

ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

*(Οι απαντήσεις είναι συνοπτικές. Δεν πρόκειται για ολοκληρωμένες απαντήσεις όπως απαιτείται στις εξετάσεις, αλλά περισσότερο για καθοδήγηση για το πώς πρέπει να σκεφτείτε για να φθάσετε σε μια ολοκληρωμένη απάντηση)*

1. Ο Α με έδρα στη Ρωσία πωλεί στον Β με έδρα στην Ελλάδα 100 τόνους σάρι CIF Νοβοροσίσκ. Οι Α και Β συμφωνούν ότι το σάρι πρέπει να φορτωθεί προς αποστολή το αργότερο μέχρι την 1.3.13, καθώς και ότι ο Α πρέπει να παραδώσει στον Β τα εξής έγγραφα: (α) τιμολόγιο, (β) φορτωτική, (γ) πιστοποιητικό φυτοϋγείας από την αρμόδια Ρωσική κρατική αρχή, (δ) πιστοποιητικό καταμέτρησης από το διεθνούς κύρους επιθεωρητή φορτίων Χ. – Την 10.3.13 ο Α παραδίδει στον Β τα έγγραφα αυτά. Όμως,:

(1) Ενώ η φορτωτική φέρει ημερομηνία 1.3.13, ωστόσο, γίνεται γνωστό ότι ο πλοίαρχος με δική του πρωτοβουλία παραπλάνησε τον καλόπιστο Α και ότι την 1.3.13 το εμπόρευμα δεν είχε ακόμα φορτωθεί στο πλοίο, αλλά βρισκόταν προς φόρτωση στην αποβάθρα. Όταν εμφανίστηκαν τα έγγραφα στον Β, το πλοίο δεν είχε ακόμα αποπλεύσει και το σάρι βρισκόταν ακόμα στην αποβάθρα. Αυτά όμως δεν τα γνώριζε ο Α που είχε παραπλανηθεί από τον πλοίαρχο.

(2) Μαζί με τα πιο πάνω έγγραφα διαβιβάστηκε στον Β και η άδεια εξαγωγής από τις αρμόδιες Ρωσικές αρχές, στις οποίες, όμως, εμφανιζόταν ως τόπος προορισμού, όχι η Ελλάδα, αλλά η Αίγυπτος. Με τέτοια άδεια εξαγωγής δεν θα ήταν εφικτός ο εκτελωνισμός του εμπορεύματος στα Ελληνικά τελωνεία.

Ερωτήματα:

1. Επισημάνετε και αξιολογήστε τα αναφερόμενα νομικά ζητήματα στο πλαίσιο της σύμβασης πώλησης και στις σχέσεις Α και Β.
2. Αν υποθεθεί ότι για την εξόφληση του τιμήματος είχε συμφωνηθεί τραπεζική ενέγγυος πίστωση που προέβλεπε την εμφάνιση των πιο πάνω εγγράφων (α) έως (δ), ποια νομικά ζητήματα αναφύονται;

Σχέδιο απάντησης

(α) Στο πλαίσιο της σύμβασης πώλησης

Η σύμβαση διεθνούς πώλησης γεννά υποχρεώσεις σε σχέση με τα εμπορεύματα, αλλά και σε σχέση με τα έγγραφα που τα συνοδεύουν.

Το ποια έγγραφα πρέπει να συνοδεύουν το εμπόρευμα καθορίζεται από το περιεχόμενο της συμφωνίας πωλητή – αγοραστή.

Αν δεν έχει συμφωνηθεί κάτι ειδικά, τα έγγραφα πρέπει να έχουν το συνηθισμένο στο διεθνές εμπόριο περιεχόμενο.

Εφαρμοστέο ελληνικό δίκαιο->επομένως ΔΣ Βιέννης (ν. 2532/1997) διότι έχουμε πώληση μεταξύ μερών με εγκατάσταση σε διαφορετικά, συμβαλλόμενα στη ΔΣ, κράτη.

1. Ως προς την έκδοση φορτωτικής και την πραγματική φόρτωση:

Η αναληθής ημερομηνία δημιουργεί νομικό ελάττωμα στη φορτωτική και ο δόλος του πλοίαρχου καταλογίζεται στο φορτωτή κατά το κοινό αστικό δίκαιο.

Πλημμελής εκπλήρωση της παροχής-> δεν είναι όμως, ακόμη ουσιώδης (άρ. 25), επομένως, ο Β μπορεί να τάξει προθεσμία για την εκπλήρωση της παροχής και (άρ. 47) και να εμμείνει στην παροχή. Μπορεί να αναζητήσει αποζημίωση (άρ. 74 επ.) ανεξαρτήτως του αν εμμείνει ή όχι στην παροχή.

2. Ως προς την άδεια εξαγωγής:

Η άδεια εξαγωγής με προορισμό την Αίγυπτο κάνει ελαττωματική την εκπλήρωση της υποχρέωσης για παράδοση αυτών των ίδιων των εμπορευμάτων, γιατί είναι βέβαιο ότι τα εμπορεύματα δεν θα εκτελωνιστούν και δεν θα παραδοθούν.

συνιστά ουσιώδη αθέτηση της παροχής (άρ. 25) που εκτός των ανωτέρω δίδει και δικ. υπαναχώρησης στον αγοραστή.

(β) Στο πλαίσιο της ενέγγυας πίστωσης

Αρχή της αυτονομίας

Έλεγχος των εγγράφων – εξωτερικός έλεγχος – αυστηρότητα

Το ποια είναι τα έγγραφα ορίζεται στους όρους της ενέγγυας πίστωσης.

Τα έγγραφα πρέπει να μην έχουν αντιφάσεις μεταξύ τους.

Η άδεια εξαγωγής (που δεν ήταν στα συμφωνημένα έγγραφα της πίστωσης αλλά ωστόσο υποβλήθηκε οικειοθελώς) ανέφερε τόπο προορισμού διαφορετικό από τα λοιπά έγγραφα. Προκύπτει αντίφαση, αλλά το θέμα είναι αν η άδεια εξαγωγής πρέπει να ληφθεί υπόψιν ή να αγνοηθεί. Θετική η αρνητική απάντηση γίνεται δεκτή αν είναι τεκμηριωμένη. Ορθότερο μάλλον ότι πρέπει να ληφθεί υπόψιν η άδεια εξαγωγής και η αντίφαση που προκύπτει από αυτήν. Η τράπεζα δεν πρέπει να πληρώσει.

Το ότι η ημερομηνία φόρτωσης στη φορτωτική αποδεικνύεται αναληθής κατ' αρχήν καθιστά τη φορτωτική μη αποδεκτή. Όμως το ζήτημα είναι ότι η απάτη (δόλος) δεν είναι προσωπική του φορτωτή αλλά του πλοιάρχου. Θα καταλογιστεί ο δόλος του πλοιάρχου στο φορτωτή. Θετική η αρνητική απάντηση γίνεται δεκτή αν είναι τεκμηριωμένη. Ορθότερο μάλλον ότι ο δόλος του πλοιάρχου δεν καταλογίζεται στο φορτωτή.

**2.** Ο Ισραηλινός Α πωλεί στον Έλληνα Β είκοσι τόνους σιδηρομετάλλευμα. Η σύμβαση της πώλησης έχει τις εξής ρήτρες: (α) «CIF Πειραιά κατά τους INCOTERMS όπως εκάστοτε ισχύουν» και (β) «μεταφορά με πλοίο Α1 τάξης κατά τον Αμερικανικό Νηογνώμονα». Λίγο μετά τη σύναψη της πώλησης και πριν ακόμα το εμπόρευμα φορτωθεί στο πλοίο ξεσπά πόλεμος ανάμεσα στο Ισραήλ και την Αίγυπτο. Επίσης, το εμπόρευμα φορτώνεται σε πλοίο που δεν είναι Α1 τάξης κατά τον Αμερικανικό Νηογνώμονα, όμως στη φορτωτική δεν γίνεται καμία μνεία για την τάξη του πλοίου και το Νηογνώμονα που την έχει χορηγήσει. Κατά τον πλού το πλοίο βυθίζεται από πυρά Αιγυπτιακών πολεμικών πλοίων και το εμπόρευμα καταστρέφεται. Ο Πωλητής Α, έχοντας ήδη πληροφορηθεί ότι το πλοίο βυθίστηκε, παραδίδει στον Αγοραστή Β τη φορτωτική που είναι «καθαρή φορτωτική φορτώσεως», το τιμολόγιο και ασφαλιστήριο, το οποίο όμως δεν προβλέπει κάλυψη κατά πολεμικών κινδύνων. Ο Αγοραστής Β απορρίπτει τα έγγραφα αυτά.

Ερωτήματα:

(α) Είναι νόμιμη η απόρριψη των εγγράφων; Μπορεί ο Πωλητής Α να εναγάγει τον Αγοραστή Β για αντισυμβατική απόρριψη των εγγράφων και αν ναι, τι αποζημίωση μπορεί να ζητήσει;

(β) Ποια θα ήταν η απάντηση, αν δεν είχε ξεσπάσει πόλεμος και το πλοίο είχε βυθιστεί λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής, η οποία, όμως, δεν θα επηρέαζε ένα πλοίο τάξης Α1;

(γ) Ποια θα ήταν η απάντηση, αν το εμπόρευμα εκ παραδρομής του πλοιάρχου δεν είχε φορτωθεί ποτέ στο πλοίο και η φορτωτική είχε εκδοθεί από λάθος του πλοιάρχου, ενώ ο Πωλητής Α τα αγνοούσε όλα αυτά; - αλλάζει η απάντηση αν η έκδοση της φορτωτικής είχε γίνει από τον πλοίαρχο εν γνώσει του ότι το εμπόρευμα δεν έχει φορτωθεί, δηλ. αν ο πλοίαρχος είχε εξαπατήσει τον Πωλητή;

(δ) Αν υποθέσουμε ότι για την εξόφληση του τιμήματος είχε ανοιχθεί τραπεζική ενέγγυος πίστωση, τι θα έπρεπε να κάνει η Τράπεζα όταν της παρουσιάζονταν προς πληρωμή τα έγγραφα αυτά;

Σχέδιο απάντησης

(α) Η βύθιση του πλοίου και η καταστροφή του εμπορεύματος από πολεμικά πυρά είναι «κίνδυνος» που συνδέεται με το χρόνο μετάθεσης του κινδύνου.

Στη ρήτρα CIF, η μετάθεση του κινδύνου επέρχεται όταν το εμπόρευμα περνά το κιγκλίδωμα του πλοίου στο λιμένα φόρτωσης. Μολονότι η ρήτρα είναι CIF Πειραιά, η μετάθεση του κινδύνου γίνεται στο λιμένα φόρτωσης και όχι στο λιμένα προορισμού. Η μνεία του λιμένα του Πειραιά δίπλα στη ρήτρα CIF έχει την έννοια ότι ο Πωλητής ευθύνεται μόνο για το ναύλο και το ασφάλιστρο μέχρι τον Πειραιά (τα οποία περιλαμβάνονται στην τιμή του εμπορεύματος).

Άρα, το εμπόρευμα ταξιδεύει με κίνδυνο του αγοραστή.

Στη ρήτρα CIF ο Πωλητής έχει υποχρέωση να ασφαλίσει το φορτίο, αλλά μόνο για τους συνήθεις κινδύνους. Κατά τις συνήθειες του διεθνούς εμπορίου η κάλυψη πολεμικών κινδύνων δεν είναι συνήθους κινδύνου. Αν ο αγοραστής ήθελε αυτήν την κάλυψη έπρεπε να την είχε ζητήσει.

Είχε, όμως συμφωνηθεί ειδικά ότι το πλοίο έπρεπε να είναι τάξης Α1 του Αμερικανικού Νηογνώμονα. Συνεπώς, ο Πωλητής είχε την υποχρέωση να εξασφαλίσει μεταφορά με τέτοιο πλοίο, πράγμα που δεν έγινε. Αυτό συνιστά λόγο απόρριψης των εγγράφων, όμως η Πωλητής έχει το αντεπιχείρημα ότι από άποψη αιτιώδους συναφείας, ακόμα και ένα πλοίο τάξης Α1 θα βυθιζόταν από πολεμικά πυρά.

Με τα δεδομένα αυτά, η πιο ορθή απάντηση στο (α) είναι αρνητική.

(β) Επειδή ένα πλοίο τάξης Α1 δεν θα βυθιζόταν από θαλασσοταραχή, η μη εκπλήρωση αυτής της υποχρέωσης του Πωλητή μπορεί υπό αυτά τα δεδομένα να θεμελιώσει ευθύνη του. Άρα στην περίπτωση (β) η απόρριψη των εγγράφων είναι νόμιμη.

(γ) Στην περίπτωση (γ) και στο πλαίσιο της σύμβασης διεθνούς πώλησης το πταίσμα του πλοιάρχου (αμέλεια ή δόλος) καταλογίζεται στον Πωλητή. Άρα αυτός ευθύνεται. – Αντίθετα, στο πλαίσιο της ενέγγυας πίστωσης απαιτείται δόλος (το ορθότερο προσωπικός δόλος και όχι απλός δόλος τρίτου).

(δ) Στο πλαίσιο της ενέγγυας πίστωσης:

- στην περίπτωση (α) τα έγγραφα είναι εντάξει, με μόνο το ζήτημα αν ήταν όρος της ενέγγυας πίστωσης το πλοίο να είναι τάξης A1. Αν υπήρχε ο όρος αυτός και στην ενέγγυο πίστωση, τα έγγραφα δεν είναι συμβατικά και η τράπεζα πρέπει να μην εξοφλήσει. Από τα δεδομένα του πρακτικού δεν φαίνεται να είχε συμφωνηθεί τέτοιος όρος στην ενέγγυο πίστωση. Εν αμφιβολία, στην ενέγγυο πίστωση αρκεί η προσκόμιση τιμολογίου, καθαρής φορτωτικής και ασφαλιστηρίου.

- και στην περίπτωση (β) τα έγγραφα της ενέγγυας πίστωσης είναι εντάξει, καθώς, πάλι, δεν φαίνεται να υπάρχει ειδική μνεία για την τάξη A1 και το έγγραφο από το οποίο αυτή θα προκύπτει,

- στην περίπτωση (γ) η μεν αμέλεια του πλοιάρχου δεν δημιουργεί πρόβλημα στην ενέγγυο πίστωση, ενώ για το δόλο το ζήτημα είναι αμφισβητούμενο, με ορθότερη απάντηση ότι μόνο ο προσωπικός δόλος του πωλητή έχει επιρροή.

**3.** Ο Α είναι κάτοχος μιας Διαφορτωτικής (through bill of lading) για 1.000 τόνους σιτηρών που ταξιδεύουν επί του πλοίου Β. Η Διαφορτωτική αναφέρει ως λιμένα φόρτωσης τις Φιλιππίνες και ως λιμένα προορισμού τον Πειραιά. Αυτοί οι 1.000 τόνοι είναι τμήμα μεγαλύτερου φορτίου 10.000 τόνων σιτηρών που έχει αγοράσει ο Α, αλλά δεν έχει ακόμα παραδοθεί στο σύνολό του. Το πλοίο Β ταξιδεύει από τις Φιλιππίνες προς την Ευρώπη. Θα προσεγγίσει πρώτα τη Λεμεσό στην Κύπρο, όπου οι 1.000 τόνοι θα μεταφορτωθούν στο πλοίο Γ με προορισμό τον Πειραιά.

Ο Α πωλεί 500 τόνους σιτηρών στον Δ. Του παραδίδει μια Διατακτική που έχει εκδώσει ο εφοπλιστής του πλοίου Β προς τον εφοπλιστή του πλοίου Γ με την οποία του δίνει εντολή να παραδώσει 500 τόνους σιτηρών στον κομιστή της Διατακτικής.

Ερωτήματα:

1. Πρέπει ο Δ να αποδεχθεί ή να απορρίψει την Διατακτική;
2. Ποια θα ήταν η απάντηση αν η πιο πάνω Διατακτική προέβλεπε ότι ο εφοπλιστής του πλοίου Β έχει υποχρέωση να παραδώσει το φορτίο στον Πειραιά, αλλά ταυτόχρονα και ότι έχει ευχέρεια να το μεταφορτώσει στο πλοίο Γ στη Λεμεσό;
3. Εξαρτάται η απάντηση από το αν η Διατακτική εκδόθηκε πριν ή μετά τη μεταφόρτωση στο πλοίο Γ;

Σχέδιο απάντησης

1. Στο πλαίσιο της σύμβασης διεθνούς πώλησης, ιδίως αν εφαρμόζονται οι INCOTERMS CIF ή FOB, ο πωλητής έχει υποχρέωση να παραδώσει φορτωτικό έγγραφο που να καλύπτει το σύνολο της μεταφοράς, από το λιμένα φόρτωσης μέχρι το λιμένα προορισμού. Η Διαφορτωτική (through bill of lading) είναι τέτοιο έγγραφο και θεωρείται αποδεκτή τόσο κατά τους INCOTERMS CIF και FOB όσο και από τους Κανόνες ΔΕΕ για τις Ενέγγυες Πιστώσεις. Πρέπει όμως να προκύπτει σαφώς από τη Διαφορτωτική ότι ο μεταφορέας (εκδότης) ευθύνεται για το σύνολο της μεταφοράς, καθώς και ότι ο μεταφορέας (εκδότης) έχει ελευθερία μεταφόρτωσης. Αν δεν υπάρχει ρήτρα για ελευθερία μεταφόρτωσης, τότε η μεταφόρτωση συνιστά πλημμέλεια του μεταφορέα στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς.

2. Στην περίπτωση του Πρακτικού, το πρόβλημα είναι ότι ο Α έχει λάβει μια μόνο Διαφορωτική για το σύνολο του φορτίου (δηλ. 1.000 τόνοι), όμως, θέλει να μεταβιβάσει στον Δ μόνο 500 τόνους. Δεν έχει τρόπο να μεταβιβάσει μέρος του φορτίου παραδίδοντας τη μια και μοναδική Διαφορωτική που καλύπτει το σύνολο.

Αυτό είναι ένα γνωστό και συνηθισμένο πρόβλημα στο διεθνές εμπόριο. Πολλές φορές θες να μεταβιβάσεις μέρος μόνο του φορτίου που μεταφέρεται και δεν γνωρίζεις από την αρχή σε πόσα τμήματα θα «σπάσει» το φορτίο. Αυτό το διαπραγματεύεσαι με διάφορους αγοραστές κατά τον πλού. Αν το ήξερες από την αρχή θα είχες ζητήσει μια ξεχωριστή φορωτική για κάθε τμήμα του φορτίου που θες να μεταβιβάσεις.

Τη λύση στο πιο πάνω πρόβλημα έδωσε η πρακτική των συναλλαγών με τη μέθοδο των λεγόμενων Διατακτικών. Αυτές παλαιότερα είχαν αμφισβητηθεί νομικά και δεν θεωρούνταν αποδεκτά έγγραφα στο πλαίσιο της σύμβασης πώλησης και στο πλαίσιο της ενέγγυας πίστωσης. Τούτο διότι γινόταν δεκτό ότι δεν έδιναν αξιώσεις στον παραλήπτη κατά του μεταφορέα. Ωστόσο, προοδευτικά έγιναν αποδεκτές στην πρακτική του διεθνούς εμπορίου και των συναλλαγών.

Σήμερα οι Διατακτικές θεωρούνται αποδεκτά έγγραφα τόσο στο πλαίσιο της πώλησης όσο και της ενέγγυας πίστωσης, αν τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Κατ' αρχήν πρέπει να έχουν εκδοθεί από το μεταφορέα, όχι από τον ίδιο τον πωλητή. Δεύτερον, από το περιεχόμενό τους πρέπει να προκύπτει ότι ο μεταφορέας αναλαμβάνει συμβατικές υποχρεώσεις απέναντι στο κομιστή της Διατακτικής ή σε διαταγή του.

Σε σχέση με το Ερώτημα 1, από τα δεδομένα του Πρακτικού δεν είναι σαφές ότι στη Διατακτική που δίνει ο Β αναλαμβάνει ο ίδιος κάποια υποχρέωση για την παράδοση του φορτίου στον εκάστοτε κομιστή της Διατακτικής. Έτσι, στο ερώτημα 1 η απάντηση είναι ότι η Διατακτική δεν είναι αποδεκτή στο πλαίσιο της πώλησης και ο Δ δεν πρέπει να την αποδεχτεί.

Αντίθετα, σε σχέση με το Ερώτημα 2 από τα δεδομένα προκύπτει ότι ο Β αναλαμβάνει υποχρεώσεις για την παράδοση του φορτίου απέναντι στο εκάστοτε κομιστή της Διατακτικής. Έτσι, η Διατακτική αυτή είναι αποδεκτή.

Σε σχέση με τη ρήτρα μεταφόρτωσης που υπάρχει στη Διατακτική: Γενικά οι ρήτρες μεταφόρτωσης είναι συνήθεις και αποδεκτές αν δίνουν ελευθερία για μεταφόρτωση. Αντίθετα, δεν είναι συνήθεις, ούτε αποδεκτές που προβλέπουν ότι μεταφόρτωση θα γίνει οπωσδήποτε, εκτός κι αν η σύμβαση της πώλησης επιτρέπει κι αυτή ρητά τη μεταφόρτωση.

Στην ενέγγυο πίστωση, αν κατά τους όρους της πίστωσης η μεταφόρτωση δεν απαγορεύεται ρητά, μια ρήτρα μεταφόρτωσης δεν δημιουργεί πρόβλημα, αν ο αρχικός μεταφορέας ευθύνεται για όλο το χρονικό διάστημα της μεταφοράς, δηλ. αν αναλαμβάνει την ευθύνη και για το σκέλος μετά τη μεταφόρτωση, για το οποίο δεν είναι πραγματικός μεταφορέας. – Αν πάλι η πίστωση απαγορεύει ρητά τη μεταφόρτωση, τότε ρήτρα που δίνει μόνο ελευθερία για μεταφόρτωση είναι αποδεκτή και μόνο ρήτρα που προβλέπει ότι θα γίνει οπωσδήποτε μεταφόρτωση δημιουργεί πρόβλημα.

Σε σχέση με το ερώτημα 3: Κατά μια άποψη, αν η Διατακτική εκδόθηκε μετά τη μεταφόρτωση, τότε υπάρχει πραγματική μεταφόρτωση και όχι απλώς ελευθερία μεταφόρτωσης, οπότε υπάρχει πρόβλημα. Κατ' άλλη άποψη, πρόβλημα δεν υπάρχει εφόσον από τη Διατακτική συνάγεται ότι ο Β αναλαμβάνει την ευθύνη για το σύνολο της μεταφοράς.

Όμως, αν τη Διατακτική δεν την είχε εκδώσει ο Β αλλά ο Γ, τότε δεν θα ήταν αποδεκτή. Τούτο διότι ο Γ που θα την εξέδιδε μετά τη μεταφόρτωση δεν θα αναλάμβανε την ευθύνη για το σκέλος της μεταφοράς που θα είχε προηγηθεί και το οποίο θα είχε διεκπεραιώσει ο Β. Έτσι, ο Δ δεν θα είχε συμβατική κάλυψη για το αρχικό σκέλος της μεταφοράς.

Γενικά στις Διατακτικές το μείζον ζήτημα είναι αν συγκεντρώνουν τα χαρακτηριστικά και τις λειτουργίες της κλασικής φορτωτικής. Αν το κάνουν είναι αποδεκτές.

**4.** Την 1<sup>η</sup> Ιουνίου ο Α αγοράζει 500 τόνους αργό πετρέλαιο με τιμή 10 χιλ. \$ ανά τόνο και με ημερομηνία παράδοσης 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου. Τότε η τρέχουσα τιμή αργού πετρελαίου στη διεθνή αγορά ήταν 10 χιλ. \$ ανά τόνο και οι προοπτικές της τιμής ήταν ανοδικές για τους επόμενους μήνες. Έτσι, ο Α προσδοκούσε ότι θα μεταπωλήσει το πετρέλαιο σε καλύτερη τιμή. Όμως, τον Ιούλιο και Αύγουστου η τιμή σημειώνει ραγδαία πτώση και οι προβλέψεις για την κύμανση της τιμής τους επόμενους μήνες είναι ακόμα πιο αρνητικές. Την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου ο Α παραλαμβάνει τα έγγραφα που είχε συμφωνήσει να συνοδεύουν το εμπόρευμα, όμως διαπιστώνει ότι υπάρχουν μικρές αποκλίσεις. Συγκεκριμένα, στη φορτωτική αναφέρονται μόνο 497 τόνοι, και στη χημική ανάλυση που συνοδεύει το εμπόρευμα αναφέρεται περιεκτικότητα σε άνθρακα ελάχιστα υψηλότερη από αυτή που είχε συμφωνηθεί. Ωστόσο, ακόμα και με αυτή την περιεκτικότητα το πετρέλαιο είναι εμπορεύσιμο, αν υποστεί μια επιπλέον διύλιση που έχει ασήμαντο κόστος. Μολαταύτα, επειδή οι προοπτικές επικερδούς μεταπώλησης έχουν εξανεμιστεί, ο Α σκέφτεται μήπως δικαιούται να απορρίψει το εμπόρευμα και τα έγγραφα που το συνοδεύουν ως αντισυμβατικά.

Συμβουλευστε το Α για τα δικαιώματά του.

Σχέδιο απάντησης

Το μείζον ζήτημα είναι η καλή πίστη στις συμβάσεις διεθνούς εμπορίου και δη αυτές με έκδηλα επενδυτικά χαρακτηριστικά.

**5.** Ο «Π» πώλησε στον «Α1» 400 τόνους λάδι FOB Βάρνα Βουλγαρίας με τους εξής συμφωνημένους όρους:

- Οξύτητα: 1,06
- Υγρασία: 0,08
- Λιπαρά οξέα: 0,53
- Συσκευασία: σε μεταλλικά δοχεία των 200 λίτρων
- Τιμή 165 \$ ΗΠΑ ανά λίτρο
- Ποσότητα και Ποιότητα: τελική κατά την φόρτωση σύμφωνα με πιστοποιητικό επιθεωρητή φορτίου εξόδοις του Πωλητή
- Φόρτωση: φορτωτική με ημερομηνία μεταξύ 1 ως 15 Απριλίου 2018
- Πληρωμή: επιβεβαιωμένη μη ανακλητή ενέγγυος πίστωση

- Αποκλίσεις: από -10% ως +10%

Το εμπόρευμα φορτώθηκε προοδευτικά στο πλοίο ΣΟΥΛΑ από 14 μέχρι 18 Απριλίου.

Στις 14 Απριλίου ο πλοίαρχος εξέδωσε καθαρή φορτωτική φορτώσεως για «μεταλλικά δοχεία λάδι κατά δήλωση του φορτωτή» για το σύνολο του φορτίου, μολονότι η φόρτωση είχε συντελεστεί μόνο εν μέρει.

Ο «Α1» άνοιξε επιβεβαιωμένα και μη ανακλητή ενέγγυο πίστωση που ζητούσε τα ακόλουθα έγγραφα:

- Τιμολόγιο για 400 τόνους λάδι
- Φορτωτική φορτώσεως καθαρή σε διαταγή του «Α1»
- Πιστοποιητικό προέλευσης από Βουλγαρία ή Ρουμανία
- Πιστοποιητικό επιθεωρητή φορτίου

Στις 25 Απριλίου ο «Π» παρουσίασε στην βεβαιούσα τράπεζα τα έγγραφα ζητώντας την πληρωμή.

1. Το Τιμολόγιο αναφερόταν σε 400 τόνους ηλιέλαιο Βουλγαρίας
2. Η ποσότητα σε όλα τα έγγραφα ήταν 425 τόνοι
3. Το πιστοποιητικό προέλευσης ανέφερε προέλευση από Ρουμανίας

Η βεβαιούσα τράπεζα εξόφλησε τον Π.

Όταν λίγο αργότερα το εμπόρευμα έφτασε τελικά στον προορισμό του, παρουσίαζε πολύ μεγάλες αποκλίσεις στην Υγρασία και τα Λιπαρά Οξέα. Επίσης, αποδεικνύεται από τα έγγραφα του πλοίου ότι το εμπόρευμα είχε φορτωθεί με μεγάλη καθυστέρηση.

Ποια είναι τα αναφερόμενα νομικά ζητήματα και πως αντιμετωπίζονται ;

**6.** Την 1.4.2018 ο Α (έμπορος με έδρα στην Ελλάδα) αγόρασε από τον Β (έμπορο με έδρα στην Ιταλία) 60 τόνους σιτάρι Βραζιλίας με τους εξής όρους: (α) F.O.B. σε οποιονδήποτε λιμένα της Βραζιλίας, (β) μεταφορά με πλοίο Α κλάσης Lloyds, ή ισοδύναμης κλάσης, (γ) φόρτωση μέχρι 15.5.18, (δ) φόρτωση και μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια - containers- με σήμανση κατάλληλη για εισαγωγή στην ΕΕ, (ε) πληρωμή με ενέγγυο πίστωση.

Η ενέγγυο πίστωση που ανοίχθηκε προέβλεπε τους εξής όρους: (α) εμφάνιση φορτωτικής και λοιπών εγγράφων ξεχωριστά για κάθε εμπορευματοκιβώτιο, (β) φόρτωση μέχρι 10.05.2018, (γ) UCP 600 ICC.

Το πρώτο εμπορευματοκιβώτιο φορτώθηκε στις 06.05.2018. Εκδόθηκε διαφορτωτική στο όνομα του Β.

Το δεύτερο εμπορευματοκιβώτιο φορτώθηκε στις 16.05.2018. Εκδόθηκε φορτωτική στο όνομα του Β με τη μνεία «εμπορευματοκιβώτιο εν μέρει κατεστραμμένο – 500 σάκοι σιτάρι εν μέρει κατεστραμμένοι».

Το τρίτο εμπορευματοκιβώτιο φορτώθηκε στις 20.05.2018. Εκδόθηκε διατακτική στο όνομα του Α. Όμως, εκείνη τη χρονική στιγμή η αξία του σιταριού στις διεθνείς αγορές είχε παρουσιάσει ραγδαία υποχώρηση.

Η τράπεζα πλήρωσε μέσω της ενεγγύου πιστώσεως το 1<sup>ο</sup> και το 3<sup>ο</sup> εμπορευματοκιβώτιο. Όμως αρνήθηκε να πληρώσει το 2<sup>ο</sup> με την αιτιολογία ότι δεν προσκομίστηκε καθαρή φορτωτική.

Τέλος, όταν έφτασε στην Ελλάδα και το τελευταίο εμπορευματοκιβώτιο, η τράπεζα που μεσολάβησε για την ενέγγυο πίστωση δεν είχε ακόμα παραδώσει κανένα φορτωτικό έγγραφο στον Α για κανένα εμπορευματοκιβώτιο.

Εντοπίστε και συζητήστε όλα τα αναφερόμενα νομικά ζητήματα.

\*\*\*