμηλών ναύλων ένας πλοιοκτήτης δύναται να πάρει την απόφαση να στείλει το πλοίο του σε δεξαμενισμό ή να κλείσει μια βραχυπρόθεσμη σύμβαση χρήσης του πλοίου για αποθήκευση φορτίου. Αντίστροφα σε περιόδους υψηλών ναύλων ο πλοιοκτήτης ενός πλοίου είναι δυνατόν να αποφασίσει να επιστρέψει το πλοίο υπό έρμα στον Αραβικό Κόλπο διαμέσου του συντομότερου και προφανώς υψηλότερου κόστους Διώρυγας του Σουέζ, αντί να κάνει τον περίπλου της Αφρικής, μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.²⁴

Στο σημείο αυτό, εφόσον αναλύθηκε παραπάνω η αναγκαιότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, μέσω *case studies*, προκειμένου τα πλοία να πραγματοποιήσουν διέλευση από τη Διώρυγα του Σουέζ, σε αναλογία χρόνου, διανυόμενης απόστασης και κόστους, κρίνεται ορθό μέσω της ναυτιλιακής εφαρμογής *netpas*, να υπολογιστεί (εκτιμηθεί) η διαδρομή του πλοίου «*Ever Given*» από το λιμάνι *Yantian* σε *Rotterdam*, μέσω της Διώρυγας, αλλά και η υποθετική περίπτωση της επιλογής της πορείας του διενεργώντας τον περίπλου της Αφρικής. Εισήχθησαν στην εφαρμογή τα δεδομένα του πλοίου, καθώς και οι λιμένες απόπλου και κατάπλου. Αρχικά, διατηρήθηκε η αρχική συμφωνία της διαδρομής, δηλαδή από το *Yantian* σε *Rotterdam*, μέσω της Διώρυγας του Σουέζ (όπως αυτό εμφανίζεται στην παρακάτω εικόνα). Τα στοιχεία που εξήχθησαν ήταν ότι η διαδρομή υπολογίζεται στα 9.488 ναυτικά μίλια, συμπεριλαμβανομένων 417 ναυτικών μιλίων εντός *ECA*²⁵ (περιοχές όπου χρησιμοποιούνται καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο και

²² Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΤΙΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Σταμούλης, 3^η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ.199.

²³ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΤΙΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Σταμούλης, 3^η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ.199.

²⁴ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΤΙΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Σταμούλης, 3^η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ.223-225.

²⁵ Καθορισμένες περιοχές ελέγχου των εκπομπών (ECAs) με αυστηρότερο καθεστώς χρήσης καυσίμου από πλοία, στις οποίες έχουν θεσπιστεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Το όριο 0.10% m/m (για τα οξείδια του θείου) ισχύει για τις κάτωθι ECAs: την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, την περιοχή της Βόρειας Αμερικής (που καλύπτει τις καθορισμένες παράκτιες περιοχές εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών

οξειδία αζώτου). Με μέση ταχύτητα 15 κόμβων (*knots*), υπολογίζεται ότι το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χρειαζόταν κατά προσέγγιση 27,5 ημέρες, προκειμένου να φθάσει στον λιμένα προορισμού του. Να σημειωθεί ότι στην παρακάτω εικόνα εμφανίζεται και η περιοχή της Σομαλίας (Κόλπος του Aden), η οποία χαρακτηρίζεται από έντονη δραστηριότητα πειρατικών επιθέσεων.

Εικόνα 5: Διαδρομή πλοίου «Ever Given» από το Yantian σε Rotterdam, μέσω της Διώρυγας

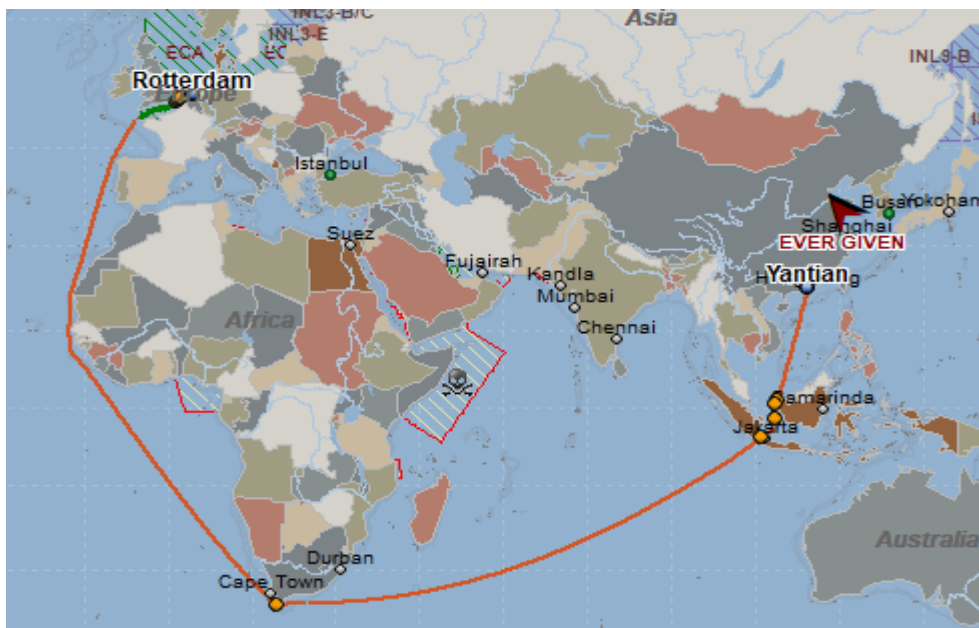


Πηγή: Netpas

Σε αντιδιαστολή με τα παραπάνω, αναζητήθηκε η περίπτωση που η διαδρομή πλοίου «Ever Given» από το λιμένα Yantian σε λιμένα Rotterdam, θα πραγματοποιούνταν μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος (περίπλους Αφρικής). Τα στοιχεία που εξήχθησαν αυτή τη φορά, ήταν ότι η διαδρομή υπολογίζεται στα 13.203 ναυτικά μίλια, συμπεριλαμβανομένων 417 ναυτικών μιλίων εντός ECA. Με μέση ταχύτητα 15 κόμβων (*knots*), υπολογίζεται ότι το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χρειαζόταν κατά προσέγγιση 36,67 ημέρες, προκειμένου να φθάσει στον προορισμό του, ήτοι περίπου δέκα (10) περισσότερες ημέρες. Βέβαια, είναι οφθαλμοφανές και από την παρακάτω εικόνα ότι ο θαλάσσιος κίνδυνος της πειρατείας παρουσιάζεται σε δύο σημεία (ανοικτά της θαλάσσιας περιοχής της Σομαλίας και της Νιγηρίας). Επιπλέον, αυξανόμενης της διανυόμενης απόστασης υπολογισμένη σε ναυτικά μίλια, παρατηρείται ότι αυξάνεται η κατανάλωση των καυσίμων.

και του Καναδά) και την περιοχή των Ηνωμένων Πολιτειών της Καραϊβικής (γύρω από το Πουέρτο Ρίκο και τις Ηνωμένες Πολιτείες των Παρθένων Νήσων). Πηγή: MARPOL Παράρτημα VI, Κανονισμός 14.

Εικόνα 6: Διαδρομή πλοίου «Ever Given» από το *Yantian* σε *Rotterdam* (περίπλους Αφρικής)



Πηγή: Netpas

B. Τέλη διέλευσης μέσω της Διώρυγας του Σουέζ

Την φιλοσοφία του υπολογισμού των τελών για την διέλευση των πλοίων μέσω της Διώρυγας του Σουέζ, συνθέτουν τα κάτωθι στοιχεία:

- Λαμβάνεται υπόψη η μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε dwt και teus (ανάλογα τον τύπο πλοίου).
- Λαμβάνεται υπόψη το κόστος του πλοίου που διέρχεται την Διώρυγα σε σύγκριση με το κόστος επιλογής εναλλακτικής οδού.
- Διευρύνεται ο δυνητικός αριθμός των δικαιούχων πλοίων προς διέλευση μέσω της διώρυγας, προκειμένου να αυξηθούν τα έσοδα της Διώρυγας.
- Κοινή χρήση μέρους των εσόδων εξοικονόμησης, που επιτυγχάνονται μέσα από την διέλευση των πλοίων.
- Λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση της αγοράς και οι οικονομικές αλλαγές (συναλλαγματικές ισοτιμίες).
- Λαμβάνεται υπόψη ο τύπος και το μέγεθος του εκάστοτε πλοίου, η κατάσταση φόρτωσής του (*laden* ή *ballast*) και ο τύπος του μεταφερόμενου φορτίου.

Στον ιστότοπο της SCA υπάρχει επίσης ένας ηλεκτρονικός αλγόριθμος με τον οποίο υπολογίζεται άμεσα το ποσό των τελών, που χρειάζεται να καταβληθεί προκειμένου τα πλοία να διέλθουν της Διώρυγας. Τα στοιχεία που συνθέτουν τον διαδραστικό αυτό αλγόριθμο είναι τα εξής: τύπος πλοίου, αριθμός μεταφερόμενων σε αριθμό των σειρών φορτίου (π.χ. σειρών εμπορευματοκιβωτίων για πλοία *containership*) που μεταφέρονται επί του καταστρώματος του πλοίου, κατεύθυνση μέσω της Διώρυγας του Σουέζ (*northbound*, *southbound*), κατάσταση φόρτωσης του πλοίου (*laden* ή *ballast*), *Suez Canal Net Tonnage*²⁶ (SCNT), *Suez Canal Gross Tonnage* (SCGT), βύθισμα πλοίου μετρούμενο σε πόδια, πλάτος πλοίου μετρούμενο σε πόδια,

²⁶ Calculator Suez, <https://lethagencies.com/egypt/calculator-suez>

νόμισμα, τρέχουσα αξία σε Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (*Special Drawing Rights* ή *SDR*)²⁷ και αν το πλοίο που πραγματοποιεί διέλευση ανήκει στο Πολεμικό Ναυτικό, είναι βοηθητικό πλοίο ή φέρει στρατιωτικό φορτίο κατά 50% περισσότερο.²⁸

Συγκεκριμένα η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί ένα από τα σπουδαιότερα κομβικά σημεία του πλανήτη τόσο για τη σημασία του στη χάραξη των θαλάσσιων διαδρομών όσο και για το κόστος διέλευσης ενός πλοίου. Τα τέλη διέλευσης της Διώρυγας του Σουέζ υπολογίζονται επί της καθαρής μεταφορικής ικανότητας του πλοίου (*Suez Canal Net Tonnage*) κατά τη διέλευση από αυτήν και καταβάλλονται σε μία ειδική νομισματική μονάδα, ήτοι τα ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα (*SDRs*). Αυτό γίνεται προκειμένου να αποφεύγονται απώλειες από τις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών, καθώς και να υπάρχει η δυνατότητα η αξία των δικαιωμάτων αυτών να συνδέεται με όλα τα εθνικά νομίσματα του κόσμου. Η χρέωση του πλοίου πραγματοποιείται σε *SDR* ανά *Suez Canal Net Ton* και ποικίλλει ανά τύπο και μέγεθος πλοίου.²⁹ Το τιμολόγιο τελών που ισχύει για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από την 1^η Απριλίου 2020 εμφανίζεται παρακάτω:

Εικόνα 7: Πίνακας υπολογισμού *SCNT* για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Vessel Type	SC Net Tonnage												SDR / SCNT	
	First 5000		Next 5000		Next 10000		Next 20000		Next 30000		Next 50000		Rest	
	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast	Laden	Ballast
Container ships	7.88	6.7	5.41	4.6	4.2	3.57	2.94	2.5	2.73	2.32	2.15	1.83	2.05	1.74

Πηγή: *SCA*.³⁰

Η Διώρυγα εξυπηρετεί κατά μέσο όρο 47 πλοία την ημέρα. Το μέσο κόστος της διέλευσης υπολογίζεται στα \$150.000, ωστόσο το κόστος για τα μεγαλύτερου μεγέθους πλοία φτάνει ακόμα και τα \$700.000 και υπολογίζεται σύμφωνα με τη μονάδα μέτρησης που καθορίζεται από τις αρμόδιες αρχές της διώρυγας, τις μονάδες *SDR* (*Special Drawing Right*)³¹.

Γ. Υπολογισμός κόστους διέλευσης πλοίου «*Ever Given*»

Τα πλοία διέρχονται από τη Διώρυγα του Σουέζ σε νηοπομπές (*convoys*). Μία νηοπομπή με κατεύθυνση βόρεια και μία νηοπομπή προς το νότο, ξεκινά και εισέρχεται στη διώρυγα πρωινές (a.m.) ώρες καθημερινά. Ο αριθμός των πλοίων στη νηοπομπή καθορίζεται με βάση τον τύπο των πλοίων, το μέγεθός τους, το βύθισμά τους και τη φύση του φορτίου που μεταφέρουν. Ο συνολικός χρόνος διέλευσης είναι 18 ώρες για τα πλοία που εισέρχονται στη διώρυγα τα μεσάνυχτα (με μία στάση εντός της διώρυγας στη *Bitter Lakes* περίπου 8 ώρες). Ο συνολικός χρόνος διέλευσης είναι 10 ώρες για πλοία, τα οποία εισέρχονται στη διώρυγα το πρωί (διαμετακόμιση χωρίς στάση). Η διέλευση της Διώρυγας του Σουέζ αποτελεί αδιαμφισβήτητα μια ανεπανάληπτη εμπειρία, ωστόσο παραμένει μία ακόμα πρόκληση για το πλήρωμα ενός πλοίου, απαιτώντας την πλήρη προσοχή του πλοιάρχου και όλου του πληρώματος.

²⁷ Αθανασίου Λ., 2016. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η έκδοση, σελ.319.

²⁸ <https://www.suezcanal.gov/English/Navigation/Tolls/Pages/TollsCalculator.aspx>

²⁹ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ.908-909.

³⁰ *SCA*, <https://www.suezcanal.gov/English/Navigation/Tolls/Pages/TollsTable.aspx>

³¹ Οι μονάδες *SDR* επίσης, λαμβάνουν υπόψη ένα πλήθος χαρακτηριστικών του πλοίου, όπως το είδος του, το μέγεθος, τη χωρητικότητα και το φορτίο που μεταφέρει.

Τα τέλη και η πλοήγηση του Σουέζ περιλαμβάνονται στο επίσημο τιμολόγιο της Διώρυγας του Σουέζ, το οποίο εκδίδεται 2-3 ημέρες μετά τη διέλευση του πλοίου. Για τον υπολογισμό των τελών ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να γνωρίζουμε το *SCNT* και τον αριθμό των σειρών εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται επί του καταστρώματος του πλοίου, όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Το *SCNT* είναι η χωρητικότητα που καθορίζεται από την Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ, μετά από μέτρηση στην πρώτη διέλευση του πλοίου από τη αυτή. Το *SCNT* είναι λίγο υψηλότερο από την χωρητικότητα του πλοίου που εμφανίζεται στο πιστοποιητικό καταμέτρησής του και εν συνεχεία από την Αρχή της διώρυγας εκδίδεται το «*Suez Canal Special tonnage certificate*».

Τα εκτιμώμενα τέλη διέλευσης (*Suez transit dues*) του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» από τη Διώρυγα του Σουέζ για τη διέλευση με κατεύθυνση προς βορρά, σε φορτωμένη κατάσταση (*in laden*) και μεταφέροντας δέκα (10) σειρές εμπορευματοκιβωτίων επί του καταστρώματος, σύμφωνα με τη τρέχουσα τιμολογιακή αξία των τελών αυτών, η οποία ισχύει μέχρι τα τέλη Ιανουαρίου 2022, ανέρχονται κατά προσέγγιση στα **1.127.512,0 σε USD** και διαμορφώνεται ως κάτωθι:

Πίνακας 2: Υπολογισμός τελών διέλευσης του πλοίου «*Ever Given*»

USD	Συνολικά τέλη διέλευσης
777.525,0	Τέλη Σουέζ (υπόκειται σε συναλλαγματική ισοτιμία SDR/USD την ημέρα διαμετακόμισης)
248.808,0	Για τις 10 σειρές εμπορευματοκιβωτίων επί πλοίου (10 σειρές 32% επί των τελών)
3.5000,0	Λιμενικά τέλη (Suez & Port Said)
2.589,0	Projector and or electrician & mooring boats
800,0	Για τους δύο (02) πλοηγούς
62.040,0	Δύο (02) ρυμουλκά
750,0	Έξοδα πράκτορα
1.127.512,0 σύνολο σε USD	

Πηγή: SCA³²

Σημειώνεται ότι από την 1^η Φεβρουαρίου 2022, η τιμολογιακή αξία των τελών για όλα τα πλοία, εξαιρουμένων των κρουαζιεροπλοίων και των πλοίων LNG, θα αυξηθούν κατά 6%.³³ Τα εκτιμώμενα τέλη διέλευσης κάθε πλοίου προπληρώνονται στην SCA (Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ) μέσω του πράκτορά του.

Δ. Διαχείριση των ναύλων και Θαλάσσιοι κίνδυνοι

Εξωγενείς παράγοντες επηρεάζουν ανά τα χρόνια τη ναυτιλιακή αγορά, είτε θετικά είτε αρνητικά τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, προκαλώντας θετικές ή αρνητικές μεταβολές στις τιμές των ναύλων. Ο P. Faust, υποστήριξε την άποψη ότι τα βασικά χαρακτηριστικά των εξωγενών παραγόντων είναι ο ατυχηματικός χαρακτήρας τους (*accidental character*), η έλλειψη περιοδικότητας (*lack of periodicity*) και η απουσία σύνδεσης με τους μηχανισμούς της αγοράς

³² Τα ανωτέρω στοιχεία είναι αποτέλεσμα έρευνας στον ηλεκτρονικό ιστότοπο της SCA και παροχής πληροφοριών πράκτορα πλοίων, που δραστηριοποιείται στη περιοχή του Σουέζ.

³³ SCA, Circular No. (5/2021). <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/NavigationCirculars/Pages/cir-5-2021.aspx>

(*absence of links with economic mechanisms*).³⁴ Ο P. Faust και ο M. Stopford υποστηρίζουν ότι οι εξωγενείς παράγοντες πρέπει να είναι απρόβλεπτοι και τυχαίοι (*unpredictable and accidental*). Επιπλέον, κατά την άποψη του S. Zuellig, οι εξωγενείς παράγοντες δύναται να διακριθούν σε παράγοντες που προκαλούνται από φυσικά αίτια³⁵ (*natural forces*) και κοινωνικές δυνάμεις (*social forces*).³⁶

Τέτοιου είδους περιπτώσεις είναι οι κάτωθι, όπως αυτές ιστορικά έχουν καταγραφεί:

Η κρίση του Σουέζ (*Suez crisis*) και η εθνικοποίηση της Διώρυγας από την Αιγυπτιακή Κυβέρνηση τον Ιούλιο του 1956, είχε ως αποτέλεσμα τα δεξαμενόπλοια που κατευθύνονταν προς την Ευρώπη ήταν αναγκασμένα να πραγματοποιήσουν τον περίπλου της Αφρικής μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος. Αυτό το γεγονός είχε αντίκτυπο στις τιμές των ναύλων, δηλαδή υπήρξε απότομη αύξηση στη ζήτηση των πλοίων (μετρούμενη σε τονομύλια) και ως εκ τούτου οι ναύλοι αυξήθηκαν κατακόρυφα.

Ο πόλεμος των έξι ημερών ανάμεσα στο Ισραήλ και στην Αίγυπτο το Μάιο του 1967 επέφερε για δεύτερη φορά το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ, με αποτέλεσμα οι τιμές των ναύλων να αυξηθούν, όπως αυτό έγινε και στην πρώτη περίπτωση.³⁷

Επιπροσθέτως, ένας από τους θαλάσσιους κινδύνους κατά τη διάρκεια μιας ναυτικής αποστολής, αποτελεί η θαλάσσια πειρατεία³⁸. Ανά τα χρόνια παρατηρούνται φαινόμενα εκδήλωσης θαλάσσιας πειρατείας κατά το περίπλου της Αφρικής, στις περιοχές της Σομαλίας και της Νιγηρίας (*Gulf of Guinea*). Είναι επιτακτική η ανάγκη της ορθής αξιολόγησης - εκτίμησης του κινδύνου (*risk assessment*) για την παρούσα και την μελλοντική κατάσταση σε ό,τι αφορά στη δραστηριότητα των πειρατών, στην εκάστοτε περιοχή. Με το σωστό χειρισμό και την ορθή καταγραφή του προβλήματος, καθώς και την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων του *risk assessment*, η ναυτιλιακή εταιρεία δύναται να αποφύγει τα δυσχερή περιστατικά πειρατικών επιθέσεων ή μέσω των μέτρων πρόληψης να τα καταστείλει. Το πλήρωμα και το πλοίο πρέπει να είναι πάντα σε επιφυλακή. Οι ναυτιλιακές εταιρείες σχεδιάζουν τα μέτρα πρόληψης και προφύλαξης στο κάθε πλοίο, όπως τον αριθμό των απασχολούμενων φρουρών (ένοπλων ή μη) ανά ταξίδι, το βαθμό «οχύρωσης» του πλοίου, τη θαλάσσια διαδρομή (με νηοπομπές ή μη) καθώς και την εκτιμώμενη ταχύτητα στις περιοχές αυτές. Η πρόσληψη των ένοπλων ή μη

³⁴ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 201.; Faust P., 1967, «The influence of Exogenous Factors on Freight Rate Development», σελ.4.

³⁵ Αφορούν φυσικές καταστροφές και καιρικές συνθήκες.

³⁶ Zuellig, S., 1942 «Die Seefrachten, 1920 - 1938», σελ. 140. ; Faust P., 1967, «*The influence of Exogenous Factors on Freight Rate Development*», σελ.4-5.; Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 201.

³⁷ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 205. ; OPEC: Organisation of Petroleum Exporting Countries.

³⁸ Article 101 (*definition of piracy*) of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) is by far the most accepted definition of maritime piracy, and reads as follows: "Piracy consists of any of the following acts: (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

The above mentioned definition is located in Part VII of UNCLOS, which contains the international regulatory regime for the high seas. In the same section a series of regulations for the prevention and suppression of piracy are also included (Articles 101 - 107). The same regime applies to the high seas and EEZ, in accordance with Article 58 (paragraph 2), of UNCLOS (rights and duties of other states in the exclusive economic zone), in so far as they are not incompatible with this part of the Convention. Πηγή: Samiotis G., Psarrou V., Pazarzis M., and Tselentis V., 2013. «*Maritime Piracy - Trends and Future Developments – A Review*», International Journal of Maritime Trade and Economic Issues, 1 (1); (8) Pirates: "The term "pirates" includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore". Πηγή: *MARINE INSURANCE ACT*, 1906.

φρουρών επί του πλοίου, καθώς και κάθε άλλο μέσο απόκρουσής τους, αποτελεί πρόσθετο κόστος στον υπολογισμό των συνολικών εξόδων του πλοίου.³⁹

2.3. Στοιχεία του πλοίου «Ever Given»

Εικόνα 8: Πλοίο «Ever Given»



Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «Ever Given» σημαίας Παναμά με IMO: 9811000 αποτελεί πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και νηολογήθηκε το 2018 (νεότευκτο). Το ανωτέρω πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα 20.000 TEUs⁴⁰ με ολική χωρητικότητα (*Gross Tonnage*) 219.079. Το ολικό μήκος (*length overall (LOA)*) του πλοίου είναι 399.94 μέτρα και το πλάτος του είναι 59 μέτρα.⁴¹

Πηγή: *marinetraffic.com*

Οι εγγεγραμμένοι κύριοι (*registered owner*) του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «Ever Given» είναι οι *Luster Maritime (Panama)* και *Higaki Sangyo Kaisha (Japan) Ltd*, σε ποσοστό κυριότητας 10% και 90% αντίστοιχα. Η «*Shoei Kisen Kaisha*»⁴² με έδρα την Ιαπωνία, αποτελεί την διαχειρίστρια εταιρεία (*management company*) του ανωτέρω πλοίου, δηλαδή λειτουργεί ως εφοπλιστής (κατέχει την εκμετάλλευση του πλοίου).

Εν συνεχεία, το πλοίο «Ever Given» είναι χρονοναυλωμένο στην εταιρεία με την επωνυμία «*Evergreen Marine Corp*» (*time charterer*) με έδρα την Ταϊβάν. Ο Αλληλασφαλιστικός Οργανισμός για την ασφάλιση αστικής ευθύνης του πλοίου είναι ο *UK P&I Club*. Το πλήρωμά του απαρτίζεται από 25 ναυτικούς με εθνικότητα Ινδίας. Το εν λόγω πλοίο μετέφερε περίπου 17.600 (έως και 18.300) *containers*, τα οποία είχαν χιλιάδες παραλήπτες, όπως αυτό έχει αναφερθεί.⁴³

Να σημειωθεί ότι το πλοίο «Ever Given» ήταν πλήρως φορτωμένο καθ' οδόν από το **Yantian της Κίνας στο Ρότερνταμ**.⁴⁴

Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται περιληπτικά τα κύρια στοιχεία, τα οποία αφορούν το εν λόγω πλοίο και θα χρησιμεύσουν στην ανάλυση του συμβάντος:

³⁹ Psarrou V., και Tselentis V., «*Θαλάσσια Πειρατεία*», Ναυτικά Χρονικά, No 171, 06-07-2014. ; Psarrou V., Samiotis G., Pazarzis M. and Tselentis V., «*Maritime Piracy - Trends and Future Developments*», International Conference on Applied Business & Economics (ICABE), 11 - 13/10/2012, Nicosia, Cyprus. ; Samiotis G., Psarrou V., Pazarzis M. and Tselentis V., «*The effect of Maritime piracy on Greek Shipping*», 4th International Symposium of Maritime Safety, Security & Environmental Protection (MASSEP 2013), 30-31 May 2013, Athens, Greece.

⁴⁰ Twenty Equivalent Unit, αφορά μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, Πηγή: Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ, «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις TZEΪ & TZEΪ ΕΛΛΑΣ, 2^η έκδοση, Πειραιάς 2003.

⁴¹ Marine Traffic,

https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER_GIVEN

⁴² https://www.classnk.or.jp/register/regships/one_dsp.aspx?imo=9727352

⁴³ Hariesh Manaadiar, Shipping and freight resource, “Ever Given in a nutshell”, 30-04-2021, <https://www.shippingandfreightresource.com/ever-given-in-a-nutshell/>

⁴⁴ https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136229/Suez-Canal-remains-blocked-despite-efforts-to-refloat-grounded-Ever-Given?__cf_chl_captcha_tk__=pmd_9e59be8bc2cde8723a90789573cc9bdde7c0bb16-1628506266-0-gqNtZGzNA02jcnBszQdO

Πίνακας 3: Στοιχεία πλοίου «*Ever Given*»⁴⁵

Στοιχεία πλοίου « <i>Ever Given</i> »	
Owner	Registered: Luster Maritime (Panama) and Higaki Sangyo Kaisha (Japan) Ltd Management: Shoeni Kisen Kaisha, Japan
Charterer	Evergreen Marine, Taiwan
Technical Manager	Bernhard Schulte Shipmanagement
Class	ABS
Flag	Panama
P&I Club	UK
H&M insurer	Mitsui Sumitomo Insurance
Salvors	Smit Salvage, Nippon Salvage και ομάδες από την SCA
Average Adjusters	RHL
Crew nationality	Indian
No. of crew	25

2.4. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Το Ναυτικό Δίκαιο αποτελεί ιδιόμορφο κλάδο του Εμπορικού Δικαίου και αποτελεί το σύνολο κανόνων που ρυθμίζουν τις έννομες σχέσεις που δημιουργούνται με επίκεντρο το πλοίο και την εν γένει ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ., πλοίο είναι κάθε σκάφος (κοίλο πλωτό μέσο, όχι σχεδία), καθαρής χωρητικότητας (*tonnage*) τουλάχιστον δέκα κόρων (1 κόρος = 2,83 κυβικά μέτρα), προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα (όχι σε ποταμούς ή λίμνες).

Κατά τον Κ.Δ.Ν.Δ., πλοίο είναι κάθε σκάφος που προορίζεται να κινείται επί του ύδατος για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό.⁴⁶

Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί ένα από τα είδη πλοίων που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία τακτικών γραμμών (*liner*). Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εκτελείται κατά κανόνα με πλοία τακτικών γραμμών (*liner*).⁴⁷ Το πλοίο αυτό προέκυψε από την προσπάθεια να καθιερωθεί ένα σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων, κυρίως γενικού φορτίου μέσα σε ειδικά κατασκευασμένα κιβώτια, προκειμένου η μεταφορά τους να πραγματοποιηθεί ασφαλέστερα, γρηγορότερα και φθηνότερα, σε σχέση με τις κλασικές μεθόδους μεταφοράς. Οι χώροι του φορτίου είναι ειδικά διαμορφωμένοι ώστε τα κιβώτια, που περιέχουν τα φορτία, να μπορούν να φορτώνονται με περισσότερη ευκολία, τάξη και ασφάλεια. Το εμπορευματοκιβώτιο είναι μεταλλικό κιβώτιο, ορθογώνιας μορφής με ισχυρή κατασκευή και τυποποιημένες διαστάσεις. Κατασκευάζεται σύμφωνα με διεθνείς προδιαγραφές και υπάρχει σε δύο

⁴⁵ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

⁴⁶ Αθανασίου Λ., 2017, «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η Έκδοση.

⁴⁷ Αθανασίου Λ., Αντάπασης Α, 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 555.

τυποποιημένα μεγέθη, τα οποία διαφέρουν μεταξύ τους μόνο ως προς τη διάσταση του μήκους, ενώ έχουν το ίδιο πλάτος και ύψος (μήκος μετρώμενο σε πόδια 20 και 40).

Σχεδιαστικά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή *containerships* δεν έχουν τις καταπακτές και τα αμπάρια που έχει ένα συνηθισμένο πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου. Παρέχει κυψέλες, οι οποίες είναι σχεδιασμένες με τέτοιο τρόπο ώστε να συγκρατούν τα εμπορευματοκιβώτια σε προκαθορισμένες θέσεις.

Το εμπορευματοκιβώτιο επινοήθηκε για πρώτη φορά το 1933 για μεταφορές εμπορευμάτων στη ξηρά. Στις θαλάσσιες μεταφορές αξιοποιήθηκε μετά το έτος 1956, όταν για πρώτη φορά εμφανίστηκε το ειδικό πλοίο εμπορευματοκιβωτίων. Το *Ideal-X*, το πρώτο πλοίο που μετέφερε εμπορευματοκιβώτια, απέπλευσε από το λιμάνι του *Newark* (Η.Π.Α.). Το εν λόγω πλοίο ήταν ένα μετασκευασμένο δεξαμενόπλοιο, του οποίου την ιδέα είχε συλλάβει ο τότε μεγαλοπαράγοντας των χερσαίων μεταφορών στις Η.Π.Α. και αργότερα αποτέλεσε ιδρυτής της *Sea Land, Malcom McLean* (1914-2001). Στόχος του ήταν να χρησιμοποιήσει τα εμπορευματοκιβώτια για να μειώσει το κόστος φορτοεκφόρτωσης και με αυτό τον τρόπο κατόρθωσε να ανατρέψει το *modus operandi* της ναυτιλιακής αγοράς τακτικών γραμμών. Όντως σύμφωνα με τον *M. Stopford* η μείωση του χρόνου που απαιτείται για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης είναι εντυπωσιακή, δηλαδή από 40% για ένα συμβατικό πλοίο, ο χρόνος παραμονής μειώνεται.⁴⁸

Από τη δεκαετία του 1990, τρία σημαντικά βήματα πραγματοποιήθηκαν, αναφορικά με την εξέλιξη της μεταφορικής ικανότητας σε τεύς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτά παρατίθενται ως κάτωθι:

α) Το πρώτο αφορούσε ένα μεταβατικό στάδιο από τα 4.000 έως τα 8.000 εμπορευματοκιβώτια, προσπερνώντας το κατώφλι των 5.000 τεύς, που όριζαν τα πλοία *Panamax*. Τα περισσότερα λιμάνια ήταν διαμορφωμένα προκειμένου να διαχειρίζονται την φορτοεκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων, πλοίων τύπου *Panamax* στην εν λόγω περίοδο.

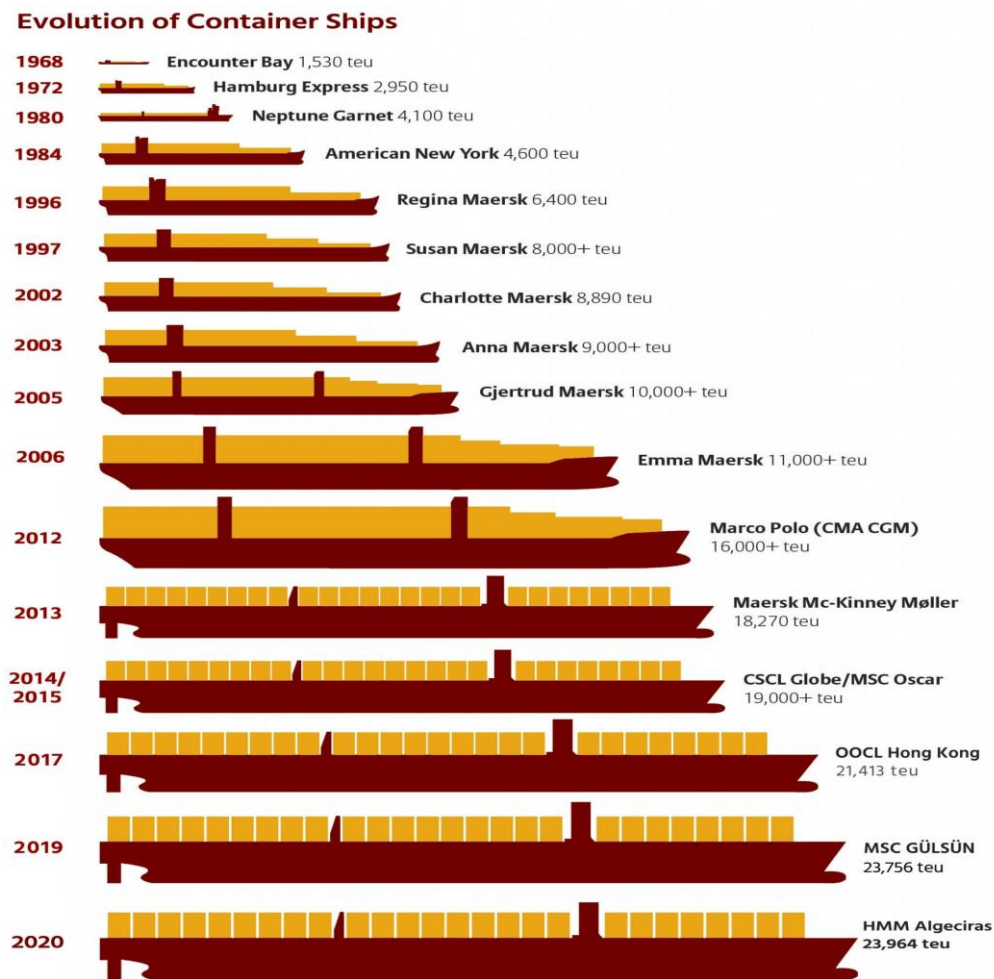
β) Το δεύτερο βήμα συνέβη στις αρχές του 2000, όπου η μεταφορική ικανότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προσέγγισε τα 12.500 εμπορευματοκιβώτια, το οποίο ως μέγεθος ξεπερνά το επίπεδο των *Suezmax*.

γ) Το τρίτο βήμα επιτεύχθηκε το 2011 από την *China Shipping Container Lines*, η οποία ναυπήγησε πλοίο μεταφοράς 14.000 εμπορευματοκιβωτίων, ενώ λίγους μήνες αργότερα η *Maersk* ανακοίνωσε ότι το 2013 θα παραλάβει ένα πλοίο μεταφοράς 18.000 εμπορευματοκιβωτίων. Έπειτα, ανακοινώθηκε η κατασκευή ενός πλοίου μεταφοράς 20.000 εμπορευματοκιβωτίων, το οποίο θα περνούσε οριακά από τα στενά της Μάλακκα.⁴⁹ Όπως εμφανίζεται στην παρακάτω εικόνα, παρουσιάζεται η εξέλιξη αναφορικά με το μέγεθος του τύπου των εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και εμφανίζεται έντονο το φαινόμενο του γιγαντισμού των πλοίων αυτών.

⁴⁸ Stopford M., 2009. *Maritime Economics*, 3^η έκδοση, σελ. 508 επ.

⁴⁹ Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π., «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ, 2^η έκδοση, Πειραιάς 2003.; Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010.

Εικόνα 9: Το φαινόμενο γιγαντισμού των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων⁵⁰

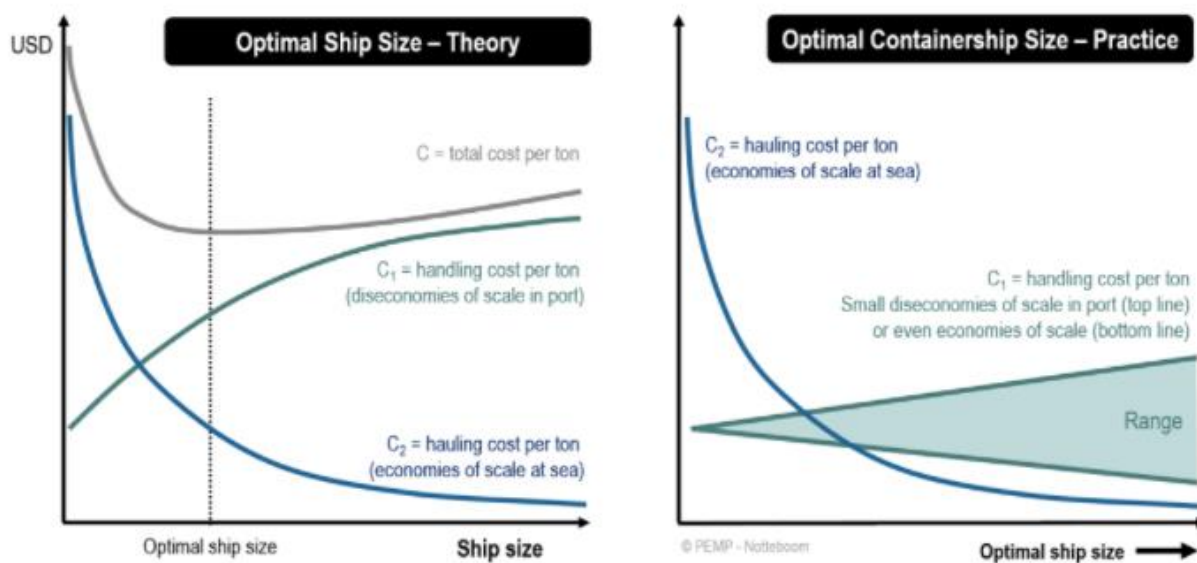


Η αύξηση των οικονομιών κλίμακας στο μέγεθος των πλοίων αποτελεί ένα ενδιαφέρον ζήτημα, το οποίο απασχολεί την παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία τα τελευταία κυρίως χρόνια. Η αναζήτηση οικονομιών κλίμακας και η εστίαση στον έλεγχο του κόστους ώθησαν τη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προς την ανάπτυξη ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι παραγγελίες ναυπήγησης μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έως και 24.000 teu είχε ως αποτέλεσμα μια συνολική αναβάθμιση στις κύριες εμπορικές οδούς ανατολής-δύσης, με ελαφρώς μικρότερα πλοία να καταλήγουν σε διαδρομές βορρά-νότου.⁵¹

⁵⁰ Hariesh Manaadiar, «What's next, for the Ever Given and the shipping and freight industry», 01-04-2021, <https://www.shippingandfreightresource.com/whats-next-for-the-ever-given-and-the-shipping-and-freight-industry/>

⁵¹ Dr. Theo Notteboom and Dr. Thanos Pallis, Optimal Ship Size: Container Ships and Cruise Vessels, <https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part9/optimal-ship-size-container-ships-cruise/>

Διάγραμμα 1 & 2: Μέγεθος πλοίων εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: *Notteboom, Th. and Pallis Th., 2021.*

Σύμφωνα με την πρόσφατη μελέτη του *Notteboom Th.* και *Pallis Th.*, κατέληξαν σε συμπεράσματα αναφορικά με το όλο και αυξανόμενο μέγεθος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η προσαρμοστική ικανότητα του λιμενικού και του τερματικού κλάδου σε ό, τι αφορά τις επενδύσεις και την αύξηση της παραγωγικότητας/ αποδοτικότητας συνήθως δεν είχε ως αποτέλεσμα την επιβολή κυρώσεων σε μεγαλύτερα πλοία μέσω λιμενικών και τερματικών τιμών. Οι εξελίξεις στην παραγωγικότητα των λιμένων οδήγησαν σε δυσανάλογα χαμηλότερη αύξηση του χρόνου ανταπόκρισης των λιμένων ως συνάρτηση του μεγέθους του πλοίου. Με άλλα λόγια, οι πιθανές αντιοικονομίες κλίμακας που συνδέονται με μεγαλύτερα πλοία έχουν απορροφηθεί πλήρως ή εν μέρει από τις Αρχές του λιμένος, τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και άλλους παράγοντες της εφοδιαστικής αλυσίδας, επιτρέποντας ή διευκολύνοντας με αυτό τον τρόπο τις ναυτιλιακές εταιρείες να επιδιώξουν διαδοχικές αυξήσεις οικονομικών κλίμακας στο μέγεθος των πλοίων. Τα περαιτέρω οφέλη της μείωσης του κόστους (*slot cost*⁵²) είναι άρρηκτα συνδεδεμένα, όσο αυξάνεται το μέγεθος των πλοίων. Γι' αυτό τον λόγο, ξεκίνησε μία προσπάθεια για την προετοιμασία λιμένων και τερματικών σταθμών για πλοία συνεχώς αυξανόμενου μεγέθους, η οποία αυξάνεται δυσανάλογα. Οι κίνδυνοι της εφοδιαστικής αλυσίδας που σχετίζονται με μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα μπορούσαν να αυξηθούν. Επομένως, φαίνεται όλο και πιο δύσκολο να φέρουμε περαιτέρω οφέλη για τις ναυτιλιακές γραμμές, τους λιμένες, τους τερματικούς σταθμούς και τους μεταφορείς, όταν επιδιώκουμε περαιτέρω αυξήσεις κλίμακας στο μέγεθος του πλοίου.⁵³

⁵² Total Segment Cost/default quantity

⁵³ Dr. Theo Notteboom and Dr. Thanos Pallis, Optimal Ship Size: Container Ships and Cruise Vessels, <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part9/optimal-ship-size-container-ships-cruise/>

2.4.1. Χρήση εμπορευματοκιβωτίων στη ναυτιλία και θαλάσσιες διαδρομές

Η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων προκάλεσε επανάσταση στις μεταφορές και συνδέεται με μία σειρά **πλεονεκτημάτων**:

- Το φορτίο πλέον δεν είναι ένα σύνολο από άνισα πακέτα και κασόνια, αλλά μετατράπηκε σε μία μεταφορική μονάδα.
- Η μοναδοποίηση του φορτίου είχε ως αποτέλεσμα την εντυπωσιακή μείωση του χρόνου φόρτωσης και εκφόρτωσης και ταυτόχρονα την αύξηση της δυνατότητας για μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων φορτίου.
- Χρησιμοποιώντας εμπορευματοκιβώτια κερδίζουμε χώρο στο πλοίο, στο βαγόνι ή στο φορτηγό κάνοντας έτσι τη μεταφορά περισσότερο οικονομική.
- Οι κλοπές μειώνονται, καθώς δεν μπορεί να σηκώσει κάποιος ένα *container*, γεγονός που ήταν πολύ σύνηθες με το συμβατικό φορτίο.
- Το φορτίο είναι πλήρως προστατευμένο από καιρικές και άλλες δυσμενείς συνθήκες.
- Παρέχεται μεγάλη ασφάλεια από ζημιές και φθορές κατά τη μεταφορά.
- Συμπερασματικά το βασικότερο πλεονέκτημα που προκύπτει από την χρήση των *container* είναι η μείωση του κόστους σε όλες σχεδόν τις φάσεις της μεταφορικής διαδικασίας.

Τα **μειονεκτήματα** από τη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων είναι σαφώς λιγότερα από τα πλεονεκτήματα, αλλά δεν παύουν να είναι σημαντικά και να παίζουν ρόλο στη μεταφορική διαδικασία. Τα κυριότερα μειονεκτήματα είναι:

- Το υψηλό κεφαλαιουχικό κόστος των απαιτούμενων εγκαταστάσεων το οποίο είναι τεράστιο.
- Τυπικά προβλήματα παρουσιάζονται στη φορτοεκφόρτωση σε υπανάπτυκτα λιμάνια, που δεν διαθέτουν ειδικούς εξοπλισμούς χειρισμού (κατάλληλες υποδομές). Η λύση σε αυτό το πρόβλημα δόθηκε με την τοποθέτηση γερανών πάνω στο πλοίο έτσι ώστε να είναι ανεξάρτητο από τις χερσαίες εγκαταστάσεις. Τέτοιοι γερανοί βέβαια είναι ακριβοί.
- Άλλο σημαντικό πρόβλημα είναι η διασφάλιση της επιστροφής του πλοίου με γεμάτα εμπορευματοκιβώτια. Πολλές φορές δεν υπάρχει φορτίο για την επιστροφή με αποτέλεσμα το ταξίδι να μη συμφέρει οικονομικά.

Σήμερα περίπου το 90% των μη χύδην φορτίων μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτια. Σε τιμές dwt, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν μερίδιο, μόνο της τάξης του 12,9% του παγκόσμιου στόλου. Ο ρόλος των πλοίων αυτών για το παγκόσμιο εμπόριο είναι περισσότερο σημαντικός από ό,τι δείχνει η μεταφορική τους ικανότητα αφού το 52% του θαλάσσιου εμπορίου μεταφέρεται με *containers*. Πλέον περισσότερο από το 93% των νεότευκτων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραδίδονται χωρίς μηχανολογικό εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης (*gearless*) και εξαρτώνται από το μηχανολογικό εξοπλισμό των λιμανιών που δραστηριοποιούνται. Τα πλοία που διαθέτουν γερανούς είναι αρκετά παλαιότερα προσεγγίζουν μόνο σε δευτερεύουσας σημασίας λιμάνια είσαι λιμάνι αναπτυσσόμενων χωρών και είναι κατά κανόνα πολύ μικρότερο σε μέγεθος από τα καινούργια. Τα μικρότερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ονομάζονται και τροφοδοτικά «*feeders*» και δραστηριοποιούνται κυρίως μεταξύ των διαμετακομιστικών κέντρων και των τελικών προορισμών των εμπορευματοκιβωτίων. Η μεταφορική τους ικανότητα συνεχώς αυξάνεται καθώς αυτή ορίζεται σε πλήρη αντιστοίχιση με την παρατηρούμενη τάση γιγαντισμού των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο βαθμό που η προσέγγιση όλων και μεγαλύτερων πλοίων (*mother*

ships) στα όλο και μεγαλύτερα διαμετακομιστικά (*transshipment*) κέντρα, αναγκαστικά οδηγεί και στην αύξηση του μεγέθους των τροφοδοτικών πλοίων «*feeders*».

Ως προς τις **θαλάσσιες διαδρομές πλοίων γραμμών** έχει επικρατήσει να διαχωρίζονται σε τρεις κύριες κατηγορίες:

I. α) Εμπόριο Ανατολής – Δύσης. Η πρώτη διαδρομή περιλαμβάνει τις μεγάλες αποστάσεις που ακολουθούν τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εξυπηρετούν σχεδόν το 50% της διακίνησης containers και συνδέουν μεταξύ τους τα βιομηχανικά κέντρα της Βόρειας Αμερικής, της Δυτικής Ευρώπης και της Ασίας. Στη διαδρομή αυτή ανήκει η γραμμή του Ειρηνικού Ωκεανού με συνολική ετήσια διακίνηση 16.000.000 teus. Η εν λόγω διαδρομή γραμμή λειτουργεί μεταξύ της ανατολικής Ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών και βιομηχανικών κέντρων της Ιαπωνίας της Άπω Ανατολής, ενώ μερικές επεκτείνονται μέχρι και τη Μέση Ανατολή.

β) Η γραμμή του Βόρειου Ατλαντικού σε γεωγραφικούς όρους εξυπηρετεί κύρια ευρωπαϊκά λιμάνια όπως την Αμβέρσα, το Αμβούργο, το Ρότερνταμ, τη Χάβρη, τη Βρέμη ενώ στο άλλο άκρο της διαδρομής βρίσκονται τα λιμάνια του Μόντρεαλ, του Χάλιφαξ, της Βοστώνης και του Χιούστον.

γ) Η γραμμή Δυτικής Ευρώπης - Άπω Ανατολής. Η γραμμή καλύπτει το εμπόριο από τη Βόρεια Ευρώπη καθώς επεκτείνεται από τη Σουηδία και τη Γερμανία μέχρι τη Γαλλία με την Άπω Ανατολή, η οποία είναι εξαιρετικά εκτεταμένη περιοχή που καλύπτει τη Δυτική Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη, την Ταϊλάνδη, το Χονγκ Κονγκ, τις Φιλιππίνες την Ταϊβάν, τη Νότια Κορέα, την Κίνα και την Ιαπωνία

II. Εμπόριο Βορρά - Νότου η δεύτερη διαδρομή συνδέει τις οικονομίες του Βόρειου και του Νότιου ημισφαιρίου και στην οποία αναλογεί περίπου το 50% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου καλύπτει το εμπόριο μεταξύ των βιομηχανικών κέντρων της Βόρειας Αμερικής της Ευρώπης και της Ασίας από τη μία και των αναπτυσσόμενων οικονομιών της Λατινικής Αμερικής, της Αφρικής και της Αυστραλασίας. Επίσης συμπληρώνει διαδρομές με χαμηλή διακίνηση όπως αυτή μεταξύ της Νότιας Αμερικής και της Αυστραλασίας. Συνήθως όμως αρκετά λιμάνια του Νότιου ημισφαιρίου δεν έχουν τις απαιτούμενες υποδομές για την αποτελεσματικότερη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων.

III. Το ενδοπεριφερειακό εμπόριο στην τρίτη διαδρομή εμπορίου χρησιμοποιείται από μικρότερα πλοία αφού θεωρείται ότι για την εξυπηρέτηση της απαιτείται ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το ενδοπεριφερειακό εμπόριο είναι μικρότερο σε σημασία. Οι ενδοπεριφερειακές γραμμές χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από και προς τα κεντρικά λιμάνια – κόμβους, όπως το Ρότερνταμ, τη Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ. Τελευταία παρατηρείται ραγδαία αύξηση στην κίνηση των γραμμών αυτών από μεγάλες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προτιμούν ολοένα και μεγαλύτερα πλοία και μειώνουν συνεχώς την ανταπόκριση στα μικρότερα λιμάνια. Επιπρόσθετα η διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ μικρότερων τοπικών λιμανιών αποτρέπει τη συμφόρηση των μεγαλύτερων.⁵⁴

2.4.2. Οικονομική Ανάλυση στην περίπτωση της Χρονονάλωσης

Το πλοίο «*Ever Given*» ανήκει στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία εξυπηρετούν τη ναυτιλία τακτικών γραμμών ή άλλως *liner* ναυτιλία. Οι ναυλώσεις

⁵⁴ Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ, «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 2^η έκδοση, Πειραιάς 2003.; Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΓΙΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010.

εξυπηρετούν βασικά δύο είδη εκτέλεσης μεταφορικού έργου, πρώτη και συχνότερη αποτελεί το ευκαιριακό μεταφορικό έργο (*tramp* ναυτιλία) και κατά δεύτερον το μεταφορικό έργο στο πλαίσιο της τακτικής γραμμής (*liner* ναυτιλία). Στο πλαίσιο της εκτέλεσης τακτικής γραμμής προκύπτει ότι ο λιμένας απόπλου και ο λιμένας κατάπλου είναι εκ των προτέρων προσδιορισμένοι και η γραμμή εκτελείται τακτικά για καθορισμένο και συνήθως σημαντικό χρονικό διάστημα. Ο ναυλωτής σε αυτή την περίπτωση συνάπτει με τη σειρά του επιμέρους συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς.⁵⁵

Το πλοίο «*Ever Given*» εκμεταλεύεται η εταιρεία «*Shohei Kisen Kaisha*» με έδρα την Ιαπωνία και είναι **χρονοναυλωμένο** στην εταιρεία «*Evergreen Marine Corp*» (*time charterer*) με έδρα την Ταϊβάν. Οπότε είναι ενδιαφέρον να αναλυθεί η έννοια της χρονοναύλωσης, ο επιμερισμός των εξόδων κατά τη διενέργεια του ταξιδιού, καθώς και ο τρόπος υπολογισμού τους.

Η χρονοναύλωση ή ναύλωση κατά χρόνο αποτελεί έναν από τους βασικούς τύπους ναύλωσης για τη διενέργεια της θαλάσσιας μεταφοράς (κυρίως χύδην φορτία και εμπορευματοκιβώτια, όπως και στην υπό εξέταση περίπτωση). Ως χρονοναύλωση ή ναύλωση κατά χρόνο νοείται η η σύμβαση ναύλωσης κατά την οποία ο κύριος του πλοίου θέτει στη διάθεση του ναυλωτή ένα πλοίο, στελεχωμένο με πλοίαρχο και πλήρωμα, έναντι ανταλλάγματος για ορισμένο χρόνο. Σε αυτή τη ναύλωση μας ενδιαφέρει η συμφωνηθείσα διάρκεια της ναύλωσης. Το αντάλλαγμα για την παραχώρηση του πλοίου αποτελεί το μίσθωμα (*hire*).⁵⁶ Βασικός σκοπός της σύναψης μίας σύμβασης ναύλωσης είναι η δια θαλάσσης μεταφορά πραγμάτων ή αγαθών από ένα λιμένα σε έναν άλλο. Συχνά παρατηρείται ότι ο αρχικός ναυλωτής εκναυλώνει σε τρίτο πρόσωπο το ίδιο πλοίο εντός βέβαια του πλαισίου που ορίζει το αρχικό ναυλοσύμφωνο. Σε μία τέτοια περίπτωση ο αρχικός ναυλωτής ονομάζεται υπεκναυλωτής και η σύμβαση υποναύλωση.⁵⁷

Οι όροι που διέπουν τη ναύλωση συνήθως περιγράφονται σε ένα συμβατικό κείμενο το οποίο ονομάζεται ναυλοσύμφωνο (*charterparty*).⁵⁸ Η δομή και το περιεχόμενο των ναυλοσυμφώνων διαφέρει, ανάλογα με τα συμφέροντα που εξυπηρετεί ο Οργανισμός που τα εκδίδει. Στην περίπτωση των χρονοναυλοσυμφώνων, ανακύπτουν οι κάτωθι πληροφορίες μεταξύ άλλων:

- Ημερομηνία, όνομα και διεύθυνση του ή των πλοιοκτητών και του ναυλωτή.
- Λεπτομερής περιγραφή του πλοίου (όνομα, λιμάνι νηολόγησης, χωρητικότητα, βύθισμα, ισχύς, ταχύτητα, καταναλώσεις, φορτοεκφορτωτικά μέσα, κλπ).
- Κατάσταση και κλάση του πλοίου (νηογνώμονας).
- Γεωγραφικά όρια πλου.
- **Ποσό ημερήσιου ναύλου** (μισθώματος), τρόπος πληρωμής, νόμισμα, τόπος πληρωμής καθώς και διαστήματα μεταξύ των πληρωμών.
- Όροι και συνθήκες που προσδιορίζουν τις περιόδους που το πλοίο αναστέλλει την υποχρέωση καταβολής του ναύλου (*off-hire clauses*).
- Ημερομηνίες και τοποθεσίες έναρξης και λήξης της περιόδου ναύλωσης.
- Ρήτρες που αφορούν απεργίες, πολεμικές αναταραχές, περιοχές με πάγους κλπ.
- Όρο για την **διαιτησία** σε περίπτωση διαφωνίας.
- Διευθέτηση τυχόν απαιτήσεων **γενικής αβαρίας**.
- Διευθέτηση θεμάτων, όπως η ετήσια επιθεώρηση και ο δεξαμενισμός.⁵⁹

⁵⁵ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 429-430.

⁵⁶ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 494.

⁵⁷ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 428.

⁵⁸ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 428.

⁵⁹ Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ, «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 2^η έκδοση, Πειραιάς 2003.

Επιπλέον, υπάρχουν συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, όπως είναι και η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, στις οποίες συχνά δεν εκδίδεται φορτωτική, αλλά φορτωτικά έγγραφα (όπως εκδίδεται φορταπόδειξη ή διαταγή παράδοσης). Οπότε, σύμφωνα με την κρατούσα άποψη δε θα μπορούσε έγκυρα να υποστηριχθεί ότι όταν δεν εκδίδεται φορτωτική, πρόκειται για σύμβαση ναύλωσης.⁶⁰ Στην περίπτωση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», η τυπική φόρμα φορτωτικής της χρονοναυλώτριας *EVERGREEN*⁶¹ (βλέπε Παράρτημα ΙΙ), που χρησιμοποιεί ευρέως και περιέχει τις απαραίτητες ρήτρες για την εκτέλεση της μεταφοράς. Μία από τις σημαντικές ρήτρες που ορίζονται στην ανωτέρω αποτελεί η ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας υπέρ του Αγγλικού δικαστηρίου, στο Λονδίνο (για συναλλαγές εκτός Η.Π.Α). Επιτρέπει επίσης στον μεταφορέα να ασκήσει αγωγή εναντίον οποιασδήποτε άλλης αρμόδιας δικαιοδοσίας (του επιτρέπει να παρακάμψει τυχόν δυσκολίες στην εκτέλεση αγγλικής απόφασης).⁶²

Στο σημείο αυτό παρουσιάζει ενδιαφέρον ο επιμερισμός των υποχρεώσεων αναφορικά με τα κόστη που οφείλουν να καταβάλλουν πλοιοκτήτης και ναυλωτής, στη περίπτωση της χρονοναύλωσης:

1. Ο πλοιοκτήτης υποχρεώνεται να πληρώσει τα εξής: ασφάλεια του πλοίου, λιπαντικά και για όλες τις προμήθειες που αφορούν τις καμπίνες πληρώματος, το κατάστρωμα, το μηχανοστάσιο και όλα τα συναφή εφόδια, στα οποία περιλαμβάνεται και το νερό του λέβητα. Υποχρεούται στη κάλυψη του μισθού του πληρώματος και άλλα συναφή έξοδα που προκύπτουν κατά τη διάρκεια του πλου. Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα που προκύπτουν κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, προκειμένου να διατηρεί τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό του πλοίου σε ικανοποιητική κατάσταση.

2. Ο ναυλωτής υποχρεώνεται να πληρώσει τα εξής: το ναύλο⁶³, προμήθεια πλοίου με τα αναγκαία καύσιμα, τα λιμενικά, πλοηγικά, ρυμουλκικά, πρακτορικά, φαρικά τέλη καθώς και τα τέλη για την διέλευση της Διώρυγας του Σουέζ. Αναλαμβάνει τα έξοδα της φόρτωσης και εκφόρτωσης. Επιπροσθέτως, σε περίπτωση που το πλοίο εισέρχεται σε λιμάνι, λόγω κάποιας αιτίας για την οποία ευθύνεται το πλοίο, τα επιπλέον έξοδα και επιβαρύνσεις καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη, όπως αυτό εξετάζεται στην περίπτωση της μετακίνησης του πλοίου «*Ever Given*» στο αγκυροβόλιο του *Great Bitter Lakes*.⁶⁴

Αρχικά, είναι σημαντικό να αναφερθεί η μέθοδος υπολογισμού του ναύλου⁶⁵ στη ναυτιλία τακτικών γραμμών και η οποία υπολογίζεται με τρεις τρόπους, ανάλογα με το είδος, την αξία και τις ιδιαιτερότητες του φορτίου, το οποίο περιέχεται σε ένα εμπορευματοκιβώτιο. Με αυτό τον τρόπο, προκύπτει ο υπολογισμός της τιμής του ναύλου α) με βάση το εμπορευματοκιβώτιο (*feu* ή *feu*), β) με βάση τα επιμέρους κιβώτια που περιέχονται στο εμπορευματοκιβώτιο και τέλος γ) με βάση το βάρος του μεταφερόμενου εμπορευματοκιβωτίου.

⁶⁰ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 438.

⁶¹ https://www.evergreen-line.com/static/html/EGLV_BLCclause2020.pdf

⁶² James Michael Turner, Nichola Warrender (Quadrant Chambers), June 2021, «*Shipping Casualties and Arbitration: Reflections on the “EVER GIVEN”*», <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2021/06/10/shipping-casualties-and-arbitration-reflections-on-the-ever-given/>

⁶³ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 494.

⁶⁴ Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ, «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 2^η έκδοση, Πειραιάς 2003, σελ. 710.

⁶⁵ Ο ναύλος υπολογίζεται (συνήθως ανά ημέρα) βάσει του χρονικού διαστήματος που το πλοίο είναι στη διάθεση του ναυλωτή. Πηγή: Αθανασίου Λ., Αντάπασης Α, 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 494.

Ο υπολογισμός του ναύλου με βάση τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων, αποτελεί τον συνηθέστερο τρόπο χρέωσης και υπολογισμού του ναύλου που καλείται να πληρώσει ο παραλήπτης στον μεταφορέα.

$$\text{Ναύλος} = \text{CR} + [\text{CR} * (\text{CAF})] + \text{THC} + \text{BAF} + \text{ARB}$$

Όπου,

CR = *Container Rate* (σταθερή τιμή μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων)

CAF = *Currency Adjustment Factor* (διορθωτικός συντελεστής συναλλάγματος που τίθεται από τις εταιρείες τακτικών γραμμών ως προς την εξομάλυνση πιθανών απότομων συναλλαγματικών μεταβολών)

THC = *Terminal Handling Charge* ή *Container Yard Charge* (έξοδα χειρισμού των εμπορευματοκιβωτίων στις τερματικές εγκαταστάσεις)

BAF (ή FAF) = *Bunker Adjustment Factor* ή *Fuel Adjustment Factor* (διορθωτικός συντελεστής που τίθεται από τις εταιρείες ή τις διασκέψεις για την αντιμετώπιση πιθανών απότομων μεταβολών της τιμής των καυσίμων)

ARB = *Arbitrary Charge* (χρέωση επιπλέον δαπανών, όπως έξοδα μεταφόρτωσης ή έξοδα παγοθραυστικών, κλπ)⁶⁶

Επόμενο βήμα στην αξιολόγηση των εξόδων ενός πλοίου αποτελεί το «*voyage estimation*», ήτοι η εκτίμηση των εξόδων πριν από τη διενέργεια του ταξιδιού του πλοίου. Αρχικά, υπολογίζονται οι ημέρες του ταξιδιού του πλοίου δια θαλάσσης (*days at sea*). Οι ημέρες του πλοίου στη θάλασσα προκύπτουν από την συνολική απόσταση των καθορισμένων λιμανιών (μονάδα μέτρησης knots = κόμβοι, ναυτικά μίλια ανά ώρα), διαιρούμενη με την συμφωνηθείσα ταχύτητα του πλοίου. Έπειτα, το ανωτέρω αποτέλεσμα διαιρείται με το 24, ήτοι τις ώρες της μίας ημέρας. Επιπλέον, προστίθενται οι ημέρες που χρειάζεται ένα πλοίο να πραγματοποιήσει διέλευση μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Στον υπολογισμό των εξόδων, επίσης, αποτελεί η κατανάλωση καυσίμων του πλοίου κατά τη διάρκεια του πλου (*consumption at sea*) - αναφορικά με τους λιμένες που θα προσεγγίσει - η οποία πολλαπλασιάζεται με τις συμφωνηθείσες ημέρες ταξιδιού. Έπειτα, οι ημέρες που το πλοίο παραμένει στο εκάστοτε συμφωνηθέν λιμάνι (*days at port*) στις οποίες συνυπολογίζεται ο χρόνος υπεραναμονής (*demurrage*)⁶⁷, καθώς και πολλαπλασιάζεται με τη κατανάλωση καυσίμων του πλοίου στον εκάστοτε λιμένα προσέγγισης (*consumption at port*). Τέλος, προστίθενται τα λοιπά κόστη τα οποία δύναται να προκύψουν κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου και τα οποία αφορούν τα λιμενικά τέλη, έξοδα πιθανού εφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα (ανάλογα με την περιοχή που πλέει⁶⁸), πλοηγικά, ρυμουλκικά, πρακτορικά, φαρικά

⁶⁶ Γεωργαντόπουλος Ελ., Βλάχος Γ, «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 2^η έκδοση, Πειραιάς 2003, σελ. 773-774.

⁶⁷ Για την υπεραναμονή ο εκναυλωτής δικαιούται πρόσθετο αντάλλαγμα. Πηγή: Αθανασίου Λ., Αντάπασης Α, 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 477.

⁶⁸ Κατά την 74η Σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC 74) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) με την Απόφαση MEPC.320(74)3 υιοθετήθηκαν κατευθυντήριες οδηγίες, με σκοπό τη διασφάλιση της εφαρμογής της νέας απαίτησης για χρήση καυσίμου πλοίων μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο έως 0.50% m/m, από την 01-01-2020 και έκτοτε. Επιπλέον, υπάρχει ένα ακόμη αυστηρότερο όριο 0.10% m/m σε ισχύ, στις καθορισμένες περιοχές ελέγχου των εκπομπών (ECAs) οι οποίες έχουν θεσπιστεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Αυτό το όριο 0.10% m/m ισχύει για τις κάτωθι ECAs: την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, την περιοχή της Βόρειας Αμερικής (που καλύπτει τις καθορισμένες παράκτιες περιοχές εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά) και την περιοχή των Ηνωμένων Πολιτειών της Καραϊβικής (γύρω από το Πουέρτο Ρίκο και τις Ηνωμένες Πολιτείες των Παρθένων Νήσων).

τέλη καθώς και τα τέλη για την διέλευση της Διώρυγας του Σουέζ (τα οποία υπολογίζονται με τον τρόπο που αναφέρθηκε παραπάνω).

Voyage Estimation = (days at sea * consumption at sea) + (days at port * consumption at port)
+ other costs

Το πλοίο «*Ever Given*» ήταν πλήρως φορτωμένο από το λιμάνι *Yantian* της Κίνας, έχοντας προορισμό το λιμένα του Ρότερνταμ στην Ολλανδία, το οποίο θα πραγματοποιούσε διέλευση μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Βέβαια στην περίπτωση του υπό εξέταση πλοίου, ενεργοποιήθηκε ο όρος του «*off-hire*»⁶⁹, λόγω του περιστατικού της προσάραξης κατά τη διάρκεια της διέλευσής του από την Διώρυγα. Ο εν λόγω όρος αφορά το δικαίωμα του ναυλωτή για μη καταβολή ναύλου στην περίπτωση που εμποδίζεται η πλήρης διάθεση του πλοίου, με την παράλληλη απώλεια χρόνου.

Οι συνήθεις αιτίες, οι οποίες δύναται να ενεργοποιήσουν τη ρήτρα «*off-hire*» είναι: η ανικανότητα του πλοιάρχου ή του πληρώματος, ελάττωμα εξοπλισμού, πυρκαγιά, ζημία ή βλάβη στο πλοίο ή στον εξοπλισμό του, **προσάραξη, απαγόρευση απόπλου ή κράτηση λόγω ατυχήματος στο πλοίο ή στο φορτίο**, καθώς και δεξαμενισμό για την εξέταση ή χρωματισμό των υφάλων του πλοίου. Η απαρρίθμηση των προαναφερόμενων αιτιών πολλές φορές καθίσταται περιοριστική και ο όρος ερμηνεύεται στενά και σε βάρος του ναυλωτή. Παρόλα αυτά στην υπό εξέταση περίπτωση του πλοίου προκύπτει ότι ο ο όρος του «*off-hire*» ενεργοποιείται λόγω της προσάραξης του πλοίου, καθώς και της απαγόρευση απόπλου και την κράτησής του (από τις Αιγυπτιακές Αρχές) λόγω αξιώσεων που προέκυψαν. Είναι σύνηθες τα συμβαλλόμενα μέρη να τροποποιούν αυτό τον όρο, προσθέτοντας ή αφαιρώντας περιστατικά, τα οποία δύναται να ενεργοποιήσουν τον όρο του «*off-hire*».⁷⁰

2.4.3. Παρόμοια περιστατικά προσάραξης στη Διώρυγα του Σουέζ

Τα περασμένα έτη έχουν παρατηρηθεί προσαράξεις κατά τη διέλευση πλοίων μικρότερου όμως μεγέθους εντός της Διώρυγας του Σουέζ και συγκεκριμένα του *MSC Fabiola* (IMO: 9447847) με 12.562 teu, το οποίο απέκλεισε την διακίνηση των μεταφορών προς το νότο για δύο (02) ημέρες το 2016. Επίσης, το *Maersk Shams* (IMO: 9726669) με 9.971 teu προσάραξε στη διώρυγα το ίδιο έτος, και το πλοίο επανατοποθετήθηκε στη διώρυγα την ίδια μέρα με μικρή διακοπή της κυκλοφορίας.

Παρόμοιο περιστατικό παρατηρήθηκε όταν το *CSCL Indian Ocean* (IMO: 9695157) με 19,000 teu προσάραξε στον ποταμό Έλβα και χρειάστηκε έξι (06) ημέρες, προκειμένου να επανέλθει και να αποκατασταθεί η κυκλοφορία της διέλευσης των πλοίων.⁷¹ Η επιχείρηση στέφθηκε με επιτυχία με την χρήση δώδεκα (12) ρυμουλκών και καθοδηγήθηκε από την «*Smit Salvage*».⁷²

⁶⁹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 452-453.

⁷⁰ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 453.

⁷¹ Lloyd's List, «*Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given*», 24-03-2021, https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136229/Suez-Canal-remains-blocked-despite-efforts-to-refloat-grounded-Ever-Given?__cf_chl_captcha_tk__=pmd_9e59be8bc2cde8723a90789573cc9bdde7c0bb16-1628506266-0-gqNtZGzNA02jcnBszQdO

⁷² Lloyd's List, «*CSCL Indian Ocean refloating successful*», 09-02-2016,

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL019594/CSCL-Indian-Ocean-refloating-successful>

Κεφάλαιο III: Ανάλυση ζητημάτων ιδιωτικού ναυτικού δικαίου που ανέκυψαν από την παρεμπόδιση της χρήσης της διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο «Ever Given»

Το ιδιωτικό (εμπορικό) ναυτικό δίκαιο αφορά κυρίως αλλά όχι μόνο εμπορικές σχέσεις. Αυτό συνάγεται από το γεγονός και κατά επικρατέστερη άποψη ότι οι σχετικές με το πλοίο συναλλαγές είναι εμπορικές και όταν το πλοίο ή άλλο πλωτό ναυπήγημα δεν χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ναυτλιακών εργασιών με σκοπό το κέρδος.⁷³ Οι σπουδαιότερες από πρακτική άποψη διατάξεις του ναυτικού δικαίου, αφενός αφορούν κυρίως σχέσεις προερχόμενες από την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον υδάτινο χώρο, αφετέρου συνέβαλαν στο να καταταχθεί το ναυτικό δίκαιο στο ιδιωτικό δίκαιο και να θεωρηθεί μέρος του εμπορικού δικαίου (ναυτικό δίκαιο με στενή έννοια).⁷⁴

Η ναυσιπλοΐα έχει παγκόσμια εμβέλεια. Γι' αυτό το λόγο και οι σχέσεις που προέρχονται από τη λειτουργία ή τη χρησιμοποίηση των πλοίων έχουν τις πιο πολλές φορές διεθνή χαρακτήρα, δηλαδή περιλαμβάνουν συχνά στοιχεία που τις συνδέουν με περισσότερες έννομες τάξεις. Ο διεθνής χαρακτήρας τους υπαγορεύει τη θέσπιση ειδικών διατάξεων που καθορίζουν το εφαρμοστέο σε αυτές ουσιαστικό δίκαιο ή ορίζουν ότι εφαρμόζονται άμεσα σε κάθε σχέση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής τους. Οι εν λόγω κανόνες απαρτίζουν το ιδιωτικό διεθνές ναυτικό δίκαιο. Σε αυτούς τους κανόνες παρουσιάζεται ιδιαιτερότητα λόγω του υπό εξέταση αντικειμένου και πραγματοποιείται ειδικότερη αναφορά στη σημαία του πλοίου ως κεντρικού κανόνα προσδιορισμού του εφαρμοστέου δικαίου στις εμπράγματα σχέσεις.⁷⁵

Στην υπό εξέταση περίπτωση της προσάραξης του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα αναφερθούμε εκτενώς στις αγγλοσαξονικές νομοθεσίες. Το αγγλικό ναυτικό δίκαιο δεν κωδικοποιήθηκε επί μακρόν παρέμεινε σε μεγάλη κλίμακα εθιμικό (*common law*) διαπλάστηκε με βάση νομολογιακά προηγούμενα (*precedents*). Η κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την εμπορική ναυτιλία εν γένει, πραγματοποιήθηκε μέσω του *Merchant Shipping Act* του 1854. Ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε επανειλημμένα και αναθεωρήθηκε ουσιαστικά με τον *Merchant Shipping Act* του 1894, ο οποίος με τη σειρά του τροποποιήθηκε πολλές φορές, όπως με τον *Merchant Shipping Act (Limitation of Liability and Others)*, 1958 και με τον *Merchant Shipping Act 1995*, όπως ισχύει μέχρι σήμερα (στην παρούσα διπλωματική εργασία αναλύεται στο κεφάλαιο V του περιορισμού ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις). Επιπλέον, ο *Merchant Shipping Act*, ο οποίος είναι προσφάτως τροποποιηθείς από τον *Insurance Act του 2015*⁷⁶ και ο *Carriage*

⁷³ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.2-3.; Τσιριντάνη, «Στοιχεία εμπορικού δικαίου», Α, 6^η έκδοση, σελ.69; Λιακόπουλος, 1998. «Γενικό Εμπορικό Δίκαιο», 3^η έκδοση, σελ.77 ; Περάκη, 2018. «Γενικό μέρος του Εμπορικού Δικαίου», 2^η έκδοση, σελ.43.

⁷⁴ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.3.; Καραβά, σελ.1; Vialard Α., 1997, *Droit Maritime*, σελ.15 αρ.2.

⁷⁵ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.8.

⁷⁶ Αναφορικά με τις νέες ρυθμίσεις του *Insurance Act* του 2015, βλέπε τα κάτωθι: Bennett H., *Ship Safety, policy terms and the Insurance Act, 2015*, σε *Θαλάσσια Ασφάλεια: νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα*, 9^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ.197 επ.; Mekrin R./Gurses O., *The Insurance Act 2015: Rebalancing the interest of the insurer and the assured*, *Mod. L. Rev* 2005, σελ.1004-1027.; Soyer B., *Insurance Act 2015 come into force: Overhauling commercial insurance law in the UK*, σε *Τμ. Τόμο Ρόκα Ι.*, 2017, σελ.31 επ.; Costabel Α., *The UK Insurance Act 2015: A restatement of marine insurance law*, 27 *St. Thomas L. Rev.* 2015, σελ.133 ; Clarke M./Soyer B. (eds), *The Insurance Act 2015 - A new regime for commercial and marine insurance law*, 2016.; Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.30.

of Goods by Sea Act του 1924, ο οποίος εισήγαγε τους Κανόνες της Χάγης στην Αγγλική έννομη τάξη και οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του το 1971 και το 1992.

Κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί ότι το αγγλικό ναυτικό δίκαιο επηρέασε ουσιωδώς τη διαμόρφωση του ναυτικού δικαίου των Ηνωμένων Πολιτειών, του Καναδά, της Αυστραλίας, της Κύπρου και άλλων χωρών της Κοινοπολιτείας και αποτέλεσε (συνεχίζει να αποτελεί) με αυτά την αγγλοσαξονική ομάδα ναυτικού δικαίου. Οι περισσότερες από τις σύγχρονες ναυτικές νομοθεσίες έχουν αντλήσει από διάφορες ναυτικές νομοθετικές πηγές και έχουν υποστεί σε σημαντικό βαθμό την επιρροή των Διεθνών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, γεγονός που έχει επηρεάσει θετικά την προσέγγιση τους. Το σύγχρονο αγγλικό ναυτικό δίκαιο έχει, επίσης, επηρεαστεί από τις Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις καθώς και από το ευρωπαϊκό ναυτικό δίκαιο. Οι διαφορές του από τα ναυτικά δίκαια των χωρών της ηπειρωτικής Ευρώπης παραμένουν υπολογίσιμες και τεκμαίρεται ότι τα κατ' ιδίαν ναυτικά δίκαια θεωρούμενα από συγκριτική σκοπιά, υπάγονται κατ' ουσία σε δύο γενικότερες ομάδες: α) την ομάδα των κρατών της Ηπειρωτικής Ευρώπης και β) εκείνη των κρατών της αγγλοσαξονικής παράδοσης και επιρροής.⁷⁷

3.1. Κανόνες πλοήγησης της SCA

Στη Διώρυγα του Σουέζ εφαρμόζεται η Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης (1888)⁷⁸, η οποία επικυρώθηκε από την Αίγυπτο το 1956. Επιπλέον όλα τα πλοία που διενεργούν διέλευση εντός της Διώρυγας του Σουέζ υποχρεούνται να συμμορφώνονται με την *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)*.⁷⁹ Στη Διώρυγα του Σουέζ δεν εφαρμόζεται η *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, διότι δεν εφαρμόζεται σε διώρυγες (λογίζονται ως *artificial sea-level waterway*).

Ορισμένες χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τους **κανόνες της Διώρυγας του Σουέζ, με τις οποίες οφείλει να συμμορφώνεται** ο πλοίαρχος κάθε πλοίου το οποίο διέρχεται μέσω της Διώρυγας είναι οι ακόλουθες:

- Το μέγιστο επιτρεπτό βύθισμα για τη διέλευση των πλοίων στη διώρυγα είναι 66 πόδια.
- Οι υποχρεώσεις των πλοηγών για τη διέλευση του πλοίου ξεκινούν και ολοκληρώνονται κατά τη διέλευση των φανών εισόδου/ εξόδου στο *Port Said* και στο *Port of Suez*.
- Κατά τη διέλευση του πλοίου από τη διώρυγα, ο πλοίαρχος ή άλλος πιστοποιημένος εκπρόσωπος θα πρέπει να βρίσκεται στη γέφυρα του πλοίου και φέρει πλήρη ευθύνη για την ασφαλή διέλευση του πλοίου, καθώς ο ρόλος των πλοηγών στην ομάδα της γέφυρας είναι καθαρά συμβουλευτικός.
- Οι διελεύσεις της διώρυγας πραγματοποιούνται σε δύο κατευθύνσεις μέσω *convoy*, δηλαδή σε ομάδες πλοίων (πλέοντας προς βορρά ή προς νότο, *northbound* ή *southbound*).
- Η μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα κατά τη διέλευση περιορίζεται στα 14 χλμ./ώρα ή 16 χλμ./ώρα ανάλογα με τον τύπο του πλοίου.

Επίσης, ο πλοίαρχος οφείλει:

- Να ενημερώνει τα πλοία που βρίσκονται στην πρύμνη για τους ελιγμούς που πρόκειται να εκτελέσει μέσω οπτικών, ακουστικών σημάτων.

⁷⁷ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.30-32.

⁷⁸ Σύμβαση μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας, Γερμανίας, Αυστρίας-Ουγγαρίας, Ισπανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ολλανδίας, Ρωσίας και Τουρκίας, με σεβασμό στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα της διώρυγας του Σουέζ, που υπογράφηκε στην Κωνσταντινούπολη στις 29 Οκτωβρίου 1888.

⁷⁹ IMO, <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>

- Να ελαττώνει την ταχύτητα του πλοίου και να επικοινωνεί με το *Suez Canal Port Office* για να λάβει πληροφορίες και άδεια να προσδέσει στις εισόδους του καναλιού ή στο κανάλι ή για να αγκυροβολήσει στις λίμνες του καναλιού.
- Να ενημερώνει μέσω *VHF* το κέντρο ελέγχου στην Ισμαηλία για οποιαδήποτε ανάγκη ή έκτακτο γεγονός προκύψει.
- Πριν από την είσοδο του πλοίου στη διώρυγα να επιβεβαιώσει πως η κύρια μηχανή του πλοίου, το σύστημα πηδαλιουχίας, το μηχανοστάσιο, ο τηλεγράφος, οι ενδείκτες στη γέφυρα, το σύστημα *VHF* και τα ραντάρ λειτουργούν σωστά (*good working order*).
- Τη σωστή τοποθέτηση και λειτουργία του *Suez Canal Searchlight* στην πλώρη του πλοίου.⁸⁰

Επιπλέον, σημαντικό κρίνεται να αναφερθεί ότι σύμφωνα με τους κανόνες πλοήγησης της *SCA* στη Διώρυγα του Σουέζ, ισχύει ότι η **ευθύνη** στη περίπτωση που ένα πλοίο ευρίσκεται στη διώρυγα ή στα λιμάνια της, αναλαμβάνεται από τους κύριους των πλοίων, τους χειριστές ή/ και ναυλωτές οποιουδήποτε πλοίου ή πλωτής μονάδας (οποιασδήποτε περιγραφής, κατηγορίας και εθνικότητας). Οι ανωτέρω είναι υπεύθυνοι για τυχόν ζημίες και επακόλουθες απώλειες που προκαλούνται είτε άμεσα είτε έμμεσα από ένα πλοίο, πλωτή μονάδα ή από το προσωπικό της *SCA*, έχοντας ως αποτέλεσμα την πρόκληση απωλειών στο ίδιο το πλοίο ή στην περιουσία της *SCA* ή το προσωπικό της ή στην παρεμπόδιση της πλοήγησης στη διώρυγα. Το πλοίο ή η πλωτή μονάδα είναι εξ' ολοκλήρου υπεύθυνη για τη ζημία αυτή, εκτός εάν αποδειχθεί διαφορετικά με αποδεικτικά στοιχεία, ότι η ζημία αυτή δεν προκλήθηκε σκόπιμα ή από λάθος ή αμέλεια. Αυτή η ευθύνη υπερισχύει επίσης σε περιπτώσεις περιβαλλοντικών ζημιών, εφόσον αυτές προκύψουν.

Συγκεκριμένα, παρακάτω παρατίθεται το ακριβές κείμενο από τους ισχύοντες κανόνες πλοήγησης στη Διώρυγα του Σουέζ:

*«Art. 4 – Responsibilities: (1) (1) When on Canal or at its Ports or Roads: owners, operators, and/or charterers of any vessel or floating unit of any description, category and nationality are responsible for **any damage and consequential loss caused either directly or indirectly by a vessel, floating unit or SCA personnel and cause losses to herself or to SCA properties or personnel or to obstruct navigation in the Canal. Hereby, the vessel or floating unit is wholly responsible for that damage unless otherwise proved by evidence that this damage was not made on purpose or by mistake or negligence. This responsibility prevails as well on environmental damages if any.**».*⁸¹

3.1.1. Ο ρόλος του πλοηγού

Ο πλοηγός αποτελεί πρόσωπο, το οποίο είναι προσοντούχο και έμπειρο προκειμένου να καθοδηγήσει το πλοίο μέσα από γνώριμα σε εκείνον νερά, στην συγκεκριμένη περίπτωση αναλαμβάνει την καθοδήγηση της πλοήγησης στη Διώρυγα του Σουέζ. Έχει συμβουλευτικό ρόλο για την πλεύση του πλοίου, καθοδηγώντας τον Πλοίαρχο του εκάστοτε πλοίου. Αυτό δε, σημαίνει ότι δεν έχει οιαδήποτε ευθύνη επί του πλοίου. Την διακυβέρνηση του πλοίου την έχει ο Πλοίαρχος και αυτός έχει την ευθύνη για ό, τι και να συμβεί κατά την πλοήγηση.

Οι πλοηγοί με τοπικές γνώσεις χρησιμοποιούνται στα πλοία επί αιώνες, για να καθοδηγούν τα πλοία εντός ή εκτός λιμένα με ασφάλεια - ή οπουδήποτε η ναυσιπλοΐα μπορεί να θεωρηθεί επικίνδυνη, ιδιαίτερα όταν ο Πλοίαρχος δεν είναι εξοικειωμένος με την περιοχή. Εκτός από την

⁸⁰ <https://www.isalos.net/2021/03/diaschizontas-ti-dioryga-tou-souez/> ;

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/RulesOfNavigation.aspx>

⁸¹ Arab Republic of Egypt, Authority Canals, Rules of Navigation, 2015,

<https://www.suezcanal.gov.eg/FlipPDFDocuments/Rules%20of%20Navigation.pdf>

τοπική γνώση και τεχνογνωσία, οι πλοηγοί (*pilots*) είναι σε θέση να παρέχουν αποτελεσματική επικοινωνία με την ακτή και με ρυμουλκά, συχνά στην τοπική γλώσσα. Οι ειδικευμένοι πλοηγοί απασχολούνται συνήθως από το τοπικό λιμάνι ή τη ναυτιλιακή διοίκηση λιμένος και παρέχουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία έναντι αμοιβής, που υπολογίζεται σε σχέση με τη χωρητικότητα του πλοίου, το βύθισμα ή και άλλα κριτήρια.

Σύμφωνα με τους κανόνες πλοήγησης της SCA στη Διώρυγα του Σουέζ, ισχύει ότι:

«Art., 11 – Pilotage:
A – General :

*All vessels entering or leaving the Canal, must take a pilot (**Pilotage is compulsory**). However, the SCA reserves the right to assign a tug master on board vessels under 1500 SC.G.T, and a coxswain on board vessels under 800 SC.G.T instead of a pilot. (...)*

Masters are held solely responsible for all damages or accidents of whatever kind resulting from the navigation or handling of their vessels directly or indirectly by day or night. The pilot is not held responsible for any damages sustained during transit owing to his advices since the master or his deputy is the sole responsible for the ship.»⁸²

Καθίσταται σαφές από τα ανωτέρω ότι όλα τα πλοία που εισέρχονται ή εξέρχονται από τη Διώρυγα του Σουέζ, πρέπει να παίρνουν πλοηγό, δηλαδή **η πλοήγηση με την χρήση πλοηγού είναι υποχρεωτική**. Ωστόσο, σημειώνεται ότι η SCA διατηρεί το δικαίωμα να αναθέσει ρυμουλκό σε πλοία κάτω από 1500 SCGT και *coxswain* σε πλοία κάτω από 800 SCGT αντί για πλοηγό. Οι πλοίαρχοι των διερχόμενων της διώρυγας θεωρούνται αποκλειστικά υπεύθυνοι για όλες τις ζημιές ή ατυχήματα οποιουδήποτε είδους που προκύπτουν από την πλοήγηση ή το χειρισμό των πλοίων τους άμεσα ή έμμεσα την ημέρα ή τη νύχτα. Ο πλοηγός δεν φέρει ευθύνη για τυχόν ζημιές που υπέστησαν κατά τη μεταφορά λόγω των συμβουλών του, καθώς ο Πλοίαρχος ή ο αναπληρωτής του είναι ο μόνος υπεύθυνος για το πλοίο.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σημαντικό να γίνει αναφορά στη σημασία της απασχόλησης ειδικευμένων πλοηγών σε προσεγγίσεις λιμένων και άλλων περιοχών όπου απαιτείται εξειδικευμένη τοπική γνώση. Αυτό αναγνωρίστηκε επίσημα από τον *International Maritime Organization* (εφεξής IMO) το 1968, όταν ο Οργανισμός ενέκρινε το ψήφισμα της Συνέλευσης A.159 (ES.IV), αναφορικά με προτάσεις για το θέμα της πλοήγησης. Η απόφαση (*resolution*) συνιστά στις κυβερνήσεις να οργανώνουν υπηρεσίες πλοήγησης όπου είναι πιθανό να αποδειχθούν πιο αποτελεσματικές από άλλα μέτρα και να καθορίσουν τα πλοία και τις κατηγορίες αυτών, για τα οποία η απασχόληση πλοηγού θα ήταν υποχρεωτική.

Ένα από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοηγοί ή πιλότοι είναι αυτό της επιβίβασης στο πλοίο - ιδιαίτερα όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή το πλοίο είναι πολύ μεγάλο. Οι απαιτήσεις για να διευκολυνθεί αυτό περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο V της Σύμβασης SOLAS (*Safety of Life at Sea*) και έχουν επίσης αποτελέσει αντικείμενο αποφάσεων του IMO, που καλύπτουν την επιβίβαση και αποβίβαση πιλότων σε πολύ μεγάλα πλοία (A.426 (XI), καθώς και ρυθμίσεις μεταφοράς πιλότων (A.667 (16)). Ο IMO έχει επίσης υιοθετήσει προτάσεις αναφορικά με τις ρυθμίσεις μεταφοράς των πλοηγών (Απόφαση A.1045 (27)) και ενέκρινε το απαιτούμενο ρυθμιστικό πλαίσιο για την επιβίβαση πλοηγών με την MSC.1/Circ.1428.

⁸² Arab Republic of Egypt, Authority Canals, Rules of Navigation, 2015, <https://www.suezcanal.gov.eg/FlipPDFDocuments/Rules%20of%20Navigation.pdf>

Η Συνέλευση του IMO το 2003 ενέκρινε την Απόφαση A.960 (23) αναφορικά με προτάσεις σχετικά με την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και τις επιχειρησιακές διαδικασίες για πλοηγούς εξαιρουμένων πλοηγών βαθέων υδάτων, οι οποίοι περιλαμβάνονται στις προτάσεις για «*Recommendation on Training and Certification of Maritime Pilots other than Deep sea Pilots and Recommendation on Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep sea Pilots*».

3.2. Εφαρμογή Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ

Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ εφαρμόζονται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται υπό φορτωτική⁸³ (ή παρόμοιο έγγραφο) εφόσον α) η φορτωτική έχει εκδοθεί σε συμβαλλόμενο κράτος ή β) η μεταφορά ξεκινά από λιμένα συμβαλλόμενου κράτους ή γ) η φορτωτική περιλαμβάνει ρήτρα περί εφαρμογής των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του 1924 «για την υλοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Εφόσον συντρέχει μία από τις παραπάνω προϋποθέσεις η θαλάσσια μεταφορά εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής τους. Επιπλέον με τη ρήτρα *paramount* ή δεσπίζουσας ρήτρας (5. *Clause Paramount and Responsibility of Carrier. (A) Clause Paramount* του Παραρτήματος II) – καθώς και με τη χρήση της σε ναυλοσύμφωνα - τα συμβαλλόμενα μέρη δύναται να υπαγάγουν τη συμβατική τους σχέση στη ρύθμιση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ,⁸⁴ προκειμένου τα σημαντικά ζητήματα που σχετίζονται με το φορτίο, το ναυλοσύμφωνο και τη φορτωτική να διέπονται από το ίδιο νομικό καθεστώς.⁸⁵

Η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων από το πλοίο «*Ever Given*» ρυθμίζεται με την χρήση ναυλοσυμφώνου μεταξύ του κύριου του πλοίου και της χρονοναυλώτριας εταιρείας *Evergreen* και η σχέση της δεύτερης με τον ιδιοκτήτη του φορτίου ρυθμίζεται με φορτωτικές που έχουν την τυπική φόρμα που απεικονίζεται στο Παράρτημα II. Για τα φορτία που φορτώνονται στο λιμένα φόρτωσης, οι όροι της φορτωτικής θα επισύρουν την εφαρμογή των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ.

3.2.1. Μεταφορά φορτίου επί του καταστρώματος

Ξεχωριστή περίπτωση αποτελεί η φόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων, λόγω του ότι αφορούν κιβώτια τυποποιημένης μορφής και ισχυρής μεταλλικής κατασκευής που είναι προορισμένα να φορτώνονται, εκφορτώνονται, μεταφορτώνονται και να διακινούνται ευχερώς και με ασφάλεια. Η μεταφορά επί του καταστρώματος είναι ο κανόνας και όχι η εξαίρεση μάλιστα στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δεν υφίσταται πλέον η διάκριση κλειστού κύτους και καταστρώματος, αλλά αντιθέτως τα κιβώτια φορτώνονται και στοιβάζονται σε σειρές αρχίζοντας από τον πυθμένα του πλοίου. Η θέση ενός εμπορευματοκιβωτίου καθορίζεται από το σύστημα *logistics* της φόρτωσης και στοιβασίας, καθώς εξαρτάται από το βάρος του και τον χρόνο ή τον τόπο παράδοσης του. Η στοιβασία συνδέεται στενά με την φόρτωση και αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου. Η οργάνωση και η στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων είναι ασυγκρίτως πιο σύνθετη και περίπλοκη από ό,τι η στοιβασία κάθε άλλου φορτίου σε μορφή χύδην σε σημείο που να αποτελεί πλέον ξεχωριστό τομέα εξειδίκευσης γνωστό ως *shipping logistics* και αυτό διότι πρέπει να συνεκτιμώνται περισσότεροι παράγοντες, όπως τα μεγέθη των εμπορευματοκιβωτίων - όπως αυτά έχουν αναφερθεί στο προηγούμενο

⁸³Συνιστά εμπορευματογράφο, το οποίο είναι ταυτόχρονα ενοχικό και εμπράγματο αξιόγραφο. Φορτωτική φόρτωσης ή παραλαβής. Πηγή: Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.565; Ρόκας Ν., Αξιογάφα, σελ.157.

⁸⁴ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.549.

⁸⁵ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.462.

κεφάλαιο - καθώς και αναφορικά με το είδος τους (ανοικτά ή κλειστά), το περιεχόμενό τους (πλήρους ή μερικής φόρτωσης) και κυρίως τον προορισμό τους προκειμένου να αποφεύγονται χρονοτριβές και κοστοβόρες διαδικασίες εκφόρτωσης και μετατόπισης σε κάθε λιμένα κατάπλου.⁸⁶

Η εξέλιξη αυτή δεν είχε προφανώς ληφθεί υπόψη από την αρχική εκδοχή της Σύμβασης της Χάγης του 1924 και ατυχώς με το πρωτόκολλο του Βίσμπυ, η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων ρυθμίστηκε μόνο ως προς το ζήτημα του (ατομικού) περιορισμού της ευθύνης και όχι ως προς το πεδίο εφαρμογής των κανόνων και τις υποχρεώσεις του μεταφορέα. Με βάση τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. (γ) των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, θα πρέπει να υπάρξει δήλωση στη σύμβαση μεταφοράς, οπότε και συναίνεση του φορτωτή για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων επί του καταστρώματος και ως εκ τούτου να υφίσταται πραγματική μεταφορά επί αυτού, εναλλακτικώς δύναται να ενσωματωθεί η ρήτρα *paramount*.

Παρουσιάζει ενδιαφέρον να επισημανθεί ότι σε αντίθεση με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, οι κανόνες του Ρότερνταμ εντάσσουν στο πεδίο εφαρμογής τους τις μεταφορές πραγμάτων επί του καταστρώματος και καθορίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι νόμιμη μία τέτοια μεταφορά (σύμφωνα με το άρθρο 25), δηλαδή όταν απαιτείται από το νόμο, σε περίπτωση μεταφοράς ορισμένων επικίνδυνων φορτίων καθώς και όταν μεταφέρονται εντός ή επί των εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων που είναι κατάλληλα για μεταφορά στο κατάστρωμα του πλοίου και το τελευταίο να είναι ειδικά διαμορφωμένο για τη μεταφορά τέτοιων εμπορευματοκιβωτίων ή οχημάτων και τέλος όταν η μεταφορά είναι σύμφωνη με τη σύμβαση μεταφοράς ή το έθιμο, τις συνήθειες και τις πρακτικές των υπό εξέταση συναλλαγών.⁸⁷

Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως αυτό αναφέρθηκε παραπάνω, παρατηρείται η μεταφορά φορτίου επί του καταστρώματος. Αρχικά στους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ προβλέπεται απαλλαγή από την ευθύνη του εκναυλωτή ή του θαλάσσιου μεταφορέα, σε περιπτώσεις φορτώσης του φορτίου επί του καταστρώματος. Παρόλα αυτά συχνά τα μέρη συμφωνούν διαφορετικά, όπως αυτό γίνεται στην περίπτωση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σε αυτή την περίπτωση, δηλαδή όταν τα μέρη συμφωνήσουν, το φορτίο δύναται να φορτωθεί επί του καταστρώματος του πλοίου (και όντως το φορτίο μεταφέρεται με αυτό τον τρόπο⁸⁸). Επιτρέπεται η συνομολόγηση απαλλακτικής ρήτρας ως προς την ευθύνη του εκναυλωτή για ζημία που προκύπτει λόγω της φόρτωσης και της μεταφοράς του φορτίου στο κατάστρωμα του πλοίου.

Ως δικαιολογητικός λόγος αυτής της εξαίρεσης είναι ότι η φόρτωση και η μεταφορά του φορτίου επί του καταστρώματος εγκυμονεί περισσότερους κινδύνους και συνεπώς ο ναυλωτής ή ο μεταφορέας είναι λογικό να δικαιούνται να περιορίσουν την εξ' αυτής της μεταφοράς αυξημένη ευθύνη. Για τα ειδικά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θεωρείται ότι λόγω του ειδικού τύπου τους, τεκμαίρεται η συμφωνία του ναυλωτή για το φορτίο των εμπορευματοκιβωτίων να φορτωθεί επί του καταστρώματος του πλοίου.⁸⁹ Ο εκναυλωτής φέρει το βάρος της απόδειξης της σύναψης της απαλλακτικής ρήτρας και του περιεχομένου της, όπως επίσης και των γεγονότων που ενεργοποιούν τις προϋποθέσεις για την επίκληση της.⁹⁰

Με βάση το εφαρμοστέο δίκαιο θα κριθούν οι όροι και οι προϋποθέσεις ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα καθώς και η ισχύς τυχόν απαλλακτικών ρητρών. Τα μέρη δύναται σε κάθε περίπτωση να ορίσουν εφαρμοστέους, τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ με τη ρήτρα *paramount*,

⁸⁶ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.649.

⁸⁷ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.644-647.

⁸⁸ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.644.

⁸⁹ Κιάντου-Παμπούκη, ΙΙ, σελ.212.

⁹⁰ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.500.

όπως αυτό αναφέρθηκε παραπάνω. Εφόσον τυγχάνουν εφαρμογής οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (εκ του νόμου ή συμβατικώς) ενεργοποιείται υποχρέωση του άρθρου 3 παρ. 2. Ο μεταφορέας οφείλει να ενεργήσει την φόρτωση, περιλαμβανομένης της στοιβασίας και της φύλαξης των πραγμάτων με τον αρμόζοντα τρόπο και με επιμέλεια.

Συμπερασματικώς, οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν απαγορεύουν τη φόρτωση επί του καταστρώματος, αλλά απλώς την εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής τους. Αν λοιπόν οι κανόνες αυτοί τυγχάνουν εφαρμογής, στη συγκεκριμένη περίπτωση λόγω της συμβατικής ρήτρας *paramount*, το κατά πόσο ο μεταφορέας εκπληρώσει ή όχι την υποχρέωση μέριμνας για το φορτίο θα κριθεί *ad hoc* με βάση τις ιδιότητες του συγκεκριμένου φορτίου και τις συνθήκες της εν λόγω μεταφοράς, δηλαδή αν υπήρχαν δυσμενείς καιρικές συνθήκες, αν ο πλουσ ήταν εκτεθειμένος σε θαλάσσιους κινδύνους και γενικά θέματα που αφορούν την κατάσταση του φορτίου.⁹¹

3.2.2. Καθεστώς αξιοπλοΐας του πλοίου

Η αξιοπλοΐα διακρίνεται ως **υλική** (άρθρο 3 παρ. 1 Κ.Χ.Β.) και **νομική** (άρθρο 3 παρ. 1 σε συνδυασμό με το άρθρο 4 παρ. 2 εδαφ. (ζ) Κ.Χ.Β.). Η υλική καταλληλότητα του πλοίου διακρίνεται εκ νέου σε ναυτική καταλληλότητα και καταλληλότητα για τη διατήρηση του φορτίου (πρέπει να ισχύουν σωρευτικά προκειμένου να είναι ισχυρή η έννοια της αρχικής αξιοπλοΐας του πλοίου). Η ναυτική καταλληλότητα αποτελεί την ικανότητα του πλοίου να φέρει σε πέρας τη συγκεκριμένη μεταφορά, αναφορικά με τα ζητήματα της κατασκευής του πλοίου, της συντήρησης, του εξοπλισμού και της στελέχωσής του, ήτοι να φέρει προσοντούχο πλήρωμα σε προβλεπόμενο αριθμό και ειδικότητα (άρθρο 3 παρ. 1 εδαφ. (α) και (β)). Από την άλλη, το πλοίο πρέπει επίσης να είναι κατάλληλο για τη διατήρηση του φορτίου (άλλως να έχει μεταφορική καταλληλότητα). Να σημειωθεί ότι η μεταφορική καταλληλότητα του πλοίου προσαρμόζεται κάθε φορά στις τεχνικές και τεχνολογικές απαιτήσεις της εξέλιξης της θαλάσσιας μεταφοράς, δηλαδή στην περίπτωση των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, ο μεταφορέας ανεξαρτήτως αν τα *containers* ανήκουν ή όχι στην κυριότητά του, δύναται να θεωρηθούν μέρος του εξοπλισμού του πλοίου και ουσιαστικά αποτελούν μέρος των χώρων του ως μέσο μεταφοράς. Τα *containers* πρέπει να είναι κατάλληλα και από άποψη τεχνικής κατασκευής, αλλά και να παρέχουν τη δυνατότητα διατήρησης του φορτίου κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς.

Από την άλλη πλευρά, η νομική αξιοπλοΐα συμπληρώνει την υλική, με δύο ως κάτωθι τρόπους:

α) επιβάλλει στο πλοίο να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά και έγγραφα - προβλεπόμενα από Διεθνείς Κανονισμούς, που θα επιτρέψουν την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς.⁹² Η πιστοποίηση ως μορφή νομικής αξιοπλοΐας αποτελεί την πραγματική υλική αξιοπλοΐα, δηλαδή την ένδειξη ναυτικής και μεταφορικής ικανότητας. Λόγω του αμεταβίβαστου της υποχρέωσης της αξιοπλοΐας τα πιστοποιητικά κλάσης ή ασφάλειας ή τα *ad hoc* πιστοποιητικά που εκδίδονται από νηογνώμονες, αποτελούν ισχυρή ένδειξη, όχι όμως απόδειξη ή έστω τεκμήριο, ότι ο πλοιοκτήτης επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια.⁹³

β) επιπλέον το πλοίο πριν ή κατά την έναρξη του πλου δεν πρέπει να βαρύνεται με άλλα νομικά ελαττώματα, που ενδεχομένως να εμποδίσουν ή να καθυστερήσουν τον απόπλου του πλοίου ή να αποτελέσουν προσκόμματα κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς. Τέτοιες περιπτώσεις

⁹¹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.644-645.

⁹² R.Williams, «The effects of maritime violence on contracts of carriage by sea», 10 JIML 2004, σελ.350; «The Madeline» [1967] 2 Lloyd's Rep.224.

⁹³ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.634.

αποτελούν η συντηρητική κατάσχεση, η κράτηση του πλοίου με απόφαση της Αρχής λιμένος, αναγκαστική εκτέλεση.⁹⁴

Η επίδειξη της δέουσας επιμέλειας για την εξασφάλιση αξιόπλοου πλοίου βαρύνει προσωπικώς τον μεταφορέα, δηλαδή δε δύναται να την επικαλεστεί για την απαλλαγή του.⁹⁵ Ο χαρακτηρισμός της υποχρέωσης αξιοπλοΐας ως πρωταρχικής, συνδέεται με τη δυνατότητα επίκλησης των εξαιρουμένων κινδύνων του άρθρου 4 παρ. 2 των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, επηρεάζοντας το βάρος απόδειξης. Συνάγεται από τα ανωτέρω ότι ο μεταφορέας δε δύναται να επικαλεστεί λόγο απαλλαγής από τον κατάλογο των εξαιρουμένων κινδύνων, αν δεν έχει πρώτα ο ίδιος επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια για την εξασφάλιση αξιόπλοου πλοίου, η οποία πρέπει να είναι πρωταρχική, προεξάρχουσα, απόλυτη ή δεσπόζουσα (*overriding or paramount obligation*).⁹⁶

3.2.3. Εξαιρούμενοι κίνδυνοι στη θαλάσσια μεταφορά

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του κατά τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, όταν επικαλεστεί και αποδείξει τη συνδρομή ενός από τους λόγους απαλλαγής (εξαιρουμένοι κίνδυνοι), σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2. Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι κατηγοριοποιούνται σε τρεις ομάδες:

α) αυτοί που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου (ναυτικό πταίσμα, πυρκαγιά, θαλάσσια διάσωση και τα κεκρυμμένα ελαττώματα του πλοίου)

β) οι κίνδυνοι που απορρέουν από το φορτίο και

γ) οι εξωγενείς κίνδυνοι (όπως κινδύνους και ατυχήματα στη θάλασσα, ανωτέρα βία⁹⁷ (*act of God*), για παράδειγμα φυσικά - καιρικά φαινόμενα).⁹⁸

3.3. Περί επιθαλάσσιας αρωγής

Η Διεθνής Σύμβαση περί επιθαλάσσιας αρωγής του 1989, προβλέπει στο άρθρο 1 παρ. (α) ότι: «*Επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής σημαίνει κάθε πράξη ή δραστηριότητα που αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο, που βρίσκεται σε κίνδυνο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα είτε σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα.*».⁹⁹ Από τον ορισμό συνάγεται ότι οι βασικές έννοιες και οι προϋποθέσεις που προκύπτουν αφορούν πράξεις και υπηρεσίες παροχής συνδρομής σε πλοίο ή περιουσιακό στοιχείο, περιλαμβάνοντας και το ναύλο σε κίνδυνο, τον κίνδυνο για το αντικείμενο αρωγής και το ωφέλιμο αποτέλεσμα. Στο σημείο αυτό είναι κρίσιμο να αναφερθεί ότι η Σύμβαση αυτή έχει κυρωθεί από την Αίγυπτο.

3.3.1. Ισχύον καθεστώς της Σύμβασης

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 2 της Σύμβασης, αναφορικά με τις συμβάσεις θαλάσσιας αρωγής, ο πλοίαρχος δικαιούται να συνάπτει συμβάσεις για επιχειρήσεις θαλάσσιας αρωγής για λογαριασμό του πλοιοκτήτη του πλοίου και ως εκ τούτου ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης δικαιούνται να συνάπτουν τέτοιου είδους συμβάσεις για λογαριασμό του κυρίου των περιουσιακών στοιχείων, που βρίσκονται επί του πλοίου.¹⁰⁰

⁹⁴ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.637-641.

⁹⁵ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.633.

⁹⁶ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.635.

⁹⁷ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.701.

⁹⁸ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.683.

⁹⁹ Αθανασίου Λ., 2017. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η έκδοση σελ.488.

¹⁰⁰ Αθανασίου Λ., 2017. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η έκδοση, σελ.488-489.

Εν συνεχεία, στο άρθρο 9 της Σύμβασης προβλέπονται τα δικαιώματα των παράκτιων Κρατών, με τα οποία αναφέρεται ότι καμία διάταξη της Σύμβασης αυτής δε θίγει το δικαίωμα του ενδιαφερόμενου παράκτιου Κράτους (Αίγυπτος) να λαμβάνει μέτρα, σύμφωνα με γενικά αναγνωρισμένες αρχές του Διεθνούς δικαίου, προκειμένου να προστατεύσει τις ακτές του ή/ και τα σχετικά με αυτές συμφέροντα του από τη ρύπανση ή την απειλή ρύπανσης, ως επακόλουθο ενός ναυτικού ατυχήματος ή πράξεων που συνδέονται με ένα τέτοιο ατύχημα και οι οποίες εύλογα μπορεί να αναμένεται ότι θα έχουν σημαντικές βλαβερές συνέπειες. Επιπλέον, το παράκτιο Κράτος δικαιούται να δίνει οδηγίες, αναφορικά με την επιχείρηση της επιθαλάσσιας αρωγής.

Όσον αφορά τα δικαιώματα των αρωγών στην περίπτωση της επιθαλάσσιας αρωγής ισχύει ότι οι επιχειρήσεις διάσωσης που είχαν ωφέλιμο αποτέλεσμα, παρέχουν δικαίωμα αμοιβής, αντιθέτως αν οι επιχειρήσεις αυτές δεν είχαν ωφέλιμο αποτέλεσμα τότε εξαιρούνται της αμοιβής αυτής (άρθρο 12 της Σύμβασης)¹⁰¹. Καθίσταται σαφές ότι μετά τον καθορισμό της αμοιβής, σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 13 παρ. 1 της Σύμβασης, ακολουθεί η πληρωμή αυτής στους αρωγούς, η οποία θα γίνεται από όλα τα μέρη που έχουν συμφέροντα στο πλοίο και στα άλλα περιουσιακά στοιχεία ανάλογα με τη διασωθείσα αξία του καθενός. Η αμοιβή καθορίζεται με στόχο την ενθάρρυνση των επιχειρήσεων αρωγής, λαμβάνοντας υπόψη τα κάτωθι κριτήρια, ανεξαρτήτως με τη σειρά που αναφέρονται:

- την διασωθείσα αξία του πλοίου και άλλων περιουσιακών στοιχείων,
- την επιτηδειότητα και τις προσπάθειες που κατέβαλαν οι αρωγοί, προκειμένου να αποτρέψουν ή να ελαχιστοποιήσουν την βλάβη του περιβάλλοντος,
- το μέγεθος της επιτυχίας που επιτεύχθηκε από τον αρωγό,
- τη φύση και την έκταση του κινδύνου,
- την επιτηδειότητα και τις προσπάθειες που κατέβαλαν οι αρωγοί, προκειμένου να σώσουν το πλοίο, τυχόν άλλα περιουσιακά στοιχεία και ζωές,
- τον χρόνο που διατέθηκε, τις δαπάνες και τις απώλειες που είχαν οι αρωγοί,
- τον κίνδυνο ευθύνης και άλλους κινδύνους τους οποίους επωμίστηκαν οι αρωγοί ή ο εξοπλισμός τους,
- το έγκαιρο των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν,
- τη δυνατότητα διάθεσης και χρησιμοποίησης πλοίων ή άλλου εξοπλισμού που προορίζονται για τις επιχειρήσεις αρωγής,
- το βαθμό ετοιμότητας και επάρκειας του εξοπλισμού του αρωγού και την αξία αυτού.

Τέλος, ένα Κράτος-Μέλος δύναται να προβλέπει στο εσωτερικό του δίκαιο ότι πληρωμή αμοιβής πρέπει να γίνεται από ένα από αυτά τα μέρη με τον όρο ότι ο έχων το μέρος αυτό θα έχει δικαίωμα αναγωγής έναντι των άλλων μερών ως προς τα μερίδια τους. Οι αμοιβές αυτές εξαιρουμένων των τόκων και των επιδικασθέντων δικαστικών εξόδων τα οποία ενδέχεται να καταβληθούν δεν θα υπερβαίνουν τη διασωθείσα αξία του πλοίου και των άλλων περιουσιακών στοιχείων.¹⁰²

3.3.2. Διάσωση του πλοίου «*Ever Given*»

Σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση περί επιθαλάσσιας αρωγής του 1989 ισχύει ότι η επιθαλάσσια αρωγή σε κινδυνεύων πλοίο πρέπει να γίνεται εκουσίως (*voluntary salvage*). Βέβαια, υπάρχει και η δυνατότητα του πλοιοκτήτη της ναύλωσης ρυμουλκών προς διάσωση του κινδυνεύοντος πλοίου (*contractual salvage*). Στην δεύτερη περίπτωση επισημαίνεται το ειδικό καθεώς της

¹⁰¹ Σύμφωνα με την Σύμβαση αφορά κάθε ανταμοιβή χρηματική παροχή ή αποζημίωση, που οφείλεται.

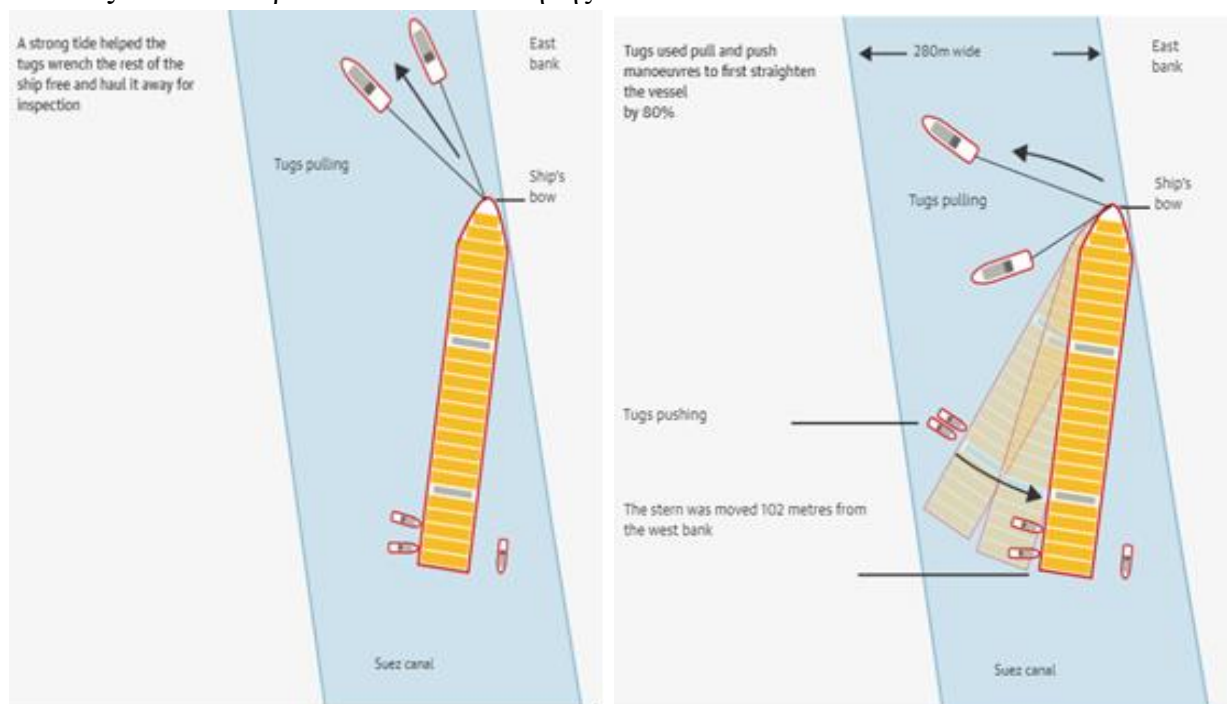
¹⁰² Αθανασίου Λ., 2017. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η έκδοση, σελ.493.

SCA, το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τους «Κανόνες πλοήγησης» της Διώρυγας του Σουέζ που προβλέπονται στο άρθρο 59 (Ατυχήματα), ώστε στην περίπτωση που ένα πλοίο που προσαράζει, «μόνο» οι εξουσιοδοτούμενοι επαγγελματίες από την Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ δύναται να κατευθύνουν όλες τις απαιτούμενες ενέργειες, για να συνδράμουν στο πλοίο αυτό. Στην περίπτωση του πλοίου «*Ever Given*» συνέδραμαν στην διάσωσή του, ομάδες της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ, η «*Smit Salvage*» και η «*Nippon Salvage Co*».

Οι Πλοίαρχοι και οι Πλοιοκτήτες υποχρεούνται σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις, προς παροχή βοήθειας στη προσπάθεια διάσωσης ζωής ή/ και περιουσίας στη θάλασσα. Σχεδόν όλες οι επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής διενεργούνται στο πλαίσιο σύναψης της «*Lloyd's Open Form*» (LOF), δηλαδή μίας τυποποιημένης φόρμας των *Lloyd's* που έχει ως στόχο την συμφωνία διάσωσης του κινδυνεύοντος πλοίου. Βασική αρχή της φόρμας αυτής αποτελεί το «*no cure-no pay*», δηλαδή ο αρωγός (*salvor*) δικαιούται να λάβει αμοιβή μόνο εφόσον η επιχείρηση διάσωσης είναι επιτυχής (μερικώς ή ολικώς). Το ύψος της αμοιβής καθορίζεται μετά το πέρας της επιχείρησης και συχνά μέσα από διαιτησία. Η αμοιβή διαμορφώνεται σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρθηκαν παραπάνω.¹⁰³

Στην περίπτωση του πλοίου «*Ever Given*» χρησιμοποιήθηκαν περίπου έντεκα (11) ρυμουλκά, καθώς και βυθοκόροι, εκσκαφείς, προκειμένου να εκτοπίσουν γύρω από το πλοίο 30.000 χιλιάδες κυβικά μέτρα άμμου, προκειμένου να το ελευθερώσουν.¹⁰⁴ Στην παρακάτω εικόνα εμφανίζεται η προσπάθεια αποσκόλλησης του πλοίου.

Εικόνες 10 & 11: Προσπάθεια αποκόλλησης πλοίου «*Ever Given*»



Πηγή: *Guardian graphic*. Source and pictures: AP, Maxar Technologies via AP, Reuters

¹⁰³ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Σταμούλης, 3^η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 755-756.

¹⁰⁴ Safi Michael, Smith Helena and Farrer Martin, 29-03-2021, «*Suez canal: Ever Given container ship freed after a week*», The Guardian,

<https://amp-theguardian-com.cdn.ampproject.org/c/s/amp.theguardian.com/world/2021/mar/29/suez-canal-attempt-re-float-ever-given-delay-salvage-tugboats>

3.3.3. Οικονομική διάσταση της επιθαλάσσιας αρωγής

Στην περίπτωση της χρονοναύλωσης, αναφορικά με το υπό εξέταση πλοίο, συνήθως τα έξοδα για καύσιμα και καθυστέρησης του πλοίου βαρύνουν τον χρονοναυλωτή, ενώ οι ζημιές του πλοίου ή άλλα πρόσθετα έξοδα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Στη χρονοναύλωση τα ναυλοσύμφωνα συνηθίζεται να περιέχουν ρήτρα που ορίζει τα «*salvage money*», ήτοι την αμοιβή για την επιχείρηση διάσωσης του πλοίου (η ρήτρα αυτή βρίσκεται στο *Baltimе, edition 2001, clause 18*). Η συνήθης πρακτική ορίζει ότι στη χρονοναύλωση τα έξοδα και οι αμοιβές της επιθαλάσσιας αρωγής επιμερίζονται εξίσου μεταξύ πλοιοκτήτη - ναυλωτή (*NYPE 93, clause 24, Baltimе 2001, clause 18, Intetanktime 80, Part II, clause 26*).¹⁰⁵

3.4. Η σημασία της καθυστέρησης των πλοίων και Οικονομικές επιπτώσεις από την παρεμπόδιση της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ

Οι οικονομικές επιπτώσεις που δύναται να ανακύψουν λόγω της παρεμπόδισης της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ είναι σημαντικές. Σύμφωνα με τα στοιχεία παρακολούθησης της *Lloyd's List Intelligence*, περίπου **165 πλοία** που αντιπροσωπεύουν 13 εκατομμύρια του dwt εγκλωβίστηκαν τη στιγμή του συμβάντος (προσάραξη πλοίου «*Ever Given*») είτε στο ένα άκρο της Διώρυγας είτε αποκλείστηκαν από την έξοδο.

Το σύνολο των πλοίων περιλαμβάνει:



Σαράντα ένα (41) *bulk carriers* (χύδην φορτίου) (2,9m dwt) συμπεριλαμβανομένων έξι (06) *cares* και είκοσι (20) *panamax* και *supramaxes*. Δύο (02) *bulk ore carriers* (μεταφοράς μεταλλεύματος).



Είκοσι τέσσερα (24) *crude tankers*, συμπεριλαμβανομένων τριών (03) *VLCC* και εννέα (09) *suezmax*. **Δεκαπέντε (15) *product tankers*** (δεξαμενόπλοια), συμπεριλαμβανομένων τριών πλοίων μεγάλης εμβέλειας. Αυτά πιθανότατα θα μεταφέρουν φορτία καυσίμου αεριοθεωμένου ή πετρελαίου 90.000 τόνων στην Ευρώπη ή τη Μεσόγειο.



Τριάντα τρία (33) πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (*containerships*), συμπεριλαμβανομένων τεσσάρων (04) από 197.000 dwt-plus (συμπεριλαμβανομένου του πλοίου Ε/Κ «*Ever Given*») που τα εντάσσει στην κατηγορία 20.000 teu.



Δεκαέξι (16) *LPG*¹⁰⁶ ή *LNG*¹⁰⁷ carriers.

¹⁰⁵ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Σταμούλης, 3^η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 777 (21 *salvage*), 755-756.

¹⁰⁶ *Liquefied Petroleum Gas*

¹⁰⁷ *Liquefied Natural Gas*



Οκτώ (08) *vehicle carriers* (μεταφοράς οχημάτων).

Τα εμπορευματοποιημένα εμπορεύματα (*containerised goods*) αντιπροσωπεύουν περίπου το 26% της συνολικής κίνησης στο Σουέζ και από άποψη αξίας οι καθυστερήσεις θα είναι σημαντικές. Οι υπολογισμοί υποδηλώνουν ότι η κίνηση προς τα δυτικά (*westbound*) επί της Διώρυγας αξίζει περίπου 5,1 δισεκατομμύρια δολάρια ημερησίως, ενώ η κίνηση προς τα ανατολικά (*eastbound*) αξίζει 4,5 δισεκατομμύρια δολάρια.¹⁰⁸

Εικόνες 12 & 13: Παρεμπόδιση χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ την 23-03-2021¹⁰⁹

Βόρεια είσοδος (Port Said)



Νότια είσοδος



Πηγή: *Lloyd's List Intelligence*, 23-03-2021.

3.4.1. Εξέταση της έννοιας της καθυστέρησης

Η έννοια της καθυστέρησης αναφέρεται στη δικαιολογημένη ή ανεκτή καθυστέρηση καθώς και στην υπαίτια καθυστέρηση, η οποία και συνιστά πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς.¹¹⁰ Η οριοθέτηση του χρόνου της καθυστέρησης αυτής έγκειται στο περιεχόμενο της συμφωνίας μεταφοράς, και εξαρτάται από τον συμφωνηθέντα χρόνο παράδοσης, τη βούληση των συμβαλλόμενων μερών άλλως από τις ισχύουσες καθώς και γενικώς αποδεκτές συνήθειες για το μεταφερόμενο φορτίο και τα είδος της μεταφοράς.¹¹¹

¹⁰⁸ Lloyd's List, «*Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given*», 24-03-2021, https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136229/Suez-Canal-remains-blocked-despite-efforts-to-refloat-grounded-Ever-Given?__cf_chl_captcha_tk__=pmd_9e59be8bc2cde8723a90789573cc9bdde7c0bb16-1628506266-0-gqNtZGzNA02jcnBszQdO & Πηγή φωτογραφιών: Suez Canal Authority.

¹⁰⁹ Lloyd's List Intelligence, (15:00 GMT, 24-03-2021), Lloyd's List, «*Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given*», 24-03-2021, https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136229/Suez-Canal-remains-blocked-despite-efforts-to-refloat-grounded-Ever-Given?__cf_chl_captcha_tk__=pmd_9e59be8bc2cde8723a90789573cc9bdde7c0bb16-1628506266-0-gqNtZGzNA02jcnBszQdO

¹¹⁰ *Remond-Gouilloud*, σελ.388.

¹¹¹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.727-728.

Στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (Κ.Χ.Β.) δεν υπάρχει ειδική πρόβλεψη για την καθυστέρηση (σε αντίθεση με το άρθρο 134 του Κ.Ι.Ν.Δ. και το άρθρο 21 των Κανόνων του Ρότερνταμ). Στη περίπτωση που προκαλείται εξαιτίας της καθυστέρησης φυσική απώλεια ή βλάβη των μεταφερόμενων πραγμάτων, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η συγκεκριμένη ζημία αποκαθίσταται σύμφωνα με τους ΚΧΒ. Υπάρχει απόκλιση στην ανωτέρω προσέγγιση εφόσον η καθυστέρηση προκαλεί άλλης φύσεως ζημία (θετική ζημία ή διαφυγόν κέρδος). Σύμφωνα με την συσταλτική ερμηνεία, η ζημία αυτή δεν περιλαμβάνεται στην Δ.Σ. (Κ.Χ.Β.). Επιπλέον, η κρατούσα άποψη στο ελληνικό δίκαιο, υποστηρίζει ότι η οικονομική ζημία από καθυστέρηση θα αποζημιωθεί με βάση τις διατάξεις του εθνικού εφαρμοστέου δικαίου (αν τυγχάνει αυτό να είναι όντως το ελληνικό δίκαιο τότε παραπέμπουμε στο άρθρο 134 παρ. 4 του Κ.Ι.Ν.Δ.¹¹²). Άλλη άποψη που υποστηρίζεται στην ημεδαπή και αλλοδαπή επιστήμη αφορά την ζημία που προκύπτει από καθυστέρηση, η οποία δύναται να αποζημιωθεί μόνο εφόσον έχει αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας, δυνάμει του άρθρου 5 παρ. 1 Κ.Χ.Β.¹¹³ Η διασταλτική ερμηνεία αναφέρεται σε κάθε ζημία στα μεταφερόμενα πράγματα ή σε σχέση με αυτά και ακολούθως το θετικό ή αρνητικό διαφέρον¹¹⁴ που οφείλεται σε υπαίτια καθυστέρηση.¹¹⁵ Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι οι ζημίες από καθυστέρηση εμπίπτουν στο όριο περιορισμού της ευθύνης που προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 5 εδαφ. (α) των Κ.Χ.Β.¹¹⁶

3.4.2. Διέλευση πλοίων στη Διώρυγα του Σουέζ

Με σκοπό να κατανοηθεί η οικονομική ζημία της SCA, από την προσάραξη του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», είναι ενδιαφέρον να αποτυπωθεί διαγραμματικά ο μέσος αριθμός των πλοίων που πραγματοποιούν διέλευση μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Η διέλευση των πλοίων προς το βόρειο άκρο, αυτή τη φορά, διακρίνεται αναφορικά με την επιλογή κατεύθυνσης των πλοίων (*westbound*, *eastbound*), όπως αυτό εμφανίζεται στα παρακάτω διάγράμματα. Επίσης, σύμφωνα με την *Lloyd's list Intelligence* αντικατοπτρίζεται ευκρινώς η αύξηση των πλοίων, που εισέχρονται μέσω της Διώρυγας τα τελευταία έτη και ειδικά στην περίπτωση των διακινούμενων *teus*, που απαντάται στην αύξηση διακίνησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

¹¹² Κιάντου-Παμπούκη, Π, σελ.493.

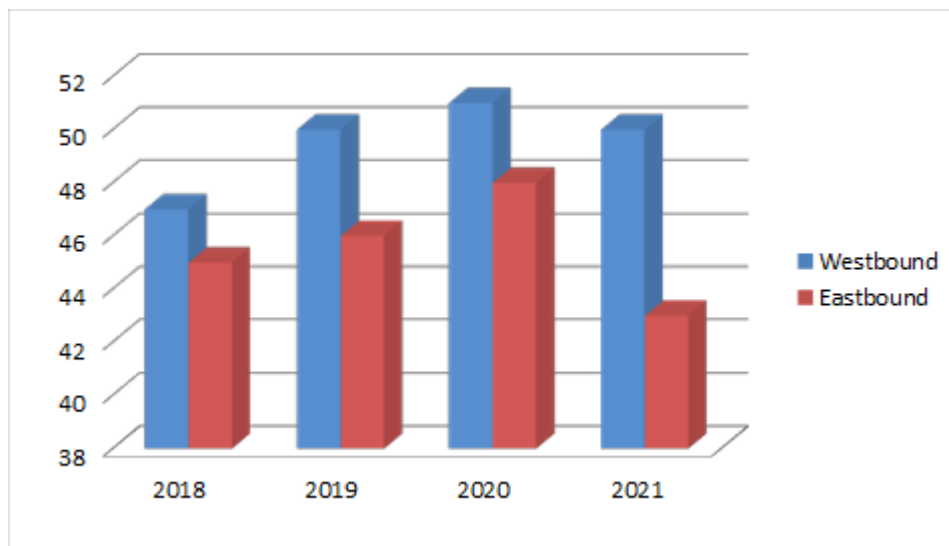
¹¹³ Γκολογκίνα-Οικονόμου, «*Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων*», 2^η έκδοση, 2010, σελ. 216.; Tetley, I, σελ. 788-789.; Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 727-728.

¹¹⁴ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 724.

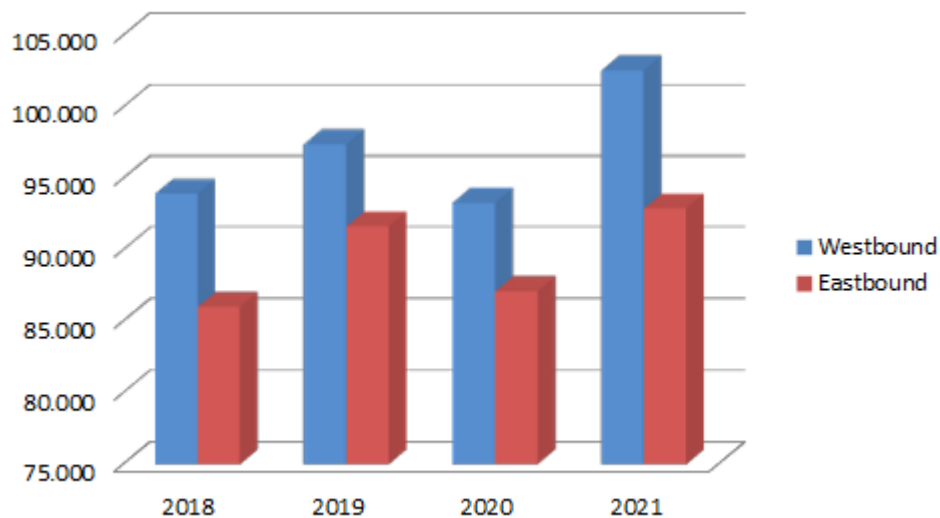
¹¹⁵ Κοροτζή Ι., σελ. 15, 16.

¹¹⁶ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 727-728.

Διάγραμμα 3: Μέσος Όρος διερχόμενων πλοίων ανά έτη



Διάγραμμα 4: Μέσος Όρος διακινούμενου *teu* ανά έτη



Πηγή: *Lloyd's list Intelligence*¹¹⁷

¹¹⁷ Lloyd's list, 24-03-2021, *Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given*, https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136229/Suez-Canal-remains-blocked-despite-efforts-to-refloat-grounded-Ever-Given?__cf_chl_captcha_tk__=pmd_9e59be8bc2cde8723a90789573cc9bdde7c0bb16-1628506266-0-gqNtZGzNA02jcnBszQdO ; Τα στοιχεία του 2021 αφορούν το χρονικό διάστημα από 01-01-2021 έως τις 24-03-2021.

3.5. Περί νομοθετικού πλαισίου κατάσχεσης του πλοίου «Ever Given»

Πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα (στην ελληνική έννομη τάξη) δύναται να κατασχεθεί από το δανειστή, εάν ισχύει ένας από τους παρακάτω λόγους:

- α) για να εξασφαλιστεί η πληρωμή της απαίτησης όταν αυτή επιδικαστεί με τελεσίδικη δικαστική απαίτηση ή είναι απαιτητή με άλλο τίτλο εκτελεστό (συντηρητική κατάσχεση), ή
- β) για να εκποιηθεί σε δημόσιο πλειστηριασμό και να ικανοποιηθεί από το εκπλειστηριάσμα (αναγκαστική κατάσχεση).¹¹⁸

Στην περίπτωση του υπό εξέταση πλοίου «Ever Given» θα εξεταστεί η πρώτη περίπτωση, η οποία αφορά την συντηρητική κατάσχεση πλοίου και ρυθμίζεται από τη Δ.Σ. των Βρυξελλών της 10^{ης} Μαΐου 1952 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τη συντηρητική κατάσχεση θαλασσοπλοούντων πλοίων (εφεξής Δ.Σ. 1952).¹¹⁹ Η «κατάσχεση» του πλοίου από τις Αρχές της Αιγύπτου πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952*, η οποία κυρώθηκε από την Αίγυπτο το 1955 και τέθηκε σε εφαρμογή στις 24-02-1956. Η ανωτέρω Σύμβαση έχει κυρωθεί από 77 χώρες.¹²⁰

Έχει ως αντικείμενο τη συντηρητική κατάσχεση του πλοίου. Ο όρος «κατάσχεση» («*arrest*», «*saisie conservatoire*»), χρησιμοποιείται με την έννοια της κράτησης («*detention*») του πλοίου ή της «ακινητοποίησής» του («*immobilisation*»), ήτοι την υλική δέσμευση του πλοίου ύστερα από Απόφαση του δικαστηρίου ή άλλης αρμόδιας δικαστικής Αρχής, προκειμένου να εξασφαλιστεί μία ή περισσότερες ναυτικές απαιτήσεις (άρθρο 1 παρ. 2). Η κατάσχεση του πλοίου συντελείται με την υλική δέσμευση του πλοίου, κατ'εκτέλεση δικαστικής απόφασης που τη διατάσσει.¹²¹

3.5.1. Η εφαρμογή της Δ.Σ. 1952

Ο καθορισμός των αντικειμενικών ορίων εφαρμογής της Δ.Σ. 1952 εξαρτάται:

- α) από την έννοια του όρου «πλοίο», και

β) αν η εφαρμογή της εν λόγω Δ.Σ. περιορίζεται μόνο στα πλοία συμβαλλόμενων σε αυτή κρατών ή επεκτείνεται και σε πλοία μη συμβαλλόμενων κρατών.

Πιο αναλυτικά, η Δ.Σ. 1952 δεν ορίζει ρητά τι εννοεί, χρησιμοποιώντας τον όρο «πλοίο» («*navire*», «*ship*»). Βασικός σκοπός της Δ.Σ. αποτελεί η διεθνής ενοποίηση των ουσιαστικών προϋποθέσεων της συντηρητικής κατάσχεσης των πλοίων. Ως εκ τούτου, ο όρος «πλοίο» δύναται να προσδιοριστεί με ευρύτητα, περιλαμβάνοντας σε αυτή κάθε κατασκευή, ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής και της χωρητικότητας, που μπορεί να κινείται με οποιονδήποτε τρόπο από το θαλάσσιο χώρο προς την εκπλήρωση ορισμένου σκοπού, εμπορικού ή μη («*seagoing vessels*»¹²²).¹²³ Οπότε, το αντικειμενικό πεδίο εφαρμογής της οριοθετείται με βάση την επιστημονική έννοια του πλοίου. Καθίσταται σαφές ότι οι διατάξεις της Δ.Σ. 1952 δεν έχουν εφαρμογή σε ναυπηγούμενο πλοίο ή ναυπηγούμενο πλωτό ναυπήγημα, είτε αυτό έχει νηλογηθεί

¹¹⁸ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 332 ; Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 748-749.

¹¹⁹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.334

¹²⁰ <https://unctad.org/news/international-convention-arrest-ships-1999-enter-force-september-2011>

¹²¹ Αντάπασης Α, «*Συντηρητική κατάσχεση*», σελ. 82 επ.; Αθανασίου, σελ. 337-338.

¹²² Από την διατύπωση του ανωτέρω όρου συνάγεται ότι εξαιρεί τα πλοία που κινούνται σε ποταμούς ή λίμνες, καθώς και στατικά ναυπηγήματα.

¹²³ Αθανασίου Λ., Αντάπασης Α, 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 334 - 337.

είτε όχι.¹²⁴ Η Δ.Σ. 1952 δεν επιτρέπει την αυτοτελή κατάσχεση ιδανικού μέρους του πλοίου (σε αντίθεση με τα όσο γίνονται δεκτά στο ελληνικό δίκαιο).¹²⁵

Ως δεύτερο κριτήριο εξετάζεται η **σημαία** του υπό κατάσχεση πλοίου, δηλαδή αν η εφαρμογή της εν λόγω Δ.Σ. περιορίζεται μόνο στα πλοία συμβαλλόμενων σε αυτή κρατών ή επεκτείνεται και σε πλοία μη συμβαλλόμενων κρατών. Κάθε πλοίο το οποίο φέρει **σημαία συμβαλλόμενου κράτους**, κατάσχεται συντηρητικά στη δικαιοδοσία οποιουδήποτε συμβαλλόμενου κράτους, σύμφωνα με της διατάξεις της Δ.Σ. 1952 (άρθρο 2 και 8 παρ. 1,2,4). Από την διατύπωση των προαναφερθέντων άρθρων προκύπτουν σχέσεις με στοιχεία αλλοδαπότητας και ως εκ τούτου συνάγεται ότι δεν απαιτείται οπωσδήποτε για την εφαρμογή της Σύμβασης, να φέρει το πλοίο σημαία συμβαλλόμενου κράτους άλλου από εκείνο όπου επιδιώκεται να κατασχεθεί.¹²⁶ Κατά τα οριζόμενα στη Δ.Σ., είναι δυνατό να κατασχεθεί πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους, του οποίου επιδιώκεται η κατάσχεση.¹²⁷ Ερμηνεύοντάς το γραμματικά συνάγεται ότι η ρύθμιση της συντηρητικής κατάσχεσης πλοίων πραγματοποιείται με τρόπο διεθνώς ομοίμορφο.

Σύμφωνα με την εφαρμογή ή μη της Δ.Σ. 1952 σε πλοία που φέρουν τη **σημαία μη συμβαλλόμενου κράτους** (άρθρο 8 παρ. 2), έχουν υποστηριχθεί οι κάτωθι απόψεις:

α) Αρχικά υποστηρίζεται ότι εφαρμόζεται σε πλοία που φέρουν τη σημαία μη συμβαλλόμενου κράτους.¹²⁸ Κατ'εξαιρέση εφαρμόζεται μόνο η διάταξη του άρθρου 1 παρ. 1 της Σύμβασης, γεγονός που σημαίνει ότι επιτρέπεται να κατασχεθεί στη δικαιοδοσία συμβαλλόμενου κράτους πλοίο που φέρει σημαία μη συμβαλλόμενου κράτους για ναυτικές απαιτήσεις, καθώς και για κάθε άλλη απαίτηση που επιτρέπει η *lex fori* προκειμένου να εξασφαλιστεί με τη κατάσχεση του πλοίου.

β) Μια άλλη άποψη υποστηρίζει ότι οι διατάξεις της Σύμβασης – εξαιρουμένη του άρθρου 2 – εφαρμόζονται και σε πλοία που φέρουν τη σημαία μη συμβαλλόμενου κράτους. Αυτό ισχύει, διότι η εφαρμογή στα πλοία που φέρουν σημαία μη συμβαλλόμενου κράτους μόνο της διάταξης του άρθρου 1 παρ. 1 της Δ.Σ. θα περιήγε σε θέση πιο πλεονεκτική από εκείνη των πλοίων που φέρουν τη σημαία συμβαλλόμενου κράτους, αφού θα απέκλειε την εφαρμογή σε αυτά των δυσμενών διατάξεων της Σύμβασης (όπως άρθρο 3 παρ. 2 και 7 παρ. 1).¹²⁹ Κατά την άποψη μου η ανωτέρω αποτελεί κρατούσα άποψη¹³⁰ και θα αναλυθεί παρακάτω στην περίπτωση του πλοίου «*Ever Given*».

Το πλοίο Ε/Κ «*Ever Given*» φέρει σημαία Παναμά, η οποία **δεν έχει κυρώσει την ανωτέρω Σύμβαση**. Παρόλα αυτά το εφαρμοστέο καθεστώς κατά την *lex fori* μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση θα εφαρμοστεί η Δ.Σ. 1952, διότι σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης ισχύει μεταξύ άλλων ότι δίδεται η δυνατότητα στα συμβαλλόμενα κράτη να προβούν στη κατάσχεση ενός πλοίου, ανεξαρτήτου σημαίας, το οποίο πλέει σε θαλάσσια περιοχή δικαιοδοσίας τους, με γνώμονα την εφαρμογή των ισχυουσών εθνικών Κανονισμών, υπό το

¹²⁴ Αντάπασης, Α. «Συντηρητική κατάσχεση», σελ. 135-136.

¹²⁵ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 334 - 337.

¹²⁶ Αθανασίου Λ., Αντάπασης Α, 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 334 - 337.

¹²⁷ Κεραμέα, Κ., «Υποκειμενικά όρια εφαρμογής της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών της 10-5-1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων», ΠειρΝ 1983, σελ. 5 επ.

¹²⁸ ΜΠρΘες 51/2015 ΕπισκεΔ 2014, 829, ΜΠρΠειρ 1540/2014 ΝΟΜΟΣ. Βλέπε παρεπόμενη νομολογία από Αντάπαση, Α. «Συντηρητική κατάσχεση», σελ. 73, υποσημείωση 196, in line, Ρόκα/Θεοχαρίδη, σελ. 40; Αβραμέα, «Η συντηρητική κατάσχεση πλοίου», ΕπισκεΔ 2005, σελ. 300 επ.

¹²⁹ Αντάπαση, Α. «Συντηρητική κατάσχεση», σελ. 73-79.; Αθανασίου, σελ. 337.

¹³⁰ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 334-337.

πρίσμα των εκτεθέντων ναυτικών απαιτήσεων - αξιώσεων που θα προκύψουν.¹³¹ Όταν εφαρμόζεται η Δ.Σ. 1952, το δικαστήριο προκειμένου να διατάξει τη συντηρητική κατάσχεση του πλοίου, η ναυτική απαίτηση («*maritime claim*») πρέπει να είναι ασφαλιστέα καθ'όλη την έκτασή της, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 και 4 της Σύμβασης.¹³² Σύμφωνα με το άρθρο 1 της *International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952*, ισχύει ότι:

«ARTICLE 1

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

(1) "**Maritime Claim**" means a **claim** arising out of one or more of the following:

(a) *damage caused by any ship either in collision or otherwise;*

(b) *loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connexion with the operation of any ship;*

(c) **salvage**;

(d) *agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;*

(e) *agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;*

(f) *loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;*

(g) **general average**;

(h) *bottomry*;

(i) *towage*;

(J) **pilotage**;

(k) *goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;*

(l) *construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;*

(m) *wages of Masters, Officers, or crew;*

(n) **Master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agent on behalf of a ship or her owner;**

(o) *disputes as to the title to or ownership of any ship;*

(p) *disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession, employment, or earnings of that ship;*

(q) *the mortgage or hypothecation of any ship.»¹³³*

Οι περιπτώσεις που αναφέρονται ανωτέρω αφορούν ναυτικές απαιτήσεις, που προκύπτουν από το συμβάν του υπό εξέταση πλοίου και συγκεκριμένα απαντώνται σε:

- επιθαλάσσια αρωγή,
- πλοήγηση του πλοίου,
- γενική αβαρία,
- οικονομικές επιβαρύνσεις και τέλη ελλειμνισμού του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων της SCA,
- καθώς και τα έξοδα Πλοιάρχου, συμπεριλαμβανομένων εξόδων που πραγματοποιούνται από φορτωτές, ναυλωτές ή πράκτορες για λογαριασμό πλοίου ή του κυρίου του πλοίου.

Προάγει την πίστη του πλοιοκτήτη, καθώς ενισχύει τη θέση των δανειστών εκείνων του πλοιοκτήτη που αποβλέπουν πρώτιστα στο πλοίο, προκειμένου να ικανοποιηθούν.¹³⁴

¹³¹ International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1952.html>; Dr. Henning Jessen & Dr. George Theocharidis, World Maritime University, «*Alumni Webinar: The Ever Given – A Legal Status Update*», 22-07-2021.

¹³² Αθανασίου Λ., Αντάπασης Α., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 338-339.

¹³³ International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1952.html>

¹³⁴ Αντάπασης Α., Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.341; ΜΠρΘες 3456/1982.

Εν συνεχεία, η «κατάσχεση» του πλοίου, όπως αυτή προβλεπεται στο άρθρο 2 παρ. 1 της Σύμβασης, νοείται η κράτηση του πλοίου στο πλαίσιο της δικαστικής διαδικασίας για την εξασφάλιση αξίωσης, αλλά δεν περιλαμβάνει την κατάσχεση πλοίου κατά την εκτέλεση ή την ικανοποίηση μιας δικαστικής απόφασης. Καθίσταται σαφές από τα ανωτέρω εκτεθέντα ότι η έννοια της κράτησης του πλοίου σύμφωνα με την Σύμβαση, αποτελεί ένα **προσωρινό μέτρο**, στο πλαίσιο ικανοποίησης ή απόκρουσης των προαναφερθέντων αξιώσεων. Ο σκοπός της κατάσχεσης του πλοίου είναι να εξασφαλιστεί ότι θα ικανοποιηθεί η εκάστοτε προκύπτουσα ναυτική απαίτηση.

Η Διεθνής Σύμβαση του 1952 καθορίζει τα τοπικά όρια εκτελεστότητας της απόφασης που θα διατάξει την κατάσχεση του πλοίου, δηλαδή κατά το χρόνο της εκτέλεσης της σε λιμένα η όρμη του συμβαλλόμενου κράτους του οποίου αρμόδιο, σύμφωνα με τη νομοθεσία, είναι το δικαστήριο που εξέδωσε την απόφαση. Το δικαστήριο στην περιφέρεια του οποίου ναυλοχεί το πλοίο ημεδαπό ή αλλοδαπό είναι κατά τόπο αρμόδιο και κατ' επέκταση έχει διεθνή δικαιοδοσία, διότι είναι το πλησιέστερο προς τον τόπο όπου πρόκειται να επιβληθεί η κατάσχεση.¹³⁵

3.5.2. Συνέπειες από την συντηρητική κατάσχεση του πλοίου

Η συντηρητική κατάσχεση του εν λόγω πλοίου δύναται να έχει τις εξής συνέπειες: αρχικώς την ακινητοποίηση του πλοίου και εν συνέχεια την αποδέσμευσή του. Η ακινητοποίηση του πλοίου επηρεάζει τον πλοιοκτήτη και τα συμφέροντα τρίτων, ανακύπτοντας ζητήματα φύλαξης του κατασχεμένου πλοίου, εκτέλεσης των ταξιδιών (προγραμματισμένων) του και τη μεθόρμιση αυτού σε ασφαλές σημείο, αποδέσμευση αυτού λόγω εγγυοδοσίας, άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας για την άσκηση της κύριας αγωγής ή και περιορισμού της ευθύνης από τον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή). Δεύτερον, ερχόμαστε στο θέμα της αποδέσμευσης του πλοίου, όπου σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης το πλοίο δύναται αποδεσμευθεί από την κατάσταση της κατάσχεσης, όταν παρασχεθεί η απαιτούμενη εγγύηση ή περάσει άπρακτη η προθεσμία για την άσκηση της κύριας αγωγής ή πραγματοποιηθεί περιορισμός της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις (βλέπε Κεφάλαιο V). Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1 της Σύμβασης, το δικαστήριο ή η αρμόδια δικαστική αρχή στην περιφέρεια της οποίας το πλοίο κατασχέθηκε υποχρεούται να διατάξει την αποδέσμευση του πλοίου όταν πραγματοποιηθεί επαρκής χρηματική κατάθεση ή παρασχεθεί άλλη επαρκής ασφάλεια.

Η απελευθέρωση του πλοίου από την κατάσταση της κράτησης πραγματοποιείται όταν ο πλοιοκτήτης του ή ο Αλληλοασφαλιστικός Οργανισμός που τον εκπροσωπεί (σε αυτή την περίπτωση αρμόδιος είναι ο *UK P&I Club*), να παρέχουν επαρκείς εξασφαλίσεις για την πληρωμή της απαίτησης και των σχετικών εξόδων.¹³⁶

¹³⁵ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.344-345.

¹³⁶ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 748-749.

Κεφάλαιο IV: Ζητήματα ναυτασφάλισης που ανέκυψαν λόγω της παρεμπόδισης της χρήσης της διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο Ever Given

Η θαλάσσια ασφάλιση αναφέρεται σε θαλάσσιους κινδύνους που αφορούν το πλοίο, το φορτίο και το ναύλο, οι οποίοι αποτελούν τη θαλάσσια ασφάλιση ζημιών. Το σύστημα της καθολικότητας των ασφαλισμένων κινδύνων εφαρμόζεται στη θαλάσσια ασφάλιση, δηλαδή όλοι εκείνοι οι κίνδυνοι της θαλασσοπλοΐας, που δύναται να συμβούν κατά τη διάρκεια ενός πλου, λόγω της εμφάνισης δυσχερειών ως προς τον επακριβή προσδιορισμό του είδους του κινδύνου που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς. Γι' αυτό το λόγο συνηθίζεται στη θαλάσσια ασφάλιση ζημιών να εξειδικεύονται οι κίνδυνοι με τους γενικούς και ειδικούς όρους και να επισημαίνονται οι εξαιρέσεις.¹³⁷ Επίσης είναι σημαντική η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ ασφαλιστικού κινδύνου και ζημίας για τη θεμελίωση της ευθύνης του ασφαλιστή,¹³⁸ καθώς και η θεωρία της «εγγύτερης αιτίας» (*causa proxima*) που προέρχεται από το αγγλικό δίκαιο (άρθρο 55 ΜΙΑ, 1906) και οδηγεί με ασφάλεια σε εκείνη την αιτία που είχε αντικειμενικά περισσότερο από κάθε άλλη την τάση να προκαλέσει τη ζημία που πραγματοποιήθηκε, δηλαδή το είδος του ασφαλιστικού κινδύνου που βρίσκεται εγγύτερα στην πραγματοποίηση της ζημίας.¹³⁹

Για τη θεμελίωση της ασφαλιστικής αξίωσης, ο νομιμοποιούμενος οφείλει να επικαλεσθεί την απόδειξη στην ασφάλιση ζημιών για την πραγματοποίηση του ασφαλισμένου κινδύνου, την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας, τη ζημία καθώς και το ύψος αυτής. Ένα άλλο θέμα υψίστης σημασίας είναι η αποζημιωτική αρχή ή αρχή απαγόρευσης πλουτισμού (του ασφαλισμένου), η οποία αποτελεί τον κεντρικό πυρήνα της ασφάλισης ζημιών και επιδιώκει την αποζημίωση του ασφαλισμένου και όχι τον πλουτισμό του μέσω της σύναψης μιας ασφαλιστικής σύμβασης.¹⁴⁰ Η σημαντικότερη περίπτωση εφαρμογής της αποζημιωτικής αρχής είναι η ασφαλιστική υποκατάσταση, στην οποία θα αναφερθούμε εκτενώς σε επόμενο κεφάλαιο.¹⁴¹

Έχοντας αναλύσει παραπάνω τους θεμελιώδεις όρους, είναι ορθό να γίνει αναφορά στην ασφαλιστική σύμβαση, η οποία είναι μία ενοχική και αμφοτεροβαρής σύμβαση διαρκείας με την οποία υποχρεώνεται ο ασφαλιστής να καλύπτει τον κίνδυνο¹⁴² και ο αντισυμβαλλόμενός του (λήπτης της ασφάλισης) να καταβάλλει το ασφάλιστρο. Από την εν λόγω σύμβαση γεννώνται δικαιώματα και υποχρεώσεις στα δύο (02) ανωτέρω συμβαλλόμενα μέρη, αναφορικά με την παροχή και την αντιπαροχή. Η παροχή του λήπτη της ασφάλισης είναι η καταβολή ενός σημαντικού ποσού ως αντάλλαγμα του κινδύνου που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής και αποτελεί το ασφάλιστρο. Από την άλλη, η παροχή του ασφαλιστή είναι η ασφαλιστική κάλυψη, διότι αναλαμβάνει τον κίνδυνο, μένοντας σε ετοιμότητα καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης

¹³⁷ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ράνια, 2020. «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 6^η έκδοση, σελ.34-35.

¹³⁸ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ράνια, 2020. «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 6^η έκδοση, σελ.190.

¹³⁹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ράνια, 2020. «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 6^η έκδοση, σελ.190.; Αργυριάδη, Α., 2007, Στ.Ασφ.Δ.; Κιάντος, Β., Ασφ.Δ. σελ.171-172.

¹⁴⁰ Αργυριάδη, Α., 2007. Στ.Ασφ.Δ., σελ.114; Αργυριάδη, Α., 1975. «Περί συμβάσεως ασφαλίσεως», σελ.39; Ρόκα, Γ., Ιδ.Ασφαλιστικό Δίκαιο, σελ.9.

¹⁴¹ Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ράνια, 2020. «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 6^η έκδοση, σελ.230 και 232.

¹⁴² Κοινωνία των κινδύνων.

προκειμένου να καλύψει την οικονομική ανάγκη που θα δημιουργηθεί από την επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου (ασφάλισμα).¹⁴³

4.1. Ναυτικές απαιτήσεις και καθεστώς δικαιοδοσίας

Το περιβάλλον των ναυτικών απαιτήσεων¹⁴⁴ (*claims*), οι οποίες προέκυψαν από την προσάραξη του πλοίου «*Ever Given*», την παρεμπόδιση χρήσης της διώρυγας και την κατάσχεσή του, συνθέτουν οι ενάγοντες και οι εναγόμενοι, ως κάτωθι:

- **Ενάγοντες (claimants):** Οι έχοντες έννομο συμφέρον το φορτίο του πλοίου «*Ever Given*», κύριοι των πλοίων/ ναυλωτές που ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου «*Ever Given*» για έξι ημέρες, οι έχοντες έννομο συμφέρον το φορτίο των πλοίων που καθυστέρησαν, απαιτήσεις της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ, άλλες απαιτήσεις
- **Εναγόμενοι (defendants):** Ο κύριος του πλοίου «*Ever Given*», χρονοναυλωτής «*Ever Given*», κύριοι των πλοίων/ ναυλωτές που καθυστέρησαν, συνεισφέροντες της γενικής αβαρίας απαιτήσεις, ασφαλιστές.

Η νομική βάση των απαιτήσεων είναι: *ex contractu* (όπως στη περίπτωση της χρονοναύλωσης ή της φορτωτικής), *ex delicto* (όπως καθυστέρηση σε συμβατικές υποχρεώσεις τρίτων μερών), *ex quasi contractu* (*bailment*, εγγύηση ως είδος σύμβασης).

Η δικαιοδοσία (*jurisdiction*) των δικαστηρίων αναφορικά με τις απαιτήσεις που ανακύπτουν, καταγράφονται ως κάτωθι:

Δικαστήριο της Αιγύπτου: Προσωρινή κατάσχεση πλοίου (*forum arresti*) και κύριες απαιτήσεις βασίζονται σε αδικοπραξία (*forum loci arresti*).

- Δικαστήριο της Ιαπωνίας: Λόγω της συνήθους διαμονής του κύριου του πλοίου.
- Δικαστήριο της Ταϊβάν: Λόγω της συνήθους διαμονής του ναυλωτή.
- Δικαστήριο της Αγγλίας: Διαδικασία περιορισμού της ευθύνης.
- Άλλα Δικαστήρια: *Forum prorogation* όπως εγκρίθηκε για χρονοναυλοσύμφωνο και φορτωτική (*High Court of Justice, London Arbitration* κ.α.) και άλλες βάσεις δικαιοδοσίας (όπως περιοχή παράδοσης, *in rem* δικαιοδοσία κατάσχεσης του πλοίου κ.α.)

Σημειώνεται ότι ο Κανονισμός Βρυξέλλες I¹⁴⁵ (Κανονισμός (Ε.Κ.) 1215/2012) δεν έχει εφαρμογή μετά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση (*Brexit*), γι' αυτό τον λόγο κάθε ρήτρα δικαιοδοσίας μπορεί να αμφισβητηθεί από τα μέρη βάσει του ότι συμφώνησαν υπό τον θεμελιώδη όρο ότι θα είχαν αποτελέσματα έναντι άλλων χωρών της ΕΕ.¹⁴⁶

¹⁴³ Χατζηνικολάου - Αγγελίδου Ράνια, 2020. «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, 6^η έκδοση, σελ.44-47.

¹⁴⁴ Ναυτικές απαιτήσεις αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για την ύπαρξη της ασφάλισης, είναι δικαστικά επιδιώξιμες για την καταβολή της ασφαλιστικής παροχής από πλευράς του ασφαλιστή. Με αυτό τον τρόπο διακρίνεται η ασφάλιση από την φιλανθρωπία ή την άσκηση κοινωνικής πρόνοιας από φορείς δημοσίου δικαίου ή και από το ίδιο το κράτος. Πηγή: Χατζηνικολάου - Αγγελίδου Ράνια, 2020. «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», (6^η έκδοση), Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.29.

¹⁴⁵ Αναφέρεται στη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις. Πηγή: Παμπούκης Χ. και Δαβράδος Ν., «*Μεθοδολογία του Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2012.

¹⁴⁶ Theocharidis G. & Jessen Henning, «*The Ever Given – A Legal status update*», Alumni Webinar, World Maritime University, 22-07-2021.

4.2. Ο ρόλος του P & I Club

Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» είναι ασφαλισμένο στο *UK P & I Club*¹⁴⁷ για ευθύνες έναντι τρίτων που ενδέχεται να προκύψουν από εν λόγω συμβάν. Οι ασφαλιστές κύτους και μηχανής του πλοίου (*H&M insurer*) αποτελούν τους *Mitsui Sumitomo Insurance*¹⁴⁸, καθώς και το φορτίο έχει ασφαλιστεί ξεχωριστά.

4.2.1. Ιστορική Αναδρομή

Μελετώντας την ιστορία των Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών, παρατηρήθηκε ότι οι *Lloyd's underwriters* αρχικά δεν ήταν διατεθειμένοι να ασφαλίσουν τις περιπτώσεις αστικής ευθύνης (*Third Party Liability*)¹⁴⁹. Οπότε λόγω αυτού του γεγονότος, το πρώτο *P&I Club* ξεκίνησε την πορεία του. Βέβαια τότε υπήρχε μόνο ως *Protection (P)*. Το 1855 οι πλοιοκτήτες ενώθηκαν, προκειμένου να ασφαλίσουν τις ευθύνες προς τρίτους σε αλληλασφαλιστική βάση (*mutual*) κάτω από την επωνυμία «*Shipowners Mutual Protection Society*». Το 1870 σύμφωνα με Απόφαση Αγγλικών Δικαστηρίων¹⁵⁰ δημιουργείται και η ευθύνη του μεταφορέα για βλάβη στο φορτίο. Εν συνεχεία, το *Indemnity (I)* «προστέθηκε» όταν οι πλοιοκτήτες για πρώτη φορά βρέθηκαν αντιμέτωποι με ζημιές στα φορτία. Μέχρι τότε μπορούσαν να αποφύγουν την ευθύνη, βάσει των περιορισμών ευθύνης που περιέχονταν στις φορτωτικές. Με αυτό τον τρόπο, δημιουργήθηκε το πρώτο *P&I Club*, όπου υπήρχε κάλυψη για την ευθύνη του πλοιοκτήτη για το φορτίο.¹⁵¹

Σύμφωνα με το άρθρο 85 *Maritime Insurance Act (MIA 1906)*, όταν δύο ή περισσότερα πρόσωπα συμφωνήσουν αμοιβαία να ασφαλίσουν αλλήλους, αναφορικά με θαλάσσιους κινδύνους τότε αναφερόμαστε σε αμοιβαία ασφάλιση.

Κύριο χαρακτηριστικό των *P&I Club* αποτελεί ο μη κερδοσκοπικός τους χαρακτήρας. Επιπλέον, αποτελεί έναν συνεταιρισμό πλοιοκτητών, οι οποίοι έχουν συγκεντρωθεί με σκοπό την αμοιβαία ασφάλιση της ευθύνης τους σε μη κερδοσκοπική βάση. Οι νέες απαιτήσεις (που τυχόν απορρέουν και από την εξέλιξη της τεχνολογίας, η οποία έχει αντίκτυπο στα πλοία καθώς και στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας) φέρνουν στο προσκήνιο νέα δεδομένα, ανάγκες για μεγαλύτερες, περισσότερες και πιο πολύπλοκες καλύψεις, με σκοπό την αποτελεσματικότερη αντιμετώπισή τους.¹⁵²

Σήμερα περίπου το 90% του παγκόσμιου στόλου ασφαρίζεται για *P&I risks* από το *IG Group*¹⁵³. Το *Group* δίνει τη δυνατότητα κυρίως της μαζικής αγοράς αντασφαλειών σε πολύ χαμηλό κόστος προκειμένου να παράσχει πολύ μεγάλα (δυνητικά) ποσά αποζημιώσεων. Το ***pooling agreement*** λειτουργεί ως εξής: α) στον επιμερισμό των απαιτήσεων, β) στην έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των απαιτήσεων την οποία μοιράζονται μέσω των διάφορων εξειδικευμένων επιτροπών που λειτουργούν στα πλαίσια του *International Group*, γ) στην εφαρμογή των κανόνων του κάθε *Club* που υπόκειται στην λήψη έγκρισης από τα ¾ των υπολοίπων *Club* και έτσι επιτυγχάνεται ο εναρμονισμός της παρεχόμενης ασφαλιστικής κάλυψης μέσα στο πλαίσιο του *International Group*, καθώς και είναι σημαντική η συμμετοχή

¹⁴⁷ UK P & I Club, <https://www.ukpandi.com/>

¹⁴⁸ Mitsui Sumitomo Insurance, <https://www.ms-ins.com/english/>

¹⁴⁹ *De Vaux v Salvador (THE «LA VALEUR»)* [1836] 4 Ad&E 420.

¹⁵⁰ «*The Westerhope*» [1870].

¹⁵¹ Souli E., Vice President, FDD Manager, Lawyer, The American P&I Club, Παρουσίαση Μάιος 2021, Αθήνα.

¹⁵² Pazarzis M., 2013. «*P&I Clubs as a Participatory Institution in the Maritime Sector*», *International Journal of Maritime Trade and Economic Issues*, 1 (1), σελ.68.

¹⁵³ IG Group, <https://www.iggroup.com/>

των επιμέρους επιτροπών στην κατάρτιση των Διεθνών Συμβάσεων, οι οποίες ρυθμίζουν θέματα της διεθνούς ναυτιλίας.¹⁵⁴

4.2.2. Παρεχόμενες καλύψεις των P&I Club

Η ασφάλιση P&I παρέχει κάλυψη σε πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές και ναυλωτές για υποχρεώσεις σε τρίτους που αντιμετωπίζονται κατά την εμπορική εκμετάλλευση των πλοίων. Οι κύριοι κίνδυνοι που καλύπτονται είναι υποχρεώσεις, έξοδα και κόστη για:

- Απώλεια ζωής, τραυματισμός και ασθένεια πληρώματος, επιβατών και άλλων ατόμων
- Διαβίωση του πληρώματος, σύμφωνα με την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (*Maritime Labour Convention*)
- Απώλεια ή ζημία φορτίου
- Σύγκρουση
- Παρακάλυψη συγκοινωνιών σε λιμάνια, διώρυγες, κομβικά σημεία των θαλασσιών οδών.
- Ζημία σε αποβάθρες, σημαντήρες και άλλα σταθερά και πλωτά αντικείμενα (*contact with fixed and floating objects*)
- Ανέλκυση ναυαγίων
- Ρύπανση
- Ζημιά στην περιουσία του ασφαλισμένου πλοίου (*property*)
- Πρόστιμα και κυρώσεις
- Νομικές δαπάνες
- Διάσωση, ναυαγιαίρεση και ρυμούλκηση.
- Καραντίνα και απαιτήσεις απολύμανσης, δηλαδή κάλυψη εξόδων αναφορικά με τους Κανονισμούς που διέπουν το λιμάνι προσέγγισης του πλοίου (δαπάνες απολύμανσης πλοίου, πληρώματος και φορτίου από μολυσματικές ασθένειες).
- Λαθρεπιβάτες, απόκλιση πορείας και σχετικά έξοδα
- Γενική αβάρια.
- *Omnibus rule*, δηλαδή κάλυψη ασφαλιστικών κινδύνων που δεν εμπίπτουν στις υπάρχουσες καλύψεις, με την προϋπόθεση να μη καλύπτονται από άλλη ασφάλιση.¹⁵⁵

Αναφορικά με τις απαιτήσεις που προκύπτουν, τις χειρίζονται και τις διευθετούν, παρέχουν νομική υποστήριξη, αλλά και καθοδήγηση σε θέματα της καθημερινότητας, διορίζουν ανταποκριτές (*correspondents*), εμπειρογνώμονες και δικηγόρους, καθώς και εκδίδουν επιστολές ως εγγύηση (*Letter of Undertaking*), αλλά και τραπεζικές εγγυητικές (*Bank Guarantees*).

Σύμφωνα με το άρθρο 5 *Marine Insurance Act 1906*, τα πρόσωπα που συμμετέχουν αποτελούν κάθε ενδιαφερόμενο πρόσωπο για οποιαδήποτε ναυτιλιακή ενέργεια έχει ασφαλιστικό συμφέρον. Τα πρόσωπα αυτά είναι οι πλοιοκτήτες (*shipowners*), διαχειριστές, ναυλωτές (*charterers*), ενυπόθηκοι δανειστές (*mortgagees*) και γενικά οι έχοντες ειδική σχέση με κάποιο από τα παραπάνω μέρη (*group affiliatemembers*), κοινό χαρακτηριστικό αυτών είναι το ασφαλιστικό συμφέρον (*insurable interest*).¹⁵⁶

¹⁵⁴ Souli E., Vice President, FDD Manager, Lawyer, The American P&I Club, Παρουσίαση Μάιος 2021, Αθήνα.

¹⁵⁵ UK P&I Club, Rulebook 2021, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/rulebook-2021/>

¹⁵⁶ Pazarzis M., 2013. «*P&I Clubs as a Participatory Institution in the Maritime Sector*», *International Journal of Maritime Trade and Economic Issues*, 1 (1), σελ.62.; Κιάντος Β., 2002, «*Ασφαλιστικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.12.

4.2.3. Βασικοί κανόνες της αποζημίωσης

Οι βασικοί κανόνες της αποζημίωσης είναι οι κάτωθι:

α) Αρχικά η υποχρέωση του εκάστοτε μέλους να διευθετεί τις διάφορες αξιώσεις που προκύπτουν σε πρώτο στάδιο και μετά να τις παρουσιάζει στο *Club*, προκειμένου να αναλάβει την ανάλογη αποζημίωση (*paid to be paid rule*).

β) Το *deductible* το οποίο αποτελεί το ποσό συνεισφοράς ανάλογα την κατηγορία της αξίωσης.

γ) Το ποσό της αποζημίωσης πρέπει να είναι σύμφωνο με τις εφαρμοστέες διατάξεις του νόμου και δεν μπορεί να καλύπτει οποιοδήποτε άλλο υπερβάλλον πόσο που ενδεχομένως ο ασφαλισμένος κατέβαλε από ίδια βούληση. Στις περισσότερες περιπτώσεις δεν υπάρχει δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά του συνεταιρισμού από τους έχοντες την απαίτηση εναντίον κάποιου μέλους.¹⁵⁷

Επιπλέον σύμφωνα με το άρθρο 55 (2) του *Marine Insurance Act 1906*, το οποίο αφορά περιπτώσεις αποκλεισμού ή περιορισμού της ασφαλιστικής κάλυψης, ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια, η οποία οφείλεται σε δόλια συμπεριφορά (*wilful misconduct*) του ασφαλισμένου, αλλά αν δεν προβλέπεται διαφορετικά από την ασφαλιστική κάλυψη, είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια, η οποία προκλήθηκε από κάποιον ασφαλισμένο κίνδυνο ακόμα και αν αυτή η απώλεια δεν θα είχε προκληθεί αν δεν υπήρχε δόλος ή αμέλεια του πλοιάρχου ή του πληρώματος του πλοίου. Υπάρχει ρητή πρόβλεψη για την απόρριψη ευθυνών που προέρχονται από **δόλια συμπεριφορά του πλοιοκτήτη**, καθώς και πρόβλεψη για περιορισμό της ασφαλιστικής κάλυψης στην περίπτωση που το μέλος δεν ακολουθήσει την συμβουλή του *Club* για διευθέτηση μιας απαιτήσεως σε αρχικό στάδιο.¹⁵⁸

4.2.4. Η διαχείριση των απαιτήσεων από το UK P&I Club

Από τα ανωτέρω εκτεθέντα συνάγεται ότι οι ναυτικές απαιτήσεις που προέκυψαν από την προσάραξη του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», είναι οι εξής: παρακώλυση συγκοινωνιών, συγκεκριμένα σε διώρυγες και κομβικά σημεία των θαλασίων οδών (διαφυγόντα κέρδη), ζημιά σε σημαντήρες, άλλα σταθερά και πλωτά αντικείμενα, τυχόν πρόστιμα και η συνεισφορά σε γενική αβαρία (εμπεριέχονται και τα έξοδα από την επιθαλάσσια αρωγή στο πλοίο). Ο ρόλος του *UK P&I Club*¹⁵⁹ ήταν καθοριστικός κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων μεταξύ κυρίου του πλοίου και της *SCA*, προσέφερε τις νομικές του συμβουλές και κατόρθωσε τον διακανονισμό των απαιτήσεών της (θα αναλυθούν εκτενώς σε επόμενο κεφάλαιο), και ως εκ τούτου το πλοίο κατάφερε να αποπλεύσει από την θαλάσσια περιοχή *Great Bitter Lakes*, όπου τελούσε υπό κράτηση από τις Αιγυπτιακές Αρχές. Ο Αλληλοασφαλιστικός Οργανισμός, όπως αυτό εμφανίζεται από το ιστορικό του συμβάντος, κατόρθωσε την αποδέυση του πλοίου καλύπτοντας την ανωτέρω απαίτηση, μέσω της έκδοσης εγγυητικής επιστολής (*Letter of Undertaking*) από το *U.K. Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd* και προχωρώντας σε ασφαλιστική υποκατάσταση. Με αυτό τον τρόπο, υπάρχει η δυνατότητα απευθείας δέσμευσης και οι έχοντες την απαίτηση δύναται να στραφούν στο *Club*, προκειμένου να διεκδικήσουν την οφειλόμενη αποζημίωση.

¹⁵⁷ Συνήθης εξαίρεση αποτελεί η περίπτωση όπου έχει δοθεί εγγυητική επιστολή (*Letter of Undertaking*) από το *Club*, οπότε υπάρχει απευθείας δέσμευση και οι έχοντες την απαίτηση δύναται να στραφούν στο *Club*, προκειμένου να διεκδικήσουν την οφειλόμενη αποζημίωση.

¹⁵⁸ Souli E., Vice President, FDD Manager, Lawyer, The American P&I Club, Παρουσίαση Μάιος 2021, Αθήνα.

¹⁵⁹ UK P & I Club, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>

Παρουσιάζει ενδιαφέρον να αναφερθεί ότι ο *Alan Mackinnon*, υπεύθυνος του τομέα αποζημιώσεων του *UK P&I Club*, το οποίο έχει αναλάβει την ασφάλιση προστασίας και αποζημίωσης του πλοίου «*Ever Given*», υποστήριξε ότι περιμένει αξίωση από την Αρχή Διαχείρισης της Διώρυγας του Σουέζ σε βάρος της πλοιοκτήτριας εταιρείας του πλοίου για πιθανές ζημιές στη διώρυγα και για οικονομική ζημία, καθώς και ξεχωριστές αξιώσεις αποζημίωσης από τις πλοιοκτήτριες των πλοίων που καθυστέρησαν να φτάσουν στον προορισμό τους. Συγκεκριμένα αναφέρει στο πρακτορείο *Reuters* ότι: «*Νομίζω ότι σύντομα θα λάβουμε το αίτημα αποζημίωσης των αιγυπτιακών αρχών και τους επόμενους μήνες θα ακολουθήσουν οι αξιώσεις των υπόλοιπων πλοιοκτητριών*».

Ο πρόεδρος της Αρχής Διαχείρισης της Διώρυγας του Σουέζ, *Osama Rabie*, με την σειρά του δήλωσε ότι οι ζημιές από την υπόθεση του πλοίου «*Ever Given*» ίσως φτάσουν το ένα (01) δισεκατομμύριο δολάρια, αλλά το τελικό ποσό θα υπολογιστεί μετά την περάτωση της έρευνας που θα διενεργήσουν.

Εν προκειμένω, αναφέρεται ότι το *UK P&I Club* θα καλύψει τα πρώτα δέκα (10) εκατομμύρια δολάρια ζημιών. Πέραν αυτού του ορίου, οι πλεονάζουσες ζημιές θα καλυφθούν έως του ύψους των εκατό (100) εκατομμυρίων δολαρίων από την ευρύτερη «δεξαμενή» (*pooling*) των *P&I Clubs*. Σε αυτό το σημείο θα παρέμβουν οι αντασφαλιστικές, όπως οι *Lloyd's of London*, για ζημιές έως και 2,1 δισεκατομμύρια δολάρια. Επιπλέον, αναλυτές της *DBRS Morningstar*¹⁶⁰ δήλωσαν ότι οι συνολικές ασφαλισμένες ζημιές θα «*παραμείνουν διαχειρίσιμες με δεδομένο το σχετικά μικρό χρονικό διάστημα που αποκλείστηκε η Διώρυγα*», ενώ οι *Lloyd's of London* υποστήριξαν ότι το συμβάν θα οδηγήσει σε «*μεγάλες ζημιές*» για την αγορά εμπορικών (αντ)ασφαλίσεων, της τάξης των εκατό (100) εκατομμυρίων δολαρίων τουλάχιστον.¹⁶¹

4.2.5. Ασφαλιστική Υποκατάσταση ως προς τις αξιώσεις της Διώρυγας του Σουέζ

Σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο η **ασφαλιστική υποκατάσταση** (άρθρο 14 του Ν.2496/1997) ενεργοποιείται όταν η πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περίπτωσης οφείλεται σε τρίτο, έναντι του οποίου ο λήπτης της ασφάλισης έχει αξίωση για αποζημίωση και ως εκ τούτου η υποχρέωση του ασφαλιστή έγκειται στο να καταβάλλει το ασφάλισμα στον λήπτη και ακολούθως να υποκατασταθεί στις αξιώσεις του (λήπτη) κατά του τρίτου, στην έκταση του ασφαρίσματος¹⁶² που κατέβαλε.¹⁶³

Ο θεσμός της υποκατάστασης στο αγγλικό δίκαιο (*subrogation*) βασίζεται στην φύση της σύμβασης ασφάλισης, ως σύμβασης αποζημίωσης (*contract of indemnity*), γι' αυτό και δεν βρίσκει εφαρμογή σε συμβάσεις ασφάλισης που δεν είναι συμβάσεις αποζημίωσης (π.χ. ασφάλεια ζωής). Με άλλα λόγια, ο θεσμός αυτός βρίσκει εφαρμογή μόνο στην ασφάλιση ζημίας. Στην αγγλική έννομη τάξη (ομοίως και στην ελληνική), *ratio* του θεσμού της ασφαλιστικής υποκατάστασης είναι η αντίληψη ότι το πρόσωπο που ενεργεί την ασφάλιση

¹⁶⁰ <https://www.dbrsmorningstar.com/>

¹⁶¹ <https://insuranceworld.gr/94628/eidiseis/diethni-eidiseis/poioi-telika-tha-plirosyn-ti-lypiteri-gia-to-ever-given/>

¹⁶² Η αρχή απαγόρευσης πλουτισμού διέπει την ασφάλιση κατά ζημιών, η οποία έχει μόνον αποζημιωτικό χαρακτήρα. Δεν έχει, αντιθέτως, σκοπό να οδηγήσει σε πλουτισμό του δικαιούχου του ασφαρίσματος μέσω της ασφαλιστικής σύμβασης. Η αρχή αυτή αποτελεί πυρήνα της ασφάλισης ζημίας και αν και δεν ορίζεται ρητά σε κάποια διάταξη, προκύπτει από διάφορες διατάξεις όπως αυτή της υπερασφάλισης (άρθρο 17 του Ν.2496/1997), της πολλαπλής ασφάλισης (άρθρο 15 του Ν.2496/1997), του υπολογισμού του κινδύνου (άρθρο 16 παρ. 1 του Ν.2496/1997) και της συμβατικής αποτίμησης (άρθρο 16 παρ. 3 του Ν.2496/1997), με τις οποίες επιτυγχάνεται ο ασφαλισμένος να μην εισπράξει αποζημίωση μεγαλύτερη από την πραγματική ζημία του και άρα να πλουτίσει. Εγκατάληψη της αποζημιωτικής αρχής (στην ασφάλιση ζημίας) θα μετέτρεπε, ενδεχομένως, την ασφαλιστική σύμβαση σε μια κερδοσκοπική σύμβαση ή σε μια σύμβαση παιγνίου ή στοιχήματος. Πηγή: Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ράνια, «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», 6^η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα.

¹⁶³ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», 6η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλας, σελ. 230.

πρέπει να αποζημιωθεί και όχι να πλουτίσει από την σύμβαση ασφάλισης, αποκομίζοντας αποζημίωση τόσο από τον ασφαλιστή, όσο και από τον τρίτο που τον ζημίωσε. Γι' αυτό και ο ασφαλιστής, στο μέτρο που αποζημίωσε τον ασφαλισμένο, υποκαθίσταται στα δικαιώματά του έναντι του τρίτου.¹⁶⁴

Ο θεσμός της «*Subrogation*» λειτουργεί διττώς, ως κάτωθι:

α) Υποκατάσταση στα δικαιώματα του ασφαλισμένου, ενάντια στον τρίτο¹⁶⁵, ή

β) Υποκατάσταση στο (έννομο) συμφέρον ως προς την αποζημίωση που έλαβε ο ασφαλισμένος από τον τρίτο¹⁶⁶.¹⁶⁷

Πιο αναλυτικά:

α) Υποκατάσταση στα δικαιώματα του ασφαλισμένου, ενάντια στον τρίτο.

Βασική προϋπόθεση για να υποκατασταθεί ο ασφαλιστής στα δικαιώματα του ασφαλισμένου, έναντι του τρίτου, είναι (όπως και το ελληνικό δίκαιο) να αποζημιώσει πλήρως τον ασφαλισμένο για όλες τις καλυπτόμενες ζημίες, που προέκυψαν από την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης.¹⁶⁸ Στη περίπτωση που η ζημία του ασφαλισμένου είναι μεγαλύτερη από το ασφάλισμα, σύμφωνα με την σύμβαση ασφάλισης, που καταβάλει ο ασφαλιστής, τότε πρέπει να διακρίνουμε πως αν η ασφαλιστική αξία είναι συμφωνημένη (*valued policy*), τότε ο ασφαλιστής θεωρείται ότι κατέβαλε πλήρως εφόσον καταβάλει το συμφωνημένο ασφάλισμα και η συμφωνία του με τον ασφαλισμένο όσον αφορά την ασφαλιστική αξία είναι δεσμευτική. Αντιθέτως, αν η ασφαλιστική αξία δεν έχει συμφωνηθεί (*unvalued policy*), τότε αρκεί να καταβάλει ο ασφαλιστής ασφάλισμα, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις και τον κίνδυνο, που ανέλαβε από την ασφαλιστική σύμβαση, για να υποκατασταθεί.¹⁶⁹

Η υποκατάσταση στην αγγλική έννομη τάξη δεν αποτελεί (νόμιμη) εκχώρηση. Η υποκατάσταση, στο αγγλικό δίκαιο, δεν δίνει στον ασφαλιστή το δικαίωμα να «*κυνηγήσει*» στο δικό του όνομα τον τρίτο υπόχρεο, επειδή δεν πρόκειται για εκχώρηση. Με αυτό τον τρόπο, ο ασφαλιστής δε δύναται να ενάγει τον τρίτο στο δικό του όνομα, εκτός αν ο ασφαλισμένος του εκχωρήσει τα δικαιώματά του. Αντιθέτως, ο ασφαλιστής θα ασκήσει την αγωγή στο όνομα του ασφαλισμένου¹⁷⁰ και επομένως, «*νόμιμος*» ενάγων (*nominal claimant*) θα είναι ο ασφαλισμένος, παρόλο που ο «*πραγματικός*» ενάγων θα είναι ο ασφαλιστής (*real claimant*). Ο ασφαλισμένος δεν μπορεί να αρνηθεί στον ασφαλιστή να ενάγει τον τρίτο στο όνομά του (του ασφαλισμένου) και αν το κάνει ο ασφαλιστής δύναται να στραφεί εναντίον του νομικά. Όμως, αν ο ασφαλιστής δεν έχει καταβάλει πλήρες ασφάλισμα κατά το χρόνο που ενάγει τον τρίτο στο όνομα του ασφαλισμένου, η αγωγή μπορεί να ευδοκιμήσει μόνο με προηγούμενη συναίνεση (*authority*) του ασφαλισμένου. Συχνά η υποχρέωση του προσώπου, που ενεργεί την ασφάλιση, να προστατέψει τα δικαιώματα του ασφαλιστή του, προκύπτει ρητώς στην σύμβαση ασφάλισης (π.χ. όσον αφορά την ασφάλιση φορτίου έχουμε την ρήτρα cl. 16.2 των *Institute Cargo Clauses A, B και C*, που υποχρεώνει τον ασφαλισμένο να διαφυλάξει, αλλά και να ασκήσει, υπέρ του ασφαλιστή του, τα δικαιώματά του ενάντια στον μεταφορέα και άλλους τρίτους).¹⁷¹ Σε περίπτωση απουσίας ρητών διατάξεων στην σύμβαση ασφάλισης, θεωρείται ότι ένας σιωπηρός όρος (*implied term*) στην

¹⁶⁴ Arnould's Law of Marine Insurance and average 19th edition; Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ράνια, 2020. «*Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο*», (6^η έκδοση), Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.230.

¹⁶⁵ «*Subrogation to the assured's rights against third parties*».

¹⁶⁶ «*Subrogation to an interest in the proceeds of recoveries made by the assured*».

¹⁶⁷ Arnould's Law of Marine Insurance and average 19th edition, σελ 1490-1.

¹⁶⁸ Mc Cardie J. στην υπόθεση «*Edwards (John) & Co vs Motor Union Insurance*».

¹⁶⁹ Απόφαση του «*House of Lords*» στην υπόθεση «*Napier vs Hunter*».

¹⁷⁰ ο θεσμός της υποκατάστασης λειτουργεί μόνο μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, όχι έναντι του τρίτου.

¹⁷¹ Arnould's Law of Marine Insurance and average 19th edition, σελ. 1508-9.

σύμβαση που υποχρεώνει τον ασφαλισμένο να μην «βλάψει/στερήσει» (*prejudice*) το δικαίωμα του ασφαλιστή να υποκατασταθεί στα δικαιώματα του έναντι του τρίτου υπόχρεου.¹⁷² Παραβίαση του εν λόγω καθήκοντος θα οδηγήσει όχι σε απαλλαγή του ασφαλιστή, αλλά και σε υποχρέωση του ασφαλισμένου να τον αποζημιώσει. Όσον αφορά το ύψος της αποζημίωσης προς τον ασφαλιστή, αυτή υπολογίζεται με βάση το πόσο μειώθηκαν (ή περιορίστηκαν) τα δικαιώματα, στα οποία θα υποκατασταθεί αυτός, εξαιτίας της παραβίασης της υποχρέωσης του ασφαλισμένου να μην τα βλάψει ή να τα διατηρήσει.¹⁷³

β) Υποκατάσταση στο (έννομο) συμφέρον ως προς την αποζημίωση που έλαβε ο ασφαλισμένος από τον τρίτο. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος αποζημιωθεί από τον τρίτο υπόχρεο¹⁷⁴ προκειμένου να μειωθεί η ασφαλισμένη ζημία την οποία υπέστη, τότε ο ασφαλιστής που κατέβαλε το ασφάλισμα για την εν λόγω ζημία, υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ασφαλισμένου αναφορικά με τα όσα αυτός εισέπραξε από τον τρίτο ως αποζημίωση. Ο ασφαλιστής, δηλαδή δικαιούται να ζητήσει από τον ασφαλισμένο να του καταβάλει όσα εισέπραξε από τον τρίτο, στο μέτρο του ασφαλίματος που κατέβαλε. Επιπλέον, ο ασφαλιστής έχει ένα «ιδιοκτησιακό συμφέρον» (*proprietary interest*), με την μορφή του *equitable lien*¹⁷⁵ (ομοιάζει λειτουργικά στο «νόμιμο ενέχυρο»), στα όσα εισέπραξε ο ασφαλισμένος από τον τρίτο ως αποζημίωση. Επομένως, έχει ένα δικαίωμα «*in rem*» στις εισπράξεις της αποζημίωσης το οποίο δύναται να ασκηθεί όσο αυτές δεν έχουν αποκτηθεί από έναν καλόπιστο τρίτο.

Ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα σε κάθε αποζημίωση (που έλαβε ο ασφαλισμένος από τον τρίτο), η οποία μειώνει ή εξαλείφει την ζημία του ασφαλισμένου, την οποία αυτός (ο ασφαλιστής) αποζημίωσε, καταβάλλοντας το ασφάλισμα. Με άλλα λόγια, αν μετά την καταβολή του ασφαλίματος ο ασφαλισμένος έλαβε αποζημίωση από τον τρίτο-υπόχρεο, η οποία αποζημίωση αν είχε καταβληθεί πριν την καταβολή του ασφαλίματος, θα μείωνε ή θα εξαλείφει την υποχρέωση του ασφαλιστή να καταβάλει ασφάλισμα (αφού ο ασφαλισμένος θα αποζημιωνόταν από τον τρίτο και δεν θα είχε πια ζημία ή θα είχε μικρότερη), τότε ο ασφαλιστής δικαιούται να ζητήσει το ποσό της αποζημίωσης αυτής (που έλαβε ο ασφαλισμένος από τον τρίτο) στην έκταση του ασφαλίματος που κατέβαλε.

Ως προς την φύση του «ιδιοκτησιακού» δικαιώματος του ασφαλιστή το *House of Lords*, στην υπόθεση «*Napier vs Hunter*», αναγνώρισε ότι ο ασφαλιστής είχε ένα «ιδιοκτησιακό» δικαίωμα στην αποζημίωση, που έλαβε ο ασφαλισμένος, το οποίο απορρέει από την ίδια την αρχή της υποκατάστασης. Το «ιδιοκτησιακό», επομένως, δικαίωμα του ασφαλιστή στην αποζημίωση που έλαβε ο ασφαλισμένος (*equitable lien*) αποτελεί ένα είδος δικαιώματος εξασφάλισης (*security interest*), αφού ο στόχος του είναι να εξασφαλίσει την ικανοποίηση μιας απαίτησης. Επιβάλλεται από το δικαστήριο για να διατηρήσει μια «δικαιοσύνη» στις σχέσεις των μερών, αποτρέποντας τον αδικαιολόγητο πλουτισμό του ασφαλισμένου (δηλαδή να μην λάβει ο ασφαλισμένος και αποζημίωση και ασφάλισμα), εξασφαλίζοντας έτσι, την απαίτηση του ασφαλιστή να υποκατασταθεί στα δικαιώματα του ασφαλισμένου απέναντι στον τρίτο (απαίτηση πηγάζουσα από τον ίδιο τον θεσμό της υποκατάστασης).¹⁷⁶

¹⁷² «*Yorkshire Insurance Co Ltd vs Nisbet Shipping Co Ltd*»

¹⁷³ Arnould's Law of Marine Insurance and average 19th edition, σελ. 1508-9.

¹⁷⁴ Περίπτωση έγερσης αγωγής εναντίον του.

¹⁷⁵ Το *equitable lien* αποτελεί έναν ιδιαίτερο θεσμός του «common law» και επιβάλλεται από το δικαστήριο για να αποτρέψει συνήθως τον αδικαιολόγητο πλουτισμό και να επιβάλει ένα αίσθημα δικαιοσύνης στις σχέσεις των μερών.

¹⁷⁶ Arnould's Law of Marine Insurance and average 19th edition.

4.3. Σύνολο απαιτήσεων που ανακύπτουν από την παρεμπόδιση της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο «Ever Given»

Οι απαιτήσεις που ανέκυψαν από την παρεμπόδιση της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «Ever Given» είναι πολλές και χαρακτηρίζονται από την πολυπλοκότητά τους. Συγκεκριμένα αναφέρονται σε απαιτήσεις από τη ζημία στην ίδια τη Διώρυγα από την προσάραξη του πλοίου (οικονομική ζημία και ζημία της «φήμης» της SCA), απαιτήσεις από την ζημία κύτους του πλοίου καθώς και πρόστιμα, την διαχείριση απαιτήσεων από έτερα πλοία τα οποία ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου εντός της Διώρυγας του Σουέζ (σε αυτό το σημείο αναφέρεται ότι και έτερα πλοία τα οποία αποφάσισαν τελευταία στιγμή να πραγματοποιήσουν τον περίπλου της Αφρικής μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος δύναται να εγείρουν απαιτήσεις αναφορικά με την καθυστέρηση κατάπλου στο λιμένα προορισμού τους καθώς και λόγω της μεγαλύτερης κατανάλωσης καυσίμων αναλογικά με την διανυόμενη απόσταση). Τέλος, θα γίνει αναφορά στη συνεισφορά σε γενική αβαρία, την οποία δήλωσε ο κύριος του πλοίου (βλέπε Παράρτημα ΙΙΙ), όπου εκεί περιλαμβάνονται και οι απαιτήσεις από επιθαλλάσια αρωγή.

4.3.1. Απαιτήσεις από ζημία στη Διώρυγα του Σουέζ

Αρχικά, υπάρχουν απαιτήσεις από ζημία που υπέστη η Διώρυγα του Σουέζ. Το κόστος επισκευής ζημιών που προκλήθηκαν στη Διώρυγα του Σουέζ, όταν το πλοίο «Ever Given» προσάραξε εν μέσω της διέλευσής του σε αυτή, θα αποτελούσε αξίωση για τα P&I, ως απαίτηση «βλάβης σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα» (τα οποία όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο ανταποκρίνονται στην περιγραφή της Διώρυγας του Σουέζ και υπάρχουν κατά μήκος αυτής). Η Διώρυγα του Σουέζ υπέστη περαιτέρω ζημίες, ως αποτέλεσμα των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν για τη διάσωση του πλοίου. Αυτό το κόστος μπορεί, συνεπώς, να συμπεριληφθεί στην προσαρμογή υπολογισμού της γενικής αβαρίας (*General Average - GA*). Επιπλέον, η SCA διεκδικεί οικονομική ζημία (διαφυγόντα κέρδη) και ζημία «φήμης». Αυτό το ζήτημα αποτέλεσε μέρος του διακανονισμού με την SCA με τον *UK P&I Club*, για την απελευθέρωση του υπό κατάσχεση πλοίου. Ο επιμερισμός της ζημίας που προκλήθηκε από τη προσάραξη του πλοίου και τις εργασίες απομάκρυνσης του πλοίου πρέπει να είναι σχετικά ευθείες και θα εκτιμηθούν από το καθεστώς του περιορισμού της ευθύνης.¹⁷⁷

Οι αρχικές εκτιμήσεις για την καθημερινή απώλεια εσόδων για τη Διώρυγα του Σουέζ κυμαίνονται μεταξύ 14 έως 15 εκατομμυρίων δολαρίων. Η Διώρυγα του Σουέζ έκλεισε για σχεδόν μία εβδομάδα (από 23-03-2021 μέχρι 29-03-2021), οπότε αν αυτές οι εκτιμήσεις είναι σωστές, η απώλεια εισοδήματος ως αποτέλεσμα της προσάραξης του πλοίου «Ever Given», θα ανέλθει συνολικά μεταξύ 98 και 105 εκατομμυρίων δολαρίων. Αναμφισβήτητα, ελάχιστα από αυτά τα έσοδα που υπολογίζεται ότι χάθηκαν, ουσιαστικά μόνο αναβλήθηκαν, καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων περίμενε την επανατοποθέτηση του πλοίου στη διώρυγα, προκειμένου να συνεχίσουν την διέλευσή τους σε αυτή, αντί να μεταβληθεί (*deviation*) η πορεία τους γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Αυτός αποτέλεσε έναν από τους ισχυρισμούς

¹⁷⁷ Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

της διαπραγματευτικής πολιτικής των *UK P&I Club* έναντι της έγερσης απαιτήσεων από πλευράς της SCA.¹⁷⁸

Η αρχική απαίτηση από την SCA ανερχόταν στα 916 εκατομμυρίων δολαρίων, η οποία περιλάμβανε 272 εκατομμύρια δολάρια για έξοδα, 300 εκατομμύρια δολάρια για ανταμοιβή υπηρεσιών επιθαλάσσιας αρωγής του πλοίου «*Ever Given*» και 344 εκατομμύρια δολάρια για ζημίες. Κατά τη διάρκεια των ακροαματικών διαδικασιών στην Αίγυπτο, ενώ το πλοίο «*Ever Given*» ήταν υπό κατάσχεση, προέκυψαν στοιχεία για τις ενέργειες των δύο (02) πλοηγών της SCA, οι οποίοι προφανώς διαφωνούσαν μεταξύ τους για το πώς θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν την επίδραση του ανέμου στο πλοίο και το ότι διαφώνησαν με τον Πλοίαρχο του «*Ever Given*» στην προσπάθειά του να επέλθει. Καθίσταται σαφές ότι τα στοιχεία από τον καταγραφέα δεδομένων ταξιδιού (*Voyage data recorder - VDR*¹⁷⁹) του πλοίου αποτέλεσαν κρίσιμο αποδεικτικό μέσο στις διαπραγματεύσεις.¹⁸⁰ Ο τρόπος με τον οποίο έχει διαρθρωθεί ο διακανονισμός με την SCA (βλάβη στη διώρυγα, εργασίες επιθαλάσσιας αρωγής, απώλεια εσόδων, πιθανό πρόστιμο και απώλεια φήμης) δύναται να αποτελέσει θέμα υψίστης σημασίας για τα συμφέροντα του φορτίου από τη συνεισφορά σε γενική αβαρία. Αυτό που αναφέρεται από την *Clyde & Co.* στο *Ever Given Update*, που εκδόθηκε στις 7 Απριλίου, όπου αναφέρεται συγκεκριμένα στην παράγραφο 7:¹⁸¹ «*There will be an interesting dynamic as to whether the sums paid are categorized as salvage (in which case, recovery pro-rata to values will be sought from cargo in GA, and H&M will obviously pay the proportion due from the ship), or categorized as payments for the damage to the canal/loss of revenue and/or fines, in which case, they will fall for P&I and not be part of the GA. Since the SCA is likely to be the recipient of all those sums, they may be less interested than cargo interests, in the technical categorization of any sums paid.*»¹⁸²

Ο συλλογισμός της *Clyde & Co* αναφέρεται στο ότι τα ποσά που προκύπτουν για την διάσωση του πλοίου, επιμερίζονται αναφορικά με το φορτίο (δηλαδή παραπέμπουμε σε γενική αβαρία) και το πλοίο (ασφαλιστές κύτους - *H&M*) ή κατηγοριοποιούνται ως πληρωμές για τη ζημία στη διώρυγα - απώλεια εσόδων ή/ και τυχόν πρόστιμα που θα προκύψουν, οπότε θα αναζητηθούν από τα *P&I* και δε θα αποτελέσουν μέρος της *GA*.

Εν τέλει υπήρξε συμβιβασμός, με παρέμβαση των *UK P&I Club* και οι απαιτήσεις της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ μειώθηκαν στα 600 εκατομμύρια δολάρια. Οι απαιτήσεις αυτές αφορούσαν τις φυσικές ζημίες στη διώρυγα, την απώλεια εσόδων από την παρεμπόδιση χρήσης της και την απώλεια της «*φήμης*» της.

¹⁷⁸ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

¹⁷⁹ Το Voyage recorder data, ή VDR, είναι ένα σύστημα καταγραφής δεδομένων που έχει σχεδιαστεί για όλα τα πλοία που απαιτούνται για να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS του IMO (IMO Res.A.861 (20)), προκειμένου να συλλέγουν δεδομένα από διάφορους αισθητήρες στο πλοίο. Στη συνέχεια ψηφιοποιεί, συμπιέζει και αποθηκεύει αυτές τις πληροφορίες σε εξωτερικά τοποθετημένη προστατευτική μονάδα αποθήκευσης.

¹⁸⁰ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

¹⁸¹ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

¹⁸² Clyde & Co. , «*Casualty Update: "EVER GIVEN"*», 13-07-2021, <https://www.clydeco.com/en/insights/2021/03/casualty-update-ever-given>

4.3.2. Απαιτήσεις από ζημία κύτους του πλοίου

Όσον αφορά τις απαιτήσεις από την ζημία κύτους του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «Ever Given», η ζημία θα καλυφθεί από τους ασφαλιστές σκάφους (*hull underwriters*), αν και είναι πιθανό ότι η ζημία ήταν αρκετά ασήμαντη (υλική ζημία στη πλώρη του πλοίου «*bulbous bow*»¹⁸³). Στην παρακάτω εικόνα εμφανίζεται η σημερινή κατάσταση του πλοίου, το οποίο βρίσκεται σε ναυπηγείο στο Κινγκντάο της Κίνας για εργασίες της επισκευής του.¹⁸⁴

Εικόνες 14 & 15: Υλική ζημιά στην πλώρη του πλοίου «Ever Given»



Πηγή: *Nautilia.gr*

Οποιαδήποτε ζημία είχε προκληθεί, ως αποτέλεσμα των προσπαθειών εκ νέου πλεύσης του πλοίου, το κόστος αυτής της ζημίας θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στην προσαρμογή της γενικής αβαρίας.¹⁸⁵

4.3.3. Απαιτήσεις για πρόστιμα

Τα πρόστιμα που προέκυψαν, δεν είναι γνωστό ακόμα, εάν ο διακανονισμός με την SCA περιελάμβανε το πρόστιμο από τις Αιγυπτιακές Αρχές. Εάν υπήρχε πρόστιμο, θα καλύπτονταν από την ασφάλιση P&I, όπως προβλέπεται στον *Rule 2 Section 22* των Κανόνων του *UK P&I Club*.¹⁸⁶

4.4. Διαχείριση απαιτήσεων από πλοία τα οποία ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου «Ever Given» εντός της Διώρυγας του Σουέζ

Όπως προαναφέρθηκε η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί έναν σημαντικό εμπορικό δρόμο, όπου τα πλοία συγκεντρώνονται σε καθεστώς κυκλοφορίας και περιγράφεται ως «*choke points*» - το περιστατικό του πλοίου «Ever Given» ανέδειξε την καταλληλότητα χρήσης αυτού του όρου.

¹⁸³ «Ever Given : Δείτε τις φωτογραφίες με την ζημιά που έπαθε όταν προσάραξε στο Σουέζ», 03-11-2021, <https://e-nautilia.gr/ever-given-deite-fwtografies-apo-thn-zhmia-sthn-plwrh/>

¹⁸⁴ «Ever Given : Δείτε τις φωτογραφίες με την ζημιά που έπαθε όταν προσάραξε στο Σουέζ», 03-11-2021, <https://e-nautilia.gr/ever-given-deite-fwtografies-apo-thn-zhmia-sthn-plwrh/>

¹⁸⁵ Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

¹⁸⁶ Miller Thomas, UK P&I Rules 2020 for UK (Europe), UK P&I N.V., <https://www.ukpandi.com/-/media/files/uk-p-and-i-club/rules/rulebook-2020---web-final.pdf>.

Μέχρι να απελευθερωθεί το πλοίο και να ανοίξει ξανά η Διώρυγα του Σουέζ, εκατοντάδες πλοία (όπως αυτό αναφέθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο), βρίσκονταν σε αναμονή (στάσιμα), περιμένοντας να πραγματοποιήσουν τη διέλευση τους. Επιπλέον, ορισμένα πλοία είχαν ήδη αποφασίσει να αλλάξουν πορεία (*deviation*), διενεργώντας διέλευση από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος. Σε αυτό το σημείο κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί ότι στις προγραμματισμένες ημέρες ταξιδιού η αλλαγή τέτοιου είδους πορείας του πλοίου προσθέτει επτά (07) έως δεκαπέντε (15) ημέρες, ανάλογα βέβαια με τον τύπο και την ταχύτητα του εκάστοτε πλοίου.¹⁸⁷ Παρακάτω αναλύονται οι απαιτήσεις που προέκυψαν από τα πλοία που ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου «*Ever Given*» εντός της Διώρυγας του Σουέζ. Για την καλύτερη ανάλυσή τους, οι απαιτήσεις αυτές διαχωρίστηκαν σε α) ζημίες τρίτων και β) ζημίες σε φορτία.

4.4.1. Απαιτήσεις από ζημίες τρίτων που ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου «*Ever Given*» εντός της Διώρυγας του Σουέζ

Υπάρχουν πολλές πιθανές αξιώσεις από πολυάριθμα τρίτα μέρη που υπέστησαν ζημίες λόγω της καθυστέρησης που προέκυψε από την προσάραξη του πλοίου «*Ever Given*». Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι πλοιοκτήτες και ναυλωτές άλλων πλοίων, που αναγκάστηκαν να περιμένουν ή να παρεκκλίνουν της προγραμματισμένης πορείας τους, λόγω της παρεμπόδισης χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ.

Στο Αγγλικό Δίκαιο, τέτοιου είδους αξιώσεις για γενικά καθαρή οικονομική ζημία δε δύναται να ανακτηθούν, επειδή οι **απαιτήσεις θεωρούνται υπερβολικά «μεταβλητές»**. Ωστόσο, η κλίμακα των απωλειών για ορισμένους πλοιοκτήτες πλοίων, ειδικά για μεγάλες διαχειρίστριες εταιρείες πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, που είχαν υποστεί τα πλοία τους καθυστέρηση από την εμπλοκή της διέλευσής τους στη Διώρυγα, μπορεί να ήταν σημαντική. Ένας από αυτούς τους πλοιοκτήτες έχει εκτιμήσει τις απώλειες, οι οποίες αποδίδονται άμεσα σε αυτό το περιστατικό σε σχεδόν 20 εκατομμύρια δολάρια. Πολλοί από αυτούς συμβουλευτήκαν δικηγόρους για να διαπιστώσουν εάν υπάρχει ευνοϊκό καθεστώς νομικής δικαιοδοσίας, προκειμένου να εγείρουν τις απαιτήσεις τους.

Οι πλοιοκτήτες των πλοίων, οι οποίοι είχαν προβλέψει τις ρήτρες που καλύπτουν κάλυψη απεργίας και καθυστέρησης (*strike* και *delay* αντίστοιχα), πιθανότατα να δύναται να διεκδικήσουν τις ζημίες τους από τους ασφαλιστές, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εκτράπηκε της προγραμματισμένης πορείας τους μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, προκειμένου να αποφύγουν την ενδεχόμενη καθυστέρησή τους εντός της Διώρυγας του Σουέζ, λόγω του περιστατικού προσάραξης του πλοίου. Οι ασφαλιστές αναφορικά με τις ρήτρες απεργίας και καθυστέρησης, θα προβούν σε πληρωμή των τυχόν απαιτήσεων, έπειτα θα πραγματοποιηθεί υποκατάσταση των ασφαλιστών ως προς αυτές τις απαιτήσεις και τέλος θα επιδιωχθεί η αποζημίωσή τους από την πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου «*Ever Given*».¹⁸⁸

Στο σημείο αυτό έχει ενδιαφέρον να αναφερθεί η επέμβαση της ναυτιλιακής ένωσης *BIMCO* (*Baltic and International Maritime Council*), στο πλαίσιο των καθυστερήσεων που προκλήθηκαν και ενδέχεται να συνεχίσουν να επηρεάζουν τους πλοιοκτήτες και τους εφοπλιστές για αρκετό καιρό. Το ποιος θα πληρώσει για αυτές τις καθυστερήσεις θα καθοριστεί σε μεγάλο βαθμό, όπως

¹⁸⁷ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

¹⁸⁸ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

αναφέρθηκε και παραπάνω αναφορικά με τι προβλέπεται στο ναυλοσύμφωνο και από την ασφαλιστική κάλυψη. Οπότε, η *BIMCO* ετοίμασε ένα σύντομο ερωτηματολόγιο σχετικά με τα βασικά ζητήματα που προκύπτουν και τις επιλογές των πλοιοκτητών και εφοπλιστών. Σε όλες τις περιπτώσεις, τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να επανεξετάσουν προσεκτικά τους όρους ναύλωσης του πλοίου και, όπου ενδείκνυται, να ζητήσουν νομικές συμβουλές πριν ενεργήσουν. Μεταξύ άλλων το ερωτηματολόγιο της *BIMCO* περιείχε τις εξής πληροφορίες, δηλαδή με το αν υπήρχε ναύλωση κατά ταξίδι και χρονοναύλωση, καθώς και τις συνέπειές τους.

I) Στην περίπτωση της **ναύλωσης κατά ταξίδι** ένα τυπικό ναυλοσύμφωνο που χρησιμοποιείται ευρέως είναι το *GENCON* και όσον αφορά την καθυστερημένη άφιξη ενός πλοίου στο λιμένα προορισμού του, ενδέχεται να θέσει τους πλοιοκτήτες σε κίνδυνο ακύρωσης. Και πάλι, η *BIMCO* συνιστά στους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές να συνεννοηθούν το συντομότερο δυνατό για να αντιμετωπίσουν τις πρακτικές και οικονομικές συνέπειες του συμβάντος. Οπότε καθίσταται σαφές ότι ένας πλοιοκτήτης μπορεί να είναι εκτεθειμένος σε ακύρωση εάν το πλοίο φτάσει μετά την ημερομηνία ακύρωσης που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο λόγω καθυστερήσεων στη Διώρυγα του Σουέζ, αλλά δύναται αυτό να αποφευχθεί αν το *laycan* (*Lay Days Cancellation Days*) επεκταθεί με συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών. Επιπλέον, υπάρχει πιθανότητα ο χρόνος που χάθηκε και το πρόσθετο κόστος να επιβαρύνουν τους πλοιοκτήτες. Σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσύμφωνου ή της φορτωτικής, οι πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να προχωρήσουν σε εύλογη επίσπευση στους λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης.

II) Στην περίπτωση της **χρονοναύλωσης** χρησιμοποιείται ευρέως το τυπικό ναυλοσύμφωνο *NYPE* και όσον αφορά την καθυστερημένη παράδοση του φορτίου ή την καθυστερημένη άφιξη ενός πλοίου στο λιμένα προορισμού, ενδέχεται να θέσει τους πλοιοκτήτες σε κίνδυνο ακύρωσης. Είναι απίθανο οι πλοιοκτήτες να παραβιάσουν οποιαδήποτε υποχρέωση εκτέλεσης του ταξιδιού με την πλεύση υπό τη δέουσα ταχύτητα, κάτι που αναφέρεται στο άρθρο 8 του *NYPE*. Επιπλέον, όταν τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν συνάψει σύμβαση για μία τυπική χρονοναύλωση (όπως το *NYPE*, το *BALTIME* ή το *BOXTIME*) είναι πολύ απίθανο ο χρονοναυλωτής να σταματήσει να δίδει το απαιτούμενο μίσθωμα (*hire*) για τη ναύλωση του πλοίου (**off-hire**), λόγω της καθυστέρησης που προκλήθηκε από το «*Ever Given*». Η καθυστέρηση δεν προέκυψε από ζήτημα που σχετίζεται άμεσα με το ίδιο το πλοίο (π.χ. βλάβη), αλλά οφείλεται σε ένα ξένο συμβάν που δεν προκύπτει από πταίσμα του πλοιοκτήτη ή του πλοίου.¹⁸⁹ Παρόλα αυτά στην περίπτωση του πλοίου «*Ever Given*» υπήρξε περίοδος *off-hire*, δηλαδή αναστολής της υποχρέωσης καταβολής του συμφωνηθέντος ναύλου κατά τη διάρκεια που παρέμενε κατεσχεμένο στο αγκυροβόλιο του *Great Bitter Lakes*.

4.4.2. Απαιτήσεις από ζημιές για το φορτίο από πλοία που ανέμεναν την απεμπλοκή του πλοίου «*Ever Given*» εντός της Διώρυγας του Σουέζ

Η δυνατότητα έγερσης απαιτήσεων έναντι της πολιτικής ασφάλισης του φορτίου δεν είναι δεδομένη, καθώς **οι περισσότερες ασφαλίσεις θαλάσσιου φορτίου δεν καλύπτουν ζημιές λόγω καθυστερήσεων**. Δεδομένου των συνθηκών θα υπάρξει καθυστέρηση για πλοία που βρίσκονταν ήδη κοντά στην εισόδο της Διώρυγας του Σουέζ, τα οποία αποφάσισαν να περιμένουν μέχρι την απεμπλοκή του πλοίου «*Ever Given*», καθώς και τα πλοία που αποφάσισαν να απομακρυνθούν από το προγραμματισμένη του πορεία, προκειμένου να κάνουν

¹⁸⁹ «“*EVER GIVEN*” *SUEZ DELAYS – WHO PAYS FOR THE CONSEQUENCES?*», <https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20210406-ever-given-suez-delays-who-pays-for-the-consequences>

τη μεγαλύτερη διαδρομή μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος και να φτάσουν αργότερα από τα προγραμματισμένα τους δρομολόγια.¹⁹⁰

Οι περισσότερες ασφαλίσεις φορτίου υιοθετούν τις *Institute Cargo Clauses* που εκδίδονται από το *Institute of London Underwriters Wordings*. Αυτές οι ρήτρες υιοθετούν τον συλλογισμό της αγγλικής νομοθεσίας και πρακτικής. Αυτό σημαίνει ότι θα ισχύουν οι όροι του *UK Marine Insurance Act 1906*. Οι περισσότερες από αυτές τις πολιτικές καλύπτουν όλους τους τύπους κινδύνων και η καθυστέρηση εξαιρείται, σύμφωνα με το άρθρο 55 (2b) της *Marine Insurance Act 1906* σε συνδυασμό με την Cls 4.5 των *Institute Cargo Clauses*: «*loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against*», ήτοι δεν καλύπτεται απώλεια από ζημία ή δαπάνη που προκαλείται από καθυστέρηση, ακόμη και αν η καθυστέρηση προκληθεί από ασφαλισμένο κίνδυνο. Βέβαια, αυτό μπορεί να αλλάξει αν τροποποιηθεί η πολιτική ασφάλισης του φορτίου, προκειμένου να καταργηθεί αυτός ο αποκλεισμός, αποτελώντας εύλογη και συνετή ενέργεια για τους ασφαλισμένους.¹⁹¹

Υπάρχουν δύο μορφές απαιτήσεων όσον αφορά το φορτίο (*cargo claims*) και οι οποίες αναλύονται ως κάτωθι:

i) Ορισμένα φορτία, όπως ευπαθή φορτία/ φορτία που διατηρούνται και ακολούθως μεταφέρονται σε περιβάλλον ψύξης (*perishable/refrigerated cargoes*), ενδέχεται να έχουν υποστεί ζημία ως αποτέλεσμα της σημαντικής καθυστέρησης που ακολούθησε λόγω της προσάραξης του εν λόγω πλοίου. Αν αυτό συμβεί, τότε όσοι έχουν έννομο συμφέρον για το φορτίο είναι πιθανό να εγείρουν απαιτήσεις έναντι της πλοιοκτήτριας εταιρείας του πλοίου «*Ever Given*» για τη ζημία που υπέστησαν. Ωστόσο, αν ευδοθούν ή όχι οι προσπάθειές τους θα εξαρτηθεί από την αμυντική στάση της πλοιοκτήτριας εταιρείας σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμυ. Για παράδειγμα, η αμυντική της στάση θα μπορούσε να περιλαμβάνει στοιχεία όπως, «*λάθος στην πλοήγηση*» (λόγω σφάλματος πληρώματος ή σφάλματος πλοηγού κατά την πλοήγηση του πλοίου κατά τη διέλευσή του εντός της Διώρυγας του Σουέζ) ή «*θαλάσσιους κινδύνους*» (όπως λόγω των ξαφνικών, ισχυρών ριπών ανέμου).

ii) Τα μη ευπαθή φορτία (*non-perishable cargoes*) πιθανότατα δεν υπέστησαν ζημία, αλλά καθυστέρησαν να παραδοθούν στον προορισμό τους και επειδή η καθαρή οικονομική ζημία λόγω καθυστέρησης δεν είναι γενικά ανακτήσιμη, σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμυ, οι ισχυρισμοί αυτοί είναι απίθανο να επιτύχουν έναντι της πλοιοκτήτριας εταιρείας του πλοίου «*Ever Given*».

Συνεπώς, ο αριθμός και το επίπεδο των απαιτήσεων αναφορικά με το φορτίο που αντιμετωπίζει η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι πιθανό να είναι περιορισμένο. Στην περίπτωση που υπήρχαν τέτοιου είδους αξιώσεις, θα έπρεπε να καλύπτονται από το *P&I Club* και να υπόκεινται σε καθεστώς περιορισμού.¹⁹²

4.5. Γενική αβαρία

Ο κύριος του πλοίου (όπου νοούνται οι *Luster Maritime S.A.* και *Higaki Sangyo Kaisha Limited*) μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» αξιοποίησε το δικαίωμά του να δηλώσει γενική αβαρία (βλέπε Παράρτημα III), αιτώντας ασφάλεια (*general average security*) από τα

¹⁹⁰ Ever Given: Legal and Insurance Implications, 28-03-2021, <https://maritime-executive.com/editorials/ever-given-legal-and-insurance-implications>

¹⁹¹ Ever Given: Legal and Insurance Implications, 28-03-2021, <https://maritime-executive.com/editorials/ever-given-legal-and-insurance-implications>

¹⁹² Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

συμφέροντα του φορτίου (*cargo interest*). Ο λόγος που δήλωσε γενική αβαρία, ήταν επειδή τέθηκαν σε κίνδυνο συλλογικά το πλοίο μεταφοράς εμπνευματοκιβωτίων, το φορτίο του καθώς και το καύσιμό του (πετρέλαιο). Ένας επιπλέον λόγος αποτέλεσε και το σημαντικό ύψος του κόστους. Η γενική αβαρία δηλώθηκε σύμφωνα με τους Κανόνες *York-Antwerp* (1994). Οι Κανόνες *York-Antwerp* έχουν συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο και συμπληρωματικά στις εκδοθείσες φορτωτικές (όπως αυτό εμφανίζεται και στο Παράρτημα II).

4.5.1. Η έννοια της γενικής αβαρίας

Ο θεσμός της γενικής αβαρίας ισχύει από αρχαιοτάτων χρόνων και τον συναντάμε στο Νόμο των Ροδίων (408 π.Χ.), στο Ρωμαϊκό και Ιουστινιάνειο Δίκαιο (*Lex Rhodia de Jactu*) και στη Μεσαιωνική Ευρώπη, ενώ ρυθμίστηκε νομοθετικά αρχικά στη Γαλλία (*Ordonance*, 1681) και κατόπιν στον Κώδικα Εμπορίου (*Code de Commerce*, 1808). Ο θεσμός αυτός προέβλεπε ότι σε περίπτωση αποβολής φορτίου, που βρίσκονταν επί του πλοίου, εσκεμμένα (εκούσια) από τον πλοίαρχο για την διατήρηση της περιουσίας λόγω άμεσου κινδύνου, η εν λόγω ζημία να μοιράζεται μεταξύ όλων εκείνων που έχουν συμφέρον από την επελθούσα διάσωση.¹⁹³

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. οι οποίες αναφέρονται στην έννοια της **κοινής αβαρίας** (άρθρο 219 του Κ.Ι.Ν.Δ.), νοούνται οι ζημιές ή δαπάνες, οι οποίες πραγματοποιούνται εκουσίως και κατά την εύλογη κρίση για την σωτηρία του πλοίου και του φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο, εφόσον επήλθε το επιδιωχθέν ωφέλιμο αποτέλεσμα.

Η έννοια της γενικής αβαρίας ορίζεται σύμφωνα με τους κανόνες *York - Antwerp* και ως εκ τούτου περιγράφεται ως μία κατάσταση κατά την οποία πραγματοποιείται μία έκτακτη θυσία ή δαπάνη, με σκόπιμο και λογικό τρόπο, στοχεύοντας στη σωτηρία της περιουσίας που βρίσκεται σε κίνδυνο κατά τη διάρκεια του πλου. Για παράδειγμα, η διάσωση ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο (*salvage of vessel*) αποτελεί τυπική περίπτωση της γενικής αβαρίας, η οποία έχει ως στόχο τη διάσωση της περιουσίας. Σε αυτό το σημείο κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί πως στην περίπτωση της έκτακτης θυσίας, θα πρέπει το αποτέλεσμα να καταλήγει σε επιτυχή έκβαση διάσωσης της περιουσίας, προκειμένου η απώλεια αυτή να καλυφθεί από τη γενική αβαρία.¹⁹⁴ Η γενική αβαρία χαρακτηρίζεται από οποιαδήποτε έκτακτη, ηθελημένη και εύλογη πράξη θυσίας ή δαπάνες σε στιγμές κοινού θαλασσιού κινδύνου προς διαφύλαξη - διάσωση του πλοίου, του φορτίου και του ναύλου.¹⁹⁵

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 66 (2) του *Marine Insurance Act* του 1906, ως γενική αβαρία θεωρείται όταν θυσιάζεται μία ιδιοκτησία, όπως το πλοίο, ή όταν γίνεται μία μεγάλη δαπάνη σκόπιμα ή και για λόγους κοινής ασφάλειας των συμφερόντων που μπορεί να εμφανιστούν σε μία ναυτική περιπέτεια. Η απαίτηση ενός πλοιοκτήτη σχετικά με την ασφάλιση του πλοίου του, μπορεί να αφορά θυσία γενικής αβαρίας, δηλαδή ζημία που γίνεται στο πλοίο για λόγους κοινής ασφάλειας, δαπάνη γενικής αβαρίας που πραγματοποιείται από τον πλοιοκτήτη, και συνεισφορά γενικής αβαρίας όταν ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρώσει για θυσίες και δαπάνες που έκαναν τρίτα πρόσωπα.¹⁹⁶

¹⁹³ Ενημερωτικό σημείωμα της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, 2014. <https://docplayer.gr/295324-Enosi-asfalistikon-etairion-ellados.html>

¹⁹⁴ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 749-750.

¹⁹⁵ Ενημερωτικό έγγραφο της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, 2014. <https://docplayer.gr/295324-Enosi-asfalistikon-etairion-ellados.html>

¹⁹⁶ Παζαρζής Μιχαήλ, 2009 «Πανεπιστημιακές Σημειώσεις για απαιτήσεις ναυτασφαλίσεων», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» είναι χρονοναυλωμένο στην εταιρεία *EVERGREEN*, οπότε εΐθισται στα υποδείγματα των ναυλοσυμφώνων να υπάρχει η ρήτρα «*Προστατευτικές ρήτρες/ Protective clauses*», η οποία μεταξύ άλλων αναφέρεται στη Γενική Αβαρία/ *General average & New Jason Clause (NYPE 93 cl. 25, 31c/ Baltimore 1939, Part II, cl. 23/ Intertanktime 80, Part II, cl. 35)*, καθώς και τις διαδικασίες για τον διακανονισμό της.¹⁹⁷ Επιπλέον, στην τυπική φόρμα της φορτωτικής (βλέπε Παράρτημα II) εμφανίζεται η ρήτρα «*General Average*», η οποία χρησιμοποιείται συχνά από την χρονοναυλώτρια εταιρεία του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*».

4.5.2. Συνεισφορά γενικής αβαρίας

Η θυσία της γενικής αβαρίας πρέπει να γίνει τη στιγμή του κινδύνου για λόγους ασφαλείας. Βέβαια στην περίπτωση της δαπάνης και της γενικής αβαρίας, πραγματοποιείται μετά το πέρας του κινδύνου. Δεν είναι απαραίτητο η πραγματική δαπάνη των χρημάτων να γίνεται τη στιγμή του κινδύνου, αλλά είναι απαραίτητο μόνο όταν το πλοίο και το φορτίο έχουν να αντιμετωπίσουν κάποιο κίνδυνο τη στιγμή που υιοθετήθηκαν τα έκτακτα μέτρα τα οποία στη συνέχεια απαιτούσαν την έκτακτη δαπάνη, το άτομο που υφίσταται γενική αβαρία δικαιούται να απαιτήσει συνεισφορά από αυτούς που ωφελούνται από αυτή την απώλεια. Αυτή καλείται ως συνεισφορά γενικής αβαρίας και μπορεί να οριστεί ως μία συνεισφορά από όλα τα μέρη, που έχουν έννομο συμφέρον στο πλοίο, φορτίο και καύσιμο, σε μία ναυτική περιπέτεια για να αποκαταστήσουν τη ζημία, την οποία υφίσταται ένα ή περισσότερα από αυτά τα μέρη από θυσίες που πραγματοποιήθηκαν ή από έξοδα που προκλήθηκαν για τη διάσωση του συνόλου.

Το άρθρο 66 (03) του *Marine Insurance Act 1906* αναφέρει ότι: «*Όταν υπάρχει απώλεια γενικής αβαρίας το μέρος που έχει επιβαρυνθεί από αυτή δικαιούται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που επιβάλλονται από το ναυτικό νόμο, μία συνεισφορά από τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη και αυτή η συνεισφορά ονομάζεται συνεισφορά γενικής αβαρίας*».

Την ευθύνη συνεισφοράς σε γενική αβαρία έχει ο ιδιοκτήτης κάθε συμφέροντος (πλοίο, φορτίο, ναύλος καθώς και το καύσιμο) που ωφελείται από μία πράξη γενική αβαρίας θα πρέπει να συνεισφέρει στην απώλεια που προκλήθηκε σαν αποτέλεσμα αυτής της πράξης υπό την προϋπόθεση ότι ήταν πραγματικά σε κίνδυνο τη στιγμή που συνέβη μία τέτοια απώλεια.¹⁹⁸

Οι ακόλουθες μορφές απωλειών αποτελούν ορισμένα από τα πιο σημαντικά παραδείγματα γενικής αβαρίας: ρίψη μέρος του φορτίου ή των προμηθειών του πλοίου στη θάλασσα, κόψιμο καταρτιών ή κάβων, εκούσια βύθιση του πλοίου, εκούσια προσάραξη, εκφόρτωση του φορτίου από το πλοίο προς ελάφρυνση των βαρών του, απασχόληση υπηρεσιών ναυαγιαίρεσης, πληρωμή για να εξασφαλιστεί η απελευθέρωση του πλοίου από περιορισμό, υποθήκευση του πλοίου ή πώληση μέρους του φορτίου, επιπρόσθετη κατανάλωση καυσίμου, απασχόληση υπηρεσιών ρυμούλκησης και άλλες περιπτώσεις. Σε αυτό το σημείο και για πρακτικούς λόγους στις περιπτώσεις της γενικής αβαρίας δύναται να συμπεριληφθούν και υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής, προκειμένου το πλοίο να διασωθεί. Στα έξοδα της επιθαλάσσιας αρωγής (*salvage*) περιλαμβάνονται τα ποσά που καταβάλλονται στους αρωγούς ως ανταμοιβή για τη διάσωση του πλοίου και του φορτίου από μία επικίνδυνη κατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των νομικών εξόδων και άλλες χρεώσεις που δύναται να προκύψουν, σύμφωνα με τον Κανόνα νι των *York-Antwerp Rules*. Επιπλέον αξίζει να σημειωθεί ότι σε παρόμοιες καταστάσεις, στις χρεώσεις

¹⁹⁷ Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 778 (31), 750.

¹⁹⁸ Παζαρζής Μιχαήλ, 2009 «*Πανεπιστημιακές Σημειώσεις για απαιτήσεις ναυτασφαλίσεων*», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

υφίστανται και τα έξοδα προς αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της ζημίας. Ωστόσο αυτού του είδους τα έξοδα δεν αποτελούν μέρος της γενικής αβαρίας, σύμφωνα με το άρθρο 78 (02) του *Marine Insurance Act 1906*. Είναι καθήκον του ασφαλισμένου να λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο με σκοπό να αποτρέψει ή να ελαχιστοποιήσει την επικείμενη απώλεια¹⁹⁹ (*sue & labor*²⁰⁰) και ως εκ τούτου αυτό αφορά την αποκλειστική σχέση του πλοιοκτήτη και του ασφαλιστή.

Ουσιαστικά στην γενική αβαρία στην περίπτωση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εντάσσονται τα *detention expenses*. Η γενική αβαρία ισχύει από την στιγμή που επανατοποθετήθηκε το υπό εξέταση πλοίο και παρέκκλινε της συμφωνημένης πορείας (που αρχικώς είχε) από το σημείο της προσάραξης του μέχρι τη λίμνη *Great Bitter*, όπου τελούσε υπό κατάσχεση από τις Αιγυπτιακές Αρχές. Αρχικά στα έξοδα συμπεριλαμβάνονται τα *port charges* (λιμενικά τέλη), τα καύσιμα που καταναλώνονται, οι μισθοί του πληρώματος και τελικώς εντάσσονται και τα έξοδα που ανακύπτουν από την επιθαλάσσια αρωγή στο πλοίο.

Στην περίπτωση της επιθαλάσσιας αρωγής στο πλοίο «*Ever Given*», εφαρμόστηκαν οι διατάξεις της Σύμβασης περί επιθαλάσσιας αρωγής του 1989 και του *Marine Insurance Act 1906*. Η επιθαλάσσια αρωγή διακρίνεται σε εθελοντική (*voluntary salvage*) και αρωγή με τη δυνατότητα ναύλωσης ρυμουλκών από πλευράς του πλοιοκτήτη του κινδυνεύοντος πλοίου (*contractual salvage*). Να σημειωθεί ότι έχει συναφθεί *LOF* και οι αρωγοί της επιχείρησης αυτής δύναται να αποζημιωθούν, σύμφωνα με το άρθρο 13 της Σύμβασης περί επιθαλάσσιας αρωγής του 1989, η οποία είναι συνήθως αποτέλεσμα διαιτησίας. Παρόλα αυτά είναι ενδιαφέρον να αναφερθεί ότι με βάση το αγγλικό Δίκαιο στη γενική αβαρία δεν εντάσσονται τα έξοδα της επιθαλάσσιας αρωγής (*salvage charges*)²⁰¹, σύμφωνα με τις διατάξεις του *Marine Insurance Act 1906*, αλλά στην περίπτωση του πλοίου «*Ever Given*» και οι δύο προαναφερθείσες περιπτώσεις για επιθαλάσσια αρωγή περιλαμβάνονται στη γενική αβαρία, προκειμένου να υπολογιστεί η διαφορά των διασωθείσων αξιών και σύμφωνα με τον Κανόνα νι των *York-Antwerp Rules*. Τέλος, στη γενική αβαρία συμπεριλαμβάνεται το κόστος μεταφόρτωσης του φορτίου (Κανόνας F των *York-Antwerp Rules*) του πλοίου «*Ever Given*» σε έτερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου να παραδοθεί ασφαλώς στο λιμάνι του Αμβούργου.

4.5.3. Διακανονισμός σε περίπτωση κήρυξης γενικής αβαρίας

Τα ζητήματα που προκύπτουν από μία κατάσταση γενικής αβαρίας και το διακανονισμό της είναι πολύπλοκα.²⁰² Σε περίπτωση κήρυξης γενικής αβαρίας διορίζονται Διακανονιστές Αβαριών (για το συγκεκριμένο συμβάν οι *RHL Average Adjusters*), από τους πλοιοκτήτες (σε συνεννόηση με τον ασφαλιστή), εκτός και αν υπάρχουν άλλες οδηγίες από μέρους των πλοιοκτητών. Εν συνεχεία, οι πλοιοκτήτες σε συνεργασία με τους Διακανονιστές Αβαριών θα αποφασίσουν για τη μορφή της εγγύησης που θα ζητηθεί και θα στείλουν οδηγίες στους πράκτορες στα διάφορα λιμάνια εκφόρτωσης.

¹⁹⁹ Παζαρζής Μιχαήλ, 2009 «Πανεπιστημιακές Σημειώσεις για απαιτήσεις ναυτασφαλίσεων», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

²⁰⁰ Η «*Sue and Labour clause*» περιλαμβάνεται στην ΜΙΑ 1906, section 78 (02) και σε διάφορες «*hull clauses*» (π.χ. *Institute Time Hull* και *International Hull Clauses*). Η ρήτρα αυτή υποχρεώνει τον ασφαλισμένο (π.χ. πλοιοκτήτη) να περιορίσει/αποτρέψει την ζημία του αντικειμένου του ασφαλιστικού συμφέροντος (π.χ. του πλοίου), μετά την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου. Επιπλέον, σύμφωνα με την ρήτρα, τα έξοδα στα οποία υποβάλλεται ο ασφαλισμένος για την εκτέλεση της υποχρέωσής του αυτής (π.χ. μετακίνηση του ζημιωθέντος/ασφαλισμένου πλοίου σε ασφαλές μέρος), αποζημιώνονται από τον ασφαλιστή, υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι τα έξοδα αυτά έγιναν για να περιοριστεί/αποτραπεί μια ζημία η οποία καλύπτεται από τον ασφαλιστή. Πηγή: https://trireme.biz/news/post/sue_and_labour_explained.

²⁰¹ Άρθρο 65 (02) του ΜΙΑ 1906.

²⁰² Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ.750.

Η εγγύηση (*average bond*) πρέπει να παραχωρείται πριν από την παράδοση του φορτίου. Οι συνήθεις μορφές εγγύησης είναι οι ακόλουθες:

- Μόνο με υπογραφή του *Lloyd's Average Bond*²⁰³ από τους παραλήπτες, όταν το ποσό δεν είναι μεγάλο.
- Με υπογραφή του *Lloyd's Average Bond* από τους παραλήπτες και παροχή εγγυητικής επιστολής (*Average Guarantee*) από μέρους των ασφαλιστών του φορτίου και των άλλων συμφερόντων.²⁰⁴ Οι εγγυητικές επιστολές από τράπεζες δεν γίνονται δεκτές, λόγω του ότι είναι περιορισμένες, αναφορικά με τη διάρκεια και το ποσό.
- Σε επείγουσες περιπτώσεις, όταν το ύψος της γενικής αβαρίας δε δύναται να υπολογισθεί έγκαιρα, η εγγύηση δίνεται με την υπογραφή του *Lloyd's Average Bond* από τους παραλήπτες, στο οποίο προστίθεται η εξής ρήτρα: «*Τα μέρη αναλαμβάνουν επίσης να πληρώσουν, αν τους ζητηθεί, χρηματική εγγύηση όταν το ποσό της γενικής αβαρίας έχει περίπου υπολογισθεί*».

Βήμα 1^ο: Όλα τα συναφή έγγραφα της εγγυοδοσίας θα πρέπει να σταλούν στους Διακανονιστές είτε απευθείας, είτε μέσω του πλοιοκτήτη του πλοίου «*Ever Given*». Για την προετοιμασία του διακανονισμού χρειάζονται όλες οι σχετικές εκθέσεις με το συμβάν, όπως: αποσπάσματα ημερολογίων, διαμαρτυρίες, εκθέσεις επιθεωρητών, αντίγραφα αλληλογραφίας και κάθε είδους πληροφορία που έχει σχέση με το συμβάν αυτό και τις ενέργειες που πραγματοποιήθηκαν, τους λογαριασμούς για όλα τα έξοδα που έγιναν με συνημμένες τις σχετικές αποδείξεις.

Βήμα 2^ο: Ύστερα, οι Διακανονιστές στέλνουν αντίγραφο του διακανονισμού ή αποσπάσματος αυτού αναλόγως, περιληπτική κατάσταση των πληρωμών στα εμπλεκόμενα μέρη, προκειμένου αυτά να καταβάλουν τα ποσά που τους αναλογούν, σύμφωνα με το **ποσοστό συμμετοχής τους στα έξοδα της γενικής αβαρίας**. Ο υπολογισμός των αξιών που συνεισφέρουν στη γενική αβαρία είναι έργο των Διακανονιστών και όπως αυτό αναφέρθηκε παραπάνω είναι ένα έργο συχνά δύσκολο.

Εν ολίγοις, αναφέρεται ότι τα περιουσιακά στοιχεία που μετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά κατά το χρόνο του ατυχήματος (στη συγκεκριμένη περίπτωση, η προσάραξη του πλοίου «*Ever Given*») που δίνει αφορμή για επίκληση σε γενική αβαρία και τα οποία διεσώθησαν επιτυχώς λόγω των ενεργειών αυτών, συνεισφέρουν στην γενική αβαρία ανάλογα με την αξία τους (πλοίο, φορτίο, καύσιμο). Μετά τις καταβολές των ποσών από τα εμπλεκόμενα μέρη και την ασφαλή παράδοση του φορτίου, οι Διακανονιστές επιστρέφουν τα πρωτότυπα ***General Average Bond*** και ***Guarantee*** στους αποστολείς τους.²⁰⁵

²⁰³ *Bond*: όταν έχει κηρυχθεί κατάσταση γενικής αβαρίας, οι ιδιοκτήτες του φορτίου ή και άλλοι ενδιαφερόμενοι, οφείλουν να δώσουν τα λεγόμενα «*bonds*», με τα οποία εγγυώνται τη συνεισφορά τους κατά τη διευθέτηση της επερχόμενης γενικής αβαρίας. Πηγή: Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «*ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3^η Έκδοση, Αθήνα 2010, σελ.750.

²⁰⁴ Έχοντας *General Average Bond* και *Guarantee*, προκύπτει ένα ισχυρό security (αν υπάρχει ένα από τα δύο δεν είναι τότε ισχυρό). Σχετική τυγχάνει η υπόθεση Metall Market OOO v Vitorio Shipping Co Ltd «*Lehmann Timber*» [2013] EWCA Civ 650.

²⁰⁵ Ενημερωτικό σημείωμα της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, 2014. <https://docplayer.gr/295324-Enosi-asfalistikon-etairion-ellados.html>

Πίνακας 4: Έννοιες της γενικής αβαρίας

Σύντομη επεξήγηση ανωτέρω εννοιών (Θυσία – Συνεισφορά – Διακανονισμός γενικής αβαρίας)	
Κίνδυνος	Πραγματικός κίνδυνος ο οποίος είναι κοινός για το πλοίο, το φορτίο και τα υπόλοιπα συμμετέχοντα συμφέροντα.
Θαλάσσια Περιπέτεια	Συλλογικού Χαρακτήρα (Πλοίο-φορτίο-ναύλος-καύσιμα)
Έκτακτες, απαραίτητες & εύλογες θυσίες ή δαπάνες	Πραγματοποιούνται συνειδητά και αποσκοπούν στην συλλογική προστασία όλων των περιουσιακών στοιχείων τα οποία συμμετέχουν στην θαλάσσια περιπέτεια.
General Average Guarantee	Δίδεται από τον ασφαλιστή φορτίου.
General Average Bond	Δίδεται από τον παραλήπτη/νόμιμο απαιτητή.

Πηγή: Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος.

Απαντήσεις στη περίπτωση συνεισφοράς σε γενική αβαρία θα δοθούν από τους *Richards Hogg Lindley (RHL)*²⁰⁶ - *average adjusters*, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τον διακανονισμό, λόγω της προσαράξεως του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» στη Διώρυγα του Σουέζ.

Στη γενική αβαρία, φορτίο και πλοίο συνεισφέρουν λογιστικά τον λόγο **αξία προς δαπάνη**, ήτοι ο κάθε ιδιοκτήτης περιουσιακού στοιχείου συνεισφέρει ανάλογα με την ωφέλεια που έχει ώστε τελικά να συνεισφέρουν «*όλοι το ίδιο*».²⁰⁷ Να σημειωθεί ότι στις αξίες συνεισφοράς (*contributory values*), συνεισφέρει και ο ιδιοκτήτης του καυσίμου (σε αυτή την περίπτωση υφίσταται καθεστώς χρονοναύλωσης, άρα επιβαρύνεται ο ναυλωτής).

4.5.4. Ευθύνη των ασφαλιστών

Οι ασφαλιστές έχουν ευθύνη αναφορικά με την αποζημίωση της θυσίας στη γενική αβαρία ή της συνεισφοράς της σε αυτή. Όταν υπάρχει μία θυσία γενικής αβαρίας που οφείλεται σε έναν ασφαλισμένο κίνδυνο, ο ασφαλιστής είναι άμεσα υπεύθυνος στον ιδιοκτήτη του συμφέροντος που θυσιάστηκε, αναφορικά με ολόκληρο το ποσό αυτής της θυσίας. Αφού ο ασφαλιστής πληρώσει για αυτή την απώλεια, εν συνεχεία έχει δικαίωμα να βρεθεί στη θέση του ασφαλισμένου του για να εξασφαλίσει την συνεισφορά από τα υπόλοιπα συμφέροντα. Οι ασφαλιστές κατά κανόνα δεν είναι δεσμευμένοι να αποζημιώσουν ολόκληρο το ποσό της θυσίας της συνεισφοράς ακόμα και όταν το αντικείμενο αυτό είναι πλήρως ασφαλισμένο, αλλά αποζημιώνουν μόνο μία **αναλογία** αυτής. Ο καθορισμός αυτής της αναλογίας προκύπτει από την

²⁰⁶ Διακανονιστές Αβαρίας, <https://www.average-adjusters.com/>

²⁰⁷ Ενημερωτικό σημείωμα της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, 2014. <https://docplayer.gr/295324-Enosi-asfalistikon-etairion-ellados.html>

ασφαλισμένη αξία του συμφέροντος στην αξία που εκτιμάται για τους σκοπούς της συνεισφοράς.

Επιπλέον, προκειμένου να εξασφαλιστεί η υλοποίηση του θεσμού γίνεται δεκτό ότι δύναται να ζητήσει τη συντηρητική κατάσχεση του πλοίου (απαγόρευση του απόπλου²⁰⁸), καθώς και του φορτίου με σκοπό να εξασφαλιστούν οι απαιτήσεις από την από την συνεισφορά. Το αρμόδιο δικαστήριο κρίνει με βάση τα στοιχεία που έχει για το υποστατό και το μέγεθος των απαιτήσεων. Η συντηρητική κατάσχεση των πλοίων διέπεται από το δίκαιο της πολιτείας όπου αυτό βρίσκεται, διαφορετικά αρμόδιο είναι το δικαστήριο στη δικαιοδοτική περιοχή του οποίου βρίσκεται ο λιμένας όπου ναυλοχεί το πλοίο, το οποίο τελεί υπό κατάσχεση.²⁰⁹ Εν συνεχεία, υφίσταται το θέμα της εγγύησης, η οποία δύναται να παρασχεθεί από τρίτο πρόσωπο που δεν είναι τράπεζα. Γίνεται ειδικότερα δεκτό ότι η εγγύηση για γενική αβαρία παρέχεται από τους ιδιοκτήτες του φορτίου πριν την παράδοση τους σε αυτούς με την υπογραφή του εγγράφου εγγυήσεως υπό σχετικής εισφοράς γενικής αβαρίας ή του εγγυητικού αβαρίας των *Lloyd's*. Εγγύηση παρέχεται όταν πρόκειται να πωληθεί το φορτίο ή όταν το πλοίο πρέπει να απελευθερωθεί προκειμένου να εκτελέσει νέους πλόες.²¹⁰

Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι η αξία των συμφερόντων υπολογίζεται στο τέλος της ναυτικής περιπέτειας. Κατά το εθιμικό δίκαιο έχει καθιερωθεί ότι στην περίπτωση θυσίας γενικής αβαρίας, η αξία των συμφερόντων που συνεισφέρουν είναι η αξία που έχουν στην πραγματικότητα και η αξία της περιουσίας που θυσιάστηκε είναι η αξία που θα είχε αυτή η περιουσία στο μέρος όπου τερματίζεται η ναυτική περιπέτεια. Στην περίπτωση εξόδου για γενική αβαρία, η αξία αυτού του εξόδου καθορίζεται όταν και όπου αυτό πραγματοποιείται. Ενιαίος κανόνας που εφαρμόζεται για τον υπολογισμό των συμφερόντων που συνεισφέρουν καθώς και της περιουσίας που θυσιάστηκε σύμφωνα με τους *York-Antwerp Rules 1994*, είναι ο εξής: «η γενική αβαρία θα ρυθμίζεται σε σχέση και με την απώλεια και τη συνεισφορά στη βάση των αξιών τη στιγμή και στο μέρος όταν και όπου η περιπέτεια τελειώνει».²¹¹

4.5.5. Συνεισφορές σε Γενική αβαρία για το πλοίο «*Ever Given*»

Όσον αφορά την περίπτωση του πλοίου «*Ever Given*», οι συνεισφορές στην γενική αβαρία (*General Average - GA*) θα ζητηθούν από συμφέροντα του φορτίου (*cargo interest*) του ίδιου του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ιδιοκτητών των εμπορευματοκιβωτίων, γεμάτων ή άδειων. Αυτό θα είναι ένα πολύπλοκο ζήτημα, δεδομένου του σημαντικού αριθμού εμπορευματοκιβωτίων που ευρίσκονταν επί του πλοίου (περίπου 18.300).

Στο σημείο αυτό κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί ότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα φορτίο, το οποίο ευρίσκεται εντός κάποιων από τα εμπορευματοκιβώτια να είναι *ανασφάλιστο*²¹² (αυτό αποτελεί συνήθη πρακτική στη θαλάσσια μεταφορά με πλοία εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου να μειωθεί το κόστος για τον παραλήπτη). Ο προβληματισμός που υπάρχει εδώ είναι πώς οι ιδιοκτήτες αυτών των φορτίων δύναται να συνεισφέρουν στη γενική αβαρία. Αυτό διευκρινίζεται με τη μέθοδο «*cash deposit*». Οι Διακανονιστές αβαρίας δύναται να ανοίξουν έναν λογαριασμό και γίνονται διαχειριστές αυτού, ως άτομα αποστασιοποιημένα από τα συμφέροντα επί του πλοίου. Σε αυτό τον λογαριασμό θα καταβληθούν τα ποσά που αναλογούν για τον καθένα (υπολογισμένα βάσει του ποσοστού τους), οι οποίοι έχουν έννομο συμφέρον επί

²⁰⁸ Ράμμος, «*Εγχειρίδιο αστικού δικονομικού δικαίου*», τ. III, σελ. 1861.

²⁰⁹ Κιάντος Β., 1996. «*Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 422-423.

²¹⁰ Κιάντος Β., 1996. «*Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 427-428.

²¹¹ Παζαρίζης Μιχαήλ, 2009 «*Πανεπιστημιακές Σημειώσεις για απαιτήσεις ναυτασφαλίσεων*», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.; Κιάντος Β., 1996. «*Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ. 321, 388-389.

του φορτίου (ασφαλισμένα και μη) και στο τέλος ανταποδίδονται διαφανώς. Σε περίπτωση που κάποιος δεν συνεισφέρει, ο κύριος του πλοίου έχει δικαίωμα να προβεί σε επίσχεση του φορτίου του (*possessory lien*).

Οι προσπάθειες να μετακινηθεί ξανά το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και να πραγματοποιηθούν τυχόν επισκευές, προκειμένου το πλοίο και το φορτίο να συνεχίσουν με ασφάλεια το ταξίδι τους, θα αποτελέσουν μέρος της συνεισφοράς σε γενική αβαρία (καθώς και τα έξοδα αμοιβών και καθημερινών εξόδων του πλοιάρχου και του πληρώματος του πλοίου²¹³). Επιπλέον ο κύριος του πλοίου, του φορτίου ή του καυσίμου, που επωφελούνται από μια πληρωμή ή «*θυσία*», που έγινε σε μια στιγμή που η θαλάσσια περιπέτεια διακινδύνευσε, θα καταστεί υποχρεωμένος να συνεισφέρει σε αυτήν την πληρωμή ή τη *θυσία*, όπως αυτό αναλύθηκε παραπάνω.²¹⁴ Η συνεισφορά αξιολογείται σύμφωνα με τις αντίστοιχες αξίες των διαφόρων περιουσιακών στοιχείων που κινδυνεύουν. Η κατάθεση σε μετρητά για την **GA ορίστηκε στο 25% της αξίας του φορτίου**, σύμφωνα με την *Clyde & Co*, τη διεθνή δικηγορική εταιρεία που εκπροσωπεί μεγάλο αριθμό συμφερόντων του φορτίου.²¹⁵

Η **αναλογία του φορτίου** θα βαρύνει τους ασφαλιστές φορτίου - *cargo insurers* (με την προϋπόθεση ότι όλο το φορτίο ήταν ασφαλισμένο) και η **αναλογία του πλοίου** θα καλυφθεί από την *Mitsui Sumitomo Insurance Company*, τους ασφαλιστές σκάφους (*hull underwriters*).

Συνεπώς, είναι πιθανό τα συμφέροντα του φορτίου να αμφισβητήσουν το ποσό που καταβάλλεται στην SCA ή/ και να επιδιώξουν να υποστηρίξουν ότι υπήρξε παράβαση της σύμβασης μεταφοράς (*breach of the contract*)²¹⁶ από τον πλοιοκτήτη, έτσι ώστε το φορτίο να μην χρειάζεται να συνεισφέρει σε GA καθόλου. Εάν τα επιχειρήματα για παράβαση της σύμβασης είναι επιτυχή, οι απαιτήσεις της GA θα καλυφθούν από τον Αλληλασφαλιστικό Οργανισμό για την προστασία και αποζημίωση (*P&I Club*). Επιπρόσθετα, το κόστος των μισθών και της συντήρησης του πληρώματος που προκύπτει από την παράταση του ταξιδιού μπορεί επίσης να ληφθεί υπόψη στην προσαρμογή της γενικής αβαρίας.²¹⁷

Την **επιθαλάσσια αρωγή** του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» ανέλαβαν οι *Smit Salvage*, *Nippon Salvage* και η SCA. Μόλις γίνει γνωστή, η συνολική απαίτηση για την επιθαλάσσια αρωγή θα αποτελέσει μέρος της γενικής αβαρίας (GA), υποθέτοντας ότι οι απαιτήσεις θα προσαρμοστούν σύμφωνα με τους κανόνες *York-Antwerp 1994* (αν λάβουμε υπόψη τα διαλαμβανόμενα στο Παράρτημα II).²¹⁸

Οι κύριες αξιώσεις που προκύπτουν από το συμβάν, είναι η διάσωση και η γενική αβαρία. Εάν ζητηθεί η διάσωση απευθείας κατά των ιδιοκτητών φορτίου, τότε είναι τουλάχιστον πιθανό να επιδιώξουν να το ανακτήσουν από τους συμβατικούς μεταφορείς. Εάν οι απαιτήσεις από τη

²¹³ Κιάντος Β., 1996. «*Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Σάκκουλα.

²¹⁴ Να σημειωθεί ότι αν το ατύχημα προκλήθηκε από υπαιτιότητα του ενάγοντος και ο ενάγων είναι ή θα είναι νομικά υπεύθυνος για αυτό, τότε η αξίωση GA πρέπει να απορριφθεί. Η υπεράσπιση δεν λειτουργεί εάν ο ενάγων θα είχε ο ίδιος υπεράσπιση, π.χ. για πλοήγηση από αμέλεια σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ.

²¹⁵ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

²¹⁶ Σύμφωνα με το Αγγλικό Δίκαιο η παράβαση κάθε σύμβασης δίδει το δικαίωμα στο ανυπαίτιο μέρος να αξιώσει αποζημίωση ή/ και να θεωρήσει τη σύμβαση ως καταγγεληθείσα και ως εκ τούτου λυθείσα. Πηγή: Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.518.

²¹⁷ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

²¹⁸ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

διάσωση ζητηθούν από τον πλοιοκτήτη του πλοίου, τότε μπορεί να αναμένεται να διεκδικήσουν το «μερίδιο» και από τη διάσωση του φορτίου από τους ιδιοκτήτες φορτίου στο πλαίσιο της γενικής αβαρίας. Οποιοσδήποτε αξιώσεις ανακύψουν για ζημιές φορτίου θα υποβάλλονται επίσης σε πρώτο βαθμό βάσει των συμβάσεων μεταφοράς.²¹⁹ Επίσης, η Διώρυγα του Σουέζ υπέστη περαιτέρω ζημιές, ως αποτέλεσμα των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν για τη διάσωση του πλοίου. Αυτό το κόστος μπορεί, συνεπώς, να συμπεριληφθεί στην προσαρμογή υπολογισμού της Γενικής Αβαρίας (*General Average - GA*).

4.5.6. Case study προσάραξης πλοίου

Παρακάτω προς την βέλτιστη επίρρωση των προαναφερθέντων εννοιών, παρατίθεται ένα παράδειγμα διακανονισμού γενικής αβαρίας λόγω προσάραξης:

Ζημιές και Έξοδα των Πλοιοκτητών

➤ Κόστος επισκευών ζημιών μηχανής λόγω προσπαθειών αποκόλλησης	2.500,00
➤ Κόστος εκφόρτωσης, αποθήκευσης και επαναφόρτωσης φορτίου	1.000,00
➤ <u>Σώστρα σε ρυμουλκά για την αποκόλληση του πλοίου</u>	<u>11.500,00</u>
	(+) 15.000,00

Ζημιές φορτίου

➤ Αξία εκβληθέντος φορτίου λόγω προσπαθειών αποκόλλησης	5.000,00
➤ <u>Ζημιά λόγω αναγκαστικής εκφόρτωσης, αποθήκευσης, και επαναφόρτωσης</u>	<u>1.000,00</u>
	(+) 6.000,00

Γενικό Σύνολο: 21.000,00

Διαδικασία επιμερισμού

Πλοίο:

➤ Αξία στο λιμάνι προορισμού μείον ζημιά	67.500,00
➤ <u>Συν ζημιά Γενικής Αβαρίας λόγω προσπαθειών αποκόλλησης</u>	<u>2.500,00</u>
	(+) 70.000,00

Φορτίο:

➤ Τιμολογιακή αξία μείον ζημιά	134.000,00
➤ <u>Συν ζημιά Γενικής Αβαρίας</u>	<u>6.000,00</u>
	(+) 140.000,00
Γενικό Σύνολο:	210.000,00

Υποθετικά, η γενική αβαρία ισούται με το 10% των αξιών που συνεισφέρουν, άρα το πλοίο συνεισφέρει 7.000,00 και το φορτίο συνεισφέρει 14.000,00. Οπότε, η συνολική αξία ανέρχεται στα 21.000,00.

Ισολογισμός Διακανονισμού:

Ο πλοιοκτήτης λαμβάνει έξοδα και ζημιές γενικής αβαρίας	15.000,00
<u>Πληρώνει συνεισφορά</u>	<u>7.000,00</u>
Υπόλοιπο λαμβάνει	(-) 8.000,00

²¹⁹Turner J.M., Warrender N., June 2021 «*Shipping Casualties and Arbitration: Reflections on the “EVER GIVEN”*», <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2021/06/10/shipping-casualties-and-arbitration-reflections-on-the-ever-given/>

Το φορτίο πληρώνει συνεισφορά	14.000,00
<u>Λαμβάνει λόγω ζημιών γενικής αβαρίας</u>	<u>6.000,00</u>
Υπόλοιπο προς πληρωμή	(-) 8.000,00

4.5.7. Recovery Agents

Σημειώθηκε παραπάνω το ζήτημα ότι τα συμφέροντα του φορτίου πιθανώς να αμφισβητήσουν το ποσό που καταβάλλεται στην SCA ή/ και να επιδιώξουν να υποστηρίξουν ότι υπήρξε παράβαση της σύμβασης μεταφοράς (*breach of the contract*) από τον πλοιοκτήτη, έτσι ώστε το φορτίο να μην χρειάζεται να συνεισφέρει σε GA καθόλου. Γι' αυτό τον λόγο, οι έχοντες έννομο συμφέρον στα φορτία που μεταφέρονταν επί του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», μπορούν να απευθυνθούν στους *Recovery Agents*, προκειμένου να επωφεληθούν από την επαγγελματική τους εμπειρία με την χρήση επιχειρημάτων προς απόδειξη παράβασης της σύμβασης.

Οι *Recovery Agents* είναι πάροχοι υπηρεσιών για διακανονισμό απαιτήσεων φορτίου, ενεργώντας για λογαριασμό ναυτιλιακών ασφαλιστικών εταιρειών και εταιρειών διαμετακόμισης. Τα γραφεία τους έχουν την έδρα στο Λονδίνο και αναλαμβάνουν να διαχειριστούν απαιτήσεις, που προκύπτουν από ναυτικά ατυχήματα.²²⁰ Συγκεντρώνουν ναυτικές απαιτήσεις και έχουν ως σκοπό να μη συνεισφέρουν οι ιδιοκτήτες φορτίου, στη γενική αβάρια ή τουλάχιστον να διαπραγματευθούν το ποσό της συνεισφοράς τους, προκειμένου να φθάσουν σε συμβιβασμό. Πολλές φορές τα επιχειρήματά τους αφορούν την (αρχική) αναξιοπλοΐα του πλοίου, το οποίο δύναται να οδηγήσει σε *breach of contract*. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση του πλοίου «*Ever Given*» παρουσιάζεται στην διαδικτυακή τους σελίδα ως επιχείρημα αυτό της μηχανικής βλάβης (*casualty type: machinery failure*).

Παρόλα αυτά την διαδικασία του διακανονισμού της γενικής αβαρίας από τους Διακανονιστές αβαρίας, δε δύναται να την επηρεάσουν τα επιχειρήματα που θέτουν οι *Recovery Agents*, λόγω του ότι αν οι ανωτέρω ιδιοκτήτες απαλλαγούν από την υποχρέωσή τους για συνεισφορά σε αυτή, τότε οι απαιτήσεις της σε GA θα καλυφθούν από τον Αλληλασφαλιστικό Οργανισμό για την προστασία και αποζημίωση (*P&I Club*)²²¹, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες (*Rulebook 2021*) τους στα «*unrecoverable*» (*Section 20 Ship's proportion of general average*).²²²

²²⁰ Recovery Agents, <https://www.wkwebster.com/casualty-details/208/ever-given>; <https://www.wecoxclaimsgroup.com/casualty-notices/casualty-update-ever-given-set-for-release/>

²²¹ Σχετική τυγχάνει η υπόθεση «*The BSLE Sunrise*» [2019] EWHC 2860 (Comm).

²²² UK P&I Club, Rulebook 2021, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/rulebook-2021?chapter=risks+covered>

Κεφάλαιο V: Περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις

Για την περίπτωση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», το καθεστώς του περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις στην Αίγυπτο είναι αβέβαιο. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (LLMC), και για το εν λόγω περιστατικό, στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης (*Luster Maritime S.A* και *Higaki Sangyo Kaisha Limited*) του πλοίου «*Ever Given*» αποφάσιζε να περιορίσει την ευθύνη του και ως εκ τούτου σύστηνε κεφάλαιο περιορισμού στην Αίγυπτο²²³, το ποσό θα ανερχόταν περίπου στα 31,3 εκατομμύρια δολάρια. Ωστόσο, την 1^η Απριλίου 2021, ο πλοιοκτήτης ξεκίνησε διαδικασίες στο Ανώτατο Δικαστήριο του Λονδίνου, επιδιώκοντας να περιορίσει την ευθύνη του (βάσει της τροποποίησης του 2012 στο Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης²²⁴) με αρχική εκτίμηση ποσού της τάξης των 114 εκατομμυρίων δολαρίων, όριο ευθύνης πολύ υψηλότερο από το προαναφερόμενο. Αυτή η κίνηση από την πλευρά των πλοιοκτητών είχε ως στόχο να αποφευχθούν οι διαδικασίες σύστασης κεφαλαίου στην Αίγυπτο και προσέφερε στους αιτούντες (συμπεριλαμβανομένης της SCA) ένα υψηλότερο δυνητικό κεφάλαιο. Άλλωστε η μόνη αξίωση από την SCA που ενδεχομένως υπόκειται σε περιορισμό στο πλαίσιο της ανωτέρω Σύμβασης, αφορά στη ζημία που προκλήθηκε στη Διώρυγα του Σουέζ κατά τη στιγμή της προσάραξης του πλοίου και τυχόν οικονομικές απώλειες (διαφυγόντα κέρδη). Οι αξιώσεις για εισφορές διάσωσης και γενικής αβαρίας (συμπεριλαμβανομένου οποιοδήποτε άλλου προστίμου) εξαιρούνται ειδικά από το πλαίσιο εφαρμογής της εν λόγω Σύμβασης (LLMC) καθώς και του *Merchant Shipping Act 1995*²²⁵, τα οποία θα επεξηγηθούν παρακάτω.

Ωστόσο, στην υπό εξέταση περίπτωση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», καθίσταται σαφές ότι μία από τις τυπικές φορτωτικές που χρησιμοποιήθηκε για την μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί η *EVERGREEN's standard form bill of lading* (όπως αυτή τροποποιήθηκε το 2020, Παράρτημα II) και περιέχει ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας²²⁶ δικαστηρίου υπέρ του Λονδίνου (όλες οι αξιώσεις που προκύπτουν θα υποβάλλονται και θα εκδικάζονται αποκλειστικά στο Ανώτατο Δικαστήριο του Λονδίνου, στην Αγγλία, Παράρτημα II (όρος 29)). Επιτρέπει επίσης στον μεταφορέα να ασκήσει αγωγή εναντίον οποιασδήποτε άλλης αρμόδιας δικαιοδοσίας και χωρίς αμφιβολία να του επιτρέψει να παρακάμψει τυχόν δυσκολίες στην εκτέλεση της αγγλικής Απόφασης.

5.1. Η Απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου του Λονδίνου

Η Απόφαση - Order (αυτούσια παρατίθεται στο Παραρτημα I) που εξεδόθη στις 08-04-2021 από το *High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Admiralty Court (QBD)*, αναφέρει μεταξύ άλλων τα εξής:

²²³ Η Αίγυπτος έχει κυρώσει την *LLMC Convention 76*, αλλά όχι το *LLMC Protocol 96*. Πηγή: IMO, <https://www.imo.org/>

²²⁴ Διεθνή Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (LLMC), 1976/1996/2012.

²²⁵ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/schedule/7>

²²⁶ Η ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας (*jurisdiction clause*), καθιστά το κατά τόπον αρμόδιο δικαστήριο (άλλο από αυτό που θα επιλαμβανόταν βάσει των κανόνων της *lex fori*), για τη λύση ναυτικών διαφορών (ικανοποίηση ή/ και απόκρουση ναυτικών απαιτήσεων), οι οποίες θα προκύψουν -μεταξύ των μερών. Πηγή: Αντάπωσης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.581.

Οι ενάγοντες (*claimants*) αποτελούνται από τους: *Luster Maritime S.A* και *Higaki Sangyo Kaisha Limited* (ως πλοιοκτήτης πλοίου «*Ever Given*») και οι εναγόμενοι (*defendants*) είναι: *Evergreen Marine Corporation* (έδρα *Taiwan*) Limited και όλα τα άλλα πρόσωπα που έχουν δικαίωμα να εγείρουν απαιτήσεις για ζημίες που προέκυψαν από την προσάραξη του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» εντός της Διώρυγας του Σουέζ, η οποία πραγματοποιήθηκε στην Αίγυπτο στις 23 Μαρτίου 2021.

Κατατέθηκε από τους ενάγοντες την 1^η Απριλίου 2021, επιστολή ότι επιθυμούν να συστήσουν κεφάλαιο περιορισμού ευθύνης, αναφορικά με την ευθύνη τους μέσω της ασφαλιστικής υποκατάστασης των ασφαλιστών τους.

Η χωρητικότητα (*limitation tonnage*) του πλοίου «*Ever Given*» που διαπιστώθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του *Merchant Shipping Act 1995*²²⁷ είναι 219.079 τόνοι και το ποσό σύστασης για το **κεφάλαιο περιορισμού ευθύνης** (*limitation fund*), υπολογίζεται σύμφωνα με την ανωτέρω νομοθεσία στα **81.563.858 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα για όλες τις ζημίες**, εκτός από αυτές που αφορούν απαιτήσεις για απώλεια ζωής και σωματικές βλάβες.

Οι ενάγοντες (*claimants*) δύναται να συστήσουν κεφάλαιο περιορισμού ευθύνης (*limitation fund*), σύμφωνα με το άρθρο 11 του παραρτήματος 7 του *Merchant Shipping Act*, και στην συγκεκριμένη περίπτωση παρέχεται εγγυητική επιστολή από την *The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd* με τη μορφή στο Παράρτημα I της παρούσας Απόφασης. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 3 του παραρτήματος 7 του *Merchant Shipping Act 1995*, το κεφάλαιο περιορισμού θεωρείται ότι συστήνεται από όλα τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 9 του παραρτήματος 7 του ιδίου. Οι ενάγοντες παραδίδουν στο Δικαστήριο την υπογεγραμμένη εγγυητική επιστολή (*Letter of Undertaking*).

Οι ενάγοντες οφείλουν να ενημερώσουν γραπτώς για τη σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού τον πρώτο εναγόμενο καθώς και τα ενδιαφερόμενα μέρη, στο βαθμό βέβαια που είναι γνωστοί στους ενάγοντες (με κάθε δυνατό τρόπο, ταχυδρομικώς και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου). Η γραπτή ειδοποίηση για τη σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού, πρέπει να έχει τη μορφή που αναφέρεται στο «*Notice to Defendants and/or Interested Parties of Limitation Fund*» της παρούσας Απόφασης και να καθορίζει:

- τους όρους της ασφάλειας (*security*),
- την ημερομηνία κατά την οποία κατατέθηκε η ασφάλεια στο Δικαστήριο,
- πώς υπολογίστηκε το ποσό της ασφάλειας και
- το ποσό και το επιτόκιο, τα οποία περιλαμβάνονται καθώς και η περίοδος στην οποία αναφέρεται.

5.1.1. Η εγγυητική επιστολή

Αρχικά, στην εγγυητική επιστολή ο *UK Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd*, το *P&I Club* και ο πλοιοκτήτης του πλοίου «*Ever Given*», δεσμεύονται ενώπιον του *High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Admiralty Court (QBD)*, για την καταβολή οποιουδήποτε ποσού από τον πλοιοκτήτη, τα οποία διατάχθηκαν από το ανωτέρω Δικαστήριο, προκειμένου να καλύψουν τις ναυτικές απαιτήσεις οι οποίες προέκυψαν από την προσάραξη του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Διώρυγα του Σουέζ, μέσω διανομής του κεφαλαίου περιορισμού (κατά το άρθρο 11 της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις του 1976, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 1996, και όπως ορίζεται στο Μέρος I του Παραρτήματος 7 του *Merchant*

²²⁷ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents>

Shipping Act 1995, όπως τροποποιήθηκε από την *Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997* και ο *Merchant Shipping Act* (Σύμβαση για τον περιορισμό ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις - τροποποίηση Απόφασης 1998/1258) που αποτελείται από την παρούσα εγγυητική επιστολή, μετά από την έγκρισή του από το Δικαστήριο, μεταξύ των αιτούντων που εγείρουν απαιτήσεις κατά του κεφαλαίου.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, η συνολική υποχρέωση βάσει της παρούσας δεν πρέπει να υπερβαίνει το σύνολο:

α) Η ισοτιμία της στερλίνας των 81.563.858 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων υπολογίζεται με βάση την ημερομηνία σύστασης του κεφαλαίου, συμπεριλαμβανομένου του τόκου στην *The Bank of England Official Bank Rate* (0,1% κατά την ανωτέρω ημερομηνία), συν 1% ετησίως, δηλαδή **84.005.005,12 στερλίνες (GBP)**, συν τυχόν δεδουλευμένους τόκους επί του Κεφαλαίου, και περιλαμβάνει οποιαδήποτε πληρωμή μέχρι και την ημερομηνία σύμφωνα με την υποχρέωση της εγγύησης, και

β) κόστος που πρέπει να εκτιμηθεί, αν δεν έχει αξιολογηθεί.

Διέπεται και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο και υποβάλλεται αμετάκλητα στη δικαιοδοσία του Αγγλικού Ανώτατου Δικαστηρίου, σε σχέση με οποιαδήποτε διαφορά προκύψει εκτός ή σε σχέση με την κατατεθείσα εγγυητική επιστολή.

5.1.2. Το σημείωμα προς τους εναγομένους

Στο Σημείωμα προς τους εναγομένους (*Notice to Defendants and/or Interested Parties of Limitation Fund*), οι *Holman Fenwick Willan LLP*, οι οποίοι είναι οι δικηγόροι και εκπροσωπούν τους *Luster Maritime S.A.* και *Higaki Sangyo Kaisha Limited*²²⁸ (*Claimants*), οι εγγεγραμμένοι κύριοι του πλοίου, ενημερώνουν για όλα τα θέματα που προκύπτουν από το περιστατικό, με εξαίρεση τις διαδικασίες επιθαλάσσιας αρωγής του πλοίου.²²⁹

Την 1^η Απριλίου 2021, οι ενάγοντες ξεκίνησαν διαδικασίες σύστασης κεφαλαίου περιορισμού, σύμφωνα με το προβλεπόμενο έντυπο και υπεβλήθη στο Αγγλικό Ανώτατο Δικαστήριο (*Admiralty Court*), το οποίο αναφέρει τους ναυλωτές του πλοίου, ήτοι *Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Ltd*, ως πρώτους εναγόμενους μαζί με «Όλα τα άλλα πρόσωπα διεκδίκησης δικαιώματος αποζημίωσης λόγω της προσάραξης του πλοίου «*Ever Given*» στη Διώρυγα του Σουέζ. Σύμφωνα με την Απόφαση που εξεδόθη από το Δικαστήριο, διετάχθη ότι οι ενάγοντες είχαν άδεια για τη σύσταση κεφαλαίου περιορισμού, σύμφωνα με το άρθρο 11 του παραρτήματος 7 του *Merchant Shipping Act 1995*, σε αυτές τις διαδικασίες με το *Letter of Undertaking (LOU)* του *United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd*, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του παραρτήματος 7 του *Merchant Shipping Act 1995*.

Η συνολική υποχρέωση των εναγόντων σε χρηματική αξία υπολογίζεται σύμφωνα με τα όρια που αναφέρονται παρακάτω στην *LLMC* και τον *Merchant Shipping Act 1995*, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Η συνολική υποχρέωση των εναγόντων, όπως καθορίζεται στο *LOU* δε θα υπερβαίνει τις **84.005.005,12 στερλίνες** (σε λίρα Αγγλίας), συμπεριλαμβανομένων

²²⁸ Panama's Luster Maritime and Japan's Higaki Sangyo Kaisha, the vessel's registered owners. LUSTER MARITIME S.A. (10%) & HIGAKI SANGYO KAISHA LIMITED (90%), Panama City, Panama. Registered Owner 1: LUSTER MARITIME S.A. & HIGAKI SANGYO KAISHA, LTD, Management Company: SHOEI KISEN KAISHA, LTD,

https://www.classnk.or.jp/register/regships/one_dsp.aspx?imo=9727352

²²⁹ Άρθρο 3 παραρτήματος 7 του *Merchant Shipping Act 1995* «*Claims excepted from limitation*»: The rules of this Convention shall not apply to: (a) claims for salvage , including, if applicable, any claim form or special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 as amended , or contributed in general average.

δεδουλευμένων τόκων στο κεφάλαιο περιορισμού μέχρι και την ημερομηνία κάθε πληρωμής που πραγματοποιείται σύμφωνα με την ανάληψη υποχρέωσης της εγγύησης, βάσει των γενόμενων υπολογισμών οι οποίοι εμφανίζονται στο Παραρτημα Ι.

Αρχικά, τα ισχύοντα όρια περιορισμού ευθύνης υπολογίζονται βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου «*Ever Given*» που ανέρχονται σε 81.563.858 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (SDR). Στις 31 Μαρτίου 2021, την προηγούμενη ημέρα από την ημερομηνία υπολογισμού του κεφαλαίου περιορισμού, η συναλλαγματική ισοτιμία των ΕΤΔ σε στερλίνες (GBP) ήταν **1 SDR : 1,029650 GBP**, όπως αποδεικνύεται από την ιστοσελίδα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Με βάση τα προαναφερθέντα όρια, το κεφάλαιο περιορισμού, χωρίς να περιλαμβάνεται το ύψος των τόκων, ανέρχεται στις 83.982.226,38 GBP. Σύμφωνα με το CPR PD 61 παρ. 10.10(2)²³⁰, το κεφάλαιο περιορισμού θα πρέπει να περιλαμβάνει τόκους από την ημερομηνία του περιστατικού που δημιουργεί οποιαδήποτε υποχρέωση έως την ημερομηνία κατάθεσης της εγγυητικής επιστολής (LOU) στο Δικαστήριο (ή ημερομηνία κατά την οποία υπολογίζεται το κεφάλαιο περιορισμού).

Εν συνεχεία, το Δικαστήριο υπολογίζει τόκους σύμφωνα με τον *Merchant Shipping Act (Liability of Shipowners and Others)* (νέο επιτόκιο) Απόφαση 2004 (SI 2004 Αρ. 931). «*Προκαθορισμένο επιτόκιο*» σημαίνει 1% περισσότερο από το βασικό επιτόκιο που αναφέρεται κατά καιρούς από την Τράπεζα της Αγγλίας ή το επιτόκιο που καθορίζεται από οποιονδήποτε που μπορεί να το αντικαταστήσει και όπου υπάρχουν περισσότερα από ένα τέτοια ποσοστά, το χαμηλότερο από αυτά. Το βασικό επιτόκιο της Τράπεζας της Αγγλίας ήταν 0,1% την 1^η Μαρτίου 2021. Αντίστοιχα, έχει εφαρμοστεί τόκος 1,1% στο άθροισμα της 83.982.226,38 GBP για εννέα (09) ημέρες μεταξύ 23 Μαρτίου 2021 και 1 Απριλίου 2021, ημερομηνία που υπολογίστηκε το κεφάλαιο περιορισμού. Το ποσό των τόκων στο ποσό των 22.778,74 GBP, έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό κεφάλαιο περιορισμού, ήτοι **84.005.005,12 GBP**. Επιπλέον, θα λαμβάνονται υπόψη βάσει της LOU, οι τυχόν δεδουλευμένοι τόκοι στο κεφάλαιο περιορισμού, από την σύστασή του μέχρι να υποβληθούν οποιεσδήποτε ναυτικές αξιώσεις.

Η πρόβλεψη ασφάλειας (*security*) από τους ενάγοντες εξαρτάται από την ισοτιμία των ΕΤΔ (SDR) την ημερομηνία κατάθεσης της LOU στο Δικαστήριο, η οποία διαφέρει από εκείνη που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του ποσού ασφαλείας και των δικαιωμάτων των εναγόντων, σύμφωνα με την παρ.61 του CPR PD 10.11(2).

5.2. Εισαγωγή στο καθεστώς του περιορισμού ευθύνης

Η κατάστρωση του περιορισμού εξαρτάται από δύο βασικές παραμέτρους, την οριοθέτηση του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης και το είδος των ναυτικών απαιτήσεων. Αναφορικά με την οριοθέτηση πεδίου εφαρμογής ανατρέχουμε στην αναζήτηση και τον προσδιορισμό των δικαιούχων σε συνδυασμό με την κεντρική έννοια του πλοίου.²³¹

Πρώτα από όλα θα ήταν ορθό να οριστεί η **έννοια του πλοίου** με σκοπό να διερευνηθεί αν εννοιολογικά το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» εμπίπτει στον ορισμό του πλοίου σύμφωνα με την Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης (LLMC). Πλοίο σύμφωνα με την εν λόγω Σύμβαση και κατά την επιστημονική έννοια του όρου, νοείται κάθε σκάφος ανεξάρτητα από υλικό κατασκευής και χωρητικότητα ικανό να πλέει με οποιοδήποτε τρόπο στο θαλάσσιο χώρο για την εκπλήρωση ορισμένου σκοπού.²³² Παρατηρείται τελικώς ότι η έννοια

²³⁰ Admiralty Claims, *This Practice Direction Supplements CPR (Civil Procedure Rules) Part 61*, https://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/pdf/practice_directions/pd_part61.pdf

²³¹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.803.

²³² Αθανασίου Λ., 2017. «*Ναυτικό Δίκαιο*», 2η έκδοση, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όντως επιίπτει στον ορισμό του πλοίου, διότι περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία, όπως αυτά έχουν περιγραφεί σε παραπάνω κεφάλαιο.

Το σύστημα περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις στην Αγγλία είναι περισσότερο πραγματικό και λιγότερο δογματικό από τα ανάλογα του ηπειρώτικου δικαίου. Το δικαίωμα προς περιορισμό υπάρχει *ab initio* και είναι εκ του νόμου το ανώτατο όριο του περιορισμού, το οποίο είναι εκ των προτέρων δεδομένο ότι υπολογίζεται σύμφωνα με τη **χωρητικότητα του πλοίου**. Αυτή η αρχή θεμελιώνεται στην τότε μάλλον σωστή, όμως σήμερα αμφίβολη ως προς την ορθότητά της, άποψη ότι όσο μεγαλύτερο είναι ένα πλοίο τόσο μεγαλύτερες ζημιές ενδέχεται να προκαλέσει. Το δικαίωμα επίκλησης του περιορισμού γεννιέται σε κάθε «ένα συγκεκριμένο περιστατικό» (*on each distinct occasion*), σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ. 1 της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης (*LLMC*), και συγκεκριμένα αναφέρεται ότι ως περιστατικό επίκλησης δεν εκλαμβάνεται το συγκεκριμένο ταξίδι. Επιπλέον κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί ότι το ύψος του περιορισμού υπολογίζεται με βάση ένα σταθερό μετρώ, ήτοι την χωρητικότητα του πλοίου και όχι με βάση ένα μεταβαλλόμενο κριτήριο, όπως είναι η αξία του πλοίου πριν ή μετά το ζημιογόνο γεγονός.²³³

Επιπλέον δικαίωμα περιορισμού ευθύνης σύμφωνα με το άρθρο 1 της εν λόγω Σύμβασης έχει ο **πλοιοκτήτης** (μπορεί να είναι και εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη). Στην έννοια του πλοιοκτήτη περιέχεται η έννοια του ιδιοκτήτη, του ναυλωτή, του εφοπλιστή, καθώς και του διαχειριστή θαλασσοπλοούντος πλοίου. Ο όρος του πλοιοκτήτη περιλαμβάνει ουσιαστικά πρόσωπα που συμμετέχουν στην εκμετάλλευση και διαχείριση του θαλασσοπλοούντος πλοίου. Οπότε καθίσταται σαφές ότι στην υπόθεση του πλοίου «*Ever Given*» δύναται να περιορίσουν την ευθύνη τους οι εξής: οι κύριοι του πλοίου *Luster Maritime S.A* και *Higaki Sangyo Kaisha Limited*, καθώς και η εφοπλίστρια εταιρεία «*Shoei Kisen Kaisha*» με έδρα την Ιαπωνία, χρονοναυλώτρια εταιρεία (*time charterer*) «*Evergreen Marine Corp*»²³⁴ με έδρα την Ταϊβάν.

Στην περίπτωση μας τίθεται εκτενώς το θέμα του χρονοναυλωτή, δηλαδή αν σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του έναντι του κυρίου του πλοίου. Το συγκεκριμένο θέμα οδήγησε σε αποκλίνουσες αποφάσεις σύμφωνα με την συστημική άποψη²³⁵, και τεκμαίρεται ότι μόνο οι ναυλωτές που εμπλέκονται στην εκμετάλλευση του πλοίου ασκώντας τις εξουσίες που προσιδιάζουν στην ιδιότητά του πλοιοκτήτη, όπως του ναυλωτή γυμνού σκάφους, μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη τους. Παρόλα αυτά ορθότερη και πλέον κρατούσα άποψη²³⁶ είναι το δικαίωμα να επιφυλάσσεται στους ναυλωτές κάθε μορφής χωρίς διάκριση όπως προκύπτει από τις προπαρασκευαστικές εργασίες, το γράμμα της ρύθμισης και την ανάγκη σαφούς εφαρμογής αυτής χωρίς να απαιτείται η αξιολόγηση του ρόλου και των εξουσιών του ναυλωτή στην πράξη.

Όσον αφορά την ευθύνη του πλοιοκτήτη καθίσταται σαφές ότι περιλαμβάνει την ευθύνη που απορρέει από απαίτηση που στρέφεται κατά του πλοίου. Ένα άλλο σημαντικό πρόσωπο αποτελεί ο ασφαλιστής ευθύνης (*UK P&I Club*) για τις απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό και συγκεκριμένα σύμφωνα με τους κανόνες της εν λόγω Σύμβασης θα δικαιούται τα ευεργετήματα της Σύμβασης αυτής στην ίδια έκταση σαν τον ίδιο τον ασφαλισμένο. Βέβαια η επίκληση του περιορισμού ευθύνης δεν συνιστά αποδοχή της ευθύνης.²³⁷

²³³ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.34.

²³⁴ Ο χρονοναυλωτής εξέδωσε εμπράγματη διαδικασία (*in rem*) ενάντια στους ιδιοκτήτες του πλοίου «*Ever Given*».

²³⁵ *Aegean Sea* [1998 Lloyd's Rep. 39 επ.], [2003 Lloyd's Rep. 50]

²³⁶ Εφετειακή *CMA Djakarta* [2004 1 Lloyd's Rep. 460 επ.]

²³⁷ Αθανασίου Λ., 2017. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2^η έκδοση.

Δεδομένου ότι ο πλοιοκτήτης φαίνεται να έχει ήδη διευθετήσει τις ζημίες από τη Διώρυγα του Σουέζ και τις απαιτήσεις οικονομικής ζημίας (διαφυγόντα κέρδη) από την SCA, αυτές θα πρέπει τώρα να πλαισιωθούν ως πίστωση στη δράση του καθεστώτος του περιορισμού της ευθύνης. Αυτό το γεγονός απαντάται σε ασφαλιστική υποκατάσταση του ασφαλιστή, η οποία αναλύθηκε εκτενώς σε προηγούμενο κεφάλαιο. Παρόλα αυτά, πολλά ακόμα παραμένουν υπό διερεύνηση, υπάρχουν πολλά δυνητικά περίπλοκα ζητήματα απαιτήσεων - αξιώσεων, τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν τα ποσά που ανακτώνται από τους ασφαλιστές.²³⁸

5.2.1. Οι ναυτικές απαιτήσεις που προκύπτουν

Οι απαιτήσεις που προκύπτουν από το υπό εξέταση πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και οι οποίες δύνανται να περιοριστούν είναι οι κάτωθι:

α) Οι απαιτήσεις από προσβολή εξωσυμβατικών δικαιωμάτων προβλέπονται στη περίπτωση (γ) του άρθρου 2 της Σύμβασης για τον συνολικό περιορισμό της ευθύνης. Η περίπτωση (γ) αφορά απαιτήσεις που προκύπτουν από άλλες απώλειες, οι οποίες προέρχονται από προσβολή εξωσυμβατικών δικαιωμάτων σε άμεση σχέση με την εκτέλεση ή άλλως λειτουργία του πλοίου. Η υπόθεση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», το οποίο προσάραξε λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών και παρεμπόδισε την χρήση της Διώρυγας του Σουέζ από έτερα πλοία που το ακολουθούσαν στη νηοπομπή, είχε ως αποτέλεσμα την πρόκληση οικονομικής ζημίας (διαφυγόντα κέρδη και απώλεια «φήμης» όπως αναφέρεται) στην SCA.

β) Για τις απαιτήσεις που προέκυψαν από τα πλοία, τα οποία περίμεναν την απεμπλοκή του πλοίου «*Ever Given*», θα χρησιμοποιηθεί η τέταρτη κατηγορία που καταλαμβάνει απαιτήσεις για ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών του πλοίου που έχει βυθιστεί, ναυαγήσει, **προσαράξει**, εγκαταλειφθεί, περιλαμβάνοντας και οτιδήποτε βρίσκεται ή βρισκόταν πάνω σε αυτό. Στην υπό εξέταση περίπτωση θα χρησιμοποιηθεί λόγω της προσάραξης του πλοίου.²³⁹

Από την άλλη, οι απαιτήσεις που προκύπτουν από το υπό εξέταση πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και οι οποίες **δε δύνανται να περιοριστούν** είναι οι απαιτήσεις: **α)** για επιθαλάσσια αρωγή συμπεριλαμβανομένης της ειδικής αποζημίωσης του άρθρου 14 της Διεθνούς Συμβάσεως του 1989 και **β)** για συνεισφορά σε κοινή αβαρία, οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 3 παρ. (α) της Σύμβασης (LLMC).²⁴⁰

Η απαίτηση του αρωγού γεννιέται εφόσον οι πράξεις του είχαν ωφέλιμο αποτέλεσμα (*no cure no pay*), σε κάθε περίπτωση περιορίζεται στην αξία των διασωθέντων πραγμάτων²⁴¹, επίσης περιορισμένη καθώς και εξαρτημένη από την αμοιβή, υπολογιζόμενη με συγκεκριμένα κριτήρια αποτελεί η ειδική αποζημίωση τους για την επιχείρηση αρωγής σε πλοίο, που είτε το ίδιο είτε το φορτίο του απειλεί να προκαλέσει βλάβη στο περιβάλλον.²⁴² Οπότε καθίσταται σαφές ότι η επιβολή επιπρόσθετου περιορισμού μόνο αποτρεπτικά θα μπορούσε να λειτουργήσει στην παροχή υπηρεσιών της επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης. Στο ίδιο πλαίσιο λειτουργεί και η συνεισφορά σε κοινή αβαρία, η οποία εξαιρείται από τον περιορισμό για να μην αλλοιωθεί η εύθραυστη ισορροπία συμφερόντων μεταξύ πλοίου και φορτίου που επιτυγχάνεται με τους

²³⁸ Marsh, «*Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*», https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo

²³⁹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.811-812.

²⁴⁰ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «*Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.220-225.

²⁴¹ Αντάπασης Α., «*Θαλάσσια Αρωγή και διάσωση*», Ι, σελ. 157 επ.

²⁴² Ζυγούρος Λ., 2015. «*Η ειδική αποζημίωση στο δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής*», σελ.153 επ.; Αθανασίου Λ., Αναμνηστικός Τομ. Α. Αντάπασης, σελ. 1 επ.

κανόνες περί γενικής αβαρίας. Ο θεσμός της κοινής αβαρίας αποτελεί παράλληλα πρωτογενή θεσμό περιορισμού της ευθύνης, γεγονός που καθιστά νομοπολιτικά περιττή την πρόβλεψη δευτέρου επιπέδου συνολικού περιορισμού.²⁴³ Ομοίως αναφέρεται και από τον A. Rein στο άρθρο του «*International variations of concepts of limitations of liability*», επισημαίνοντας ότι υποχρεώσεις από συνεισφορά σε γενική αβαρία είναι από τη φύση τους περιορίσιμες.²⁴⁴ Παρόμοια αναφορά γίνεται και από το Lord Mustill, όπως αυτό αναφέρεται στο «*Ships are different - or are they?*».²⁴⁵

Όσον αφορά τη γενική ή κοινή αβαρία γίνεται λόγος όταν η ζημία αναλαμβάνεται από δύο ή περισσότερες ομάδες συμφερόντων, δηλαδή του πλοίου και του φορτίου. Όταν η αβαρία, δηλαδή η θυσία και ακολούθως η ζημία που προκαλείται ηθελημένα προκειμένου σε εξαιρετικές περιστάσεις κοινού για το πλοίο και το εμπόρευμα κινδύνου να εξασφαλιστεί η ασφαλής συνέχιση του πλου της ναυτικής αποστολής. Οπότε ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη, επέρχεται ως εξής, ο πλοιοκτήτης σε περίπτωση που προκαλέσει ζημία στο εμπόρευμα αλλά αυτή η ζημία αποτελεί θυσία στο πλαίσιο της κοινής ή γενικής αβαρίας (*general average*), δηλαδή εάν οι προϋποθέσεις επίκλησης της γενικής αβαρίας πληρούνται, τότε αυτός δεν υποχρεούται να αποκαταστήσει ολόκληρη την επελεύσα ζημία, αντίθετα δικαιούται να αποκαταστήσει με *general average* όνο το μερίδιο της ζημίας που του αναλογεί αφού λάβει χώρα ο διακανονισμός της αβαρίας (*average adjustment*).²⁴⁶

5.2.2. Σύσταση Κεφαλαίου

Η Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης (LLMC) προβλέπει δύο (02) εναλλακτικούς τρόπους για την άσκηση του διαπλαστικού δικαιώματος περιορισμού, δηλαδή χωρίς τη σύσταση κεφαλαίου σύμφωνα με το άρθρο 10 και με τη σύσταση κεφαλαίου σύμφωνα με το άρθρο 11 επ. Παρέχει την ευχέρεια στα συμβαλλόμενα κράτη που επιθυμούν να επιλέξουν μόνο τη μέθοδο της σύστασης κεφαλαίου.²⁴⁷ Στην περίπτωση του υπό εξέταση πλοίου συστάθηκε κεφάλαιο για τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη στην Αγγλία. Για την διαδικασία σύστασης κεφαλαίου και διανομής αυτού εφαρμόζεται κατά επιταγή της Σύμβασης, το εθνικό δίκαιο του Κράτους στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο σύμφωνα με το άρθρο 14. Ισχύουν οι εθνικοί κανόνες του κράτους και συμπληρώνουν την αποσπασματική διεθνώς ομοιόμορφη ρύθμισή του. Το κεφάλαιο συστήνεται ή σε δικαστήριο ή σε άλλη αρμόδια αρχή συμβαλλόμενου κράτους, στο οποίο έχει ασκηθεί αγωγή για απαιτήσεις που υπόκειται σε περιορισμό. Η δήλωση πρέπει να συνοδεύεται από το δημόσιο αποδεικτικό κατάθεσης του ποσού που προκύπτει με βάση τα άρθρα 6 και 7 της Σύμβασης, ή με εγγύηση του ίδιου ποσού, του οποίου το ύψος καθορίζεται από τη φύση των ζημιών, δηλαδή α) υλικές βλάβες ή/ και β) σωματικές βλάβες και απώλειες ζωής. Ο προσδιορισμός του ποσού του κεφαλαίου προκύπτει αντικειμενικώς και ευχερώς ως αποτέλεσμα μαθηματικών υπολογισμών²⁴⁸ με βάση τα άρθρα 6 και 7 της Σύμβασης, σε

²⁴³ Αντάπωσης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.815-816.; Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.224.

²⁴⁴ Rein A., «*International variations of concepts of limitations of liability*», 53, Tulane Law Review, 1259 (1979) σελ.1272.

²⁴⁵ Lord Mustill, το «*Ships are different - or are they?*», 1993 LMCLQ 490, σελ.492.

²⁴⁶ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ. 115-116.

²⁴⁷ Στην ελληνική έννομη τάξη ισχύουν και οι δύο δυνατότητες.

²⁴⁸ Turner J.M., Warrander N., June 2021 «*Shipping Casualties and Arbitration: Reflections on the “EVER GIVEN”*», <http://arbitrationblog.kluwerarbitration.com/2021/06/10/shipping-casualties-and-arbitration-reflections-on-the-ever-given/>

συνδυασμό με τις διατάξεις του *Merchant Shipping Act 1995* δεν απαιτείται οποιαδήποτε παρέμβαση του δικαστηρίου στο στάδιο αυτό όταν ο δικαιούχος προβαίνει σε κατάθεση ποσού. Στο σημείο αυτό θα ήταν εύλογο να αναφερθούμε στη δυνατότητα καθορισμού των ορίων, η οποία διαφοροποιείται αναφορικά με τη μέθοδο και τα ποσά για υλικές ζημιές, ζημιές που αφορούν πρόσωπα εκτός πλοίου και ζημιές που αφορούν επιβάτες του πλοίου. Στην περίπτωση του υπό εξέταση πλοίου ο καθορισμός των ορίων του, θα υπολογιστεί με βάση τα ισχύοντα όρια που προβλέπονται στις υλικές ζημιές. Καθορίζονται με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου υπολογιζόμενη σε κόρους πολλαπλασιάζοντας επί ένα ποσό Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων (ΕΤΔ). Το ποσό αυτό είναι σταθερό μέχρι 2.000 κόρους και αυξάνεται ανά επίπεδα χωρητικότητας πολλαπλασιαζόμενο με μικρότερο ποσό ΕΤΔ σε κάθε επόμενο επίπεδο.²⁴⁹ Η χωρητικότητα (*limitation tonnage*) του πλοίου «*Ever Given*» είναι 219.079 τόνοι και το ποσό του συσταθέντος κεφαλαίου περιορισμού θα υπολογιστεί, όπως αυτό αναφέρθηκε και υπολογίστηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο σε συνδυασμό με τις διατάξεις του *Merchant Shipping Act 1995*.²⁵⁰

5.2.3. Συνέπειες από την σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού

Αρχικά το κεφάλαιο δύναται να συσταθεί από έναν δικαιούχο, διότι με αυτό τον τρόπο θεωρείται ότι έχει συσταθεί από όλα τα πρόσωπα που εξομοιώνονται με αυτόν καθώς και τους προστηθέντες του, σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης και άρθρο 9 του παραρτήματος 7 στο *Merchant Shipping Act*. Ως εκ τούτου το κεφάλαιο δύναται να συσταθεί από πρόσωπο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παρ. 2 της Σύμβασης, δηλαδή τον κύριο του πλοίου, πλοιοκτήτη, εφοπλιστή, ναυλωτή ή διαχειριστή του πλοίου, θεωρώντας ότι έχει συσταθεί και υπέρ όλων των υπολοίπων της ίδιας κατηγορίας καθώς και υπέρ των προστηθέντων τους, σύμφωνα με το άρθρο 9 παρ. 1 (α). Το ίδιο αποτέλεσμα ισχύει όταν το κεφάλαιο συστήνεται από τον ασφαλιστή για λογαριασμό ενός από τα παραπάνω πρόσωπα. Συμπερασματικά, προκύπτουν απαιτήσεις μεταξύ των μελών της ίδιας ομάδας και επωφελούνται αμφίδρομα από τη σύσταση του κεφαλαίου.

Απαιτείται δικαστική παρέμβαση στην περίπτωση που ο δικαιούχος προβαίνει σε σύσταση κεφαλαίου με παροχή εγγυοδοσίας, σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 2 της Σύμβασης (*LLMC*), προκειμένου να κριθεί το επαρκές ή μη αυτής (ως προς το επαρκές δεν μας αφορά το ύψος του ποσού που προκύπτει αντικειμενικώς από τη Σύμβαση, αλλά η φερεγγυότητα του εγγυοδότη (όπως τράπεζα, *P&I Club*), ή/ και την εκτίμηση άλλων πραγμάτων που παρέχονται προς εγγυοδοσία (όπως τίτλοι παραστατικοί αξίας). Επιπλέον τυχόν αντιρρήσεις των δανειστών κατά του συσταθέντος κεφαλαίου, συμπεριλαμβανομένων και των αντιρρήσεων για τη συνδρομή ή μη των προϋποθέσεων περιορισμού, σύμφωνα με το άρθρο 4 της Σύμβασης θα κριθούν από το κατά τόπους αρμόδιο δικαστήριο, στο οποίο παραδεκτώς έχει συσταθεί το κεφάλαιο περιορισμού κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων. Η Απόφαση που θα εκδοθεί στις παραπάνω περιπτώσεις θα υπόκειται σε ένδικα μέσα, σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις, διότι δεν πρόκειται για κατά κυριολεξία λήψη ασφαλιστικών μέτρων, αλλά για οριστική απόφαση.

²⁴⁹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.801-802.

²⁵⁰ Άρθρο 6 του *Merchant Shipping Act 1995 (Chapter II, Limits of Liability)* *The limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows: «(b)in respect of any other claims,*

(i)1 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,

(ii)for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

- *for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;*
- *for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and*
- *for each ton in excess of 70,000 tons, 200 Units of Account.».*

Οι συνέπειες από τη σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού προκύπτουν από τις διατάξεις των άρθρων 11 και 13 της Σύμβασης, έχοντας δύο βασικούς στόχους, τη δικονομική συγκέντρωση των περιορισμών απαιτήσεων, δηλαδή την αποφυγή αντιφατικών αποφάσεων καθώς και την ικανοποίησή τους από μία συγκεκριμένη περιουσία σκοπού, προκειμένου να καθίσταται δυνατή η ανεμπόδιστη άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας του δικαιούχου του περιορισμού. Οι ανωτέρω συνέπειες βασίζονται στις εξής Αρχές:

- α) επέκταση της ωφέλειας από τη σύσταση κεφαλαίου στους λοιπούς δικαιούχους,
- β) απαγόρευση ατομικών διώξεων,
- γ) υποχρεωτική δυνητική αποδέσμευση κατασχεθέντων πλοίων ή λοιπών περιουσιακών στοιχείων των δικαιούχων του περιορισμού και τέλος
- δ) την αδρανοποίηση των ναυτικών προνομίων.

Η σύσταση του κεφαλαίου συνεπάγεται την αυτοδίκαιη παύση των υφιστάμενων ατομικών διώξεων και την απαγόρευση νέων ατομικών διοικτικών μέτρων, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 παρ. 1 της Σύμβασης, δηλαδή ότι δύναται να συσταθεί κεφάλαιο σε οποιοδήποτε συμβαλλόμενο κράτος και η επίμαχη απαίτηση να αναγγελθεί εναντίον του κεφαλαίου.

Διερευνώντας την υπόθεση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», η σύσταση του κεφαλαίου του οδηγεί, υποχρεωτικώς ή δυνητικώς, στην αποδέσμευση του ή άλλου περιουσιακού στοιχείου²⁵¹ του, που έχει κατασχεθεί εφόσον έχει συσταθεί κεφάλαιο σε συμβαλλόμενο κράτος και η κατάσχεση αφορά περιορίσιμη απαίτηση, σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ. 2. Ουσιαστικά αφορά την παύση και απαγόρευση ατομικών διώξεων που εξαρτάται από την αναγγελία της απαίτησης, ενώ συγκεκριμένα για την αποδέσμευση αρκεί η επίμαχη απαίτηση να είναι όπως προαναφέρθηκε, περιορίσιμη. Ο εθνικός δικαστής ή κάθε άλλη αρμόδια Αρχή οφείλει να διατάξει την αποδέσμευση του πλοίου: εάν το κεφάλαιο έχει συσταθεί στο λιμένα που έλαβε χώρα το συμβάν ή εάν έλαβε εκτός αυτού στο πρώτο λιμένα κατάπλου μετά το συμβάν ή στο λιμένα αποβίβασης σχετικά με απαιτήσεις για απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες ή στο λιμένα εκφόρτωσης σχετικά με ζημιές φορτίου ή στο κράτος που πραγματοποιήθηκε η κατάσχεση.

Σε κάθε άλλη περίπτωση ο εθνικός δικαστής ή η αρμόδια αρχή έχει την ευχέρεια να διατάξει την αποδέσμευση. Οι προαναφερόμενες δύο συνέπειες που ανακύπτουν από τη σύσταση του κεφαλαίου, δηλαδή η απαγόρευση ατομικών διώξεων και αποδέσμευση του πλοίου, επέρχονται μόνο εφόσον ο δανειστής δύναται όντως με βάση το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, να αναγγείλει την απαίτησή του εναντίον του κεφαλαίου²⁵² και το κεφάλαιο είναι πραγματικά διαθέσιμο και ελεύθερα μεταβιβάσιμο αναφορικά με την απαίτηση αυτή.²⁵³

Εν συνεχεία η διανομή του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις ρυθμίζεται σύμφωνα με το άρθρο 12 της Σύμβασης, όπου αναφέρεται ότι το κεφάλαιο αυτό

²⁵¹ Ως περιουσιακά στοιχεία του συσταθεί εντός κεφαλαίου νοούνται όλα τα υλικά άυλα αγαθά ή δικαιώματα των οποίων τα πρόσωπα αυτά είναι οι κύριοι, οι δικαιούχοι (όπως πλοία, ακίνητα, δικαιώματα, απαιτήσεις και άλλα) ανεξαρτήτως αν βρίσκονται στην κατοχή τους ή στην κατοχή τρίτων. Πηγή: Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.827 ; Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «*Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.339.

²⁵² Η διάταξη αυτή αφορά περιορισμούς εκ του νόμου σύμφωνα με την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία και όχι περιορισμός από τη Σύμβαση, όπως αποτελεί η ρήτρα ναυλοσυμφώνου περί αποκλειστικής δικαιοδοσίας ορισμένων δικαστηρίων για την έγερση αξιώσεων κατά του μεταφορέα. Μία τέτοια ρήτρα δεν εμποδίζει την αναγγελία της απαίτησης σε κεφάλαιο που συστήνεται σε άλλη δικαιοδοσία διότι η τελευταία αποτελεί συλλογική διαδικασία η οποία διέπεται από κανόνες υπερεθνικής ισχύος ως προς την αναγνώριση των απαιτήσεων. Σε διαφορετική περίπτωση η επέλευση των συνεπειών του άρθρου 13 της Σύμβασης εξαρτώνται από τυχαίο γεγονός το ποιο σύστησε το κεφάλαιο. (ΕφΠειρ 990/2005 ΠειρΝ 2006,86)

²⁵³ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «*Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.78.; Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «*Ναυτικό Δίκαιο*», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.831.

διανέμεται συμμετρως στις απαιτήσεις που έχουν επαληθευθεί με κριτήριο τη φύση της απαίτησης (αναλογική διανομή του κεφαλαίου). Βέβαια στο ίδιο άρθρο προβλέπεται και το ζήτημα της υποκατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, εάν πριν τη διανομή του κεφαλαίου, ο οφειλέτης του έχει τακτοποιήσει μία απαίτηση έναντι του κεφαλαίου, δύναται να υποκατασταθεί ως προς το ποσό που έχουν καταβάλει στα δικαιώματα του δανειστή, έχοντας τη μεταχείριση που αυτός θα απολάμβανε με βάση τη Διεθνή Σύμβαση. Σε περίπτωση που ο οφειλέτης και δικαιούχος του περιορισμού, ο ασφαλιστής του ή κάθε άλλο πρόσωπο αποδείξουν ότι μετά τη διανομή του κεφαλαίου θα αναγκαστούν να πληρώσουν ολικά ή μερικά την απαίτηση, για την οποία θα είχαν δικαίωμα υποκατάστασης, το δικαστήριο μπορεί να κρατήσει προσωρινά επαρκές ποσό εκτός διανομής, με σκοπό το πρόσωπο που κατέβαλε να ικανοποιηθεί σε μεταγενέστερο χρόνο.²⁵⁴

5.3. Ομοιόμορφο καθεστώς περιορισμού ευθύνης και έκπτωσης αυτού

Από τα ανωτέρω εκτεθέντα προκύπτουν δύο νομοθεσίες οι οποίες συμβάλλουν στην διαδικασία σύστασης του κεφαλαίου περιορισμού για ναυτικές απαιτήσεις, είναι: η Διεθνής Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (LLMC) και ο *Merchant Shipping Act 1995* (στον οποίο ενσωματώνεται στο *Schedule 7 η Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976*). Οι διατάξεις αυτών των δύο νομοθεσιών ομοιάζουν κατά το περιεχόμενό τους, αφού ο Νόμος έχει αφομώσει την Διεθνή Σύμβαση LLMC στον ανωτέρω νόμο.

α) Το ομοιόμορφο καθεστώς περιορισμού ευθύνης διευκολύνει την ικανοποίηση των ναυτικών απαιτήσεων. Η διεθνώς πλέον κρατούσα άποψη συνδέει και δικαιολογεί το θεσμό του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις με τη δυνατότητα κάλυψης της σχετικής ευθύνης από την ασφαλιστική αγορά, δυνατότητα η οποία διεθνώς και μάλλον αόριστα αναφέρεται ως *insurance capacity*, η οποία σύμφωνα με την κα. Αθανασίου αποδίδεται ως ασφαλισιμότητα²⁵⁵. Ο κυρίαρχος συλλογισμός της κρατούσας άποψης είναι ότι στο θαλάσσιο εμπόριο διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο η θαλάσσια ασφάλιση, είτε υποχρεωτικά είτε επειδή υπαγορεύει μία συνετή επιχειρηματική δραστηριότητα και ως εκ τούτου οι επιχειρηματίες ασφαλίζουν τους κινδύνους στους οποίους περιλαμβάνεται και η αστική ευθύνη. Οι κίνδυνοι προκύπτουν από την εμπορική δραστηριότητα του πλοίου. Παραδοσιακά εκ του αστικού δικαίου θεμελιωμένη απεριόριστη ευθύνη, αδικοπρακτική και ενδοσυμβατική ειδικά στο χώρο του ναυτικού δικαίου, χώρο στον οποίο τα επενδύσιμα και χρησιμοποιούμενα κεφάλαια είναι εκ των πραγμάτων τεράστια, καθιστά την εξ' ολοκλήρου κάλυψη της, είτε πρακτικά αδύνατη είτε δυσανάλογα ακριβή. Αδύνατη γιατί οι ασφαλιστικοί φορείς είτε δεν αναλαμβάνουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο να ασφαλίσουν μία τέτοια πιθανώς τεράστια ευθύνη είτε εφόσον θελήσουν να αναλάβουν αυτό τον κίνδυνο δεν βρίσκουν φορέα να διασφαλίσει τη δική τους ευθύνη γεγονός βέβαια το οποίο σηματοδοτεί και τη δική τους έκθεση σε οικονομική καταστροφή, εάν επέλθει τελικώς η ασφαλιστική περίπτωση. Επίσης, αποτελεί δυσανάλογα ακριβή επειδή αν παρόλο τον κίνδυνο της προηγούμενης πρότασης αποφασιστεί και αναληφθεί εν τέλει η ασφάλιση αυτή θα είναι τόσο ακριβή που θα αναιρείται αυτός ο σκοπός της ασφάλισης ως μέσου ορθής και εύλογης διασποράς κατανομής του επιχειρηματικού κινδύνου και του ανάλογου κόστους. Ως εκ τούτου, η άποψη αυτή αναφέρεται στο ότι πρέπει να υπάρχει απόλυτη αντιστοιχία μεταξύ ευθύνης και της ασφαλιστικής κάλυψης κατά αναλογία του κόστους. Με αυτό τον τρόπο υποστηρίζεται ότι με τη θέσπιση του θεσμού του συνολικού

²⁵⁴ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.830.

²⁵⁵ Αθανασίου Λ. «Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005.

περιορισμού ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις κυρίως με ποσοτικό χαρακτήρα τα ανώτατα όρια ευθύνης της δραστηριότητας των εμπλεκόμενων θαλάσσιων επιχειρηματιών είναι εκ των προτέρων υπολογίσιμα και αποτιμώνται σε χρήμα. Με αυτό τον τρόπο, υπολογίζεται το συνολικό κόστος εξ' αυτής της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Επιπλέον αίρονται οι δυσχέρειες και οι αμφιβολίες που περιγράφονται στις παραπάνω προτάσεις και καθίσταται έτσι εφικτή η εξ' ολοκλήρου ασφάλιση αυτής της περιορισμένης ευθύνης. Εκ των πραγμάτων η ασφάλιση καθαυτή είναι αναλογικά ανεκτή από άποψη κόστους, επειδή αφενός το ύψος της είναι μειωμένο λόγω του συνολικού περιορισμού αφετέρου δεν καθίσταται δυνατή η αντασφάλιση της. Τα όρια λοιπόν ευθύνης του δικαιούχου του δικαιώματος του συνολικού περιορισμού σύμφωνα με την κρατούσα άποψη διαμορφώνονται ανάλογα με τη δυνατότητα κάλυψης της εθνικής ασφαλιστικής αγοράς, δηλαδή *insurance capacity*. Η ασφαλιστική αγορά θεωρείται ότι είναι σε θέση να υπολογίσει εκ των προτέρων το μέγιστο της ζημίας το οποίο δύναται να καλύψει καθώς και να διασφαλίσει, οπότε τα σχετικά ποσοτικά όρια ευθύνης διαμορφώνονται στο ύψος, στο οποίο φτάνει η δυνατότητα κάλυψης.²⁵⁶

Από την άλλη μεριά, υπάρχει μία άλλη άποψη η οποία υποστηρίζεται από τον κ. Εμ. Κωνσταντινίδη - υπογραμμίζοντας την ανεπάρκεια της κρατούσας άποψης - ο οποίος αναφέρει μεταξύ άλλων ότι πίσω από τον θεσμό του συνολικού περιορισμού ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις υφίσταται η θέληση και η σκοπιμότητα της στήριξης των συμφερόντων των πλοιοκτητών και μέσω αυτής της στήριξης, αναδεικνύεται η επιθυμία ενθάρρυνσης καθώς και υποστήριξης όλων των συναφών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Αυτή η άποψη έχει ως αντίκτυπο και στην ολότητα, με γνώμονα ότι τυχόν αύξηση των ποσοτικών ορίων ή συνολική κατάργηση του δικαιώματος συνολικού περιορισμού (περιπτώσεις που δεν αποκλείουν την κρατούσα άποψη), μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών των ναύλων. Συμπερασματικώς, αυτό το κόστος θα αφομοιωθεί από τον τελικό καταναλωτή της προαναφερόμενης παροχούμενης υπηρεσίας ή προϊόντος.²⁵⁷ Επιπλέον, παρατηρεί την επιθυμία του διεθνούς νομοθέτη, να διατηρηθεί ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης, στοχεύοντας στην προστασία και στη διευκόλυνση της επένδυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων στο θαλάσσιο εμπόριο, κυρίως για κεφάλαια της πλοιοκτησίας. Παρόλα αυτά το μέλλον του θεσμού του περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις δύναται να επηρεαστεί από αξιολογήσεις κοινωνικού, οικονομικού και πολιτικού χαρακτήρα.²⁵⁸

β) Η έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού χαράσσει το όριο μεταξύ περιορισμένης και απεριόριστης ευθύνης, δηλαδή μεταξύ περιορισμένης και θεωρητικώς πλήρους αποζημίωσης των ζημιωθέντων από ναυτικό ατύχημα. Αυτό συμβαίνει όταν ο δικαιούχος επιδείξει προσωπικά βαριά πταισματική συμπεριφορά στην οποία αποδοκιμάζει ο διεθνής νομοθέτης για λόγους κυρωτικούς αλλά και παιδευτικούς, ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο την υπεύθυνη επιχειρηματική δράση. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 4 της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης *«πρόσωπο που υπέχει ευθύνη δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του εάν αποδειχθεί ότι η απώλεια προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη που έγινε με*

²⁵⁶ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ. 115-116.

²⁵⁷ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ. 149.; Jan Lopuski, «Liability for Damage in Maritime Shipping under the aspect of Risk Allocation», Warsaw: Polish Yearbook of International Law, 1980, 177, σελ.189.

²⁵⁸ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.150.

πρόθεση να προκληθεί αυτή η απώλεια ή επέδειξε αδιαφορία και με γνώση ότι μία τέτοια απώλεια θα επακολογήσει πιθανά».²⁵⁹

Καθίσταται σαφές ότι η σύσταση του κεφαλαίου επιφέρει την αποδέσμευση του πλοίου ή άλλων κατασχεθέντων περιουσιακών στοιχείων του δικαιούχου του περιορισμού (συμπεριλαμβανομένης και της υποκατάστασης του Αλληλασφαλιστικού Οργανισμού), όπως και στην περίπτωση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», χωρίς να προηγείται αξιολόγηση της συμπεριφοράς του οφειλέτη.

Περιπτώσεις:

- Αν η αποδέσμευση είναι κατά τη Σύμβαση υποχρεωτική ο δικαστής οφείλει να τη διατάξει ανεξάρτητα αν ο δανειστής επικαλείται την εφαρμογή του άρθρου 4.
- Αν η αποδέσμευση προβλέπεται από τη Σύμβαση ως δυνητική συνέπεια της σύστασης του κεφαλαίου, ο δικαστής μόνο τότε έχει την ευχέρεια να εξετάσει αν πιθανολογείται λόγος άρσης του ευεργετήματος του περιορισμού. Βέβαια, αυτό αναφορικά με τους πιστωτές ενέχει μεγάλο κίνδυνο για απώλεια των ασφαλειών τους, την αδυναμία ικανοποίησης τους σε μεταγενέστερο στάδιο, αν διαπιστωθεί ότι συντρέχουν λόγοι απώλειας του δικαιώματος περιορισμού (π.χ. αν διαπιστωθεί ότι στο πλοίο υπήρχε αρχική αναξιοπλοΐα του πλοίου²⁶⁰).²⁶¹

Τέλος, τον τελευταίο χρόνο παρατηρείται από την πλευρά του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), η κατεύθυνση προς την ομοιόμορφη εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων. Τίθεται έντονα το θέμα ερμηνείας του άρθρου 4 της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (LLMC), 1976, το άρθρο V (2) της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιές από πετρέλαιο (CLC), 1992 και στο άρθρο 9 της Διεθνούς Σύμβασης για την ευθύνη και την αποζημίωση των ζημιών από τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (HNS), 2010. Παρατηρείται λοιπόν ότι το ενδιαφέρον της επιτροπής του IMO επικεντρώνεται στην έννοια της έκπτωσης από τον περιορισμό στο πλαίσιο ενός ομοιόμορφου θεσμού.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει υιοθετήσει ένα ολοκληρωμένο καθεστώς περιορισμού ευθύνης και αποζημίωσης που επιδιώκει να διασφαλίσει ότι οι ενάγοντες λαμβάνουν έγκαιρη και επαρκή αποζημίωση, χωρίς την ανάγκη νομικής προσφυγής. Αυτό το καθεστώς αντιπροσωπεύει μία προσεκτική διαπραγματευτική πολιτική, η οποία εξισορροπεί τις υποχρεώσεις και τα συμφέροντα των κρατών, των εναγόντων και της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στη Σύμβαση LLMC του 1976 προβλέπεται το δικαίωμα του πλοιοκτήτη, καθώς και του ασφαλιστή του πλοίου, να περιορίσει την ευθύνη του και η φύση ενός τέτοιου δικαιώματος είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με υψηλότερα όρια ευθύνης και την ασφαλισιμότητα τέτοιου είδους απαιτήσεων. Έχει μεγάλη σημασία να υφίσταται ένα ενοποιημένο καθεστώς ερμηνείας της έκπτωσης από το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης, σκοπεύοντας στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα αυτού του θεσμού. Αυτό μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα αν τα Κράτη-Μέλη αποφασίσουν να εντάξουν τις Αρχές τους σε αυτό το δικαίωμα, στοχεύοντας στην ομοιομορφία του καθεστώτος, έχοντας ως αντίκτυπο στην βέλτιστη ανταπόκριση των δικαστηρίων προς την εξέταση των παραμέτρων και την τελική έκδοση της Απόφασης. Να

²⁵⁹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.831.

²⁶⁰ Όπως είναι η μηχανική βλάβη από ελλιπή συντήρηση των μηχανών, κατά παράβαση του ISM (*International Safety Management*) Code.

²⁶¹ Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.836.; Κιάντου-Παμπούκη, Ι, σελ.480. ; Αθανασίου Λ., «*Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*», Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005, σελ.342 επ.; Vialard, L' «*apparence*» de faute inexcusable comme cause de decheance «*provisoire*» du droit a la limitation de responsabilite, DMF 2000, 787.

σημειωθεί ότι το καθεστώς της έκπτωσης από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, όπως αυτή προβλέπεται στα προαναφερόμενα άρθρα των Συμβάσεων, δύναται να εκφράζεται ως κατά φύση έκπτωση, και επιβάλλεται σε ειδικές περιπτώσεις που κρίνονται υπό συγκεκριμένες περιστάσεις, σύμφωνα με την Αρχή του *un-breakability* (απεριόριστου).

Τα ζητήματα που τίθενται αφορούν τον **βαθμό υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη** (ή κάθε προσώπου που έχει δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του) σε αναλογία με τον βαθμό του παραπτώματός του, ως κάτωθι:

- Να τεθεί υψηλότερο όριο από αυτό που προβλέπεται στην έννοια της βαριάς αμέλειας, δεδομένου ότι η έννοια αυτή απορρίφθηκε από τη Διεθνή Διάσκεψη του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις,
- Να τεθεί ένα όριο που θα στερούσε από τον πλοιοκτήτη το δικαίωμα της αποζημίωσής του, βάσει της συναφθείσας ασφαλιστικής του σύμβασης,
- Να τεθεί ένα όριο που προβλέπει την απώλεια του δικαιώματος για περιορισμό της ευθύνης, το οποίο θα ξεκινά όταν η βαρύτητα της υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη έχει σαν αποτέλεσμα η ασφαλισιμότητα (*insurability*) να λήγει.²⁶²

Η *LLMC* θέτει ως προϋπόθεση έκπτωσης από το δικαίωμα του περιορισμού την «προσωπική» πράξη ή παράλειψη του δικαιούχου του δικαιώματος και ισχύει ότι καταρχήν οι πράξεις και οι παραλείψεις τρίτων προσώπων (όπως του διαχειριστή) δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη για την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 4 της ανωτέρω Σύμβασης.²⁶³ Η συμπεριφορά του υπεύθυνου προσώπου (κάθε πρόσωπο που δικαιούται να προβεί σε συνολικό περιορισμό), σε συνδυασμό με την προσθήκη του κατηγορήματος «προσωπικός», η οποία προσδιορίζεται ως επίμεμπτη έχει ως συνέπεια την απώλεια (έκπτωση) του δικαιώματος του περιορισμού μόνο γι' αυτό το συγκεκριμένο πρόσωπο και μόνο για τη δική του ευθύνη.²⁶⁴ Το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις δεν καταρρέει συνολικά, αν μόνο ο ένας εκ των δικαιούχων του δικαιώματος επιδείξει επίμεμπτη συμπεριφορά.²⁶⁵

Ο όρος «*recklessly*» στη Σύμβαση του 1976 αποδίδεται ως «αδιαφορία», στη Σύμβαση των Αθηνών ως «αμέλεια», στους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ως «βαριά αμέλεια» και στη CLC 1992 ως «απερίσκεπτα». Να σημειωθεί ότι πάντα το ξενόγλωσσο κείμενο υπερισχύει οποιασδήποτε μετάφρασης.²⁶⁶ Ως προς την ανωτέρω λέξη, η επιτροπή του *IMO* προτείνει ώστε στον όρο «*recklessly*» να προστεθεί ο όρος «*knowledge*» για το προκύπτον περιστατικό, καθορίζοντας ένα επίπεδο αποδοχής της ενοχής που πρέπει να πληρείται στο σύνολο της.²⁶⁷

Η Επιτροπή του *IMO* (*legal*), μετά από συνεδριάσεις με τα Κράτη-Μέλη της, επί του ανωτέρω εκτεθέντος θέματος, αποφάσισε μετά από κατάθεση προτάσεων και τροποποιήσεων²⁶⁸ αυτών, να κατατεθούν τρεις (03) αποφάσεις θέματος, προκειμένου να εγκριθούν. Τον Δεκέμβριο του 2021

²⁶² IMO, Legal Committee, 23-04-2021, «*Unified interpretation on the test for breaking the owner's right to limit liability under the IMO Conventions*», (Agenda item 8, vLEG 108/8) .

²⁶³ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «*Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.270.

²⁶⁴ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «*Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.252-253.; *Griggs & Williams*, σελ.29, 85-86, 97.

²⁶⁵ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «*Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.253.

²⁶⁶ Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «*Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.248.

²⁶⁷ IMO, Legal Committee, 23-04-2021, «*Unified interpretation on the test for breaking the owner's right to limit liability under the IMO Conventions*», (Agenda item 8, vLEG 108/8).

²⁶⁸ IMO, Assembly, 05-10-2021, *Consideration of the reports and recommendations of the Legal Committee*, (A 32/13).

η Επιτροπή αναμένεται να ξανασυνεδριάσει, για να οριστικοποιήσει τις αποφάσεις αυτές και τον τρόπο υιοθέτησής τους από τα Κράτη-Μέλη.

Πιο αναλυτικά, η Επιτροπή του IMO (*legal*) ενέκρινε τα ακόλουθα σχέδια αποφάσεων (*resolutions*) της Συνέλευσης σχετικά με την:

α) Ερμηνεία του άρθρου 4 της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, 1976, προς υποβολή στην 34^η έκτακτη Συνέλευση του Συμβουλίου και υιοθέτηση από τα Κράτη-Μέλη στη Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, 1976, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί.

β) Ερμηνεία του άρθρου 4 της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, 1976, προς υποβολή στην 34^η έκτακτη Συνέλευση του Συμβουλίου και την έγκριση από τα Κράτη-Μέλη στο Πρωτόκολλο του 1996 με την Τροποποίηση της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, 1976, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί.

γ) Ερμηνεία του άρθρου 6 του Πρωτοκόλλου του 1992 για την Τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιές από ρύπανση από πετρέλαιο, 1969, η οποία τροποποίησε το άρθρο V (2) της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιές από ρύπανση από πετρέλαιο, 1969, προς υποβολή στην 34^η έκτακτη Συνέλευση του Συμβουλίου και την έγκριση από τα Κράτη-Μέλη του Πρωτοκόλλου του 1992 για την Τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιές από ρύπανση από πετρέλαιο, 1969, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί.²⁶⁹

²⁶⁹ IMO, Legal Committee, 29-07-2021. *Unified interpretation on the test for breaking the owner's right to limit liability under the IMO Conventions*, (LEG 108/WP.8).

Κεφάλαιο VI: Συμπεράσματα

Η Διώρυγα του Σουέζ προσφέρει εξοικονόμηση χρόνου, ασφάλεια και εν γένει εξυπηρέτηση στη διεθνή ναυσιπλοΐα, ναυτιλία και θαλάσσιο εμπόριο. Γεγονός που αποδεικνύει πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος της στην παγκόσμια οικονομία και στον τομέα των μεταφορών ως μέσο που διευκολύνει τα πλοία στη διακίνηση εμπορευμάτων και στην ανάπτυξη των οικονομιών τόσο της δύσης όσο και της ανατολής. Ως πέρασμα η χρησιμότητά της είναι φανερή από αρχαιοτάτων χρόνων και η συνεχής ανάπτυξη της διώρυγας για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων που τη διαπλέουν, την καθιστά μία από τις σημαντικότερες διώρυγες παγκοσμίως. Ο ρόλος της Διώρυγας του Σουέζ στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα, ναυτιλία και θαλάσσιο εμπόριο είναι καθοριστικός και άρρηκτα συνυφασμένος με το καθεστώς διέλευσης των πλοίων, το οποίο προβλέπεται στους κανόνες της Αρχής της Διώρυγας.

Η προσάραξη του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» στην Διώρυγα του Σουέζ στις 23 Μαρτίου 2021, τέθηκε ως θέμα σε παγκόσμιο επίπεδο διότι είχε ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση χρήσης της διώρυγας για έξι (06) ημέρες. Από το περιστατικό αυτό ανέκυψαν οικονομικές και νομικές επιπτώσεις, οι οποίες είναι υπό εξέλιξη και εξέταση (κατά τον παρόντα χρόνο συγγραφής της διπλωματικής εργασίας). Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αναδειχθούν ζητήματα, όπως η ανάγκη διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης της Διώρυγας, καθώς και ο εκσυγχρονισμός του στόλου της, ο οποίος περιλαμβάνει βυθοκόρους και ρυμουλκά. Σχεδιάζεται από την Αρχή της Διώρυγας, η αγορά νέων ρυμουλκών με μεγαλύτερες ελικτικές δυνατότητες, τα οποία θα ανταποκρίνονται στα όλο και αυξανόμενα μεγέθη πλοίων λόγω του φαινομένου του γιγαντισμού των πλοίων (ειδικά στην περίπτωση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων). Επίσης, ανέκυψε το ζήτημα της ιδιότητας των πλοηγών επί του πλοίου, αναφορικά με την εξουσία τους έναντι του Πλοιάρχου του, καθώς καθίσταται σημαντικό το θέμα της επικοινωνίας τους με τον Πλοίαρχο του πλοίου με παράλληλη δυνατότητα ανταλλαγής απόψεων στη διαχείριση απρόβλεπτων γεγονότων. Εκτός των ανωτέρω εκτεθέντων, η εμπλοκή της Διώρυγας του Σουέζ επέφερε σημαντικές μεταβολές στην παγκόσμια οικονομία. Μία από αυτές ήταν η άνοδος των τιμών των ναύλων. Οι τιμές των ναύλων αυξήθηκαν λόγω της έλλειψης των πλοίων για μεταφορά φορτίων, από την περίοδο της προσάραξης του πλοίου και μετά. Ακολούθως, η αύξηση των ναύλων είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους μεταφοράς.

Όταν το πλοίο «*Ever Given*» αποκολλήθηκε με επιτυχία από το σημείο της προσάραξης, μεταφέρθηκε στο αγκυροβόλιο της *Great Bitter Lakes* και κρατήθηκε επίσημα από τις Αιγυπτιακές Αρχές για αρκετούς μήνες (συνολικά 106 ημέρες). Η κράτηση του πλοίου επηρέασε, επίσης το φορτίο του καθώς η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων σε άλλα πλοία δεν εγκρίθηκε. Οι παρατεταμένες αστικές διαδικασίες για την άρση της κατάσχεσης του πλοίου, καθώς και του φορτίου, ανέδειξαν διαφορετικές απόψεις των μερών όσον αφορά ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης. Εν συνεχεία συζητήθηκαν οι λεπτομέρειες μιας οικονομικής εγγύησης που δόθηκε στην Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ καταλήγοντας σε διακανονισμό με την συνδρομή του *UK P & I Club*.

Εν συνεχεία, οι απαιτήσεις (*claims*) που ανέκυψαν από την παρεμπόδιση της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» είναι πολλές και παρουσιάζουν ιδιαίτερη προσοχή αναφορικά με την διαχείρισή τους (διαπραγματευτική πολιτική ως προς την ικανοποίησή τους ή την απόκρουσή τους). Οι απαιτήσεις αυτές, όπως


αναλύθηκαν αφορούν τη ζημία στην ίδια τη Διώρυγα από την προσάραξη του πλοίου (οικονομική κυρίως ζημία και ζημία της «φήμης» της SCA), απαιτήσεις από την ζημία κύτους του πλοίου καθώς και πρόστιμα, την διαχείριση απαιτήσεων από έτερα πλοία τα οποία ανέμεναν την αποκόλληση του πλοίου εντός της Διώρυγας του Σουέζ, καθώς και τις απαιτήσεις των πλοίων που αποφάσισαν να διενεργήσουν τον περίπλου της Αφρικής. Επιπλέον, ιδιαίτερης πολυπλοκότητας χαρακτηρίζονται οι απαιτήσεις που εμπίπτουν στην έννοια της γενικής αβαρίας.

Ο κύριος του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» αξιοποίησε το δικαίωμά του να δηλώσει γενική αβασία, αιτώντας ασφάλεια (*salvage security*) από τα συμφέροντα του φορτίου (*cargo interest*), λόγω του ότι τέθηκαν σε κίνδυνο συλλογικά. Τα ζητήματα που προκύπτουν από μία κατάσταση γενικής αβαρίας (και τα οποία αναλύθηκαν παραπάνω) και το διακανονισμό της είναι πολύπλοκα. Στη περίπτωση του πλοίου «*Ever Given*», ο πλοιοκτήτης του δήλωσε γενική αβασία, διορίζοντας Διακανονιστή Αβαριών την *RHL - Average Adjusters*. Καταλήγοντας, η αναλογία του φορτίου θα βαρύνει τους ασφαλιστές φορτίου (*cargo insurers*) και η αναλογία του πλοίου θα καλυφθεί από την *Mitsui Sumitomo Insurance Company*, τους ασφαλιστές σκάφους (*hull underwriters*). Αναδείχθηκε η δυνατότητα των *Recovery Agents*, οι οποίοι μπορούν να επιδιώξουν την μη καταβολή της συνεισφοράς σε γενική αβασία από τα συμφέροντα του φορτίου, χρησιμοποιώντας διάφορα επιχειρήματα. Παρόλα αυτά, αναφέρθηκε ότι το ποσό αυτό μπορεί να καλυφθεί από το *UK P&I Club*. Ο θεσμός της γενικής αβαρίας είναι πολύ σημαντικός για τη ναυτιλία, αν και πολύπλοκος. Δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι ισχύει από αρχαιοτάτων χρόνων, συνεισφέροντας επιβοηθητικά στην επίλυση προβλημάτων σε σύγχρονα περιστατικά της εμπορικής ναυτιλίας. Ιστορικά ανάλογα με το περιστατικό που έχουμε να αντιμετωπίσουμε, παρατηρούμε ότι δύναται να ενταχθούν απαιτήσεις σε γενική αβασία, οι οποίες υπό άλλες συνθήκες δε θα περιλαμβάνονταν (όπως απαιτήσεις από επιθαλάσσια αρωγή). Συμπερασματικά, περιστατικά ανά τα χρόνια παραμένουν τα ίδια, η εξέλιξη όμως της τεχνολογίας και η ανάγκη της ναυτιλιακής κοινότητας για την βέλτιστη οικονομική τακτοποίησή τους, αποτελούν ζητήματα τα οποία καθορίζουν την πορεία του βαρυσήμαντου έργου του διεθνούς νομοθέτη.

Επιπροσθέτως, αναφέρθηκε η αναγκαιότητα του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη (*Luster Maritime S.A.* και *Higaki Sangyo Kaisha Limited*) για τις προκύπτουσες ναυτικές απαιτήσεις από το περιστατικό της προσάραξης του πλοίου «*Ever Given*» στη Διώρυγα του Σουέζ, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για τον περιορισμό ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (*LLMC*) και του *Merchant Shipping Act 1995*. Ακολούθως, ο πλοιοκτήτης του πλοίου προέβη στη σύσταση κεφαλαίου την 1^η Απριλίου 2021 στο Λονδίνο, ώστε οι αξιώσεις που προκύπτουν να υποβάλλονται και θα εκδικάζονται αποκλειστικά στο Ανώτατο Δικαστήριο του Λονδίνου. Κατατέθηκε επιστολή ότι επιθυμούν την σύστατη κεφαλαίου περιορισμού (στο Λονδίνο), αναφορικά με την ευθύνη τους μέσω της ασφαλιστικής υποκατάστασης των ασφαλιστών τους. Εν συνεχεία, μετά τον υπολογισμό του ποσού, κατατέθηκε εγγυητική επιστολή από το *United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd*. Η σύσταση του κεφαλαίου συνεπάγεται την αυτοδίκαιη παύση των υφιστάμενων ατομικών διώξεων και την απαγόρευση νέων ατομικών δικωτικών μέτρων. Στην υπόθεση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*», η σύσταση του κεφαλαίου του οδηγεί στην αποδέσμευση του ή άλλου περιουσιακού στοιχείου του, πράγμα πολύ σημαντικό για την συνέχιση του ταξιδιού του πλοίου προκειμένου να φθάσει στους λιμένες προορισμού του.

Επιπλέον επισημάνθηκε η αναγκαιότητα ομοιόμορφου καθεστώτος περιορισμού ευθύνης, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα να διευκολύνει την ικανοποίηση των ναυτικών απαιτήσεων. Αναλύθηκε η κρατούσα άποψη περί του θεσμού του περιορισμού της ευθύνης, αλλά ο συλλογισμός του κου. *Εμ. Κωνσταντινίδη*, καθώς και υποστηριχθεία από εκείνον άποψη – καθώς και κατά την άποψή μου – αναδεικνύει καλύτερα την σκοπιμότητα του θεσμού του συνολικού περιορισμού ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, η οποία στοχεύει στην στήριξη των συμφερόντων των πλοιοκτητών και μέσω αυτής της στήριξης, αναδεικνύεται η επιθυμία ενθάρρυνσης καθώς όλων των συναφών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Μία πιθανή αύξηση των ποσοτικών ορίων ή συνολική κατάργηση του δικαιώματος συνολικού περιορισμού δύναται να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών των ναύλων και ως εκ τούτου το κόστος να αφομοιωθεί από τον τελικό καταναλωτή της προαναφερόμενης παροχούμενης υπηρεσίας ή προϊόντος. Ο διεθνής νομοθέτης φαίνεται ότι επιθυμεί να διατηρηθεί ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης, στοχεύοντας στην προστασία και στη διευκόλυνση της επένδυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων στη ναυτιλία. Παρόλα αυτά καθίσταται σαφές ότι η ιστορία έχει αποδείξει ότι υπάρχει θετικό πρόσημο για τον θεσμό του περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, το οποίο είναι σχεδόν βέβαιο ότι μπορεί να επηρεαστεί λόγω των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών μεταβολών. Ο ΙΜΟ συνεχίζει μέσα από τις επιτροπές του να θέτει θέματα προς συζήτηση, αναφορικά με τον θεσμό του περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Ειδικά, η κατεύθυνση προς την ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων Διεθνών Συμβάσεων, όπως αυτές αναφέρονται στις διατάξεις της έκπτωσης του περιορισμού ευθύνης (των δικαιούχων προσώπων αυτού). Η περίπτωση έκπτωσης από το δικαίωμα του περιορισμού, χαράσσει το όριο μεταξύ περιορισμένης και απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη, δηλαδή μεταξύ περιορισμένης και θεωρητικώς πλήρους αποζημίωσης των ζημιωθέντων από ναυτικό ατύχημα της προσάραξης. Αυτό δύναται να συμβεί όταν ο δικαιούχος επιδειξεί προσωπικά βαριά πταισματική συμπεριφορά ή δόλο. Τέλος, η μελέτη των ζητημάτων του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και της ναυτασφάλισης, τα οποία ανέκυψαν από την εμπλοκή της Διώρυγας του Σουέζ από το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Ever Given*» ανέδειξε το νομικό καθεστώς αυτού του γεγονότος, το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ταυτόχρονα πολυπλοκότητα. Αυτό συμβαίνει, λόγω των πολύπλοκων διαδικασιών, αναφορικά με την κράτηση του πλοίου για την εκτέλεση και την διαχείριση των ναυτικών απαιτήσεων, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ και των αντιμέτρων αυτής, καθώς και τον βαρυσήμαντο ρόλο του *UK P & I Club*. Θεωρώ ότι το περιστατικό αυτό, λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα του και της διαπραγματευτικής πολιτικής που χρησιμοποιήθηκε, θα αποτελέσει εφελκυστικό για την καλύτερη διαχείριση παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον, εξεύρεσης τρόπων για την αποφυγή τους (σε νομοπαρασκευαστικό επίπεδο) καθώς επίσης θα συντελέσει στην ανάπτυξη – βελτίωση των πάσης φύσεως λιμενικών υποδομών.

Παράρτημα Ι: «Order in the matter of an admiralty limitation claim in respect of “Ever Given”»


Claim no: AD-2021-00041
AD-2021-00041

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE
BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
ADMIRALTY COURT (QBD)

IN THE MATTER OF AN ADMIRALTY LIMITATION CLAIM IN RESPECT OF THE MV “EVER GIVEN”
Before Admiralty Registrar Davison

B E T W E E N :-

(1) LUSTER MARITIME S.A
(2) HIGAKI SANGYO KAISHA LIMITED

Claimants

and

(1) EVERGREEN MARINE CORPORATION (TAIWAN) LIMITED
(2) ALL OTHER PERSONS CLAIMING OR BEING ENTITLED TO CLAIM DAMAGES BY REASON OF THE GROUNDING OF THE MV “EVER GIVEN” ALONG THE SUEZ CANAL, EGYPT ON 23 MARCH 2021.

Defendants

ORDER

UPON READING the Claimant's without notice application dated 1 April 2021 for an Order that the Claimants can constitute a limitation fund in respect of their liability by way of an undertaking by the Claimants' Insurers

AND UPON reading the Declaration of Mrs Claire Womersley dated 1 April 2021 and the First Witness Statement of Mrs Claire Womersley dated 7 April 2021

IT IS ORDERED AND DECLARED that:

1. The limitation tonnage of the "EVER GIVEN" ascertained in accordance with the provisions of the Merchant Shipping Act 1995 is 219,079 tons and the amount of the Limitation Fund calculated in accordance with the Act is 81,563,858 Special Drawing Rights in respect of all losses, other than those in respect of claims for loss of life and personal injury.
2. The Claimants are permitted to constitute the Limitation Fund under Article 11 of Schedule 7 of the Merchant Shipping Act in these proceedings by the provision of a Letter of Undertaking of The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd in the form at **Schedule 1** to this Order.
3. Under Article 11(3) of Schedule 7 of the Merchant Shipping Act 1995 the Limitation Fund shall be deemed constituted by all persons referred to in Article 9 of Schedule 7 of the Merchant Shipping Act 1995.
4. The Claimants shall forthwith deliver to the Court the signed original copy of the Letter of Undertaking.

- 5. The Claimants are to give written notice of the Limitation Fund to the First Defendant and to interested parties, insofar as they are known to the Claimants. Insofar as lawyers have been appointed for the First Defendant and/or interested parties and this is known to the Claimants the Claimants shall provide written notice by email. Insofar as there are interested parties known to the Claimants but where appointed lawyers are not presently known by the Claimants, the Claimants shall provide written notice by post to the addresses that are known for those interested parties.
- 6. The written notice of the Limitation Fund is to be in the form set out at **Schedule 2** to this Order and is to specify: (1) the terms of the security; (2) the date on which the security was lodged at court; (3) how the amount of security was calculated; and (4) the amount and rate of interest included, and the period to which it relates.
- 7. The foregoing is without prejudice to the question of liability for the grounding incident.
- 8. No order as to costs.
- 9. This Order having been made without notice, any interested party may apply to set it aside or vary it providing that the notice requirements set out in paragraph 10.13G of the Practice Direction to CPR 61 are complied with.

Dated this the 8TH day April 2021

SCHEDULE 1 – Letter of Undertaking

LETTER OF UNDERTAKING

We, The United Kingdom **Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd**, the P&I Club of the Owners of the M/V "EVER GIVEN" (the "**Vessel**"), hereby undertake to the High Court of Justice, Business and Property Courts of England and Wales, Admiralty Court (QBD) (the "**Court**") to pay any and all sums which are finally and unappealably ordered by the Court to be paid by the Owners in respect of any claims made in relation to the grounding of the Vessel along the Suez Canal, Egypt on 23 March 2021 by way of a distribution of the limitation fund (the "**Fund**") (within the meaning of Article 11 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 as amended by the Protocol of 1996, as set out in Part I of the Schedule 7 of the Merchant Shipping Act 1995 as amended by the Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 and the Merchant Shipping (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) (Amendment) Order 1998/1258) constituted by this Letter of Undertaking (the "**Undertaking**") upon the Court's approval of the Undertaking, among claimants who shall have filed claims against the Fund, or as otherwise agreed and approved by the Court. Notwithstanding the above, the total liability under this Undertaking shall not exceed the aggregate of:

- (i) the sterling equivalent of 81,563,858 Special Drawing Rights calculated as at the date of the constitution of the Fund, plus simple interest thereon at The Bank of England Official Bank Rate (0.1% as at today's date) plus 1% per annum, namely **GBP 84,005,005.12**, plus any accrued interest on the Fund up to and including the date of any payment made pursuant to the Undertaking; and
- (ii) costs to be assessed if not agreed.

This Undertaking shall be governed by and construed in accordance with English law and we agree to submit irrevocably to the jurisdiction of the English High Court of Justice in relation to any dispute arising out of or in connection with this Undertaking (including, but not limited to, the enforcement of this Undertaking).

Dated: _____

Signed: _____

Jeff Lock
 Global Technical Claims Director
 For Thomas Miller P&I Ltd, Managers
 For and on behalf of The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd

SCHEDULE 2 - Notice to Defendants and/or Interested Parties of Limitation Fund

Dear Sirs

On 23 March 2021, the M/V "EVER GIVEN" (the "**Vessel**") grounded along the bank of the Suez Canal, Egypt at 05:11 (GMT) (the "**Incident**"). We, Holman Fenwick Willan LLP, are the lawyers instructed by Luster Maritime S.A. and Higaki Sangyo Kaisha Limited (together the "**Claimants**"), the registered owners of the Vessel and (in the case of Luster Maritime S.A.), for all matters arising from the Incident with the exception of salvage.

We understand that you, [INSERT NAME OF LAWYER] represent [NAME OF DEFENDANT] [OR] [INSERT NAME OF DEFENDANT] and have indicated that you may be entitled to claim against the Claimants as a result of Incident.

In light of the Incident, on 1 April 2021 the Claimants issued limitation proceedings by way of a Limitation Claim Form in the English High Court (Admiralty Court) which names the charterers of the vessel, Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Ltd, as the First Defendant together with "*All other persons claiming or being entitled to claim damages by reason of the grounding of the M/V "EVER GIVEN" along the Suez Canal, Egypt on 23 March 2021*".

Pursuant to an Order dated [INSERT DATE OF ORDER], the Court ordered that the Claimants had permission to constitute a Limitation Fund under Article 11 of Schedule 7 of the Merchant Shipping Act in these proceedings by the provision of a Letter of Undertaking of The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd (the "**LOU**"). Under Article 11(3) of Schedule 7 of the Merchant Shipping Act 1995 the Limitation Fund shall be deemed constituted by all persons referred to in Article 9 of Schedule 7 of the Merchant Shipping Act 1995. Pursuant to the Civil Procedure Rules ("**CPR**") PD 61.11 10.13E, the Claimants hereby provide written notice to you, [INSERT NAME OF DEFENDANT / INTERESTED PARTY OR APPOINTED LAWYERS], that:-

(a) Pursuant to CPR PD 61 paragraph 10.9A, the court-approved LOU was lodged with the Court on [INSERT DATE].

(b) The total liability of the Claimants in monetary value is calculated pursuant to the limits under the 1996 Protocol to the Convention on Limitation of liability for Maritime Claims 1976 and the Merchant Shipping Act 1995 (Amendment) Order 2016 which brought in updated limits in the U.K. from 20 November 2016.

(c) The total liability of the Claimants as specified in the LOU shall not exceed GBP 84,005,005.12, plus accrued interest on the Limitation Fund up to and including the date of any payment made pursuant to the Undertaking. That is on the basis that:-

a. Pursuant to the applicable limits, limitation is based on the gross tonnage of the "EVER GIVEN" amounts to special drawing Rights ("**SDR**") of 81,563,858.

b. As at 31 March 2021, the day prior to the date the Limitation Fund was calculated, the exchange rate of SDRs to GBP was 1 SDR : 1.029650 GBP, as evidenced on the website of the International Monetary Fund.

c. On the basis of the above-mentioned limits, the Limitation Fund without interest amounts to GBP 83,982,226.38.

d. Pursuant to CPR PD 61 paragraph 10.10(2), the Limitation Fund should include interest from the date of the occurrence giving rise to any liability to the date the LOU is lodged with the Court (or date whereby the Limitation Fund is calculated).

The Court calculates interest pursuant to the Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) (New Rate of Interest) Order 2004 (SI 2004 No. 931). In this order "the prescribed rate" means 1% more than the base rate quoted from time to time by the Bank of England or the rate of interest set by anybody which may supersede it and where there is more than one such rate, the lowest of them.

ii. The Bank of England Base rate has been 0.1% since 1 March 2021.

iii. Accordingly, interest at 1.1% has been applied to the sum of GBP 83,982,226.38 for 9 days between 23 March 2021 and 1 April 2021, the date the Limitation Fund was calculated.

iv. This amounts to interest in the sum of GBP 22,778.74, resulting in a total Limitation Fund of GBP 84,005,005.12.

v. Thereafter, the Claimants' maximum exposure under the LOU shall account for any interest accrued on the Limitation Fund from the period between constituting the Limitation Fund until any claims are made against it.

e. The Claimants' provision of security is subject to the sterling equivalent of a SDR on the date of lodging the LOU with the Court being different from that used for calculating the amount of that security, and the Claimant's rights pursuant to CPR PD 61 paragraph 10.11(2).

Please be advised that the constitution of the Limitation Fund is strictly without prejudice to the issue of liability arising from the Incident and all of the Claimant's rights are reserved in respect of the Incident, the Claimant's limitation claim, or otherwise.

Yours faithfully

Παράρτημα II: Τυπική φόρμα φορτωτικής της EverGreen as revised May 2020

RECEIVED by the Carrier from the Merchant in apparent good order and condition unless otherwise indicated herein, the Goods, or the Container(s) or other package(s) or unit(s) said by the Merchant to contain the cargo herein mentioned, to be carried subject to all the terms and conditions contained or incorporated in this Bill (defined hereinafter at Clause 1(1)) including both front and back pages where issued in paper form and Carrier's Tariff rules and regulations by the vessel named herein or any substitute at the Carrier's option and/or other means of transport, including the use of feeder ships, barges, trucks or rail cars, from the place of receipt or the loading port to the port of discharge or place of delivery shown herein and there to be delivered unto order or assigns. If issued in paper form and if required by the Carrier, this Bill duly endorsed must be surrendered in exchange for the Goods or Delivery Order. In accepting this Bill, whether in paper or electronic form, the Merchant agrees to be bound by all the stipulations, exceptions, terms and conditions contained or incorporated in this Bill whether written, typed, stamped, printed or otherwise, and as well, to be bound by the Carrier's Tariff rules and regulations which are deemed incorporated herein, all of which supersede all previous agreements, including booking notes, dock and mate's receipts and like, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding. The terms of this Bill shall be separable and if any part or term hereof is invalid or unenforceable, the validity and enforceability of any other part or term shall not be affected. Agents signing this Bill on behalf of the Carrier have only the limited authority at common law of a vessel's master signing a Bill. An endorsement on this Bill that the Goods are "On Board" shall mean that the Goods are loaded on board the ocean vessel named in this Bill, or loaded on board rail cars, trucks, lorries, feeder ships, barges, or other means of transportation and are in the custody of an Inland or ocean Carrier for Through Transportation in accordance with the terms of this Bill .

1. Definitions. (1) "Bill" means (a) Bill of Lading if this document is issued as a Bill of Lading, or (b) Sea Waybill if this document is issued as a Sea Waybill. Notwithstanding anything else contained in or incorporated into this Bill, if it is issued as a Sea Waybill, it will not be a document of title to the Goods. (2) "Carrier" means the Vessel Provider identified on the front of this Bill doing business as Evergreen Line, which is a Joint Service Agreement as defined by the U.S. Shipping Act. of 1984 and any amendments thereto, consisting of Evergreen Marine Corp.(Taiwan) Ltd., Evergreen Marine (UK) Ltd., Italia Marittima S.p.A., Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd. and Evergreen Marine (Singapore) Pte Ltd. (3) "COGSA" means the United States Carriage of Goods by Sea Act, approved April 16, 1936. (4) "Container" includes any ISO standard container, trailer, transportable tank, flat rack and/or other item of transportation equipment in conformance with ISO standards. (5) Force Majeure shall include, but not be limited to, work stoppages, civil commotion, strikes, accidents, casualties, lockouts, fire, transportation disasters, acts of God, governmental restraints (including governmental import restrictions and voluntary quotas arising from the threat of governmental restraints), war or hostilities, embargoes or other similar conditions. (6) "Goods" means the cargo accepted from the Merchant and includes any Container whether supplied by or on behalf of the Carrier or by the Merchant. (7) "Hague Rules" as used herein refers to the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August 1924 and includes any amendments thereto including the Hague Visby Amendments, 1968. (8) "Holder" mean any person for the time being in possession of this Bill (if issued as a Bill of Lading) to whom the property in the Goods has passed on or by reason of the consignment of the Goods or the endorsement of this Bill or otherwise. (9) "Merchant" includes the shipper, Holder, consignee, the receiver of the Goods, any person owning or entitled to the possession of the Goods or this Bill and anyone acting on behalf of any such persons. (10) "Ship" shall include the vessel named in this Bill, any substituted vessel or feeder vessels, and any vessel, craft, lighter or other means of conveyance whatsoever owned, chartered, operated or controlled and used by the Carrier in the performance of this

Contract. (11) "Through Bill" as used herein refers to the contract evidenced by this Bill when it covers the carriage of the Goods from the place of receipt from the Merchant to the place of delivery to the Merchant by the Carrier plus one or more Underlying Carriers. (12) "Through Transportation" means carriage of the Goods under this Bill from place of receipt from the Merchant to place of delivery to the Merchant by the Carrier plus one or more Underlying Carriers. (13) "Underlying Carrier" includes any water, rail, motor, air or other carrier utilized by the Carrier for any part of the transportation of the shipment covered by this Through Bill . (14) "Sub-contractor" includes owners and operators of vessels (other than the Carrier), stevedores, terminal operators, warehousemen, Underlying Carriers, ocean and rail transport intermediaries and any independent contractor employed by the Carrier in its performance of the transportation of the Goods hereunder. Sub-contractor shall also include direct and indirect sub-contractors and their respective servants and agents.

2. Carrier's Tariff. The terms of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. If this Bill is issued as a Sea Waybill, the CMI Rules for Sea Waybills excluding Rule 4 are also incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier upon request. Copies of the CMI Rules for Sea Waybills can be obtained from the CMI website at www.comitemaritime.org/. In the case of inconsistency between this Bill and the applicable Tariff or CMI Rules, this Bill shall prevail.

3. Merchant's Warranty. The Merchant warrants that in agreeing to the terms hereof he is, or has the authority of, the person owning or entitled to the possession of the Goods and this Bill.

4. Sub-Contracting. (1) The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms the whole or any part of the carriage, loading, unloading, storing, warehousing, handling and any and all duties whatsoever undertaken by the Carrier in relation to the Goods. (2) In contracting for the following exemptions and limitation of and exoneration from liability, the Carrier is acting as agent and trustee for all other persons named in this clause. It is understood and agreed that, other than the Carrier, no person, firm or corporation or other legal entity whatsoever (including the Master, officers and crew of the vessel, all agents and all Sub-Contractors) is, or shall be deemed to be liable with respect to the Goods as carrier, bailee or other howsoever. If, however, it shall be adjudged that any one other than the Carrier is carrier or bailee of the Goods or under any responsibility with respect thereto, all exemptions and limitations of and exoneration from liability provided by law or by terms hereof shall be available to such other. It is also agreed that each of these persons and companies referred to above are intended beneficiaries, but nothing herein contained shall be construed to limit or to relieve them from liability to the Carrier for acts arising or resulting from their fault or neglect.

5. Clause Paramount and Responsibility of Carrier. (A) **Clause Paramount** - as far as this Bill covers the carriage of Goods by sea either by the Carrier or its Sub-contractor, the contract evidenced in this Bill shall have effect subject to the **Hague Rules**, if and as enacted in the country of shipment, and any Legislation including COGSA which make those rules compulsory, applicable or effective. The Hague Rules and said Legislation shall be deemed contractually incorporated herein and made a part of this Contract regardless of whether it or they would otherwise be compulsorily applicable and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Carrier or its Sub-contractor of any of its rights and immunities or any increase of any of its responsibilities under said Rules and Act. Notwithstanding anything to the contrary, if the carriage called for in this Bill is a shipment to or from the United States, the liability of the Carrier or its Sub-contractor shall be exclusively determined pursuant to COGSA which is contractually incorporated into this Bill. The provisions cited in the Hague Rules and COGSA (except as may be otherwise specifically provided herein) shall also govern before the Goods are loaded on and after they are discharged from the Ship provided, however, that the Goods at said times are in the actual custody of the Carrier or any Sub-contractor. When no such enactment is in force in the country of shipment, the Hague Rules will apply. If any terms of this Bill are repugnant to the Hague Rules or any

other compulsorily applicable International Convention or National Law which cannot be departed from by private contract, then such provision shall be null and void to the extent of such invalidity without invalidating the remaining provisions hereof. The Carrier or its Sub-contractor shall not be liable in any capacity whatsoever for any delay, non-delivery or misdelivery, or loss of or damage to the Goods howsoever caused occurring while the Goods are not in the actual custody of the Carrier. (B) Responsibility for Port to Port Shipments. Where loss or damage has occurred between the time of receipt of the Goods by the Carrier at the port of loading and the time of delivery by the Carrier at the port of discharge, or during any prior or subsequent period of carriage by Underlying Carriers or period of custody by Sub-Contractors, the liability of the Carrier shall be determined in accordance with the appropriate Hague Rules and /or other Legislation as provided in the provisions of Clause 5A above of this Bill. (C) Responsibility for Through Transportation. Where the place of receipt or place of delivery as set forth herein are inland points or ports not directly served by the Carrier the responsibility of the Carrier with respect to the Through Transportation of the Goods shall be as follows: (1) With respect to Through Transportation from, to or within the United States where the Goods are in the custody of a Sub-contractor such Through Transportation will be governed by the provisions of Clause 5B above. (2) In the event Clause 5B is held inapplicable to such Through Transportation from, to or within the United States then Carrier's liability will be governed by and subject to the terms and conditions of the Sub-contractor's bill of lading or waybill and/or the ICC Uniform Bill of Lading together with the Subcontractor's Tariff which shall be incorporated herein as if set forth at length. Notwithstanding the foregoing, in the event there is a private contract between the Carrier and a Sub-Contractor, responsibility for such Through Transportation will be governed by the terms and conditions of said contract which shall be incorporated herein as if set forth at length and copies of said contract(s) shall be available to the Merchant at any office of the Carrier upon request. (3) With respect to road carriage between countries in Europe according to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), dated May 19, 1956, and during rail carriage between countries in Europe according to the International Agreement on Railway Transports (CIM) dated February 25, 1961. (4) With respect to rail or road carriage within a European country then according to the internal law of such state and/or any International Convention which is compulsorily applicable by the laws of such state. In the absence of such laws or conventions then according to the Sub-contractors contracts of carriage and tariffs, if any. Notwithstanding the above provision, road carriage in the United Kingdom according to the Conditions of Carriage 1998 of Road Haulage Association Limited. (5) With respect to carriage by road in Japan, according to the Standard Japanese Road Transportation Clauses (SJRTC). With respect to carriage by rail in Japan, according to the Japanese Railway Transportation Business Law and Ministerial Ordinance for Railway Transportation. (6) With respect to inland transportation of the Goods other than as provided in subparagraphs (1) through (5) supra, then according to the provisions of any International Convention or National Law which is compulsorily applicable in the country where the inland transportation took place or, if no such law or convention is applicable, then according to the Sub-contractor's tariff or any contract existing between the Sub-contractor and the Carrier. (D) Extent of Liability for Through Transportation. In any event, the liability of the Carrier shall under no circumstances whatsoever be greater than that of the Sub-contractor under said Sub-contractors' contract with the Carrier, and the Carrier shall be entitled to all the rights, defenses, limitations and exemptions from liability contained therein. (E) Subrogation. When any claims are paid to the Merchant by the Carrier, the Carrier shall be automatically subrogated to all rights of the Merchant against all others, including Underlying Carrier's, on account of such loss or damage. (F) In the event an action is brought in a jurisdiction in which the relevant provisions of clause 5 (A) - (E) of this Bill which are applicable to such claim are held to be unenforceable pursuant to local law then liability for such claim shall be determined according to the internal law of the jurisdiction in which the action is brought.

6. General Limitations. (1) The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the port of discharge or place of delivery at any particular time or to meet any particular market or use and save as

provided in Clause 5 the Carrier shall in no circumstances be liable for any indirect or consequential loss or damage caused by delay. (2) Save as otherwise provided herein, the Carrier shall in no circumstances be liable for direct or indirect or consequential loss or damage arising from any other cause. (3) The Carrier shall be entitled to the full benefit of all rights and immunities and all limitations of, or exemptions from, liability provided in the London Convention of 1976. Notwithstanding the foregoing, if local law makes the Brussels Convention of 1957 mandatorily applicable, then said latter Act will be applicable under this Bill . The Carrier shall also be entitled to the full benefit of all rights and immunities and all limitations of, or exemptions from liability contained in any national law of any nation whose laws shall be applicable. (4) Without waiver or limitation of any exemption from or limitation of liability afforded by law or by this Bill and pursuant to the United States Fire Statute, 46 U.S.C., Sec. 182, neither Carrier nor any corporation owned by, subsidiary to, or associated or affiliated with Carrier shall be liable for any loss or damage wheresoever and whensoever occurring by reason of any fire whatsoever, including that occurring before loading on or after discharge from the Ship or while the Goods are in the custody of an Underlying Carrier, unless such fire shall have been caused by the design or neglect or by the actual fault or privity of Carrier or such corporation, respectively. In any situation where such exemption from liability may not be permitted by law neither Carrier nor such corporation shall be liable for any such loss or damage by fire unless caused by negligence, including that imputed by law, for which Carrier or such corporation is liable, respectively.

7. Amount of Compensation and Limitation of Liability. (1) All claims for which the Carrier may be liable shall be adjusted and settled on the basis of the net invoice value of the Goods plus freight and insurance. Notwithstanding the foregoing it is agreed that in no event shall this clause operate to increase the extent of the Carrier's liability beyond the applicable market value at the port of discharge or place of delivery, if that be less than the net invoice value plus freight and insurance. In no event shall the Carrier be liable for any loss of profit or any consequential loss. (2) In the event this Bill covers Goods moving to or from a port or final destination in the United States, the Carrier's limitation of liability in respect to the Goods shall in no event exceed US\$ 500 per package or, when the Goods are not shipped in packages, US\$500 per customary freight unit. In the event the foregoing would be held inapplicable under the local law of the jurisdiction in which legal proceedings are brought and if the Goods covered by this Bill are subject to the Hague Rules or any amendments thereto, including the Hague Visby Amendments, then Carrier's liability in no event shall exceed the greater of 2 SDRs per kilo of gross weight of the Goods lost or damaged or 667 SDRs per package. The Merchant agrees and acknowledges that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods, and that higher compensation than that provided herein may not be claimed unless the nature and value of such Goods have been declared by the Merchant before shipment and agreed to by the Carrier and inserted in this Bill and any applicable Ad Valorem freight rate, as set out in Carrier's tariff, is paid. (3) If the actual value of the Goods per package or per customary freight unit exceeds such declared value, the value shall nevertheless be deemed to be the declared value. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value. In any case, if the declared value is higher than the actual value, the Carrier shall in no event be liable to pay compensation higher than the net invoice value of the Goods plus freight and insurance.

8. Notice of Claim and Time for Suit. Unless notice of loss or damage and a general nature of such loss or damage be given in writing to the Carrier at the port of discharge or place of delivery before or at the time of delivery of the Goods, or, if the loss or damage be not apparent, within three consecutive days after delivery, the Goods shall be deemed to have been delivered as described in this Bill. In any event, except as provided in the next sentence, the Carrier shall be discharged from all liability in respect of non-delivery, mis-delivery, delay, loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered. Where the damage occurs in the custody of a Sub-Contractor during Through Transportation, the Carrier and the Sub-Contractor shall be discharged from all liability in respect of non-delivery, mis-delivery, delay, loss or damage unless notice

of claim is filed and suit is brought within the time periods prescribed by the local laws set forth in Clause 5 (C) (1) - 5 (C) (6) of this Through Bill .

9. Defence and Limits for the Carrier. The defence and limits of liability provided for in this Bill shall apply in any action against the Carrier for loss or damage to the Goods whether the action be founded in contract or in tort.

10. Shipper-Packed Containers. If a Container has not been filled, packed, stuffed or loaded by the Carrier, the Carrier shall not be liable for loss or damage to the contents and the Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage, liability or expense has been caused by:- (a) the manner in which the Container has been filled, packed, stuffed or loaded; or (b) the unsuitability of the contents for carriage in Containers; or (c) the unsuitability or defective condition of the Container arising without any want of due diligence on the part of the Carrier to make the Container reasonably fit for the purpose for which it is required; or (d) the unsuitability or defective condition of the Container which would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was filled, packed, stuffed or loaded, or (e) the discovery of any drugs, narcotics or other illegal substances within Containers packed by the Merchant or inside Goods supplied by the Merchant, and shall indemnify the Carrier in respect thereof. Any reference in this Bill to Shipped on Board or Clean on Board relates solely to the Containers and not to the contents thereof. This Bill shall be subject to Section 80113 of the U.S. Federal Bills of Lading Act, 49 U.S.C. (The Pomerene Act) and it is agreed that the Carrier is entitled to that section's full protection for the entire period the Goods are in the custody of the Carrier including pre-loading and post-discharge periods.

11. Inspection of Goods. The Carrier shall be entitled, but under no obligation, to open any Container at any time and to inspect the contents. If it thereupon appears that the contents or any part thereof cannot safely or properly be carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measures in relation to the Container or its contents or any part thereof, the Carrier may abandon the transportation thereof and/or take any measures and/or incur any reasonable additional expense to carry or to continue the carriage or to store the same ashore or afloat under cover or in the open, at any place, which storage shall be deemed to constitute due delivery under this Bill . The Merchant shall indemnify the Carrier against any reasonable additional expense so incurred.

12. Description of Goods. The Carrier does not have facilities to weigh sealed Containers at the loading port and has neither inspected the contents of nor weighed the Containers. Any statements on this Bill relating to marks and numbers, number and kind of packages, description, quantity, quality, weight, measure, nature, kind, value or other particulars of the contents of such Container(s) are as furnished by the Merchant and are unknown to the Carrier and the Carrier accepts no liability in respect thereof. The acknowledgement of the Carrier is confined to the number and apparent order and condition of the Container(s).

13. Merchant's Responsibility. (1) The Merchant warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out overleaf have been checked by the Merchant on receipt of this Bill and that such particulars and any other particulars furnished by or on behalf of the Merchant are correct. (2) The Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in, or inadequacy of, such particulars. The right of the Carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Bill to any person other than the Merchant. (3) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's Tariff or elsewhere. The

Merchant of the Goods shall be jointly and severally liable for any loss of, damage to, or delay incurred during the period between handing over to the consignee and return to the Carrier.

14. Freight and Charges. (1) Freight shall be payable, at Carrier's option, on gross intake weight or measurement, or gross discharge weight or measurement, or ad valorem basis, or package or customary freight unit basis or any other applicable rate as set forth in Carrier's Tariff. Freight may be calculated on the basis of the description of the Goods furnished by the Merchant, but Carrier may at any time, weigh, measure and value the Goods and open packages or customary freight units to examine contents. In case the Merchant's description is found to be erroneous and additional freight is payable, the Merchant shall be liable for any additional freight and expense incurred in examining, weighing, measuring, fumigating and valuing the Goods. (2) Full freight to the port of discharge or in case of Through Transportation to place of delivery named herein and all advance charges against the Goods shall be considered completely earned on receipt of the Goods by the Carrier or Underlying Carrier as the case may be, whether the freight or charges be prepaid or be stated or intended to be prepaid or to be collected at port of discharge or destination or subsequently, and the Carrier shall be entitled absolutely, to all freight and charges, whether actually paid or not, and to receive and retain them under all circumstances whatever, the Ship and/or the Goods lost or not lost, or the voyage changed, broken up, frustrated or abandoned. Full freight shall be paid whether the Goods be damaged or lost, or packages or customary freight units be empty or partly empty. (3) All freight and charges shall be paid in full and without any offset, counterclaim or deduction, in the currency named in this Bill or, at the Carrier's option, in its equivalent in local currency at bank demand rates of exchange in New York as of the date payment of freight shall be due hereunder. Any error in freight or in charges or in the classification herein of the Goods is subject to correction, and if on correction, the freight or charges are higher, Carrier may collect the additional amount. (4) The Merchant of the Goods shall be jointly and severally liable to Carrier for the payment of all freight, Bunker Adjustment Factor (BAF), Currency Adjustment Factor (CAF), Terminal Handling Charge (THC), demurrage, detention, General Average, salvage and other charges, including but not limited to court costs, expenses and reasonable attorney's fees incurred in collecting sums due to the Carrier. Payment of ocean freight and charges to a freight forwarder, broker or anyone other than the Carrier, or its authorized agent, shall not be deemed payment to the Carrier and shall be made at payer's sole risk.

15. Lien. The Carrier shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this Bill or any other contracts with the Merchant and expenses incurred by the Carrier for the account of the Merchant and for **General Average and Salvage contributions** to whomsoever due and for the cost of recovering the same and shall be for the account of the Goods and the Merchant jointly and severally and the Carrier shall have the right in its absolute discretion to dispose of the Goods and/or to sell the Goods by public auction or private treaty without notice to the Merchant.

16. Optional Stowage. (1) The Goods may be stowed by the Carrier in Containers or similar articles of transport used to consolidate Goods. (2) Goods stowed in Containers whether by the Carrier or the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant. Goods (other than live animals) stowed in any covered-in space or loaded in Containers, vans or trailers carried on deck shall be deemed to be stowed under deck for all purposes, including General Average and the COGSA, the Hague Rules or other compulsorily applicable legislation.

17. Deck Cargo. Goods which are stated herein to be carried on deck , whether or not 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.

18. Special Container. (1) The Carrier shall not undertake to carry the Goods in refrigerated, heated, insulated, ventilated or any other special Container(s) nor to carry special Container(s) packed by or on

behalf of the Merchant, as such; but the Carrier will treat such Goods or Container(s) only as ordinary goods or dry Container(s) respectively, unless special arrangements for the carriage of such Goods or Container(s) have been agreed to in writing between the Carrier and the Merchant and unless such special arrangements are noted on the face of this Bill and all special freight, as required, has been paid. The Carrier shall not accept responsibility for the function of special Container(s) supplied by or on behalf of the Merchant. (2) As regards the Goods which have been agreed to be carried in special Container(s), the Carrier or its Sub-contractors shall not be responsible for control and care of the refrigeration units of such Container(s) when the Containers are not in the actual possession of the Carrier. The Carrier does not warrant the refrigerating machinery and the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods caused by latent defect in the refrigeration equipment. (3) If the Goods have been packed into refrigerated Container(s) by the Carrier and the particular temperature range requested by the Merchant is inserted in this Bill, the Carrier will set the thermostatic controls within the requested temperature range, and will exercise due diligence to maintain such temperature plus or minus three (3) degrees C. (4) If the cargo received by the Carrier is refrigerated Container(s) into which the contents have been packed by or on behalf of the Merchant, it is the obligation of the Merchant to stow the contents properly and set the thermostatic controls exactly. The Carrier shall not be liable for a loss of or damage to the Goods arising out of or resulting from the Merchant's failure in such obligation.

19. Rust Condensation, etc. It is agreed that superficial rust, oxidation or condensation inside the Container or any like condition due to moisture is not the responsibility of the Carrier, unless said condition arises out of Carrier's failure to provide a seaworthy Container to the Merchant prior to loading. If the Merchant requires special arrangements or care for the carriage of such Goods, he must request same in writing to the Carrier and said arrangements must be noted on the face of this Bill and all special freight, as required, must be paid by the Merchant. **20. Methods and Routes of Transportation.** (1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:- (a) use any means of transport or storage whatsoever; (b) transfer the Goods from one conveyance to another including trans-shipping or carrying the same on another vessel than the vessel named overleaf; (c) proceed by any route in his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route) and proceed to or stay at any place or port whatsoever once or more often and in any order; (d) load and unload the Goods at any place or port (whether or not any such port is named overleaf as the port of loading or port of discharge) and store the Goods at any such place or port; (e) comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any person or body acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority or having under the terms of the insurance on the conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions. (2) The liberties set out in sub-clause (1) may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever including undergoing repairs, towing or being towed, adjusting instruments, drydocking Force Majeure and assisting vessels in all situations, and anything done in accordance with sub-clause (1) or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual carriage and shall not be a deviation.

20. Methods and Routes of Transportation. (1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:- (a) use any means of transport or storage whatsoever; (b) transfer the Goods from one conveyance to another including trans-shipping or carrying the same on another vessel than the vessel named overleaf; (c) proceed by any route in his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route) and proceed to or stay at any place or port whatsoever once or more often and in any order; (d) load and unload the Goods at any place or port (whether or not any such port is named overleaf as the port of loading or port of discharge) and store the Goods at any such place or port; (e) comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any person or body acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority or having under the terms of the insurance on the conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions. (2) The liberties set out in sub-clause (1) may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever including

undergoing repairs, towing or being towed, adjusting instruments, drydocking Force Majeure and assisting vessels in all situations, and anything done in accordance with sub-clause (1) or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual carriage and shall not be a deviation.

21. Matters Affecting Performance. If at any time the performance of the contract evidenced by this Bill is or is likely to be affected by any Force Majeure hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind which can not be avoided by the exercise of reasonable endeavours, the Carrier (whether or not the transport is commenced) may without notice to the Merchant treat the performance of this Contract as terminated and place the Goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full freight and charges on Goods received for transportation, and the Merchant shall pay any additional costs of carriage to and delivery and storage at such place or port.

22. War Risk Expenses. The Carrier may at any time and without prior notice to the Merchant impose surcharges to cover all extra expenses (including but not limited to extra insurance premiums and costs of diversion) incurred by the Carrier as a result of the outbreak of war, hostilities, war-like operations, civil war, civil commotion, blockade, piracy or revolution regardless of whether the Ship sailed or not sailed or is underway at the time the expenses are incurred.

23. Dangerous Goods. (1) The Merchant undertakes not to tender for transportation of any Goods which are of a dangerous, inflammable, radioactive, or damaging nature without previously giving written notice of their nature to the Carrier and marking the Goods and the Container or other covering on the outside as required by any laws or regulations which may be applicable. (2) If the requirements of sub-clause (1) are not complied with, the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage or expense directly or indirectly arising out of such Goods being tendered for transportation or handled or carried by the Carrier. (3) Goods which are or at any time become dangerous, inflammable, radioactive or damaging may, at any time or place, be unloaded, destroyed, or rendered harmless without compensation, and if the Merchant has not given notice of their nature to the Carrier under (1) above, the Carrier shall be under no liability to make any General Average contribution in respect of such Goods.

24. Regulations Relating to Goods. As a result of Merchant's failure to comply with such regulations or requirements of Customs, port and other authorities, Merchant shall bear and pay all amounts incurred by the Carrier in complying with same as well as all duties, taxes, fines, imposts, expenses or losses incurred or suffered or by reason of any illegal, incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of the Goods, or any seal irregularities, non conformities or deficiencies as per any local laws or regulations or, where applicable in the U.S. Trade, any tariff rules or regulations relating thereto, and indemnify the Carrier in respect thereof.

25. Notification and Delivery. (1) Any mention herein of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for the benefit of the Carrier. Failure to give such notification shall not result in any liability for the Carrier nor relieve the Merchant of any obligation hereunder notwithstanding any custom, practice, or arrangement to the contrary. (2) The Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided for in the Carrier's applicable Tariff. If the Merchant fails to do so, the Carrier may without notice unpack the Goods if packed in containers and/or store the Goods ashore, afloat, in the open or under cover at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon all liability whatsoever of the Carrier in respect of the Goods or that part thereof shall cease and the costs of such storage shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier. (3) If delivery of the Goods is not taken within a reasonable time or whenever in the opinion of the Carrier the Goods are likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value, the Carrier may at its discretion and without prejudice to any other

rights which it may have against the Merchant, without notice, and without any responsibility attaching to it, sell, abandon or otherwise dispose of the Goods at the sole risk and expenses of the Merchant and apply any proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier from the Merchant in respect of this Bill. Refusal by the Merchant to take delivery of the Goods in accordance with the terms of this clause and/or to mitigate any loss or damage thereto shall constitute a waiver by the Merchant of any claim whatsoever relating to the Goods or the Carriage thereof. (4) Where the Carrier delivers the Goods to person(s) charged by the law, custom, or usage of the port with the duty to receive the Goods and distribute them to the Merchant, the same shall constitute due delivery under this Bill and thereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods shall entirely cease. (5) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning free storage time, demurrage and/or detention contained in the Carrier's applicable Tariff, which is incorporated in the Bill.

26. Both-to-Blame Collision. If the (carrying) Ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default in the navigation or the management of the carrying Ship, the Merchant undertakes to pay the Carrier or, where the Carrier is not the owner and in possession of the carrying Ship, to pay to the Carrier as trustee for the owner -and/or demise charterer of the carrying Ship, a sum sufficient to indemnify the Carrier and/or the owner and/or demise charterer of the carrying Ship against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of or damage to, or any claim whatsoever of the Merchant, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the Merchant and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying Ship or her owner or demise charterer or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators, or those in charge of any ship or ships or objects, other than, or in addition to, the colliding ships or objects, are at fault in respect to a collision, contact, stranding or other accident.

27. General Average. General Average shall be adjusted, stated and settled in London or any other place selected by the Carrier and according to the **York/Antwerp Rules 1994** except Rule Paramount thereof and as to matters not provided for by those Rules, according to the laws and usages in London. The General Average Statement in every instance shall be prepared by Average Adjusters selected by the Carrier. In average adjustments, disbursements in foreign currency shall be exchanged into any currency at the Carrier's option at the rate prevailing at time of payment and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at the rate prevailing on the last day of discharge at the port of final discharge of such damaged cargo. Average agreement or bond and such additional security as may be required by the Carrier, must be furnished before the delivery of the Goods. Such cash deposit, agreement or other security as the Carrier or its agents may consider requisite to cover the estimated contribution of the Goods and any salvage and special charges thereon shall be made by the Goods, or the Merchant(s) to the Carrier if required before delivery. Any deposits shall be payable at Carrier's option in the currency to be indicated on each occasion by the Carrier and be remitted to the Average Adjusters. Refunds of credit balance shall be paid in the same currency. It is understood that in every instance the Merchant shall remain responsible until the statement of average has been settled. In case of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatever, whether due to negligence or not for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Goods, the Merchant(s) shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charge incurred in respect to the Goods. If the salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid so fully as if the salving ship was owned or operated by strangers.

28. Variation of the Contract, etc. No servant or agent of the Carrier shall have power to waive or vary any term of this Bill unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorized or ratified in writing by the Carrier.

29. Law and Jurisdiction. (1) Non-U.S. Trades: All claims arising hereunder shall be brought and heard solely in the High Court of London, England to the exclusion of any other forum. Except as provided elsewhere in this Bill, English law shall apply to such claims. (2) U.S. Trades: Notwithstanding anything in subparagraph (1) above, where the shipment covered by this Bill is to or from the U.S.A. (including its districts, territories and possessions), all claims arising hereunder shall be brought and heard solely in the U.S. District Court for the Southern District of New York, or if that court is not competent to hear the matter, in any competent state or city court located in New York County, to the exclusion of any other forum. Except as otherwise set out herein, United States law shall apply to such claims. (3) Notwithstanding anything in subparagraphs (1) and (2) above, the Merchant agrees that the Carrier may commence proceedings against the Merchant before the courts of the Merchant's place of business, the Port of Loading, the Port of Discharging, or any other competent jurisdiction.

Παράρτημα III: Γενική Αβασία

LUSTER MARITIME S. A. HIGAKI SANGYO KAISHA, LTD.

Date: 1 April 2021

To: **The concerned in Cargo / Containers onboard the "EVER GIVEN"**
From: **LUSTER MARITIME S. A. / HIGAKI SANGYO KAISHA, LTD.**

"EVER GIVEN" – General Average Declaration

On 23 March 2021, in the course of laden voyage to Rotterdam, the vessel ran aground in the southern portion of the Suez Canal. Tugs and dredgers were engaged for re-floating operations and the vessel was successfully refloated on 29 March.

The above situation gives rise to General Average. As a consequence, shipowners have declared General Average and have appointed Richards Hogg Lindley to collect necessary General Average security and prepare an Adjustment.

A notice to cargo detailing the security requirements and copies of the relevant forms will be circulated following this announcement.

We thank you for cooperation in this matter.

Regards,

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αβραμέας, Π., 2005. *Η συντηρητική κατάσχεση πλοίου*, ΕπισκΕΔ.
- Αθανασίου, Λία, *Αναμνηστικός Τομ. Α. Αντάπαση*.
- Αθανασίου, Λία, 2005. *Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*, Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Αθανασίου, Λία, 2017. *Ναυτικό Δίκαιο*. 2^η. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Αντάπαση, Α., 1998. *Η Σύμβαση του 1952 για τη συντηρητική κατάσχεση*, Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Αντάπασης, Α., *Θαλάσσια Αρωγή και διάσωση*, Ι. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Αντάπασης, Αντώνης και Αθανασίου, Λία, 2020. *Ναυτικό δίκαιο*. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Αργυριάδης, Α., 1975. *Περί συμβάσεως ασφαλίσεως*. Εισηγήση προς την Επιτροπή Συντάξεως Σχεδίου Εμπορικού Κώδικος, Θεσσαλονίκη.
- Αργυριάδης, Α., 1976. *Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου*. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Βλάχος, Γ.Π. και Ψύχου, Ε., 2011. *Ναυλώσεις*. Εκδόσεις Σταμούλη.
- Γεωργαντόπουλος, Ελ. και Βλάχος, Γ., 2003. *Ναυτιλιακή Οικονομική*, 2^η. Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ.
- Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α. και Πλωμαρίτου, Ε., 2010. *Ναυλώσεις*. 3^η. Εκδόσεις Σταμούλη.
- Ζυγούρος, Λουκάς, 2015. «*Η ειδική αποζημίωση στο δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής*». Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Καραβάς, Κωνσταντίνος, 1957. *Ελληνικόν Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιον*. Τόμ. Α΄.
- Κεραμέα, Κ., 1983. *Υποκειμενικά όρια εφαρμογής της διεθνούς συμβάσεως των Βρυξελλών της 10-5-1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων*, ΠειρΝ.
- Κιάντος, Β., 1996. *Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Κιάντος, Β., 2002. *Ασφαλιστικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη. 2007. *Ναυτικό δίκαιο*. 5η. Τόμ. ΙΙ. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Κωνσταντινίδης, Εμ., 2009. *Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Λιακόπουλος, Α., 1998. *Γενικό Εμπορικό Δίκαιο*. 3^η. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Παζαρζής, Μιχαήλ, 2007. *Σημειώσεις για απαιτήσεις ναυτασφαλίσεων*. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Παμπούκης, Χ. και Δαβράδος, Ν., 2012. *Μεθοδολογία του Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου*. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Περάκης, Ε. 2018. *Γενικό μέρος του Εμπορικού Δικαίου*. 2^η . Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Ράμμος, Γ., 1979/ 1980. *Εγχειρίδιο αστικού δικονομικού δικαίου*, ΙΙΙ.
- Ρόκας Ν., 2019. *Αξίογραφα*. 3^η. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Ρόκας, Ι. και Θεοχαρίδης, Γ., 2015. *Ναυτικό Δίκαιο*. 3^η. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Ρόκας, Ι., 2014. *Ασφαλιστικό Δίκαιο - Εισηγήσεις*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Σουλής Ε., Vice President, FDD Manager, Lawyer, The American P&I Club, Παρουσίαση Μάιος 2021, Αθήνα.

- Ταρνανίδου, Χ., Τζίβα, Έ., Τσαβδαρίδης, Α., Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ρ., και Χριστοφίλου Α., Τιμητικός Τόμος Ιωάννη Κ. Ρόκα.
- Τσιφιντάνη, Α., 1964. *Στοιχεία εμπορικού δικαίου*. Α. 6^η.
- Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, Ράνια, 2020. *Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο*. 6^η. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Ψαρρού Β. και Τσελέντης Β., 2014. *Θαλάσσια Πειρατεία*, Ναυτικά Χρονικά, (171).

Ξενόγλωσση

- Arnould's Law of Marine Insurance and average 19th edition.
- Bennett, H., 2015. «*Ship Safety, policy terms and the Insurance Act*», σε *Θαλάσσια Ασφάλεια: νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα*, 9^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου.
- Clarke, M. and Soyer, B. (eds), 2016. *The Insurance Act 2015 - A new regime for commercial and marine insurance law*.
- Clarke, Malcolm and Soyer Baris, 2017. *Insurance Act 2015 come into force: Overhauling commercial insurance law in the UK*, 1st ed., Routledge, προσβάσιμο σε:
- Costabel, A., 2015. *The UK Insurance Act 2015: A restatement of marine insurance law*, 27 St. Thomas L. Rev.
- Faust, P., 1967. *The influence of Exogenous Factors on Freight Rate Development*.
- Lopuski, Jan, 1980. *Liability for Damage in Maritime Shipping under the aspect of Risk Allocation*, Warsaw: Polish Yearbook of International Law.
- Lord, Mustill, «*Ships are different - or are they?*», 1993 LMCLQ 490.
- Mekrin, R. and Gurses, O., *The Insurance Act 2015: Rebalancing the interest of the insurer and the assured*, Mod. L. Rev 2005.
- Pazarzis M., 2013. *P&I Clubs as a Participatory Institution in the Maritime Sector*, International Journal of Maritime Trade and Economic Issues, 1 (1).
- Psarrou V., Samiotis G., Pazarzis M. and Tselentis V., *Maritime Piracy - Trends and Future Developments*», International Conference on Applied Business & Economics (ICABE), 11 - 13/10/2012, Nicosia, Cyprus.
- Rein, A., 1979. *International variations of concepts of limitations of liability*, 53, Tulane Law Review. (1259).
- Samiotis G., Psarrou V., Pazarzis M., and Tselentis V., 2013. «*Maritime Piracy - Trends and Future Developments – A Review*», International Journal of Maritime Trade and Economic Issues, 1 (1).
- Samiotis, G., Psarrou, V., Pazarzis, M. and Tselentis, V., 2013. *The effect of Maritime piracy on Greek Shipping*, 4th International Symposium of Maritime Safety, Security & Environmental Protection (MASSEP 2013), 30-31 May 2013, Athens, Greece.
- Stopford, M., 1997. *Maritime Economics*, 2nd ed., Sterling/ Routledge.
- Vialard, A., 1997. *Droit Maritime*. Paris: Presses universitaires de France.
- Williams, R., *The effects of maritime violence on contracts of carriage by sea*. 10 JIML 2004.
- Zuellig, S., 1942. *Die Seefrachten, 1920 - 1938*. H. Girsberger.
- IMO, Assembly, 05-10-2021, Consideration of the reports and recommendations of the Legal Committee, (A 32/13).

- IMO, Legal Committee, 23-04-2021, «Unified interpretation on the test for breaking the owner's right to limit liability under the IMO Conventions», (Agenda item 8, vLEG 108/8).
- IMO, Legal Committee, 29-07-2021. Unified interpretation on the test for breaking the owner's right to limit liability under the IMO Conventions, (LEG 108/WP.8).

Νομοθεσία

- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)
- International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952.
- Marine Insurance Act, 1906.
- MARPOL Παράρτημα VI, Κανονισμός 14
- Merchant Shipping Act 1995
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982).
- Διεθνούς Σύμβασης SOLAS του IMO (IMO Res.A.861 (20))
- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.)
- Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.)
- Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention), ILO

Ελληνική Νομολογία

- ΕφΠειρ 990/2005
- ΠειρΝ 2006
- ΜΠρΘες 51/2015 ΕπισκεΔ 2014
- ΜΠρΠειρ 1540/2014 ΝΟΜΟΣ

Αλλοδαπή Νομολογία:

- Aegean Sea [1998 Lloyd's Rep. 39 επ.], [2003 Lloyd's Rep. 50].
- Mc Cardie J. στην υπόθεση *Edwards (John) & Co vs Motor Union Insurance*.
- The Madeline [1967 2 Lloyd's Rep.224].
- Yorkshire Insurance Co Ltd vs Nisbet Shipping Co Ltd.
- Απόφαση του *House of Lords* στην υπόθεση *Napier vs Hunter*
- Εφετειακή CMA Djakarta [2004 1 Lloyd's Rep. 460 επ.]
- De Vaux v Salvador (THE «LA VALEUR») [1836] 4 Ad&E 420.
- «*The Westerhope*» [1870].
- Metall Market OOO v Vitorio Shipping Co Ltd «*Lehmann Timber*» [2013] EWCA Civ 650.
- The BSLE Sunrise [2019] EWHC 2860 (Comm).

Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις

- Admiralty Claims, This Practice Direction Supplements CPR (Civil Procedure Rules) Part 61, [pdf] ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <https://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/pdf/practice_directions/pd_part61.pdf> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 23-08-2021].
- Arab Republic of Egypt, Authority Canals, Rules of Navigation, 2015, [pdf] ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.suezcanal.gov.eg/FlipPDFDocuments/Rules%20of%20Navigation.pdf>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 29-08-2021].

- Average Adjusters, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.average-adjusters.com/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 29-10-2021].
- Bockmann, Michelle Wiese, Lloyd' s List, , *Investigation into Ever Given casualty begins*, 29-03-2021, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136294/Investigation-into-Ever-Given-casualty-begins>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 30-08-2021].
 - Calculator Suez, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://lethagencies.com/egypt/calculator-suez>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 20-10-2021].
 - ClassNK, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <https://www.classnk.or.jp/register/regships/one_dsp.aspx?imo=9727352>[ηλεκτρονικά προσβάσιμο 21-08-2021].
 - DBRS MorningStar, , ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.dbrsmorningstar.com/>>
 - Ever Given: Legal and Insurance Implications, 28-03-2021, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://maritime-executive.com/editorials/ever-given-legal-and-insurance-implications>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 20-08-2021].
 - EVERGREEN LINE, [pdf], ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <https://www.evergreen-line.com/static/html/EGLV_BLClaude2020.pdf> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 20-10-2021].
 - Hariesh Manaadiar, 30-04-2021, *Shipping and freight resource*, “Ever Given in a nutshell”, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.shippingandfreightresource.com/ever-given-in-a-nutshell/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 24-07-2021].
 - IG Group, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.iggroup.com/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 14-10-2021].
 - Isalos.net., 02-03-2021. Διασχίζοντας τη Διώρυγα του Σουέζ, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.isalos.net/2021/03/diaschizontas-ti-dioryga-tou-souez/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 16-08-2021].
 - Jai Sharma, 2021, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: *Casualty Update: “EVER GIVEN”*, <<https://www.clydeco.com/en/insights/2021/03/casualty-update-ever-given>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 01-09-2021].
 - Jessen, Henning, and Theocharidis, George, World Maritime University, «Alumni Webinar: The Ever Given – A Legal Status Update», ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.youtube.com/watch?v=xQfLpsp1jM4&t=1566s>>
 - Lloyd's List, *CSCL Indian Ocean refloating successful*, 09-02-2016, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL019594/CSCL-Indian-Ocean-refloating-successful>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 20-07-2021].
 - Lloyd's List, *Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given*, 24-03-2021, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136229/Suez-Canal-remains-blocked-despite-efforts-to-refloat-grounded-Ever-Given?_cf_chl_captcha_tk__=pmd_9e59be8bc2cde8723a90789573cc9bdde7c0bb16-1628506266-0-gqNtZGzNA02jcnBszQdO> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 20-07-2021].
 - Marine Traffic, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER_GIVEN> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 30-07-2021].
 - Marsh, *Ever Given: A catastrophic incident or near miss?*, 2021. ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?utm_source=linkedin&utm_medium=socialmedia&utm_campaign=marine-and-cargo> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 05-09-2021].
 - Merchant Shipping Act 1995, Schedule 7, <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/schedule/7>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 16-10-2021].

- Miller. Th., UK P&I Club, 2021 ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given---media-statement/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 21-07-2021].
- Mitsui Sumitomo Insurance, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.ms-ins.com/english/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 21-10-2021].
- Netpas, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <https://www.netpas.net/>
- Nippon Salvage Co, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<http://www.nippon salvage.co.jp/en/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 22-07-2021].
- Notteboom, Theo and Pallis Thanos, *Optimal Ship Size: Container Ships and Cruise Vessels*, 2021. ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://porteeconomicmanagement.org/pemp/contents/part9/optimal-ship-size-container-ships-cruise/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 20-09-2021].
- Recovery Agents, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.wkwebster.com/casualty-details/208/ever-given>; <https://www.wecoxclaimsgroup.com/casualty-notices/casualty-update-ever-given-set-for-release/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 02-11-2021].
- Safety4Sea, *What really happened at the Suez Canal?*, 27-04-2021, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://safety4sea.com/cm-what-really-happened-at-the-suez-canal/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 12-08-2021].
- Safi, Michael, Smith, Helena and Farrer, Martin, 29-03-2021, *Suez canal: Ever Given container ship freed after a week*, The Guardian, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://amp-theguardian-com.cdn.ampproject.org/c/s/amp.theguardian.com/world/2021/mar/29/suez-canal-attempt-re-float-ever-given-delay-salvage-tugboats>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 12-08-2021].
- SCA, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/RoutesAndTimeSaving.aspx>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 21-08-2021].
- SCA, Circular No. (5/2021), ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/NavigationCirculars/Pages/cir-5-2021.aspx>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 10-11-2021]
- SCA, *Rules of Navigation*, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/RulesOfNavigation.aspx>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 29-07-2021].
- Smit Salvage Co, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.smit.com/#view/map>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 12-08-2021].
- Stuhmann, Nina, BIMCO, “EVER GIVEN” SUEZ DELAYS – WHO PAYS FOR THE CONSEQUENCES?, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20210406-ever-given-suez-delays-who-pays-for-the-consequences>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 22-08-2021]
- TRIREME S.A., *Sue and Labour Explained*, 06-11-2018, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <https://trireme.biz/news/post/sue_and_labour_explained.> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 30-09-2021].
- Turner, James Michael, and Warrender Nichola (Quadrant Chambers), June 2021, *Shipping Casualties and Arbitration: Reflections on the “EVER GIVEN”*, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<http://arbitrationblog.kluwarbitration.com/2021/06/10/shipping-casualties-and-arbitration-reflections-on-the-ever-given/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 14-08-2021].
- UCTAD, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://unctad.org/news/international-convention-arrest-ships-1999-enter-force-september-2011>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 01-08-2021].
- Ενημερωτικό έγγραφο της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, 2014, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: <<https://docplayer.gr/295324-Enosi-asfalistikon-etairion-ellados.html>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 02-10-2021].
- IMO, ηλεκτρονικά διαθέσιμο: < <https://www.imo.org/> > [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 23-09-2021].

- Χρυσανθοπούλου, Λ., Insurance World, ηλεκτρονικά διαθέσιμο:
<<https://insuranceworld.gr/94628/eidiseis/diethni-eidiseis/poioi-telika-tha-plirosoun-ti-lypiteri-gia-to-ever-given/>> [ηλεκτρονικά προσβάσιμο 02-10-2021].