



**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»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΗ ΧΡΗΣΗ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Advantages and Limitations in the use of Electronic Bill of
Ladings in Shipping**

Ονοματεπώνυμο Φοιτητή:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΚΗΣ

Ονοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2023



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Κορρές Άλκης

Παπουτσιδάκης Μιχαήλ

Δρόσος Χρήστος



ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Λουκάκης Γεώργιος του Αλεξάνδρου με αριθμό μητρώου 8066207 φοιτητής 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».

Ο δηλών

Λουκάκης Γεώργιος

Ημερομηνία



Περίληψη Διπλωματικής Εργασίας

Η μεγάλης κλίμακας μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών στις αρχές του 19ου αιώνα κατέστησε αναγκαία μια καινοτόμο εταιρική δομή. Οι αρχικοί στόχοι ήταν η ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού, η επιτάχυνση των επισκευών, η εξασφάλιση ολοκληρωμένης μεταφοράς και η μείωση των κεφαλαιουχικών δαπανών.

Τα μέρη οδηγήθηκαν στην αναζήτηση του καλύτερου φορτίου ή πλοίου που θα τους εξυπηρετούσε με τη μετακίνηση και την αποστολή προϊόντων. Εκτός από την υπογραφή σύμβασης πώλησης με τον πωλητή του αγαθού, ο αγοραστής συμφώνησε επίσης να μεταφερθεί με σύμβαση ναύλωσης.

Παρουσιάζοντας την ισχύουσα νομοθεσία και τις διάφορες διαδικασίες που ισχύουν κατά την εκτέλεση μιας ναυτιλιακής μεταφοράς, το επίσημο έγγραφο μεταφοράς φορτωτική (Bill of Lading) θα εξεταστεί τόσο νομικά όσο και πρακτικά στην παρούσα διπλωματική εργασία. Για θέματα που αφορούν τη θαλάσσια μεταφορά, η φορτωτική αποτελεί εδώ και πολύ καιρό σημείο αναφοράς. Η συμφωνία αυτή είναι καθοριστικής σημασίας για την κατανομή των υποχρεώσεων, των δεσμεύσεων και των δικαιωμάτων που ελέγχουν τη νόμιμη μεταφορά εμπορευμάτων λόγω της φύσης, των λειτουργιών και του νομικού της πλαισίου.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα ορίσουμε τη φορτωτική και θα δώσουμε μια σύντομη επισκόπηση της ιστορικής της εξέλιξης. Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν σε μεγαλύτερο βάθος οι διάφορες μορφές φορτωτικών, οι σκοποί τους και οι ισχύοντες νόμοι.



Στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναλυθούν όλα τα συστήματα υποκατάστασης της φορτωτικής και, φυσικά, θα καλυφθεί η ιδέα και η εφαρμογή της ηλεκτρονικής φορτωτικής. Θα συζητήσουμε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της χρήσης της ηλεκτρονικής φορτωτικής, καθώς και κάθε σχετικό νομικό ζήτημα, καθώς πρόκειται για την πιο σύγχρονη μέθοδο διακίνησης εγγράφων.

Το τρίτο κεφάλαιο θα περιλαμβάνει μια κριτική όλων των προηγούμενων προσπαθειών αντικατάστασης της συμβατικής φορτωτικής από ένα ηλεκτρονικό έντυπο φορτωτικής. Θα καλύψουμε επίσης το κρίσιμο ζήτημα του κατά πόσον η ψηφιακή έκδοση της φορτωτικής θα μπορούσε να έχει την ίδια νομική υπόσταση με την έντυπη έκδοση, η οποία είναι απαραίτητη για την ομαλή μετάβαση σε μια ηλεκτρονική φορτωτική.

Στο τελευταίο κεφάλαιο θα παραθέσουμε τα συμπεράσματά μας μετά την εξέταση αυτού του πιεστικού ζητήματος, καθώς και ορισμένες ιδέες/σκέψεις για νέους κανόνες που θα διευκόλυναν και θα απλοποιούσαν τη μετάβαση σε μια ηλεκτρονική φορτωτική.

Προκειμένου να κατανοήσουν οι αναγνώστες σε βάθος τη φορτωτική, ο πρώτος στόχος της διατριβής είναι να τους δώσει βασικές πληροφορίες. Ο δεύτερος στόχος της είναι να δώσει στους αναγνώστες μια βαθύτερη κατανόηση του κρίσιμης σημασίας θέματος της ηλεκτρονικής φορτωτικής και της πιθανής νέας εποχής για τις θαλάσσιες μεταφορές.



Abstract

The large-scale transportation of goods and passengers in the early 19th century necessitated an innovative corporate structure. The initial goals were to strengthen the human workforce, speed up repairs, ensure integrated transportation, and reduce capital expenditures.

The parties were led to search for the best cargo or ship that would serve them with the movement and shipment of goods. In addition to signing a sales contract with the seller of the goods, the buyer also agreed to be transported under a charter contract. Presenting the applicable legislation and the various procedures that apply during the execution of a maritime transport, the official document of freight transport (Bill of Lading) will be examined both legally and practically in this thesis. For issues related to sea transport, the Bill of Lading has long been a reference point. This agreement is of crucial importance for the distribution of obligations, commitments, and rights that control the lawful transport of goods due to its nature, functions, and legal framework.

In the first chapter, we will define the Bill of Lading and provide a brief overview of its historical development. We will then present in greater depth the various forms of Bills of Lading, their purposes, and the applicable laws.

In the second chapter, all the substitution systems of the bill of lading will be analyzed, and of course, the idea and application of electronic bills of lading will be covered. We will discuss the advantages and disadvantages of using electronic bills



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



of lading, as well as any relevant legal issues, as it is the most modern method of document transportation.

The third chapter will include a review of all previous attempts to replace the conventional bill of lading with an electronic version. We will also cover the critical issue of whether the digital version of the bill of lading could have the same legal status as the paper version, which is essential for a smooth transition to an electronic bill of lading.

In the final chapter, we will present our conclusions after examining this pressing issue, as well as some ideas/thoughts for new rules that would facilitate and simplify the transition to an electronic bill of lading.

To help readers understand the bill of lading in-depth, the first goal of the thesis is to provide them with basic information. The second goal is to give readers a deeper understanding of the critically important topic of electronic bills of lading and the possible new era for marine transportation.



Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή	- 9 -
2. Τύποι Φορτωτικής	- 11 -
2.1 Λειτουργίες της φορτωτικής	- 12 -
2.2 Ισχύουσα Νομοθεσία	- 15 -
2.3 Ηλεκτρονική Φορτωτική	- 22 -
2.3.1 Πλεονεκτήματα Ηλεκτρονικής Φορτωτικής.....	- 22 -
2.3.2 Μειονεκτήματα Ηλεκτρονικής Φορτωτικής.....	- 24 -
2.3.3 Νομικά ζητήματα.....	- 27 -
3. Αντικατάσταση Συμβατικής Φορτωτικής με ηλεκτρονική Φορτωτική.....	- 32 -
3.1 SEAdocs.....	- 34 -
3.2 CMIRules.....	- 36 -
3.2.1 Bolero.....	- 40 -
3.3 Κριτική προσπάθειας αντικατάστασης φορτωτικής.....	- 44 -
4. Συμπεράσματα	- 45 -
Βιβλιογραφία	- 47 -



1. Εισαγωγή

Για θέματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές, η φορτωτική αποτελεί εδώ και πολύ καιρό σημείο αναφοράς. Αποτελεί κρίσιμο έγγραφο για την κατανομή των καθηκόντων, των ευθυνών και των δικαιωμάτων που ελέγχουν τη νόμιμη μεταφορά εμπορευμάτων λόγω της φύσης, των λειτουργιών και του νομικού πλαισίου της. Καθώς ο κλάδος των μεταφορών αναπτύχθηκε και η παγκόσμια ζήτηση για προϊόντα και υπηρεσίες αυξήθηκε, προέκυψαν προκλήσεις που έπρεπε να επιλυθούν, συμπεριλαμβανομένης της μεταρρύθμισης πολυάριθμων κανονιστικών πλαισίων, ώστε να καταστεί δυνατή η ταχεία, απρόσκοπτη και ασφαλής μεταφορά (Κιάντου-Παμπούκη, 2007). Η φορτωτική είναι ένα έγγραφο που εκδίδεται κατά τη διάρκεια όλων των τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών, χερσαίων και θαλάσσιων. Έχει άμεση σχέση με τη σύμβαση για τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης, η οποία αφορά κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά έχει επίσης σημαντική σχέση με τη σύμβαση ναύλωσης, διότι, ελλείψει ναυλοσύμφωνου, χρησιμεύει και για την απόδειξη των όρων της ναύλωσης (Κωνσταντινίδης, 2001). Στις θαλάσσιες μεταφορές, η φορτωτική είναι ένα έγγραφο με το οποίο ο εκφορτωτής ή ο μεταφορέας πιστοποιεί το γεγονός ότι τα εμπορεύματα έχουν φορτωθεί ή παραληφθεί και αναλαμβάνει τη δέσμευση να τα παραδώσει στο λιμάνι προορισμού. Δεδομένου ότι η φορτωτική βεβαιώνει τη φόρτωση ή εκφόρτωση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, προκύπτει ότι έχει ήδη συναφθεί συμφωνία μεταξύ των μερών που εμπλέκονται στη μεταφορά των εμπορευμάτων πριν από την έκδοσή της και η φορτωτική εκδίδεται ως απόδειξη της συμφωνίας αυτής.

Η φορτωτική χρησιμεύει ως αποδεικτικό στοιχείο τόσο για τη σύναψη της σύμβασης όσο και για τους όρους της, διότι πιστοποιεί επίσης τη συμφωνία των



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



δηλώσεων βούλησης του φορτωτή και του μεταφορέα, τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς και τους όρους της, καθώς και τη φόρτωση ή την απλή παραλαβή των εμπορευμάτων, το είδος και η ποσότητα των οποίων προσδιορίζονται σε αυτήν (Κωνσταντινίδης, 2001).

Επίσης, το έγγραφο της φορτωτικής περιέχει τη διαβεβαίωση της παράδοσης και της μεταφοράς του εμπορεύματος, κατά τρόπο ώστε να είναι αδύνατο να ισχυριστεί κανείς έγκυρη μεταφορά χωρίς την κατοχή του εγγράφου και την προσκόμισή του στον μεταφορέα (Κωνσταντινίδης, 2001). Η φορτωτική αναφέρεται ως διαπραγματεύσιμο μέσο σε αυτόν τον ρόλο. Επιπλέον, επειδή υποδηλώνει την κυριότητα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων με τεκμήριο κυριότητας υπέρ του νόμιμου κομιστή, η φορτωτική είναι ένα διαπραγματεύσιμο έγγραφο τίτλου ή ένα έγγραφο που αποδεικνύει τα εμπορεύματα που αναφέρονται σε αυτήν. Δεδομένου ότι η μεταβίβαση της φορτωτικής υποκαθιστά την παράδοση του εμπορεύματος ή άλλες διατυπώσεις που απαιτούνται από το εμπράγματο δίκαιο, απλοποιεί τη μεταφορά του εμπορεύματος μεταβιβάζοντας την κυριότητα (κατοχή) αυτού και δημιουργώντας εμπράγματα δικαιώματα επ' αυτού (Κωνσταντινίδης, 2001).



2. Τύποι Φορτωτικής

Υπάρχουν τρεις διαφορετικές φορτωτικές: Ο νόμιμος ιδιοκτήτης του μεταφερόμενου φορτίου είναι η πλασματική φορτωτική (Nominate B/L), στην οποία αναφέρεται ο παραλήπτης ως το πρόσωπο στο οποίο πρέπει να παραδοθεί το φορτίο μετά την εκφόρτωσή του από το πλοίο. Ο δεύτερος τύπος φορτωτικής, που ονομάζεται "Order B/L", προσδιορίζει τον παραλήπτη μετά τη μεταφορά και τον καθιστά ιδιοκτήτη του φορτίου κατά την οπισθογράφιση της φορτωτικής. Τέλος, υπάρχει και η φορτωτική " στον κομιστή"(Bearer bill of lading), η οποία επιτρέπει στον δικαιούχο του φορτίου να είναι αυτός που κατέχει το έγγραφο χωρίς να απαιτείται οπισθογράφιση για τη μεταβίβασή του (Κιάντου - Παμπούκη, 2007).

Ανεξάρτητα από το είδος της φορτωτικής που χρησιμοποιείται, πρέπει να πληροί τρεις βασικούς σκοπούς, προκειμένου να διακρίνονται μεταξύ τους οι (νομικές) δεσμεύσεις και οι υποχρεώσεις των μερών.



MAERSK BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT

SHIPPER: [Blank] VESSEL: [Blank] VESSEL NO.: [Blank]

CONSIGNEE: [Blank] POLY: [Blank]

DATE OF ISSUANCE: [Blank] PLACE OF ISSUANCE: [Blank]

DATE OF RECEIPT: [Blank] PLACE OF RECEIPT: [Blank]

PARTICULARS FURNISHED BY SHEPPER

Weight	Measurement
[Blank]	[Blank]

CHARGES: [Blank]

DATE OF ISSUANCE: [Blank] PLACE OF ISSUANCE: [Blank]

DATE OF RECEIPT: [Blank] PLACE OF RECEIPT: [Blank]

SIGNED FOR THE CARRIER: [Blank]

Εικόνα 1. Κλασικό παράδειγμα φορτωτικής.

2.1 Λειτουργίες της φορτωτικής

Αποδεικτική

Η φορτωτική χρησιμεύει ως επιβεβαίωση ότι το φορτίο που αναφέρεται στο περιεχόμενό της έχει παραληφθεί. Μια τέτοια περιγραφή συνεπάγεται συνήθως δύο πράγματα. Πρώτα περιγράφονται τα πράγματα που παρέχονται από τον φορτωτή πριν από τη φόρτωση και τα οποία απαιτούνται για την αναγνώριση του φορτίου. Προκειμένου να μετρηθεί ολόκληρη η ποσότητα των μεταφερόμενων προϊόντων, καταγράφεται επίσης η ποσότητα κάθε αντικειμένου σε βάρος, τεμάχια, σάκους ή συσκευασίες. Η φορτωτική περιγράφει επίσης την κατάσταση του φορτωμένου φορτίου. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οποιαδήποτε έλλειψη ή ασυμφωνία με



τις περιγραφές που περιέχονται στη φορτωτική μπορεί να δώσει αφορμή για νομικές ενέργειες από τον θιγόμενο για τη διόρθωσή της (Κιάντου - Παμπούκη, 2007).

Η ευθύνη για τη διαπίστωση τυχόν λαθών και λαθών βαρύνει τους μεταφορείς, διότι η φορτωτική αποτελεί εκ πρώτης όψεως αποδεικτικό στοιχείο ή στοιχείο που από μόνο του μπορεί να επιβεβαιώσει έναν ισχυρισμό ή να τον καταστήσει γεγονός. Η φορτωτική που περιγράφει με ακρίβεια και λεπτομέρεια την κατάσταση και την ποσότητα των εμπορευμάτων που φορτώνονται στο πλοίο προς μεταφορά πρέπει να αποστέλλεται από τον μεταφορέα στον αποστολέα του φορτίου μέσω του πλοιάρχου.

Αξιογραφική

Μία από τις πρωταρχικές λειτουργίες της φορτωτικής είναι να επιτρέπει τη δυνητική μεταβίβαση της κυριότητας του φορτίου από τον νόμιμο ιδιοκτήτη. Η φορτωτική πρέπει να μεταβιβαστεί προκειμένου να γίνει η παράδοση των εμπορευμάτων, καθώς αυτό αποτελεί συνήθη επιχειρηματική πρακτική. Η κατοχή της φορτωτικής είναι συγκρίσιμη με την προσωρινή κυριότητα του φορτίου. Συνεπώς, η φορτωτική λειτουργεί σαφώς ως μια μορφή ακριβούς αντιπροσωπευτικής περιγραφής των εμπορευμάτων που προσδιορίζονται σε αυτήν (Κιάντου-Παμπούκη, 2007).

Από την άποψη αυτή, είναι ζωτικής σημασίας να έχουμε κατά νου ότι, ακόμη και αν η φορτωτική μπορεί να λειτουργήσει ως ένα είδος ακριβούς απεικόνισης των προϊόντων, σε καμία περίπτωση δεν συνεπάγεται ότι το φορτίο έχει αλλάξει ιδιοκτησία. Όταν ο παραλήπτης ή ο οπισθογράφος της φορτωτικής σχεδιάζει να μεταβιβάσει τη φορτωτική, μεταβιβάζεται επίσης το δικαίωμα παραλαβής του φορτίου που μεταφέρει ο μεταφορέας κατά την άφιξη του πλοίου. Ακόμη και αν η φορτωτική δεν είναι εξ ολοκλήρου ένα πλήρως μεταβιβάσιμο έγγραφο, η εξουσία του κατόχου να τη μεταβιβάσει είναι σημαντική και πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Οι



πλοιοκτήτες θεωρούν τη φορτωτική ως έγγραφο που παρέχει στον κάτοχό της την εξουσία να αναλάβει τη φύλαξη του μεταφερόμενου φορτίου. Όμως, ελλείψει φορτωτικής ή ακόμη και LOI (Letter of Indemnity), η γνήσια παράδοση του φορτίου από τον πλοίαρχο δεν τον υποχρεώνει να το μεταβιβάσει στον εσφαλμένο παραλήπτη.

Εμπράγματα

Μία από τις πιο παραδοσιακές αντιλήψεις υποστηρίζει ότι, επειδή η σύμβαση μεταφοράς υπάρχει πριν από τη φορτωτική, οι όροι στο πίσω μέρος του εγγράφου χρησιμεύουν ως απόδειξη ότι ο φορτωτής και ο μεταφορέας είχαν συνάψει σύμβαση. Με άλλα λόγια, οι πληροφορίες προστίθενται στη φορτωτική αφού έχει καταρτιστεί η σύμβαση μεταφοράς, αλλά πριν από την αποστολή των αντικειμένων στο πλοίο για φόρτωση (Κιάντου - Παμπούκη, 2007). Αναγνωρίζεται επίσης ότι οι όροι της φορτωτικής για τη μεταφορά είναι νομικά εκτελεστοί και ότι ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να προβεί σε περαιτέρω ενέργειες σε περίπτωση μεταβίβασης της φορτωτικής σε τρίτο πρόσωπο που είναι νομικό πρόσωπο. Εάν υπάρχει σύμβαση για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μεταξύ του οπισθογράφου και του μεταφορέα, η φορτωτική χρησιμεύει ως αδιάσειστη απόδειξη του γεγονότος αυτού. Ο εγγυητής στην προκειμένη περίπτωση δεν γνωρίζει τους όρους της σύμβασης φορτοεκφόρτωσης, αλλά ακόμη και αν γνώριζε, δεν θα μπορούσε να τους αμφισβητήσει. Ορισμένες φορές οι διατάξεις σχετικά με τη νομική σχέση μεταξύ του φορτωτή και του πλοιοκτήτη μπορούν να αναθεωρηθούν στο πίσω μέρος της φορτωτικής, η οποία αποτελεί συστατικό στοιχείο του ναυλοσυμφώνου (Όποορα, 1992). Η φορτωτική θα χρησιμεύσει μόνο ως αποδεικτικό στοιχείο της παραλαβής του φορτίου στην πλειονότητα των περιπτώσεων και οι συμφωνηθέντες όροι του ναυλοσυμφώνου θα υπερισχύουν.



2.2 Ισχύουσα Νομοθεσία

Συνήθως, το αγγλικό δίκαιο εφαρμόζεται στην εμπορική συναλλαγή και στη φορτωτική. Οι αρχές του αγγλικού δικαίου χρησιμεύουν ως βοηθητικοί κανόνες ακόμη και σε περιπτώσεις όπου δεν επιλέγονται ρητά ή σιωπηρά, δεδομένου ότι αποτυπώνουν με ακρίβεια τις παγκοσμίως κοινές απαιτήσεις του εμπορίου. Το έγγραφο της φορτωτικής καθορίζει το σχετικό νομικό πλαίσιο. Πολλοί από τους κανόνες στο μπροστινό και το πίσω μέρος της φορτωτικής γίνονται δεκτοί ως συμβατικές ρήτρες. Επιπλέον, η προσθήκη ρητρών στη σύμβαση που εγγυώνται την ομαλή λειτουργία του φορτίου θεωρείται εύλογη από το νόμο. Για παράδειγμα, η φράση "αξιοπλοΐα" μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει ακόμη και την πιο απλή φορτωτική, δηλαδή ότι το πλοίο είναι και θα παραμείνει σε κατάσταση που του επιτρέπει να πλέει και να μεταφέρει εμπορεύματα καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού (B. Soyer, 2006). Επίσης, κάθε φορά που νέοι κανονισμοί και κανόνες για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων εγκρίνονται από διάφορες κυβερνήσεις κατά τη διάρκεια ναυτιλιακών διασκέψεων, καταγράφονται με τη μορφή συμβάσεων. Η Σύμβαση της Χάγης, η Σύμβαση της Χάγης-Bisby και η Σύμβαση του Αμβούργου είναι οι πιο γνωστές από αυτές. Οι κανονισμοί αυτοί ισχύουν τόσο κατά τη στιγμή της έκδοσης της φορτωτικής όσο και κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης (B. Soyer, 2006). Ενίοτε μπορεί να προστεθούν νέοι όροι και υποχρεώσεις με παραπομπή της φορτωτικής σε σύμβαση ή άλλο έγγραφο. Οι κανόνες του Αμβούργου, της Χάγης ή της Χάγης-Bisby, για παράδειγμα, μπορούν να αναφέρονται στη φορτωτική. Επιπλέον, πολυάριθμοι οργανισμοί και εμπορικές ομάδες έχουν εργαστεί για την τυποποίηση της λογικής και των αναγνωρισμένων πρακτικών του διεθνούς εμπορίου. Η UCP600 και οι Incoterms αναγνωρίστηκαν αργότερα ως επιτυχημένες προσπάθειες τυποποίησης.

Αυτές μπορούν να περιγραφούν ως απλές, μη δεσμευτικές ονομασίες που βασίζονται σε συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί από το κρατικό δίκαιο. Αυτές οι



κατευθυντήριες γραμμές αντικατοπτρίζουν την πρακτική και προσφέρουν ορθές συμβουλές για το τι πρέπει να γίνει σε περίπτωση απώλειας σύμβασης, αλλά δεν είναι νομικά δεσμευτικές, εκτός εάν προβλέπεται ρητά. Το νομικό πλέγμα της φορτωτικής έχει κατασκευαστεί λαμβάνοντας υπόψη όλες τις προαναφερθείσες πληροφορίες (ταυτότητα των μερών, δικαιώματα και υποχρεώσεις). Ορισμένοι από τους προαναφερθέντες όρους συνέβαλαν στη θεμελίωση νέων νόμων, ενώ άλλοι είχαν μικρότερο αντίκτυπο (Κιάντου - Παμπούκη, 2007). Η φορτωτική είναι το σημαντικότερο έγγραφο μεταξύ πολλών που αντικατοπτρίζουν τη σύμβαση όταν η συναλλαγή μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή περιλαμβάνει την αποστολή εμπορευμάτων. Για να αποφευχθούν τα προβλήματα που προκύπτουν από τις υποχρεώσεις και των δύο μερών, έχουν καταβληθεί εκτεταμένες προσπάθειες για τη θέσπιση κανονισμών που διέπουν τη διαδικασία μεταφοράς προϊόντων. Άλλοι προκαθορίζονται από τα μέρη, ενώ άλλοι είναι υποχρεωτικοί. Οι τρεις σημαντικότεροι είναι οι UCP600, οι Incoterms 2010 και οι κανόνες της Χάγης-Bisby.

Incoterms 2010

Αυτοί οι όροι εισήχθησαν για πρώτη φορά από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (CCI) το 1936 στο Παρίσι, προκειμένου να αντικατοπτρίζουν τους κινδύνους και τα έξοδα που εμπλέκονται μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή του φορτίου. Έγιναν πολλές προσαρμογές στους κανόνες αυτούς πριν τους αντικαταστήσουν οι Incoterms 2010 (γνωστοί και ως Incoterms 2010). Οι φράσεις αυτές βοηθούν στη μείωση της αβεβαιότητας που μπορεί αναμφίβολα να αναπτυχθεί τόσο για τον αγοραστή όσο και για τον πωλητή σε κάθε επιχειρηματική συναλλαγή, δεδομένων των ποικίλων εμπορικών εθίμων και ερμηνειών από χώρα σε χώρα. Οι διακριτές ευθύνες και υποχρεώσεις τους για την παράδοση των εμπορευμάτων και οι



γραπτές υποχρεώσεις του πωλητή γίνονται ρητά από τις διεθνείς εμπορικές συμφωνίες.

Έτσι, παρόλο που είναι προαιρετικές, οι INCOTERMS είναι μια κοινά χρησιμοποιούμενη και τυποποιημένη ορολογία που βοηθά τα μέρη στην αποφυγή διαφορών με τον κατάλληλο καταμερισμό του κόστους και των κινδύνων μεταξύ τους. Τα ακόλουθα είναι ειδικά εγγυημένα βάσει των Incoterms σε μια σύμβαση πώλησης (Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC), 2010).

- Εντοπίζουν την κρίσιμη στιγμή κατά την οποία οι κίνδυνοι που συνδέονται με την απώλεια, τη ζημία και την κλοπή προϊόντων κατά τη μεταφορά μεταφέρονται από τον πωλητή στον αγοραστή, επιτρέποντας στο μέρος που φέρει τον κίνδυνο να λάβει τις κατάλληλες προφυλάξεις, ιδίως όσον αφορά την ασφάλιση.

- Διευκρινίζει ποιος πρέπει να υπογράψει τη σύμβαση μεταφοράς.

- Επιμερίζει το κόστος της διοίκησης, της διαχείρισης και της διεκπεραίωσης μεταξύ των δύο μερών σε διάφορες φάσεις της διαδικασίας.

- Προσδιορίζει ποιος είναι υπεύθυνος για τη συσκευασία, την επισήμανση, το χειρισμό, τη φόρτωση και την εκφόρτωση των αντικειμένων.

- Τέλος, περιγράφει τις ευθύνες κάθε μέρους για τη διεξαγωγή των επίσημων διαδικασιών εξαγωγής ή/και εισαγωγής, την καταβολή των εισαγωγικών δασμών και τελών και την παράδοση των απαιτούμενων εγγράφων. Το ICC διατήρησε 11 Incoterms. Σύμφωνα με το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC), το 2010 οι ακόλουθες είναι οι πιο κρίσιμες φράσεις για τη διαμετακόμιση εμπορευμάτων.

- Το κόστος και η μεταφορά (C&F), συχνά γνωστό ως αξία και ναύλος, αναφέρεται στις πολυάριθμες υποχρεώσεις από τη φόρτωση έως την εκφόρτωση.
- CIF σημαίνει κόστος, ασφάλιση και ναύλος στο επιλεγμένο λιμάνι προορισμού .



- Ο όρος CPT (carriage and insurance paid) περιγράφει το εύρος της ασφαλιστικής κάλυψης της μεταφοράς.
- Με τη χρήση του όρου FOB (free on board), ο πωλητής χρειάζεται απλώς να καταστήσει τα προϊόντα προσβάσιμα στο επιλεγμένο λιμάνι φόρτωσης- μόλις τα εμπορεύματα επιβιβαστούν στο πλοίο, ο πωλητής έχει ολοκληρώσει τις υποχρεώσεις του. Ο αγοραστής επιλέγει το πλοίο και πληρώνει το ναύλο.

Επειδή δεν έχουν καμία σχέση με το πλοίο ή τον καπετάνιο, τα προαναφερθέντα ακρωνύμια χρησιμοποιούνται μόνο για τη διευκόλυνση του αγοραστή και του πωλητή και συνήθως δεν αναγράφονται στη φορτωτική.

UCP 600

Οποιοσδήποτε αγοραστής πρέπει να πληρώσει τον ιδιοκτήτη σε μια εμπορική συμφωνία με ένα ξένο έθνος. Μετρητά, τράπεζα, εξασφάλιση όλων των απαραίτητων εγγράφων από τον πωλητή και αποδέσμευσή τους μετά την πληρωμή από τον αγοραστή, ή - πιο συχνά - η χρήση ενέγγυας πίστωσης, όλα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ολοκλήρωση αυτής της συναλλαγής. Μια ενέγγυα πίστωση υποδηλώνει ότι ο αγοραστής συμφωνεί να καταβάλει την πληρωμή μόλις λάβει επιβεβαίωση ότι τα εμπορεύματα έχουν φορτωθεί στο πλοίο. Ένα παράδειγμα αποδεικτικού εγγράφου είναι η φορτωτική. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι μια ενέγγυα πίστωση τιμάται, ο Διεθνής Οργανισμός Επιχειρήσεων θέσπισε το 1933 τον Κώδικα UCP (Uniform Customs and Practice).

Η χρήση τους είναι αποτέλεσμα της υιοθέτησης αυτών των κανόνων από τις τράπεζες και τα εμπορικά επιμελητήρια, οι οποίοι έχουν υποστεί έξι τροποποιήσεις από την ίδρυσή τους (Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC), 2010).

Η φορτωτική πρέπει να είναι σε μορφή που το χρηματοπιστωτικό σύστημα μπορεί απλά και αποτελεσματικά να υποστηρίξει, σύμφωνα με ένα από τα κριτήρια. Η φορτωτική πρέπει να πληροί ορισμένους όρους, σύμφωνα με τους κανονισμούς



UCP. Οι κανόνες αυτοί ισχύουν μόνο για τον αγοραστή και τον πωλητή- ο πλοίαρχος δεν καλύπτεται από αυτούς. Οι όροι της φορτωτικής και η σύμβαση μεταξύ αγοραστή και πωλητή συνήθως δεν αμφισβητούνται από τον πλοίαρχο τώρα ή στο εγγύς μέλλον (International Chamber of Commerce (ICC), 2010).

Hague Visby Rules

Οι Κανόνες της Χάγης επικυρώθηκαν τον Αύγουστο του 1924 στις Βρυξέλλες, αφού εγκρίθηκαν στη Χάγη το 1921. Μια σημαντική τροποποίηση αυτών των νόμων έγινε στο Βίσμπυ το 1963 και έγινε εκτελεστή το 1968. Οι κανονισμοί ονομάστηκαν έτσι κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ ως αποτέλεσμα της αλλαγής αυτής (Hague – Visby Rules) (Κιάντου - Παμπούκη, 2007).

The Hamburg Rules

Η διεθνής διαμετακόμιση εμπορευμάτων διέπεται από ένα σύνολο κανονισμών που είναι γνωστοί ως Κανόνες του Αμβούργου. Οι κανόνες αυτοί αποτελούν μέρος της Διεθνούς Σύμβασης για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία υπεγράφη στο Αμβούργο τον Μάρτιο του 1978. (U.N., Hamburg rules 1978-United Nations Convention on the carriage of goods by sea). Σε μια προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα ενιαίο νομικό πλαίσιο για τη μεταφορά προϊόντων με εμπορικά πλοία στην ανοικτή θάλασσα, αναπτύχθηκε η Σύμβαση. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που στήριζαν αυτή την κίνηση ήταν η επιθυμία των αναδυόμενων κρατών να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις με τα άλλα ανεπτυγμένα κράτη μέλη της Σύμβασης. Με τους Κανόνες του Αμβούργου καταβλήθηκε προσπάθεια να αναπτυχθεί ένα νομικό σύστημα αιχμής που δεν θα βοηθούσε αδικαιολόγητα τις επιχειρήσεις πλοίων. Τα βιομηχανικά κράτη που είναι μέλη του ΟΗΕ δεν υιοθέτησαν τους κανονισμούς- αντίθετα, επέλεξαν να διατηρήσουν τα



νομικά πλαίσια που είχαν δημιουργηθεί από τους κανόνες της Χάγης και τους κανόνες της Χάγης-Bisby.

The Rotterdam Rules

Οι Κανόνες του Ρότερνταμ, αρχικά Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων εξ ολοκλήρου ή εν μέρει δια θαλάσσης, είναι μια συνθήκη που καθιέρωσε μια νέα σειρά διεθνών προτύπων για τον εκσυγχρονισμό του ισχύοντος νομικού πλαισίου για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Οι κανόνες σχεδιάστηκαν για να αντιμετωπίσουν τη νομική σύνδεση μεταξύ μεταφορέων και κατόχων φορτίου. Ο στόχος ήταν να επικαιροποιηθεί το προϋπάρχον πλαίσιο που είχαν θεσπίσει οι προηγούμενοι νόμοι, ώστε να δοθεί ένα πιο σύγχρονο και ομοιόμορφο νομικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Σύμβαση θεσπίζει ένα εμπεριστατωμένο και ομοιόμορφο νομικό πλαίσιο που διευκρινίζει τις υποχρεώσεις των μεταφορέων, των φορτωτών και των παραληπτών κατά την εκτέλεση μιας σύμβασης για τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων (Baatz et al., 2013).

Carriage of goods by sea act 1992 (cogsa 1992)

Ο νόμος του 1855 για τη Διεθνή Σύμβαση για τις φορτωτικές αντικαταστάθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 1992 από τον νόμο του 1992 για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων (COGSA 1992). Η σημαντικότερη αλλαγή που επέφερε το νέο νομικό πλαίσιο είναι η ιδέα του "νόμιμου κατόχου" της φορτωτικής. Κυρίως έδωσε τη δυνατότητα σε όποιον θεωρείται νόμιμος κάτοχος της φορτωτικής να μηνύσει τον μεταφορέα μέσω αυτής (Lorenzon et al, Σύμφωνα με τον COGSA 1992, το πρόσωπο που κατέχει νόμιμα τη φορτωτική και το κάνει σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης πώλησης του φορτίου μπορεί να ασκήσει αγωγή κατά του



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ & ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



μεταφορέα, ακόμη και αν την αποκτήσει αφού το φορτίο έχει εκφορτωθεί πλήρως. Το τμήμα 2 της προαναφερόμενης σύμβασης τονίζει ότι κάθε δικαιούχος του φορτίου που δεν έχει πράγματι υποστεί ζημία μπορεί να υποβάλει αγωγή για λογαριασμό του δικαιούχου που έχει υποστεί (Lorenzon et al., 2012). Το νομικό καθεστώς του εγγράφου της φορτωτικής καθορίζεται από τους νόμους που διέπουν τόσο τις εγχώριες όσο και τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, σύμφωνα με την COGSA, η οποία διευκρίνισε επίσης τυχόν παρεξηγήσεις που υπήρχαν μεταξύ νομικών και επαγγελματιών του επιχειρηματικού κλάδου σχετικά με τα δικαιώματα που συνδέονται με το έγγραφο αυτό. Επίσης, επικεντρώθηκε κυρίως στις αξιώσεις που εγείρονται κατά του μεταφορέα και στους τρόπους με τους οποίους ο μεταφορέας μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος για αξιώσεις που σχετίζονται με την προσεκτική μεταχείριση και μεταφορά του φορτίου μέχρι την παράδοση στον παραλήπτη, όπως ο όρος αυτός χρησιμοποιείται σύμφωνα με τη Ναυτιλιακή Σύμβαση (Lorenzon et al., 2012).



2.3 Ηλεκτρονική Φορτωτική

2.3.1 Πλεονεκτήματα Ηλεκτρονικής Φορτωτικής

Εξάλειψη φαινομένων απάτης

Επειδή οι ηλεκτρονικές φορτωτικές φυλάσσονται σε κεντρικά συστήματα με προφυλάξεις ασφαλείας, όπως η ηλεκτρονική κρυπτογράφηση, είναι λιγότερο πιθανό να χρησιμοποιηθούν για απάτη. Οι ηλεκτρονικές φορτωτικές εξασφαλίζουν ότι η αποστολή παραδίδεται στον εξουσιοδοτημένο κομιστή της φορτωτικής, σε αντίθεση με τις παραδοσιακές φορτωτικές, οι οποίες εκτυπώνονται σε χαρτί και δεν μπορούν να αναπαραχθούν (Κωνσταντινίδης, 2001).

Διαχείριση εγγράφων και συναφών δαπανών

Η διακίνηση των συμβατικών φορτωτικών είναι δαπανηρή για τις επιχειρήσεις, καθώς πρέπει να αποστέλλονται στους παραλήπτες του φορτίου μέσω ταχυμεταφορέα, γεγονός που κοστίζει χρήματα. Τα έξοδα αυτά καλύπτουν επίσης την τιμή της επανεκτύπωσης των συμβατικών φορτωτικών σε περίπτωση που αυτές χαθούν. Αντίθετα, οι ηλεκτρονικές φορτωτικές παρέχουν άμεση ηλεκτρονική πρόσβαση στις φορτωτικές για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, ανεξάρτητα από τη φυσική τους θέση. Η δυνατότητα αυτή περιλαμβάνει τη δυνατότητα των ενδιαφερόμενων οργάνων να εγκρίνουν τις ηλεκτρονικές φορτωτικές πριν από την έκδοσή τους (Μάρκου, 2004).



Χρόνος

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι παραδοσιακές φορτωτικές είναι δαπανηρές για τη διαβίβαση με ταχυμεταφορά στα πολυάριθμα λιμάνια όπου το πλοίο θα εκφορτώσει το φορτίο του. Ωστόσο, το ταξίδι των παραδοσιακών φορτωτικών απαιτεί πολύ χρόνο και χρήμα, ιδίως όταν ένα φορτίο "αλλάζει χέρια" ενώ το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα. Αυτή η παραδοξότητα έχει οδηγήσει στην υποβολή αξιώσεων και στην αύξηση των δαπανών. Έχει επίσης καθιερωθεί να απελευθερώνεται το φορτίο με αντάλλαγμα άλλα έγγραφα, όπως η επιστολή αποζημίωσης (Letter of Indemnity - LOI). Πώς λειτουργεί μια φορτωτική. Οι συμβαλλόμενοι σε μια συναλλαγή πρέπει να είναι εγγεγραμμένοι χρήστες του ηλεκτρονικού συστήματος συναλλαγών, προκειμένου να μπορούν να επικοινωνούν και να ολοκληρώνουν συναλλαγές όταν χρησιμοποιούν ηλεκτρονικές φορτωτικές σε αντίθεση με τις παραδοσιακές φορτωτικές. Αυτό υποδηλώνει ότι η έννοια του ελεύθερου εμπορίου, η οποία ήταν δημοφιλής όταν υιοθετήθηκε η παραδοσιακή στρατηγική, φθίνει (Μάρκου, 2004). Το σύστημα ηλεκτρονικών συναλλαγών και οι ηλεκτρονικές φορτωτικές προορίζονται να αναπαράγουν και να τροποποιήσουν το ισχύον νομικό πλαίσιο που διέπει τις φορτωτικές μέσω συμβατικών συμφωνιών. Εάν τα μέρη αποφασίσουν να πραγματοποιήσουν συναλλαγές με τη χρήση ηλεκτρονικών εγγράφων και φορτωτικών, πρέπει να συνάψουν μια συμφωνία χρήσης, η οποία περιγράφει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά τη φορτωτική σύμφωνα με τους νόμους που διέπουν τις παραδοσιακές φορτωτικές (Μάρκου, 2004).



Νομική υποχρέωση

Ακόμη και αν το ηλεκτρονικό σύστημα συναλλαγών έχει σχεδιαστεί για να δεσμεύει τα μέρη με όρους και υποχρεώσεις παρόμοιες με εκείνες των συμβατικών φορτωτικών, οι συμβάσεις που χρησιμοποιούνται για την επίσημη καταγραφή των υποσχέσεων και των ευθυνών των μερών ενδέχεται να μην αναγνωρίζονται πλήρως από τις αρχές. Αυτό σημαίνει ότι μια ηλεκτρονική φορτωτική μπορεί να μην θεωρείται ως σύμβαση που είναι νομικά δεσμευτική. Η πιθανότητα αξιώσεων που απαιτούν περαιτέρω νομικές ενέργειες σχεδόν εξαλείφθηκε, επειδή τα μέρη περιορίστηκαν στο να συμπεριλάβουν μόνο αξιόπιστες νομικές εταιρείες ως εταίρους στις συμφωνίες τους, επομένως οι ενστάσεις αυτές δεν ελήφθησαν υπόψη από τα δικαστήρια. υποστήριξη των οργανώσεων για την ηλεκτρονική τιμολόγηση

Όπως προκύπτει από τις θέσεις τους επί του θέματος, η BIMCO και άλλοι σημαντικοί διεθνείς οργανισμοί συνεχίζουν να υποστηρίζουν τη χρήση ηλεκτρονικών φορτωτικών. Μια διάταξη σχετικά με τις ηλεκτρονικές φορτωτικές που έχει επίσης εκπονήσει η BIMCO εξετάζεται επίσης διεξοδικότερα κατωτέρω (BIMCO, 2017).

2.3.2 Μειονεκτήματα Ηλεκτρονικής Φορτωτικής

Τα μειονεκτήματα της χρήσης και της ενσωμάτωσης ηλεκτρονικών φορτωτικών δεν περιορίζονται μόνο στο ότι οι νόμοι που ισχύουν γι' αυτές είναι οι ίδιοι με εκείνους που ισχύουν για τις παραδοσιακές φορτωτικές. Σχετίζονται με την πραγματική αντικατάσταση των χάρτινων φορτωτικών με τις αντίστοιχες ηλεκτρονικές. Η λειτουργία των εγγράφων αποδείξεων είναι ένα από τα βασικά ζητήματα με τη χρήση των ηλεκτρονικών φορτωτικών, καθώς όλα τα νομικά



πλαίσια θεωρούν απαραίτητη την υπογραφή συμβάσεων και εγγράφων προκειμένου να αντιμετωπίζονται ως τίτλοι (Κιάντου-Παμπούκη, 2007).

Τα δικαστήρια δεν έχουν ακόμη αναγνωρίσει τη χρήση των ηλεκτρονικών φορτωτικών ως απολύτως ασφαλή εναλλακτική λύση έναντι της πιο συμβατικής διαδικασίας. Σύμφωνα με το άρθρο 6 της UNCITRAL σχετικά με τη διεξαγωγή του ηλεκτρονικού εμπορίου, οι πληροφορίες που παρέχονται μέσω ηλεκτρονικού μηνύματος, το οποίο είναι προσβάσιμο και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για μελλοντική αναφορά, θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν την ανάγκη χειρόγραφης υπογραφής σε νομικά έγγραφα (UNCITRAL, model law on electronic signatures with guide to enactment, 2001, σ. 55). Με άλλα λόγια, μια ψηφιακή υπογραφή μπορεί να συγκριθεί με μια χειρόγραφη υπογραφή εάν μπορεί να εκληφθεί ως επιβεβαίωση των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο έγγραφο που υπογράφεται. Επίσης, η υπογραφή επαληθεύει τη γνησιότητα του εγγράφου και δεσμεύει τα μέρη να τηρήσουν τις υποχρεώσεις τους βάσει της συμφωνίας. Δεν είναι ακόμη καθολικά αποδεκτό ότι η ψηφιακή υπογραφή είναι απολύτως ταυτόσημη με τη χειρόγραφη υπογραφή. Η ασφάλεια και η αυθεντικότητα της υπογραφής μπορούν επίσης να διασφαλιστούν με τη χρήση των κλειδιών κρυπτογράφησης και αποκρυπτογράφησης που θα χρησιμοποιηθούν για την κρυπτογράφηση και αποκρυπτογράφηση των επικοινωνιών μεταξύ των συμμετεχόντων στη συναλλαγή, αντίστοιχα. Επειδή μόνο τα άτομα που συμμετέχουν στη συναλλαγή θα έχουν πρόσβαση στα κλειδιά, η χρήση τους μειώνει την πιθανότητα απάτης. Ο νόμος περί ηλεκτρονικών επικοινωνιών του 2000 καθιέρωσε τη χρήση ηλεκτρονικών υπογραφών στο αγγλικό δίκαιο.

Η ψηφιακή υπογραφή αναγνωρίζεται από το άρθρο 7 παράγραφος 2 της Συνθήκης, όταν τα ηλεκτρονικά δεδομένα και οι επικοινωνίες χρησιμεύουν για την επιβεβαίωση της ακρίβειας και της νομιμότητας της σύμβασης. Συχνά, γίνεται σύνδεση μεταξύ των ψηφιακών υπογραφών και της εφαρμογής τους στις παγκόσμιες επιχειρηματικές συναλλαγές (Smith & Boardman, 2007). Ο φόβος του "hacking",



δηλαδή της ηλεκτρονικής παραβίασης βάσεων δεδομένων με σκοπό την κλοπή ηλεκτρονικών δεδομένων και πληροφοριών, είναι ένα άλλο ζήτημα που συνδέεται με τη χρήση ηλεκτρονικών εγγράφων. Είναι αδύνατο να προβλεφθεί πλήρως πώς η κλοπή κρίσιμων πληροφοριών που αφορούν τη φορτωτική θα επηρεάσει τα μέρη, πόσο μάλλον όταν χρησιμοποιείται ένα σύστημα που δεν είναι απολύτως ασφαλές και αξιόπιστο, λόγω του μεγάλου φόβου κλοπής ηλεκτρονικών πληροφοριών σε έναν κόσμο που κατακλύζεται από συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών και τηλεπικοινωνιών (Smith & Boardman, 2007). Τα χρησιμοποιούμενα σήμερα ηλεκτρονικά μέσα διατρέχουν τον κίνδυνο να υποστούν ζημία. Είναι εξαιρετικά απίθανο τα μέσα επικοινωνίας να μην λειτουργούν όπως χρειάζεται, αλλά στην απίθανη περίπτωση που προκύψει κάποιο πρόβλημα, πρέπει να αποφασιστεί ποιος θα φέρει τη νομική ευθύνη. Το περιεχόμενο και η εγκυρότητα των μηνυμάτων συχνά αποκαλύπτονται στα ίδια τα μηνύματα. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις, όπως οι όροι της σύμβασης μεταφοράς, όπου δεν θα έχουν γίνει εμφανείς και κατανοητές λόγω ενός αλλοιωμένου μηνύματος, μια κατάσταση που μπορεί να είναι επικίνδυνη. Η παραδοσιακή αλλά νόμιμη λύση στο ζήτημα αυτό θα ήταν η ηλεκτρονική φορτωτική να αναφέρει ρητά ποιος είναι υπεύθυνος για τι και ποια βήματα πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση που ένα ηλεκτρονικό μήνυμα είναι αλλοιωμένο ή δυσανάγνωστο (Κιάντου-Παμπούκη, 2007).

Κριτική και συγκριτική επισκόπηση των πρωτοβουλιών για τη δημιουργία ηλεκτρονικής φορτωτικής

Παρά τις διεθνείς προσπάθειες, η πρωτοβουλία να γίνουν οι ψηφιακές φορτωτικές η συνήθης πρακτική μεταξύ των επαγγελματιών δεν έχει υιοθετηθεί. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν πολυάριθμες πολιτικές και κανονισμοί που διέπουν τη χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, δεν υπάρχει μεγάλη εμπιστοσύνη



παγκοσμίως στην εφαρμογή της. Με βάση τα επιλεγμένα δείγματα προσπαθειών στις προαναφερθείσες ενότητες, μπορεί να ειπωθεί ότι τα έργα αυτά έχουν μιμηθεί με επιτυχία ορισμένες από τις λειτουργίες της συμβατικής φορτωτικής. Το σύστημα BOLERO και οι νόμοι CMI απέδειξαν με επιτυχία ότι είναι εφικτή η διαπραγμάτευση του καθεστώτος μέσω ψηφιακών μεθόδων, όπως ακριβώς συμβαίνει και με την παραδοσιακή φορτωτική. Αυτό είναι ένα σημαντικό γεγονός που πρέπει να έχουμε κατά νου. Αυτό σημαίνει ότι η εναπομένουσα δυσκολία είναι να τροποποιηθεί η στάση των επαγγελματιών απέναντι στη χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής και να τονιστεί ότι η ηλεκτρονική φορτωτική είναι απλώς ένας τρόπος μεταφοράς που μπορεί επίσης να εκτελεί τις λειτουργίες της παραδοσιακής φορτωτικής. Αυτό σημαίνει ότι, ακόμη και για την επικοινωνία μέσω EDI ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, το μέσο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μεταβίβαση τίτλων κυριότητας εμπορευμάτων, εφόσον τα μέρη συμφωνούν και το εμπιστεύονται.

2.3.3 Νομικά ζητήματα

Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της κατάργησης της παλιάς φορτωτικής υπέρ μιας ψηφιακής έκδοσης συζητήθηκαν στις παραπάνω ενότητες, καθώς και το πώς αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε λιγότερο δαπανηρές και χρονοβόρες μεθόδους διακίνησης εμπορευμάτων σε όλο τον κόσμο. Το πιο κρίσιμο στοιχείο που επηρεάζει την επιτυχία της μετάβασης είναι κατά πόσον το ψηφιακό αντίγραφο της φορτωτικής θα έχει την ίδια νομική ισχύ με την έντυπη φορτωτική (Κιαντού-Παμπούκη, 2007).

Υπάρχουν δύο θεμελιώδεις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να αξιολογηθεί η νομική ισοδυναμία των δύο εγγράφων.



Βασικές προϋποθέσεις

Υποχρέωση να είναι γραπτά ή σε χαρτί

Αυτή η βασική απαίτηση ισχύει για κάθε πιθανό έγγραφο που μπορεί να γίνει δεκτό ως αποδεικτικό στοιχείο στη διαδικασία. Ένα έγγραφο πρέπει συγκεκριμένα να είναι σε χαρτί ή σε γραπτή μορφή, είτε είναι χειρόγραφο είτε όχι, προκειμένου να θεωρηθεί νομικά δεσμευτικό. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό νομικό ζήτημα, διότι τα έγγραφα μπορούν πλέον να προσκομίζονται (και ως εκ τούτου να επιδίδονται) χωρίς να είναι χειρόγραφα. Έτσι, προκύπτει το ερώτημα πώς μπορούν να γίνουν νομικά αποδεκτά τα ηλεκτρονικά έγγραφα, όπως οι ηλεκτρονικές φορτωτικές (Κιαντού-Παμπούκη, 2007). Η πραγματικότητα είναι ότι οι επαγγελματίες ανησυχούν για το θέμα αυτό εδώ και πολύ καιρό, διότι οι εθνικοί νόμοι της χώρας τους ρυθμίζουν το αν μπορούν ή όχι να αποδεχθούν έγγραφα σε ηλεκτρονική μορφή (Κωνσταντινίδης, 2001). Για παράδειγμα, μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι κάτι πρέπει να είναι σε έντυπη μορφή για να θεωρηθεί "έγγραφο".

Επίσης, τα νομικά συστήματα μερικών χωρών που ρυθμίζουν τις φορτωτικές απαιτούν να είναι σε γραπτή μορφή (και υπογεγραμμένες). Οι Κανόνες της Χάγης-Visby, οι Κανόνες του Αμβούργου, καθώς και άλλες εθνικές νομοθεσίες, δεν απαιτούν η φορτωτική ή άλλο έγγραφο να είναι σε έντυπη μορφή, γεγονός που ενισχύει το επιχείρημα ότι μια ηλεκτρονική φορτωτική είναι αποδεκτή από νομική άποψη. Έχουν γίνει αρκετές τροποποιήσεις στη νομοθεσία προκειμένου να καθιερωθεί η ηλεκτρονική φορτωτική ως έγγραφο με νομική ισχύ, καθώς αυτό αποτελούσε σημαντικό νομικό εμπόδιο για την επιτυχή υιοθέτηση της πρακτικής της ηλεκτρονικής φορτωτικής (Kalofolia, 2004). Οι κανόνες CMI και το σύστημα BOLERO είναι δύο παραδείγματα των πολυάριθμων προσπαθειών που έχουν



αναληφθεί για την παροχή ενός λειτουργικού συνόλου κανονισμών που θα υποστηρίξουν τη βιωσιμότητα της ηλεκτρονικής φορτωτικής.

Υποχρεωτική υπογραφή

Η φορτωτική πρέπει να είναι υπογεγραμμένη, εκτός από την έντυπη ή γραπτή μορφή της, προκειμένου να γίνει νομικά αποδεκτή. Οι δύο πρωταρχικοί σκοποί της υπογραφής είναι να πιστοποιεί τη γνησιότητα του εγγράφου που υπογράφεται και να δείχνει ότι ο υπογράφων προτίθεται να δεσμευτεί νομικά από το περιεχόμενο του εγγράφου. Η φορτωτική πρέπει να υπογράφεται από τον μεταφορέα για να πιστοποιεί ότι τα αντικείμενα που αναφέρονται στις περιγραφές της έχουν μεταφερθεί ή θα μεταφερθούν και ότι το έγγραφο λειτουργεί ως αποδεικτικό στοιχείο της κυριότητας του αντικειμένου. Οι υπογραφές στην ηλεκτρονική φορτωτική πρέπει επίσης να εκπληρώνουν τους ίδιους σκοπούς με αυτούς που θα εκπληρώνονταν αν βρίσκονταν σε μια φορτωτική παραδοσιακού τύπου (Κιάντου-Παμπούκη, 200). Ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης των νέων τεχνολογιών, έχουν δημιουργηθεί πολυάριθμες μέθοδοι που μπορούν να αξιοποιηθούν για τη δημιουργία διαφορετικών ηλεκτρονικών υπογραφών που μπορούν να επιτελέσουν τα ίδια καθήκοντα με τις χειρόγραφες υπογραφές. Αυτό που είναι πιο σημαντικό να εξεταστεί είναι το πώς θα δοθεί στις ψηφιακές υπογραφές η ίδια νομική υπόσταση με τις παραδοσιακές υπογραφές. Οι ηλεκτρονικές υπογραφές δεν θα γίνονταν δεκτές επειδή το δικαστήριο θα μπορούσε να περιορίσει τον ορισμό του όρου "υπογραφή" μόνο στη χειρόγραφη μορφή του- αυτό αποτελούσε επί μακρόν νομικό εμπόδιο για την επιτυχή αντικατάσταση των συμβατικών φορτωτικών. Αρκετοί διεθνείς νομικοί οργανισμοί, συμπεριλαμβανομένης της UNCITRAL, έχουν λάβει το θέμα αυτό σοβαρά υπόψη τους περισσότερο από ποτέ τις τελευταίες δεκαετίες (Van der Ziel, 2003).



Ειδικές προδιαγραφές

Για να έχει νομική ισχύ η ηλεκτρονική μεταβίβαση εγγράφων, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής φορτωτικής, υπάρχουν τρεις πρόσθετες προϋποθέσεις πέραν αυτών που περιγράφονται παραπάνω. Οι προδιαγραφές αυτές αφορούν τον τρόπο με τον οποίο οι τρεις πρωταρχικοί σκοποί της φορτωτικής (αποδεικτικός, εμπράγματο δικαίωμα και οπισθογράφιση) μπορούν να καταστούν νομικά νόμιμοι όταν το αρχείο χρησιμοποιείται ηλεκτρονικά. Η πιο κρίσιμη λειτουργία της ηλεκτρονικής φορτωτικής, η οποία είναι να χρησιμεύει ως διαπραγματεύσιμη εγγραφή τίτλου, είναι επίσης η πιο δύσκολη για την αντιγραφή της. Αυτό είναι αποτέλεσμα της ανάγκης κάθε διαπραγματεύσιμο μέσο να είναι μοναδικό, προκειμένου να αντιπροσωπεύει ένα αντικείμενο ιδιαίτερης αξίας. Αυτό είναι δύσκολο να επιτευχθεί για τα ψηφιακά έγγραφα, όπως οι ηλεκτρονικές φορτωτικές, επειδή συχνά δεν υπάρχουν σε φυσική μορφή και δεν μπορούν να αποτελέσουν αντιπροσωπευτικό αντικείμενο αξίας (Κιάντου-Παμπούκη, 2007).

Επιπλέον, η ηλεκτρονική φορτωτική είναι εύκολο να αντιγραφεί, καθιστώντας την αυθεντικοποίηση πιο δύσκολη. Αυτό σημαίνει ότι η ηλεκτρονική φορτωτική δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αντικαταστήσει πλήρως και αποτελεσματικά το ρόλο του διαπραγματεύσιμου εγγράφου, διότι δεν μπορεί να χρησιμεύσει ως εκ πρώτης όψεως αποδεικτικό στοιχείο και να εξασφαλίσει ακριβή αξία, γεγονός που αποτελεί σημαντικό εμπόδιο στη χρησιμότητά της (Van der Ziel, 2003). Ωστόσο, έχουν γίνει πολλές προσπάθειες να ξεπεραστεί αυτό το εμπόδιο, αρχής γενομένης από την SeaDocs, η οποία προσπάθησε να δημιουργήσει ένα σύστημα ηλεκτρονικής διαπραγμάτευσης για τις ηλεκτρονικές φορτωτικές με το πιο πρόσφατο

Από την άλλη πλευρά, είναι προφανές ότι η ηλεκτρονική φορτωτική δεν δυσκολεύεται να εξυπηρετήσει τους άλλους δύο βασικούς σκοπούς της φορτωτικής,



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



όπως το να χρησιμεύει ως αρχείο των συνθηκών που περιβάλλουν έναν συγκεκριμένο τρόπο μεταφοράς. Αυτό συμβαίνει για να μπορούν να μεταφέρονται πληροφορίες, καθώς η ηλεκτρονική φορτωτική βασίζεται στο σύστημα EDI. Κατά συνέπεια, το μήνυμα που περιλαμβάνει τόσο την αποδοχή της παραλαβής των εμπορευμάτων όσο και πληροφορίες σχετικά με τους όρους της σύμβασης μπορεί να θεωρηθεί ως ηλεκτρονική φορτωτική που εκπληρώνει επαρκώς τους άλλους δύο βασικούς σκοπούς της συμβατικής φορτωτικής που αναφέρθηκαν παραπάνω. Η UNCITRAL υποστήριξε αυτό επειδή πίστευε ότι η EDI μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αποστολή οποιασδήποτε πληροφορίας απαιτείται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της σύμβασης (Κιάντου - Παμπούκη, 2007).



3. Αντικατάσταση Συμβατικής Φορτωτικής με ηλεκτρονική Φορτωτική

Η συμβατική φορτωτική εξελίχθηκε με την πάροδο του χρόνου σε ένα έγγραφο που, σε πρακτικό επίπεδο, αποτυπώνει τις πραγματικότητες του κλάδου των μεταφορών. Από την αυγή του πολιτισμού, το θαλάσσιο εμπόριο κυριάρχησε στην ανθρώπινη ανάπτυξη. Ως εκ τούτου, γίνεται όλο και πιο προφανές ότι η μετάβαση στην ψηφιακή εποχή και η εξέλιξη της παραδοσιακής φορτωτικής σε ηλεκτρονική μορφή (ηλεκτρονική φορτωτική) είναι απολύτως φυσιολογική και αναμενόμενη (Mllmann, 2016). Στην πραγματικότητα, ο ναυτιλιακός τομέας αγκαλιάζει όλο και περισσότερο το σχέδιο της ηλεκτρονικής φορτωτικής σε μια προσπάθεια να συμβαδίσει με την ψηφιακή εποχή, αντικαθιστώντας με ηλεκτρονικά δεδομένα την παλιά μορφή και τις πληροφορίες που αυτή περιλαμβάνει (Κωνσταντινίδης, 2001). Η ανάπτυξη των εμπορευματοκιβωτίων και η απαίτηση για ταχύτερη καταχώρηση και επεξεργασία των δεδομένων που συνοδεύουν τα εμπορευματοκιβώτια ήταν δύο λόγοι που συνέβαλαν στη διάδοση αυτής της τεχνολογίας. Η ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων (EDX), γνωστή και ως ηλεκτρονική καταχώρηση εγγράφων (EDI), έχει διευκολύνει τη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων μειώνοντας τον όγκο των απαιτούμενων εγγράφων και το χρόνο που απαιτείται για την επεξεργασία, τη μεταφορά και την καταχώρισή τους (Κωνσταντινίδης, 2001). Για παράδειγμα, η φορτωτική, η οποία μεταφέρει και περιέχει πολύ σημαντικά δεδομένα, έχει ήδη κάνει τη μετάβαση σε ηλεκτρονική μορφή. Η ηλεκτρονική φορτωτική παρέχει τις ίδιες βασικές λειτουργίες με τα ανάλογα έγγραφα χαρτιού. Όπως και τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία, η ηλεκτρονική φορτωτική πρέπει να έχει έναν μόνο κομιστή. Το θέμα του πώς μπορεί να εξασφαλιστεί αυτό απαντάται παρακάτω, διότι τα ηλεκτρονικά έγγραφα είναι εύκολο να αντιγραφούν και να υποκλαπούν. Το σύστημα που χρησιμοποιούν τα μέρη, μια πλατφόρμα ηλεκτρονικών μηνυμάτων που



εξασφαλίζει την πρωτοτυπία του μηνύματος και αποτρέπει την απόκλιση από τις πολιτικές που είναι καταγεγραμμένες στα βιβλία του συστήματος, και η υπακοή τους στο νόμο είναι αυτά που καθορίζουν την επίλυση (Κιαντού - Παμπούκη, 2007).

Τα μέλη που χρησιμοποιούν ηλεκτρονικές φορτωτικές πρέπει να δηλώνουν τη συμμόρφωση με τα πρότυπα του συστήματος κατά την εγγραφή τους στο σύστημα. Αυτό εξασφαλίζει την τήρηση ενός ενιαίου συνόλου νομικά δεσμευτικών κανόνων από όλους τους χρήστες. Η ηλεκτρονική πλατφόρμα έχει ενιαίο σχεδιασμό που αξιοποιείται και μεταφέρεται από μέλος σε μέλος, με εξαίρεση την προσάρτηση μιας εγγραφής στο μητρώο που προσδιορίζει τον κάτοχο της ηλεκτρονικής φορτωτικής και εξασφαλίζει τη μοναδικότητά της σε κάθε συμφωνία μεταξύ των μελών. Στο ηλεκτρονικό αρχείο περιέχεται μόνο ένα αντίγραφο της εγγραφής με τα δεδομένα.

Τα χαρακτηριστικά μιας κανονικής φορτωτικής, όπως η περιγραφή του φορτίου, οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, η ημερομηνία αποστολής και οι όροι μεταφοράς, είναι όλα διαθέσιμα σε ηλεκτρονική έκδοση. Η ηλεκτρονική έκδοση της φορτωτικής υπόκειται στα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις με την έντυπη μορφή. Στην πραγματικότητα, οι νόμοι του συστήματος διασφαλίζουν ότι ο κάτοχος της φορτωτικής είναι ο μόνος εξουσιοδοτημένος να ελέγχει τον μεταφορέα και ότι τα δικαιώματά του διασφαλίζονται. Το δικαίωμα αυτό επιτρέπει τη χρήση της ηλεκτρονικής φορτωτικής για ενέγγυα πίστωση και καθιστά τον κάτοχο τον μόνο που μπορεί να ζητήσει από τον μεταφορέα την παράδοση του φορτίου.



3.1 SEAdocs

Το σύστημα SeaDocs μπορεί να θεωρηθεί ως η πρώτη ειλικρινής προσπάθεια για την εφαρμογή ενός συστήματος ηλεκτρονικής διαχείρισης και διαχείρισης εγγράφων για φορτωτικές. Η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (INTERTANKO), η οποία ιδρύθηκε και διοικείται από την Chase Manhattan Bank, αποτέλεσε την έμπνευση για το σύστημα. Ο πρωταρχικός σκοπός του SeaDocs ήταν να παρέχει μια κεντρική βάση δεδομένων για τα μητρώα ναυτιλιακών τίτλων πλοίων στο Λονδίνο (SeaDocs Registry Limited).

Το σύστημα ηλεκτρονικών φορτωτικών λειτουργούσε διαφορετικά από τη συμβατική διαδικασία που χρησιμοποιούνταν μέχρι τότε. Ο πλοίαρχος βρισκόταν στην αρχή της συμβατικής "διαδρομής ταξιδιού" της φορτωτικής, η οποία περιελάμβανε όλους τους εταίρους (αγοραστές & πωλητές φορτίου, συνεργαζόμενη τράπεζα κ.λπ.). Η πρωτότυπη φορτωτική παραδίδεται στη SeaDocs, τον μεσάζοντα της μεταφοράς και εκπρόσωπο όλων των μερών, μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος. Στη συνέχεια, τα ενδιαφερόμενα μέρη ανταλλάσσουν μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για την επαναδιαβίβαση του εγγράφου (φορτίου) (Folsom, 2017).

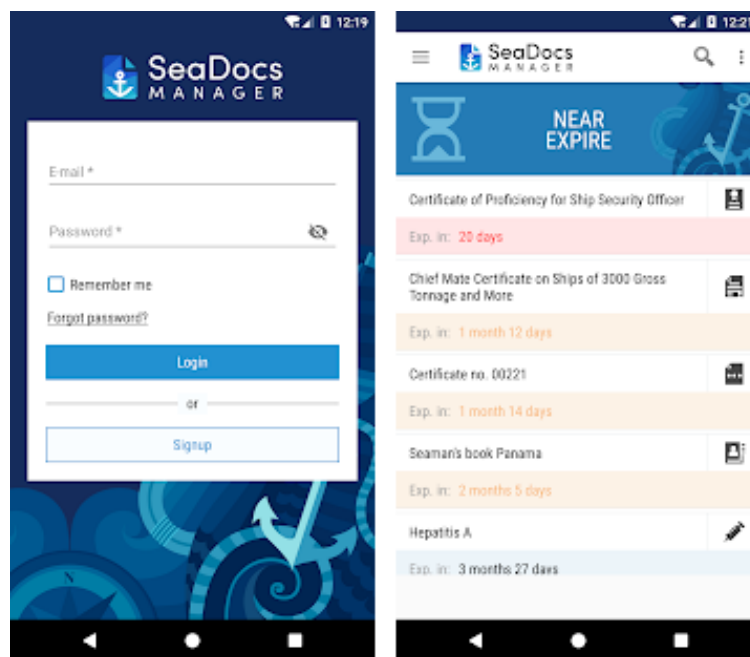
Η χρήση ενός "ηλεκτρονικού κλειδιού", το οποίο αποστέλλεται στη SeaDocs, διασφαλίζει την ασφάλεια του συστήματος. Προκειμένου ο φορτωτής να στείλει τη φορτωτική στο μητρώο τίτλων της SeaDocs για αποθήκευση, η SeaDocs επαλήθευσε τα δύο μηνύματα που οδηγούνται από το ηλεκτρονικό κλειδί που παραδόθηκε και πραγματοποίησε τη μεταφορά σύμφωνα με τα στοιχεία του αιτήματος από τον κάτοχο της αρχικής φορτωτικής στον κάτοχο της τελικής φορτωτικής. Η οντότητα SeaDocs έπρεπε να ειδοποιηθεί μέσω του ηλεκτρονικού αιτήματος εάν ο φορτωτής ήθελε να μεταβιβάσει τη φορτωτική, δίνοντας στον παραλήπτη πρόσβαση σε ένα μέρος του ηλεκτρονικού κλειδιού. Στη συνέχεια ζητήθηκε η ολοκλήρωση της



μεταφοράς από τον παραλήπτη, ο οποίος στη συνέχεια συμφώνησε με τη μεταφορά. Η SeaDocs είχε δύο επιλογές μετά την άφιξη του φορτίου στον προκαθορισμένο χώρο, οι λεπτομέρειες του οποίου σημειώνονταν στα έγγραφα της φορτωτικής. Η πρώτη περιελάμβανε την παροχή στον μεταφορέα ενός αριθμού αναγνώρισης που του επέτρεπε να παραδώσει το φορτίο στον παραλήπτη που αναφερόταν στη φορτωτική και να επιτρέψει στον κάτοχο της εν λόγω φορτωτικής να αποδεχθεί το συγκεκριμένο φορτίο. Η δεύτερη επιλογή περιελάμβανε την αποστολή στον κάτοχο της πρωτότυπης φορτωτικής.

Λόγω πρακτικών δυσκολιών, κυρίως στον χρηματοπιστωτικό τομέα, το σύστημα SeaDocs λειτούργησε μόνο για ένα έτος. Οι ακόλουθοι παράγοντες συνέβαλαν στην αποτυχία του συστήματος (Folsom, 2017):

1. Οι αντιπρόσωποι εμπορευμάτων αντιτάχθηκαν στην ιδέα της τοποθέτησης των συναλλαγών τους σε μια κεντρική βάση δεδομένων.
2. Οι τελικοί αγοραστές των επίμαχων εμπορευμάτων δεν επιθυμούσαν να λαμβάνουν φορτωτικές από ένα μητρώο που χρησιμοποιούσαν οι μεσάζοντες.
3. Στις ανταγωνίστριες τράπεζες δεν άρεσε η ιδέα ότι ένας ανταγωνιστής θα είχε τον πλήρη διαχειριστικό έλεγχο του κλάδου του μητρώου, επομένως δεν θεωρούσαν την Chase Manhattan Bank ως αξιόπιστο "τρίτο μέρος".
4. Οι υποχρεώσεις του κεντρικού μητρώου SeaDocs δεν ήταν σαφείς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και της ανασφάλισης για την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του εν λόγω οργανισμού.



Εικόνα 2. User Interface της εφαρμογής SeaDocs.

3.2 CMIRules

Η Επιτροπή Διεθνούς Ναυτιλίας (CMI) ενέκρινε τα πρότυπα ηλεκτρονικής διαμετακόμισης το 1990. Αυτό το νομοθετικό πλαίσιο εγκρίθηκε προκειμένου να αντιμετωπιστούν ζητήματα με τις ηλεκτρονικές φορτωτικές. Οι κανονισμοί της CMI δεν είχαν σκοπό να αντικαταστήσουν την υφιστάμενη εθνική νομοθεσία για τις φορτωτικές και είχαν εφαρμογή μόνο όταν αποτελούσαν μέρος της σύμβασης (Wang et al., 2016). Επιπλέον, για να συμμορφωθούν με αυτά τα πρότυπα, ούτε οι μεταφορείς ούτε οι φορτωτές χρειαζόταν να είναι μέλη της CMI- το μόνο που απαιτούνταν ήταν η διαθεσιμότητα της κατάλληλης τεχνολογίας και η χρήση της για τη μεταξύ τους επικοινωνία. Σε αντίθεση με την αναγκαιότητα του συστήματος Bolero για ένα κεντρικό σύστημα μητρώου, η οποία εξετάζεται λεπτομερέστερα παρακάτω, ο όρος αυτός είναι διαφορετικός.



Η έκδοση "ιδιωτικών κλειδιών", τα οποία στην ουσία αναλαμβάνουν το ρόλο των φορτωτικών, αποτελεί τη βάση του συστήματος CMI. Όταν το φορτίο παραδίδεται στο άλλο άκρο του ταξιδιού, οι μεταφορείς ζητούν ένα νέο ιδιωτικό κλειδί από τον φορτωτή, ακυρώνοντας το παλιό. Το νέο κλειδί δίνεται στη συνέχεια στον παραλήπτη του φορτίου, ο οποίος έχει πλέον τα ίδια προνόμια με το πρόσωπο που κατέχει τη φορτωτική (Wang et al., 2016). Τα ιδιωτικά κλειδιά ενδέχεται να μην είναι σε θέση να αντικαταστήσουν πλήρως τις λειτουργίες και τη νομική υπόσταση της φορτωτικής ως εγγράφου, καθώς και τις ιδιότητες που συνεπάγεται η ιδιοκτησία ενός τέτοιου εγγράφου. Η κύρια αιτία του προβλήματος είναι η αλληλεπίδραση μεταξύ του σχετικού εθνικού νομικού πλαισίου κάθε κράτους και των νόμων που αποσκοπούν στη ρύθμιση θεμάτων που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου. Η κύρια διάκριση μεταξύ της τεχνικής CMI και της χρήσης των τυποποιημένων φορτωτικών είναι ότι η πρώτη ανταλλάσσεται "χέρι με χέρι" μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, διατηρώντας τη μοναδικότητα του εγγράφου επειδή δεν επιστρέφεται στον μεταφορέα μέχρι να εκφορτωθεί το φορτίο. Η προσέγγιση CMI, από την άλλη πλευρά, αναγκάζει το πλοίο να εκδίδει νέα έγγραφα κάθε φορά σε έναν νέο εταίρο στην εκτεταμένη αλυσίδα, επειδή η ηλεκτρονική φορτωτική επιστρέφεται στον μεταφορέα.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 των κανόνων CMI, ο μεταφορέας υποχρεούται να ενημερώνει τον φορτωτή για το φορτίο που έχει παραληφθεί και φορτωθεί στο πλοίο. Στην ειδοποίηση θα δίδεται περιγραφή των ειδών που έγιναν δεκτά προς μεταφορά και θα μοιάζει με την περιγραφή που υπάρχει σε μια τυπική φορτωτική. Η εν λόγω δήλωση θα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία του αποστολέα, τον τόπο και την ημερομηνία φόρτωσης του συγκεκριμένου φορτίου και μια δήλωση των όρων που ισχύουν για τη συγκεκριμένη αποστολή. Το ιδιωτικό κλειδί θα είναι επίσης διαθέσιμο. Κάθε τέτοια δήλωση πρέπει να περιλαμβάνει τα στοιχεία που θα περιλαμβάνονταν αν η δήλωση γινόταν σε συμβατική φορτωτική και πρέπει να έχει



την ίδια νομική ισχύ και αποτέλεσμα με την έκδοση της σύμφωνα με την παράγραφο "δ" του άρθρου 4. Το σύστημα CMI διασφαλίζει ότι η χρήση αυτής της μεθόδου θα έχει ως αποτέλεσμα οι ηλεκτρονικές φορτωτικές να χρησιμεύουν ως απόδειξη ότι ο μεταφορέας παρέλαβε τα εμπορεύματα (Laryea, 2003). Τα τελευταία χρόνια, οι φορτωτές υποχρεούνται να παρέχουν τα δεδομένα του φορτίου στον μεταφορέα με τη χρήση EDI, προκειμένου να επιτραπεί στον μεταφορέα να δημιουργήσει ηλεκτρονικές φορτωτικές. Για να γίνει αποδεκτή ως γνήσια και νόμιμη, η ηλεκτρονική φορτωτική πρέπει να επιτελεί την ίδια αποδεικτική λειτουργία με τις παραδοσιακές φορτωτικές, δεδομένου ότι το έγγραφο περιέχει πληροφορίες σχετικά με την περιγραφή του φορτίου, την ποσότητά του και την κατάστασή του (Κωνσταντινίδης, 2001).

Οι παράγραφοι α), β) και δ) του άρθρου 4 των κανόνων CMI λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση του κατά πόσον μια ηλεκτρονική φορτωτική πρέπει να χρησιμοποιείται για την απόδειξη σύμβασης μεταφοράς. Σύμφωνα με την παράγραφο (α) του εν λόγω άρθρου, ο μεταφορέας υποχρεούται να ειδοποιήσει τα εν λόγω μέρη ότι το φορτίο έχει παραληφθεί. Η παραπομπή γίνεται στις διατάξεις της σύμβασης μεταφοράς που διέπουν τη σχετική μεταφορά σύμφωνα με το άρθρο 4 στοιχείο β). Η δεύτερη παράγραφος και η παράγραφος (δ) αναφέρουν ότι η ηλεκτρονική φορτωτική μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως απόδειξη της σύμβασης μεταφοράς (Κωνσταντινίδης, 2001).

Ο Dubovec ισχυρίζεται ότι οι κανόνες CMI δεν αναφέρονται σε μεταβίβαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των μερών κατά τη μεταβίβαση των απαραίτητων εγγράφων. Προκύπτει ότι μια συμφωνία μεταξύ του φορτωτή και του νέου ιδιοκτήτη του ιδιωτικού κλειδιού διασφαλίζει τα δικαιώματα που καθορίζονται στη σύμβαση μεταφοράς. Σύμφωνα με το γενικό δίκαιο, η φορτωτική χρησιμεύει ως απόδειξη της ποσότητας και του βάρους των εμπορευμάτων που επιβιβάζονται στο πλοίο από τη στιγμή που βρίσκεται στην κατοχή του φορτωτή. Μια ηλεκτρονική



εκδοχή αυτής της ρήτρας θα όριζε ότι ο μεταφορέας θα ήταν υπεύθυνος για την απόδειξη τυχόν αποκλίσεων μεταξύ της φορτωτικής και της σύμβασης αφού ο φορτωτής λάβει ένα ηλεκτρονικό μήνυμα που περιέχει αυτές τις πληροφορίες και το ιδιωτικό κλειδί, το οποίο θα λειτουργούσε ως απόδειξη της ύπαρξης σύμβασης μεταφοράς (Dubovec, 2006).

Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο τρόπος λειτουργίας των κανόνων ως συστήματος, προκειμένου να είναι κανείς σε θέση να απαντήσει στο ερώτημα κατά πόσον το σύστημα των κανόνων CMI επιτρέπει μια σαφή και ουσιαστική μεταβίβαση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Χρησιμοποιώντας το σύστημα ηλεκτρονικής διαχείρισης εγγράφων EDI, ο μεταφορέας θα στείλει ένα μήνυμα στη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του αποστολέα μετά την παραλαβή της αποστολής. Το μήνυμα αυτό θα περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με την αποστολή, τα στοιχεία του αποστολέα, την ημερομηνία και τον τόπο παραλαβής της αποστολής από τον μεταφορέα, καθώς και το ιδιωτικό κλειδί που θα χρησιμοποιηθεί σε μελλοντικές επικοινωνίες. Ο αποστολέας πρέπει να ενημερώσει τον μεταφορέα για τις προθέσεις του και να παράσχει πληροφορίες σχετικά με τον νέο κάτοχο των δικαιωμάτων προκειμένου να μεταβιβαστεί η κυριότητα των εμπορευμάτων. Αφού ο νέος κάτοχος αποδεχθεί τα καθήκοντά του, θα εκδοθεί νέο κλειδί και θα του αποσταλεί με ηλεκτρονικό μήνυμα (Dubovec, 2006).



3.2.1 Bolero

Το σύστημα BOLERO αναπτύχθηκε κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την ασφαλιστική εταιρεία TT Club και τον οργανισμό που διαχειρίζεται τις διεθνείς διαπραγματευτικές συναλλαγές, τον SWIFT (Society for World Interbank Financial Transactions). Η σύμπραξη αυτή αποσκοπούσε στην ανάπτυξη ενός συστήματος για τη διαβίβαση ηλεκτρονικών φορτωτικών. Πολλοί πίστευαν ότι η ενέργεια αυτή ήταν η λύση για την εξέλιξη της φορτωτικής. Το σύστημα αυτό προσέφερε ένα κλειστό σύστημα EDI που απαιτούσε τη χρήση της πλατφόρμας ηλεκτρονικής αλληλεπίδρασης για να είναι κάποιος μέλος της ένωσης BOLERO. Ο όρος BOLERO δημιουργήθηκε από τη συντομογραφία του Electronic Trucking Register Organization. Το αρχικό βήμα για τη χρήση της ηλεκτρονικής πλατφόρμας της εταιρείας ήταν η δημιουργία μιας σύμβασης BOLERO Association και η εγγραφή οποιουδήποτε μέρους (όπως αποστολέα, μεταφορέα, τράπεζα κ.λπ.) ως μέλους.

Με την υπογραφή της σύμβασης, τα μέλη του Συνδέσμου συμφωνούν να τηρούν τους συγκεκριμένους ρυθμιστικούς περιορισμούς που περιγράφονται στο Βιβλίο Κανόνων BOLERO. Το τμήμα "Λειτουργικές Διαδικασίες Bolero" του εγχειριδίου κανόνων περιγράφει επίσης τον τρόπο σωστής χρήσης της ηλεκτρονικής πλατφόρμας. Τα συμβόλαια είναι ατομικά (για κάθε μέλος) και όχι συλλογικά, και υπάρχουν πολλοί τύποι αυτών των συμβολαίων (Basic, Corporate, Enterprise ή Premier Founder). Το εγχειρίδιο κανόνων της BOLERO περιγράφει το σύνολο των νομικών ευθυνών που μοιράζονται οι χρήστες-μέλη και η οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος συναλλαγών στο BOLERO.net. Αυτό το βιβλίο οδηγιών προσφέρει κανόνες που μοιάζουν με συμβατικές προδιαγραφές για δύο μέρη που διεξάγουν ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών και εμπόριο. Επίσης, το Βιβλίο Κανόνων καθορίζει τα βήματα που



πρέπει να γίνουν προκειμένου να καταχωρηθούν τα έγγραφα που σχετίζονται με τη μεταβίβαση "χωρίς χαρτί". Τα βήματα αυτά είναι πανομοιότυπα και συμπίπτουν με τα βήματα που πρέπει να γίνουν προκειμένου να μεταβιβαστούν και να διανεμηθούν έγγραφα σε χαρτί με τον συμβατικό τρόπο. Λόγω των πολυεπίπεδων συσχετίσεων μεταξύ των δύο μερών, η εφαρμογή της προαναφερθείσας τεχνικής διασφαλίζει ότι η φορτωτική BOLERO, ένα ηλεκτρονικό έγγραφο που δεν ανταποκρίνεται στον παραδοσιακό ορισμό της "φορτωτικής", αποτελεί δεσμευτική σύμβαση μεταξύ των χρηστών.

Τρία βασικά στοιχεία συνθέτουν μια χωρίς χαρτί συναλλαγή μέσω του συστήματος BOLERO:

- Βασική πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων
- Το μητρώο τίτλων
- Βάση δεδομένων των χρηστών

Ένας εξειδικευμένος διακομιστής ηλεκτρονικών μηνυμάτων που ονομάζεται Core Messaging Platform χρησιμοποιείται για την ηλεκτρονική επικοινωνία μεταξύ χρηστών. Πρόκειται για μια αμερόληπτη πλατφόρμα πιστοποίησης που βασίζεται στις προδιαγραφές MIME για ψηφιακές υπογραφές και μεθόδους κρυπτογράφησης. Κάθε ηλεκτρονική επικοινωνία που παραδίδεται μέσω του συστήματος ανιχνεύεται επίσης άμεσα και περιλαμβάνεται στο πρωτόκολλο αποστολής ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της πλατφόρμας (Andersen, 2012). Χάρη στις κρυπτογραφικές μεθόδους και τις ψηφιακές υπογραφές, οι φορτωτικές BOLERO εγγυώνται ότι χρησιμεύουν τόσο ως αρχείο παράδοσης των ειδών όσο και ως σύμβαση μεταφοράς των προϊόντων αυτών. Το Μητρώο Τίτλων είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται για να αναφερθεί σε μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων που περιέχει τις φορτωτικές



BOLERO. Αυτή η βάση δεδομένων περιέχει τις ψηφιακές πληροφορίες που υποστηρίζουν τη συμβατική φορτωτική για τα προϊόντα που μεταφέρονται.

Σύμφωνα με το αγγλικό δίκαιο, η δυνατότητα διαπραγμάτευσης των φορτωτικών BOLERO καθορίζεται από τους απαραίτητους όρους δέσμευσης και ανανέωσης. Με τη χρήση του δικαιώματος προσημείωσης, ο μεταφορέας αποδέχεται τη μεταβίβαση του φορτίου και των δικαιωμάτων του στον νόμιμο αντιπρόσωπό του (Millmann, 2016). Ενώ στις συμβάσεις BOLERO χρησιμοποιείται φορτωτική με διαπραγμάτευση, ο μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να ακολουθεί τις οδηγίες του φορτωτή για τη διαχείριση του φορτίου, όταν ο μεταφορέας ελέγχει ουσιαστικά το φορτίο κατά τη διάρκεια της διαμετακόμισης. Η δυνατότητα επέκτασης της σύμβασης επιτρέπει τη μεταβίβαση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων σε διαφορετικό οργανισμό, ο οποίος θα λειτουργεί ως νέος παραλήπτης (Bolero.net, 2017). Στην περίπτωση που ο νέος παραλήπτης δεν είναι μέλος του BOLERO, η δυνατότητα μετάβασης από τις φορτωτικές BOLERO σε συμβατικές φορτωτικές, τις οποίες θα εκδώσει ο μεταφορέας κατόπιν αιτήματος του νέου παραλήπτη, επιτρέπεται στο άρθρο 3.7 των κανόνων. Το σύστημα BOLERO, από την άλλη πλευρά, επιτρέπει στους χρήστες να επιλέξουν τη νομική δομή που θα χρησιμοποιηθεί για τη σύμβαση μεταφοράς.

Χρησιμοποιώντας αυτή την επιλογή, οι χρήστες μπορούν να αποφασίσουν αν θα εφαρμοστούν οι εθνικοί νόμοι της χώρας όπου το πλοίο βρίσκεται επί του παρόντος ελλιμενισμένο και σχεδιάζει να εκφορτώσει το φορτίο του ή οι νόμοι της χώρας όπου το πλοίο πλέει. Λόγω της συμμετοχής πολλών εθνικών νόμων (διαφορετικές εθνικότητες χρηστών) και του γεγονότος ότι η επιλογή αυτή εξαρτάται από τις συμβατικές ευθύνες μεταξύ των χρηστών, υπάρχει νομική αβεβαιότητα σχετικά με την υιοθέτηση και την εκτελεστικότητα αυτής της νομοθεσίας (Bolero.net, 2017). Το μηχανογραφημένο σύστημα της εταιρείας δεν έχει οδηγήσει ακόμη σε επίλυση νομικών συγκρούσεων από καμία αρμόδια αρχή, δήλωσε ο κ. Mallon,



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



διευθυντής του Τμήματος Νομικών και Κανονιστικών Θεμάτων της BOLERO. Παρ' όλα αυτά, εάν προκύψει κάποια διαφορά, οι αξιώσεις που θα εγερθεί θα έχουν συμβατικό χαρακτήρα (Bolero.net, 2017). Ωστόσο, η αξίωση για τη μεταβίβαση της κυριότητας του φορτίου μπορεί να απευθύνεται σε αρμόδιο φορέα αντί του θιγόμενου μέρους, το οποίο έχει δικαίωμα αποζημίωσης για τις απώλειες που υπέστη λόγω της παραβίασης των συμφωνηθέντων όρων της σύμβασης. Το σύστημα BOLERO δεν επικυρώνει ούτε τη σύνδεση του βιβλίου κανόνων με τα μεμονωμένα μέρη που εμπλέκονται στην αμφισβητούμενη σύμβαση ούτε δημιουργεί νομικό ισοδύναμο μεταξύ των συμβατικών φορτωτικών και των φορτωτικών BOLERO. Ωστόσο, το γεγονός ότι υπό αυτές τις συνθήκες δεν υποβλήθηκαν αξιώσεις εξακολουθεί να αποτελεί πλεονέκτημα του συστήματος. Η κύρια θεωρία για το γιατί το σύστημα BOLERO δεν ήταν τόσο επιτυχές όσο αναμενόταν είναι ότι για να ολοκληρωθεί η εγγραφή ενός μέλους στην ένωση BOLERO, πρέπει να τηρήσει έναν μεγάλο αριθμό κανόνων και υποχρεώσεων που απορρέουν από τις πολυάριθμες συμβάσεις BOLERO.



3.3 Κριτική προσπάθειας αντικατάστασης φορτωτικής

Παρά τις παγκόσμιες πρωτοβουλίες για την αντικατάσταση των χάρτινων φορτωτικών με ψηφιακές εκδόσεις, οι επαγγελματίες δεν θεωρούν το εγχείρημα ως συνήθη πρακτική. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν πολυάριθμες κατευθυντήριες γραμμές και κανονισμοί που διέπουν τη χρήση των ηλεκτρονικών φορτωτικών, δεν υπάρχει μεγάλη εμπιστοσύνη παγκοσμίως στην εφαρμογή τους στην πραγματικότητα. Με βάση τα επιλεγμένα δείγματα προσπαθειών στις προαναφερθείσες ενότητες, μπορεί να ειπωθεί ότι τα έργα αυτά έχουν μιμηθεί με επιτυχία ορισμένες από τις λειτουργίες της συμβατικής φορτωτικής. Το κρίσιμο σημείο που πρέπει να έχουμε κατά νου είναι ότι, όπως ακριβώς και με τη συμβατική φορτωτική, υπάρχει η δυνατότητα διαπραγμάτευσης του καθεστώτος με τη χρήση ψηφιακών μέσων, όπως έδειξαν αποτελεσματικά οι κανονισμοί CMI και το σύστημα BOLERO. Αυτό δείχνει ότι η εναπομένουσα πρόκληση είναι να αλλάξει ο τρόπος σκέψης των επαγγελματιών, ώστε να χρησιμοποιούν την ηλεκτρονική έκδοση της φορτωτικής και να τονιστεί ότι η ηλεκτρονική φορτωτική είναι απλώς ένας τρόπος μεταφοράς που μπορεί επίσης να εκτελεί τα καθήκοντα της συμβατικής φορτωτικής. Αυτό σημαίνει ότι, εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν και εμπιστεύονται το μέσο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μεταβίβαση τίτλων ιδιοκτησίας προϊόντων, ακόμη και για την επικοινωνία μέσω EDI ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.



4. Συμπεράσματα

Η έννοια της παραδοσιακής φορτωτικής υποστηρίζεται από μια σειρά νομικών απαιτήσεων, γεγονός που καθιστά δύσκολη την αντικατάστασή της με μια ψηφιακή ισοδύναμη. Με την ευρεία χρήση τους κατά τη διάρκεια των ετών, οι συμβατικές φορτωτικές έχουν γίνει ένα εργαλείο στα χέρια των επαγγελματιών, δίνοντας τον απαιτούμενο χρόνο για την παρουσίαση και την αντιμετώπιση τυχόν αβλεψιών και πρακτικών προκλήσεων. Όμως, μετά από τόσα ποικίλα παραδείγματα, επανεμφανίζονται προβλήματα που απαιτούν επίλυση. Προκύπτει ότι η ενσωμάτωση της ηλεκτρονικής φορτωτικής θα είναι δύσκολη. Τα προβλήματα που συνδέονται με αυτές τις διαφορές οφείλονται στο γεγονός ότι δεν υπάρχει ένα ολοκληρωμένο νομικό πλαίσιο για τις μεταφορές που να εναρμονίζει όλες τις διαφορετικές εθνικές νομοθεσίες των διαφόρων κρατών. Δεδομένου ότι προορίζεται να αντικαταστήσει τη συμβατική φορτωτική, η ηλεκτρονική φορτωτική πρέπει πρώτα απ' όλα να λάβει την κατάλληλη νομική υποστήριξη για τις δυσκολίες που θα προκύψουν σε πρακτικό επίπεδο. Το νομικό πλαίσιο της συμβατικής φορτωτικής και εκείνο της ηλεκτρονικής φορτωτικής δεν έχουν ακόμη εναρμονιστεί, παρά τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί για τη δημιουργία συστημάτων (CMI, Bolero κ.λπ.) για το σκοπό αυτό, καθιστώντας σαφές ότι τα κράτη μέλη (ως νομοθέτες) και οι επαγγελματίες του τομέα δεν είναι ακόμη έτοιμα να γίνει η πρωτοβουλία αυτή κοινή πρακτική. Παρόλο που η παραδοσιακή φορτωτική θα αντικατασταθεί σύντομα από μια ηλεκτρονική έκδοση που θα είναι πιο ευέλικτη και πρακτική και θα διευκολύνει τη μεταφορά τόσο από άποψη χρόνου όσο και κόστους, θα εξακολουθεί να είναι νομικά ταυτόσημη με την προηγούμενη. Οι θεμελιώδεις προσδιοριστικοί παράγοντες των νομοθετικών πλαισίων βάσει των οποίων διεξάγονται οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι η τεχνολογική πρόοδος και η άνοδος του εμπορίου σε παγκόσμια



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ & ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



κλίμακα. Η φορτωτική, είτε στη συμβατική είτε στη μηχανογραφημένη μορφή της, είναι ένα υποπροϊόν του πόσο καλά έχουν προσαρμοστεί οι τομείς της ναυτιλίας και των μεταφορών στις απαιτήσεις του σύγχρονου κόσμου. Επειδή υπάρχουν ζητήματα με τη σύνδεση νομικών υποχρεώσεων με τα μέρη που εμπλέκονται σε μια συναλλαγή, δεν είναι ακόμη προφανές ότι η ηλεκτρονική φορτωτική θα μπορέσει να αντικαταστήσει πλήρως τη συμβατική χάρτινη φορτωτική. Οι συμβατικές φορτωτικές είναι μια προσέγγιση που χρησιμοποιείται για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα και θεωρείται "δοκιμασμένη" από τους ειδικούς. Από την άλλη πλευρά, η ηλεκτρονική φορτωτική είναι μια πιο πρόσφατη πρωτοβουλία που αποσκοπεί στην οικοδόμηση ενός δεσμού μεταξύ των συμβατικών μεταφορών και της εμπορικής ναυτιλίας και της τρέχουσας περιόδου. Η μετάβαση στην ψηφιακή εποχή της πληροφορίας θα είναι ασφαλής και ισορροπημένη χάρη στην ψηφιακή φορτωτική, αλλά δεν είναι χωρίς μειονεκτήματα. Είναι πιθανό να γίνει ο κανόνας στο μέλλον για όλους τους τύπους της ναυτιλίας, ιδίως της θαλάσσιας.



Βιβλιογραφία

Andersen, I. M., & Nielsen, U. D. (2012, November). Educating Maritime Engineers for a Globalised Industry: Bridging the Gap Between Industry and Universities. In *ASME International Mechanical Engineering Congress and Exposition* (Vol. 45219, pp. 25-32). American Society of Mechanical Engineers.

Baatz, Y., Debattista, C., Lorenzon, F., Serdy, A., Staniland, H., & Tsimplis, M. (2013). *The Rotterdam Rules*. Hoboken: Taylor and Francis.

BIMCO. (2017). BIMCO ELECTRONIC BILL OF LADING CLAUSE. Bimco.org. Retrieved from <https://www.bimco.org/searchresult?term=Bills%20of%20lading>

Bolero.net. The Bolero Electronic Bill of Lading (eBL) Overview, 2017. Retrieved from <http://www.bolero.net/files/downloads/eBLOverview.pdf>

Dubovec, Marek, (2005). The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral . *Arizona Journal of International and Comparative Law*, Vol. 23, No. 2, 2006. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2135246>

Folsom, R., Gordon, M., Van Alstine, M., & Ramsey, M. (2017). *Principles of International Business Transactions*. West Academic.

ICC., Incoterms, (2010). *ICC rules for the use of domestic and international trade terms entry into force*. Paris (Francia): International Chamber of Commerce (ICC).



Kalofolia, P. (2004). Electronic Bills of Lading: Legal Obstacles and Solutions. *Hertfordshire Law Journal*, 2(1), 45-54.

Laryea, E., (2003). *Paperless Trade: Opportunities, Challenges and Solutions*. London [u.a.]: Kluwer Law International.

Lorenzon, F., Baatz, Y., Nicoll, C., & Skajaa, L. (2012). *C.I.F. and F.O.B. contracts*. London: Sweet & Maxwell.

Møllmann, A. (2016). *Delivery of goods under bills of lading*. Routledge.

Møllmann, A., (2016). *Delivery of goods under bills of lading*. Routledge.

Onoora, S., (1992). *The bill of lading as a document of title*. Ottawa: National Library of Canada.

Smith, G. J. (Ed.). (2007). *Internet law and regulation*. Sweet & Maxwell.

Soyer, B., (2006). *Warranties in marine insurance*. London: Cavendish.

United Nations Commission on International Trade Law. (2002). *UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures with Guide to Enactment, 2001*. United Nations Publications.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Van der Ziel, G. J. (2003). The legal underpinning of e-commerce in maritime transport by the UNCITRAL. Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea. *Journal of International Maritime Law*, 2003(9), 461-470.

Wang, Y., & Pettit, S. (2016). *E-logistics*. Kogan Page Publishers.

Κιάντου-Παμπούκη, Α. (2007). *Ναυτικό Δίκαιο*, τόμος ΙΙ, 6η έκδοση.

Κωνσταντινίδης, Ε. (2001). *Η ηλεκτρονική φορτωτική κατά το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς*, Σάκκουλας, Αθήνα.