



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής  
Σχεδίασης και Παραγωγής

**&**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

## **ΤΙΤΛΟΣ**

*Η εξέλιξη του κανονιστικού πλαισίου στις διεθνείς θαλάσσιες  
μεταφορές*

---

## **ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ**

*The evolution of the regulatory framework in international maritime  
transport*

---

**Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:**

*Αθανασούλη Δ. Θεοδώρα*

---

**Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:**

**Κορρές Αλκιβιάδης**

---

**ΔΙΑΤΡΙΒΗ**

**ΜΑΡΤΙΟΣ 2023**

---

**Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής**

**Κορρές Αλκιβιάδης**

**Παπουτσιδάκης Μιγαήλ**

**Δρόσος Χρήστος**

## ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Αθανασούλη Θεοδώρα του Δημητρίου, με αριθμό μητρώου 8066254 φοιτήτρια του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Η δηλούσα  
Αθανασούλη Θεοδώρα

Ημερομηνία 24/03/2023



## **ΤΙΤΛΟΣ**

**Η εξέλιξη του κανονιστικού πλαισίου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.**

## **ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ**

**Αθανασούλη Δ. Θεοδώρα**

**Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική  
εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του  
Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες  
στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και  
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος  
Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου  
Δυτικής Αττικής.**

## Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	5
Περίληψη .....	7
ABSTRACT.....	9
1. Εισαγωγή.....	10
2. Το κανονιστικό πλαίσιο της ποντοπόρο ναυτιλίας .....	12
2.1 Η Ναυτιλία.....	12
2.2 Ιστορική ανασκόπηση των κανόνων .....	13
2.3 Βασικές εξελίξεις του νομοθετικού πλαισίου .....	15
2.4 Προϋποθέσεις για την εφαρμογή των κανόνων .....	17
2.5 Οι χώρες που επικύρωσαν τα εκάστοτε νομοθετικά πλαίσια .....	19
3. Ορισμοί που διέπονται από τους κανόνες της Χάγης Βίσμπυ – Ρότερνταμ .....	20
3.1 Η σύμβαση της μεταφοράς.....	20
3.2 Εγκυρότητα των όρων του συμβολαίου .....	21
3.3 Πεδίο εφαρμογής των Συμβάσεων Χάγης – Βίσμπυ και Ρότερνταμ .....	22
4. Απαραίτητα έγγραφα για την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς υπό τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και κανόνες του Ρότερνταμ.....	25
4.1 Η φορτωτική .....	25
4.2 Το έγγραφο μεταφοράς.....	27
5. Δικαιώματα και υποχρεώσεις θαλάσσιου μεταφορέα.....	28
5.1 Η έννοια της Αξιοπλοΐας .....	29
5.1.1 Υποχρέωση αξιοπλοΐας σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ	32
5.1.2 Υποχρέωση αξιοπλοΐας σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ...	32
6. Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα.....	33
6.1 Χρονικό διάστημα της ευθύνης.....	34
6.1.1 Χρονικό Διάστημα της Ευθύνης του Μεταφορέα – Κανόνες Χάγης Βίσμπυ	34
6.1.2 Χρονικό Διάστημα της Ευθύνης του Μεταφορέα – Κανόνες Ρότερνταμ	35
6.2 Ευθύνη Θαλάσσιου Μεταφορέα - Απώλεια ή ζημία του φορτίου Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ.....	36
6.2.1 Εξαιρούμενοι Κίνδυνοι – Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ .....	38
6.3 Ευθύνη Θαλάσσιου Μεταφορέα - Απώλεια ή ζημία του φορτίου Κανόνες Ρότερνταμ .....	46
6.3.1 Εξαιρούμενοι Κίνδυνοι – Κανόνες Ρότερνταμ .....	49
6.4 Διάστημα ειδοποίησης σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας του φορτίου .....	51
6.5 Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα για πράξεις τρίτων προσώπων .....	53

7.	Ζητήματα που αναφέρονται αποκλειστικά στους κανόνες του Ρότερνταμ .....	58
8.	Κύριοι λόγοι που συμβάλλουν στην μη – κύρωση των κανόνων του Ρότερνταμ 65	
9.	Συμπεράσματα και προτάσεις για εκτενέστερη έρευνα.....	68
	Βιβλιογραφία .....	72

## Περίληψη

Η τεχνολογική εξέλιξη της επικοινωνίας και του διεθνούς εμπορίου είναι ιδιαίτερα αισθητή με αποτέλεσμα, την ανάγκη της δημιουργίας ενός ενιαίου νομοθετικού πλαισίου, στα πλαίσια της θαλάσσιας μεταφοράς. Ωστόσο, η προσπάθεια του ναυτιλιακού κλάδου έως και σήμερα για την εφαρμογή ενός νέου και εκσυγχρονισμένου μοντέλου κανόνων δεν έχει φέρει κάποιο αποτέλεσμα.

Η παρούσα διπλωματική εργασία, εστιάζει στην εξέλιξη του κανονιστικού πλαισίου στις διεθνείς θαλάσσιες με έμφαση στη σύγκριση των δύο συμβάσεων, Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ και των Κανόνων του Ρότερνταμ, αποσκοπώντας στην κατανόηση των κύριων διαφορών τους, στην ευθύνη που φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας καθώς και στην δυσκολία της υιοθέτησης ενός ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο θα ενσωματώνει στις διατάξεις του στις συνδυασμένες μεταφορές.

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ και οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ αποτελούν διεθνείς συμβάσεις που ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των μερών που εμπλέκονται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων. Ωστόσο, οι κανόνες του Ρότερνταμ προερχόμενοι από τους κανόνες του Αμβούργου, αποσκοπούν στην δημιουργία ενός συνόλου κανόνων που θα επεκτείνουν τις ευθύνες του θαλάσσιου μεταφορέα και θα είναι σε θέση να εφαρμόζονται στις συνδυασμένες μεταφορές. Η έγκρισή τους είναι περιορισμένη και αργή αφού, έχουν επικυρωθεί μόνο από ένα μικρό αριθμό χωρών και δεν έχουν λάβει εφαρμογή. Αντιθέτως, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ παραμένουν ευρέως αναγνωρισμένοι έχοντας ενσωματωθεί δυναμικά στους νόμους πολλών ναυτικών εθνών. (Baik Jong Sil,2011)

Σκοπός της εκπόνησης της παρούσης διπλωματικής εργασίας, αποτελεί η απλή απεικόνιση των διατάξεων. Συγκρίνοντας τα δύο αυτά ρυθμιστικά πλαίσια, θα είμαστε σε θέση να αντιληφθούμε τις διαφορές που προκύπτουν στις σχετικές τους διατάξεις. Επίσης, θα αντιληφθούμε πως ένα ρυθμιστικό πλαίσιο που συνδέει διάφορους τρόπους μεταφοράς, μπορεί να περιπλέξει τα πράγματα και να

δημιουργήσει μεγαλύτερα επίπεδα αβεβαιότητας από τα ήδη υπάρχοντα στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Τέλος, η εργασία ολοκληρώνεται με μία αναφορά σχετικά με την επέκταση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα που προκύπτει από τους νέους κανόνες του Ρότερνταμ καθώς και με τους λόγους οι οποίοι οδηγούν στην μη εφαρμογή τους.

Λέξεις κλειδιά: Μεταφορέας, Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, Κανόνες Ρότερνταμ, ναυτιλία, έγγραφα μεταφοράς.



## **ABSTRACT**

The current study examines the evolution of the regulatory framework in international maritime transport and the differences in the new Rotterdam Rules convention compared to the previous Hague-Visby Rules. This is done through a comparison of original comments and references. The research begins with the historical background of these rules, leading to the current convention of the Rotterdam Rules. The study then moves on to present and compare the provisions maintained by the Hague-Visby Rules, which have been adjusted to meet the current needs of trade activities. This includes regulating the obligations and rights of shippers, charterers, and maritime parties. Chapter 7 focuses on the new provisions in the Rotterdam Rules that are not considered essential in response to changes in the shipping industry. These provisions regulate matters that were previously not effectively addressed by the shipping community, such as multimodal transport, electronic transport records, loading goods on vessels, and the transportation of animals. As a result, the reader will understand the importance of these rules and their benefits to the shipping industry, with room for improvement.

Key words: Carrier, transports, maritime, transport documents, Hague's Visby Rules, Rotterdam Rules.

## 1. Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εργασία, ερευνά και αναλύει την εξέλιξη του ρυθμιστικού πλαισίου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές με έμφαση στις κύριες διαφορές μεταξύ των δύο Διεθνών Συμβάσεων, Χάγης-Βίσμπυ και Ρότερνταμ.

Οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ είναι ευρέως αποδεκτοί και εφαρμόζονται τα τελευταία 98 χρόνια στην εκτέλεση διεθνών ταξιδιών. Παρόλα αυτά, έχουν γίνει προσπάθειες για την δημιουργία ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα συμβαδίζει παράλληλα με τις ανάγκες της αγοράς και θα μπορεί να εφαρμόζεται καθολικά στα πλαίσια των συνδυασμένων μεταφορών. Μία από τις προσπάθειες αυτές αποτελούν οι κανόνες του Ρότερνταμ, οι οποίοι εστιάζοντας κυρίως στην επέκταση της ευθύνης του μεταφορέα και στο πεδίο εφαρμογής τους.

Κύριος στόχος της παρούσας εργασίας, είναι η κατανόηση των δύο αυτών συμβάσεων καθώς και η προσπάθεια της τεκμηρίωσης τους με απλό και οικείο τρόπο ούτως ώστε να αντιληφθούμε τα ζητήματα που απασχολούν και επηρεάζουν τον ναυτιλιακό χώρο. Πιο συγκεκριμένα, επρόκειτο να απαντηθούν τα παρακάτω ερωτήματα:

- Ποια η εξέλιξη του κανονιστικού πλαισίου της ποντοπόρο ναυτιλίας;
- Ποια τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του μεταφορέα;
- Ποιες οι διαφορές μεταξύ των δύο συμβάσεων;
- Τι είναι οι συνδυασμένες μεταφορές και γιατί επηρεάζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία;
- Γιατί οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν είναι διεθνώς αποδεκτοί;

Μέσα λοιπόν από τη παρούσα εργασία θα είμαστε σε θέση να απαντήσουμε τα παραπάνω ερωτήματα αλλά και επιπλέον απορίες που μπορεί να προκύψουν.

Η έρευνα είναι βιβλιογραφική, οι πληροφορίες έχουν αντληθεί από βιβλία, άρθρα και ηλεκτρονικές πηγές του διαδικτύου. Η μεθοδολογία που ακολουθείται είναι συγκριτική και οδηγεί στην απόδοση συμπερασμάτων των απόψεων και των ρυθμιστικών διατάξεων που επικρατούν.

Η εργασία αποτελείται από εννέα (9) κεφάλαια. Στο πρώτο και δεύτερο κεφάλαιο, τοποθετούνται η εισαγωγή και η ιστορική ανασκόπηση του ρυθμιστικού πλαισίου στα πλαίσια της διεθνούς ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, εστιάζει στο σκοπό της υιοθέτησης των κανόνων, στην εξέλιξη τους και στην επικύρωση τους.

Στο τρίτο κεφάλαιο, αναλύονται οι κύριοι ορισμοί που διέπονται από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και τους Κανόνες του Ρότερνταμ. Δίνεται ο ορισμός της σύμβασης μεταφοράς, η εγκυρότητα των όρων των συμβολαίων καθώς και το πεδίο εφαρμογής των παραπάνω κανόνων αντίστοιχα. Είναι σημαντικό να οριστούν οι βασικές έννοιες και το πλαίσιο εφαρμογής εφόσον εν συνεχεία θα αναλύσουμε τις περιπτώσεις όπου οι κανόνες διαφοροποιούνται. Επίσης, στο τέταρτο κεφάλαιο, αναλύεται η διαφορά μεταξύ του συμβολαίου μεταφοράς και της φορτωτικής. Διευκρινίζεται ποια έγγραφα είναι απαραίτητα σε κάθε ένα από τα δύο αυτά ρυθμιστικά πλαίσια.

Το πέμπτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, εστιάζει και συγκρίνει τις υποχρεώσεις του μεταφορέα κάτω από τις διατάξεις των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ και του Ρότερνταμ καθώς και η ανάγκη για την υποχρέωση της αξιοπλοΐας του πλοίου. Ενώ, εν συνεχεία, το κεφάλαιο έξι, εστιάζει στις ευθύνες του μεταφορέα, σε περίπτωση απώλειας, ζημίας ή καθυστέρησης του φορτίου καθώς και στο χρονικό διάστημα της ευθύνης του. Επίσης, εξετάζονται οι περιπτώσεις όπου ο ίδιος απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις τους υπό προϋποθέσεις.

Στο κεφάλαιο επτά, αναφέρονται όλες οι διατάξεις που εφαρμόζονται για πρώτη φορά με την υιοθέτηση της σύμβασης του Ρότερνταμ ενώ, εν συνεχεία στο κεφάλαιο οκτώ, αναφέρονται οι λόγοι που οδηγούν στην αδυναμία της υιοθέτησης τους. Τέλος, η παρούσα διπλωματική, ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την σύγκριση όλων των παραπάνω.

## **2. Το κανονιστικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας**

### **2.1 Η Ναυτιλία**

Η ναυτιλία αποτελεί μια επιχειρηματική δραστηριότητα γράφοντας ιστορία τουλάχιστον 5.000 ετών, κάνοντάς την μία από τις πιο επικερδείς βιομηχανίες του κόσμου. Η οικονομική ανάπτυξη μίας περιοχής στηρίζεται άμεσα στη μεταφορά αγαθών. Από το 3.000 π.Χ., στην Μεσοποταμία, ήδη οι έμποροι της εποχής είχαν καταλάβει τη σημαντικότητα της μεταφοράς αγαθών δια της θαλάσσης, εφόσον μπορούσε να επιτευχθεί άμεσα, οικονομικά και καλύπτοντας μεγαλύτερη γεωγραφική έκταση σε σχέση με τη χερσαία μεταφορά. (Γκιζιάκης κ.α.,2006)

Αν και η ανάπτυξη των πλοίων σήμανε μετά το 1850, διανύοντας αρχικά μικρές ή μεσοποτάμιες αποστάσεις, μεταγενέστερα, με την ίδρυση νέων αποικιών και την ανάγκη για τη μεταφορά αγαθών, η θαλάσσια δραστηριότητα άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία, κυρίως σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές. Ήδη, από την αρχαιότητα έχουμε αναφορές για τη σημαντικότητα του θαλάσσιου εμπορίου όπως η γέννηση του στο Λίβανο, το 3000-2000 π.Χ, κατά τη Φοινικική εποχή. Μεταγενέστερα, οι Βρετανοί κρατώντας τα ηνία πρωτοστάτησαν έχοντας ως πλεονέκτημα την αποδοτικότητα της βιομηχανίας του σιδήρου και τον φθινό άνθρακα. Εν συνεχεία, τα πρώτα μηχανικά πλοία με μηχανή ντίζελ, κάνουν την εμφάνιση τους λίγο πριν τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτή τη φορά, πρωτοστάτησαν τόσο οι Σκανδιναβικές χώρες όσο και η Γερμανία. (Γκιζιάκης κ.α ,2006)

Προχωρώντας στην αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η Ευρώπη κυριαρχεί στη παγκόσμια ναυτιλία, κατέχοντας σχεδόν τα δύο τρίτα σε εισαγωγές και τα τρία τέταρτα σε εξαγωγές. Η αυξημένη ζήτηση για μεταφορά ανθρώπων και αγαθών απαιτούσε μία μορφή επιχειρηματικής οργάνωσης. Όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, την ανάπτυξη του εμπορίου, και την αυξανόμενη ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές οδήγησαν στην δημιουργία μηχανισμών ελέγχου. Τέτοιος μηχανισμός αποτέλεσε η «Ναυτιλιακή Διάσκεψη» για

τον περιορισμό του ανταγωνισμού και την ρύθμιση και δρομολόγηση των θαλάσσιων μεταφορών. (Αθανασίου Λ. 2005)

Έως και σήμερα, η ναυτιλία αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο κάθε έθνους εφόσον συνδέεται με ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων, συμβάλλοντας δυναμικά στην εθνική οικονομία. Επιπρόσθετα, η ναυτιλία σε συνδυασμό με το εμπόριο αποτελούν τους πιο παγκοσμιοποιημένους κλάδους, αν αναλογιστούμε ότι το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια της θαλάσσης. Επίσης, ο διεθνής αυτός χαρακτήρας της ναυτιλίας μπορεί να αναγνωριστεί και από το γεγονός ότι ένα πλοίο μπορεί να νηολογηθεί σε μία χώρα Α, να αποτελεί ιδιοκτησία μίας χώρας Β και το πλήρωμα της να προέρχεται από μία χώρα Γ. Άρα, για την ολοκλήρωση μίας διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς, ενός εμπορεύματος, υπάρχει η ανάγκη της εφαρμογής πολλών και διαφορετικών εθνικών κανόνων – νομοθεσιών. (Γκιζιάκης κ.α ,2006)

## **2.2 Ιστορική ανασκόπηση των κανόνων**

Σχετικά με το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη ποντοπόρο ναυτιλία, υιοθετήθηκαν διάφορες φιλοσοφίες με επικρατέστερη εκείνη του «Laissez – faire» τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Η φιλοσοφία αυτή, προάγει ένα ελεύθερο οικονομικό σύστημα όπου οι συναλλαγές δεν επηρεάζονται από την κρατική παρέμβαση όπως νομοθεσίες, προνόμια, επιχορηγήσεις, αλλά καθοδηγείτε μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς. Πυρήνας της αποτελεί, η αρχή του Adam Smith, σύμφωνα με την οποία, «ένα άτομο που δρα για το προσωπικό του συμφέρον τείνει να προωθεί και το συμφέρον της κοινότητας του». Ο μηχανισμός αυτός, ονομάστηκε μεταφορικά το «Αόρατο Χέρι» και είναι βασισμένος στο αμοιβαίο όφελος, βοηθάει την οικονομική δραστηριότητα να αποφέρει ένα ισορροπημένο σύστημα παραγωγής και ανταλλαγής.(Carr I, 1996)

Σταθμός για τη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων αποτέλεσε η Αμερικάνικη πρωτοβουλία με την ψήφιση του νομοθετήματος Harter Act το 1883. Επρόκειτο για ένα νομοθέτημα που εστίασε στην ισορροπία μεταξύ μεταφορέα και κύριου του φορτίου καθώς και στην επέκταση της ευθύνης του θαλάσσιου

μεταφορέα πριν και μετά την φορτοεκφόρτωση. Η κίνηση αυτή των ΗΠΑ, παρακίνησε και άλλες χώρες σε ανάλογες ενέργειες. Έτσι, το 1904, η Αυστραλία, θεσπίζει τους «Australian Sea Carriage of Goods Acts», ενώ ο Καναδάς, το 1910, θεσπίζει τους κανόνες «Canadian Carriage of Goods by Water Act». (Katsivela M, 2010).

Έπειτα από πολλές απόπειρες διάφορων νομοθετικών πλαισίων, καθιερώθηκε το Αγγλικό Δίκαιο με επίσημο έγγραφο μεταφοράς την φορτωτική, ο κάτοχος της οποίας έχει το δικαίωμα διαπραγμάτευσης των όρων της συμφωνίας της μεταφοράς. Τέτοιο είδος σύμβασης, αποτελεί το «Carriage of Goods By Sea Act» 1924, ή αλλιώς, οι Κανόνες της Χάγης. Οι κανόνες αυτοί, βασίζονται στην αγγλική νομοθεσία και υιοθετήθηκαν προκειμένου να επαναφέρουν την ισορροπία σχετικά με τη φορτωτική και να περιορίσουν την ευθύνη που φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας. Ωστόσο, οι στόχοι αυτοί δεν επιτυγχάνονται πλήρως και έτσι το 1968, υιοθετούνται οι Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, ακολούθησαν οι Κανόνες του Αμβούργου έχοντας σημαντικές διαφοροποιήσεις κυρίως ως προς την θέση των κύριων του φορτίου. (Βλάχος, 2007)

Η ανάγκη της ύπαρξης νομικής ομοιομορφίας στα διεθνή ύδατα, η προσπάθεια της σύνδεσης της θαλάσσιας μεταφοράς με άλλα μέσα καθώς και η προσπάθεια της επέκτασης της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, οδήγησαν στη δημιουργία των κανόνων του Ρότερνταμ από την ίδια ομάδα συμφερόντων των κανόνων του Αμβούργου. Για την ολοκλήρωσή τους, χρειάστηκαν δέκα χρόνια διαπραγμάτευσης και υπογράφηκαν από 21 κράτη χωρίς καμία εφαρμογή. (Bekker P. et al, 2009)

Επιπλέον, σημαντικοί Διεθνείς Οργανισμοί όπως: η Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας<sup>1</sup>(ECSC), η BIMCO<sup>2</sup> (Baltic and International Maritime

---

<sup>1</sup>ECSC: Οι Ενώσεις Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSC) είναι η φωνή της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

<sup>2</sup>BIMCO: Είναι ο μεγαλύτερος οργανισμός μελών στον κόσμο για πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ναυλομεσίτες και πράκτορες.

Council), η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή<sup>3</sup>(ICC), παρότρυναν στην υιοθέτηση των νέου αυτού κανονιστικού πλαισίου από τις Εθνικές Κυβερνήσεις, καθώς υποστήριζαν πως η καθολική εφαρμογή τους θα οδηγούσε στην συνεχή ανάπτυξη της παγκόσμιας ποντοπόρο ναυτιλίας και γενικότερα της μεταφοράς. (Γκιζιάκης κ.α , 2006)

### 2.3 Βασικές εξελίξεις του νομοθετικού πλαισίου

Οι κανόνες δημιουργήθηκαν για να εξυπηρετήσουν τους σκοπούς που απαιτούνται στη Διεθνή Ναυτιλία. Ο λόγος ύπαρξης ενός ευρύ φάσματος κανόνων, προκύπτει από την ανάγκη της κάλυψης τυχόν ελαττωμάτων ή κενών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι Κανόνες Χάγης - 1924, εστιάζουν σημαντικά στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ναυλωτών και των πλοιοκτητών στα πλαίσια της θαλάσσιας μεταφοράς από και προς τις ΗΠΑ. Παρόλα αυτά, δεν προσφέρουν την απαραίτητη προστασία που απαιτείται σε περίπτωση ζημίας των εμπορευμάτων που μπορεί να προκύψει από την πλευρά του πλοιοκτήτη. Το ποσό αποπληρωμής, σε περίπτωση ζημίας, από τη πλευρά του πλοιοκτήτη ανέρχεται από 100 GBP<sup>4</sup> ανά συσκευασία σε 500USD<sup>5</sup>. (Hague's Rules)

Οι κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ το 1968, προκάλεσαν σημαντικές αλλαγές στο κανονιστικό πλαίσιο της ποντοπόρο ναυτιλίας καθώς αποτελούν τη μεγαλύτερη διαπραγματευτική δύναμη τους θαλάσσιου μεταφορέα από τον φορτωτή. Συγκεκριμένα, επιβάλλουν τις βασικές υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα ως προς τον ιδιοκτήτη του φορτίου σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του εμπορεύματος.

---

<sup>3</sup>ICC: Είναι η φωνή των παγκόσμιων επιχειρήσεων που υπερασπίζονται την παγκόσμια οικονομία ως δύναμη για οικονομική ανάπτυξη, δημιουργία θέσεων εργασίας και ευημερία.

<sup>4</sup>GBP: Θα μπορούσε να οριστεί ως η σύντομη μορφή της βρετανικής λίρας στερλίνας που είναι το επίσημο νόμισμα χωρών όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, τα Νότια Σάντουιτς Νησιά, τα Βρετανικά Υπερπόντια Εδάφη της Νότιας Γεωργίας και το Βρετανικό Έδαφος της Ανταρκτικής.

<sup>5</sup>USD: Είναι η συντομογραφία του νομίσματος για το δολάριο ΗΠΑ (\$), το επίσημο νόμισμα των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και το κύριο αποθεματικό νόμισμα στον κόσμο τις τελευταίες δεκαετίες. Διαχειρίζεται η Federal Reserve, η κεντρική τράπεζα της Αμερικής.

Σημαντική αλλαγή, αποτελεί η αναγκαστική ύπαρξη της φορτωτικής ή του ναυλοσυμφώνου όπου οφείλουν να αναφέρονται οι βασικές υποχρεώσεις του μεταφορέα.

Ειδικότερα, συμπεριλαμβάνονται η σωστή φόρτωση, ο τρόπος διαχείρισης, η στοιβασία, η μεταφορά, η φύλαξη, η προστασία καθώς και η εκφόρτωση του φορτίου. Σημαντική παρέμβαση αποτελεί και ο όρος της αξιοπλοΐας του πλοίου, δηλαδή, η σωστή επάνδρωση, ο κατάλληλος εξοπλισμός καθώς και ο απαραίτητος εφοδιασμός του. Επιπρόσθετα, αξίζει να σημειωθεί ότι δεν επιτρέπεται καμία παρέμβαση από τη συμφωνηθείσα πορεία τους πλοίου, με εξαιρέσεις. Τέλος, βασική υποχρέωση του φορτωτή αποτελεί η καταβολή του ναύλου, η κατάλληλη συσκευασία των εμπορευμάτων, η πραγματική και ορθή περιγραφή αυτών, η απαγόρευση της μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, εάν αυτό δεν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά, καθώς και η διάθεση των εμπορευμάτων βάση της συμφωνίας η αλλιώς Notice of Readiness. (Hague's Visby Rules)

Η ανάγκη ύπαρξης μιας ενιαίας νομικής βάσης για την ποντοπόρο ναυτιλία, οδήγησε στην δημιουργία των κανόνων του Αμβούργου το 1978, οι οποίοι αποτελούν έναν συνδυασμό των κανόνων που διέπουν τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Κύριος στόχος, αποτέλεσε η ανάγκη εξισορρόπησης των αναπτυσσόμενων χωρών με τις υπόλοιπες χώρες. Οι συγκεκριμένοι κανόνες, εφαρμόζονται σε όλες τις συμβάσεις της θαλάσσιας μεταφοράς και δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση η έκδοση της φορτωτικής. Επιπρόσθετα, επιτρέπεται η μεταφορά ζώντων ζώων, επικίνδυνων υλικών καθώς και τοποθέτηση των εμπορευμάτων στο κατάστρωμα. Επίσης, η περίοδος ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, εκτείνεται από τη παραλαβή του φορτίου έως την εκφόρτωσή του στο εκάστοτε λιμένα παράδοσης και καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού ακόμη και στη περίπτωση όπου το φορτίο μεταφορτώνεται σε άλλο πλοίο. Τέλος, ο μεταφορέας ευθύνεται και στη περίπτωση καθυστέρησης της παράδοσης του εμπορεύματος καθώς και ο περιορισμός της ευθύνης αυξάνεται σε 835SDR. (Hamburg Rules)



Το 2009 δημιουργούνται οι Κανόνες του Ρότερνταμ, με στόχο τον επαναπροσδιορισμό του πολιτικού – νομικού πλαισίου κατά τη θαλάσσια μεταφορά, αποσκοπώντας στη δημιουργία ενός ομοιόμορφου κανονιστικού πλαισίου. Ρυθμίζουν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του θαλάσσιου μεταφορέα, του φορτωτή και του παραλήπτη μέσω ενός συμβολαίου μεταφοράς από «πόρτα σε πόρτα». Οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνουν διέπονται από κρίσιμες αλλαγές, ενσωματώνοντας τις συνδυασμένες μεταφορές και επεκτείνοντας την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.

Πρώτα από όλα, το χρονικό διάστημα της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα για τη καλή κατάσταση των εμπορευμάτων, επεκτείνεται από το σημείο της παραλαβής έως και το σημείο της παράδοσης. Επίσης, εισέρχεται η ηλεκτρονική τεκμηρίωση και γίνεται αποδεκτή ούτως ώστε να καλύπτεται και το ηλεκτρονικό εμπόριο. Το όριο της ευθύνης του μεταφορέα αγγίζει έως και τα 3 SDR ανά κιλό για μεικτό βάρος ή αλλιώς τα 875 SDR ανά μεταφορά. Επιπρόσθετα, η αξιοπλοΐα του πλοίου οφείλει να υφίσταται καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού καθώς επίσης και η επάνδρωση του πλοίου. Επιπλέον, εμποδίζει οποιαδήποτε μορφή απαλλαγής της ευθύνης του μεταφορέα και των μελών του πληρώματος σε περίπτωση αμέλειας, εξαλείφοντας τον όρο «**nautical fault defense**<sup>6</sup> ». Η αρχειοθέτηση των νομικών απαιτήσεων επεκτείνεται σε δύο έτη από την ημέρα της παράδοσης των εμπορευμάτων ή από την ημέρα που αυτά θα έπρεπε να έχουν παραδοθεί. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι επιτρέπεται στα συμβαλλόμενα μέρη υπό όρους, να εξαιρούνται από κάποιες ευθύνες, οι οποίες περιλαμβάνονται στη σύμβαση. (Rotterdam Rules)

## 2.4 Προϋποθέσεις για την εφαρμογή των κανόνων

---

<sup>6</sup>Το ναυτικό σφάλμα: Είναι το επαγγελματικό σφάλμα που σχετίζεται με την προεπιλογή του πλοίαρχου (ή του πληρώματος) στη ναυσιπλοΐα ή στη λειτουργία ενός πλοίου. Η στάση σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα για ζημιές φορτίου ήταν πάντα μικτή: από την πλήρη (αυστηρή) ευθύνη έως την πλήρη εκφόρτωση.

Είναι φανερό πως η καθολική εφαρμογή ενός ενιαίου νομοθετικού πλαισίου, στα πλαίσια της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, δεν έχει επιτευχθεί. Όλες οι προσπάθειες έχουν πέσει στο κενό, με αποτέλεσμα να υιοθετούνται διάφορες συμβάσεις ανάλογες με τα συμφέροντα των εκάστοτε κρατών.

Οι κανόνες για να έχουν ισχύ θα πρέπει να υπάρχει η σύμφωνη γνώμη των χωρών καθώς επίσης και να υπάγονται κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις οι οποίες αναγράφονται στο κείμενο των συμβάσεων. Βασικές προϋποθέσεις για να είναι εφικτή η εφαρμογή των κανόνων αποτελούν πρώτον, ο διεθνής χαρακτήρας της μεταφοράς των φορτίων και δεύτερον, η αποδοχή της σύμβασης τουλάχιστον από μία εκ των δύο χωρών που εμπλέκονται κατά τη μεταφορά.

Πιο συγκεκριμένα, όσο αφορά τους κανόνες της «Χάγης – Βίσμπυ», απαιτείται είτε η φορτωτική να φέρει υπογραφή, είτε το φορτίο να έχει φορτωθεί σε λιμένα χώρας που τους εφαρμόζει. Παρόλα αυτά, η νομοθεσία κάθε κράτους, δίνει τη δυνατότητα στα εμπλεκόμενα μέλη, να αποφασίσουν από κοινού, ανεξάρτητα εάν σε διεθνές επίπεδο η χώρα έχει εφαρμόσει τη σύμβαση, την εναρμόνιση τους με τους κανόνες.

Σε περίπτωση που επιλεγθεί από τους συμβαλλόμενους να εφαρμόσουν τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, θα πρέπει να αναφέρεται σε σχετικό όρο της φορτωτικής. Επομένως, η φορτωτική αποτελεί απαραίτητο έγγραφο για την εκτέλεση της μεταφοράς τους φορτίου. Σε περίπτωση όπου, η χώρα δεν έχει επικυρώσει τους κανόνες και η εθνική νομοθεσία δεν επιληφθεί επί τούτου, τότε δύναται στον πλοιοκτήτη η δυνατότητα επιλογής της νομοθεσίας που επιθυμεί να εφαρμοστεί για τη μεταφορά του φορτίου. (Charles D, 2009)

Από την άλλη μεριά, οι κανόνες του Ρότερνταμ έχουν τελείως διαφορετική ισχύ και διάσταση από τους κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ. Για να εφαρμοστούν πρέπει είτε η χώρα αναχώρησης του φορτίου, είτε η χώρα άφιξης του φορτίου να έχουν αποδεχθεί τους κανόνες αυτούς. Επιπρόσθετα, οι απόδοση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων στα πλαίσια των κανόνων του Ρότερνταμ, δεν

επικεντρώνονται μόνο κατά τη θαλάσσια μεταφορά, αλλά, εκτείνονται μέχρι και τη στιγμή όπου το εμπόρευμα θα παραδοθεί στον τελικό παραλήπτη.

Η ανάπτυξη και το ενδιαφέρον του εμπορίου «door to door», έχει αυξηθεί αισθητά, παρόλα αυτά, για την σωστή του εφαρμογή απαιτείται ένα ολοκληρωμένο σύστημα κανόνων για να μπορεί να καλύπτει το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το σκοπό αυτό ήρθαν να εξυπηρετήσουν οι κανόνες του Ρότερνταμ. Επιπρόσθετα, σε αντίθεση με τους κανόνες της Χάγης- Βίσμπυ, για την εφαρμογή τους, δεν επιβάλλεται κανένα άλλο έγγραφο πέραν της αρχικής σύμβασης. Εξάλλου, θεωρούν πως η ανάγκη ύπαρξης περισσότερων εγγράφων, θα οδηγούσε στην αύξηση της γραφειοκρατίας και θα περιέπλεκε τα πράγματα, οδηγώντας στην έλλειψη της ομοιομορφίας στα πλαίσια της ναυτιλιακής νομοθεσίας. (Berlingieri F,2008)

## **2.5 Οι χώρες που επικύρωσαν τα εκάστοτε νομοθετικά πλαίσια**

Ενδεικτικά, παρακάτω αναφέρονται κάποιες από τις χώρες που επικύρωσαν τα εκάστοτε νομοθετικά πλαίσια.

Κανόνες της Χάγης: Επικυρώθηκαν από την Βοσνία, Κύπρο, Αργεντινή, Ισραήλ, Ολλανδία, Ιρλανδία, Περού, Σλοβενία, Νιγηρία, Πορτογαλία, Τουρκία, ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο κ.α. Χώρες όπως η Ταιβάν , η Ινδία και η Μαλαισία, αν και δεν επικύρωσαν τους κανόνες της Χάγης, εφαρμόζαν το εθνικό δίκαιο.

Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ: Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Βέλγιο, Ιταλία, Καναδάς, Δανία, Φιλανδία, Γαλλία, Ισπανία, Καναδάς, Δανία, Ελλάδα, Ιαπωνία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία, Ελβετία κ.α. Υπήρξαν χώρες που δεν εφάρμοσαν τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ όμως, εφάρμοσαν το εθνικό δίκαιο όπως για παράδειγμα η Νότια Αφρική και η Γερμανία.

Κανόνες του Αμβούργου: Τους κανόνες αυτούς επικύρωσαν η Χιλή, η Αίγυπτος, η Αυστρία, η Γουινέα, τα Μπαρμπεϊντος, το Μεξικό, η Τσεχία, η Κένυα, η Σενεγάλη, το Μαρόκο, η Ρουμανία, η Σιέρα Λεόνε, η Ουγγαρία, η Τανζανία, η

Τυνησία κ.α. Βέβαια, η εφαρμογή των κανόνων αυτών διαφέρει από χώρα σε χώρα καθώς κάποιες από αυτές έχουν εφαρμόσει έναν συνδυασμό των κανόνων Χάγης – Χάγης Βίσμπυ και του Αμβούργου. Παραδείγματα τέτοιων χωρών αποτελούν η Κίνα, η Αυστραλία, η Ιαπωνία καθώς και οι Σκανδιναβικές Χώρες.

Κανόνες Ρότερνταμ: Βασικές χώρες που υποστήριξαν το συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο αποτελούν η Δανία, η Ελλάδα, η Ολλανδία, η Αρμενία, η Γαλλία, η Ισπανία, η Πολωνία, οι ΗΠΑ, η Ελβετία κ.α. Η δημιουργία του συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου, αποσκοπούσε στην εξέλιξη του νομοθετικού πλαισίου της ποντοπόρου ναυτιλίας και των συνδυασμένων μεταφορών, παράλληλα με την τεχνολογική και εμπορική εξέλιξη.

### **3. Ορισμοί που διέπονται από τους κανόνες της Χάγης Βίσμπυ – Ρότερνταμ**

#### **3.1 Η σύμβαση της μεταφοράς**

Σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ (άρθρο 1, περ. β), *«Σύμβαση μεταφοράς σημαίνει μόνο σύμβαση μεταφοράς που καλύπτεται από φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο, που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων»*. Επομένως βάση ορισμού, γίνεται αντιληπτό ότι η αντίληψη της Σύμβασης Μεταφοράς, δεν καθορίζεται βάση των υποχρεώσεων των εμπλεκόμενων μελών, αλλά μέσω της έκδοσης της φορτωτικής. (Συνθήκη Χάγης – Βίσμπυ, 1968)

Παρόλα αυτά, η έννοια της φορτωτικής δεν εμφανίζεται πουθενά εντός του ορισμού της Σύμβασης Μεταφοράς όπως αυτός δίνεται από τους κανόνες του Ρότερνταμ. Επομένως, στόχος αποτελεί η συμπερίληψη μίας ευρύτερης έννοιας όπως «έγγραφο μεταφοράς» ή «ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς» ως μέσο της σύμβασης μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Επιπλέον, οι κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ σε σχέση με τους κανόνες τους Ρότερνταμ διαφέρουν δραματικά όσο αφορά τα χρονικά όρια των υποχρεώσεων και της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, δεν μπορούν

να εφαρμοστούν για μεταφορές φορτίου που πραγματοποιούνται και με άλλα μέσα πέραν της θαλάσσιας μεταφοράς. Αντίθετα, στη περίπτωση των κανόνων του Ρότερνταμ, μπορούν οι μεταφορές να είναι συνδυαστικές. Με άλλα λόγια, μπορούν να συνδυάζουν τη θαλάσσια μεταφορά με άλλα μέσα όπως οδικές μεταφορές, σιδηροδρομικές μεταφορές ή και αεροπορικές μεταφορές. (Γκιζιάκης κ.α ,2006)

### 3.2 Εγκυρότητα των όρων του συμβολαίου

Στους κανόνες του Ρότερνταμ, η εγκυρότητα των όρων της σύμβασης του συμβολαίου, ρυθμίζονται στο κεφάλαιο 16 και συγκεκριμένα το άρθρο 79, που αναγγέλλει ρητά την ακυρότητα των όρων που εμπεριέχονται στη σύμβαση της μεταφοράς. Οι όροι αυτοί, σύμφωνα με το άρθρο 79§1 και 2, περιορίζουν ή αποκλείουν τις υποχρεώσεις που φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας και τα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη καθώς και τις υποχρεώσεις που φέρουν ο φορτωτής, ο παραλήπτης και γενικότερα τα εμπλεκόμενα μέρη, στη θαλάσσια μεταφορά του φορτίου<sup>7</sup>. (Baatz Y. et al, 2013)

Ισοδύναμο με τη παραπάνω διάταξη, αποτελεί το άρθρο 3 § 8 των κανόνων της Χάγης- Βίσμπυ. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο άρθρο, οποιαδήποτε συμφωνία ή ρήτρα που εμπεριέχεται εντός της συμφωνίας της σύμβασης της μεταφοράς του φορτίου και απαλλάσσει το πλοίο, το πλήρωμα και τον μεταφορέα, για τυχόν ζημιές ή απώλειες επί του φορτίου, που οφείλονται σε παράλειψη, αμέλεια ή υπαιτιότητα των καθυκόντων τους και των υποχρεώσεών τους, όπως τα ανώτερα προβλέπονται στο παρόν άρθρο ή που ρυθμίζει τη μείωση της ευθύνης διαφορετικά από ό, τι προβλέπεται στον παρόντα Κανονισμό, είναι άκυρη, ανενεργή και ανυπόστατη.

Ωστόσο, δεν φαίνεται να υπάρχουν έντονες διαφοροποιήσεις μεταξύ των όρων της εγκυρότητας των όρων τόσο στους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ όσο και στους κανόνες του Ρότερνταμ. Σύμφωνα με το άρθρο 79 των κανόνων του Ρότερνταμ, το πεδίο εφαρμογής των κανόνων είναι αισθητά ευρύτερο.

---

<sup>7</sup>Άρθρο 50: Το διευθύνον μέρος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα άσκησης του διεθυντικού δικαιώματος, Right of control. Ως διευθύνον μέρος, ορίζεται ο φορτωτής εκτός αν ο ίδιος ορίσει κάποιο διαφορετικό πρόσωπο (παραλήπτη, εγχειρόγραφο φορτωτή ή τρίτο πρόσωπο στη σύμβαση ή του μεταβιβάσει το δικαίωμα αργότερα.

Συγκεκριμένα, στους κανόνες του Ρότερνταμ, σχετικά με την ακυρότητα των όρων, μεταβάλλουν τις υποχρεώσεις όχι μόνο των βασικών συμβαλλομένων μερών, όπως του μεταφορέα και του φορτωτή αλλά και τρίτων προσώπων, όπως των θαλάσσιων εκτελεστικών προσώπων, του παραλήπτη, του διευθύνοντος μέρους και του εγγειόγραφου φορτωτή. Επομένως, το άρθρο 79 μπορούμε να θέσουμε ότι χωρίζεται σε δύο μέρη. Το πρώτο μέρος, προβλέπει την ακυρότητα όρων που τροποποιούν τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του μεταφορέα, ενώ το δεύτερο μέρος αναφέρεται στις υποχρεώσεις και ευθύνες του φορτωτή, του παραλήπτη και του διευθύνοντος μέρους. (Honka H, 2009)

Επομένως, στους κανόνες του Ρότερνταμ, υπάρχουν σαφείς διατάξεις σχετικά με την διαφοροποίηση των υποχρεώσεων και των ευθυνών τόσο για τον θαλάσσιο μεταφορέα όσο και για τους φορτωτές και τρίτων εμπλεκόμενων προσώπων. Αντίθετα, στους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, δεν εμπεριέχονται σχετικές διατάξεις με την εγκυρότητα των όρων, που ενδεχομένως να διαφοροποιούν τις υποχρεώσεις του φορτωτή.

### **3.3 Πεδίο εφαρμογής των Συμβάσεων Χάγης – Βίσμπυ και Ρότερνταμ**

Για την εφαρμογή των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, είναι απαραίτητη η έκδοση της φορτωτικής για την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς του φορτίου μεταξύ δύο διαφορετικών λιμένων. Επίσης, το κράτος στο οποίο εκδίδεται η φορτωτική, οφείλει να έχει υιοθετήσει τους κανόνες αυτούς ή η σύμβαση η οποία αποδεικνύεται με την φορτωτική, να προβλέπει ότι η μεταφορά θα εκτελεστεί κάτω από το συγκεκριμένο ρυθμιστικό πλαίσιο<sup>8</sup>. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, ισχύουν και ρυθμίζουν θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ελληνικών λιμένων<sup>9</sup>.

Σύμφωνα με την παραπάνω πρόβλεψη, προκύπτει ότι το πεδίο εφαρμογής των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, ακολουθεί τόσο το γεωγραφικό δεσμό όσο και το

---

<sup>8</sup>Άρθρο 10: Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ.

<sup>9</sup>Άρθρο 2§1 και 3§1: Σχετικά με την απόφαση 650/2000 του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιά, για τη θαλάσσια μεταφορά από τον λιμένα της Κυλλήνης Ηλείας στον λιμένα Πόρου Κεφαλληνίας, εφαρμόστηκε η Συνθήκη Χάγης- Βίσμπυ για τη θεμελίωση ή μη ευθύνης του μεταφορέα λόγω ζημίας του μεταφερόμενου φορτίου.

έγγραφο της μεταφοράς, δηλαδή τη φορτωτική. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 10 περ. γ, οι κανόνες εφαρμόζονται εάν υπάρχει ρητή μνεία στη φορτωτική ή στο έγγραφο που αποδεικνύει τη σύμβαση μεταφοράς, είτε ότι εφαρμόζονται απευθείας, είτε μέσω εθνικής νομοθεσίας στην οποία έχουν ενσωματωθεί Αυτομάτως, γίνεται αντιληπτό ότι η αναφορά σε έναν εθνικό νόμο, ο οποίος επιβάλλει τους κανόνες αυτούς, μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένη αβεβαιότητα και έλλειψη της ομοιομορφίας, εφόσον οι εθνικές νομοθεσίες έχουν την τάση να τους ερμηνεύουν και να τους εφαρμόζουν με παραλλαγές. (William T, 2011)

Το πεδίο εφαρμογής των όρων των συμβάσεων, στη περίπτωση των κανόνων του Ρότερνταμ, ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 5. « *Η Συνθήκη εφαρμόζεται σε συμβάσεις μεταφοράς, σύμφωνα με τις οποίες, ο τόπος παραλαβής και ο τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη και παράλληλα ο λιμένας φόρτωσης και ο λιμένας εκφόρτωσης σε διαφορετικά κράτη*». Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί, ο τόπος παραλαβής του φορτίου, είτε το λιμάνι φόρτωσης του φορτίου, είτε λιμάνι εκφόρτωσης του φορτίου να τοποθετούνται στην επικράτεια της συμβαλλόμενης χώρας. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 5 § 2 των κανόνων, μπορούν να εφαρμοστούν ανεξαρτήτως της εθνικότητας που κατέχει το πλοίο του μεταφορέα, του παραλήπτη ή των εμπλεκόμενων μερών.

Επομένως, προκύπτει ότι, η Συνθήκη του Ρότερνταμ, ακολουθεί την συμβατική προσέγγιση, εφόσον ρητά εξαγγέλλει την εφαρμογή της σε συμβάσεις μεταφοράς, παράλληλα βέβαια με το γεωγραφικό κριτήριο. Ωστόσο, στο πεδίο της εφαρμογής της, σύμφωνα με το άρθρο 6§1, δεν εμπίπτουν συμβάσεις μεταφοράς τακτικών γραμμών που βασίζονται σε ναυλοσύμφωνα ή άλλες συμβάσεις για την χρήση του σκάφους ή οποιουδήποτε άλλου χώρου αυτού. Επίσης, δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις μεταφοράς μη τακτικών γραμμών. Βέβαια, σύμφωνα με το άρθρο 6§2, αυτό μπορεί να εξαιρεθεί στη περίπτωση όπου, είτε δεν υπάρχει συμφωνία ή ναυλοσυμφώνου των εμπλεκόμενων για τη χρήση του σκάφους ή χώρου αυτού, είτε έχει εκδοθεί έγγραφο μεταφοράς ή έχει πραγματοποιηθεί καταχώρηση σε ηλεκτρονικό αρχείο μεταφορών. (Carragli A, 2012)

Ωστόσο, οι κανόνες του Ρότερνταμ, όπως και οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, ακολουθούν την προσέγγιση του εγγράφου για τον προσδιορισμό του εύρους της

εφαρμογής τους. Εδώ βλέπουμε ένα κοινό χαρακτηριστικό μεταξύ των δύο αυτών συμβάσεων, ακόμη και αν στη περίπτωση των κανόνων του Ρότερνταμ, δεν είναι απαραίτητη η έκδοση της φορτωτικής, μπορούν να χρησιμοποιηθούν άλλοι τύποι εγγράφων όπως ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς, βάση των οποίων συνάπτεται η σύμβαση.

Για να ισχύουν οι κανόνες του Ρότερνταμ, η σύμβαση μεταφοράς πρέπει να προβλέπει τουλάχιστον μερική θαλάσσια μεταφορά. Εάν συμφωνηθούν περισσότεροι τρόποι μεταφοράς, οι κανόνες του Ρότερνταμ εξακολουθούν να ισχύουν για τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Ουσιαστικά δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση η θαλάσσια μεταφορά, αρκεί να υπάρχουν σχετικοί κανονισμοί. Αντίθετα, η νέα συνθήκη δεν εφαρμόζεται εάν η μεταφορά πραγματοποιείται πράγματι δια θαλάσσης, αλλά δεν υπάρχει τέτοια συμφωνία στη σύμβαση<sup>10</sup>. (Carragli A, 2012)

Ίσως, η πιο αξιοσημείωτη πτυχή της ρήτρας του πεδίου εφαρμογής των Κανόνων του Ρότερνταμ, αποτελεί το γεγονός ότι μπορούν να την επικαλεστούν τρίτα πρόσωπα. Δηλώνεται ρητά ότι το πεδίο εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας επεκτείνεται και σε τρίτα μέρη που δεν βασίζονται αρχικά στα μέρη της συμφωνίας της ναύλωσης ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας μεταφοράς και ότι αυτά τα τρίτα μέρη εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας<sup>11</sup>. Τα τρίτα μέρη επωφελούνται ακόμη και αν η εκχώρηση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής αυτής της συνθήκης, (Rotterdam Rules)

Ωστόσο, τα αρχικά μέρη της σύμβασης που εξαιρούνται από το άρθρο 6, δεν δεσμεύονται από τις διατάξεις της. Ανεξάρτητα από την ύπαρξη εγγράφου μεταφοράς, η συνθήκη εξακολουθεί να διέπει τις σχέσεις μεταξύ του μεταφορέα, του αποστολέα, του διαχειριστή, ή του διευθύνοντα<sup>12</sup>, εφόσον κανένας από τους προαναφερόμενους δεν αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος σε ναυλοσύμφωνο ή σε

---

<sup>10</sup>Ένωση για τη ναυτιλιακή διαιτησία: Οι κανόνες του Ρότερνταμ, 22/10/2010, Νούσια Κ. : <http://www.mararbitrageus.eu/index.php/news/28>. Πρόσβαση 02/02/2023

<sup>11</sup>CMI - Colloquium on the Rotterdam Rules - Rotterdam, Professor HannuHonka, September 21, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage Of Goods Wholly or Partly By Sea, Scope of Application and Freedom of Contract.

<sup>12</sup>Διευθύνοντας σύμφωνα με το άρθρο 1.13: “Είναι αυτός που με βάση το άρθρο 51 έχει δικαίωμα να ασκεί το διευθυντικό δικαίωμα”. Το άρθρο 51 αναφέρεται στον φορτωτή ή τον παραλήπτη του φορτίου.



οποιαδήποτε άλλη σύμβαση, η οποία να κυρώνει το πεδίο εφαρμογής της. Αυτό σηματοδοτεί την εγκατάλειψη της προσέγγισης τεκμηρίωσης που ακολουθήθηκε από τις δύο πρώτες συμβάσεις. Πράγματι, σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ προστασία τρίτων προσώπων, μπορεί να εξασφαλιστεί μόνο εάν εκδοθεί φορτωτική και οπισθογραφηθεί σε αυτούς. (Debattista C, 2009)

#### **4. Απαραίτητα έγγραφα για την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς υπό τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και κανόνες του Ρότερνταμ**

##### **4.1 Η φορτωτική**

Οι φορτωτικές εμφανίστηκαν τον 13<sup>ο</sup> αιώνα όπου συνήθως οι κάτοχοι των εμπορευμάτων όντας και πλοιοκτήτες, μετέφεραν τα αγαθά στον πωλητή, με την φορτωτική να έχει το ρόλο του τιμολογίου. Με την ένταξη νέων μεγάλων πλοίων και με την αύξηση του εμπορίου και της ποικιλίας των εμπορευμάτων, δημιουργήθηκε η ανάγκη για την εισαγωγή νέων όρων στο περιεχόμενο της φορτωτικής. Ακόμη, και η ανάγκη να πωλούνται τα εμπορεύματα πριν ακόμη φτάσουν στον συμφωνηθέντα λιμένα, μετέτρεψαν την φορτωτική σε τίτλο κυριότητας. Επομένως, έως το πέρας του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η φορτωτική μετατράπηκε σε έγγραφο απόδειξης του συμβολαίου της μεταφοράς και της παράδοσης των εμπορευμάτων, με αντίτιμο συγκεκριμένο ναύλο.(Astle W, 1982)

Η φορτωτική<sup>13</sup> είναι ένα νομικό έγγραφο, στο οποίο αναφέρεται λεπτομερώς ο τύπος, η ποσότητα και ο προορισμός των εμπορευμάτων που μεταφέρονται. Μια φορτωτική, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως απόδειξη αποστολής όταν ο μεταφορέας παραδίδει τα εμπορεύματα σε έναν προκαθορισμένο προορισμό. Το έγγραφο πρέπει να συνοδεύει τα προϊόντα που αποστέλλονται, ανεξάρτητα από τη μορφή της μεταφοράς, και πρέπει να υπογράφεται από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του μεταφορέα, του αποστολέα και του παραλήπτη. Το BoL συναντάται στη θαλάσσια, τη χερσαία αλλά και στην εναέρια μεταφορά. Εκδίδεται από τον μεταφορέα με τη παραλαβή των εμπορευμάτων προς μεταφορά, φορτωτική παραλαβής, ή μετά τη φόρτωση των εμπορευμάτων, φορτωτική φορτώσεως.

---

<sup>13</sup>Φορτωτική: BillofLanding, BL,BOL

Πριν ακόμη από την έκδοσή της, υπάρχει συμφωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, πράγμα που αποδεικνύει την από κοινού βούληση του μεταφορέα και του φορτωτή για την σύμβαση μεταφοράς και τους όρους που αυτή θα υπόκεινται. Επιπρόσθετα, ενσωματώνονται οι υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα να φέρει εις πέρας τη μεταφορά των εμπορευμάτων, όπως αυτή οφείλει να πραγματοποιηθεί, καθώς και η απαίτηση του παραλήπτη να κατέχει το έγγραφο της φορτωτικής, ούτως ώστε να είναι σε θέση να παραλάβει τα εμπορεύματα. Επομένως, η φορτωτική αποτελεί εμπορεύσιμο τίτλο η αλλιώς παραστατικό των εμπορευμάτων που περιγράφονται σε αυτή.(Astle W, 1982)

Η σημασία μιας φορτωτικής έγκειται στο γεγονός ότι είναι ένα νομικά δεσμευτικό έγγραφο που παρέχει στον μεταφορέα και στον αποστολέα όλες τις απαραίτητες λεπτομέρειες για την ακριβή επεξεργασία μιας αποστολής. Αυτό συνεπάγει ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε δικαστικές αγωγές εάν παραστεί ανάγκη και ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη θα καταβάλουν μεγάλη προσπάθεια για να διασφαλίσουν την ακρίβεια του εγγράφου, λειτουργώντας ως αδιαμφισβήτητη απόδειξη αποστολής.

Επιπλέον, μια φορτωτική επιτρέπει τον διαχωρισμό των καθηκόντων που αποτελεί ζωτικό μέρος της δομής εσωτερικού ελέγχου μιας επιχείρησης για την πρόληψη της κλοπής. Πράγματι, η φορτωτική αποτελεί αξιόγραφο, καθώς συγκεντρώνει όλα τα στοιχεία της έννοιας του αξιόγραφου: α) είναι έγγραφο, β) συνδέει κατά ιδιαίτερο τρόπο το δικαίωμα με το έγγραφο και γ) ενσωματώνει ιδιωτικό δικαίωμα. Επίσης, να σημειωθεί ότι η φορτωτική αποτελεί και εμπράγματη λειτουργία. Δηλαδή, μέσω της μεταβίβασης της, μεταβιβάζονται όλα τα έννομα δικαιώματα των εμπορευμάτων που εμπεριέχονται σε αυτή καθώς και όλες οι έννομες ενέργειες. Με άλλα λόγια, εάν ο κάτοχος του φορτίου επιθυμεί να πουλήσει το φορτίο, εν γνώσει του μεταφορέα αυτό μπορεί να συμβεί εν πλω πριν ακόμη φτάσουν στον λιμένα προορισμού. Αυτή η ενέργεια, μπορεί να πραγματοποιηθεί, με μία οπισθογράφιση της φορτωτικής έτσι ώστε κατά την άφιξη του πλοίου στον

συμφωνηθέντα λιμένα, τα εμπορεύματα να παραδοθούν στον τελικό αγοραστή.  
(Carr I, 1996)

Η φορτωτική μπορεί να εκδοθεί σε ονομαστική ή εις διαταγήν. Ονομαστικές φορτωτικές, αποτελούν οι φορτωτικές όπου αναφέρεται το όνομα συγκεκριμένου δικαιούχου και μπορούν να μεταβιβαστούν με εκχώρηση (άρθρο 455ΑΚ). Για την άσκηση αυτού του δικαιώματος, απαιτείται η κατοχή και η εμφάνιση πρωτότυπης φορτωτικής διαφορετικά δεν μπορεί να ενεργηθεί ακόμη και αν αποδεικνύεται με άλλα μέσα. Στην εις διαταγήν φορτωτική, κατονομάζεται ο δικαιούχος, με την ρήτρα όμως πως αυτή μπορεί να την υποδείξει τρίτο πρόσωπο και μεταβιβάζεται με οπισθογράφιση και παράδοση του τίτλου.

Η οπισθογράφιση, είναι ένας ειδικός τρόπος μεταβίβασης των αξιόγραφων, όπου με την παράδοση του τίτλου, μεταβιβάζονται ταυτόχρονα και το έγγραφο και τα ενσωματωμένα δικαιώματα αυτού. Να σημειωθεί πως σε καμία περίπτωση δεν ισοδυναμεί με την εκχώρηση. Για την άσκηση του ενσωματωμένου δικαιώματος στην εις διαταγήν φορτωτική, ο δικαιούχος δεν αρκεί να κατέχει μόνο το έγγραφο αλλά και ο μεταφορέας να νομιμοποιείται, εφόσον στηρίζει το δικαίωμά του στο κείμενο του τίτλου ή να εμφανίζεται ως τελευταίος δικαιούχος σε αδιάκοπη σειρά οπισθογραφήσεων.(Astle W, 1982)

Με το πέρας του χρόνου, δημιουργήθηκε η ανάγκη της τυποποίησης των πληθώραν ορών που περιλαμβάνονται στις φορτωτικές. Αν και η Διεθνής Σύμβαση της Χάγης, μπόρεσε να καθιερώσει σε ένα μεγάλο βαθμό την ομοιομορφία στο περιεχόμενο των φορτωτικών, η εφαρμογή των διαφόρων ρητρών στο περιεχόμενό τους κατέχουν μία τεράστια ποικιλία.

#### **4.2 Το έγγραφο μεταφοράς**

Οι κανόνες του Ρότερνταμ όπως ήδη έχουμε αναφέρει, έχουν ισχύ για συμβάσεις μεταφοράς, στις οποίες είτε εκδίδεται ένα ηλεκτρονικό αρχείο είτε ένα έγγραφο μεταφοράς. Επομένως, η φορτωτική δεν αποτελεί απαραίτητο έγγραφο.

Τα έγγραφα μεταφοράς, είναι ικανά να αντικαταστήσουν την ύπαρξη της φορτωτικής και όλα όσα προασπίζονται, Αξίζει να σημειωθεί ότι κάθε έγγραφο μεταφοράς είναι αποδεκτό. Στόχος της εφαρμογής των εγγράφων μεταφοράς αποτελεί η μείωση της γραφειοκρατίας και των νομικών εμποδίων, η προβλεψιμότητα των εμπορικών συναλλαγών καθώς και η δυνατότητα της προσφοράς ευκαιριών σε απομονωμένες αγορές. Επίσης, η νέα Συνθήκη, φέρνει στην επιφάνεια νέες καινοτομίες και τεχνολογίες όπως η εισαγωγή των ηλεκτρονικών εγγράφων, κάτι που αποσκοπεί στην άμεση αποστολή όλων των απαραίτητων αρχείων που απαιτούνται για τη μεταφορά των εμπορευμάτων. (Τζελέπης Ν, 1988)

Όπως και στη περίπτωση της φορτωτικής, το έγγραφο της μεταφοράς, εκδίδεται από το εκτελεστικό μέρος ή τον μεταφοράς ο οποίος με τη σειρά του, οφείλει να το παραδώσει στον φορτωτή. Επίσης, αποτελεί απόδειξη παραλαβής των εμπορευμάτων και εμπεριέχει την σύμβαση της μεταφοράς αυτών. Τέλος, όσο αφορά τα έγγραφα της μεταφοράς, αποτελούν διαπραγματεύσιμες και μη έννοιες κάτι το οποίο δεν αναφέρεται σε παλαιότερα νομοθετικά πλαίσια. (Κιάντου Α, 2006)

## **5. Δικαιώματα και υποχρεώσεις θαλάσσιου μεταφορέα**

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις ενός θαλάσσιου μεταφορέα, διέπονται από το διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο, τέτοιοι κανόνες αποτελούν, οι κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, οι Κανόνες του Ρότερνταμ, οι Κανόνες του Αμβούργου. Στόχος αποτελεί η διασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής μεταφοράς εμπορευμάτων δια της θαλάσσης. Είναι σημαντικό τόσο για τον μεταφορέα όσο και για τον αποστολέα να κατανοήσουν τα δικαιώματα και τις ευθύνες τους για να αποφύγουν διαφωνίες και να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική μεταφορά του φορτίου.

Τα δικαιώματα ενός θαλάσσιου μεταφορέα ποικίλουν. Αρχικά, έχει το δικαίωμα της επιβάρυνσης του φορτίου. Ο μεταφορέας έχει δικαίωμα σε χρέωση ναύλου με αντάλλαγμα για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Το ποσό της χρέωσης

φορτίου συμφωνείται από τον μεταφορέα και τον αποστολέα πριν από την έναρξη του ταξιδιού. Επίσης, κατέχει το δικαίωμα της σωστής φόρτωσης, στοιβασίας και αποθήκευσης των εμπορευμάτων. Με άλλα λόγια, είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση και τη στοιβασία των εμπορευμάτων με ασφαλή τρόπο. Εάν ο αποστολέας δεν φροντίσει για τα δέοντα, ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί να μεταφέρει τα εμπορεύματα ή μπορεί να λάβει μέτρα για την εξασφάλιση των εμπορευμάτων με έξοδα του αποστολέα. Επίσης, η ευθύνη του μεταφορέα για απώλεια ή ζημιά αγαθών είναι περιορισμένη στις περισσότερες περιπτώσεις. Το ακριβές ποσό της αποζημίωσης που μπορεί να διεκδικηθεί, εξαρτάται από την αξία των αγαθών, το είδος της απώλειας ή της ζημιάς και τους όρους της σύμβασης μεταφοράς. (Debattista, 2009).

Σε σχέση με τις υποχρεώσεις που φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας, βασική υποχρέωση αποτελεί η αξιοπλοΐα του πλοίου. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την παροχή ενός πλοίου που είναι αξιόπλοο και κατάλληλο για το προβλεπόμενο ταξίδι. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο πρέπει να είναι εξοπλισμένο και επανδρωμένο κατάλληλα και να συντηρείται για να διασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά των εμπορευμάτων. Επίσης, έχει την υποχρέωση να ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια, για να διασφαλίσει την ασφάλεια των εμπορευμάτων. Αυτό περιλαμβάνει τη λήψη των απαραίτητων προφυλάξεων για την αποφυγή ζημιών ή απώλειας εμπορευμάτων, όπως η σωστή στοιβασία, η ασφάλιση του φορτίου και η σωστή συντήρηση του πλοίου. Τέλος, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την παράδοση των αγαθών στον συμφωνημένο προορισμό. Εάν ο μεταφορέας δεν παραδώσει τα εμπορεύματα, μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος για ζημιές. (Baik J, 2011).

Γενικότερα, όλα τα παραπάνω αποτελούν τις βασικές υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του θαλάσσιου μεταφορέα. Βέβαια ανάλογα με το ρυθμιστικό πλαίσιο κάτω από το οποίο λαμβάνει χώρα η θαλάσσια μεταφορά, όλα τα παραπάνω προσαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις των αντίστοιχων άρθρων.

## **5.1 Η έννοια της Αξιοπλοΐας**

Πέρα από το κανονιστικό πλαίσιο που πρέπει να ακολουθείται και τις νομικές απαιτήσεις σύμφωνα με τις οποίες τα πλοία οφείλονται να συμμορφώνονται, παράλληλα, οφείλουν να ανταποκρίνονται υπεύθυνα και με συνέπεια στις κοινωνικές, βιομηχανικές ανάγκες καθώς και στις απαιτήσεις του παγκόσμιου εμπορίου. Επιπρόσθετα, πρέπει να επιτυγχάνονται σαφείς στόχοι και απαιτήσεις και η μεταφορά των εμπορευμάτων πρέπει να ακολουθεί αυστηρά τα πρωτόκολλα ασφαλείας και τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

Για να επιτευχθούν όλα τα παραπάνω, η ποντοπόρος ναυτιλία πρέπει να εξελίσσεται και να βαδίζει παράλληλα με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις καινοτομίες. Αυτό οφείλεται τόσο στην άμεση μεταφορά των εμπορευμάτων όσο και στην επίτευξη υψηλών επιπέδων ασφάλειας των πλοίων, των εμπλεκόμενων καθώς και των εμπορευμάτων. Σε περίπτωση που τα προαναφερόμενα, δεν συνδυάζονται και ακολουθούνται αποτελεσματικά, είναι πιθανό να βρεθούμε αντιμέτωποι με ζημία φορτίου, πλοίου αλλά και ρύπανσης της θαλάσσιας περιοχής από πετρέλαιο. (Κιάντου Α, 2001)

Η έννοια της αξιοπλοΐας, αναφέρεται στην ικανότητα ενός πλοίου να πλέει με ασφάλεια στην ανοιχτή θάλασσα. Λαμβάνει υπόψη παράγοντες όπως ο σχεδιασμός και η κατασκευή του σκάφους, η σταθερότητά του και η ικανότητά του να αντέχει σε δύσκολες καιρικές συνθήκες. Ένα αξιόπλοο σκάφος είναι αυτό που είναι ασφαλές και αξιόπιστο για ταξίδια στον ωκεανό. Σε όλη την ιστορία, πλοία και σκάφη έχουν κατασκευαστεί για να αντέχουν στις προκλήσεις της ανοιχτής θάλασσας.

Οι αρχαίοι Αιγύπτιοι, κατασκεύαζαν πλοία με καμπύλο πυθμένα για να παρέχουν σταθερότητα και να αποτρέπουν την ανατροπή σε τραχιά νερά ενώ οι Βίκινγκς ανέπτυξαν επίσης προηγμένες τεχνικές ναυπήγησης, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης επικαλυπτόμενων σανίδων για τη δημιουργία ενός ισχυρότερου κύτους. Η Εποχή της Εξερεύνησης τον 15ο και 16ο αιώνα σημείωσε σημαντική αύξηση στο μέγεθος και την πολυπλοκότητα των πλοίων και αναπτύχθηκαν νέες τεχνολογίες όπως το πηδάλιο του πρύμνης για να βελτιώσουν την ικανότητα ελιγμών τους. Τον

19ο αιώνα, η έλευση της ατμοηλεκτρικής ενέργειας οδήγησε στην ανάπτυξη μεγαλύτερων και ισχυρότερων πλοίων, που απαιτούσαν νέα σχέδια και μεθόδους κατασκευής για να εξασφαλιστεί η αξιοπλοΐα. Ο 20<sup>ος</sup> αιώνας είδε την εισαγωγή νέων υλικών όπως ο χάλυβας και το αλουμίνιο, τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την αντοχή και την ανθεκτικότητα των πλοίων. Σήμερα, ο σχεδιασμός και η κατασκευή των πλοίων υπόκειται σε αυστηρούς κανονισμούς, ώστε να διασφαλίζεται ότι πληρούν αυστηρά πρότυπα ασφαλείας και είναι αξιοπλοΐα. (Τζελέπης Ν, 1988)

Η αξιοπλοΐα είναι σημαντική για διάφορους λόγους. Πρώτον, διασφαλίζει την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος του. Ένα αξιόπλοο πλοίο είναι ένα πλοίο που έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για να αντέχει στις προκλήσεις της ανοιχτής θάλασσας, συμπεριλαμβανομένων των δύσκολων καιρικών συνθηκών, των υψηλών κυμάτων και των ισχυρών ανέμων. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο είναι λιγότερο πιθανό να ανατραπεί ή να βυθιστεί και το πλήρωμα είναι λιγότερο πιθανό να τραυματιστεί ή να σκοτωθεί. Δεύτερον, συμβάλλει στην προστασία του φορτίου. Ένα αξιόπλοο πλοίο μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια εμπορεύματα πέρα από τον ωκεανό. Ένα μη αξιόπλοο πλοίο μπορεί να αποφέρει ζημιές στο φορτίο με αποτέλεσμα, την δημιουργία δαπανών τόσο στον πλοιοκτήτη όσο και στον ιδιοκτήτη του φορτίου. Επιπρόσθετα, ένα αξιόπλοο πλοίο είναι λιγότερο πιθανό να υποστεί δομική βλάβη ή διαρροές που μπορεί να οδηγήσουν σε ρύπανση του ωκεανού. Γι' αυτό υπάρχουν αυστηροί κανονισμοί που διασφαλίζουν την ασφάλεια και την αξιοπλοΐα των πλοίων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Τέλος, η αξιοπλοΐα είναι απαραίτητη για την εμπορική επιτυχία ενός πλοίου, διαφορετικά μπορεί να αποτύχει να φτάσει στον προορισμό του εγκαίρως με αποτέλεσμα την απώλεια εσόδων και την καταστροφή της φήμης. (Κιάντου Α, 2001)

Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα πλοία σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συντηρούνται σύμφωνα με υψηλά πρότυπα αξιοπλοΐας. Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα πολλά ήταν τα ατυχήματα που προκλήθηκαν με απώλειες ανθρώπινων ζωών καθώς και μεγάλες καταστροφές φορτίων και πλοίων. Για το λόγο αυτό, έπρεπε να εφαρμοστούν νομικά πλαίσια τα οποία θα διασφάλιζαν οτιδήποτε απειλείται στην ανοιχτή θάλασσα κατά τη μεταφορά των εμπορευμάτων όπως

ανθρώπινες ζωές, φορτία, και περιουσίες. Έτσι, νομοθέτες που αποσκοπούσαν στην ενοποίηση του νομοθετικού πλαισίου κατά τη θαλάσσια μεταφορά, ενσωματώνουν τον όρο της αξιοπλοΐας σε συνθήκες όπως η ενοποίηση ορισμένων κανόνων δικαίου σχετικά με τις φορτωτικές, (Βρυξέλλες, 1924 – Κανόνες Χάγης και το τροποποιητικό Πρωτόκολλο αυτής 1968, Βίσμπυ).

### **5.1.1 Υποχρέωση αξιοπλοΐας σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ**

Σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ η υποχρέωση της αξιοπλοΐας του πλοίου αναγράφεται στο άρθρο 3§2. Ο μεταφορέας οφείλει να επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο πριν αλλά και κατά την έναρξη του απόπλου. Οφείλει να φροντίζει με συνέπεια για τη φόρτωση, τη στοιβασία, τη μεταχείριση, τη φύλαξη, τη μεταφορά και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Επιπρόσθετα, είναι υποχρεωμένος για τη διατήρηση του φορτίου, τη μέριμνα, την ασφάλεια, την καταλληλότητα και την καθαριότητα των χώρων, των κατασκευών και ψυκτικών χώρων που επρόκειτο να αποθηκευτεί το εμπόρευμα. Σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν πολλαπλοί τρόποι διαχείρισης του εμπορεύματος, ο μεταφορέας, πρέπει να ακολουθήσει τον πιο ασφαλές τρόπο. (Patwari S, 2014)

Συνεπώς, ο μεταφορέας φέρει ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του φορτίου ή λόγω της αδυναμίας του να πράξει τα δέοντα για να καταστήσει το πλοίο κατάλληλο για ναυσιπλοΐα. Αξίζει να σημειωθεί ότι, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση αυτή μόνο εάν το φορτίο είναι ελαττωματικό και ξεφορτωθεί πριν τον απόπλου. Σε περίπτωση που αναχωρήσει το πλοίο, ο μεταφορέας, υπόκειται σε όλα τα προαναφερόμενα.

### **5.1.2 Υποχρέωση αξιοπλοΐας σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ**

Όπως και στη περίπτωση των Κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ έτσι και στους Κανόνες του Ρότερνταμ, ο μεταφορέας υποχρεούται να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια για να καταστεί το πλοίο αξιόπλοο καθώς και να φροντίζει για την καταλληλότητα, τη στοιβασία και την ασφάλεια του φορτίου.



Σε αντίθεση με τους κανόνες της Χάγης – Βίσμπυ, οι Κανόνες του Ρότερνταμ επεκτείνουν τη χρονική διάρκεια της υποχρέωσης του μεταφορέα για την αξιοπλοΐα του πλοίου. Δηλαδή, η υποχρέωση του μεταφορέα να καθιστά το πλοίο αξιόπλοο επεκτείνεται καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού έως και το τέλος του. Επιπλέον, στους κανόνες της νέας αυτής συνθήκης, καταργείται η απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του λόγω «ναυτικού πταίσματος».<sup>14</sup>

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η υποχρέωση αυτή, σύμφωνα με τους Κανόνες του Ρότερνταμ, επεκτείνεται και για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων κάτι που πλέον είναι απαραίτητο εφόσον τα εμπορευματοκιβώτια έχουν εισαχθεί και επικρατήσει δυναμικά στο χώρο της ναυτιλίας. (Hannu H, 2009)

## **6. Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα**

Οι θαλάσσιοι μεταφορείς είναι συνήθως υπεύθυνοι για την ασφαλή και έγκαιρη μεταφορά των εμπορευμάτων που αποστέλλονται δια της θαλάσσης. Αυτό περιλαμβάνει τη συμμόρφωση με τους διεθνείς και εθνικούς ναυτιλιακούς κανονισμούς καθώς και τη διατήρηση του πλοίου και του εξοπλισμού του σε καλή κατάσταση. Την παροχή κατάλληλα εκπαιδευμένου πληρώματος και της ασφάλειας, τη σωστή φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου και την άσκηση δέουσας επιμέλειας για την αποφυγή ζημιάς ή απώλειας του φορτίου ή της καθυστέρησης της παράδοσης αυτού. Σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας, ένας θαλάσσιος μεταφορέας μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος, με την επιφύλαξη τυχόν περιορισμών ή εξαιρέσεων που προβλέπονται από το νόμο ή τη σχετική ναυτιλιακή σύμβαση.

Η ευθύνη ενός θαλάσσιου μεταφορέα μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με τους όρους της σύμβασης μεταξύ του μεταφορέα και του αποστολέα, καθώς και την

---

<sup>14</sup>Ναυτικό Πταίσμα: περιλαμβάνονται οι επιζήμιες ενέργειες που διαπράττονται από τον Πλοίαρχο ή και το πλήρωμα, κατά τους χειρισμούς του πλοίου και που ανάγονται αποκλειστικά στη **ναυτική** τέχνη και τους ναυτικούς κανόνες, σχετικούς με την διακυβέρνηση και το χειρισμό του πλοίου.

ισχύουσα νομοθεσία. Γενικά, είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά στο φορτίο κατά τη μεταφορά, εκτός εάν μπορεί να αποδείξει ότι η απώλεια ή η ζημιά προκλήθηκε από εξαιρούμενο γεγονός, όπως φυσικές καταστροφές, πόλεμος ή πράξη που ήταν αδύνατον να προβλεφθεί. Ο μεταφορέας μπορεί επίσης να απαλλάσσεται από την ευθύνη εάν η απώλεια ή η ζημιά προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη του αποστολέα, του παραλήπτη ή τρίτου προσώπου. (Κιάντου Α, 2001)

Το διεθνές δίκαιο, ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα ευθύνης για τους θαλάσσιους μεταφορείς, αλλά αυτά μπορεί να τροποποιηθούν ή να εξαιρεθούν από τους όρους της σύμβασης μεταξύ του μεταφορέα και του αποστολέα. Η σύμβαση μπορεί επίσης να προβλέπει πρόσθετες ευθύνες και υποχρεώσεις εκ μέρους του μεταφορέα, όπως απαιτήσεις ασφάλισης και προθεσμίες για την υποβολή αξιώσεων.

Συνοπτικά, οι συγκεκριμένες ευθύνες και υποχρεώσεις ενός θαλάσσιου μεταφορέα θα εξαρτηθούν από τους όρους της σύμβασης και την ισχύουσα νομοθεσία όπως θα αναλύσουμε παρακάτω συγκρίνοντας το ρυθμιστικό πλαίσιο των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ με τους Κανόνες του Ρότερνταμ.

## **6.1 Χρονικό διάστημα της ευθύνης**

### **6.1.1 Χρονικό Διάστημα της Ευθύνης του Μεταφορέα – Κανόνες Χάγης Βίσμπυ**

Μία από τις βασικότερες υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα αποτελεί η μεταφορά των εμπορευμάτων με ασφάλεια στον συμφωνηθέν λιμένα. Σε περίπτωση ζημίας λόγω απώλειας ή βλάβης του φορτίου, υπάρχουν σχετικές ρυθμίσεις που αναγράφονται στα άρθρα 4§1,2 και 3§8, των κανόνων. Η απώλεια μπορεί να είναι μερική ή ολική. Ως ολική, ορίζεται η απώλεια που αφορά την ολική εξαφάνιση του φορτίου ενώ, ως μερική, ορίζεται η απώλεια μέρος της ποσότητας του φορτίου ή η αλλοίωση των εμπορευμάτων που οδηγεί στη μείωση της αξίας του φορτίου.

Σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας του φορτίου, φέρει ευθύνη για την κατάσταση του φορτίου μόνο κατά την φόρτωση και την

εκφόρτωση των εμπορευμάτων εντός του πλοίου. Άρα, απαλλάσσεται από την ευθύνη εάν η απώλεια συμβεί πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση του φορτίου. Αξίζει να διευκρινιστεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία, η φόρτωση ξεκινάει από τη στιγμή που το φορτίο συνδέεται στο ανυψωτικό μηχάνημα και περνάει από το σιδηρόδρομο του πλοίου, ενώ η εκφόρτωση, ξεκινάει από τη στιγμή που το φορτίο αποσυνδέεται από το ανυψωτικό μηχάνημα και αποτίθεται στην προκουμαία ή σε σταθερό σημείο του λιμένα. Παρόλα αυτά, λόγω καλής θελήσεως, οι μεταφορείς συχνά δείχνουν της δέουσα επιμέλεια για τη διατήρηση του φορτίου τόσο πριν τη φόρτωση αλλά και μετά την εκφόρτωση του φορτίου.

### **6.1.2 Χρονικό Διάστημα της Ευθύνης του Μεταφορέα – Κανόνες Ρότερνταμ**

Το γεγονός ότι πολλές ζημιές και απώλειες των φορτίων σημειώνονταν κατά τη παραμονή τους στα λιμάνια, για την αποφυγή λοιπόν τέτοιων ζημιών και για τη μέγιστη διασφάλιση των εμπορευμάτων, οι κανόνες του Ρότερνταμ διέυρυναν παραπάνω τη περίοδο της ευθύνης που φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας.

Στο άρθρο 12, της νέας Συνθήκης, η περίοδος ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα αρχίζει από τη στιγμή που θα παραλάβει το φορτίο από τον εκτελούντα του συμβολαίου, όπως αναγράφεται στη σύμβαση, έως και τη στιγμή που το φορτίο θα παραληφθεί από το παραλήπτη της σύμβασης. Αυτή η διεύρυνση της ευθύνης, εφαρμόζεται βάση της νέας πρακτικής «door to door» και της εισαγωγής των συνδυασμένων μεταφορών του φορτίου και διαφέρει σημαντικά από τις συμβάσεις που προϋπήρχαν έως τότε. Ωστόσο, οι κανόνες του Ρότερνταμ, δίνουν την δυνατότητα της μεταβολής της διάρκειας αυτής εάν υπάρχει σχετική ρήτρα στο συμβόλαιο.

Σύμφωνα με το άρθρο 12§3, στους κανόνες του Ρότερνταμ, παρέχεται η δυνατότητα, στα εμπλεκόμενα μέρη, να τροποποιήσουν το διάστημα ευθύνης αλλά και το χρονικό περιθώριο παραλαβής και παράδοσης τους φορτίου εισάγοντας έγκυρες ρήτρες όπως, ο συμφωνημένος χρόνος παραλαβής δεν έπεται του χρόνου φορτώσεως του φορτίου και ο συμφωνημένος χρόνος παράδοσής τους δεν

προηγείται του χρόνου τελικής εκφορτώσεως αυτού. Έτσι, η περίοδος της ευθύνης που φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας, μοιάζει αρκετά με εκείνης των κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ.(Katsivela, M, 2010)

Τέλος, σημαντική διαφορά μεταξύ αυτών των δύο κανόνων, αποτελεί το γεγονός ότι, ο μεταφορέας βάση των κανόνων του Ρότερνταμ, φέρει ευθύνη για την περίοδο της μεταφόρτωσης και αποθήκευσης του φορτίου στην ξηρά ενώ στη περίπτωση των κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, αυτό δεν διευκρινίζεται και εξαρτάται από συμβατικές ρυθμίσεις.

## **6.2 Ευθύνη Θαλάσσιου Μεταφορέα - Απώλεια ή ζημία του φορτίου Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ**

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, στους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ, το χρονικό διάστημα της ευθύνης, σύμφωνα με το άρθρο 3§1, ξεκινά από της στιγμή που θα φορτωθεί το εμπόρευμα στο πλοίο έως και την εκφόρτωσή του.

Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του φορτίου, ο μεταφορέας φέρει ευθύνη μόνο εάν δεν έχει προβλέψει τα δέοντα και δεν έχει επιδείξει τη μέγιστη επιμέλεια για να καταστήσει το πλοίο αξιόπλοο, πλήρως εφοδιασμένο, κατάλληλα εξοπλισμένο και επανδρωμένο. Μια επιπλέον υποχρέωση που φέρει ο μεταφορέας είναι αυτή της μεταφοράς του φορτίου. Σύμφωνα με το άρθρο 3§2, της συνθήκης, ο μεταφορέας πρέπει να διαχειριστεί κατάλληλα το εμπόρευμα όσο αφορά τη φόρτωση, τη στοιβασία, τη μεταχείριση, τη μεταφορά, την φύλαξη και την εκφόρτωσή του. Επίσης, η σωστή διατήρηση της κατάστασης των χώρων αποθήκευσης του φορτίου καθώς και η μεταχείριση αυτού έχουν σημαντικό ρόλο για την ελαχιστοποίηση της ευθύνης του σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του φορτίου.(Patwari S, 2014)

Βέβαια, όλα τα παραπάνω φέρουν ρήτρες εξαίρεσης της ευθύνης που ήδη υπήρχαν από τη δεκαετία του 1920, σύμφωνα με τους κανόνες της Χάγης. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι σε κάθε περίπτωση, είναι δύσκολο ο πλοιοκτήτης να είναι

πλήρως ενημερωμένος για την κατάσταση του ταξιδιού και των εμπορευμάτων εφόσον δεν μπορεί να ασκεί το μέγιστο αποτελεσματικό έλεγχο επί του πλοίου και του πληρώματος καθόλη τη χρονική διάρκεια του ταξιδιού. Έτσι, ο μεταφορέας, αποτελεί το κύριο υπεύθυνο για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, τη κατάσταση του πλοίου και του πληρώματος.

Επιπρόσθετα, ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για ζημίες λόγω καθυστέρησης που οφείλεται είτε σε καθυστέρηση του απόπλου, είτε σε καθυστέρηση της εκφόρτωσης, είτε σε αδικαιολόγητη παρέκκλιση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Γίνεται αντιληπτό ότι, οποιαδήποτε μορφή καθυστέρησης μπορεί να αποφέρει υλικές ή οικονομικές ζημίες. Για παράδειγμα, μία καθυστέρηση του απόπλου, μπορεί να προκαλέσει καθυστέρηση της μεταφοράς των εμπορευμάτων τον τελικό προορισμό και ως εκ τούτου να επέλθει μία μείωση της αξίας τους ή ακόμη και η αλλοίωση της ποιότητας του εμπορεύματος.(Patwari S, 2014)

Πριν την κύρωση των Κανόνων Χάγης- Βίσμπυ, στο Ελληνικό Δίκαιο η θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων ρυθμίζονταν βάσει των διατάξεων του ΚΙΝΔ<sup>15</sup> και πιο συγκεκριμένα η ευθύνη του εκναυλωτή για υπαίτια καθυστέρηση ρυθμίζονταν βάση του άρθρου 134§4 του ΚΙΝΔ. Παρόλα αυτά, με την κύρωση των κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ, οι διατάξεις του ΚΙΝΔ έπαψαν να εφαρμόζονται. Το κενό λοιπόν που δημιουργήθηκε γι' αυτού του είδους την ευθύνη, προσπάθησαν να το καλύψουν διάφορες απόψεις.

Σύμφωνα με τη Γκολογκίνα Οικονόμου, η ευθύνη του μεταφορέα για ζημία του φορτίου λόγω καθυστέρησης μπορεί να στηριχτεί μόνο σε συμφωνία των μερών, η οποία θεωρείται νόμιμη σύμφωνα με το άρθρο 5§1, καθόσον αυξάνει τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι η συμφωνία αυτή θα ενσωματωθεί στη φορτωτική. Από την άλλη, η έλλειψη σχετικής ρύθμισης

---

<sup>15</sup>Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ΚΙΝΔ (ν.3816/1958) αποτελεί το σύνολο κανόνων που ρυθμίζει τις έννομες ναυτικές σχέσεις ιδιωτικού χαρακτήρα, ως επί το πλείστον τις ναυτικές εμπορικές σχέσεις και συναλλαγές(ναύλωση, πλοήγηση, ασφαλιστική κάλυψη, συμβάσεις ναυτικής εμπορίας κ.α.), χωρίς όμως να περιορίζεται σε αυτές ρυθμίζοντας και σχέσεις μη εμπορικού χαρακτήρα(κυριότητα πλοίου- πλωτού ναυπηγήματος, απλή-προτιμώμενη υποθήκη κ.α.).

για τη ευθύνη λόγω χρονοτριβής μπορεί να καλυφθεί συμπληρωματικά με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ σύμφωνα με το άρθρο, 134§ 4.

Σύμφωνα την άποψη αυτή, δύναται συμπληρωματική εφαρμογή αυτής της διατάξεως, καθώς δεν έχει σχέση με τα κείμενα της Διεθνούς Συμβάσεως που κυρώθηκαν με τον Ν. 2107/1992, δεδομένου ότι αυτά δεν περιέχουν σχετική ρύθμιση. Βάση των παραπάνω κανόνων, κατά το άρθρο 4§5, το ποσό της συνολικής οφειλόμενης από μεταφορά αποζημίωσης, υπολογίζεται με βάση την αξία των εμπορευμάτων στον χρόνο και τον τόπου που αυτά εκφορτώνονται από το πλοίο ή που θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί σύμφωνα με τη σύμβαση. Τέλος, η αξία του φορτίου εκτιμάται με την χρηματιστηριακή τιμή ή εναλλακτικά, αν δεν υφίσταται, με βάση την τρέχουσα τιμή της αγοράς για τη αξία των εμπορευμάτων του είδους. (Κιάντου Α. 2007)

### **6.2.1 Εξαιρούμενοι Κίνδυνοι – Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ**

#### **Αναξιοπλοΐα (άρθρο 3,4 §1)**

Μία από τις βασικές διατάξεις των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ είναι ότι ένα πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο πριν και κατά την έναρξη του πλου. Οι κανόνες ορίζουν την αναξιοπλοΐα ως το ότι το πλοίο είναι εύλογα ικανό να εκτελέσει το ταξίδι και να μεταφέρει τα εμπορεύματα, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του πλοίου και των εμπορευμάτων που θα μεταφερθούν.

Σύμφωνα με το άρθρο 4§1, οι κανόνες ορίζουν τον θαλάσσιο μεταφορέα υπεύθυνο για ζημιές που προκλήθηκαν λόγω ακαταλληλότητας του πλοίου. Σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας του φορτίου λόγω αναξιοπλοΐας, ο μεταφορέας έχει την υποχρέωση να αποδείξει ότι επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια ώστε να αποφύγει την ευθύνη. Ωστόσο, ως προς τον χαρακτήρα της ευθύνης του μεταφορέας, σύμφωνα με τα άρθρα 3§1 και 4§1, πρόκειται για μη γνήσια ή νόθο αντικειμενική.

#### **Ναυτικό πταίσμα (άρθρο 4§2 περ.α)**

Σύμφωνα με την Διεθνή Συμβάσεως των Βρυξελλών, 1924, το άρθρο 4§2 που αναφέρεται στην ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, αναφέρει ότι, *«ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλεια ή ζημία που προέρχεται ή προκύπτει από πράξη, παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού, πλοηγού ή προστηθέντος από τον μεταφορέα, σχετικά με την διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου»*.

Βασιζόμενο στη διάταξη, το πταίσμα, διακρίνεται σε ναυτικό και εμπορικό/διοικητικό. Η διάκριση αυτή είναι καίρια εφόσον η συνδρομή του ναυτικού πταίσματος των προστηθέντων οδηγεί σε απαλλαγή του μεταφορέα, ενώ του εμπορικού δημιουργεί ευθύνη του.

Ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν ευθύνεται για το ναυτικό πταίσμα, για το πταίσμα δηλαδή περί την διακυβέρνηση, ή τον χειρισμό του πλοίου από τους προστηθέντες αυτού, δηλαδή για πράξεις που ανάγονται στις ειδικές τεχνικές γνώσεις και ικανότητες προς διακυβέρνηση και χειρισμό του πλοίου, κατά τους κανόνες της ναυτικής τέχνης, οι οποίες ενεργούνται προς το συμφέρον του πλοίου. Ευθύνη φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας, μόνον όταν υφίσταται ίδιον αυτού πταίσμα, καθώς, επίσης, και σε περίπτωση διαχειριστικού ή εμπορικού πταίσματος του πλοιάρχου, δηλαδή για πράξεις που βλάπτεται μόνο το συμφέρον του ενδιαφερόμενου επί του φορτίου, το οποίο καλύπτει ο μεταφορέας με την ευθύνη του.

#### **Κεκρυμμένα ελαττώματα (άρθρο 4§2 περ. ιστ)**

Σχετικά με την εξαίρεση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, άρθρο 4§1 και 4§2, για ζημία λόγω απώλειας ή βλάβης που οφείλεται σε «Κεκρυμμένα ελαττώματα που δεν ανακαλύπτονται με τη δέουσα επιμέλεια», απαλλάσσει τον μεταφορέας για ζημίες που προκλήθηκαν και δεν μπορούσαν να προβλεφθούν.

Στις διατάξεις αυτές καλύπτονται περιπτώσεις όπως ελαττώματα που δεν αφορούν άμεσα το πλοίο αλλά τα μέσα φορτώσεως και εκφορτώσεως που αν και

ανήκουν μεν στον μεταφορέα, αποτελούν εξοπλισμού της ξηράς. Έτσι, με τις διατάξεις αυτές ο θαλάσσιος μεταφορέας προστατεύεται σε περιπτώσεις βλάβης ή απώλειας των εμπορευμάτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι, στο άνωθεν άρθρο εμπίπτουν και ελαττώματα του πλοίου που εντοπίζονται μετά την έναρξη του ταξιδιού και κατά τη διάρκεια του πλου και δεν μπόρεσαν να προβλεφθούν από το μεταφορέα, έχοντας ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια (άρθρο 4§1).

### **Πυρκαγιά (άρθρο 4§2 περ. β)**

Σύμφωνα με τη Σύμβαση των Βρυξελλών, άρθρο 4§2, ούτε ο μεταφορέας, ούτε το πλοίο, ευθύνονται σε τυχόν ζημιές ή απώλειες που προέκυψαν από πυρκαγιά. Αυτό, φυσικά αναιρείται, σε περίπτωση όπου η πυρκαγιά προκλήθηκε από πταίσμα του μεταφορέα. Σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο, η απλή θέρμανση που δεν οδηγήθηκε σε στάδιο αναφλέξεως ή πυρακτώσεως δεν αποτελεί πυρκαγιά. Τέλος, με βάση το άρθρο 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών και όσων αναγράφονται στο άρθρο 4§2, εφαρμόζονται μόνο κατά το χρονικό διάστημα της φόρτωσης και της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων.

### **Ατυχήματα και κίνδυνοι βασιζόμενα σε Ανωτέρα βία (4§2 περ. γ)**

Η ανωτέρα βία κρίνεται από τα τυχηρά υπό στενή έννοια και εντάσσεται στην ευρεία έννοια του τυχηρού γεγονότος. Ως τυχηρά, ορίζονται τα περιστατικά που δεν οφείλονται σε πταίσμα, δόλο ή αμέλεια, του ζημιωθέντος. Εκεί που τελειώνει η αμέλεια, αρχίζουν τα τυχηρά. Στο περιεχόμενό τους, έτσι, ανήκουν τα γεγονότα που δεν προβλέφθηκαν, ούτε μπορούσαν να προβλεφθούν ή να αποφευχθούν από ένα μέσο εχέφρονα άνθρωπο.

Με άλλα λόγια, πρόκειται για περιστατικά που δε δημιουργούν ευθύνη για το πρόσωπο αυτό. Όποιο τυχηρό δεν εμπίπτει στην έννοια της ανωτέρας βίας, είναι τυχηρό υπό στενή έννοια. Συγκεκριμένα, η ανωτέρα βία ,περιλαμβάνει τις ακραίες περιπτώσεις που είναι, για τις ανθρώπινες δυνάμεις, αδύνατο να αποτραπούν. Έτσι, ως γεγονότα ανωτέρας βίας, ορίζονται εκείνα που αντικειμενικά βρίσκονται έξω από



το πεδίο της οικονομικής δραστηριότητας του οφειλέτη και δεν μπορούν να αποτραπούν από αυτόν.

Στη Διεθνή Συμβάσεως Βρυξελλών του 1924, σχετικά με τους εξαιρούμενους κινδύνους, περιλαμβάνεται η περίπτωση της ανωτέρας βίας, ως λόγου απαλλαγής του θαλάσσιου μεταφορέα, με τη συνδρομή της οποίας και επέρχεται η απαλλαγή του από την ευθύνη του έναντι του ζημιωθέντος. Επομένως, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για ζημίες από «κινδύνους ή ατυχήματα στη θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα νερά που προκύπτουν από «ανώτερη βία». Ο θαλάσσιος κίνδυνος, πρέπει να διακρίνεται από την ανώτερα βία.

Επομένως για να αποτελέσει ο θαλάσσιος κίνδυνος ή το θαλάσσιο ατύχημα, εξαιρούμενο κίνδυνο, θα πρέπει να συντρέχουν κάποιες προϋποθέσεις. Αρχικά, το περιστατικό που επέφερε ζημία ή απώλεια, θα πρέπει να προέκυψε εξαιτίας της θάλασσας και όχι απλώς στη θάλασσα. Επίσης, το περιστατικό θα πρέπει να διαδραματίζεται υπό φυσικές συνθήκες, ασυνήθιστης έντασης και επικινδυνότητας. Δηλαδή, δεν αρκεί ένας έντονος άνεμος ή μια θαλασσοταραχή, εφόσον συνιστούν σύνηθες φαινόμενα κατά τη θαλάσσια μεταφορά και θα πρέπει να είναι προετοιμασμένοι οι μεταφορείς.

Τέλος, δεν θα πρέπει να προκύπτει το πταίσμα του μεταφορέα, δηλαδή, η σχετική έλλειψη της επιμέλειας που θα μπορούσε να αυξήσει τις ζημίες. Επομένως, ζημίες που προκύπτουν από επιγενόμενο κίνδυνο της θάλασσας σχετίζονται με την βασική υποχρέωση του θαλάσσιου μεταφορέα προς διάθεση αξιόπλοου πλοίου, κατάλληλου για τη μεταφορά και τη συντήρηση του φορτίου πριν και κατά την έναρξη του πλου.

### **Πολεμικές Ενέργειες(άρθρο 4§2 περ. ε, στ)**

Σχετικά με τις πολεμικές ενέργειες, στο άρθρο 4§2, ορίζονται οι ενέργειες που προκύπτουν από κηρυγμένο πόλεμο εκ μέρους τη Πολιτείας. Ως πράξεις των εχθρών της Πολιτείας, ορίζονται οι ενέργειες που διαδραματίζονται στα πλαίσια

ακήρυκτου πολέμου μεταξύ κρατών ή από εχθροπραξίες ή παράνομες πρακτικές σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο όπως για παράδειγμα, η πειρατεία. Για τις παραπάνω πράξεις ο μεταφορέας απαλλάσσεται των ευθυνών. Το ανεύθυνο από τις παραπάνω ενέργειες καλύπτει την ευθύνη του μεταφορέα και για τις έμμεσες συνέπειές τους όπως, ζημίες λόγω σύγκρουσης με πολεμικό πλοίο που μεταβαίνει σε σταθμό εν μέσω πολέμου.

#### **Ανεύθυνα - Ζημίες από ανθρώπινες δραστηριότητες (άρθρο 4§2 περ. ε,στ,ζ,η,ια,ιβ)**

Οι ζημίες από ανθρώπινες δραστηριότητες, περιλαμβάνουν όλες εκείνες τις ενέργειες που επέφεραν ζημιά ή απώλεια του φορτίου που δεν προκύπτει από πταίσμα, εμπορικό ή διοικητικό, του θαλάσσιου μεταφορέα αλλά ούτε των προστηθέντων του. Τέτοιες ενέργειες αποτελούν οι εχθρικές/παράνομες ενέργειες, πράξεις εχθρών της Πολιτείας, περιορισμός από Πολιτειακά όργανα, παρεμπόδιση εργασίας/απεργία, κοινωνικές διαταραχές, οχλοκρατία, διάσωση εμπορευμάτων ή θαλάσσιας ζωής από τη θάλασσα.

#### **Κοινωνικές Αναταραχές – Οχλοκρατία (άρθρο 4§2 περ. ια)**

Σε περίπτωση κοινωνικών αναταραχών/οχλοκρατίας, ισχύουν οι διατάξεις περί πολεμικών ενεργειών. Η κύρια διαφορά μεταξύ τους είναι ότι, οι κοινωνικές αναταραχές έχουν εσωτερική προέλευση και εγχώριες πηγές ενώ οι πολεμικές ενέργειες έχουν εξωτερική προέλευση. Το ανεύθυνο αυτό καλύπτει ζημίες που προκύπτουν από γεγονότα εξωτερικά για τον μεταφορέα και την επιχείρησή του είτε ως περιουσιακές φθορές, είτε ως αποτέλεσμα της αναταραχής, στην ομαλή ζωή του τόπου και στη λειτουργία της οικονομίας.

#### **Περιορισμός – Κράτηση από κυβερνητικό ή νομοθετικό όργανο ή Κατάσχεση βασισμένη σε δικαστική διαδικασία (άρθρο 4§2 περ. ζ)**

Το συγκεκριμένο ανεύθυνο, αναφέρεται σε ζημίες οι οποίες προέρχονται από παρέμβαση της Πολιτείας ή των νομοθετικών οργάνων ή άλλες δυνάμεις που ασκούν νομική – πολιτική εξουσία στο κράτος. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν περιπτώσεις όπως η απαγόρευση φορτώσεως ή εκφορτώσεως, οι περιορισμοί εισαγωγής ή εξαγωγής, το εμπάργκο, οι δημεύσεις κ.ο.κ. Η παρέμβαση γίνεται από διάφορη χώρα της σημαίας του πλοίου εξουσίας ή από εξουσία που ασκείται από την ίδια την Πολιτεία, της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο. Τέλος, στη συγκεκριμένη περίπτωση μπορεί να περιληφθεί και η παρεμπόδιση από κατάσχεση με άδεια δικαστικής αρχής. Στις περιπτώσεις αυτές ο μεταφορέας εξαιρείται των ευθυνών.

#### **Υγειονομικός περιορισμός (άρθρο 4§2 περ. η)**

Επίσης, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από τις ευθύνες για ζημίες ή απώλειες του φορτίου, όταν αυτές προκύπτουν από κρατήσεις του πλοίου που εκτελούνται από τις υγειονομικές αρχές και τα πολιτειακά όργανα.

#### **Στάση εργασίας, απεργίες, ανταπεργίες και ενέργειες σχετικές που προκαλούν μερική ή ολική διακοπή της εργασίας (άρθρο 4§2 περ. ι)**

Απεργίες, στάσεις εργασίας και ανταπεργίες που προκαλούν ολική η μερική διακοπή της εργασίας και προκύπτουν ζημίες επί του εμπορεύματος δεν θέτουν υπεύθυνο τον μεταφορέα. Ανταπεργίες, πρέπει να δρουν μόνο από εξωτερικές πηγές ως προς την επιχείρηση και δεν πρέπει να αποτελούν πράξη του μεταφορέα. Αν ο θαλάσσιος μεταφορέας επικαλεσθεί ως λόγου ανεύθυνου, την δική του ανταπεργία αυτό συνιστά κατάχρηση δικαιώματος σύμφωνα με το άρθ.281 ΑΚ.

#### **Ενέργειες διάσωσης ανθρώπινης ζωής ή εμπορευμάτων στη θάλασσα ( άρθρο 4§2 περ. ιβ)**

Σύμφωνα με το άρθρο 4§2 περ. ιβ, ο μεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για ζημίες που προκλήθηκαν στο φορτίο κατά τη διάσωση ανθρώπινης ζωής ή φορτίου από τη θάλασσα. Ορθότερα, σύμφωνα με τη σύμβαση αφορά την απαλλαγή του από την

ευθύνη για τη «διάσωση ή απόπειρα διασώσεως ζωής ή πραγμάτων στη θάλασσα» - «*saving or attempting to save life or property at sea*».

### **Επιπρόσθετοι εξαιρούμενοι κίνδυνοι**

Το ανεύθυνο του θαλάσσιου μεταφορέα πέραν από τις προαναφερόμενες περιπτώσεις, καλύπτει και άλλες πιθανές συνθήκες. Σύμφωνα με τη σύμβαση, στο άρθρο 4 παράγραφος 2, αναφέρονται αναλυτικά οι επιπρόσθετες περιπτώσεις (θ, ιγ, ιγ και ιζ). Συγκεκριμένα, ο μεταφορέας εξαιρείται για ζημίες που προέρχονται από το ίδιο το φορτίο ή από παραλείψεις ή πράξεις των φορτωτών ή του κύριου του φορτίου ή εκπρόσωπο όπως αναφέρεται παρακάτω:

- A. Μείωση του όγκου ή του βάρους του φορτίου, καθώς και κάθε άλλη απώλεια ή ζημία προερχόμενη από κάποιο εγγενές ελάττωμα, από την ποιότητα ή την ιδιοσυστασία του πράγματος.**

Ενδεικτικά, αναφέρεται η υπόθεση *Albacora S.R.L. v Westcott and Laurance Line LTD*, (Lloyd's Rep 53, 1966). Σύμφωνα με το περιστατικό, σε πλοίο πλοιοκτήτριας εταιρίας φορτώθηκαν 1200 κάσσεσ παστά ψάρια από τη Γλασκόβη με προορισμό εκφορτώσεώς τους τη Γένουα. Ο φορτωτής, όπως εν τέλει αποδείχτηκε, δεν είχε δώσει σαφής οδηγίες στον μεταφορέα για το είδος και τη φύση του φορτίου. Έτσι, κατά την άφιξη του πλοίου στον τελικό προορισμό, το φορτίο είχε καταστραφεί. Στο δικαστήριο, αποδείχθηκε πως η φθορά προκλήθηκε λόγω της φύσης του φορτίου, που ενώ απαιτούσε ψύξη δεν τοποθετήθηκε ποτέ. Έτσι, ο μεταφορέας απαλλάχθηκε από την ευθύνη. Για παρόμοια περιστατικά αποφάνθηκε η απόφαση 1808/1984 του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς.

- B. Παραλείψεις ή πράξεις εκ μέρους του κύριου του φορτίου ή εκπροσώπου του.**

Παραλείψεις εκ μέρους των φορτωτών ή του κύριου του φορτίου μπορούν να αποβούν σε μοιραία λάθη για τη κατάσταση του φορτίου όπως κακή στοιβασία ή κακή τακτοποίηση εντός των εμπορευματοκιβωτίων. Χαρακτηριστική υπόθεση αποτελεί η «Cigna insurance Coof Puerto Rico M/V Skanderbeg». Σύμφωνα με την υπόθεση, πλοίο ναυτιλιακής εταιρίας ανέλαβε τη μεταφορά μεταλλικών δοχείων τα οποία εμπεριείχαν λάδι ελιάς. Κατά την άφιξη του πλοίου στο τελικό προορισμό, διαπιστώθηκε ότι κατά την εκφόρτωση, ότι τα δοχεία είχαν σκουριάσει καθώς είχαν μεταφερθεί σε εμπορευματοκιβώτια χωρίς πρόβλεψη συστήματος εξαερισμού. Στο δικαστήριο, ο μεταφορέας απαλλάχθηκε από την ευθύνη του, καθώς κρίθηκε ότι δεν ήταν σε θέση να γνωρίζει τον ειδικό χειρισμό που απαιτούνταν, εφόσον ο φορτωτής δεν του είχε δώσει τις απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες για τον τύπο του απαιτούμενου εμπορευματοκιβωτίου.

### **C. Μη επαρκής συσκευασία και ατέλεια των διακριτικών σημείων.**

Πληροφορίες σχετικά με την κατάλληλη συσκευασία του φορτίου που δεν περιλαμβάνονται στη φορτωτική και τυχόν ζημιές και απώλειες που προκύπτουν από την έλλειψη των πληροφοριών αυτών, απαλλάσσουν το μεταφορέα από ευθύνη του. Είναι συχνό φαινόμενο παραλείψεις και πράξεις των φορτωτών να οδηγούν στην καταστροφή των εμπορευμάτων. Επομένως, ο μεταφορέας, πρέπει να προφυλάσσεται για τυχόν σχετικές παραλείψεις.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η Σύμβαση καταλήγει σε μία γενίκευση του ανεύθυνου για το θαλάσσιο μεταφορέα. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 4§2, ορίζει ότι ο θαλάσσιος μεταφορέας, δεν ευθύνεται για απώλειες ή ζημιές του φορτίου εάν αυτές δεν προέκυψαν από πταίσμα του μεταφορέα ή των προστηθέντων του. Σε περίπτωση όπου το φορτίο υποστεί κάποια ζημία, ο κύριος αυτού θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει ότι η ζημία δεν εμπίπτει στις ως άνω περιπτώσεις «ανεύθυνων» του θαλάσσιου μεταφορέα.(Rotterdam Rules)

### 6.3 Ευθύνη Θαλάσσιου Μεταφορέα - Απώλεια ή ζημία του φορτίου Κανόνες Ρότερνταμ

Η ευθύνη που φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας, σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, διαφέρει αρκετά από τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ. Ήδη, στη παρούσα εργασία, έχει αναφερθεί η διαφορά που φέρουν αυτά τα δύο κανονιστικά πλαίσια σε σχέση με το διάστημα της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Έτσι, και στη περίπτωση των ευθυνών του μεταφορέα, οι κανόνες του Ρότερνταμ, είναι πιο αυστηροί.

Συγκεκριμένα, πέρα από την απώλεια ή τη ζημία, σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, ο ενάγων μπορεί να επιβαρύνει τον θαλάσσιο μεταφορέα και με την ευθύνη της καθυστέρησης παράδοσης των εμπορευμάτων, αρκεί να αποδείξει ότι συνέβη κατά την περίοδο της ευθύνης του.<sup>16</sup> Ωστόσο, σύμφωνα με την συνθήκη, ισχύει ότι ο θαλάσσιος μεταφορέας, ευθύνεται σε περίπτωση παραβίασης των υποχρεώσεων του.<sup>17</sup> Αρχικά, το βάρος της απόδειξης, το φέρει ο κύριος του φορτίου, όμως του δίνεται το δικαίωμα να αποδείξει ότι η ζημία, η απώλεια ή η καθυστέρηση παράδοσης του φορτίου ή οποιαδήποτε άλλη φθορά, πραγματοποιήθηκε λόγω παραβίασης των υποχρεώσεων του θαλάσσιου μεταφορέα. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να μεταφέρει την ευθύνη στο μεταφορέα. Με τη σειρά του ο μεταφορέας, σύμφωνα με το άρθρο 8 της σύμβασης αυτής, οφείλει να αντικρούσει της ευθύνες αποδεικνύοντας ότι δεν υπήρξε δικό του πταίσμα ούτε των ακόλουθων προσώπων του. Άρα, επρόκειτο λοιπόν για νόθο αντικειμενική ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα με αντεστραμμένο το βάρος απόδειξης της ευθύνης. (Wanigaseken A, 2012)

Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 17, της παρούσας σύμβασης, ο ενάγων έχει δύο επιλογές για να μπορέσει να στρέψει το βάρος της ευθύνης για απώλεια, ζημία ή

<sup>16</sup>Άρθρο 17/1 – Rotterdam Rules: “ if the claimant proves that the damage, loss or delay or the event that caused or contributed to it, took place during the period of the carrier’s responsibility”

<sup>17</sup>Άρθρο 4 - Rotterdam Rules: “ Any provision of this Convention that may provide a defense for or limit the liability of the carrier, applies in any judicial or arbitral proceeding, {...}that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention, against the carrier or a maritime performing party, the master, crew..”

καθυστέρηση του φορτίου, στο μεταφορέα. Πρώτη επιλογή, είναι ο ενάγων να μπορέσει να αποδείξει ότι οποιαδήποτε απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση του φορτίου, επήλθε κατά το χρονικό διάστημα της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα.<sup>18</sup> Ενώ δεύτερη επιλογή, αποτελεί, η απόδειξη που πρέπει να φέρει ο ενάγων που θα βεβαιώνει ότι οποιαδήποτε φθορά ή καθυστέρηση των εμπορευμάτων ήταν αποτέλεσμα, αιτιωδών γεγονότων, τα οποία έλαβαν χώρα, κατά τη διάρκεια της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα.

Ο μεταφορέας από τη πλευρά του, πρέπει να αποδείξει ότι δεν ευθύνεται ο ίδιος ούτε οι ακόλουθοι του για τις καθυστερήσεις ή τις φθορές που προέκυψαν. Στο άρθρο 17§2, της παρούσας Σύμβασης, ο μεταφορέας, για να απαλλαγεί από τις ευθύνες μπορεί να αποδείξει ότι είτε η καθυστέρηση ή απώλεια ή ζημία του φορτίου, δεν προέρχονται από πταίσματα δικά του ή των προσώπων για τα οποία αυτός ευθύνεται, είτε ότι τα αίτια που προκάλεσαν τις φθορές των εμπορευμάτων, εντάσσονται στους εξαιρούμενους κινδύνους της σύμβασης. Σε περίπτωση όπου η αιτία της φθοράς ή της καθυστέρησης αποτελεί εξαιρούμενο κίνδυνο, ο θαλάσσιος μεταφορέας μπορεί να αποφύγει τις ευθύνες είτε εξ' ολοκλήρου είτε εν μέρει. Αντίθετα, εάν δεν καταφέρει να αποδείξει τίποτα από τα παραπάνω, είναι αυτονόητο ότι θα αναλάβει όλη την ευθύνη για τις ζημίες που υπέστη το φορτίο.

Αξιοσημείωτο, αποτελεί το γεγονός ότι, στη περίπτωση όπου, ο θαλάσσιος μεταφορέας αποποιηθεί την ευθύνη για τις ζημίες που φέρει το φορτίο, επικαλούμενος κάποιους από τους εξαιρούμενους κινδύνους, τότε ο ενάγων μπορεί να συνεχίσει να θέτει ως υπεύθυνο το μεταφορέα. Αυτό, μπορεί να πραγματοποιηθεί εάν ο ενάγων είναι σε θέση να αποδείξει επιπρόσθετα ότι είτε i) ο μεταφορέας, αν και επικαλούμενος σε εξαιρούμενο κίνδυνο, οι ζημίες προέκυψαν λόγω πταίσματος του ίδιου ή των προστατευόμενων του, είτε ii) το περιστατικό που προκάλεσε την ζημία ή απώλεια ή καθυστέρηση του φορτίου είναι διαφορετικό και δεν αποτελεί εξαιρούμενο κίνδυνο, είτε ότι iii) η απώλεια ή ζημία ή καθυστέρηση της παράδοσης του φορτίου πιθανότατα να προκλήθηκαν από παραβίαση των υποχρεώσεών του.

---

<sup>18</sup>Άρθρο 12 - Rotterdam Rules : «*The period of the carrier for the goods...begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered*».

Πιο συγκεκριμένα, ο ενάγων μπορεί να στρέψει ξανά την ευθύνη στον μεταφορέα εάν είναι σε θέση να αποδείξει ότι οι ζημίες προέκυψαν i) λόγω παραβίασης της υποχρέωσης του να διατηρήσει το πλοίο αξιόπλοο, ή ii) η επάνδρωση του πλοίου δεν ήταν κατάλληλη, ή iii) οι ζημίες προέκυψαν λόγω της ακαταλληλότητας των εμπορευματοκιβωτίων ή των αμπαριών, τα οποία πρέπει να είναι απόλυτα ασφαλή και κατάλληλα για τη φύση του εμπορεύματος που επρόκειτο να αποθηκευτεί στο εσωτερικό τους. (Debattista C, 2009)

Σε σχέση με την αξιοπλοΐα του πλοίου, αξίζει να σημειωθεί ότι ο ενάγων αρκεί να αποδείξει ότι δεν ήταν αξιόπλοο το πλοίο ανεξαρτήτως εάν οι βλάβες ή καθυστερήσεις του φορτίου προέκυψαν ή όχι από αυτή την αιτία.<sup>19</sup> Εάν κάτι τέτοιο επιβεβαιωθεί, τότε ο ενάγων ελαφρύνεται από τις ευθύνες και ο μεταφορέας δεν είναι σε θέση να επικαλεστεί ούτε εξαιρούμενο κίνδυνο ούτε έλλειψη πταίσματος του ίδιου ή των προστατευόμενων του. (Chami D, 2019)

Στη περίπτωση της απόδειξης της αναξιοπλοΐας του πλοίου, ξεκινάει νέο φάσμα ευθυνών επιτρέποντας στον μεταφορέα να επιφέρει νέα τεκμήρια της ευθύνης, επιρρίπτοντας εκ νέου σε αυτόν το βάρος απόδειξης. Έτσι, δημιουργείται νέος κύκλος και ο μεταφορέας για την απαλλαγή του από την ευθύνη θα πρέπει να αποδείξει εκ νέου ότι οι φθορές ή απώλειες ή καθυστερήσεις δεν οφείλονται σε δικά του πταίσματα ή των προσώπων του καθώς και ότι δεν τίθεται θέμα αναξιοπλοΐας ούτε οι φθορές προκύπτουν από κάτι τέτοιο. Συγκεκριμένα, οφείλει να αποδείξει ότι είτε η απώλεια ή ζημία ή καθυστέρηση του φορτίου, δεν είναι αποτέλεσμα των περιπτώσεων αναξιοπλοΐας άρθρο 17§5α, είτε ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο όπως προβλέπεται από το άρθρο 4 της παρούσας Σύμβασης. (Chami D, 2019)

Τέλος, σημαντική διαφορά μεταξύ των δύο αυτών κανονιστικών πλαισίων, αποτελεί το ζήτημα της αξιοπλοΐας και της σύνδεσης αυτής με τους εξαιρούμενους κινδύνους. Σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, η αξιοπλοΐα του πλοίου είναι απαραίτητη προκειμένου ο μεταφορέας να μπορέσει να επικαλεστεί τους εξαιρούμενους κινδύνους. Αντίθετα, σύμφωνα με τους κανόνες του Ρότερνταμ, η

---

<sup>19</sup>Άρθρο 17 § 5 περ. – Rotterdam Rules: ‘‘The claimant proves that the loss, damage or delay was or was probably caused by..’’



αξιοπλοΐα δεν τίθεται ως απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου ο θαλάσσιος μεταφορέας να επικαλεστεί τους εξαιρούμενους κινδύνους για την απαλλαγή του από την ευθύνη, αλλά να είναι σε θέση να αποδείξει ότι η αναξιοπλοΐα, δεν ήταν η αιτία που προκάλεσε την απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση του φορτίου.

### 6.3.1 Εξαιρούμενοι Κίνδυνοι – Κανόνες Ρότερνταμ

Ωστόσο, πέραν αυτής της σημαντικής διαφοράς, αναφορικά με την απαλλαγή της ευθύνης τους θαλάσσιου μεταφορέα, δεν υπάρχουν τόσο έντονες διαφοροποιήσεις του «ανεύθυνου» μεταξύ των δύο αυτών Συμβάσεων. Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι, αποτελούν σημαντικό εργαλείο εφόσον μπορούν να απαλλάξουν τον μεταφορέα από την ευθύνη. Εξαιρούμενοι κίνδυνοι βάση των κανόνων του Ρότερνταμ, αποτελούν:

- Ατύχημα ή Κίνδυνος στη θάλασσα ή σε άλλα πλεύσιμα νερά.
- Ανωτέρα βία / Act of God.
- Στάσεις εργασίας, περιορισμοί ή απεργίες.
- Πόλεμος, εχθροπραξίες, φαινόμενα τρομοκρατίας, συγκρούσεις, αναταραχές και στάσεις.
- Κεκρυμμένα ελαττώματα<sup>20</sup>.
- Παραλείψεις ή πράξεις του φορτωτή ή του διευθύνοντος εμπλεκόμενου ή του εγχειρόγραφου φορτωτή.
- Μη επαρκείς συσκευασίες, ατέλεια ή ανεπάρκεια των διακριτικών σημείων.
- Μείωση του βάρους ή του όγκου του φορτίου ή κάθε άλλη απώλεια ή ζημία που προκύπτει από κάποιο εγγενές ελάττωμα, από την ποιότητα ή την ιδιοσυστασία του πράγματος.
- Βάση του άρθρου 13§2, φόρτωση, στοιβασία, διαχείριση που διενεργείται εκ μέρους του φορτωτή έπειτα από συμφωνία με το θαλάσσιο μεταφορέα.

<sup>20</sup>Κεκρυμμένα ελαττώματα: Ελαττώματα τα οποία είναι αδύνατον να γίνουν αντιληπτά έτσι ώστε να δοθεί η δέουσα επιμέλεια από τον θαλάσσιο μεταφορέα.

– Διάσωση ή απόπειρα διάσωσης ζωής στη θάλασσα.

Ωστόσο, παρακάτω, αναλύονται οι εξαιρέσεις της ευθύνης του μεταφορέα, που εμπεριέχονται στους κανόνες του Ρότερνταμ και διαφέρουν έστω και λίγο σε σχέση με τους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ. (Honka H, 2009)

- I. Φωτιά στο πλοίο: Στους κανόνες του Ρότερνταμ συναντάμε τον όρο «*φωτιά*» έναντι του όρου «*πυρκαγιά*», όπως αυτός αναφέρεται στους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ. Επίσης, στη νέα συνθήκη παραλείπεται η επιφύλαξη του πταίσματος του μεταφορέα. Επομένως, αφήνεται να εννοηθεί ότι η ευθύνη του διευρύνεται δηλαδή, καθίσταται υπόλογος για ζημίες, ή απώλειες ή καθυστέρηση στην παράδοση του φορτίου, που συμβαίνουν ως συνέπειες της φωτιάς επί του πλοίου, πέραν του δικού του πταίσματος και προστατευόμενων του. Παρόλα αυτά, όταν δεν συντρέχει πταίσμα εκ του μεταφορέως ή των παραπάνω προσώπων, καθιερώνεται το ανεύθυνο της ευθύνης λόγω φωτιάς και μάλιστα αυτό επεκτείνεται και στις επιμέρους ζημίες που προέκυψαν στα πλαίσια της αντιμετώπισης της, όπως για παράδειγμα οι προκύπτουσες ζημίες από τον καπνό ή το νερό που χρησιμοποιήθηκε για την κατάσβεση.
- II. Εύλογα μέτρα διάσωσης ή απόπειρα διάσωσης περιουσίας στη θάλασσα<sup>21</sup>: Ο μεταφορέας εξαιρείται της ευθύνης για απώλειες ή ζημίες ή καθυστερήσεις παράδοσης του φορτίου, κατά τη λήψη εύλογων μέτρων, για τη διάσωση ή απόπειρα διάσωσης της περιουσίας στη θάλασσα. Αντίθετα, στη περίπτωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να πράξει τα δέοντα και απαλλάσσεται από την ευθύνη σε κάθε περίπτωση, κατά τη προσπάθεια της διάσωσης ζωής ή περιουσίας στη θάλασσα.
- III. Εύλογα μέτρα αποφυγής ή απόπειρα αποφυγής ρύπανσης ή βλάβης του περιβάλλοντος: Η συγκεκριμένη διάταξη δεν αναφέρεται στους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ. Αποτελεί νέα ένταξη για την λήψη εύλογων μέτρων, ώστε να αποφευχθεί η μόλυνση του περιβάλλοντος ενισχύοντας την προστασία του. Ο

<sup>21</sup>Περιουσία στη θάλασσα: Άλλα φορτία ή πλοία που χρήζουν βοήθειας εντός της θαλάσσιας περιοχής.

μεταφορέας καλύπτεται από το ανεύθυνο στα πλαίσια της λήψη εύλογων αποφάσεων.

- IV. Ενέργειες του μεταφορέα για την διαχείριση Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και Ουσίας του Φορτίου – Κοινή Αβαρία.<sup>22</sup>: Η συγκεκριμένη πρόβλεψη υπάρχει και στις παλαιότερες συνθήκες. Σε αυτές, η εξαίρεση του μεταφορέα για ζημία, απώλεια ή καθυστέρηση, ως απόρροια της φόρτωσης επικίνδυνων φορτίων ή κοινής αβαρίας συνάγεται έμμεσα. Αντίθετα, στη περίπτωση των Κανόνων του Ρότερνταμ, προσδιορίζονται ρητά οι περιπτώσεις όπου ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, στην πραγματικότητα, στους κανόνες του Ρότερνταμ, μόνο η ανωτέρα βία και οι κίνδυνοι στη θάλασσα αποτελούν πραγματική απαλλαγή από την ευθύνη του, ενώ οι υπόλοιποι απλά αντιστρέφουν το βάρος της απόδειξης.

#### **6.4 Διάστημα ειδοποίησης σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας του φορτίου**

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, μία σημαντική διαφορά μεταξύ των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ και των κανόνων του Ρότερνταμ, είναι ότι στους πρώτους, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για καθυστερήσεις σχετικά με τη παράδοση του φορτίου. Αυτό, βασίζεται στο γεγονός ότι, τα θαλάσσια ταξίδια, κρύβουν κινδύνους, αβεβαιότητα και αυξημένη επικινδυνότητα τα οποία δεν μπορούν να προβλεφθούν εκ των προτέρων. Σε περίπτωση όμως, που το φορτίο υποστεί ζημία, ο ζημιωθέντας οφείλει να αποδείξει ότι, η ζημία αυτή προκλήθηκε από την παράβαση της σύμβασης εκ μέρους μεταφορέα. Σημαντικό είναι να εξεταστεί, εάν ο μεταφορέας, εκπλήρωσε της υποχρεώσεις του όπως, η αξιοπλοΐα του πλοίου πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού. (Αθανασίου Λ, 2005)

Επίσης, σε κάθε συνθήκη που εξετάζουμε, το χρονικό περιθώριο που παρέχεται στο ζημιωθέντα, για να αναγγείλει τη ζημία ή την απώλεια του φορτίου,

<sup>22</sup>Κανόνες Ρότερνταμ: Άρθρο 15 – Επικίνδυνα εμπορεύματα/Ουσία του φορτίου & Άρθρο 16 – Κοινή αβαρία.

ώστε να θεμελιωθεί η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα. Στη περίπτωση των κανόνων Χάγης - Βίσμπυ, εάν οι φθορές είναι ορατές, η ειδοποίηση για ζημία ή απώλεια<sup>23</sup> πρέπει να δίνεται πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης του φορτίου. Διαφορετικά, του δίνεται το διάστημα των τριών ημερών. Εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν έχουν προβεί σε κοινή έρευνα, δεν είναι απαραίτητο να του δοθεί τέτοια ειδοποίηση. Επίσης, σε κάθε περίπτωση, ο μεταφορέας δεν φέρει καμία ευθύνη σχετικά με τη ζημίες που προκλήθηκαν στο φορτίου εφόσον δεν έχει εγερθεί αγωγή εντός ενός έτους από την παράδοση του ή από την ημερομηνία που θα έπρεπε να είχε παραδοθεί. Τέλος, πέραν του ότι η ειδοποίηση πρέπει να δοθεί έγκαιρα, η παράδοση αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο ότι το φορτίο παραδόθηκε σύμφωνα με όσα περιγράφονται εντός της φορτωτικής. (Κιάνου Α, 2005)

Στην περίπτωση των Κανόνων του Ρότερνταμ, η ειδοποίηση<sup>24</sup> για ζημία ή απώλεια του φορτίου πρέπει να γίνεται πριν ή κατά τη στιγμή της παράδοσης των εμπορευμάτων και σε περίπτωση όπου οι ζημίες δεν είναι ορατές, δίνεται το διάστημα των επτά εργάσιμων ημερών από τη στιγμή της παράδοσης. Εάν δεν υποβληθεί τέτοια ειδοποίηση, συμπεραίνεται ότι το φορτίο έχει παραδοθεί βάση όσων αναγράφονται στα φορτωτικά έγγραφα. Επίσης, η μη κοινοποίηση της ειδοποίησης, δεν απαγορεύει την αξίωση της αποζημίωσης στο μέλλον<sup>25</sup>.

Για την αποφυγή διαφωνιών και μεριδίων ευθύνης, δίνεται η από κοινού δυνατότητα ελέγχου του φορτίου. Δηλαδή, ο παραλήπτης και ο μεταφορέας, ταυτοχρόνως, μπορούν να επιθεωρήσουν το φορτίο για τις ζημίες ή της απώλειες που έχει υποστεί<sup>26</sup>. Όσο αναφορά την αποζημίωση λόγω καθυστέρησης του φορτίου, δίνεται στον ζημιωθέντα το δικαίωμα ειδοποίησης εντός είκοσι ένα ημερών από την παράδοση του φορτίου, διαφορετικά παύει να κατέχει το δικαίωμα της αποζημίωσης<sup>27</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο 23 των κανόνων, προκύπτει ότι σε περίπτωση που δοθεί ειδοποίηση στο εκτελεστικό πρόσωπο που εκτελεί τη παράδοση του

<sup>23</sup>Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, άρθρο 3 § 6.

<sup>24</sup>Κανόνες Ρότερνταμ, άρθρο 23 § 1.

<sup>25</sup>Κανόνες Ρότερνταμ, άρθρο 23 § 2.

<sup>26</sup>Κανόνες Ρότερνταμ, άρθρο 23 § 3.

<sup>27</sup>Κανόνες Ρότερνταμ, άρθρο 23 § 4.

φορτίου, ισοδυναμεί με ειδοποίηση στον θαλάσσιο μεταφορέα.<sup>28</sup> Ωστόσο, για την αποφυγή διαφορών θα ήταν συνετό η ειδοποίηση να δοθεί απευθείας στο μεταφορέα.

Όπως και στους κανόνες Χάγης Βίσμπυ, έτσι και στους κανόνες του Ρότερνταμ, δίνεται από κοινού η δυνατότητα της επιθεωρήσεις των εμπορευμάτων για την καταγραφή και καταμέτρηση των ζημιών ή απωλειών. Επιπλέον, επιτρέπεται η παροχή πρόσβασης σε έγγραφα και αρχεία σχετικά με τη μεταφορά του φορτίου.<sup>29</sup>

Συνεπώς, συνοψίζεται ότι η διαφορά μεταξύ των δύο αυτών συνθηκών, αποτελεί το χρονικό περιθώριο της ειδοποίησης. Συγκεκριμένα, λόγω καθυστέρησης στην παράδοση, στη περίπτωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, δεν εμπίπτει καμία αναφορά στο πεδίο εφαρμογής τους και δεν υπάρχει χρονικό όριο ειδοποίησης ενώ, στους κανόνες του Ρότερνταμ, η ειδοποίηση πρέπει πραγματοποιηθεί εντός 21 ημερών.

## **6.5 Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα για πράξεις τρίτων προσώπων**

Ο θαλάσσιος μεταφορέας βάση των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ και των κανόνων του Ρότερνταμ, δεν ευθύνεται μόνο για ζημιές ή απώλειες που προκλήθηκαν από τον ίδιο, αλλά φέρει ευθύνη και για τα πρόσωπα που χρησιμοποιεί για την ολοκλήρωση του μεταφορικού του έργου. Τα πρόσωπα τα οποία συμβάλουν στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς, είναι ο πλοίαρχος, ο ναυτικός και γενικότερα οι προστεθέντες <sup>30</sup> του μεταφορέα, όπως πράκτορες ή εκπρόσωποι<sup>31</sup> του, καθώς και τυχόν υπάλληλοι που χρησιμοποιεί.

Με τον όρο «υπάλληλος», το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης Χάγης – Βίσμπυ, αφήνει εκτός τους ναυτεργάτες, οι οποίοι δεν είναι υπάλληλοι του μεταφορέα αλλά βοηθοί εκπληρώσεως και συνδέονται μαζί του με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας. Ορίζοντας τον κύκλο των προσώπων, για τα οποία ο

<sup>28</sup>Κανόνες Ρότερνταμ , άρθρο 23 § 5.

<sup>29</sup>Κανόνες Ρότερνταμ , άρθρο 23 § 6.

<sup>30</sup>Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, άρθρο 4 § 2 περ.α

<sup>31</sup>Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, άρθρο 4 §2 περ.ιζ

μεταφορέας φέρει ευθύνη, έχει υποστηριχτεί ο όρος «προσθηθέντες» με την ευρύτερη μάλιστα έννοια, στην οποία περιλαμβάνονται και οι βοηθοί εκπλήρωσεως<sup>32</sup>. Βοηθοί εκπλήρωσης αποτελούν ο πλοίαρχος, τα μέλη του πληρώματος, υπάλληλοι του μεταφορέα και εργάτες ξηράς που συνδέονται μαζί με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας αλλά και οι πράκτορες του πλοίου, όταν λειτουργούν ως υπάλληλοι του μεταφορέα. (Debattista C, et al 2013)

Η Σύμβαση Χάγης – Βίσμπυ, τάσσεται υπέρ της εξαρτήσεως των υπαλλήλων και των πρακτόρων από τον μεταφορέα<sup>33</sup>. Επίσης, επέκτεινε τις απαλλαγές υπέρ του θαλάσσιου μεταφορέα, υπό την προϋπόθεση ότι δεν είναι ανεξάρτητος συμβαλλόμενος. Ως βάση της εξαιρέσεως αυτής έχει υποστηριχθεί ότι ο πράκτορας ή ο υπάλληλος, δεν συνδέονται τόσο στενά με την αποστολή του θαλάσσιου μεταφορέα επομένως, δεν συντρέχουν λόγοι που να επιβάλλουν την προστασία των λοιπών προστεθέντων. Άρα σύμφωνα με τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι η κατηγορία των προσώπων αυτών φαίνεται να είναι μάλλον περιορισμένη. Αυτό συμβαίνει διότι σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, δεν καλύπτονται ενέργειες προσώπων που εργάζονται στην ξηρά, στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. (Katsivela M, 2010)

Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται μόνο για ζημίες λόγω παράβασης της σύμβασης μεταφοράς, αλλά και για αδικοπραξίες που διαπράττονται κατά τη μεταφορά, είτε από τον ίδιο, είτε από τους προσθηθέντες. Επομένως, η ευθύνη δηλαδή του θαλάσσιου μεταφορέα είναι πλήρως αντικειμενική και δεν προϋποθέτει μόνο το δικό του πταίσμα, αντιθέτως ευθύνεται και για λάθη που προκύπτουν από τον βοηθό εκπλήρωσης του. Από την άλλη, ο βοηθός του, δεν φέρει ευθύνη αποζημίωσης ακόμη και αν η ζημία προκλήθηκε υπαιτίως. Ενώ, αν διαπράξει αδικοπραξία κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, ευθύνεται και ο ίδιος για την επερχόμενη ζημία. Παράλληλα με αυτόν όμως, ο μεταφορέας φέρει αντικειμενική ευθύνη για τις αδικοπραξίες των προστεθέντων του, χωρίς να συντρέχει ίδιον αυτού πταίσμα.

---

<sup>32</sup> Αστικός Κώδικας, άρθρο 330: «Ο οφειλέτης ευθύνεται για κάθε αθέτηση υποχρέωσης από δόλο ή αμέλεια, όχι μόνο δική του αλλά και των νόμιμων αντιπροσώπων του».

<sup>33</sup> Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, άρθρο 4β

Επιπρόσθετα, το άρθρο 4β των Κανόνων Χάγης- Βίσμπυ περιλαμβάνει ειδική ρύθμιση, σε περίπτωση όπου η συμπεριφορά των προσώπων που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας για την ολοκλήρωση της μεταφοράς, είναι παράνομη. Συγκεκριμένα αναφέρει «Οι ενστάσεις και τα όρια ευθύνης θα ισχύουν για κάθε αξίωση κατά του μεταφορέα σχετικά με απώλεια ή ζημία σε εμπορεύματα που καλύπτονται από σύμβαση μεταφοράς είτε η αγωγή θεμελιώνεται σε συμβατική είτε σε εξωσυμβατική ευθύνη» εξομοιώνοντας το μέτρο της ευθύνης στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων. (Katsivela M,2010)

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ, σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19, ρυθμίζουν την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για πράξεις τρίτων προσώπων και την έκταση αυτής. Η νέα σύμβαση, αντικατέστησε την αναφορά στον πραγματικό μεταφορέα, με αναφορά στο εκτελεστικό μέρος θαλάσσιας μεταφοράς.

Ως εκτελεστικό μέρος, ορίζεται «οποιοδήποτε πρόσωπο, που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα βάση σύμβασης μεταφοράς όσον αφορά την παραλαβή, τη φόρτωση, το χειρισμό, τη στοιβασία, τη μεταφορά, τη φροντίδα, την εκφόρτωση ή την παράδοση των εμπορευμάτων, εφόσον έχει αμέσως ή εμμέσως κληθεί προς τούτο από το μεταφορέα ή τελεί υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο αυτού»<sup>34</sup>. Ενώ, ως θαλάσσιο εκτελεστικό μέρος, ορίζεται «ένας εκπρόσωπος που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, κατά την περίοδο μεταξύ της άφιξης των εμπορευμάτων στο λιμένα φόρτωσης ενός πλοίου και της αναχώρησής τους από το λιμένα εκφόρτωσης»<sup>35</sup>. (Patwari S,2014)

Αναλυτικότερα, ο θαλάσσιος μεταφορέας ευθύνεται για την παράβαση των υποχρεώσεών του, οι οποίες είτε οφείλονται σε πράξεις ή παραλείψεις, οποιουδήποτε εκτελεστικού μέρους, είτε σε πράξεις του πλοιάρχου ή του πληρώματος του πλοίου, είτε σε πράξεις των υπαλλήλων του μεταφορέα ή του

---

<sup>34</sup>Κανόνες Ρότερνταμ, άρθρο 1 § 6 περ. α-β: Performing party is a person other than the carrier that performs any of the carrier's obligations under a contract of carriage...to the extent that such person acts, either directly or indirectly at the carrier's request or under the carrier's supervision or control

<sup>35</sup>Κανόνες Ρότερνταμ, άρθρο 1 § 7

εκτελεστικού μέρους, ή κάθε άλλου πρόσωπου που εκτελεί ή αναλαμβάνει να εκτελέσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, στο βαθμό που το πρόσωπο ενεργεί, άμεσα ή έμμεσα, κατόπιν εντολής του μεταφορέα ή υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο αυτού.<sup>36</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 18δ, το εκτελεστικό μέρος απαιτεί η εκτέλεση των σχετικών καθηκόντων να γίνεται με άμεσο ή έμμεσο αίτημα του μεταφορέα ή υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο του.

Οι υποχρεώσεις του μεταφορέα, όπως καθορίζονται στη νέα Συνθήκη, είναι να λαμβάνει, να φορτώνει, να χειρίζεται, να αποθηκεύει, να μεταφέρει, να κρατά, να φροντίζει, να εκφορτώνει και να παραδίδει τα εμπορεύματα σωστά και προσεκτικά. Κατά συνέπεια, η προεπιλεγμένη θέση είναι ότι, ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να αναλάβει την εκτέλεση τέτοιων ενεργειών και επιπλέον να τις εκτελεί με επιμέλεια. Τυχόν ζημιές στα αγαθά, λόγω αδυναμίας εκπλήρωσης οποιουδήποτε εκ των ανωτέρω καθηκόντων, θα συνιστούσε παραβίαση των συμβατικών υποχρεώσεων του μεταφορέα. Όταν οι πράξεις αυτές εκτελούνται από άλλους φορείς, που δεν ενεργούν ρητά για λογαριασμό του φορτωτή, του εγχειρόγραφου φορτωτή ή του παραλήπτη, η ευθύνη θα βαραίνει τον μεταφορέα. (Debattista C, etal 2013)

Η ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών προσώπων, τελεί σε εξάρτηση από την ευθύνη του μεταφορέα. Δηλαδή εάν η ζημία από απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση δεν εμπίπτει στο πεδίο δράσης και ευθύνης του μεταφορέα, δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών. Η ελάχιστη περίοδος ταυτίζεται από την περίοδο φόρτωσης των εμπορευμάτων στο πλοίο έως και την εκφόρτωσή τους από αυτό.

Αναφορικά με το είδος της ευθύνης, ο μεταφορέας και τα θαλάσσια εκτελεστικά μέρη ευθύνονται εξ ολοκλήρου απέναντι στον ζημιωθέντα. Δηλαδή, ο δικαιούχος του φορτίου, μπορεί να εναγάγει αυτοτελώς τα θαλάσσια εκτελεστικά πρόσωπα, παρά το γεγονός ότι δεν συμβάλλουν στην σύμβαση της μεταφοράς. Τα εκτελεστικά πρόσωπα με τη σειρά τους, μπορούν να ασκήσουν το δικαίωμα

---

<sup>36</sup>Κανόνες Ρότερνταμ, άρθρο 1 §6α



περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα<sup>37</sup>. Η ρύθμιση αυτή θεωρείται εύλογη και δικαιολογημένη λόγω της αλληλέγγυας και εξ' ολοκλήρου ευθύνης τους με τον μεταφορέα.

Ωστόσο, το άρθρο 19§4 των κανόνων του Ρότερνταμ, εξαιρεί ρητά από κάθε ευθύνη τον πλοίαρχο, το πλήρωμα και όλους τους υπαλλήλους που βρίσκονται στην υπηρεσία του μεταφορέα και των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών, καθώς θα κριθούν από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο. Παρά το γεγονός ότι απαγορεύει την ευθεία αξίωση του ενάγοντος κατ' αυτών των προσώπων, η προστατευτική διάταξη του άρθρου 4, επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της και στους υπαλλήλους του μεταφορέα και των θαλάσσιων εκτελεστικών μερών, καθώς και σε κάθε άλλο πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες επί του πλοίου, οι οποίοι μπορούν να επικαλεστούν τις άμυνες και το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. ( Debattista C, etal 2013)

Επομένως, η νέα Συνθήκη, επεκτείνεται το κύκλο των προσώπων για τις πράξεις και παραλείψεις των οποίων ευθύνεται ο μεταφορέας, ενώ παράλληλα διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής των προστατευτικών της διατάξεων, καταλαμβάνοντας και τρίτα μέρη. Πράγματι, με τη ρήτρα Himalaya clause 112, επεκτείνεται η προστασία που παρέχεται στους τρίτους συμβαλλόμενους. Υπαγορεύθηκε και ενσωματώθηκε στις συμβάσεις, αποσκοπώντας στην επέκταση των διατάξεων απαλλαγής και περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, των υπαλλήλων και πρακτόρων, κυρίως όταν αυτοί ενάγονται βάση της εξωσωματικής ευθύνης και δεν μπορούν να επικαλεστούν τις άμυνες του μεταφορέα.

Από την άλλη, οι Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, επέκτειναν μεν την προστασία του μεταφορέα και στους υπαλλήλους αυτού, όχι όμως και στους ανεξάρτητους τρίτους. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι βάση του συστήματος «door to door», που εισήχθη στους Κανόνες του Ρότερνταμ, ο μεταφορέας ευθύνεται και για τις πράξεις ή παραλήψεις των προσώπων που χρησιμοποιεί και κατά το μη θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς.

---

<sup>37</sup>Κανόνες Ρότερνταμ, άρθρο 4

## 7. Ζητήματα που αναφέρονται αποκλειστικά στους κανόνες του Ρότερνταμ

### Volume Contracts

Τα Volume Contracts, αποτελούν μια σύμβαση μεταφοράς, που προβλέπει τη μεταφορά μιας συγκεκριμένης ποσότητας αγαθών σε μια σειρά αποστολών κατά τη διάρκεια μιας συμφωνημένης χρονικής περιόδου. Η προδιαγραφή της ποσότητας μπορεί να περιλαμβάνει ένα ελάχιστο, ένα μέγιστο ή ένα ορισμένο εύρος.

Η υποχρεωτική απαίτηση παρέκκλισης από τους κανόνες σχετικά με τη σύμβαση μεταφοράς, βασίζεται στο γεγονός ότι τα μέρη έχουν συνήθως ίση διαπραγματευτική δύναμη, όπως συμβαίνει με τα εμπλεκόμενα μέρη των ναυλοσυμφώνων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 80§1, της νέας Σύμβασης, μπορεί να πραγματοποιηθεί η συγκεκριμένη σύμβαση μεταξύ του μεταφορέα και του φορτωτή, για τη μεταφορά συγκεκριμένης ποσότητας του φορτίου, σε μία σειρά αποστολών, εντός συμφωνημένης χρονικής διάρκειας. (Professor Hammu Honka, 2009).

Τα Volume Contracts, ή αλλιώς οι Συμβάσεις Όγκου, δεν είναι απαραίτητο να συμπίπτουν με το διεθνές καθεστώς. Τα συμβαλλόμενα πρόσωπα, μπορούν να διαπραγματευτούν και να διαμορφώσουν μόνα τους τις συνθήκες κάτω από τις οποίες θα πραγματοποιηθεί η μεταφορά. Αξίζει να σημειωθεί ότι, ο φορτωτής που συνάπτει τέτοιες συμφωνίες, δεν χρήζει ενισχυμένης προστασίας. Παρόλα αυτά, όπως έχει αναφερθεί και από τον Lorenzo, η ελευθερία που υπάρχει, σχετικά με τη δημιουργία μίας τέτοιας σύμβασης μεταξύ των εμπλεκόμενων, μπορεί να φανεί ως καταχρηστική από την πλευρά των μεταφορέων. Η άποψη αυτή εξάλλου ενστερνίζεται από πολλούς επικριτές του συγκεκριμένου τύπου συμβάσεων, οι οποίοι θεωρούν ότι πέρα από τη καταχρηστική συμπεριφορά που παρέχεται στους μεταφορείς, αποδυναμώνονται μικρότεροι φορτωτές καθώς βρίσκονται στη δυσμενή θέση για τη πληρωμή μεγαλύτερων ασφαλιστικών καλύψεων, λόγω χαμηλών ναύλων. (Proshanto K, etal, 2010)

Έτσι, προκειμένου να προστατευτούν οι αδύναμοι φορτωτές, που δεν κατέχουν ισοδύναμη διαπραγματευτική ισχύ μεταξύ των μερών, αποφασίστηκε να απαιτούνται τυπικές προϋποθέσεις παρέκκλισης, δηλαδή όροι εγκυρότητας. Σύμφωνα με τον Professor Hannu Honka, CMI <sup>38</sup>, η συγκεκριμένη μορφή των συμβολαίων, πρέπει να εμπεριέχει ρητές και διακεκριμένες δηλώσεις που θα αποδεικνύουν ότι παρεκκλίνουν από τους κανόνες του Ρότερνταμ και όσα έχουν συμφωνηθεί, αποτελούν προϊόντα ατομικής και μόνο διαπραγμάτευσης. Επίσης, θα πρέπει να δίνεται στους φορτωτές η δυνατότητα σύναψης της σύμβασης μεταφοράς υπό τους όρους και προϋποθέσεις που συμμορφώνονται με τους κανόνες.

Τέλος, είναι απαραίτητο, η παρέκκλιση και οι συμφωνημένοι όροι, να προστίθενται στο συμβατικό κείμενο και να μην παραπέμπουν σε άλλα έγγραφα ή να περιλαμβάνονται σε σύμβαση προσχώρησης, που δεν υπόκειται σε διαπραγμάτευση. Σύμφωνα με τη παράγραφο 6, ο διάδικος που επικαλείται το ευεργέτημα της παρέκκλισης, φέρει και το βάρος απόδειξης της εκπλήρωσης των όρων αυτών.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 8§4, δεν δίνεται το δικαίωμα ούτε στο φορτωτή αλλά ούτε στο μεταφορέα να απαλλαγθούν από τις βασικές υποχρεώσεις τους. Ωστόσο, σύμφωνα με τη παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου, τα τρίτα πρόσωπα δεν έχουν καμία δέσμευση σε σχέση με τις παρεκκλίσεις, εκτός και αν οριστεί διαφορετικά. Σημειώνεται ότι οποιαδήποτε δήλωση, συμφωνία ή συναίνεση, μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών και τρίτων προσώπων και γενικότερα οποιαδήποτε μορφή επικοινωνίας, απαιτείται να πραγματοποιείται γραπτώς.

Όλα τα παραπάνω βέβαια, δεν μπορούν να εφαρμοστούν σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ καθώς απαραίτητη προϋπόθεση για την ισχύ τους αποτελεί η έκδοση της φορτωτικής. (Proshanto K, etal, 2010)

## **Φορτίο Ζώντων Ζώων**

---

<sup>38</sup>Colloquium on the Rotterdam Rules - Rotterdam, September 21, 2009, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage Of Goods Wholly or Partly By Sea , Scope of Application and Freedom of Contract.

Σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, η μεταφορά ζώντων ζώων δεν επιτρέπεται στο πεδίο εφαρμογής τους. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται στη συγκεκριμένη σύμβαση για τον όρο «πράγματα», δεν εμπεριέχονται τα ζωντανά ζώα. (Zuschke M, 2016)

Από την άλλη πλευρά, οι κανόνες του Ρότερνταμ μπορούν να εφαρμοστούν για τη μεταφορά ζώντων ζώων. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει ζωντανά ζώα όμως, σύμφωνα με το άρθρο 81 περ.α, είναι στη κρίση του εάν θα περιορίσει ή θα αποκλείσει της υποχρεώσεις του ή την ευθύνη του. Βέβαια, σε περίπτωση ζημίας, οι ρήτρες δεν έχουν καμία ισχύ εάν ο ενάγων αποδείξει ότι τα ζώα πέθαναν, τραυματίστηκαν ή καθυστέρησαν να παραδοθούν από υπαιτιότητα του μεταφορέα. Συγκεκριμένα, εάν αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από λανθασμένη ή απερίσκεπτη πράξη ή παράληψη του μεταφορέα, του πληρώματος ή του πλοιάρχου τότε, ο υπεύθυνος εκ των παραπάνω δεν μπορεί να επικαλεστεί τις ρήτρες απαλλαγής της ευθύνης του. (Berlingieri F, 2009)

### **Ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς**

Μία από τις καινοτομίες των κανόνων του Ρότερνταμ, αποτελεί η πρόβλεψη σχετικά με την χρήση ηλεκτρονικών εγγράφων. Όπως πολλάκις έχουμε αναφέρει, στη περίπτωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, η έκδοση της φορτωτικής αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση. Όμως ο σκοπός των κανόνων του Ρότερνταμ, να είναι σε θέση να εφαρμόζονται στις συνδυασμένες μεταφορές καθώς και να συμβαδίσουν με την εξέλιξη των επικοινωνιών και των νέων τεχνολογιών, βαδίζοντας παράλληλα με τη σύγχρονη εποχή, επιτρέπουν την χρήση τέτοιων εγγράφων. (Professor Hammu Honka, 2009)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 της νέα Σύμβασης, η έκδοση της φορτωτικής ή ενός ηλεκτρονικού αρχείου, δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για εκπλήρωση της μεταφοράς εκτός και αν συμφωνηθεί το αντίθετο. Επιπλέον, χρήζει τα ηλεκτρονικά αρχεία ισότητα με τα συνήθως έντυπα της φορτωτικής. Έτσι, όπως κάθε έντυπο, και αυτά παρέχουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που έχουν

συμφωνηθεί. Η χρήση, η έκδοση, ο έλεγχος και η μεταβίβαση τόσο των έντυπων όσο και των ηλεκτρονικών εγγράφων, απαιτεί την συγκατάθεση όλων των συμβαλλόμενων μερών. (Francesco Berlingieri,2009)

Ωστόσο, στο άρθρο 9 των κανόνων του Ρότερνταμ, αναγράφονται όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που απαιτούνται για την αξιοπιστία των εγγράφων. Συγκεκριμένα, αναφέρονται διαδικασίες όπως, η έκδοση, ο έλεγχος, η μεταβίβαση, ο τρόπος εφαρμογής του αρχείου καθώς και ο τρόπος διαβεβαίωσης της ακεραιότητας του, παρέχοντας όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και τους συμφωνηθέντες όρους. Όλες οι παραπάνω διαδικασίες, πρέπει να αναλύονται διεξοδικά και οι πληροφορίες που εμπεριέχονται στο περιεχόμενο τους, να μπορούν να εξακριβωθούν με εύκολο τρόπο από κάθε πρόσωπο όταν αυτό απαιτείται. (Thomas, R. 2019)

Σε περίπτωση τροποποίησης της μορφής ενός αρχείου, από έντυπη σε ηλεκτρονική ή αντιστρόφως, ο κάτοχος οφείλει να επιστρέψει το αρχικό έγγραφο στο μεταφορέα και αυτός με τη σειρά του να του προσκομίσει το νέο. Μετά από μία τέτοια τροποποίηση, το αρχικό αρχείο παύει να ισχύει. (Francesco Berlingieri,2009)

### **Φόρτωση εμπορευμάτων στο κατάστρωμα**

Η φόρτωση των εμπορευμάτων στο κατάστρωμα ανέκαθεν δεν επιτρέπονταν κυρίως για λόγους ασφαλείας του φορτίου, όπως η έκθεση του σε καταιγίδα ή κακοκαιρία. Παρόλα αυτά, η εξέλιξη της τεχνολογίας και η εμφάνιση των εμπορευματοκιβωτίων έχουν διαφοροποιήσει αρκετά τις πρακτικές.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 1 περ .γ, των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, δεν επιτρέπεται η φόρτωση στο κατάστρωμα του πλοίου εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά. Επομένως για φορτία που φορτώνονται στο κατάστρωμα, δεν εφαρμόζεται το σύστημα ευθύνης και απαλλαγών.

Παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση Encyclopedia Britannica Vs Hong Kong Producer του 1969. Εμπορευματοκιβώτια τα οποία φορτώθηκαν επί του

καταστώματος, εξαιτίας θαλασσοταραχής βράχηκαν και υπέστη ζημιές. Ο μεταφορέας επικαλέστηκε περιορισμό της ευθύνης του, ωστόσο το Δικαστήριο έκρινε ότι η φόρτωση στο κατάστρωμα δίχως ειδική συμφωνία επί της φορτωτικής, αποτελούσε παραβίαση της σύμβασης. Ως εκ τούτου απέρριψε το αίτημα του μεταφορέα για περιορισμό της ευθύνης του. Επομένως, για να ισχύσουν οι κανόνες Χάγης- Βίσμπυ είναι απαραίτητη η ρήτρα επί της φορτωτικής, ότι το φορτίο θα φορτωθεί στο κατάστρωμα και πράγματι αυτό να φορτωθεί. Μόνο υπό αυτές τις περιπτώσεις, και έχοντας προσθέσει ρήτρες εξαίρεσης εντός της φορτωτικής, ο μεταφορέας μπορεί να αποποιηθεί τις υποχρεώσεις για απώλεια ή ζημία στο φορτίο όταν αυτό μεταφέρεται στο κατάστρωμα. (Κιάντου Α. 2007)

Από την άλλη, με την εμφάνιση των εμπορευματοκιβωτίων, παρέχεται η δυνατότητα της μεταφοράς μεγαλύτερης ποσότητας εμπορευμάτων, κάνοντας χρήση του χώρου του καταστώματος, καθώς και μεγαλύτερη ασφάλεια της κατάστασης του φορτίου. Σύμφωνα με το άρθρο 25§1, των κανόνων του Ρότερνταμ, επιτρέπεται η μεταφορά του φορτίου επί του καταστώματος υπό προϋποθέσεις. Πρώτη προϋπόθεση αφορά την εθνική νομοθεσία και κατά πόσο αυτή προβλέπει και επιτρέπει τη συγκεκριμένη μεταφορά και εφόσον αυτό προβλέπεται, θα πρέπει να συμβαλλόμενα μέρη να είναι σύμφωνα μεταξύ τους. Επίσης, απαιτείται η καταλληλόλητα των εμπορευματοκιβωτίων ή των οχημάτων εντός των οποίων θα φορτωθεί το φορτίο, καθώς και η σύναψη της σύμβασης, να ακολουθεί τις συνήθειες και τις πρακτικές του εμπορίου.

Η ευθύνη που φέρει ο μεταφορέας σε τέτοιου είδους συμβάσεις, ποικίλει ανάλογα τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες συνέβη η ζημία ή η απώλεια του φορτίου. Σε περίπτωση όπου, η μεταφορά επιβάλλεται από το νόμο ή αποτελεί προϊόν συμφωνίας ή ακολουθείται από τις σύνηθες πρακτικές του εμπορίου, τότε ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγθεί από τις ευθύνες αποδεικνύοντας ότι προέβη σε αυτή τη σύμβαση συμμορφωμένος από το νόμο ή τηρώντας της συμφωνία παρά τον υψηλό βαθμό της επικινδυνότητας. Παρόλα αυτά, οι κανόνες στο άρθρο 25§3, αναφέρει πως ο μεταφορέας δεν δικαιούται καμία απαλλακτική ρήτρα αν δεν προβλέπονται όλα όσα προαναφέρθηκαν. (Κιάντου Α. 2007)

## Παράδοση των εμπορευμάτων

Στους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, δεν αναφέρονται συγκεκριμένες διατάξεις όσο αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που φέρουν τα εμπλεκόμενα μέρη, για τη παράδοση των εμπορευμάτων στο λιμένα άφιξης και εκφόρτωσης του πλοίου. Όπως γίνεται αντιληπτό, είναι πιθανόν να προκύψουν διάφορα ζητήματα όπως για παράδειγμα, τα εμπορεύματα να δοθούν σε κάποιο πρόσωπο το οποίο δεν μπορεί να αποδείξει ότι είναι ο δικαιούχος του φορτίου.

Αντιθέτως στους κανόνες του Ρότερνταμ, και συγκεκριμένα στο άρθρο 11, αναφέρονται οι υποχρεώσεις που φέρει ο θαλάσσιος μεταφορέας για τη παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη, στον συμφωνηθέν προορισμό. Επίσης, ο παραλήπτης, υποχρεούται να δεχτεί την παράδοση του φορτίου μετά την άφιξη του στο λιμένα. Σύμφωνα με το άρθρο 43, η παράδοση, πρέπει να γίνει στο λιμένα που αναγράφεται στην συμφωνία και εντός της χρονικής περιόδου που έχει οριστεί στη σύμβαση της μεταφοράς. Σε περιπτώσεις όπου η εκφόρτωση λάβει χώρα σε λιμένα, διαφορετικό από αυτόν που αναγράφεται στη σύμβαση, θα συνιστούσε παραβίαση της υποχρέωσης του μεταφορέα και τυχόν χρηματικές επιβαρύνσεις για τα έξοδα της μεταφοράς, και της αποθήκευσης θα βαραινούν τον ίδιο. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο μεταφορέας αποποιείται οποιαδήποτε ευθύνη εάν ο συμφωνηθέν λιμένας δεν θεωρείται ασφαλής. Στη περίπτωση αυτή, οφείλει να πάει στον πιο ασφαλές λιμένα ή σε εναλλακτικό λιμένα βάση συμφωνίας ή σε λιμένα που καθορίζεται βάση των συνηθειών και των εθίμων του θαλάσσιου εμπορίου. (Sum Ok Kim, 2012)

Σύμφωνα με τα άρθρα 45-47 της νέας Σύμβασης, αναφέρονται λεπτομερώς όλες οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν για την ασφαλή παράδοση του φορτίου σε περίπτωση που υπάρχουν ανώμαλες εξελίξεις. Επίσης, αναγράφει την υποχρέωση που φέρει ο παραλήπτης να είναι σε θέση να ταυτοποιήσει τον εαυτό του ούτως ώστε να παραλάβει το φορτίο. Παρόλα αυτά, η ταυτοποίηση δεν αποτελεί υποχρέωση του μεταφορέα αλλά αφήνεται στην κρίση του. Σε περίπτωση που ο παραλήπτης δεν μπορέσει να ταυτοποιήσει τον εαυτό του, ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί την παράδοση του εμπορεύματος. Όλα τα παραπάνω, εφαρμόζονται σε

περιπτώσεις όπου είτε δεν εκδίδεται διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο ή διαπραγματεύσιμο έγγραφο μεταφοράς, είτε εκδίδεται μη διαπραγματεύσιμο και μη παραδοτέο έγγραφο μεταφοράς ή μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο μεταφοράς, είτε δεν εκδίδεται καθόλου έγγραφο μεταφοράς.

Σύμφωνα με το άρθρο 1§15-16 , διαπραγματεύσιμο αποτελεί κάθε έγγραφο μεταφοράς που φέρει την ένδειξη εις «διαταγήν» ή «διαπραγματεύσιμο» ή άλλη κατάλληλη διατύπωση, όπου αναγνωρίζεται ότι έχει το ίδιο αποτέλεσμα και καταδεικνύει ότι τα εμπορεύματα αποστέλλονται εις διαταγήν του φορτωτή, του παραλήπτη ή του κομιστή. Αντίθετα, μη διαπραγματεύσιμο, αποτελεί κάθε έγγραφο που δεν είναι διαπραγματεύσιμο.

Για τη παραλαβή του εμπορεύματος, σύμφωνα με το άρθρο 46, ο παραλήπτης του φορτίου φέρει την υποχρέωση να παραδώσει το μη διαπραγματεύσιμο έγγραφο ή μη διαπραγματεύσιμο ηλεκτρονικό αρχείο στον μεταφορέα, προκειμένου να παραλάβει το φορτίο. Παρόλα αυτά, απαιτείται ξανά η ταυτοποίηση του παραλήπτη εάν αυτό απαιτηθεί από το μεταφορέα. Εάν, ο παραλήπτης δεν παραδώσει το έγγραφο, ο μεταφορέας δεν έχει δικαίωμα αλλά υποχρέωση να αρνηθεί την παράδοση, εκτός εάν στο έγγραφο δηλώνεται ρητά ότι το φορτίο μπορεί να παραδοθεί χωρίς την επίδειξη του εγγράφου.

Σε περιπτώσεις που τα στοιχεία του παραλήπτη είναι ελλιπής ή δεν αναγράφονται καθόλου ή δεν εκδόθηκε έγγραφο μεταφοράς, τότε ο υπεύθυνος οφείλει να κατατοπίσει και να ενημερώσει σχετικά το μεταφορέα. Επιπλέον, εάν τα εμπορεύματα δεν παραδοθούν λόγω αδυναμίας της εύρεσης του παραλήπτη, τότε ο υπεύθυνος οφείλει να δώσει σχετική κατεύθυνση στο μεταφορέα σχετικά με τη παράδοση. Εάν ακόμη και ο υπεύθυνος της αποστολής δεν μπορεί να εντοπιστεί, τότε ο μεταφορέας μπορεί να στραφεί σε άλλα πρόσωπα κατά προτεραιότητα, που εμπλέκονται με τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου, ώστε να λάβει τις απαραίτητες πληροφορίες, όπως ο φορτωτής. Εάν όλα τα παραπάνω δεν οδηγήσουν στη τελική παράδοση του φορτίου και ο μεταφορέας αδυνατεί να εντοπίσει κάποιον αρμόδιο τότε απαλλάσσεται από την υποχρέωση της παράδοσης των εμπορευμάτων



όπως αναφέρεται στο άρθρο 48 της σύμβαση, σχετικά με την οριστική αδυναμία της παράδοσης.(Sum- Ok Kim, 2012)

Σε περίπτωση που ο παραλήπτης δεν εμφανιστεί στο συμφωνημένο τόπο και εντός του συμφωνημένου χρόνου, είτε δεν κατάφερε να αποδείξει την ταυτότητα του, είτε ο μεταφορέας δεν κατάφερε να τον εντοπίσει ούτε τον ίδιο ούτε τα εμπλεκόμενα πρόσωπα, για την άντληση πληροφοριών, είτε ο μεταφορέας υποχρεούται να αρνηθεί τη παράδοση ή του απαγορεύεται από τους νόμους να προβεί σε παράδοση του φορτίου και τελικά τα εμπορεύματα δεν παραδίδονται, τότε εφαρμόζεται το άρθρο 48, για την αδυναμία της παράδοσης του φορτίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις είτε τα εμπορεύματα αποθηκεύονται σε κατάλληλο χώρο, είτε ανοίγονται εάν βρίσκονται εντός εμπορευματοκιβωτίων, είτε κινούνται εάν βρίσκονται σε οχήματα ή και ακόμη μπορούν να πωληθούν ή να καταστραφούν σύμφωνα με τους κανονισμούς που εφαρμόζονται τη στιγμή εκείνη. Όλα τα προαναφερόμενα, μπορούν να ασκηθούν μόνο εάν ο μεταφορέας έχει εξαντλήσει κάθε ενδεχόμενο για τον εντοπισμό και την ενημέρωση του παραλήπτη και εμπλεκόμενων μερών σύμφωνα με τα στοιχεία της σύμβασης.

Γίνεται αντιληπτό ότι εφόσον η αδυναμία της παράδοσης δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του μεταφορέα, αυτομάτως δεν φέρει ουδεμία ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία προκύψει στο φορτίο κατά τη διάρκεια που παραμένουν απaráδοτα. Αυτό ακυρώνεται μόνο σε περίπτωση που ο ενάγων είναι σε θέση να αποδείξει ότι ο μεταφορέας εν γνώση του δεν έπραξε τα δέοντα και δεν είχε λάβει τα απαιτούμενα μέτρα για την συντήρηση και τη προστασία του φορτίου. (Sum- Ok Kim, 2012)

## **8. Κύριοι λόγοι που συμβάλλουν στην μη – κύρωση των κανόνων του Ρότερνταμ**

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ, δημιουργήθηκαν αποσκοπώντας να παρέχουν ένα σύνολο κοινών κανόνων, το οποίο δεν θα εστιάζει απόλυτα στη θαλάσσια μεταφορά, αλλά θα είναι σε θέση να καλύπτει και τις συνδυασμένες μεταφορές και να επεκτείνει την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα.

Με τον όρο «Συνδυασμένες μεταφορές» περιγράφεται η μεταφορά αγαθών από διαφορετικά μέσα μεταφοράς, όπως τρένα, φορτηγά, πλοία και αεροπλάνα. Επιπλέον, οι κανόνες του Ρότερνταμ πέραν του ότι περιέχουν διατάξεις που σχετίζονται με τη συντονισμένη μεταφορά αγαθών, μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς, αναλύουν και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν για την εξυπηρέτηση τέτοιων μεταφορών. (Carole Murray, 2012)

Συγκρίνοντας τις δύο αυτές Συμβάσεις, αντιλαμβανόμαστε ότι η δυναμική των κανόνων της Χάγης – Βίσμπυ, έχουν ευρεία αποδοχή από τα κράτη μέλη και έχουν ενσωματωθεί στις εθνικές νομοθεσίες πολλών χωρών. Επιπλέον, έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου και έχουν ενημερωθεί κατάλληλα για να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις της διεθνούς εμπορίας. Από την άλλη πλευρά, οι κανόνες του Ρότερνταμ δεν έχουν ευρεία αποδοχή και δεν έχουν ενσωματωθεί στις εθνικές νομοθεσίες πολλών χωρών. Επίσης, υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με το πώς θα εφαρμοστούν στην πράξη και εάν θα βοηθήσουν πραγματικά στην ενίσχυση της διεθνούς μεταφοράς αγαθών. (Cyrilemery,2015)

Αν και οι κανόνες του Ρότερνταμ, εγκρίθηκαν από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών το 2009, δεν έχουν ακόμη επικυρωθεί ευρέως από πολλά κράτη σημαίας. Οι λόγοι ποικίλουν, και αφορούν θέματα ευαισθητοποίησης, πολυπλοκότητας καθώς πολιτικούς και οικονομικούς λόγους. Επίσης, ορισμένοι βιομηχανικοί όμιλοι, όπως πλοιοκτήτες και ασφαλιστές, έχουν αντιταχθεί στους κανόνες αυτούς, καθώς πιστεύουν ότι θα μπορούσαν να αυξήσουν το κόστος και την ευθύνη τους. Δεν μπορούμε να μην αναφέρουμε ότι ορισμένες χώρες, έχουν εφαρμόσει δικούς τους κανονισμούς για την εκτέλεση των θαλάσσιων μεταφορών και, ως εκ τούτου, ενδέχεται να μην βλέπουν την ανάγκη να επικυρώσουν ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο.

Επιπλέον, οι Κανόνες του Ρότερνταμ είναι πιθανό να προκαλέσουν νομικές διαφορές, καθώς εισάγουν νέες και περίπλοκες διατάξεις σχετικά με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων. Τέτοια θέματα αφορούν τη δικαιοδοσία, την

ευθύνη, τις ζημίες καθώς και τις προθεσμίες. Όλα τα παραπάνω, θα μπορούσαν ενδεχομένως να οδηγήσουν σε διαφωνίες σχετικά με το ποια δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία να εκδικάζουν συγκεκριμένες υποθέσεις ή σε διαφωνίες σχετικά με τον υπολογισμό των ζημιών καθώς και σε διαφωνίες σχετικά με το εάν μια αξίωση έχει ασκηθεί εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών. (Anderson V, 2015)

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ είναι ένα περίπλοκο σύνολο κανονισμών το οποίο δεν έχει εφαρμοστεί στη πράξη. Το γεγονός αυτό, γεννάει μεγάλη αβεβαιότητα για τα συμβαλλόμενα μέρη και τα κράτη σημαίας. Σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να αφεθούν η εκδίκαση υποθέσεων και οι αποφάσεις των δικαστηρίων σε ρυθμιστικές διατάξεις που δεν έχουν εφαρμοστεί. Επιπρόσθετα, έως και σήμερα το διεθνές εμπόριο διεξάγεται άκρως ικανοποιητικά κάτω από τους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ. Σίγουρα κάποια κενά μπορούν να καλυφθούν με τις απαραίτητες τροποποιήσεις. Εξάλλου, αξίζει να σημειωθεί ότι η νέα Σύμβαση, σχεδιάστηκε για να εφαρμόζεται στις συνδυασμένες μεταφορές, και αποσκοπεί στην επέκταση της του θαλάσσιου μεταφορέα για ζημίες που πιθανόν να μην προκύπτουν στα πλαίσια της θαλάσσιας μεταφοράς, γεγονός που φέρνει σε δυσμενή θέση το μεταφορέα. (Nikaki T, 2005)

Οι διατάξεις των κανόνων του Ρότερνταμ πηγάζουν από άλλες διεθνείς συμβάσεις και εσωτερικούς νόμους, οι οποίοι μπορούν να προσθέσουν ένα άλλο επίπεδο πολυπλοκότητας. Εξάλλου, προέρχονται από την ίδια ομάδα συμφερόντων των κανόνων του Αμβούργου, δημιουργώντας αμφιβολίες για την επιτυχία τους. Επίσης αν και η εφαρμογή τους αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές, χρησιμοποιούν μια τεχνική γλώσσα που μπορεί να είναι δύσκολο να κατανοηθεί για όσους δεν διαθέτουν νομική ή ναυτική εμπειρία. (Nikaki T, 2012)

Ωστόσο, οι παραπάνω ανησυχίες, δεν εμπόδισαν πολλές χώρες να επικυρώσουν τους κανόνες και να τους εφαρμόσουν στα δικά τους νομικά συστήματα. Τέτοιες χώρες αποτελούν η Ισπανία, το Κονγκό και το Καμερούν. (William T, 2008)

Συμπεραίνοντας, μπορούμε να κατανοήσουμε ότι η εισαγωγή ενός νέου ρυθμιστικού πλαισίου, όπως αυτό των κανόνων του Ρότερνταμ, είναι πολύ δύσκολη αν όχι αδύνατη. Η υιοθέτηση ενός τόσο περίπλοκου και συνδυαστικού συνόλου κανόνων, δημιουργεί αβεβαιότητα, επομένως δύσκολα οι εμπλεκόμενοι θα είναι σε θέση να χάσουν την αποτελεσματικότητα και την ευελιξία που επικρατεί. Τέλος, το σύνολο των κανόνων αυτών, δεν έχει εφαρμοστεί άρα είναι αδύνατον οι αποφάσεις των δικαστηρίων και οι διαμάχες να αφεθούν βωμό αμφιλεγόμενων προτάσεων.

## **9. Συμπεράσματα και προτάσεις για εκτενέστερη έρευνα**

Αν και οι κανόνες του Ρότερνταμ αποτελούν ανεπιφύλακτα μία συλλογική προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό του ρυθμιστικού πλαισίου, οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, αποτελούν το βασικότερο νομοθέτημα στη ρύθμιση της ποντοπόρου ναυτιλίας. Επιπρόσθετα, είναι δύσκολο έως αδύνατο, οι κανόνες του Ρότερνταμ να εδραιωθούν εφόσον δεν έχουν καμία εφαρμογή και οι συνέπειες τους είναι άγνωστες.

Αξίζει να κάνουμε μία αναδρομή σε όσα έχουν προαναφερθεί σε σχέση με τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ αυτών των δύο Συμβάσεων. Όσο αφορά του κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, ανταποκρίνονται μόνο στη θαλάσσια μεταφορά διατηρώντας τη νομική τους ισχύ, μόνο στη περίπτωση όπου είναι αποδεκτοί από τη χώρα στην οποία πραγματοποιείται η φόρτωση. Αντιθέτως, οι κανόνες του Ρότερνταμ, εφαρμόζονται μόνο εάν έχουν υπογραφεί από μία εκ των δύο χωρών όπου ανήκουν τα λιμάνια φόρτωσης-εκφόρτωσης. Επιπλέον, επιλύουν ζητήματα για το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσα από την υπογραφή ενός μοναδικού εγγράφου.

Επιπλέον, με τη νέα Σύμβαση, η συνεχής απαίτηση της αξιοπλοΐας και η επέκταση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα, θα δημιουργούσε νέες συνθήκες στο χώρο του διεθνούς εμπορίου. Ο μεταφορέας φέρει ευθύνη για περισσότερα πρόσωπα εκτός από τον ίδιο και τους προστατευόμενους του. Επίσης, στους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ, ο μεταφορέας, ευθύνεται για απώλεια ή ζημία του φορτίου υπό

προϋποθέσεις ενώ στους κανόνες του Ρότερνταμ, προστίθεται και η καθυστέρηση της παράδοσης του φορτίου. Άλλη μία διαφοροποίηση έχει να κάνει με την υποχρέωση του μεταφορέα για την παράδοση του φορτίου και την επέκταση της χρονικής διάρκειας της ευθύνης του από τη παραλαβή του φορτίου από το σημείο της φόρτωσης έως και την παράδοση του. Τέλος, όσο αφορά τα θέματα ασφάλειας, οι κανόνες του Ρότερνταμ, κάνουν εκτενέστερη αναφορά σε θέματα σχετικά με την φόρτωση την στοιβασία και την εκφόρτωση του εμπορεύματος.

Επιπρόσθετα, στη νέα Συνθήκη, η φορτωτική δεν αποτελεί απαραίτητο έγγραφο και αντικαθίσταται με ηλεκτρονικά αρχεία μεταφοράς καθώς επίσης δίνεται και η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων όγκου – Volume Contracts, ενώ επιτρέπεται και η φόρτωση στο κατάστρωμα. Όλα τα παραπάνω αποσκοπούν στην δημιουργία ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα έχει εφαρμογή τόσο στις θαλάσσιες αλλά και στις συνδυασμένες μεταφορές. Παρόλα αυτά τίποτα από τα προαναφερόμενα δεν υφίσταται στην περίπτωση των κανόνων Χάγης – Βίσμπυ.

Αξιέπαινη είναι η προσπάθεια που γίνεται από τους Κανόνες του Ρότερνταμ, για την υιοθέτηση ενός πιο ήπιου συστήματος απονομής δικαιοσύνης, τη λεγόμενη διαιτησία. Με αυτό τον τρόπο, επιλύονται οι διαφορές μεταξύ των αντιπάλων μερών με πολιτισμένο τρόπο, δίνοντας το περιθώριο για την συνέχιση της επαγγελματικής συνεργασίας τους στο μέλλον. Οποιαδήποτε όμως και αν είναι η απόφαση για τον τρόπο επίλυσης μιας υπόθεσης, είτε με τη διαδικασία της διαιτησίας, είτε με τον παραδοσιακό τρόπο εκδίκασής της, οι κανόνες με μια σειρά άρθρων, δίνουν τη δυνατότητα στα αντικρουόμενα μέλη να επιλέξουν υπό προϋποθέσεις το δικαστήριο που επιθυμούν να διεξαχθεί η δίκη.

Έχοντας ολοκληρώσει μία σύντομη αναδρομή των κύριων διαφορών μεταξύ των δυο αυτών συμβάσεων, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι κανόνες του Ρότερνταμ αν και αποτελούν ένα πλήρης νομικό πλαίσιο από θεωρητικής απόψεως μπορούν να λάβουν βελτίωση. Παρόλα αυτά, το υπάρχον πλαίσιο κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, είναι δοκιμασμένο και έχει ριζώσει στα πλαίσια των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Η ανάγκη της ύπαρξης ενός ενιαίου ρυθμιστικού πλαισίου απαιτεί ριζικές αλλαγές, κάτι που δεν είναι εύκολο να ενσωματωθεί άμεσα. Οι νέοι κανόνες προσπαθούν να εναποθέσουν το βάρος της ευθύνης αναλογικά όμως παράλληλα επιβαρύνουν τη θέση του μεταφορέα. Επίσης, έχουν επικριθεί έντονα εφόσον περιέχουν ασάφειες και πολυπλοκότητα, κάτι που δημιουργεί υψηλά επίπεδα αβεβαιότητας. Τέλος, δίχως καμία εφαρμογή, δύσκολα ένα κράτος σημαίας να επιτρέψει την εκδίκαση των υποθέσεων του υπό ένα αβέβαιο ρυθμιστικό πλαίσιο διατάξεων.

### Πίνακας 1 Κύριες Διαφορές Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ και Κανόνων Ρότερνταμ

Κανόνες Χάγης – Βίσμπυ	Κανόνες Ρότερνταμ
Ναυλωτής: Ορθές πληροφορίες σχετικά με το φορτίο ≠ Μεταφορέας : δικαίωμα αποζημίωσης	Ναυλωτής: Έγκυρες & έγκαιρες πληροφορίες σχετικά με τη σύμβαση και την έκδοση του εγγράφου μεταφοράς. Παροχή απαιτούμενων εγγυήσεων σχετικά με την εγκυρότητα των πληροφοριών ≠ Μεταφορέας: αποζημίωσε για ψευδή στοιχεία
Απαραίτητη η φορτωτική	Οποιοδήποτε έγγραφο μεταφοράς διαπραγματεύσιμο ή μη, σε ηλεκτρονική μορφή με υπογραφή μεταφορέα.
Θαλάσσιες μεταφορές	Συνδυασμένες μεταφορές
Αυστηρότερο πλαίσιο υποχρεώσεων από τη σύμβαση της μεταφοράς	Volume Contracts
Port to Port	Door to Door
Υποχρέωση αξιοπλοΐας πριν και κατά την έναρξη του πλου	Συνεχής υποχρέωση της αξιοπλοΐας
Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται σε περιπτώσεις εξαίρεσης και για κανένα άλλο πρόσωπο πέραν των υπαλλήλων . πρακτόρων και αντιπροσώπων	Αυξάνεται ο αριθμός των προσώπων για τα οποία ο μεταφορέας φέρει ευθύνη πχ συμβαλλόμενα μέρη, μεταφορικό έργο κ.ο.κ

Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για ναυτικό πταίσμα	Ο μεταφορέας ευθύνεται για ναυτικό πταίσμα του ιδίου και των προστηθέντων του
Ευθύνη μεταφορέα για απώλεια ή ζημία του φορτίου	Ευθύνη μεταφορέα για απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση παράδοσης του φορτίου
1 χρόνος προθεσμία για άσκηση αγωγής ενάντια στον μεταφορέα	2 χρόνια η προθεσμία για άσκηση αγωγής ενάντια στον μεταφορέα.
Απαγορεύεται η φόρτωση στο κατάστρωμα – απαλλαγή ευθύνης θαλάσσιου μεταφορέα	Φόρτωση στο κατάστρωμα – εφαρμογή σχετικών διατάξεων για την ευθύνη του μεταφορέα
Δεν αναφέρονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις κατά τη παράδοση	Αυστηρό καθεστώς σε ότι αφορά την παράδοση
Δεν μεταφέρονται ζώντα ζώα	Μεταφορά ζώντων ζώων, πρόβλεψη απαλλακτικών ρητρών για την μεταφορά τους
Αποζημίωση βάση του τόπου και του χρόνου εκφόρτωσης	Αποζημίωση βάση του τόπου και του χρόνου παράδοσης
Δικαιοσύνη βάση δικαστικής απόφασης	Εφαρμογή διαιτησίας
Αποζημίωση ->2 SDR's/kilo ή 666,67 SDR' s δέμα/μονάδα	Αυξάνονται τα όρια της αποζημίωσης: 3 SDR's/kilo ή 875 SDR' s μονάδα/πακέτο
Αποζημίωση βάση του τόπου και του χρόνου εκφόρτωσης	Αποζημίωση βάση του τόπου και του χρόνου παράδοσης
Έχουν εφαρμοστεί	Δεν έχουν εφαρμοστεί

## Βιβλιογραφία

### Νομοθετήματα

Συνθήκη Χάγης/Χάγης – Βίσμπυ 1924-1968  
Συνθήκη του Ρότερνταμ 2008  
Συνθήκη του Αμβούργου 1978  
Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)

### Ελληνική Βιβλιογραφία

Αθανασίου Ι. Λία, *“Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης, για ναυτικές απαιτήσεις”*, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα (2005).

Α. Κιάντου- Παμούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 6η έκδοση, τόμος ΙΙ, εκδόσεις Σταμούλη Εμ. Κωνσταντινίδη. *“Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας Μεταφοράς”*, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα, (2001).

Γκιζιάκης Κ. , Παπαδόπουλος Α. Ι, Πλωμαρίτου Ε.Η, *« Εισαγωγή στις Ναυλώσεις»*, (β’ έκδοση), εκδόσεις Α.Θ. Σταμούλης, Αθήνα (2006).

Κιάντου- Παμπούκη Αλίκη, *“Ναυτικό Δίκαιο”* , Τόμος Ι,ΙΙ, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα (2005 , 2007).

Τζελέπης Ν. *“Μεταφορά εμπορευμάτων δια θαλάσσης- Ναυλοσύμφωνα, Φορτωτική, Κανόνες Χάγης”*, εκδόσεις Ίων, Αθήνα (1988).

### Ξένη Βιβλιογραφία

Anderson Victoria, 'A Critical Assessment of the Rotterdam Rules Potential to be Ratified, in Light of the Proposed Multimodal Transportation System and the Proposed Change to the Obligations and Liability of the Carrier' [2015] 5(1) Southampton Student Law Review 19 – 33

Astle W. (1982), *“ Bills of Lading Law”* , Fairplay Publication, pp. 45-67

Carr I. (1996), *“ International Trade Law”*, Cavendish Publishing Limited, pp 95-101.

Colinvaux R (1972), *“Carver Carriage if Goods by Sea”*, Stevens & Sons Limited 10<sup>th</sup> Edition, pp 134 – 135,163-168

Carole Murray and others, *Schmitt off The Law and Practice of International Trade* (12th edn, Sweet & Maxwell 2012) Pg 308 – 309

Hyun Sook (2009). *“Electronic Transport Records Provisions of the Rotterdam Rules and their Application Problems”*. The e-Business Studies, pp.147-169.



Katsivela, M. (2010). ‘Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules’. *Revue générale de droit*, pp.413.

Mo, J. (2010). ‘Determination of Performing Party’s Liability Under the Rotterdam Rules’. *Asia Pacific Law Review*, pp.243-258.

Nikaki Theodora , *The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by Sea]: multimodal at last or still all at sea?* (Sweet & Maxwell 2005) 1 – 5

Nikaki Theodora and BarişSoyer, 'A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves?' [2012] 30 (2) *Berkeley J Int'l Law* 303-305

Patwari, S. (2014). ‘Rotterdam and Hague-Visby Rules -- A Comparative Analysis’. *Electronic Journal. Racine, International Multimodal Transport*, pp.72-86.

Sun-Ok Kim (2012). ‘An Application of the Article 3(6) of the Hague/Visby Rules in relation of Delivery Operations of a Cargo’. *The Journal of International Trade & Commerce*, pp.161-177.

Thomas, D. (2010). ‘The Position of Shippers under the Rotterdam Rules. *European Journal of Commercial Contract Law*’, pp.22-27.

### Ηλεκτρονικές Πηγές

Anomi Wanigasekera, Comparison of Hague’s Visby and Hamburg Rules, (2012).  
[http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison\\_of\\_hague\\_and\\_hamburg-AW.pdf](http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf)  
Προπλάστηκε 16/12/2022

Cappagli Alberto, Limitation of Liability in the Rotterdam Rules, (2012),  
<http://www.comitemaritime.org/Rotterdam-Rules/0,2748,14832,00.html> -  
Προπλάστηκε 19/12/2022

Diego Esteban Chami, The Obligations of the Carrier, (2019).  
<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php.Papers/Colloquium>  
Προπλάστηκε 12/01/2023

Hannu Honka, CMI - Colloquium on the Rotterdam Rules - Rotterdam, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage Of Goods Wholly or Partly By Sea, Scope of Application and Freedom of Contract, (2009)  
<http://www.mararbpiraeus.eu/index.php/news/28>.  
Προπλάστηκε 16/12/2022

Hague’s Rules, International Convention for the Unification of Certain Rules of

Law relating to Bills of Lading, (2008)

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>

Προπλάστηκε 14/01/2023

Professor Charles Debattista, “the goods carried–Who gets them and who controls the”, (2009).

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php>.

Προπλάστηκε 03/02/2023

William Tetley, Interpretation and construction of The Hague’s, Hague’s Visby and Hamburg Rules, (2011).

<http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/rulesinterpretation.pdf>

Προπλάστηκε 21/01/2023