

**Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΑΜΕΛΟΥΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ
ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ – ΒΙΣΜΠΥ ΟΠΩΣ ΑΥΤΟΙ
ΕΡΜΗΝΕΥΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ**

*Θεόδωρου Γ. Σιδηροπούλου, Δικηγόρου, LL.M
Επιστημονική Επετηρίδα Δ.Σ.Θ. 18 (1997)*

ΠΡΟΛΙΑΘΕΣΗ

Η υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών (γνωστότερη ως Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ) αποτέλεσε, χωρίς καμιά αμφιβολία, τη σημαντικότερη εδώ και δεκαετίες εξέλιξη μέσα στα πλαίσια του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς, με άμεσο στόχο την ενοποίηση των κανόνων που διέπουν την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα μέσω της δημιουργίας ενός σύγχρονου, ισορροπημένου και αποτελεσματικού συστήματος ευθύνης.

Ωστόσο η αποτελεσματικότητα ορισμένων διατάξεών της, κυρίως δε αυτών που καθορίζουν τα όρια της ευθύνης του μεταφορέα, αμφισβητείται. Αυτό ιδιαίτερα συμβαίνει στην περίπτωση των δύο ρητρών των οποίων η απαλλακτική λειτουργία δεν παρακωλύεται, ακόμα κι αν συντρέχει πταίσμα των προστηθέντων του μεταφορέα κατά τη γένεση της ζημίας (άρθρο 4 παρ. 2(α) και (β) της Σύμβασης). Επιπλέον η άκρως λεπτομερειακή ρύθμιση των περιπτώσεων, για τις οποίες προβλέπεται απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του συνιστά μια επιπρόσθετη πηγή επικρίσεων, κυρίως από την πλευρά των φορτωτών, καθώς σε κάθε άλλη Διεθνή Σύμβαση μεταφορών (χερσαίας ή αεροπορικής μεταφοράς) η ευθύνη του μεταφορέα καθορίζεται βάσει απλούστερων κανόνων¹. Γίνεται συνεπώς σαφές πως η θέση του θαλάσσιου μεταφορέα είναι πλεονεκτικότερη της αντίστοιχης των μεταφορέων που εκτελούν χερσαία ή

αεροπορική μεταφορά, πράγμα που προφανώς οφείλεται στις ειδικές συνθήκες κάτω από τις οποίες διεξάγεται το θαλάσσιο εμπόριο.

Το ζήτημα εξάλλου που χρήζει ενδελεχούς μελέτης και ακολούθως αποτελεί το κύριο αντικείμενο αυτής της μελέτης αφορά στην έρευνα της σχέσης και του βαθμού στον οποίο αλληλοεπηρεάζονται οι ανωτέρω αναφερθείσες απαλλακτικές ρήτρες με δύο από τις πιο σημαντικές συμβατικές υποχρεώσεις του μεταφορέα, αυτών της διάθεσης πλοίου κατάλληλου για θαλασσοπλοία

και κατά δεύτερο λόγο της επιμελούς μεταφοράς του φορτίου. Σύμφωνα εξάλλου με την κρατούσα άποψη στην αγγλική νομολογία, η παραβίαση των εν λόγω υποχρεώσεων συνεπάγεται την αδυναμία του μεταφορέα να επικαλεσθεί την προστασία του άρθρου 4 παρ. 2 των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ. Μια τέτοια προσέγγιση ωστόσο δημιουργεί πλήθος ερμηνευτικά προβλήματα, τα οποία θα αναλυθούν στη συνέχεια με κάθε λεπτομέρεια.

Τα προβλήματα πάντως που ανέκυψαν κατά την εφαρμογή και λειτουργία των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ οδήγησαν στην υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης του Αμβούργου το 1978 (Κανόνες του Αμβούργου) που εκπονήθηκε μέσα στα πλαίσια του ΟΗΕ, με σκοπό την αύξηση της ευθύνης του μεταφορέα μέσω της εξάλειψης της λίστας των απαλλακτικών ρητρών του άρθρου 4 παρ. 2 και της καθιέρωσης ενός ενιαίου συστήματος ευθύνης που καλύπτει κάθε περίπτωση επέλευσης ζημίας με μοναδική προϋπόθεση τη συνδρομή υπαιτιότητας από την πλευρά του μεταφορέα. Πάντως, μέχρι σήμερα στην πλειοψηφία τους

¹Βλ. άρθρο 20 της Σύμβασης της Βαρσοβίας περί ενοποίησης διατάξεων σχετικών προς τις διεθνείς αερομεταφορές, όπως επίσης και το άρθρο 17 της Σύμβασης της Γενεύης περί διεθνών οδικών μεταφορών (CMR).

τα κράτη με ναυτική δύναμη αρνούνται πεισματικά να υιοθετήσουν την ενλόγω Σύμβαση, με κύριο επιχείρημά τους τη δραματική αύξηση των ναύλων που φέρεται πως μια ενδεχόμενη αναδιάρθρωση του υφισταμένου συστήματος ευθύ-νης πρόκειται να προκαλέσει.

*Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΝΑ ΔΙΑΘΕΣΕΙ
ΠΛΟΙΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ
ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΟΠΛΟΙΑ*

1.1 Η Έννοια του όρου «πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοία» (seaworthiness)

Η πλήρωση της έννοιας «πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοία», κατά πάγια νομολογία των αγγλικών δικαστηρίων, απαιτεί τη συνδρομή δύο ξεχωριστών στοιχείων. Από τη μια μεριά προϋποθέτει την ικανότητα του πλοίου από κατασκευαστικής πλευράς να αντιμετωπίσει και να ξεπεράσει με επιτυχία τις συνθήκες του ταξιδιού, όπως προδιαγράφονται από τους φυσικούς νόμους (καταλληλότητα προς πλουν - seaworthiness) και από την άλλη την καταλληλότητά του να παραλάβει και να διατηρήσει σε καλή κατάσταση το συμφωνηθέν φορτίο κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του (Καταλληλότητα προς διατήρηση του φορτίου – cargoworthiness²). Επομένως, η έννοια της καταλληλότητας για θαλασσοπλοία είναι σχετική και ποικίλλει ανάλογα προς το επικείμενο ταξίδι. Αν για παράδειγμα ο πλους αναμένεται να διεξαχθεί εν μέσω δυσμενών καιρικών συνθηκών, τότε το επίπεδο της απαιτούμενης καταλληλότητας για θαλασσοπλοία είναι υψηλότερο του συνήθους³.

Από την άλλη πλευρά ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να παράσχει απόλυτα ασφαλές πλοίο. Η ευθύνη του αντίθετα περιορίζεται στη διάθεση πλοίου δυναμένου να υπερνικήσει μόνο αναμενόμενους κινδύνους κατά εύλογη κρίση με βάση τις ιδιαίτερες

συνθήκες του συμφωνηθέντος ταξιδιού. Κατά συνέπεια, αυτό θα πρέπει να διατηρεί εκείνο το επίπεδο καταλληλότητας, το οποίο κάθε συνετός και προσεκτικός μεταφορέας θα απαιτούσε να κατέχει το πλοίο του κατά την έναρξη του πλου, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις πιθανές συνθήκες που πρόκειται να αντιμετωπίσει.

Τέλος, η εξέταση της καταλληλότητας του πλοίου δεν περιορίζεται μόνο σε παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα τη φυσική του δύναμη, αλλά επεκτείνεται και σε ζητήματα επάνδρωσης και εφοδιασμού του με τα απαραίτητα αναλωτά, που απαιτούνται τόσο για την κίνησή του όσο και για τη διαβίωση όσων επιβαίνουν σ' αυτό.

1.2 Η φύση της υποχρέωσης σύμφωνα με το Κοινό Δίκαιο (Common Law)

Σύμφωνα με το Κοινό Δίκαιο (Common Law), η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση υλικής ακαταλληλότητας του πλοίου του είναι νόθος αντικειμενική. Κατά συνέπεια αυτός ευθύνεται, έστω κι αν αποδείξει πως εκτέλεσε τα καθήκοντά του με κάθε επιμέλεια. Αντίθετα απαλλάσσεται, αν το πλοίο του, ενώ ήταν κατάλληλο για θαλασσοπλοία κατά την έναρξη του πλου, έπαψε να είναι εν μέσω αυτού⁴. Κι αυτό διότι μετά την έναρξη του πλου η υποχρέωσή του αυτή αντικαθίσταται από την ευρύτερη υποχρέωσή του να μεταφέρει με επιμέλεια το φορτίο.

Όταν όμως το συμφωνηθέν ταξίδι δύναται να διαχωριστεί σε αυτοτελή τμήματα, τότε δημιουργείται υποχρέωση του μεταφορέα να διατηρεί το πλοίο του κατάλληλο για θαλασσοπλοία κατά την έναρξη κάθε χωριστού τμήματος, όπως θα συνέβαινε αν το καθένα από αυτά ήταν αντικείμενο ξεχωριστού ναυλοσύμφωνου⁵. Το Κοινό

² Βλ. *Stanton v. Richardson* (1874) LR 9 CP, 340

³ Βλ. *Texas and Gulf SS Co v. Parker* [1920] 263 Fed. Rep. 864

⁴ Βλ. *McFadden v. Blue Star Line* [1905] 1 KB, 697. Επίσης βλ. Clarke M, *Seaworthiness in Time Charters* (1977) LMCLQ, 493 σελ. 494

⁵ Βλ. την υπόθεση *Adamastos v. Anglo-Saxon Petroleum* [1958] 1 All ER, 725.

Δίκαιο (Common Law) πάντως επιφυλάσσει, κατ' εξαίρεση, διαφορετική ρύθμιση της ευθύνης του μεταφορέα στα ναυλοσύμφωνα κατά χρόνο. Ειδικότερα σε μια τέτοια περίπτωση η ευθύνη του δεν είναι αντικειμενική, αλλά εξαρτάται από την προηγούμενη επίδειξη εκ μέρους του της δέουσας επιμέλειας κατά την εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων. Κι αυτό διότι στην κατά χρόνο ναύλωση και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη (μεταφορέας - φορτωτής) τελούν στο ίδιο επίπεδο γνώσης ή άγνοιας σχετικά με την κατάσταση του πλοίου και τις συνθήκες που επικρατούν εντός αυτού⁶.

1.3 Η φύση της υποχρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας δεν υπέχει πλέον αντικειμενική ευθύνη σχετικά με την καταλληλότητα ή μη του πλοίου του, αλλά αυτή έχει αντικατασταθεί από την αντίστοιχη υποχρέωσή του να επιδειξει τη «δέουσα επιμέλεια» (due diligence) κατά την εκτέλεση των ανωτέρω καθηκόντων του⁷. Όσον αφορά εξάλλου τον προσδιορισμό του όρου «δέουσα επιμέλεια», θα πρέπει να σημειωθεί πως αντιστοιχεί στην έννοια της «επιμέλειας που απαιτείται στις συναλλαγές». Κατά συνέπεια, ο μεταφορέας οφείλει αφενός να διαθέτει τα συνήθη προσόντα και αφετέρου να

⁶Βλ. τις υποθέσεις *The Hermosa* [1980] 1 LLR, 638 και *Tynedale v. Anglo-Soviet SS Co* [1936] LLR, 341. Επίσης βλ. Wilford M., *Time Charters* (LLP) (4th ed., 1995) και Anderson C., *The Evolution of the Implied Warranty of Seaworthiness in Comparative Perspective* (1986) 17 JMLC, 1 στη σελ. 9.

⁷Σύμφωνα με τους νεότερους Κανόνες του Αμβούργου του 1978, ο μεταφορέας δεν υπέχει πλέον υποχρέωση διάθεσης κατάλληλου πλοίου, αλλά ευθύνεται μόνο για κάθε ζημία επί του φορτίου λόγω αμελούς συμπεριφοράς του. Αυτό είχε ως συνέπεια την κατάργηση του καταλόγου των εξαιρέσεων του άρθρου 4 παρ. 2(α)-(ιζ) των Κανόνων της Χάγης - Βίσμπυ και την αντικατάστασή του από τη γενική ρήτρα του άρθρου 5 των Κανόνων του Αμβούργου..

επιδεικνύει συνήθη επιμέλεια και ικανότητα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ανάλογα προς τις επικρατούσες το κρίσιμο χρονικό διάστημα συνθήκες.

Η στενή ερμηνεία του ενλόγω όρου από τα δικαστήρια έχει καταστήσει σχεδόν ασήμαντη τη διαφορά μεταξύ αυτού και της ισχύουσας σύμφωνα με το Κοινό Δίκαιο (Common Law) αντικειμενικής ευθύνης. Κι αυτό διότι, κατά πάγια νομολογία, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για τις πράξεις ή παραλείψεις των προστηθέντων του⁸. Ακολούθως δεν μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του μόνο με την πρόσληψη ικανών ανθρώπων και την επίβλεψη του έργου τους, αλλά είναι υποχρεωμένος να εξετάζει με προσοχή την εργασία επισκευών που διενεργείται για λογαριασμό του και να μην την αποδέχεται εικονικά, με την αιτιολογία ότι έχει εκτελεσθεί από ένα ναυπηγείο με καλή φήμη⁹.

Στην υπόθεση *The Nicholas H*¹⁰ εξάλλου το δικαστήριο δεν επέτρεψε στο φορτωτή να

⁸ Ο μεταφορέας δεν δύναται να μεταβιβάσει την απορρέουσα εκ του άρθρου 3 παρ 1 της Σύμβασης υποχρέωσή του σε άλλο πρόσωπο, βλ. την υπόθεση *Riverstone Meat Company Pty Ltd v. Lancashire Shipping Company (The Muncaster Castle)* [1961] 1 LLR, 57. Επίσης βλ. Ventris T., *Tanker Voyage Charterparties* (Kluwer Law Publishers) (1986) στη σελ. 51. Θα πρέπει επιπλέον να γίνει σαφές πως την ιδιότητα του προστηθέντος δύναται να φέρουν και οι εργαζόμενοι σε ναυπηγεία, έστω κι αν δεν τελούν σε άμεση σχέση εξάρτησης με το μεταφορέα.

⁹ Η ακαμψία της ενλόγω ρύθμισης οδήγησε ορισμένους εισηγητές του τροποποιητικού της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών Πρωτοκόλλου (the Visby Amendment) να προτείνουν τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα για πράξεις ή παραλείψεις ειδικευμένου προσωπικού που δεν ελέγχεται άμεσα. Ωστόσο η προταθείσα τροποποίηση δεν ενσωματώθηκε τελικά στο κείμενο της Σύμβασης λόγω των δυσχερών νομικών και πρακτικών προβλημάτων που θα αναδύονταν σχετικά με την έγερση αξιώσεων εκ μέρους των φορτωτών εναντίον των επισκευαστών των πλοίων βλ. Zaphiriou G., *Amending the Hague Rules* (1971) JBL, 12 στη σελ. 14.

¹⁰ *MarcRich & Co AG and others v. Bishop Rock Marine Co Ltd and others* [1995] 3 All ER, 307. Επίσης βλ. Cane P., *Classification Societies, Cargo*

στραφεί με τις γενικές διατάξεις περί αδικοπραξίας (tort of negligence) εναντίον ενός Νηογνώμονα (classification Society) που τον είχε αμελώς διαβεβαιώσει πως το πλοίο ήταν κατάλληλο για θαλασσοπλοία μετά το πέρας των εργασιών επισκευής του. Κι αυτό διότι θεωρήθηκε πως αποκλειστικά ο μεταφορέας είχε την υποχρέωση να εξασφαλίσει την καταλληλότητα του πλοίου, αφού ο Νηογνώμονας δεν όφειλε καμιά υποχρέωση επιμέλειας κατά την εκτέλεση του έργου του στο φορτωτή. Μια διαφορετική προσέγγιση θα ήταν άδικη και αδικαιολόγητη, καθώς, όπως είπε ο Λόρδος Steyn, οι Νηογνώμονες επιτελούν δημόσια λειτουργία και κατά συνέπεια δεν πρέπει να εμποδίζονται κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους μέσω της απειλής επιβολής ευθύνης.

Η ευθύνη βέβαια του μεταφορέα διαγράφεται διαφορετικά, όταν η ζημία οφείλεται σε κατασκευαστικό ελάττωμα του πλοίου αποδιδόμενο με τη σειρά του σε αμέλεια των κατασκευαστών του. Κι αυτό διότι έχει κριθεί νομολογιακά πως σε μια τέτοια περίπτωση ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη μόνο για ελάττωμα εμφανιζόμενο κατά το μεταγενέστερο της μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου χρονικό διάστημα¹¹, ενώ απαλλάσσεται, εάν αποδείξει πως η ζημία προκλήθηκε εξαιτίας της ελαττωματικής κατασκευής του πλοίου. Θα πρέπει πάντως να σημειωθεί πως η διάκριση μεταξύ της παραγγελίας κατασκευής και της παραγγελίας επισκευής του πλοίου με τις αντίστοιχες συνέπειες που επιφέρει επί της ευθύνης του μεταφορέα φαίνεται τυπολατρική¹².

Από τη διατύπωση εξάλλου του άρθρου 3 παρ. 1 συνάγεται το συμπέρασμα πως η υποχρέωση επιμέλειας του μεταφορέα

Owners and the basis of tort liability (The Nicholas H) (1995) LMCLQ, 433, στη σελ. 434.

¹¹ Βλ. τις υποθέσεις *Angliss & Co (Australia) Pty Ltd v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co* [1927] 2 KB, 456 και *The Amstelslot* [1963] 2 LLR, 223.

¹² Βλ. Chorley & Giles, *Shipping Law* (Pitman Publishing) (18th ed.) στη σελ. 196.

περιορίζεται κατά το χρόνο έναρξης του πλου. Κατά συνέπεια γίνεται φανερό πως η ενλόγω διάταξη δεν καταλείπει καμιά πιθανότητα εφαρμογής της «θεωρίας των τμημάτων» (doctrine of stages). Κι αυτό διότι η φράση «κατά την έναρξη του πλου» αναφέρεται μόνο στο συμφωνηθέν ταξίδι κι όχι στα τμήματα από τα οποία αποτελείται. Επομένως ο μεταφορέας δεν παραβιάζει την υποχρέωσή του εάν το πλοίο του δεν έχει επαρκή καύσιμα για να ολοκληρώσει και το τελευταίο τμήμα του ταξιδιού του. Αυτό όμως σημαίνει πως οφείλει να καταβάλει τη δέουσα επιμέλεια σε προγενέστερο χρονικό στάδιο από αυτό κατά το οποίο υποχρεούνταν να καταβάλει σύμφωνα με το Κοινό Δίκαιο. Επομένως όταν το φορτίο φορτώνεται τμηματικά σε περισσότερα λιμάνια, τότε η υποχρέωση του μεταφορέα να επιδείξει τη δέουσα επιμέλεια παύει να ισχύει μόνο όταν η φόρτωση ολοκληρωθεί και το πλοίο σαλπάρει από το τελευταίο λιμάνι. Κατά συνέπεια, εάν η ζημία προκύψει μεταξύ δυο διαφορετικών λιμανιών εξαιτίας της ακαταλληλότητας του πλοίου, τότε ο μεταφορέας δεν θα μπορεί να επικαλεσθεί πως αυτή προήλθε λόγω της αμελούς διακυβέρνησής του και ακολούθως δε δύναται να απαλλαγεί από κάθε ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2(α) των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ.

Τέλος, το γεγονός ότι το πλοίο παρουσιάζει μηχανική βλάβη κατά τη διάρκεια του πλου δεν συνεπάγεται από μόνο του απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του, καθώς το ενλόγω ελάττωμα είναι δυνατόν να υφίσταται και πριν από την έναρξη του πλου, έτσι ώστε να αναμένεται ευλόγως πως θα εμποδίσει την ομαλή λειτουργία του πλοίου. Αυτό έγινε δεκτό στην υπόθεση *The Subro Valour*¹³, όπου η ύπαρξη ελαττωματικών καλωδιώσεων προκάλεσε φωτιά στο μηχανοστάσιο, ενώ το πλοίο είχε ήδη ξεκινήσει το ταξίδι του, με αποτέλεσμα τη βύθισή του εν μέσω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Η κακή κατάσταση ωστόσο των ενλόγω καλωδιώσεων κατά την έναρξη του πλου,

¹³ [1995] 1 LLR, 509.

θεωρήθηκε ως συνεπαγόμενη ακαταλληλότητα του συγκεκριμένου πλοίου, καθώς η ζημία θα προέκυπτε κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, έστω κι αν δεν παρουσιάζονταν απρόβλεπτα και έντονα καιρικά φαινόμενα.

1.4 Ακαταλληλότητα του πλοίου και ανεύθυνο του μεταφορέα κατά το Κοινό Δίκαιο (Common Law)

Παρά την ύπαρξη συγκρουόμενων αποφάσεων σε επίπεδο House of Lords, γίνεται δεκτό, κατά την κρατούσα νομολογία, πως η παραβίαση της υποχρέωσης προς διάθεση πλοίου κατάλληλου για θαλασσοπλοία δεν συνεπάγεται τη γέννηση δικαιώματος καταγγελίας του ναυλοσύμφωνου από τον φορτωτή. Ένα τέτοιο δικαίωμα γεννάται μόνο αν η αθέτηση της υποχρέωσης είναι ουσιώδης¹⁴. Αν ο φορτωτής ανακαλύψει πως το πλοίο είναι ακατάλληλο κατά την έναρξη του πλου και το ενλόγω ελάττωμα δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθεί μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, τότε μπορεί να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση μεταφοράς. Αν όμως το ελάττωμα γίνει αντιληπτό μετά την έναρξη του πλου, τότε αυτός δεν μπορεί να την καταγγείλει, αλλά δύναται να αξιώσει αποζημίωση για κάθε ζημία που υπέστη λόγω της ακαταλληλότητας του πλοίου¹⁵.

Από την άλλη μεριά, η αθέτηση της ενλόγω υποχρέωσης συνεπάγεται πλήρη αδυναμία επίκλησης οποιασδήποτε απαλλακτικής ρήτρας από τον μεταφορέα περιεχόμενης εντός της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς. Κατά συνέπεια ο θαλάσσιος μεταφορέας δε δύναται να απαλλαγεί από την ευθύνη του, έστω κι αν η ζημία οφείλεται τελικά σε κίνδυνο, για τον οποίο είχε συμφωνηθεί πως αυτός ουδεμία ευθύνη θα φέρει¹⁶.

¹⁴ Βλ. *HongKong Fir Shipping Co Ltd v. Kawasaki Kisen Kousha Ltd* [1962] 2 QB, 26

¹⁵ Βλ. *The Europa* [1908] P 84.

¹⁶ Αυτή η προσέγγιση βασίζεται στον «υπερισχύοντα» (overriding) χαρακτήρα, τον οποίο έχουν προσδώσει τα αγγλικά δικαστήρια στη συγκεκριμένη υποχρέωση

1.5 Ακαταλληλότητα του πλοίου και ανεύθυνο του μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ

1.5.1 Προδιάθεση

Ομοίως προς το Κοινό Δίκαιο, η υποχρέωση παροχής κατάλληλου πλοίου διατηρεί «πρωταρχικό και υπερισχύοντα» (overriding) χαρακτήρα και κάθε αθέτησή της αφαιρεί από το μεταφορέα την προστασία που του παρέχουν οι απαλλακτικές ρήτρες που παρατίθενται στο άρθρο 4 παρ. 2 (α)(ιζ). Η αρχή αυτή για πρώτη φορά διατυπώθηκε στην υπόθεση *Maxime Footwear Co Ltd v. Canadian Government Merchant Marine Ltd*¹⁷, όπου ο μεταφορέας θεωρήθηκε υπεύθυνος για τη ζημία που προκλήθηκε στο φορτίο λόγω της αμέλειας των προστηθέντων του χωρίς να του αναγνωρισθεί το δικαίωμα επίκλησης του άρθρου 4 παρ. 2(β) των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ. Κι αυτό διότι κρίθηκε πως η ζημία προήλθε λόγω της ακαταλληλότητας του πλοίου, η οποία υφίστατο και κατά το χρόνο έναρξης του πλου.

Γίνεται εξάλλου δεκτό πως η υπερίσχυση του άρθρου 3 παρ. 1 έναντι του άρθρου 4 παρ. 2 είναι δυνατή μόνο εφόσον αποδειχθεί η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της ζημίας ή απώλειας του φορτίου και της αθέτησης της υποχρέωσης του άρθρου 3 παρ. 1 της Σύμβασης. Μέσα στα πλαίσια μιας παρόμοιας διαδικασίας δεν εξετάζεται το αν η ακαταλληλότητα του πλοίου αποτέλεσε το κύριο αίτιο, αλλά το αν συνέβαλε πραγματικά στην επέλευση της ζημίας, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, έστω και αν αυτή πραγματοποιήθηκε με τη συμβολή άλλων αιτιών. Αν για παράδειγμα το πλοίο καθυστερεί λόγω της ακαταλληλότητάς του και η στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα έκρηξη ενός πολέμου καθιστά αδύνατη την ολοκλήρωση του ταξιδιού του, τότε η

βλ. Davies M., Dickey A., *Shipping Law* (The Law Book Company Limited) (1990) στη σελ. 200. Επίσης βλ. *Ford v. Compagnie Furness* [1922] 2 KB, 797.

¹⁷[1959] AC, 589

επελθούσα ζημία θα θεωρηθεί ως αποτέλεσμα της ακαταλληλότητάς του, εφόσον η πιθανότητα του πολέμου ήταν δυνατόν να προβλεφθεί κατά την έναρξη του πλου¹⁸. Αντίθετα, αν η ζημία οφείλεται σε κίνδυνο για τον ο ποίο χωρεί απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2, τότε ο μεταφορέας δεν θα ευθύνεται.

Υποστηρίζεται περαιτέρω ευρέως πως η αδυναμία του μεταφορέα να κάνει χρήση των απαλλακτικών της ευθύνης του ρητρών δεν επέρχεται σε κάθε περίπτωση παραβίασης της ενλόγω υποχρέωσής του, αλλά μόνο όταν αυτή είναι ουσιώδης ή τουλάχιστον σοβαρή. Εν προκειμένω ο μεταφορέας θα είναι υπεύθυνος για ολόκληρη την απώλεια ή ζημία επί του φορτίου, έστω κι αν αυτή δεν προκλήθηκε αποκλειστικά λόγω της ακαταλληλότητας του πλοίου του. Η θέση αυτή εντούτοις θα πρέπει να διαχωριστεί από αυτήν που υιοθετήθηκε στην υπόθεση *Maxime Footwear Co Ltd v. Canadian Government Merchant Marine Co Ltd*, όπου η εκτέλεση της υποχρέωσης του άρθρου 3 παρ. 1 αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση της γένεσης του δικαιώματος του μεταφορέα να απαλλαγεί της ευθύνης του. Σύμφωνα μ' αυτή την άποψη, ο μεταφορέας χάνει το ενλόγω δικαίωμά του, έστω κι αν η αθέτηση της υποχρέωσής του να παράσχει πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοία είναι μόνο ασήμαντη.

1.5.2 Ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του μεταφορέα (άρθρο 4 παρ. 2(α))

Είναι γνωστό πως η ύπαρξη και λειτουργία της απαλλακτικής ρήτρας του άρθρου 4 παρ. 2(α) έχει τεθεί πολλάκις στο παρελθόν σε αμφισβήτηση. Από την άλλη μεριά, η πλευρά των πλοιοκτητών-μεταφορέων προσπαθεί να δικαιολογήσει την ενσωμάτωση και παραμονή της στο κείμενο της Σύμβασης ως αναγκαία για τη διασπορά των κινδύνων σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας του φορτίου σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και τη μη

επικέντρωσή τους σε μια αποκλειστικά πηγή κεφαλαίων¹⁹.

Ο μεταφορέας εξάλλου δύναται να επικαλεσθεί βάσιμα την ενλόγω ρήτρα, εφόσον αποδείξει πως η ζημία ή απώλεια οφείλεται αποκλειστικά σε αμέλεια των προστηθέντων του. Η περιέργη εν πολλοίς αυτή ρύθμιση βασίζεται στο επιχείρημα πως, εφόσον το πλοίο βρίσκεται εν πλω, ο μεταφορέας δεν δύναται πια να εξασκεί επ' αυτού την εποπτεία του. Κάτι τέτοιο όμως δεν μπορεί να γίνει δεκτό σήμερα λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης που του δίνει πλέον τη δυνατότητα συνεχούς επικοινωνίας με το πλοίο του καθ' όλη τη διάρκεια του πλου. Επιπλέον, η ίδια η Σύμβαση στο άρθρο 3 παρ. 2 καθιστά τον μεταφορέα υπεύθυνο για την επιμελή μεταφορά του φορτίου μέχρι και την παράδοσή του στο λιμάνι προορισμού. Κατά συνέπεια, η ενλόγω ρήτρα χαρακτηρίζεται δικαίως ως αναχρονιστική.

Παρά ταύτα η διάκριση μεταξύ των ζημιών που οφείλονται στην ακαταλληλότητα του πλοίου και αυτών που προκύπτουν λόγω της αμελούς διακυβέρνησής του δε συνάγεται πάντοτε με ευκρίνεια. Το κρίσιμο ζήτημα που συνήθως αναδύεται αφορά στο κατά πόσο το ελάττωμα που προκάλεσε την απώλεια ή ζημία του φορτίου υφίστατο κατά την έναρξη του πλου, ή προέκυψε κατά τη διάρκειά του λόγω της αμέλειας του πλοιάρχου ή του πληρώματος²⁰.

¹⁸Βλ. *Monarch SS Co v. Karishamns Oljefabriker (A/B)* [1949] AC, 196.

¹⁹Επιπλέον θεωρείται ότι αντανάκλα την πρόσφατα διαμορφωθείσα πρακτική των μερών που εμπλέκονται σε μια τέτοια σύμβαση να αντιμετωπίζουν τη διεξαγωγή του συμφωνηθέντος πλου ως κοινή πηγή κινδύνων και κατά συνέπεια να θεωρούν πως το πλήρωμα έχει προσληφθεί με κοινή συναίνεση του μεταφορέα και του ναυλωτή, βλ. Sweeney J., *UNCITRAL and Hamburg Rules: the risk allocation problem in maritime transport of goods* (1991) 22 JMLC, 511 στη σελ 532. Επίσης βλ. Diamond A., *The division of liability as between ship and cargo* (1977) 1 LMCLQ, 39 στη σελ. 48.

²⁰Στην υπόθεση *International Packers London Ltd v. Ocean Steam Ship Co Ltd* [1955] 2 LLR, 218, για παράδειγμα, έγινε δεκτό πως η μη τελεία και αποτελεσματική ασφάλιση των υδατοστεγών θυρών του καταστρώματος δεν

Η ποιότητα εξάλλου και η αποτελεσματικότητα της ειδίκευσης των μελών του πληρώματος αποτελούν συνήθως αντικείμενο αμφισβήτησης, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι απολύτως φανερό το αν η απώλεια του φορτίου οφείλεται στην ανικανότητά τους ή προέκυψε λόγω της απροσεξίας τους. Πάντως, στις περισσότερες περιπτώσεις τα δικαστήρια έκριναν πως το επίπεδο ειδίκευσής τους δεν απαιτείται να ξεπερνά το αντίστοιχο ενός συνηθισμένου ναύτη, εκτός κι αν οι προσφερόμενες υπηρεσίες λαμβάνουν χώρα εντός ενός συγχρόνου και περίπλοκου πλοίου, οπότε και αναμένεται να είναι υψηλότερο του συνήθους²¹.

Θα πρέπει επίσης να τονισθεί πως η ικανότητα του πληρώματος τεκμαίρεται και στην περίπτωση μακρόχρονης επιτυχούς εκτέλεσης των καθηκόντων του²². Εντούτοις, πρόσφατες αποφάσεις δέχθηκαν πως η έννοια της ικανότητας περιλαμβάνει και την ικανότητα αντιμετώπισης επειγόντων περιστατικών, τα οποία όμως είναι δυνατόν να εμφανισθούν πολλά χρόνια μετά το στάδιο εκπαίδευσης του πληρώματος. Κατά συνέπεια ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα είναι δυνατόν να διαθέτουν τα δέοντα

κατέστησε το πλοίο ακατάλληλο για θαλασσοπλοία. Κι αυτό διότι ουδεμία ένδειξη ως προς την εμφάνιση άσχημων καιρικών συνθηκών κατά την έναρξη του πλου δεν υφίστατο. Αντίθετα η μη πραγματοποίησή της, όταν πραγματικά το πλοίο απειλήθηκε από τον άσχημο καιρό, θεωρήθηκε πως οφειλόταν σε αμελή διαχείριση του πλοίου. Επίσης βλ. Astle W., *Shipping and the Law* (Fairplay Publication) (1980) στη σελ. 76.

²¹ Στην υπόθεση *Brazier v. Skipton Rock* [1962] 1 WLR, 471 το δικαστήριο δέχθηκε πως η ικανότητα του πληρώματος δεν αντιστοιχεί στην ικανότητα του πιο ικανού ανθρώπου ή ενός ανθρώπου που δεν κάνει ποτέ λάθη. Επομένως, παρόλο που οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος δύναται να υποπέσει σε κάποιο σοβαρό σφάλμα, αυτό δε σημαίνει αυτομάτως πως στερείται γενικής ικανότητας. Επίσης βλ. την υπόθεση *The Landeer* [1955] 2 LLR, 534 και Muchlinski P., *The use of reasonable endeavors to save a vessel from sinking* (1989) LMCLQ, 408.

²² Βλ. *Manifest Shipping & Co Ltd v. Uni-Polaris Insurance Co Ltd and La Reunion Europeene (The Star Sea)* [1995] 1 LLR, 651.

πιστοποιητικά ειδίκευσης και να εκτελούν τα καθήκοντά τους με συνέπεια για μεγάλο χρονικό διάστημα, αλλά παρόλα αυτά να θεωρηθούν ανίκανοι. Επιπλέον η ανικανότητά τους είναι δυνατόν να μην είναι εμφανής για μεγάλο χρονικό διάστημα και κατά συνέπεια να μην είναι εύκολο να γίνει αντιληπτή. Γι ' αυτό το λόγο έχει υποστηριχθεί πως ο μεταφορέας κατά τη διαδικασία επιλογής του πληρώματος δύναται να αποδεχθεί, χωρίς να ζητήσει περαιτέρω αποδείξεις, την ικανότητα ενός έμπειρου μέλους που χρησιμοποιείται επί μακρόν στο πλοίο του, καθώς θεωρείται αδύνατο να εξετάζει με κάθε λεπτομέρεια το επίπεδο των γνώσεων και των δεξιοτήτων του πριν από κάθε ταξίδι²³.

Ο μεταφορέας εξάλλου οφείλει να προβεί στην επιλογή και πρόσληψη του πλοίαρχου και του πληρώματος με επιμέλεια. Η υποχρέωσή του αυτή πηγάζει από το ευρύτερο καθήκον του να παράσχει πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοία²⁴. Η επιτυχής όμως εκπλήρωσή της δεν περιορίζεται μόνο στη διαδικασία της λεπτομερούς και προσεκτικής εξέτασης των προσόντων του πληρώματος κατά την πρόσληψή τους, αλλά αυτή επεκτείνεται και στην επίβλεψή τους κατά την άσκηση των καθημερινών δραστηριοτήτων τους. Γίνεται συνεπώς σαφές πως η δυνατότητα απαλλαγής του από κάθε ευθύνη συνδέεται αναπόσπαστα με την οργάνωση εκ μέρους του ενός αποτελεσματικού συστήματος επίβλεψης της απόδοσης του πλοίαρχου, των αξιωματικών και των μελών του πληρώματος σε καθημερινή βάση²⁵.

²³Βλ. White R., *Human Unseaworthiness* (1996) LMCLQ, 24.

²⁴ Στην υπόθεση *The Makedonia* [1962] 1 LLR, 316 για παράδειγμα η διαδικασία πρόσληψης μελών του πληρώματος χωρίς προηγούμενη συνέντευξή τους δε θεωρήθηκε ικανοποιητικός τρόπος επιλογής τους. Επίσης βλ. τις υποθέσεις *The Farrandoc* [1967] 1 LLR, 232 και *The Safe Carrier* [1994] 1 WLR, 541.

²⁵ Βλ. *Grand Champion Tankers Ltd v. Norpipe A/S (The Marion)* [1984] 2 WLR, 942. Επίσης βλ. Arnould's, *Law of Marine Insurance and Average*, Vol. II (London: Stevens & Sons) (16th ed., 1981) στη σελ. 713.

Θα πρέπει επιπροσθέτως να σημειωθεί πως η έλλειψη πιστοποιητικών ειδικευσης δε συνιστά αυτομάτως αδιαμφισβήτητη απόδειξη της ανικανότητας του πληρώματος. Κι αυτό διότι το πλήρωμα είναι δυνατόν να μπορεί να αντεπεξέλθει σε κάθε περίπτωση κινδύνου χωρίς απαραίτητως να διαθέτει τα απαιτούμενα τυπικά προσόντα²⁶. Επομένως παραβίαση του άρθρου 3 παρ. 1 της Σύμβασης είναι δυνατόν να στοιχειοθετηθεί μόνο μετά την προηγούμενη παροχή αδιαμφισβήτητων αποδείξεων από το φορτωτή ως προς την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της επελθούσας ζημίας και της αμελούς συμπεριφοράς του πληρώματος, που επιπροσθέτως δε διαθέτει τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ειδικευσης.

Αντίθετα όταν το πλήρωμα, ενώ έχει υποβληθεί στην ενδεδειγμένη εκπαίδευση και εξέταση των ικανοτήτων του, ώστε να είναι ικανό να αντιμετωπίσει επιτυχημένα οποιονδήποτε κίνδυνο απειλήσει την ασφάλεια του πλοίου, αποτυγχάνει να εκτελέσει τα καθήκοντα σε μια συγκεκριμένη περίπτωση λόγω στιγμιαίας αμέλειας κι όχι λόγω γενικής ανικανότητας, τότε ο μεταφορέας δύναται να επικαλεσθεί τη ρήτρα του άρθρου 4 παρ. 2(α) των Κανόνων της Χάγης-Βίσμυ. Κι αυτό διότι η επέλευση της ζημίας σε μια τέτοια περίπτωση θεωρείται πως εμπίπτει μέσα στην έννοια του σφάλματος κατά τη διακυβέρνηση και διαχείριση του πλοίου.

1.5.3 Πυρκαγιά (άρθρο 4 παρ. 2(γ))

Χωρίς καμιά αμφιβολία η πυρκαγιά αποτελεί ένα από τους πιο σημαντικούς κινδύνους στη θάλασσα, παρά τη διαμορφωθείσα στο παρελθόν αντίληψη πως ο κίνδυνος σε μια τέτοια περίπτωση είναι ελάχιστος, καθώς το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου περιτριγυρίζεται από νερό, με το οποίο είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί έγκαιρα και αποτελεσματικά ένα τέτοιο ενδεχόμενο.

²⁶ Βλ. σχετικά την υπόθεση *The Empire Jamaica* [1957] AC, 386.

Από τη διατύπωση εξάλλου του άρθρου 4 παρ. 2(β) συνάγεται με σαφήνεια πως ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο αν η απώλεια ή ζημία οφείλεται αποκλειστικά σε προσωπικό του λάθος, ενώ απαλλάσσεται πλήρως αν η πρόκληση της πυρκαγιάς συνδέεται αιτιωδώς με την επίδειξη αμέλειας εκ μέρους των προστεθέντων του. Κάτι τέτοιο ωστόσο είναι δύσκολο να εντοπισθεί όταν ο μεταφορέας έχει τη μορφή νομικού προσώπου. Σε μια τέτοια περίπτωση γίνεται δεκτό πως ίδιον λάθος συντρέχει μόνο όταν συντελείται από φυσικό πρόσωπο που δύναται να θεωρηθεί ως το «μυαλό της εταιρίας» (*brains of the company*)²⁷.

Επιπλέον, έχει γίνει νομολογιακά δεκτό πως εφόσον ο μεταφορέας αθετήσει την υποχρέωσή του να παράσχει πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοία κατά την έναρξη του πλου, δεν μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του με μόνη την επίκληση του άρθρου 4 παρ. 2(β)²⁸. Εντούτοις αυτό δεν έγινε δεκτό στην υπόθεση *The Silvercypress*²⁹, παρά την αποδεδειγμένη ακαταλληλότητα του πλοίου. Και αυτό, διότι δεν αποδείχθηκε πως υπήρχε αιτιώδης συνάφεια μεταξύ αυτής και της πρόκλησης της πυρκαγιάς.

Η ανωτέρω νομολογιακή θέση επεκτάθηκε πρόσφατα στην υπόθεση *The Apostolis*³⁰, όπου έγινε δεκτό πως αν η πυρκαγιά προκληθεί τυχαία, τότε δεν υφίσταται παραβίαση του άρθρου 3 παρ. 1. Στην ενλόγω υπόθεση ωστόσο η φωτιά ξεκίνησε λόγω οξυγονοκόλλησης που εκτελούνταν στο πλοίο κατά παράβαση της κείμενης νομοθεσίας, που απαγόρευε την εκτέλεση κάθε παρόμοιας εργασίας κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

²⁷ Βλ. Leigh L., *Ensuring the safe operation of ships (The Safe Carrier)* (1994) LMCLQ, 15 στη σελ. 16.

²⁸ Βλ. την υπόθεση *Maxime Footwear Co Ltd v. Canadian Government Merchant Marine Ltd* [1959] AC, 589.

²⁹ 143 F2d, 462.

³⁰ *Meredith Jones & Co Ltd v. Vangemar Shipping Co Ltd* [1996] 1 LLR, 475.

1.5.4 Κίνδυνοι ή ατυχήματα στη θάλασσα (perils at sea) (άρθρο 4 παρ. 2(γ))

Χωρίς καμιά αμφιβολία η ερμηνεία των όρων «κίνδυνοι ή ατυχήματα στη θάλασσα» είναι δυσχερής. Κι αυτό διότι η καταλληλότητα του πλοίου για θαλασσοπλοία και οι κίνδυνοι στη θάλασσα αποτελούν έννοιες συνδεδεμένες μεταξύ τους, καθώς η καταλληλότητα του πλοίου συνίσταται εν μέρει και από την ικανότητά του να αντιμετωπίζει αναμενόμενα φυσικά φαινόμενα. Από την άλλη μεριά έντονα και απρόβλεπτα καιρικά φαινόμενα είναι συνήθως ικανά να υπερνικήσουν τη φυσική δύναμη ενός κατάλληλου πλοίου για θαλασσοπλοία.

Κατά συνέπεια η ρήτρα του άρθρου 4 παρ. 2(γ) δεν εφαρμόζεται, όταν η ζημία επί του φορτίου οφείλεται σε συνήθεις κινδύνους εμφανιζόμενους κατά τη διάρκεια του πλου. Αντίθετα, όταν η α- πώλεια λαμβάνει χώρα κάτω από συνθήκες που έχουν ασυνήθη (όχι όμως απαραίτητα και υπερφυσική) ένταση και επικινδυνότητα, τότε ο μεταφορέας δικαιούται να επικαλεσθεί την πλήρη απαλλαγή του από κάθε ευθύνη. Η επίκληση της ενλόγου ρήτρας δεν επιτρέπεται επιπρόσθετα και στην περίπτωση επίδειξης αμελούς συμπεριφοράς κατά την εκπλήρωση των επιβαλλομένων από το άρθρο 3 παρ. 1 και 2 υποχρεώσεών του. Αυτό έγινε δεκτό στην υπόθεση *Shipping Corporation*³¹, που κρίθηκε πως η απώλεια ήταν δυνατόν να αποφευχθεί με την επίδειξη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα κατά τη στοιβασία του φορτίου, παρά την παράλληλη συνδρομή δυσμενών καιρικών συνθηκών που συνέβαλαν εν μέρει στην πρόκλησή της.

1.5.5 Κεκρυμμένα ελαττώματα που δεν ανακαλύπτονται με τη δέουσα επιμέλεια (Latent Defects) (άρθρο 4 παρ. 2(ιστ))

Η σημαντικότερη διαφορά μεταξύ της αντικειμενικής ευθύνης που καθιερώνει το Κοινό Δίκαιο και της υποκειμενικής που ισχύει σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ συνίσταται στη μη επιβολή από τη δεύτερη ευθύνης στο μεταφορέα για ζημία που προκλήθηκε λόγω κεκρυμμένου ελαττώματος του πλοίου. Κατά συνέπεια η ενσωμάτωση της ενλόγου ρήτρας στο άρθρο 4 παρ. 2 (ιστ) της Σύμβασης αποτελεί επιπρόσθετο μέσο κατάργησης της αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέα που ίσχυε πρωτότερα.

Η ερμηνεία ωστόσο της συγκεκριμένης ρύθμισης και κυρίως της έννοιας του «κεκρυμμένου ελαττώματος» εμφανίζεται δυσχερής. Ειδικότερα υποστηρίζεται πως θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ βλαβών που συχνά εμφανίζονται στα πλοία και λειτουργικών βλαβών που είναι απότοκα της πολυπλοκότητας των μηχανών και του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται πλέον σ' αυτά. Ο μεταφορέας θα ευθύνεται μόνο εφόσον αποδειχθεί πως το ελάττωμα που προκάλεσε τη ζημία οφειλόταν στην παράλειψή του να εκτελέσει επισκευές στο πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου λόγω της γενικής του υποχρέωσης να εκτελέσει τη μεταφορά με την απαιτούμενη επιμέλεια που επιβάλλουν οι συνθήκες του ταξιδιού³².

Επιπλέον ζημία προκληθείσα λόγω της ανικανότητας του πληρώματος, παρά το γεγονός ότι αυτό διαθέτει τα αναγκαία πιστοποιητικά ειδικεύσης είναι δυνατόν να θεωρηθεί πως οφείλεται σε κεκρυμμένο ελάττωμα³³. Κι αυτό, διότι ο μεταφορέας δικαιούται να εμπιστεύεται την κρίση δημοσίων οργάνων επιτετραμμένων με την οργάνωση εξετάσεων και την αξιολόγηση των ικανοτήτων των μελών του πληρώματος χωρίς να είναι υποχρεωμένος να προβεί

³¹ [1980] 55 ALJR, 88. Επίσης βλ. τις υποθέσεις *Metals and Ores Ltd v. Compania de Vapores Stelvi SA (The Tolmidis)* [1983] 1 LLR, 530 και *Aktieselskabet de Danske Sukkerfabrikker v. Bajamar Compania Naviera (The Torenia)* [1983] 2 LLR, 210.

³² Βλ. την υπόθεση *Worms v. Starley* [1855] 11 Ex 427.

³³ Βλ. ανωτέρω παρ. 1.6.1, όπου υποστηρίχθηκε πως η κεκρυμμένη ανικανότητα του εφοδιασμένου με πιστοποιητικά ειδικεύσης πληρώματος είναι δυνατόν να εμπίπτει στην έννοια της ακαταλληλότητας του πλοίου για θαλασσοπλοία..

προσωπικά σε λεπτομερή έλεγχο του επιπέδου ειδικειών τους.

Η έννοια εξάλλου των κεκρυμμένων ελαττωμάτων συνδέεται στενά με τη «θεωρία των τμημάτων» (doctrine of stages). Κι αυτό διότι, εφόσον υφίσταται υποχρέωση του μεταφορέα να εξασφαλίζει την καταλληλότητα του πλοίου κατά την έναρξη κάθε αυτοτελούς τμήματος του ταξιδιού, η πιθανότητα μη ανεύρεσης του ελαττώματος σε οποιοδήποτε ενδιάμεσο λιμάνι είναι μικρή. Από την άλλη μεριά, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, το άρθρο 3 παρ. 1 της Σύμβασης δεν καταλείπει κανένα περιθώριο εφαρμογής της ενλόγω θεωρίας. Κατά συνέπεια η εμφάνιση οποιουδήποτε ελαττώματος εν μέσω του πλου θα πρέπει να θεωρηθεί ότι εντάσσεται στην έννοια του εγγενούς ελαττώματος, αν είναι αδύνατο να ανακαλυφθεί κατά την έναρξη του πλου από τον μεταφορέα παρά την επίδειξη εκ μέρους του της δέουσας επιμέλειας.

2.1 Βάρος απόδειξης

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 1 εδ. β, ο μεταφορέας φέρει το βάρος να αποδείξει πως επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια κατά την εκτέλεση της υποχρεώσεώς του να διαθέσει πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοία. Αυτή η προσέγγιση πηγάζει εν μέρει από την Αμερικάνικη Harter Act του 1893, σύμφωνα με την οποία ο μεταφορέας έπρεπε να αποδείξει πως διέθεσε πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοία, έτσι ώστε να μπορεί να επικαλεσθεί οποιαδήποτε απαλλακτική ρήτρα που είχε συμφωνηθεί και ενσωματωθεί στο ναυλοσύμφωνο. Η θέση αυτή ωστόσο δεν έγινε εξολοκλήρου δεκτή από τους συντάκτες των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ, αφού ο μεταφορέας οφείλει πια να αποδείξει μόνο ότι κατέβαλε την επιμέλεια που απαιτούν οι συναλλαγές κατά την προετοιμασία ενός κατάλληλου πλοίου από κάθε άποψη, ενώ δεν υποχρεούται να παράσχει ουδεμία απόδειξη σχετικά με το αν το ενλόγω πλοίο ήταν πράγματι κατάλληλο ή όχι.

Βέβαιο είναι ότι η απόδειξη της συνδρομής της δέουσας επιμέλειας δεν επεκτείνεται σε κάθε περίπτωση ζημίας μη συνδεόμενης με την απώλεια. Αυτό έγινε δεκτό στη υπόθεση *The Captayannis*³⁴, όπου κρίθηκε πως δεν υφίστατο αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της απώλειας και της ακαταλληλότητας του πλοίου, καθώς η απώλεια οφειλόταν σε λανθασμένο χειρισμό του πλοιάρχου, και ακολούθως ο μεταφορέας απαλλάχθηκε της ευθύνης του.

Παράλληλα με τα ανωτέρω ο μεταφορέας δικαιούται να αποδείξει τη συνδρομή γεγονότων α-παλλακτικών της ευθύνης του, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2(α)-(ιζ). Αν το κάνει αυτό επιτυχώς, τότε δεν υπέχει ευθύνη ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή όχι αμέλειάς του, η ενδεχόμενη συνδρομή της οποίας πρέπει πια να αποδειχθεί από τον φορτωτή³⁵.

Εντούτοις υποστηρίζεται ευρέως πως, αν δεν έχει αποδειχθεί πλήρως το αίτιο της απώλειας (π.χ. αν το πλοίο χάθηκε χωρίς κανένα ίχνος ως προς το αίτιο της απώλειάς του), ο μεταφορέας δε δικαιούται να επικαλεσθεί καμιά από τις απαλλακτικές ρήτρες του άρθρου 4 παρ. 2³⁶. Αυτή η άποψη όμως δε δύναται να θεμελιωθεί στη γραμματική διατύπωση του άρθρου 4 παρ. 1. Κι αυτό διότι, ενώ η ενλόγω διάταξη καθορίζει με ακρίβεια ποιο μέρος βαρύνεται με την απόδειξη της συνδρομής δέουσας επιμέλειας του άρθρου 3 παρ. 1, δεν κάνει καμιά αναφορά ως προς το ποιος φέρει το βάρος να αποδείξει πως ο μεταφορέας πράγματι δεν διέθεσε πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοία. Σύμφωνα με την κρατούσα άποψη, αυτό το βάρος φέρει ο φορτωτής³⁷. Κατά συνέπεια πρώτα αυτός πρέπει να αποδείξει πως το

³⁴ 306 Fsupp 866, 1969 AMC 2548.

³⁵ Βλ. Gilmore & Black, *The Law of Admiralty* (Brooklyn: The Foundation Press Inc) (1957) στη σελ.163.

³⁶ Βλ. Bauer G., *The measure of liability for cargo damage under charterparties: a second look* (1990) 21 JMLC, 397 στη σελ. 407

³⁷ Βλ. τις υποθέσεις *The Hellenic Dolphin* [1978] 2 LLR, 336 και *The Good Friend* [1984] 2 LLR, 586.

πλοίο που εκτέλεσε τη μεταφορά ήταν ακατάλληλο για το συμφωνηθέν ταξίδι και στη συνέχεια ο μεταφορέας υποχρεούται να αποδείξει πως έλαβε κάθε αναγκαίο μέτρο, ώστε αυτό πράγματι να είναι ικανό να αντεπεξέλθει στους συνήθεις κινδύνους της μεταφοράς του συγκεκριμένου φορτίου.

Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί πως ο φορτωτής δεν υποχρεούται να αποδείξει πλήρως τους ισχυρισμούς του, είναι δε αρκετό να προτείνει οποιαδήποτε ένδειξη συνεπαγόμενη αμελή συμπεριφορά του μεταφορέα³⁸. Η απόλυτη αφοσίωση πάντως σ' αυτόν τον κανόνα είναι πιθανό να έχει ως συνέπεια τη συχνή απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του, καθώς τα περιστατικά γύρω από το ζημιογόνο γεγονός είναι στις περισσότερες περιπτώσεις προσιτά αποκλειστικά στον ίδιο. Επιπρόσθετα, η ορθότητά του αμφισβητείται και από τον Tetley³⁹. Η κριτική του ενλόγω συγγραφέα επικεντρώνεται στο γεγονός ότι, εφόσον ο μεταφορέας διαθέτει τα απαραίτητα στοιχεία που αφορούν στην καταλληλότητα ή μη του πλοίου, ο ίδιος πρέπει να φέρει το βάρος απόδειξης των σχετικών γεγονότων. Επιπλέον υποστηρίζει πως η επιβολή του βάρους απόδειξης στο φορτωτή με βάση την τελευταία πρόταση της παραγράφου 1 του άρθρου 4, δεν συνάδει προς την ορθή ερμηνεία και εφαρμογή της Σύμβασης ως συνόλου, καθώς και ειδικότερα του ιδίου του άρθρου 4 παρ.1. Σύμφωνα με την άποψή του, η σειρά της απόδειξης θα πρέπει να έχει ως εξής:

1) Ο φορτωτής πρέπει να αποδείξει πως η ζημία ή απώλεια έλαβε χώρα όσο το φορτίο βρισκόταν στα χέρια του μεταφορέα.

2) Ο μεταφορέας ακολούθως πρέπει να αποδείξει αφενός την αιτία της ζημίας και αφετέρου την επίδειξη εκ μέρους του της

δέουσας επιμέλειας, κατά τη διαδικασία επιλογής και διάθεσης πλοίου κατάλληλου για θαλασσοπλοία.

3) Εν συνεχεία ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει τη συνδρομή μιας εκ των απαλλακτικών ρητρών του άρθρου 4 παρ. 2.

4) Ο φορτωτής, τέλος, πρέπει να ανατρέψει την απόδειξη περί συνδρομής απαλλακτικής ρήτρας, ή να αποδείξει τη μη επίδειξη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα κατά την προετοιμασία του πλοίου για το συμφωνηθέντα πλουν.

Πρέπει εντούτοις να σημειωθεί πως η ομολογουμένως βαριά ευθύνη που επιβάλλεται στο φορτωτή βάσει της κρατούσας άποψης στη νομική θεωρία και νομολογία, να αποδείξει ότι το πλοίο ήταν ακατάλληλο για θαλασσοπλοία, έχει απαλυνθεί από την πρακτική που ακολουθούν παγίως τα δικαστήρια να εξομοιώνουν με αποδεικτικά μέσα ενδείξεις σχετικά με την ακαταλληλότητα του πλοίου. Το γεγονός, για παράδειγμα, πως το πλοίο έχει βυθιστεί ή εξαφανιστεί κατά τη διάρκεια συνήθων δυσμενών καιρικών συνθηκών χωρίς κανένα εμφανή λόγο έχει θεωρηθεί πολλάκις ως ένδειξη της ακαταλληλότητας του πλοίου κατά την έναρξη του πλου, συνεπαγόμενη γέννηση αξιώσεων αποζημίωσης. Ωστόσο καμιά ένδειξη δε δύναται να ληφθεί υπόψη αν η ακαταλληλότητα του πλοίου δεν αποτέλεσε τουλάχιστον μια από τις πιθανές αιτίες της ζημίας. Αν κριθεί πως το πλοίο θα βυθιζόταν σε κάθε περίπτωση, τότε η απώλεια δεν είναι πιθανό να αποδοθεί στην ακαταλληλότητά του⁴⁰.

Τέλος, έχει υποστηριχθεί πως το ζήτημα της καταλληλότητας του πλοίου για θαλασσοπλοία είναι δυνατόν να αποτελέσει από μόνο του απαλλακτική της ευθύνης του μεταφορέα ρήτρα⁴¹. Σύμφωνα μ' αυτή τη

³⁸ Παρόλα αυτά αντίθετη άποψη εκφράστηκε στην υπόθεση *Cosmopolitan Shipping v. Hatton & Cookson* [1929] 35 LLR, 117, όπου ο Λόρδος Greer LJ έκρινε πως ο φορτωτής πρέπει να αποδείξει την ακαταλληλότητα του πλοίου πέραν κάθε αμφιβολίας.

³⁹ Tetley W., *Marine Cargo Claims* (BLAIS) (3rd ed., 1988) στη σελ. 371

⁴⁰ Βλ. Glass D., *Introduction to the law of the carriage of goods* (London: Sweet & Maxwell) (1989) στη σελ. 170.

⁴¹ Βλ. Clarke M., *Aspects of the Hague Rules* (The Hague: Martinus Nijhoff) (1976) στη σελ. 149.

προσέγγιση, εάν η ζημία έχει προκληθεί λόγω ακαταλληλότητας του πλοίου, τότε ο μεταφορέας δύναται να απαλλαγεί από την ευθύνη του αν αποδείξει πως επέδειξε επιμελή συμπεριφορά κατά την έναρξη του πλου. Κάτι τέτοιο όμως δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Και αυτό διότι θα ήταν ασύμβατο με το συνολικό σύστημα ευθύνης της Σύμβασης, το οποίο προβλέπει την απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη αποκλειστικά και μόνο αν συντρέχει οποιοδήποτε γεγονός εμπεριεχόμενο στο άρθρο 4 παρ. 2 (α)-(ιζ). Κατά συνέπεια ο μεταφορέας συνεχίζει να ευθύνεται για κάθε απώλεια, έστω κι αν έλαβε κάθε απαραίτητο μέτρο ώστε να καταστήσει το πλοίο του κατάλληλο για θαλασσοπλοία, με μόνη εξαίρεση τις ρήτρες του άρθρου 4 παρ. 2 (α)-(ιζ).

2.2.1 Το βάρος απόδειξης σε περίπτωση ναυτικού πταισματος των προστηθέντων του μεταφορέα

Όταν ο μεταφορέας ισχυρίζεται πως η ζημία προήλθε λόγω αμελούς διακυβέρνησης του πλοίου του, το βάρος απόδειξης μετατίθεται στο φορτωτή να αποδείξει ότι το πλοίο ήταν ακατάλληλο για θαλασσοπλοία κατά την έναρξη του πλου και ακολούθως η ζημία προήλθε εξ αυτού του λόγου. Γίνεται συνεπώς σαφές πως ο μεταφορέας οφείλει να αποδείξει πως συντρέχει λόγος απαλλαγής του σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2(α), αφού προηγουμένως έχει αποδείξει ότι επέδειξε τη δέουσα επιμέλεια κατά την εκτέλεση της από το άρθρο 3 παρ. 1 επιβαλλόμενης υποχρέωσής του. Από την άλλη μεριά, όπως έχει σημειωθεί ανωτέρω, οποιοδήποτε λάθος κατά τη διακυβέρνηση του πλοίου αποτελεί ένδειξη ανικανότητας του πλοιάρχου και του πληρώματος, η οποία είναι δυνατόν να καταστήσει τη ρήτρα του άρθρου 4 παρ. 2(α) ανεφάρμοστη.

Τέλος, το γεγονός ότι το πλοίο παραμένει στην ίδια κλάση δεν αποτελεί πλήρη απόδειξη ως προς την καταλληλότητά του, καθώς συχνά τα πλοία παραμένουν στην ίδια

κλάση επί μακρόν αφότου έχουν ήδη μεταμορφωθεί σε πηγή κινδύνων για τη διεθνή ναυσιπλοία και το παγκόσμιο εμπόριο⁴².

2.2.2 Το Βάρος απόδειξης σε περίπτωση πυρκαγιάς

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2(β), ο μεταφορέας φέρει το βάρος να αποδείξει πως η ζημία προκλήθηκε λόγω πυρκαγιάς, αφού προηγουμένως φυσικά παράσχει αδιαμφισβήτητες αποδείξεις ως προς το ότι προσωπικά έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε το πλοίο του να είναι κατάλληλο για θαλασσοπλοία κατά την έναρξη του πλου. Εν συνεχεία, εφόσον το δικαστήριο κρίνει πειστικούς τους ισχυρισμούς του, το βάρος μετατίθεται στο φορτωτή να δείξει ότι η προσωπική αμέλεια του μεταφορέα αποτέλεσε την κύρια αιτία της πρόκλησης της πυρκαγιάς και ακολούθως της ζημίας⁴³. Εάν ωστόσο η αιτία της πυρκαγιάς είναι άγνωστη, η ενλόγω διάταξη δεν αφήνει να διαφανεί σε ποιο μέρος επιβάλλει την υποχρέωση να αποδείξει το αν αυτή οφείλεται σε προσωπικό ή όχι λάθος του μεταφορέα.

2.2.3 Το Βάρος απόδειξης σε περίπτωση κινδύνων ή ατυχημάτων στη θάλασσα

Ομοίως προς στα παραπάνω λεχθέντα η υποχρέωση απόδειξης επέλευσης ζημίας κινδύνων ή ατυχημάτων στη θάλασσα επιβαρύνει τον μεταφορέα. Κατά συνέπεια, αυτός δεν υπέχει ευθύνη αν καταφέρει να αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε λόγω δυσμενών και απρόβλεπτων καιρικών

⁴² Βλ. Vandenenter B., *Analysis of basic provisions of voyage and time charterparties* (1976) Vol. IX European Transport Law, 602 στη σελ. 639.

⁴³ Η ενλόγω διαδικασία απόδειξης επιβεβαιώθηκε πρόσφατα στην υπόθεση *Nissan Fire & Marine Insurance Co Ltd v. M/V Hyundai Explorer (The Jute Express)* [1991] 2 LLR, 55. Επίσης βλ. Tabrisky J., *COGSA and Fire Statute* (1997) 28 JMLC, 359. Η ίδια διαδικασία έχει υιοθετηθεί και από τους Κανόνες του Αμβούργου (άρθρο 5 παρ. 4(α)).

φαινομένων, ακόμα κι αν το αίτιο της ζημίας είναι άγνωστο. Εάν όμως αποδειχθεί πως η ζημία προέκυψε κατά τη διάρκεια ευνοϊκών καιρικών συνθηκών, τότε τεκμαίρεται ότι οφείλεται σε ακαταλληλότητα του πλοίου για θαλασσοπλοία και κατά συνέπεια δε δύναται να απαλλαγεί από την ευθύνη του.

2.3.4 Το Βάρος απόδειξης σε περίπτωση κεκρυμμένων ελαττωμάτων που δεν ανακαλύπτονται με τη δέουσα επιμέλεια

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία επί του φορτίου προκληθείσα λόγω της ακαταλληλότητας του πλοίου μόνο σε εκείνες τις περιπτώσεις που μπορεί να αποδείξει πως αυτή πηγάζει από κεκρυμμένο ελάττωμα το οποίο δε δύναται να ανακαλύψει παρά την επίδειξη εκ μέρους του επιμελούς συμπεριφοράς κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Το βάρος απόδειξης σε μια τέτοια περίπτωση φέρει ο ίδιος και ακολούθως, αν υφίσταται αμφιβολία ως προς την ύπαρξη ή όχι του ελαττώματος, τότε παραμένει υπεύθυνος.

Γίνεται συνεπώς σαφές πως η ύπαρξη κεκρυμμένου ελαττώματος συνδέεται αμφίδρομα με την καταλληλότητα του πλοίου για θαλασσοπλοία, όπως άλλωστε υπογραμμίστηκε και στην υπόθεση *The Antigoni*⁴⁴. Στην εν λόγω υπόθεση ένα σοβαρό μηχανικό πρόβλημα προκλήθηκε κατά τη διάρκεια του πλου και αναδύθηκε ζήτημα απόδειξης ως προς το αληθές αίτιο της βλάβης. Έγινε δεκτό ότι, εφόσον ο μεταφορέας επικαλείται το άρθρο 4 παρ. 1 της Σύμβασης, δεν υποχρεούται να αποδείξει την ύπαρξη κεκρυμμένου ελαττώματος. Ωστόσο η απόδειξη τέτοιων ισχυρισμών φαίνεται να είναι πολύ πιο εύκολη όταν συνοδεύεται από ενδείξεις ή αποδείξεις ύπαρξης ενός τέτοιου ελαττώματος και πολύ πιο δύσκολη, όταν ο μεταφορέας επικαλείται απλώς την ύπαρξη ενός τελείως απίθανου αιτίου επέλευσης της ζημίας. Στην τελευταία

περίπτωση προφανώς το δικαστήριο δύσκολα μπορεί να αποδεχθεί πως στην πραγματικότητα η δέουσα επιμέλεια επιδείχθηκε.

Η ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΘΕΙ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΜΕ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

1.1 Προδιάθεση

Αμέσως μετά τη έναρξη του πλου η υποχρέωση του άρθρου 3 παρ. 1 παύει να επιβαρύνει το μεταφορέα και αντικαθίσταται από την αντίστοιχη του άρθρου 3 παρ. 2, που αφορά στην επιμελή μεταχείριση του φορτίου.

Σύμφωνα με αυτή τη διάταξη, ο πλοίαρχος και κατ' επέκταση ο μεταφορέας οφείλει να λάβει όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα, ώστε να διατηρήσει το φορτίο σε καλή κατάσταση κατά τη διάρκεια του πλου, κυρίως δε να εμποδίσει την απώλεια ή τη χειροτέρευση της ποιότητας των μεταφερομένων αγαθών. Είναι εξάλλου σημαντικό να διακρίνει κανείς μεταξύ αυτής της υποχρέωσης και της αντίστοιχης που αφορά στη διάθεση κατάλληλου πλοίου. Κι αυτό διότι, εάν το πλοίο εμφανίσει στοιχεία ακαταλληλότητας κατά τη διάρκεια του πλου, όχι όμως και κατά την έναρξή του, ο μεταφορέας δεν θα ευθύνεται με βάση το άρθρο 3 παρ. 1 της Σύμβασης, έστω κι αν έχει αθετήσει την υποχρέωση της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου.

Η έννοια της στοιβασίας αποτελεί κοινό σημείο τόσο του άρθρου 3 παρ. 1 όσο και του άρθρου 3 παρ. 2. Η κακή επιπροσθέτως στοιβασία είναι δυνατόν να συνδεθεί με την έννοια της ακαταλληλότητας του πλοίου για θαλασσοπλοία, εφόσον αυτή θέτει σε κίνδυνο την ασφάλειά του. Αντίθετα, η κακή στοιβασία που επηρεάζει μόνο την κατάσταση του φορτίου και τίποτε άλλο, δεν συνεπάγεται παραβίαση του άρθρου 3 παρ. 1, αλλά εμπίπτει μέσα στην

⁴⁴ [1991] 1 LLR, 209.

υποχρέωση που περιγράφεται στο άρθρο 3 παρ. 2 της Σύμβασης⁴⁵.

1.2 Η φύση της υποχρέωσης

Η ευθύνη του μεταφορέα σχετικά με την επιμελή μεταφορά του φορτίου είναι αντικειμενική σύμφωνα με το Κοινό Δίκαιο, είναι δε δυνατόν να απαλειφθεί μόνο αν η ζημία οφείλεται σε κινδύνους για τους οποίους έχει συμφωνηθεί η απαλλαγή του.

Από την άλλη μεριά η φύση της ενλόγω υποχρέωσης σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ δεν παρουσιάζει μεγάλες διαφορές με την αντίστοιχη του Κοινού Δικαίου. Κι αυτό διότι σε κανένα σημείο της επίμαχης παραγράφου 2 του άρθρου 3 των Κανόνων δεν γίνεται λόγος περί άσκησης της ενλόγω υποχρέωσης με δέουσα επιμέλεια, αλλά αναφέρεται πως το φορτίο πρέπει να μεταφερθεί «με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια» (properly AND carefully). Γίνεται συνεπώς σαφές πως, καθόσον ο όρος «με τον τρόπο που αρμόζει» συνεπάγεται αναμφίβολα πολύ υψηλό επίπεδο επιμέλειας, πολύ υψηλότερο δε της δέουσας επιμέλειας του άρθρου 3 παρ. 1, η ευθύνη του εκναυλωτή εγγίζει τα όρια της αντικειμενικής ευθύνης του Κοινού Δικαίου. Επιπλέον, το άρθρο 3 παρ. 2 ορίζει ότι ο μεταφορέας οφείλει να μεταφέρει το φορτίο με τον τρόπο που αρμόζει με επιμέλεια (δεν αναφέρει «με τον τρόπο που αρμόζει με επιμέλεια»). Αυτό συνεπάγεται ευθύνη του μεταφορέα στην περίπτωση παραβίασης οποιουδήποτε από τα δύο σκέλη της ενλόγω υποχρέωσής του και κατά συνέπεια δημιουργεί το ερώτημα κατά πόσο η συγκεκριμένη ρύθμιση επιβάλλει δύο διαφορετικές υποχρεώσεις ή μόνο μία, αυτήν της μεταφοράς του φορτίου «με τον τρόπο που αρμόζει». Στην υπόθεση *Albacora v. Westcott & Laurence Line Ltd*⁴⁶ έγινε δεκτό

⁴⁵ Βλ. τις υποθέσεις *Smith, Hogg v. Black Sea and Baltic General Insurance* [1940] AC, 997 και *Elder, Dempster & Co Ltd v. Paterson Zochonis & Co Ltd* [1924] AC, 522.>.

⁴⁶ [1965] 2 LLR, 37. Επίσης βλ. *Mankabady S., The duty to care for the cargo* (1975) 10 *European Transport Law*, 2 στη σελ. 3.

πως ο όρος «με τον τρόπο που αρμόζει» έχει διαφορετική έννοια από αυτήν του όρου «με επιμέλεια» και κατά συνέπεια επιβάλλει δύο ξεχωριστές υποχρεώσεις. Ειδικότερα ο πρώτος ταυτίζεται με τη λήψη ενός κατάλληλου συστήματος μεταφοράς υπό το πρίσμα όλων των σχετικών με τη φύση των αγαθών συνθηκών που γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ο μεταφορέας.

Θα πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη υποχρέωση δεν δύναται να μεταβιβασθεί σε τρίτο πρόσωπο και κατά συνέπεια ο μεταφορέας ευθύνεται για πράξεις ή παραλείψεις των προστηθέντων του. Στην υπόθεση *Associated Metals & Minerals Co v. M/V Arktis Sky*⁴⁷, για παράδειγμα, ο μεταφορέας κρίθηκε υπεύθυνος για τη μη σωστή διαχείριση του φορτίου, παρόλο που η ζημία προκλήθηκε πριν αυτός λάβει τα προς μεταφορά αγαθά υπό την εποπτεία του. Με τον τρόπο αυτόν ωστόσο θεμελιώθηκε ευθύνη περίπου αντίστοιχη προς την αντικειμενική ευθύνη του Κοινού Δικαίου, πράγμα που ενισχύει την ορθότητα των ανωτέρω σχετικών επιχειρημάτων.

Γίνεται επίσης δεκτό ότι πολλές από τις λειτουργίες που περιγράφονται στο άρθρο 3 παρ. 2 συμπίπτουν μεταξύ τους και αφορούν κατά κύριο λόγο σε τεχνικές λειτουργίες παρά σε νομικές έννοιες. Η διαδικασία της φόρτωσης για παράδειγμα περιλαμβάνει τη διεξαγωγή περισσότερων της μιας εργασιών, οι οποίες όμως από νομική σκοπιά συνιστούν μια και μόνο εργασία⁴⁸. Όσον αφορά τη στοιβασία, θα πρέπει αυτή να διενεργηθεί επιμελώς με τη φροντίδα του μεταφορέα, αφού, σε αντίθετη περίπτωση, δύναται να επηρεάσει την ασφάλεια του πλοίου, να καταστρέψει το φορτίο και να αφήσει κενό χώρο ανεκμετάλλευτο στο πλοίο. Αν ο φορτωτής όμως που έχει αναλάβει τη φόρτωση και στοιβασία του φορτίου την πραγματοποιήσει εσφαλμένα, χάνει το δικαίωμά του να αξιώσει

⁴⁷ 978F.2d47, 1993AMC 509.

⁴⁸ Η άποψη αυτή έγινε δεκτή στην υπόθεση *Pyrene Co Ltd v. Skindia Steam Navigation Co Ltd* [1954] 2 LLR, 321

αποζημίωση. Τέλος, ο όρος «εκφόρτωση» περιλαμβάνει, εκτός των αυτονόητων τεχνικών λειτουργιών απόθεσης του φορτίου στην ξηρά, και την υποχρέωση παράδοσης των μεταφερόμενων αγαθών στο νόμιμο παραλήπτη τους. Αν για οποιοδήποτε λόγο η παράδοση του φορτίου συντελεσθεί εσφαλμένα, τότε υφίσταται παραβίαση του άρθρου 3 παρ. 2. Οποιαδήποτε συμφωνία ωστόσο η οποία απαλλάσσει το μεταφορέα από την ευθύνη του να στοιβάξει το φορτίο δεν αντιτίθεται προς την ενλόγω ρύθμιση, καθώς έχει ως στόχο να περιορίσει μόνο το πεδίο εφαρμογής του ναυλοσύμφωνου και όχι να παραβιάσει τους όρους σύμφωνα με τους οποίους πρέπει να εκτελεσθεί η μεταφορά⁴⁹.

1.3 Αμελής μεταχείριση του φορτίου και ανεύθυνο του μεταφορέα

1.3.1 Γενικές παρατηρήσεις

Η εισαγωγική του άρθρου 3 παρ. 2 φράση «με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4» έχει δημιουργήσει αμφισβήτηση ως προς τον «υπερισχύοντα» χαρακτήρα του σε σχέση με το άρθρο 4 παρ. 2. Σύμφωνα με μία άποψη, η ανωτέρω φράση αφαιρεί από τη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 3, σε αντίθεση με την πρώτη παράγραφο του ίδιου άρθρου, τη δυνατότητα υπερίσχυσης επί του άρθρου 4 παρ. 2. Επομένως ο μεταφορέας δύναται να απαλλαγεί από την ευθύνη του ακόμα κι αν επέδειξε αμέλεια κατά τη μεταφορά του φορτίου, αρκεί να αποδείξει πως η ζημία προκλήθηκε όχι λόγω της δικής του αμέλειας, αλλά λόγω της ύπαρξης κινδύνου για τον οποίο συντρέχει περίπτωση απαλλαγής του σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2. Ωστόσο η συγκεκριμένη προσέγγιση είναι δυνατόν να έχει ως συνέπεια την αποδυνάμωση της υποχρέωσης επιμέλειας του μεταφορέα προς το φορτίο, γι' αυτό και φαίνεται ορθότερο να υποστηριχθεί η άποψη που συγκλίνει στην επιβολή ευθύνης σε κάθε περίπτωση παραβίασης του άρθρου 3 παρ. 2.

⁴⁹Wilson J., *Carriage of goods by sea* (Pitman Publishing) (2nd ed., 1993) στη σελ. 191.

1.3.2 Ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του μεταφορέα

Καθώς το άρθρο 4 παρ. 2(α) των Κανόνων της Χάγης-Βίσμπυ δεν αναφέρει σε κανένα σημείο του την πιθανότητα επέλευσης ζημίας λόγω αμελούς διαχείρισης και μεταφοράς του φορτίου, ο μετα-φορέας παραμένει υπεύθυνος βάσει του άρθρου 3 παρ. 2, χωρίς να δύναται να επικαλεσθεί την ανωτέρω ρήτρα. Αυτό έγινε δεκτό στην υπόθεση *Gosse Millerd Ltd v. Canadian Government Merchant Marine*⁵⁰, όπου κρίθηκε πως είναι αναγκαία η διάκριση μεταξύ της μεταχείρισης του φορτίου και της διαχείρισης του πλοίου ως συνόλου. Η ενλόγω διάκριση ωστόσο φαίνεται να είναι τεχνητή, καθώς επιφυλάσσει διαφορετική ρύθμιση επί συστατικών στοιχείων της ίδιας έννοιας, αυτής της αμέλειας⁵¹. Σε όποιες περιπτώσεις η ζημία λαμβάνει χώρα πριν από την έναρξη του πλου, ο μεταφορέας ευθύνεται με βάση το άρθρο 3 παρ. 1. Αν όμως η ζημία προκληθεί κατά τη διάρκεια του πλου, τότε θα πρέπει να αποδειχθεί το κατά πόσο αυτή οφείλεται σε αμελή διαχείριση του πλοίου ή του φορτίου.

Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι όπου ο αντικειμενικός σκοπός μιας πράξης ή παράλειψης είναι η πρόκληση βλάβης πλήττουσας κατά κύριο λόγο την ασφάλεια του πλοίου, είναι αδιάφορο το αν η συγκεκριμένη αμελής συμπεριφορά επηρεάζει τελικά ή όχι το φορτίο. Στην υπόθεση *Kalamazoo Paper v. CPR*⁵² έγινε δεκτό πως η χρήση των αντλιών συνήθως

⁵⁰ [1927] 2 KB, 432. Το Ελληνικό δίκαιο διακρίνει αντίστοιχα μεταξύ ναυτικών πταισμάτων που διαπράττονται κατά τη λήψη μέτρων προς το συμφέρον του πλοίου και εμπορικών πταισμάτων που διενεργούνται μέσα στα πλαίσια της διαχείρισης του φορτίου (άρθρο 138 ΚΙΝΔ), βλ. σχετικά Κιάντου-Παμπούκη Α., *Ναυτικό Δίκαιο* (Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας) (3η εκδ., 1992) στις σελ. 379 επ.

⁵¹ Βλ. Diamond A., *The Hague-Visby Rules* (1978) LMCLQ, 225 στη σελ. 264

⁵² [1950] 2 DLR, 369.

επιρεάζει τη γενικότερη ασφάλεια του πλοίου και συνεπώς οι πράξεις του πληρώματος αφορώσες σ' αυτήν ακριβώς τη λειτουργία εντάσσονται μέσα στα πλαίσια της διαχείρισης του πλοίου και όχι του φορτίου. Κι αυτό διότι η υποχρέωση προστασίας του πλοίου από κάθε λογής κινδύνους συνιστά σοβαρότερο καθήκον από αυτό της προστασίας του φορτίου. Ομοίως στην υπόθεση *The Ship Novoaltaisk*⁵³ κρίθηκε πως η ζημία επί του φορτίου η οποία είχε προκληθεί κατά τη διάρκεια εφοδιασμού των δεξαμενών του πλοίου με φρέσκο νερό, προκλήθηκε λόγω αμελούς συμπεριφοράς του μεταφορέα εντός των πλαισίων διαχείρισης του πλοίου. Κι αυτό διότι το φρέσκο νερό χρησιμοποιείτο αποκλειστικά από το πλήρωμα, το οποίο διαχειριζόταν το πλοίο.

Αντίθετα, στην υπόθεση *The Iron Gippssland*⁵⁴ θεωρήθηκε πως η ζημία επήλθε λόγω της πρόσμιξης αδρανούς αερίου με φορτίο πετρελαιοειδών και κατά συνέπεια εντάχθηκε μέσα στα πλαίσια διαχείρισης του φορτίου. Κι αυτό διότι το σύστημα παροχής αδρανούς αερίου είχε ως αντικειμενικό στόχο την ασφαλή μεταφορά του φορτίου και κατά δεύτερο λόγο την ασφάλεια του πλοίου ως συνόλου. Παρομοίως στην υπόθεση *The Ship Tenos*⁵⁵ κρίθηκε ότι ο μεταφορέας δεν μπορούσε να επικαλεσθεί τη ρήτρα του άρθρου 4 παρ. 2(α), καθώς η ζημία προέκυψε από παραλείψεις του πληρώματος σχετιζόμενες κατά κύριο λόγο με συγκεκριμένο μέρος του πλοίου χρησιμοποιούμενο αποκλειστικά για τη μεταφορά του φορτίου, παρόλο που οι ενλόγω παραλείψεις δεν έβλαψαν άμεσα το ζημιωθέν φορτίο.

Γίνεται συνεπώς φανερό ότι ο μεταφορέας δύναται να αποφύγει την ευθύνη του εφόσον αποδείξει πως η αμελής συμπεριφορά των προστηθέντων του αφορά άμεσα στην ασφάλεια του πλοίου και όχι στη διατήρηση του φορτίου. Αν παρόλα αυτά, τόσο το πλοίο

όσο και το φορτίο υποστούν ζημία από την ίδια αμελή συμπεριφορά του πληρώματος, τότε ο μεταφορέας συνήθως απαλλάσσεται της ευθύνης του. (Κάτι τέτοιο επαφίεται συνήθως στη διακριτική ευχέρεια του δικαστηρίου). Όταν, τέλος, η ζημία οφείλεται σε δύο ξεχωριστές παραλείψεις του πληρώματος, γεννάται ευθύνη μόνο ως προς το σκέλος τους εκείνο που αναφέρεται σε αμελή συμπεριφορά κατά τη διαχείριση του φορτίου.

1.3.3 Κίνδυνοι ή ατυχήματα στη θάλασσα και περιστατικά που αφορούν το φορτίο (Inherent Vice)

Η επίδειξη αμελούς συμπεριφοράς από το μεταφορέα ως προς τη διαχείριση του φορτίου αναμφισβήτητα παρεμποδίζει τη δυνατότητα επίκλησης της απαλλακτικής ρήτρας του άρθρου 4 παρ. 2(γ). Το επίπεδο εξάλλου της ενδεδειγμένης επιμέλειας εξαρτάται άμεσα από το αντίστοιχο επίπεδο της γνώσης του πληρώματος που κατείχε ή όφειλε να κατέχει σχετικά με τα ιδιάζοντα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου φορτίου.

Όσον αφορά, τέλος, ζημία οφειλομένη σε ελάττωμα του φορτίου, θα πρέπει να σημειωθεί πως συνδέεται άμεσα με την ιδιοσυστασία των μεταφερομένων αγαθών καθώς και με τη φυσική τους τάση για αλλοιώσεις και εξ αυτού του λόγου αναφέρεται κυρίως σε ευπαθή προϊόντα όπως ψάρια ή φρούτα, όπως επίσης και στη φυσιολογική απομείωση (φύρα) που υφίστανται τα φορτία που μεταφέρονται χύμα, όπως είναι το πετρέλαιο ή το σιτάρι, αρκεί η ενλόγω μείωση της ποσότητας να μην υπερβαίνει τα συνήθη όρια που αναγνωρίζονται σύμφωνα με τις ναυτιλιακές συνθήκες που διαμορφώνονται κατά τόπους.

2. Βάρος απόδειξης

Κατά την κρατούσα άποψη, ο φορτωτής οφείλει να αποδείξει τη συνδρομή αμελούς

⁵³ [1972] 2 WLR, 476.

⁵⁴ [1994] 1 LLR, 335.

⁵⁵ [1968] 12 FLR, 291.

συμπεριφοράς του μεταφορέα ως προς τη διαχείριση του φορτίου⁵⁶. Ειδικότερα, πρέπει να αποδείξει πως, παρόλο που τα συγκεκριμένα αγαθά φορτώθηκαν σε καλή κατάσταση, χάθηκαν εν πλω ή παραδόθηκαν στο νόμιμο παραλήπτη τους κατεστραμμένα. Γίνεται συνεπώς σαφές πως ο φορτωτής δύναται να απαλλαγεί εύκολα από ένα τέτοιο βάρος, εφόσον επιδειξεί αφενός μια «καθαρή» φορτωτική (clean bill of lading) και αφετέρου οποιαδήποτε ζημία επί του φορτίου. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι η φορτωτική αποτελεί *prima facie* απόδειξη ως προς την ποιότητα και την ποσότητα των μεταφερομένων αγαθών, περιοριζόμενη μόνο στην εξωτερική τους όψη. Κατά συνέπεια ο μεταφορέας δικαιούται σε μια τέτοια περίπτωση να ανταποδείξει πως τα αγαθά δεν φορτώθηκαν στην κατάσταση που αναγράφεται στη φορτωτική⁵⁷.

Επιπλέον, εφόσον ο φορτωτής αποδεικνύει την ύπαρξη ζημίας επί του φορτίου, το βάρος μετατίθεται στο μεταφορέα, ο οποίος οφείλει να αποδείξει τη συνδρομή οποιασδήποτε από τις απαλλακτικές ρήτρες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 2. Σύμφωνα με μια άποψη, ο μεταφορέας δύναται να καταρρίψει οποιαδήποτε ένδειξη ως προς την αθέτηση εκ μέρους του της υποχρέωσης του άρθρου 3 παρ.2, με το να δημιουργήσει αμφιβολίες σχετικά με το αίτιο της ζημίας. Σε μια τέτοια περίπτωση δεν απαιτείται να αποδείξει την πραγματική αιτία της ζημίας αλλά μόνο την πιθανή.

Σύμφωνα εξάλλου με μια δεύτερη άποψη, ο μεταφορέας οφείλει να αποδείξει πως η ζημία οφείλεται σε αιτία εμπεριεχόμενη εντός της λίστας του άρθρου 4 παρ. 2. Ακολουθώντας ο φορτωτής πρέπει να αποδείξει πως ο μεταφορέας δε δύναται να επικαλεσθεί οποιαδήποτε ρήτρα λόγω της αμελούς

συμπεριφοράς του. Τέλος, σύμφωνα με μια τελευταία άποψη, ο μεταφορέας βαρύνεται με την υποχρέωση απόδειξης της συνδρομής του άρθρου 4 παρ. 2 και επιπροσθέτως της συνδρομής επιμελούς συμπεριφοράς εκ μέρους του ως προς τη διαχείριση του φορτίου. Η ύπαρξη ωστόσο του επιπρόσθετου αυτού βάρους δεν έγινε δεκτή από το Λόρδο Pearce στην υπόθεση *Albacora v. Westcott*, καθώς δεν φαίνεται να επιβάλλεται ούτε να υπονοείται από οποιαδήποτε διάταξη της Σύμβασης.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Παρά το γεγονός ότι οι Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ αποτέλεσαν κατά τη σύνταξή τους ένα πολύ σημαντικό βήμα προόδου και εκμοντερνισμού του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς, σήμερα πλέον θεωρούνται αναχρονιστικοί και παρωχημένοι λόγω της αναποτελεσματικότητας του συστήματος ευθύνης που έχουν καθιερώσει.

Οι επικρίσεις των πολεμίων τους επικεντρώνονται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη και λειτουργία απαλλακτικών ρητρών υπέρ των μεταφορέων, των οποίων η επίκληση επιτρέπεται ακόμα και στην περίπτωση επέλευσης ζημίας οφειλομένης σε υπαιτιότητα των προστηθέντων τους. Παρά ταύτα η εφαρμογή των εν λόγω ρητρών από τα δικαστήρια έχει περιορίσει στο ελάχιστο την απαλλακτική τους λειτουργία, καθώς έχει κριθεί νομολογιακά πως παραμένουν ανεφάρμοστες, όταν ο μεταφορέας δεν έχει εκτελέσει τις υποχρεώσεις του που περιγράφονται στο άρθρο 3 παρ. 1 και 2. Αυτό σημαίνει πως η ευθύνη του μεταφορέα έχει στην πράξη επεκταθεί και κατά συνέπεια δύναται να απαλλαγεί από αυτή μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο όταν η ζημία δεν οφείλεται σε ίδιο πταίσμα ή αμέλεια των προστηθέντων του. Κι αυτό διότι ακόμα κι αν η ζημία έχει προκύψει λόγω της αμέλειας των υπαλλήλων του ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος, καθώς γίνεται δεκτό πως δεν έχει ακολουθήσει την προσήκουσα διαδικασία κατά την επιλογή, πρόσληψη και εποπτεία τους. Η νεότερη αυτή αντίληψη

⁵⁶ Βλ. την υπόθεση *FC Bradley & Sons v. Federal Steam Navigation Co* [1927] 27 LLR, 395.

⁵⁷ Βλ. Schmitthoff C., Goode R., *International carriage of goods* (Centre for Commercial Studies) (1988) στη σελ. 65. Επίσης βλ. Bools M., *The bill of lading* (London: LLP) (1997).

θεωρούνταν αδικαιολόγητη παλαιότερα, σήμερα όμως φαίνεται εύλογη λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης που παρέχει τη δυνατότητα στο μεταφορέα να βρίσκεται διαρκώς σε επαφή με το πλοίο του οποτεδήποτε αυτό είναι αναγκαίο.

Όσον αφορά, τέλος, το επίπεδο επιμέλειας που οφείλει να επιδείξει ο μεταφορέας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του, τα δικαστήρια έχουν κρίνει πως ξεπερνά σε ορισμένες περιπτώσεις αυτό της συνήθους επιμέλειας, εξομοιώνοντάς το εν μέρει με το αντίστοιχο της αντικειμενικής ευθύνης του Κοινού Δικαίου (Common Law). Κατά συνέπεια η προσπάθειά του να αποδείξει τα

απαλλακτικά της ευθύνης του γεγονότα αποβαίνει ιδιαίτερα δυσχερές.

Γίνεται συνεπώς σαφές πως από το σύνολο των ανωτέρω λεχθέντων προκύπτει η ανάγκη συνολικής επανεξέτασης και αναδιάρθρωσης του συστήματος ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα. Απόδειξη αυτού αποτελεί και η ανεπιτυχής ομολογουμένως προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας να τροποποιήσει τους Κανόνες της Χάγης - Βίσμπυ με την υπογραφή των Κανόνων του Αμβούργου το 1978, οι οποίοι ωστόσο σήμερα αποτελούν εσωτερικό δίκαιο ελαχίστων κρατών χωρίς ναυτική δύναμη.