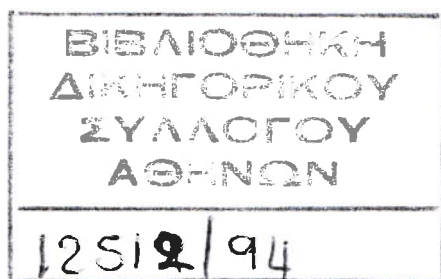


ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΤΟΥ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΕΚΔΙΔΟΜΕΝΗ ΑΝΑ ΤΡΙΜΗΝΟΝ
ΕΤΟΣ ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΝ
ΤΟΜΟΣ ΜΔ'
1993



απλώς το περιεχόμενο της υποχρέωσής του καθορίζεται από το περιεχόμενο των απαιτήσεων των δανειστών αυτών. Επομένως, όπως εφαρμόζεται σε μια σύμβαση το δίκαιο που συνδέεται στενότερα με αυτή όταν αδρανήσει η βούληση των μερών (αρθ. 4 παρ. 1 της κοινοτικής σύμβασης του 1980, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές την οποία κύρωσε η χώρα μας με το ν. 1792/1988· η διάταξη αυτή δεν είναι, όπως παρατηρεί ανακριβώς η πιο πάνω απόφαση, ταυτόσημη με εκείνη του αρθ. 25 ΑΚ), έτσι και στο ζήτημα αν ο αποκτών περιουσία ή επιχείρηση και ειδικότερα πλοίο καθίσταται ευθέως από το νόμο συνυπεύθυνος για τα χρέη του, έχει εφαρμογή το δίκαιο που εμφανίζει το στενότερο δεσμό με αυτό.

2. Στο πλαίσιο της εκδοχής αυτής είναι, σε πρακτικό επίπεδο, βέβαιο ότι ο δικαστής θα παρασυρθεί από τη φυσική του διάθεση για την προστασία ιδίως των εγχώριων δανειστών, θα υπερεκτιμήσει το σκοπό της ΑΚ 479 και θα την εφαρμόσει σε εξαιρετική κλίμακα. Έτσι όμως θα παραβλέψει ότι οι αγοραστές πλοίων, έλληνες και ξένοι, έχουν θεμιτό συμφέρον να ρυθμιστεί η ευθύνη τους απέναντι των δανειστών του πλοίου στο πλαίσιο της σύμβασης πώλησης, στη σύναψη της οποίας και έλαβαν μέρος. Κι αυτό γιατί μόνο αν στηριχθούν στο ρυθμιστικό αυτό πλαίσιο, θα αποκλείσουν το ενδεχόμενο απρόβλεπτων και σοβαρών γι' αυτούς εκπλήξεων.

Σε θεωρητικό επίπεδο η εν λόγω εκδοχή παρέχει οπωσδήποτε στο δικαστή περισσότερες δυνατότητες να ικανοποιήσει την επιείκεια κατά τη δικαστική επίλυση της διαφοράς. Δεν προάγει όμως την ασφάλεια του δικαίου ιδίως στις σχετικές με το πλοίο, ως περιουσιακό αγαθό, συναλλαγές.

Αντώνης Μ. Αντάπασης
Αναπλ. Καθηγητής του Εμπορικού
Δικαίου στο Παν/μιο Αθηνών - Δικηγόρος

Άρειος Πάγος 622/1994

Προεδρεύων: Απ. Μουστακόπουλος

Εισηγητής: Αγ. Μπακόπουλος

Δικηγόροι: Γρ. Τιμαγένης, Αν. Ρούτσης, Γ. Νικολόπουλος

Ναύλωση. Ευθύνη εκναυλωτή. Φόρτωση στο κατάστρωμα. Ενιαύσια αποσβεστική προθεσμία της αξίωσης για αποζημίωση για απώλεια / βλάβη του φορτίου.

Κατά ΚΙΝΔ 143 παρ. 2 εδ. α, όταν συμφωνείται μεταφορά επί του καταστρώματος, επιτρέπεται η συνομολόγηση απαλλακτικών ρητρών υπέρ του εκναυλωτή κατ' απόκλιση από την ΚΙΝΔ 142. Οι απαλλακτικές ρήτρες καλύπτουν μόνο τη ζημία που αποδίδεται αιτιωδώς στην επί του καταστρώματος φόρτωση κι όχι σε άλλη αιτία (π.χ. κακή στοιβασία). Η ΚΙΝΔ 148 θεσπίζει ενιαύσια αποσβεστική προθεσμία, η άπρακτη πάροδος της οποίας λαμβάνεται υπόψιν αυτεπάγγελτα. Όμως η ακυρότητα της επίδοσης της αγωγής που έγινε εντός της προθεσμίας πρέπει να προταθεί μέχρι την πρώτη συζήτηση.

Επειδή, κατά το άρθρο 142 παρ. 1 του ΚΙΝΔ είναι άκυρη κάθε συμφωνία που απαλ-

λάσσει τον εκναυλωτή από τις υποχρεώσεις και ευθύνες αυτού που διαγράφονται στις διατάξεις του κεφαλαίου περί ευθύνης του εκναυλωτή ή περιορίζει με οποιοδήποτε τρόπο τις υποχρεώσεις αυτές. Κατά δε το άρθρο 143 παρ. 2 εδ. β' του ίδιου κώδικα η κατά το προηγούμενο άρθρο ακυρότητα δεν χωρεί επί φορτώσεως, η οποία, ύστερα από ρητή συμφωνία, γίνεται στο κατάστρωμα. Κατά την έννοια της διάταξης αυτής η απαλλακτική αυτή ρήτρα μπορεί να συμφωνηθεί για ζημίες ή απώλειες του μεταφερόμενου φορτίου, που οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στο γεγονός ότι η φόρτωση των μεταφερομένων πραγμάτων έγινε στο κατάστρωμα και δεν μπορεί να επεκταθεί και στην απαλλαγή από ζημίες και απώλειες που οφείλονταν σε κακή ή πλημμελή στοιβασία των πραγμάτων από πταίσμα του εκναυλωτή ή των προσώπων που έχει προστήσει, διότι, στην περίπτωση αυτή, ο εκναυλωτής δεν απαλλάσσεται, έστω και αν τα πράγματα φορτώθηκαν κατόπιν συμφωνίας με το ναυλωτή στο κατάστρωμα, τυχόν δε απαλλακτική ρήτρα, καλύπτουσα και την περίπτωση αυτή, είναι άκυρη. Επομένως, το Εφετείο που δέχτηκε τα ίδια και απέρριψε τη σχετική ένσταση της αναιρεσείουσας με την αιτιολογία ότι, έστω και αν τα μεταφερόμενα 158 δέματα ηλεκτρικών πόλων φορτώθηκαν στο κατάστρωμα με τη συναίνεση της αναιρεσίβλητης, η αναιρεσείουσα δεν μπορούσε να απαλλαγεί από την ευθύνη της για την απώλεια των δεμάτων αυτών, που δέχτηκε ότι οφείλεται σε κακή στοιβασία τους από το προσωπικό που είχε προστήσει η αναιρεσείουσα στη διακυβέρνηση του πλοίου της, δεν παρεβίασε τις παραπάνω διατάξεις, ούτε διέλαβε ανεπαρκή αιτιολογία με το να μην ασχοληθεί με το επουσιώδες θέμα αν η απαλλακτική ρήτρα εκτεινόταν ή όχι στην κάλυψη τέτοιου πταίσματος. Πρέπει, συνεπώς, να απορριφθεί ως αβάσιμος ο αντίθετος από το άρθρο 559 αρ. 1 και 19 τέταρτος λόγος του κυρίου δικογράφου της αναιρέσης.

Επειδή, κατά το άρθρο 148 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) που κυρώθηκε με το νόμο 3816/1958, το δικαίωμα προς αποζημίωση για τη μερική απώλεια ή ζημία των φορτωθέντων πραγμάτων αποσβήνεται μόλις περάσει έτος από την παραλαβή τους. Η ετησία αυτή προθεσμία είναι αποσβεστική και, όπως συνάγεται από τα άρθρα 279, 280 και 261 του ΑΚ, αφενός λαμβάνεται αυτεπαγγέλτως υπόψη και αφετέρου διακόπτεται με την άσκηση της αγωγής.

Στην προκειμένη περίπτωση η ενάγουσα αναιρεσίβλητη, με τις από 15.5.1984 προτάσεις της, της πρώτης στον πρώτο βαθμό συζήτησης της αγωγής της, είχε επικαλεσθεί και προσκομίσει προς αντίκρουση τυχόν ένστασης αποσβεστικής προθεσμίας της αντιδίκου της, όπως αναφέρεται στις προτάσεις της αυτές, την υπ' αριθ. 3371/27.1.1983 έκθεση επιδόσεως του δικαστικού επιμελητή του Πρωτοδικείου Πειραιώς Γ.Β. στην οποία στήριξε διακοπή της πιο πάνω αποσβεστικής προθεσμίας με επίδοση της αγωγής της πριν από την πάροδο έτους από την παραλαβή του φορτίου ηλεκτρικών πόλων. Τέτοια ένσταση αποσβεστικής προθεσμίας πρόβαλε η εναγομένη αναιρεσείουσα σε μεταγενέστερη της πρώτης συζήτηση και συγκεκριμένα με τις προτάσεις της στη συζήτηση κατά την οποία εκδόθηκε η * παρεμπόδιουσα περί αποδείξεως απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς. Την ένσταση αυτή η ενάγουσα παραδεκτως αντέκρουσε με την προσθήκη και αντίκρουση των προτάσεών της κατά την ίδια συζήτηση (άρθρ. 237 παρ. 3 ΚΠολΔ), προβάλλοντας κατ' άντενσταση διακοπή της παραγραφής, την οποία και απέδειξε προσκομίζοντας και πάλι με επίκληση, όπως προκύπτει από τις προτάσεις της και την πιο πάνω παρεμπόδιουσα απόφαση, την προαναφερόμενη έκθεση επιδόσεως (άρθρ. 261 και 279 ΑΚ). Και είναι βέβαια αληθές ότι η εναγομένη αναιρεσείουσα, στην ίδια αυτή συζήτηση, πρόβαλε ακυρότητα της επίδοσης με τον αναπόδεικτο ισχυρισμό, το βάρος απόδειξης του οποίου έφερε η ίδια

(άρθρ. 129 και 440 ΚΠολΔ), ότι η Β.Γ. που παρέλαβε το δικόγραφο της αγωγής, δεν ήταν πράγματι υπάλληλός της, όπως αντίθετα βεβαιώνεται στην παραπάνω έκθεση επιδόσεως.

Όμως, το γεγονός ότι η πάροδος της αποσβεστικής προθεσμίας του άρθρου 148 ΚινΔ, λαμβάνεται υπόψη αυτεπαγγέλτως και επομένως μπορεί να προταθεί σε μεταγενέστερη από την συζήτηση της αγωγής κατά το άρθρο 269 παρ. 1 του ΑΚ χωρίς τους περιορισμούς που προβλέπει η δεύτερη παράγραφος αυτού του άρθρου, ουδόλως σημαίνει ότι, κατά της αντένστασης της ενάγουσας αναιρεσίβλητης για διακοπή της παραγραφής, αποδεικνυόμενης ως άνω με την έκθεση επιδόσεως, στην οποία η Β.Γ. φέρεται ως υπάλληλος της αναιρεσείουσας εναγομένης, μπορούσε η τελευταία να προβάλει οποτεδήποτε τον μη αποδεικνυόμενο μάλιστα παραχρήμα ισχυρισμό της, ότι η πιο πάνω Β.Γ. δεν ήταν υπάλληλός της. Και τούτο διότι τέτοιος ισχυρισμός για ακυρότητα της επίδοσης πρέπει σε κάθε περίπτωση να προβληθεί από την πρώτη συζήτηση, διαφορετικά η ακυρότητα της επίδοσης καλύπτεται (άρθρ. 160 παρ. 3 ΚΠολΔ) και δεν μπορεί πια να αποτελέσει ούτε τη βάση για την αμφισβήτηση της διακοπής της αποσβεστικής προθεσμίας προς στήριξη καταλυτικής ένστασης ότι παρήλθε η προθεσμία αυτή. Ειδικότερα, η άσκηση της αγωγής που διακόπτει την παραπάνω αποσβεστική προθεσμία θεωρείται, ως προς τα αποτελέσματα της επίδοσής της, ότι συντελέστηκε με την εμφάνιση της εναγομένης αναιρεσείουσας κατά την πρώτη συζήτηση της αγωγής και τη μη πρόταση της ακυρότητας της επίδοσης, σύμφωνα με τη ρητή επιταγή του άρθρου 160 παρ. 3 ΚΠολΔ, κατά την οποία η πρόταση της ακυρότητας από παράβαση διατάξεως που ρυθμίζει τη διαδικασία και ιδίως τον τύπο κάποιας διαδικαστικής πράξης (στη συγκεκριμένη περίπτωση της επίδοσης της αγωγής) είναι απαράδεκτη αν δεν γίνει κατά την πρώτη διαδικαστική πράξη ύστερα από εκείνη που προσβάλλεται ως άκυρη, δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση κατά την πρώτη συζήτηση της αγωγής. Έτσι είναι άλλο το θέμα της παρόδου της αποσβεστικής προθεσμίας που ως ένσταση λαμβάνεται και αυτεπαγγέλτως υπόψη και άλλο το θέμα της διακοπής της προθεσμίας αυτής με επίδοση της αγωγής, η κατά της οποίας ένσταση ακυρότητας δεν λαμβάνεται αυτεπαγγέλτως υπόψη αλλά μόνο μετά από πρόταση του εναγομένου, που, αν γίνει σε μεταγενέστερη της πρώτης συζήτησης, χωρίς μάλιστα τη συνδρομή κάποιου λόγου που επιτρέπει τη βραδεία προβολή (άρθρ. 269 παρ. 2 ΚΠολΔ), είναι απαράδεκτη.

Παρατηρήσεις:

“Η ρήτρα φόρτωσης επί του καταστρώματος και η επίδρασή της στις συμβάσεις της ναύλωσης, της πώλησης και της ενέγγυας πίστωσης”

Η παρούσα απόφαση αναφέρεται στη ρήτρα φόρτωσης επί του καταστρώματος. Η ρήτρα αυτή γεννά ζητήματα τόσο στο πλαίσιο της σύμβασης της ναύλωσης όσο και στο πλαίσιο της διεθνούς πώλησης εμπορευμάτων που μεταφέρονται διά θαλάσσης, καθώς και στο πλαίσιο της ενέγγυας πίστωσης. Τα ζητήματα της ναύλωσης έχουν αντιμετωπιστεί επιτυχώς από την Ελληνική θεωρία και νομολογία στο παρελθόν. Απεναντίας, δεν έχουν αντιμετωπιστεί τα ζητήματα που ανακύπτουν στο πλαίσιο της διεθνούς πώλησης

και της ενέγγυας πίστωσης. Τα τελευταία αυτά ζητήματα αυτά εντάσσονται στη γενικό-τερη προβληματική του περιεχομένου που πρέπει να έχει η φορτωτική, προκειμένου αυτή να ανταποκρίνεται τόσο στους όρους της πώλησης όσο και στους όρους της ενέγγυας πίστωσης.

Ι. Στη σύμβαση της ναύλωσης

Κατά την ΚΙΝΔ 114 η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων επιτρέπεται μόνο στο κύτος του πλοίου κι όχι επί του καταστρώματος. Η ratio της διάταξης αυτής είναι ότι η επί του καταστρώματος φόρτωση επιτείνει τους θαλάσσιους κινδύνους στους οποίους είναι εκτεθειμένο το φορτίο (Δελούκας, Ναυτικό Δίκαιο, 2η εκδ. 1979, 341). Την αξιολόγηση αυτή κάνει ο ίδιος ο νομοθέτης, ανεξάρτητα από τη φύση και τη συσκευασία του εκάστοτε φορτίου και τις σχετικές συνθήκες του ναυτικού εμπορίου. Η ΚΙΝΔ 143 παρ. 2 εδ. α επιτρέπει την έγκυρη συνομολόγηση ρήτρας περιορισμού της ευθύνης του εκναυλωτή, όταν συμφωνείται ότι το φορτίο θα μεταφερθεί επί του καταστρώματος και πράγματι μεταφέρεται έτσι. Οι προϋποθέσεις για την ποθούμενη απαλλαγή είναι οι ακόλουθες:

α) πραγματική φόρτωση στο κατάστρωμα (Δελούκας, 343 - Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 1989, 317). Από τη ratio της απαγόρευσης της επί του καταστρώματος φόρτωσης προκύπτει ότι η ΚΙΝΔ 143 παρ. 2 εδ. α δεν εφαρμόζεται επί φορτώσεως σε περικλειστούς χώρους του καταστρώματος που εξομοιώνονται με το κύτος του πλοίου (Κιάντου-Παμπούκη, 316 - Βιτάλης, Βασικά αρχαί της ευθύνης του εκναυλωτού, ΕΕμπΔ 1970, 208-9).

β) συμφωνία περί φορτώσεως στο κατάστρωμα. Από τη γραμματική διατύπωση της σχετικής διάταξης ("...κ α τ ό π ι ν ρ η τ ή ς συμφωνίας...") η μάλλον κρατούσα άποψη συνάγει ότι δεν αρκεί συμφωνία μεταγενέστερη της φόρτωσης ή απλή έγκριση συναγόμενη από το ότι ο εκναυλωτής δεν αντιτάχθηκε στην επί του καταστρώματος φόρτωση (ΠρΠατρ 1395/64, ΕΕμπΔ 1965, 381 με σχόλιο Σωτηρόπουλου - Δελούκας, 342 - Κιάντου-Παμπούκη, 316 - αντιθ. Καμβύσης, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, 1982, 414 - Σωτηρόπουλος, σχόλιο, ibid - Ποταμιάνος, Σύμβαση Θαλασσίας Μεταφοράς, 1962, 58-59). Ορθότερο είναι ότι και υπό το κράτος του γράμματος της ΚΙΝΔ 143 μεταγενέστερη συμφωνία ή έγκριση θα αρκεί, μόνο όμως στο πλαίσιο της έννομης σχέσης εκναυλωτή-φορτωτή. Το αντίθετο θα αντέβαινε στις ΑΚ 281, 288. Απενατίας, στη σχέση εκναυλωτή-παραλήπτη του φορτίου, ως τρίτου εξ οπισθογραφήσεως κομιστή της φορτωτικής, η έννομη θέση του τελευταίου δεν πρέπει να επηρεάζεται από οποιαδήποτε μεταγενέστερη συμφωνία ή έγκριση από μέρους του φορτωτή, ιδίως όταν η φορτωτική εκδίδεται εις διαταγήν του παραλήπτη.

γ) απαλλακτική ρήτρα. Η απαλλαγή δεν συνάγεται από μόνη τη συμφωνία περί μεταφοράς επί του καταστρώματος (ΕφΑθ 5588/75, ΕΝΔ 4, 227 - ΠρΠειρ 4530/60, ΕΕδμπΔ 1961, 206 - Κιάντου-Παμπούκη, 318, Σωτηρόπουλος, σχόλιο στην ΠρΠειρ 3242/63, ΕΕμπΔ 1964, 230 - Βιτάλης, 210 - Καλατζής, σχόλιο εις ΜονΠρΠειρ 1626/82, ΕΕμπΔ 1983, 123).

δ) κατά μία άποψη η συμφωνία περί μεταφοράς στο κατάστρωμα και η απαλλακτική ρήτρα δεν απαιτείται να είναι έγγραφες, θέση που διατυπώνεται μάλλον με την

έννοια ότι δεν απαιτείται έγγραφο ως συστατικός τύπος (Δελούκας, 343 - Σωτηρόπουλος, εν ΕΕμπΔ 1964, 230). Κατ' άλλη ορθότερη άποψη απαιτείται έγγραφο ως αποδεικτικός τύπος δυνάμει της ΚΙΝΔ 108 (έτσι μάλλον Ποταμιάνος, παρ. 31, σελ. 58 - Κιάντου-Παμπούκη, 316, 318 - Βιτάλης, 209, σημ. 128 - Σωτηρόπουλος, σχόλιο στην ΠρΠειρ 1395/64, ΕΕμπΔ 1965, 386 - ΠρΠειρ 5743/67, ΕΕμπΔ 1968, 111 - ΠρΠειρ 5745/67, ΕΕμπΔ 1968, 254). Σε κάθε περίπτωση πάντως η σχετική συμφωνία κι απαλλακτική ρήτρα πρέπει να περιέχονται στη φορτωτική, προκειμένου να αντιτάσσονται και κατά παντός τρίτου κομιστού (ΚΙΝΔ 170 εδ. γ - βλ. και Ποταμιάνος, παρ. 31, σ. 58 - ΕφΑθ 5588/75, ΕΝΔ 4, 227 - ΠρΠειρ 5643/67, ΕΕμπΔ 1968, 111 - ΠρΠειρ 5745/67, ΕΕμπΔ 1968, 254).

ε) η απαλλαγή δεν αφορά πάσα ζημία, αλλά μόνο τις ζημίες εκείνες που αποδίδονται αιτιωδώς στην επί του καταστρώματος φόρτωση και δεν θα επέρχονταν αν το φορτίο είχε τοποθετηθεί στο κύτος του πλοίου. Έτσι ο εκναυλωτής δεν απαλλάσσεται όταν η ζημία προήλθε π.χ. από κακή στοιβασία, ή άλλο πταίσμα του (Δελούκας, 343 - Ποταμιάνος, παρ. 31, σ. 59 - Κιάντου-Παμπούκη, 319 - ΜονΠρΠειρ 1626/82, ΕΕμπΔ 1983, 118 - ΠρΠειρ 2735/83, ΠειρΝομ 1983, 360 - ΠρΠειρ 3242/63, ΕΕμπΔ 1964, 225 - ΕφΠειρ 458/92, ΕΕμπΔ 1992, 268 - ΕφΑθ 5588/75, ΕΝΔ 4, 227).

Κρίσιμη κι ενδιαφέρουσα είναι η εξέλιξη που σημειώθηκε μετά την κύρωση της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών (1924, 1968) -γνωστής κι ως Κανόνων Χάγης/Βίσμπι- με τον Ν. 2107/92. Κατά το αρ. I (c) των Κανόνων ως μεταφερόμενα "πράγματα" (εμπορεύματα) δεν νοούνται τα φορτία που μεταφέρονται επί του καταστρώματος. Τούτο κατά την ορθή και κρατούσα άποψη σημαίνει ότι η Σύμβαση εξαιρεί από το πεδίο της εφαρμογής της τα επί του καταστρώματος μεταφερόμενα φορτία. Έτσι, όταν διαπιστώνεται τέτοια μεταφορά κι ανεξάρτητα από το αν συνομολογείται κι αντίστοιχη απαλλακτική ρήτρα, ολόκληρο το σύστημα της Συμβάσεως, δηλαδή τόσο οι προβλεπόμενες ευθύνες του εκναυλωτή όσο κι ο περιορισμός τους, καταρρέει και η ναύλωση διέπεται από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο που, όταν είναι το Ελληνικό, περιέχεται στις διατάξεις του ΚΙΝΔ. Κατά το γράμμα του αρ. I (c) για την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως δεν αρκεί ρήτρα που παρέχει στον εκναυλωτή ελευθερία μεταφοράς επί του καταστρώματος, αλλά απαιτείται δήλωση περί μεταφοράς στο κατάστρωμα και πραγματική τέτοια μεταφορά (Κιάντου-Παμπούκη, 316 - Σωτηρόπουλος, σχόλιο στην 3242/63, ΕΕμπΔ 1964, 231 - ΕφΠειρ 458/92, ΕΕμπΔ 1992, 268 - *Scrutton, On Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed. 1984, 430 - *Carver, Carriage by Sea*, 13th ed. 1982, para. 494). Κατά μία άποψη που εμμένει στη γραμματική διατύπωση του οικείου άρθρου, όταν υπάρχει ρήτρα που παρέχει μόνο ελευθερία μεταφοράς στο κατάστρωμα και η ελευθερία αυτή πράγματι εξασκείται από τον εκναυλωτή, χωρίς όμως να υπάρχει και δήλωση επί της φορτωτικής περί πραγματικής τέτοιας μεταφοράς, η εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως δεν ενεργοποιείται (*Scrutton, ibid*). Το αντίθετο πάντως είναι συνεπέστερο προς το πνεύμα της Συμβάσεως που είναι να μην ρυθμίσει την επί του καταστρώματος φόρτωση.

II. Στη σύμβαση διεθνούς πωλήσεως

Επί διεθνούς αγοραπωλησίας επί φορτώσει ο πωλητής εν αμφιβολία υποχρεούται,

όταν συνάπτει ο ίδιος τη σύμβαση της ναύλωσης (π.χ. οι πωλήσεις τύπου cif, c&f), να παράσχει στον αγοραστή φορτωτικά έγγραφα με τους *συνήθεις όρους* που να καθιστούν τον εκναυλωτή υπεύθυνο για κάθε απώλεια/βλάβη του φορτίου από τη φόρτωση μέχρι την εκφόρτωση και κατά τούτο να παρέχουν στον αγοραστή *διαρκή συμβατική κάλυψη* έναντι του εκναυλωτή (βλ. και *INCOTERMS 1990, cif, art. A3 και A8*). Σε αυτά συνίστανται, εν αμφιβολία, οι συμβατικές υποχρεώσεις του πωλητή σε σχέση με τα έγγραφα που συνοδεύουν το εμπόρευμα, οι οποίες πρέπει να διακρίνονται από τις συμβατικές υποχρεώσεις σε σχέση με το εμπόρευμα καθαυτό, π.χ. παράδοση εμπορεύματος στη συνομολογημένη ποσότητα, ποιότητα και κατάσταση (για τη διάκριση των συμβάσεων διεθνούς πώλησης σε πωλήσεις επί φορτώσει κι επί αφίξει και το χρόνο μετάθεσης του κινδύνου στις επί φορτώσει πωλήσεις βλ. *Αργυριάδη, Μεταβίβαση κινδύνου και καταβολή τιμήματος στην πώληση cif, ΕΕμπΔ 1988, 185 - Εφαθ 8723/95, ΕΕμπΔ 1995, 674 - Εφαθ 1292/93, ΕΕμπΔ 1993, 578 - Εφαθ 7894/91 (αδημ.), - Εφαθ 13968/87, ΕλλΔ 30, 117 - Εφαθ 4041/87 ΕλλΔ 31, 1538 - ΠολΠρΠειρ 912/73, ΕΕμπΔ 1974, 354 - ΠολΠρΑθ 1934/64, ΕΕμπΔ 1964, 397 - INCOTERMS 1990, cif, arts. A4, A5 - για τη διάκριση των υποχρεώσεων του πωλητή σε υποχρεώσεις σε σχέση με τα εμπορεύματα κι υποχρεώσεις σε σχέση με τα έγγραφα βλ. *Αργυριάδη, ο.π., 189 - Debattista, Sale of goods on shipment terms, 1990, pp. 5-10 - Benjamin's, Sale of goods, 3rd ed. 1987, para. 1619 - Schmitthoff's, Export Trade, 8th ed. 1986, 36 - για την υποχρέωση παράδοσης φορτωτικών εγγράφων με συνήθεις όρους που να παρέχουν διαρκή συμβατική κάλυψη βλ. *Σημίτη, Η αγοραπωλησία τσίφ, 1927, 33-34 - Sasson, para. 93 - Debattista, p. 140*).**

Τίθεται λοιπόν το ερώτημα αν ο πωλητής εκπληρώνει τις τελευταίες αυτές συμβατικές υποχρεώσεις του παραδίδοντας φορτωτική με "ρήτρα φόρτωσης επί του καταστρώματος". Το κατά πόσον η επί του καταστρώματος φόρτωση είναι συνήθης είναι ζήτημα πραγματικό που κρίνεται με βάση την κρατούσα εμπορική πρακτική και ιδίως τη φύση και τη συσκευασία κάθε φορτίου. Τούτο σημαίνει ότι στο πλαίσιο της σύμβασης της πώλησης την αξιολόγηση της "ρήτρας φόρτωσης επί του καταστρώματος" δεν την κάνει ο ίδιος ο νομοθέτης, όπως συμβαίνει με την ΚΙΝΔ 114 στο πλαίσιο της σύμβασης της ναύλωσης, αλλά την εναποθέτει στις κρατούσες διεθνώς εμπορικές συνήθειες. Κατά κανόνα η επί του καταστρώματος φόρτωση αντενδείκνυται για όλα τα είδη των φορτίων, με την εξαίρεση αυτών που είναι συσκευασμένα σε εμπορευματοκιβώτια (containers), των οποίων η επί του καταστρώματος φόρτωση σε ειδικά μετασκευασμένα προς το σκοπό αυτό πλοία είναι πράγματι συνήθης (βλ. και *Κιάντου-Παμπούκη, 318*). Έτσι η παράδοση φορτωτικής με "ρήτρα φόρτωσης επί του καταστρώματος" κατά κανόνα θα συνιστά συμβατική πλημμέλεια του πωλητή έναντι του αγοραστή. Όταν όμως ο εκναυλωτής μεταφέρει το φορτίο επί του καταστρώματος, μολονότι δεν συνομολογήθηκε σχετική ρήτρα και κατά παράβαση της σύμβασης της ναύλωσης, τούτο δεν γεννά αξίωση του αγοραστή κατά του πωλητή υπό τη σύμβαση της πώλησης, αλλά μόνο αξίωση κατά του εκναυλωτή υπό τη σύμβαση της ναύλωσης. Γιατί ο πωλητής δεν εγγυάται την από μέρους του εκναυλωτή καλή εκπλήρωση των υπό τη ναύλωση υποχρεώσεών του, αλλά μόνο υποχρεούται να καταστήσει (με την παράδοση της φορτωτικής) τον εκναυλωτή υπεύθυνο έναντι του αγοραστή κατά τους συνήθεις όρους και για

όλη τη διάρκεια του πλού από το φόρτωμα μέχρι την εκφόρτωση (βλ. *Debattista*, 149 - αντιθ. *Benjamin*, para 1537).

III. Στην ενέγγυο πίστωση

Στο πλαίσιο της τραπεζικής ενέγγυας πίστωσης γίνεται κατ' αρχήν δεκτό ότι η εκδότρια τράπεζα δεν οφείλει να ελέγξει τους όρους στην οπίσθια όψη των φορτωτικών εγγράφων που της εμφανίζονται (*Χρυσάνθης*, Η έκταση του ελέγχου στα έγγραφα της τραπεζικής ενέγγυας πίστωσης, ΕΕμπΔ 1995, 190, 205). Εξαίρεση υπάρχει μόνο όταν έχει συνομολογηθεί ειδικά ο έλεγχος για την ύπαρξη συγκεκριμένων ρητρών. Τέτοια συμφωνία υπάρχει κι όταν η εκδότρια τράπεζα κι ο εντολέας της, αγοραστής των εμπορευμάτων, ως συμβαλλομενα στην ενέγγυο πίστωση μέρη, παραπέμπουν στους νέους Κανόνες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου για τις ενέγγυες πιστώσεις (έκδοση 500 - 1994). Γιατί το αρ. 31 I των Κανόνων ορίζει ότι εν αμφιβολία δεν θα γίνονται δεκτά φορτωτικά έγγραφα που δηλώνουν ότι το φορτίο (α) ήδη μεταφέρεται επί του καταστρώματος, ή (β) θα μεταφερθεί επί του καταστρώματος. Απεναντίας, κατά το ίδιο άρθρο θα γίνονται δεκτά φορτωτικά έγγραφα που παρέχουν στον μεταφορέα ελευθερία φορτώσεως επί του καταστρώματος, εφόσον δεν δηλώνουν ότι η ελευθερία αυτή πράγματι ασκήθηκε ή θα ασκηθεί (ομοίως και το αρ. 28 των παλαιών Κανόνων).

Από τη σύγκριση των INCOTERMS 1990 και των Κανόνων για τις ενέγγυες πιστώσεις καθίσταται εμφανής η αντίφαση που διέπει τη ρύθμιση της φόρτωσης επί του καταστρώματος. Η ρήτρα που παρέχει στον εκναυλωτή τέτοια ελευθερία καθιστά το οικείο φορτωτικό έγγραφο μη αποδεκτό υπό τη σύμβαση της πώλησης στο πλαίσιο των έννομων σχέσεων αγοραστή-πωλητή, αλλά αποδεκτό υπό την ενέγγυο πίστωση στο πλαίσιο των έννομων σχέσεων εκδότριας τράπεζας-εντολέα της (αγοραστή). Τούτο σημαίνει ότι ο αγοραστής που δίνει εντολή για το άνοιγμα ενέγγυας πίστωσης και θέλει να αποτρέψει το ενδεχόμενο είσπραξης του τιμήματος από τον πωλητή σε περίπτωση που αυτός εμφανίσει στην τράπεζα, κατά παράβαση των όρων της σύμβασης της πώλησης, φορτωτικά έγγραφα που παρέχουν ελευθερία φόρτωσης στο κατάστρωμα δεν μπορεί να αρχестεί σε απλή παραπομπή στους Κανόνες για τις ενέγγυες πιστώσεις, αλλά πρέπει να περιλάβει σαφή ρήτρα στη σύμβασή του με την εκδότρια τράπεζα ότι τα φορτωτικά έγγραφα που θα εμφανιστούν δεν θα παρέχουν ούτε καν ελευθερία φόρτωσης στο κατάστρωμα. Στο πλαίσιο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι κατά μιά άποψη ευρέως δεκτή στην αλλοδαπή βιβλιογραφία, όταν η πίστωση προβλέπει ρητά την απαγόρευση φορτώσεως επί του καταστρώματος, τα φορτωτικά έγγραφα που θα εμφανιστούν πρέπει όχι μόνο να μην παρέχουν ελευθερία φορτώσεως επί του καταστρώματος, αλλά να δηλώνουν ρητά ότι το φορτίο μεταφέρεται στο κύτος του πλοίου. Και τούτο γιατί τα εμφανιζόμενα έγγραφα πρέπει να συμφωνούν αυστηρά με τους όρους της πίστωσης κι όχι μόνο να πιθανολογούμε την πλήρωση των όρων της (*R. Jack*, *Documentary Credits*, 1991, 177 - *Gutteridge & Megrah*, *The law of bankers commercial credits*, 7th ed., 156). Η άποψη αυτή είναι μάλλον αυστηρή, γιατί κατ' αποτέλεσμα καθιστά τον πωλητή του φορτίου που εμφανίζει στην τράπεζα τα φορτωτικά έγγραφα κατά κάποιο τρόπο εγγυητή της καλής εκτέλεσης των υποχρεώσεων του εκναυλωτή. Οι ανάγκες όμως του

διεθνούς εμπορίου και τα δικαιολογημένα συμφέροντα των μερών ικανοποιούνται επαρκώς όταν ο πωλητής παραδίδει στην τράπεζα και μέσω αυτής στον αγοραστή φορτωτικά έγγραφα με συνήθεις όρους που παρέχουν διαρκή συμβατική κάλυψη έναντι του εκναυλωτή.

Χρήστος Σπ. Χρυσάνθης
Δικηγόρος, LL.M.

Εφετείο Πειραιά 299/1996

Πρόεδρος: Δ. Μπουζούλας

Εισηγητής: Ι. Κοροτζής

Δικηγόροι: Γ. Λάτσης, Ν. Παπαχρονόπουλος

Σύμβαση παραγγελίας θαλάσσιας μεταφοράς. Ανάλογη εφαρμογή διατάξεων ΕμπΝ για την παραγγελία.

Ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς ευθύνεται έναντι του φορτωτή (παραγγελέα), όπως ορίζουν οι διατάξεις του ΕμπΝ (άρθρ. 97 και 99) για την ευθύνη του παραγγελιοδόχου εν γένει. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται αναλόγως, διότι ο ΚΙΝΔ και οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν περιλαμβάνουν διατάξεις για τους παραγγελιοδόχους που μεσολαβούν στη ναύλωση ή τη θαλάσσια μεταφορά.

Εκτός από τα βασικά πρόσωπα τα οποία μετέχουν στη σύμβαση μεταφοράς δηλαδή τον αποστολέα ή φορτωτή, τον αγωγιάτη ή μεταφορέα και τον παραλήπτη, μπορεί να παρεμβληθεί και τέταρτο πρόσωπο, ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς, ο οποίος διαφέρει από το μεταφορέα, κατά το ότι ο τελευταίος διενεργεί ο ίδιος τη μεταφορά, ενώ ο παραγγελιοδόχος αναλαμβάνει τη μέριμνα απέναντι στο φορτωτή ή στον παραλήπτη να εξεύρει μεταφορέα με τον οποίο συνάπτει ο ίδιος τη σύμβαση μεταφοράς στο όνομα του παραγγελέα του, αλλά πάντοτε για λογαριασμό του τελευταίου. Ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ευθύνεται για τους ίδιους λόγους που ευθύνεται και ο μεταφορέας ως εγγυητής των πράξεων του μεταφορέα ή του μεσολαβούντος άλλου παραγγελιοδόχου μεταφοράς, κατά τα άρθρα 97 και 99 ΕμπΝ επομένως δε και για απώλεια ή βλάβη των εμπορευμάτων (Ρούσσοσ, Η σύμβαση της παραγγελίας, ΕΕμπΔ, ΜΒ' σελ. 574, 600, Λουκόπουλος, ΕΕμπΔ 1980, παρ. 20, Α. Γεωργακόπουλος, Γεν.Εμπορ.Δ. 1984 σελ. 51, ΕφΠειρ 106/1994 ΕΕμπΔ ΜΕ σελ. 629, ΕφΠειρ 176/1990 ΕλλΔνη 33 σελ. 405, ΕφΑθ 450/1981 ΕΕμπΔ ΛΓ σελ. 115, ΕφΑθ 6509/1992 ΕΕμπΔ ΜΓ σελ. 633, ΕφΠειρ 852/1992 ΕΕμπΔ ΜΔ σελ. 49). Η ρύθμιση αυτή του ΕμπΝ έχει ανάλογη εφαρμογή και στη θαλάσσια μεταφορά, ενόψει του ότι οι διατάξεις του ΚΙΝΔ για τη ναύλωση και της Σύμβασης Χάγης-Βίσμπυ δεν περιέχουν διατάξεις για τους παραγγελιοδόχους που μεσολαβούν στη ναύλωση ή τη θαλάσσια μεταφορά (Δελούκας, Ναυτ. Δίκ. 1979 παρ. 274 σελ. 475, Κιάντου-Παμπούκη, Ο ναυτικός πράκτορας, ΕΝΔ 15, σελ. 1, 5, Ποταμιάνος, Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς 1992 παρ. 8, ΑΠ 320/1966 ΝοΒ 15 σελ. 30, ΕφΠειρ 1156/1991 ΕΕμπΔ ΜΒ σελ. 499, ΕφΠειρ 33/1996 αδημ., ΕφΑθ 6509/1992 ό.π., ΕφΠειρ 176/1990