



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ  
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ  
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΜΑΡΙΑΣ Μ. ΒΡΑΝΙΚΟΥ  
ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ Π. ΔΕΜΕΣΤΙΧΑ

δ' έκδοση

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ  
BIBΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

---

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

**ΒΡΑΝΙΚΟΥ Μ. ΜΑΡΙΑΣ**

Πτυχ. Ανωτ. Βιομηχανικής  
Σχολής Πειραιά

**ΔΕΜΕΣΤΙΧΑ Π. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ**

Δικηγόρου  
Εκπαιδευτικού συνεργάτη  
Α.Ε.Ν. Σύρου

Δ' ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ  
2024

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΩΝ

### Δ' ΕΚΔΟΣΗΣ

Μετά τον νόμο 5020/2023 «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες διατάξεις», η ισχύς του οποίου άρχισε από τον Μάιο του 2023, καταργήθηκε ο μέχρι τότε ισχύων ΚΙΝΔ και θεσπίστηκε νέος. Η ισχύς του νέου ΚΙΝΔ μας υπαγόρευσε την υποχρέωση να επιφέρουμε στο βιβλίο «Ναυτιλιακό Δίκαιο» αλλαγές, σε όσα πεδία στο κείμενο αναφέρονταν στον προϊσχύοντα κώδικα, προκειμένου οι σπουδαστές των ΑΕΝ να έχουν ένα σύγγραμμα ενημερωμένο και επίκαιρο.

Αυτός άλλωστε υπήρξε ανέκαθεν και ο κοινός σκοπός τόσο των συγγραφέων, όσο και της Επιτροπής Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου, καθώς επίσης και του προσωπικού του Τμήματος Εκδόσεων, με την βοήθεια του οποίου μέχρι σήμερα εκπληρώνουμε τους συγγραφικούς μας στόχους, που εν προκειμένου επιτυγχάνονται με την παρούσα έκδοση του συγγράμματος

Οι συγγραφείς

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|             |   |
|-------------|---|
| Περιεχόμενα | X |
| Εισαγωγή    | 1 |

## 01

### Νηογνώμονες – Ασφαλιστές Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί

|                                                                                                                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1 Διαχωρισμός του νηογνώμονα από τους ασφαλιστές P & I Clubs, και σημασία διατήρησης της κλάσης του πλοίου για τους ασφαλιστές. Πώς αποκτάται και πώς χάνεται η κλάση. Ανακατάταξη σε κλάση..... | 2  |
| 1.1.1 Νηογνώμονες και υποχρεώσεις ελέγχου από το κράτος.....                                                                                                                                       | 2  |
| 1.1.2 Απόκτηση και διατήρηση της κλάσης του νηογνώμονα.....                                                                                                                                        | 3  |
| 1.1.3 Ευθύνη του νηογνώμονα.....                                                                                                                                                                   | 4  |
| 1.1.4 Κυριότεροι νηογνώμονες – Μέλη της IACS.....                                                                                                                                                  | 5  |
| 1.2 Ασφαλιστές.....                                                                                                                                                                                | 5  |
| 1.2.1 Ασφαλιστές σκάφους και μηχανής.....                                                                                                                                                          | 9  |
| 1.2.2 Ασφαλιστές φορτίου.....                                                                                                                                                                      | 10 |
| 1.2.3 Αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί πλοιοκτητών.....                                                                                                                                             | 11 |
| 1.2.4 Η εμπλοκή των ασφαλιστών σε περιπτώσεις απώλειας ή βλάβης πλοίου και φορτίου.....                                                                                                            | 14 |

## 02

### Αξιοπλοΐα – Αναξιοπλοΐα

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Εισαγωγή.....                                                                                                                         | 15 |
| 2.1 Αξιόπλοο πλοίο.....                                                                                                               | 15 |
| 2.2 Στάδια αξιοπλοΐας.....                                                                                                            | 17 |
| 2.2.1 Αξιοπλοΐα προ του απόπλου.....                                                                                                  | 17 |
| 2.2.2 Αξιοπλοΐα κατά τον πλου.....                                                                                                    | 18 |
| 2.3 Αναξιοπλοο πλοίο.....                                                                                                             | 19 |
| 2.4 Συνέπειες αναξιοπλοΐας.....                                                                                                       | 19 |
| 2.4.1 Ματαίωση της σύναψης συμφωνίας ναύλωσης.....                                                                                    | 19 |
| 2.4.2 Μετά τη σύναψη της σύμβασης ναύλωσης.....                                                                                       | 20 |
| 2.5 Ενέργειες σε περίπτωση αναξιοπλοΐας.....                                                                                          | 21 |
| 2.5.1 Ενέργειες σε περίπτωση αναξιοπλοΐας πριν τη σύναψη της ναύλωσης.....                                                            | 21 |
| 2.5.2 Ενέργειες κατά την περίπτωση που η αναξιοπλοΐα διαπιστωθεί ή προκύψει κατά τη σύναψη της σύμβασης ή κατά τη διάρκεια αυτής..... | 21 |
| 2.5.3 Περιορισμός του ποσού της ευθύνης του μεταφορέα.....                                                                            | 23 |

# 03

## Πρόσωπα, Έγγραφα και Σχέσεις στις Διεθνείς Θαλάσσιες Μεταφορές

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Εισαγωγή .....                                                                               | 24 |
| 3.1 Κατάλογος πωληθέντων εμπορευμάτων μετά τιμών πώλησης.....                                | 25 |
| 3.2 Σύμβαση πώλησης.....                                                                     | 26 |
| 3.3 Έννοια όρων FOB – F.I.O. – F.I.O. και S, CIF – Ex warehouse bill of sale – Invoice ..... | 27 |
| 3.3.1 Πώληση FOB .....                                                                       | 27 |
| 3.3.2 Περιεχόμενο της πώλησης FOB .....                                                      | 27 |
| 3.3.3 Υποχρεώσεις πωλητή.....                                                                | 28 |
| 3.3.4 Υποχρεώσεις αγοραστή.....                                                              | 28 |
| 3.3.5 Σχέση όρου FOB και ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς.....                                 | 28 |
| 3.3.6 Πώληση F.I.O. – F.I.O. και S, ελεύθερο δαπανών φόρτωσης και εκφόρτωσης.....            | 29 |
| 3.3.7 Φορτωτής, πωλητής και παραλήπτης του φορτίου.....                                      | 29 |
| 3.4 Πώληση CIF (Cost Insurance and Freight – Αξία, ασφάλιση και ναύλος).....                 | 30 |
| 3.4.1 Σύμβαση πώλησης .....                                                                  | 30 |
| 3.4.2 Σύμβαση ναύλωσης ή θαλάσσιας μεταφοράς .....                                           | 31 |
| 3.4.3 Σύμβαση ασφάλισης .....                                                                | 32 |
| 3.5 Ex – Warehouse contract (Συμφωνία – Μεταφορά από το εργοστάσιο) .....                    | 32 |
| 3.6 Δηλωτικό φορτίου.....                                                                    | 32 |
| 3.6.1 Είδη δηλωτικού .....                                                                   | 33 |
| 3.6.2 Συνοδευτικά έγγραφα φορτίου.....                                                       | 33 |
| 3.7 Αποδείξεις υποπλοιάρχου .....                                                            | 33 |
| 3.8 Αποδείξεις καταμέτρησης φορτίου.....                                                     | 34 |
| 3.9 Κατάσταση πεπραγμένων.....                                                               | 35 |
| 3.10 Επιστολή ετοιμότητας.....                                                               | 36 |
| 3.10.1 Φύση και λειτουργία της επιστολής ετοιμότητας .....                                   | 36 |
| 3.10.2 Χρόνος επίδοσης της επιστολής .....                                                   | 36 |
| 3.10.3 Σε ποιον επιδίδεται η επιστολή.....                                                   | 37 |

# 04

## Ναυλώσεις

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Εισαγωγή .....                                                               | 38 |
| 4.1 Είδη ναύλωσης.....                                                       | 38 |
| 4.1.1 Με κριτήριο τον χώρο που καταλαμβάνει το φορτίο.....                   | 38 |
| 4.1.2 Με κριτήριο το χρονικό διάστημα χρήσης του πλοίου από τον ναυλωτή..... | 38 |
| 4.1.3 Με κριτήριο το είδος του ταξιδιού.....                                 | 39 |
| 4.1.4 Γενικές υποχρεώσεις εκναυλωτή .....                                    | 39 |
| 4.1.5 Υποχρεώσεις από τη σύμβαση ναύλωσης .....                              | 39 |
| 4.1.6 Προϋποθέσεις για έγκυρη επιστολή ετοιμότητας .....                     | 42 |
| 4.1.7 Υποχρεώσεις παράδοσης του φορτίου.....                                 | 42 |
| 4.1.8 Υποχρεώσεις του ναυλωτή .....                                          | 42 |
| 4.1.9 Ειδικές περί της σύμβασης μεταφοράς επιβατών στην ακτοπλοΐα .....      | 42 |
| 4.1.10 Στερεότυπα ναυλοσύμφωνα .....                                         | 46 |
| 4.1.11 Δομή των ναυλοσυμφώνων.....                                           | 46 |
| 4.1.12 Πλεονεκτήματα έντυπων ναυλοσυμφώνων.....                              | 47 |

|        |                                                                              |    |
|--------|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.2    | Οι κυριότεροι όροι ναύλωσης ταξιδιού, χρονοναύλωσης και γυμνής ναύλωσης..... | 47 |
| 4.2.1  | Ναυλώσεις χρόνου .....                                                       | 48 |
| 4.2.2  | Σύμβαση μίσθωσης (ναύλωσης) γυμνού πλοίου .....                              | 55 |
| 4.3    | Όροι (ρήτρες) ναυλοσυμφώνων, επεξήγηση όρων.....                             | 58 |
| 4.3.1  | Συμβαλλόμενα μέρη (Definitions) .....                                        | 58 |
| 4.3.2  | Ευθύνη εκναυλωτή .....                                                       | 59 |
| 4.3.3  | Ελευθερία παρέκκλισης .....                                                  | 60 |
| 4.3.4  | Καταμερισμός δαπανών φόρτωσης και εκφόρτωσης .....                           | 61 |
| 4.3.5  | Φόρτωση/Εκφόρτωση .....                                                      | 61 |
| 4.3.6  | Σταλίες, επισταλίες, αντεπισταλίες.....                                      | 61 |
| 4.3.7  | Χρόνος σταλίας.....                                                          | 62 |
| 4.3.8  | Επισταλία (υπεραναμονή) .....                                                | 62 |
| 4.3.9  | Δικαίωμα επίσχεσης του φορτίου .....                                         | 63 |
| 4.3.10 | Ρήτρα επίσχεσης .....                                                        | 63 |
| 4.3.11 | Έκδοση φορτωτικής.....                                                       | 63 |
| 4.3.12 | Φορτωτικές .....                                                             | 63 |
| 4.3.13 | Δικαίωμα του ναυλωτή για υπαναχώρηση (ακύρωση ταξιδιού-συμφωνίας) .....      | 63 |
| 4.3.14 | Ρήτρα υπαναχώρησης .....                                                     | 63 |
| 4.3.15 | Ρήτρες για την κοινή (γενική) αβάρια .....                                   | 64 |
| 4.3.16 | Γενικός μέσος όρος και ρήτρα New Jason .....                                 | 64 |
| 4.3.17 | Απασχόληση και αποζημίωση.....                                               | 64 |
| 4.3.18 | Αναστολή χρονοναύλωσης.....                                                  | 64 |
| 4.3.19 | Γεωγραφικά όρια ταξιδίων.....                                                | 65 |
| 4.3.20 | Μεταφερόμενα φορτία.....                                                     | 65 |
| 4.3.21 | Πρακτόρευση.....                                                             | 65 |
| 4.3.22 | Μεσιτικά .....                                                               | 65 |
| 4.3.23 | Παράδοση και απόδοση του πλοίου .....                                        | 66 |
| 4.3.24 | Απεργίες .....                                                               | 66 |
| 4.3.25 | Κίνδυνοι πολέμου .....                                                       | 67 |
| 4.3.26 | Κίνδυνοι λόγω πάγου.....                                                     | 69 |
| 4.3.27 | Τύποι ναυλοσυμφώνων .....                                                    | 70 |

# 05

## Καθορισμός Ναύλου

|       |                                                         |    |
|-------|---------------------------------------------------------|----|
| 5.1   | Έννοια του ναύλου .....                                 | 72 |
| 5.1.1 | Στοιχεία της έννοιας του ναύλου .....                   | 72 |
| 5.1.2 | Υπολογισμός του ναύλου .....                            | 75 |
| 5.2   | Είδη ναύλου .....                                       | 76 |
| 5.2.1 | Νάυλος καταβαλλόμενος με την παράδοση του φορτίου ..... | 76 |
| 5.2.2 | Νάυλος προπληρωτέος .....                               | 77 |
| 5.2.3 | Νάυλος αναλογικός ή κατ' αναλογία .....                 | 77 |
| 5.2.4 | Νάυλος εφάπαξ ή κατ' αποκοπή .....                      | 78 |
| 5.2.5 | Νάυλος επιστροφής .....                                 | 79 |
| 5.2.6 | Νεκρός ναύλος .....                                     | 79 |

# 06

## Φορτωτική – Έννοια, Είδη, Περιγραφή, Έκδοση, Υπογραφή και Φύλαξη Φορτωτικών

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Εισαγωγή .....                                                               | 81 |
| 6.1 Έννοια φορτωτικής.....                                                   | 81 |
| 6.2 Είδη φορτωτικής.....                                                     | 81 |
| 6.3 Περιλαμβανόμενα στοιχεία στη φορτωτική. (Τι αναγράφεται επ' αυτής) ..... | 87 |
| 6.4 Συνήθεις ρήτρες στη φορτωτική, σύνδεση με το ναυλοσύμφωνο .....          | 89 |
| 6.5 Έκδοση, υπογραφή και φύλαξη φορτωτικών .....                             | 95 |

# 07

## Υποθήκη Πλοίων

|                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|
| 7.1 Υποθήκη πλοίου .....                                     | 100 |
| 7.2 Ναυτικά προνόμια.....                                    | 102 |
| 7.3 Συντηρητική και αναγκαστική κατάσχεση και εκτέλεση ..... | 105 |
| 7.3.1 Κατάσχεση πλοίου.....                                  | 105 |
| 7.3.2 Διαδικασία του πλειστηριασμού .....                    | 107 |

# 08

## Ζημιές Φορτίου – Προφυλάξεις

|                                                                                                                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 8.1 Περιπτώσεις γένεσης ευθυνών του μεταφορέα ή απαλλαγής εξ αυτών κατά τη φόρτωση -εκφόρτωση. (Ευθύνες και εξαιρέσεις ευθυνών του μεταφορέα από ζημιές φορτίου)..... | 109 |
| 8.2 Περίοδος ευθύνης του μεταφορέα .....                                                                                                                              | 110 |
| 8.3 Λόγοι απαλλαγής του μεταφορέα ως προς τις ευθύνες του .....                                                                                                       | 111 |
| 8.3.1 Κατά τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ .....                                                                                                                            | 111 |
| 8.3.2 Άλλες περιπτώσεις απαλλαγής μεταφορέα .....                                                                                                                     | 114 |
| 8.3.3 Απαλλαγές του μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες του Αμβούργου.....                                                                                              | 115 |
| 8.4 Έλεγχος φορτίου κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση .....                                                                                                               | 117 |

# 09

## Αβαρία

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| Εισαγωγή .....                                                     | 119 |
| 9.1 Αβαρία .....                                                   | 119 |
| 9.1.1 Είδη αβαρίας .....                                           | 119 |
| 9.1.2 Χαρακτηριστικά γενικής αβαρίας .....                         | 120 |
| 9.1.3 Προϋποθέσεις γενικής αβαρίας .....                           | 120 |
| 9.1.4 Διακανονισμός αβαρίας (άρθ. 218 ΚΙΝΔ) .....                  | 122 |
| 9.1.5 Έγγραφα που λαμβάνει υπόψη του ο διακανονιστής αβαριών ..... | 123 |
| 9.1.6 Ειδικές περιπτώσεις αβαρίας .....                            | 123 |
| 9.1.7 Ερμηνεία κανόνων Υόρκης-Αμβέρσας .....                       | 123 |
| 9.2 Περί διαιτησίας .....                                          | 139 |
| 9.2.1 Προϋποθέσεις διαιτησίας .....                                | 139 |
| 9.2.2 Χρησιμότητα της διαιτησίας .....                             | 140 |
| 9.2.3 Λειτουργία της διαιτησίας .....                              | 140 |

# 10

## Ρυμούλκηση

|                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 10.1 Σύμβαση ρυμούλκησης .....                                                   | 142 |
| 10.1.1 Περιπτώσεις - Φύση σύμβασης .....                                         | 144 |
| 10.1.2 Ρυμούλκηση λιμένα και ανάλογα ρυμουλκά .....                              | 145 |
| 10.1.3 Ρυμούλκηση στην ανοικτή θάλασσα .....                                     | 145 |
| 10.1.4 Ευθύνη ρυμουλκού .....                                                    | 146 |
| 10.1.5 Στερεότυπες συμβάσεις ρυμούλκησης (διεθνής ναυτιλιακή πρακτική) .....     | 146 |
| 10.2 Σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής .....                                           | 148 |
| 10.2.1 Η ελληνική νομοθεσία πριν τη ΔΣ των Βρυξελλών του 1910 και του ΚΙΝΔ ..... | 148 |
| 10.2.2 Προϋποθέσεις ακύρωσης ή τροποποίησης της Σύμβασης επιθαλάσσιας αρωγής ..  | 155 |
| 10.2.3 Το ζήτημα της επιθαλάσσιας αρωγής στη διεθνή έννομο τάξη .....            | 156 |
| 10.3 Η έννοια του όρου NO CURE – NO PAY (στερεότυπη Σύμβαση L.O.F.) .....        | 161 |

# 11

## Διεθνείς Συμβάσεις για τις Μεταφορές

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| Εισαγωγή .....                                                        | 164 |
| 11.1 Συνοπτική αναφορά στη Διεθνή Σύμβαση Χάγης-Βίσμπυ .....          | 165 |
| 11.2 Συνοπτική αναφορά στη Διεθνή Σύμβαση Κανόνες του Αμβούργου ..... | 166 |
| 11.3 Οι σημαντικότερες υποχρεώσεις του μεταφορέα .....                | 170 |
| 11.4 Κανόνες Rotterdam .....                                          | 173 |



# 12

## Θαλάσσια Ασφάλιση

|                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 12.1 Γενικά για τη θαλάσσια ασφάλιση.....                                         | 174 |
| 12.1.1 Αρχές που διέπουν τη θαλάσσια ασφάλιση .....                               | 176 |
| 12.1.2 Νομοθετική ρύθμιση της θαλάσσιας ασφάλισης.....                            | 178 |
| 12.1.3 Περί εγκατάλειψης του ασφαλιστέου αντικειμένου στον ασφαλιστή .....        | 178 |
| 12.1.4 Διαδικασία εγκατάλειψης .....                                              | 179 |
| 12.1.5 Αποτελέσματα της εγκατάλειψης .....                                        | 180 |
| 12.2 Ασφάλιση σκάφους και μηχανών.....                                            | 180 |
| 12.3 Είδη απώλειας ως προς την έκταση. ( Έννοια όρων ολική – μερική απώλεια)..... | 182 |
| 12.3.1 Ολική απώλεια .....                                                        | 182 |
| 12.3.2 Μερική απώλεια .....                                                       | 183 |
| 12.4 Ασφάλιση μερικής αβαρίας και ολικής απώλειας .....                           | 184 |
| 12.5 Ασφάλιση ζημιών και ευθυνών λόγω σύγκρουσης με άλλο πλοίο .....              | 184 |
| 12.6 Ασφάλιση ναύλου .....                                                        | 187 |
| 12.7 Ασφαλισίμο ενδιαφέρον .....                                                  | 187 |
| 12.8 Ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου.....                                          | 190 |
| 12.9 Αφαιρετέα απαλλαγή .....                                                     | 191 |
| 12.10 Έννοια και σκοπός των Salvage Association .....                             | 192 |
| 12.11 Έννοια και σκοπός των διακανονιστών αβαρίας .....                           | 193 |

|                                               |     |
|-----------------------------------------------|-----|
| Παράρτημα: Διάφοροι Τύποι Ναυλωσυμφώνων ..... | 195 |
| Ευρετήριο.....                                | 215 |
| Βιβλιογραφία.....                             | 221 |

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### Αντικείμενο του ναυτιλιακού δικαίου

---

Το διεθνές εμπόριο και η πληθώρα των θαλάσσιων οδών έχουν φέρει σε επαφή, εκτός από τα διαμετακομιζόμενα αγαθά και τις γλώσσες, αντιλήψεις, ιδέες, συνήθειες ατόμων και νομοθεσίες κρατών. Η συνάντηση των στοιχείων αυτών, πέραν των ωφελειών, γεννά αρκετές δυσκολίες ως προς τη γνώση, ιδίως της κείμενης νομοθεσίας, ειδικά σε λιμένες προσέγγισης του εξωτερικού, αλλά και της πρακτικής (έθιμα, συνήθειες) που ισχύει στον λιμένα αυτό. Όλα τα πρόσωπα που συναντώνται, από διαφορετική θέση το καθένα, σε μία θαλάσσια μεταφορά, έχουν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που τίθενται από όλες τις παραπάνω διαφοροποιήσεις.

Το εμπόδιο αυτό, χωρίς να έχει εξαλειφθεί, εν τούτοις έχει ομαλοποιηθεί, είτε με την υιοθέτηση κυρίως ομοιόμορφων πρακτικών στον τομέα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, είτε με την υιοθέτηση ομοιόμορφων κανόνων δικαίου με την αναγνώριση από πολλά κράτη διεθνών συμβάσεων (ΔΣ), που αφορούν στη ρύθμιση θεμάτων των θαλάσσιων μεταφορών.

Η αδυναμία εξάλειψης συνίσταται στο κυριαρχικό δικαίωμα κάθε κράτους να επεμβαίνει, ρυθμίζοντας, με την έκδοση νομοθετημάτων, ζητήματα που αφορούν στη ναυτιλία.

Όλες αυτές οι δυσκολίες που προέρχονται αφενός από την ανάγκη συμμόρφωσης στην ελληνική νομοθεσία, αφετέρου από την ανάγκη τήρησης της διεθνούς ναυτιλιακής πρακτικής, πρέπει να αντιμετωπισθούν από τον Πλοίαρχο.

Στο βιβλίο αυτό αναπτύσσονται ειδικά θέματα του Ελληνικού Ναυτιλιακού Δικαίου, καθώς επίσης και η ακολουθούμενη, πάνω στα θέματα, αυτά διεθνής ναυτιλιακή πρακτική. Την ανάπτυξη αυτή συμπληρώνει κι η μεταξύ τους σύγκριση. Έτσι ο αυριανός Πλοίαρχος έχοντας έναν οδηγό γνώσεων που θα συμπληρώσει με την πείρα του θα μπορέσει να ανταπεξέλθει στην πραγματικά δύσκολη και απαιτητική αποστολή του.

## ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ – ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ

### 1.1 Διαχωρισμός του νηογνώμονα από τους ασφαλιστές P & I Clubs, και σημασία διατήρησης της κλάσης του πλοίου για τους ασφαλιστές. Πώς αποκτάται και πώς χάνεται η κλάση. Ανακατάταξη σε κλάση

**Νηογνώμονες** ονομάζονται οι εταιρείες ταξινόμησης πλοίων (Classification Societies). Πρόκειται για ιδιωτικούς οργανισμούς αναγνωρισμένους από το κράτος, με κύριο σκοπό την επιθεώρηση και την ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις, σύμφωνα με προδιαγραφές που θέτουν οι ίδιοι. Ο όρος νηογνώμονας αποδίδει, με σύνθετη λέξη στα ελληνικά, την κύρια αποστολή τους, να εκφέρουν δηλαδή γνώμη επί των πλοίων (νηών).

**Φύση των νηογνωμόνων:** Πρόκειται για νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, οργανωμένα καθ' οιονδήποτε συμμετοχικό τύπο, όπως ως εταιρεία-σωματείο. Είτε λοιπόν εταιρεία ονομάζεται είτε οργανισμός ή γραφείο ή αλλιώς, δεν στερείται ούτε διαφοροποιείται η φύση του ως ιδιωτικού φορέα. Τούτο σημαίνει, ότι ο νηογνώμονας δεν είναι κυβερνητικός οργανισμός ή δημόσια υπηρεσία ή κρατικό νομικό πρόσωπο. Η κρατική αναγνώριση, όπως θα δούμε στη συνέχεια, δεν του προσδίδει κρατικό χαρακτήρα.

Ο όρος **οργανισμός** έχει γενική σημασία και σημαίνει την οργανωμένη και άρτια λειτουργούσα δραστηριότητα.

Η λειτουργία και η αποστολή των νηογνωμόνων με τη μορφή που έχει λάβει αυτή σήμερα, παρ' ότι είναι απόρροια της εξέλιξης του θαλασσιού εμπορίου και των μέσων με το οποίο ασκείται αυτό, εν τούτοις έχει ρίζες, που ανάγονται σε παρελθόντα χρόνο δύο και πλέον εκατονταετιών. Ξεκίνησε από την ανάγκη γνώσης των ικανοτήτων και της κατάστασης των εμπορικών πλοίων, με τα οποία διεξαγόταν η μεταφορά των εμπορευμάτων. Ο Εδουάρδος Λούδ είχε την επίνοια

προκειμένου να ικανοποιηθεί η ανάγκη αυτή, να εκδώσει εφημερίδα, της οποίας το περιεχόμενο θα ήταν τα ναυτιλιακά νέα. Η ανάπτυξη της ιδέας αυτής οδήγησε, περίπου το 1760, στη δημιουργία του πρώτου νηογνώμονα, από ασφαλιστικούς κυρίως κύκλους, γνωστού ως Lloyd's Register, επωνυμία που αργότερα συμπληρώθηκε με την προσθήκη «of shipping» σε μια κοινή προσπάθεια από πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ασφαλιστές να καταταγούν τα πλοία ανάλογα με τη μεταφορική τους ικανότητα και την αξιοπιστία τους. Την πρώτη χρονικά συστηματική αυτή προσπάθεια ακολούθησαν οι Βέλγοι ασφαλιστές A. Delehay, Louis Van de Broek και Auguste Morel, ιδρύοντας το γραφείο πληροφοριών για τη θαλάσσια ασφάλιση, γνωστό ως *Bureau Veritas*. Ακολούθησε η ίδρυση της «Αμερικανικής Ένωσης Πλοιάρχων» μετονομασθείσας σε «*American Bureau of shipping*», καθώς και η συγκρότηση του Ιταλικού, Νορβηγικού, Γερμανικού και Ιαπωνικού νηογνώμονα, αργότερα δε και του Ελληνικού.

Οι νηογνώμονες, βοηθώντας στην κατάταξη των πλοίων σε ορισμένη κλάση, στις ενεργούμενες επιθεωρήσεις σε αυτά και στους συνεπεία αυτών χαρακτηρισμούς των πλοίων ως κατάλληλων ή όχι, έχουν αναδειχθεί σε πολύτιμους φορείς ασφαλείας της ναυτιλίας και κατ' επέκταση των συναλλαγών.

#### 1.1.1 Νηογνώμονες και υποχρεώσεις ελέγχου από το κράτος

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ενδιαφέρει το κράτος. Η ανάληψη δραστηριοτήτων ή επιχειρήσεων, που υπηρετούν το συμφέρον των πολιτών, δεν είναι πάντα ευχερής από το κράτος, είτε διότι δεν υπάρχει η αλληλογη υποδομή (χρήμα, τεχνικά μέσα, προσωπικό), είτε διότι δεν κρίνεται συμφέρουσα η λειτουργία τέτοιων υπηρεσιών στην περιφέρεια. Άλλοτε πάλι, η δραστηριότητα που «θεραπεύει το κοινό όφελος» πρέπει να ασκηθεί στο εξωτερικό (προξενία-προξενικά λιμε-



### 5.1 Έννοια του ναύλου

Ως **ναύλος** (freight) ορίζεται κάθε ποσόν, το οποίο καταβάλλεται από τον ναυλωτή ή άλλο υπόχρεο πρόσωπο (φορτωτή-κομιστή φορτωτικής – παραλήπτη του φορτίου) στον εκναυλωτή ή μεταφορέα ως αντάλλαγμα για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων διά θαλάσσης.

Ο ναύλος αποτελεί στοιχείο του ορισμού της σύμβασης ναύλωσης, αλλά και αυτής της θαλάσσιας μεταφοράς, καθόσον η ναύλωση εκτελείται έναντι ποσού καλούμενου ναύλου, η δε θαλάσσια μεταφορά έναντι αμοιβής που και στην περίπτωση αυτή συνήθίζεται να εκφέρεται με την ίδια ονομασία (ναύλος).

Δίχως τη συμφωνία περί καταβολής ναύλου δεν υπάρχει ναύλωση, ούτε θαλάσσια μεταφορά, μη γενομένης δε καταβολής ναύλου δεν ολοκληρώνεται η σύμβαση. Καταβολή ναύλου θεωρείται, κατόπιν όμως συμφωνίας και η περιέλευση αυτού στον ναυλωτή, μετά την παράδοση του φορτίου. Δεν νοείται όμως συμφωνία διακίνησης διά θαλάσσης δίχως αναφορά στην πληρωμή ναύλου ή άλλης αντιστοίχου αμοιβής.

#### 5.1.1 Στοιχεία της έννοιας του ναύλου

##### – Καταβολή ποσού

Υπό το κράτος των σημερινών συναλλακτικών ηθών στη ναυτιλία («χρηματιστήρια» ναύλων Λονδίνου, Νέας Υόρκης), αλλά και σχετικών νομοθετικών ρυθμίσεων (ΚΙΝΔ, καθιέρωση ναυολογίου) δεν είναι επιτρεπτή η καταβολή ναύλου σε είδος, αλλά μόνον σε νομίμως κυκλοφορούν χρήμα. Ο ΚΙΝΔ, στο άρθρο 186, ορίζει ότι: «Στην περίπτωση μη καταβολής του οφειλόμενου ναύλου, ο εκναυλωτής δικαιούται να ζητήσει τη μεσεγγύηση του φορτίου. Έχει επίσης το δικαίωμα ενεχύρου στα καύσιμα του πλοίου, εφόσον αυτά ανήκουν στον ναυλωτή (άρθ. 86 § 6 ΚΙΝΔ.)».

Εμμέσως επομένως, ο ΚΙΝΔ αποκλείει την υποκα-

τάσταση του ναύλου από εμπορεύματα ίσης αξίας που ανήκουν στον ναυλωτή.

Με τον όρο καταβολή ναύλου, ο μεν ναυλωτής ή άλλος υπόχρεος προς καταβολή του αποκτά δικαιώματα έναντι του μεταφορέα-εκναυλωτή για την καλή εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης-θαλάσσιας μεταφοράς. Επίσης, καθίσταται ενεργητικά νομιμοποιούμενος να ασκήσει όλες τις αξιώσεις που προσιδιάζουν στον ναυλωτή από τη σύμβαση ναύλωσης. Είναι αδιάφορο το πώς συμφωνήθηκε να γίνει η καταβολή του ναύλου, δηλαδή προκαταβολικά, τμηματικά ή καθ' ολοκληρία με την παράδοση του φορτίου. Εξάλλου, η είσπραξη του ναύλου από τον εκναυλωτή-μεταφορέα καθιστά αυτόν υπεύθυνο για την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεών του.

##### – Καταβολή από τον ναυλωτή ή άλλο υπόχρεο πρόσωπο

Η καταβολή του ναύλου, αν και υποχρέωση του ναυλωτή, δυνατόν να γίνει και από πρόσωπα, τα οποία εμπλέκονται στη ναύλωση ή τη θαλάσσια μεταφορά, δίχως να έχουν την ιδιότητα του φορτωτή ή του μεταφορέα.

Έτσι κατ' αρχήν, η υποχρέωση καταβολής ναύλου βαρύνει τον ναυλωτή (άρθ. 86 ΚΙΝΔ «ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλει το συμφωνηθέντα ναύλο...»). Το αυτό συμβαίνει και επί πώλησης CIF, οπότε ήδη ο ναύλος είναι καταβεβλημένος από τον πωλητή-ναυλωτή. Δυνατόν όμως, κατά συμφωνία μεταξύ ναυλωτή, παραλήπτη και εκναυλωτή, τον ναύλο να καταβάλει εις τον εκναυλωτή-μεταφορέα ο παραλήπτης του φορτίου, ο οποίος μπορεί να είναι και ο κομιστής της φορτωτικής (άρθ. 139 § 3 ΚΙΝΔ). Συμβαίνει επίσης, τρίτο πρόσωπο να αναλαμβάνει την καταβολή του ναύλου, ως εκπρόσωπος του ναυλωτή, όπως ο ναυτικός πράκτορας ή ταξιδιωτικό γραφείο, όταν συμβάλλεται με σκάφος για την περιήγηση προσώπων ή τη μεταφορά επιβατών.

## ΖΗΜΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ– ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ

### 8.1 Περιπτώσεις γένεσης ευθυνών του μεταφορέα ή απαλλαγής εξ αυτών κατά τη φόρτωση-εκφόρτωση. (Ευθύνες και εξαιρέσεις ευθυνών του μεταφορέα από ζημιές φορτίου)

Αφ' ότου το φορτίο παραδοθεί προς μεταφορά, η ασφάλειά του εξέρχεται της σφαίρας εξουσίας του ιδιοκτήτη του (φορτωτή-ναυλωτή) και μεταβαίνει στην σφαίρα εξουσίας του μεταφορέα.

Πρακτικά αυτό έχει την σημασία ότι το φορτίο ως ξένη ιδιοκτησία το διαχειρίζεται άλλο πρόσωπο (μεταφορέας), το οποίο έχει υποχρέωση να το διαφυλάξει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, καταβάλλοντας για τον σκοπό αυτό κάθε προσπάθεια κατά την μεταφορά του, ώστε να το επαναπαραδώσει στην κατάσταση που το παρέλαβε.

Λόγω του πλήθους αλλά και της συν τω χρόνω εξειδίκευσης των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες διενεργούνται σε διεθνές πεδίο, κατέστη αναγκαία η ρύθμιση των ευθυνών του μεταφορέα ομοιόμορφα, για τις περισσότερες χώρες.

Με δύο ΔΣ (Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου) τέθηκαν και οριοθετήθηκαν τόσο οι ευθύνες του θαλάσσιου μεταφορέα για τις ζημιές του φορτίου, όσο και οι απαλλαγές του από αυτές, αν στην ζημιά του φορτίου συνετέλεσε η αμέλεια του φορτωτή.

Εκ παραλλήλου σε ορισμένες περιπτώσεις καθίσταται αναγκαία και η προσφυγή στην εγχώρια νομοθεσία (ΚΙΝΔ).

#### – Κατά τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (ΚΧΒ)

**Παραλαβή των πραγμάτων.** Εφόσον γίνει ανεπιφύλακτη παραλαβή των πραγμάτων, είτε προηγηθεί είτε όχι έλεγχος κατά την εκφόρτωση, ο μεταφορέας απαλλάσσεται των ευθυνών του για ζημιές ή απώλειες του φορτίου, εάν παραληφθούν τα εμπορεύματα δίχως διατύπωση επιφυλάξεων. Η διατύπωση επιφυλά-

ξεων ασκείται με δήλωση που αναφέρεται στην απώλεια ή στις ζημιές του φορτίου. Τύπος της δήλωσης δεν καθορίζεται στη ΔΣ, έτσι επ' αυτού, είτε ακολουθείται η ναυτιλιακή πρακτική, είτε η εσωτερική νομοθεσία των κρατών των συμβάλλομενων μερών (π.χ. εξώδικη δήλωση – εξομολόγηση Πλοιάρχου – έκθεση έκτακτων συμβάντων).

Η δήλωση μπορεί να γίνει και με ιδιωτικό έγγραφο, αρκεί να εξασφαλισθεί ο τρόπος απόδειξης ότι η δήλωση περιήλθε στο λήπτη (μεταφορέα). Εάν η δήλωση δεν επιδοθεί το αργότερο εντός 3ημέρου από της παραλαβής, τότε θεωρείται πως τα πράγματα παρεδόθησαν όπως περιγράφονται στη φορτωτική, δηλαδή με τις παρατηρήσεις ή όχι του μεταφορέα (ή του Πλοιάρχου). Εάν όμως το φορτίο επιθεωρήθηκε από κοινού από τα συμβαλλόμενα μέρη ή τους νόμιμους εκπροσώπους τους και συντάχθηκε έκθεση επί της επιθεώρησης, τότε η επίδοση της δήλωσης είναι περιττή (άρθ. 3 § 6).

**Άσκηση δικαιωμάτων.** Το δικαίωμα του φορτωτή προς αποζημίωση για ζημιές ή απώλειες του φορτίου χάνεται, εφόσον αυτός δεν επιδιώξει αυτό δικαστικώς με την κατάθεση αγωγής, μέσα δε σε ένα έτος από την παράδοση του φορτίου (άρθ. 3 § 6 εδ. 4). Έτσι με το άρθρο αυτό τίθεται ένα καταληκτικό σημείο, ώστε να εκλείψει κάθε αβεβαιότητα για διάρκεια της ευθύνης του εκναυλωτή.

#### – Κατά τον ΚΙΝΔ

Ο ΚΙΝΔ έχει ακολουθήσει πιστά τη διατύπωση και τις απαλλαγές του άρθρου 3 § 6 των κανόνων της Χάγης. Όσα λοιπόν προαναφέρθηκαν ισχύουν και εδώ (άρθ. 85 ΚΙΝΔ).

#### – Κατά τους κανόνες του Αμβούργου

Οι κανόνες του Αμβούργου δεν διαφοροποιούνται προς την τακτική άσκησης των δικαιωμάτων αποζημι-



συνεισφέρουν προς κάλυψη της απώλειας του ναύλου.

1) Το **πλοίο**. Η αξία του πλοίου αποτιμάται από ειδικό πραγματογνώμονα κατά το χρόνο που έληξε το ταξίδι, δηλαδή η περιπέτεια που το πλοίο και οι άλλες σχετικές αξίες αντιμετώπισαν.

2) Το **φορτίο** όπως ήδη αναφέρθηκε στον κανόνα XVI (16) εκτιμάται σύμφωνα με την αξία που έχει αυτό στον τόπο που εκφορτώθηκε.

3) Ο **ναύλος** που θα κερδιζόταν αν το ταξίδι έβαινε κανονικά και το φορτίο παραδιδόταν ως είχε συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο. Από το ναύλο όμως αφαιρούνται οι μισθοί του πληρώματος και γενικά έξοδα κίνησης του πλοίου, ώστε να συνεισφέρει τελικά ο καθαρός ναύλος, δηλαδή το καθαρό κέρδος του εκναυλωτή.



### Κανόνες XVIII – Ζημία στο πλοίο

Το ποσό που γίνεται δεκτό ως γενική αβαρία για ζημιές ή απώλειες στο πλοίο, στις μηχανές, στα εξαρτήματά του, που προκλήθηκαν από πράξη γενικής αβαρίας γίνεται ως ακολούθως:

α) Όταν αυτές επισκευασθούν ή αντικατασταθούν το πραγματικό λογικό κόστος των επισκευών ή αντικαταστάσεων τέτοιων ζημιών ή απωλειών. Υπόκειται όμως στις μειώσεις που προβλέπονται από τον κανόνα XIII.

β) Όταν δεν εκτελέστηκαν επισκευές ή αντικαταστάσεις η λογική αποτίμηση που προέκυψε από τέτοιες ζημιές ή απώλειες η οποία όμως να μην υπερβαίνει το προβλεπόμενο κόστος των επισκευών.

Αλλά στην περίπτωση που το πλοίο έχει απωλεσθεί ολικά ή όταν το κόστος των επισκευών θα υπερέβαινε την αξία του πλοίου μετά από τις επισκευές του, το ποσό που γίνεται δεκτό ως γενική αβαρία είναι η διαφορά μεταξύ της εκτιμημένης υγιούς αξίας του πλοίου κατόπιν αφαιρέσεως από αυτήν του εκτιμώμενου κόστους επισκευής των ζημιών που δεν έχουν χαρακτήρα γενικής αβαρίας και της αξίας του πλοίου σε κατάσταση βλάβης που μπορεί να μετρηθεί με κριτήριο (γνώμονα) το καθαρό προϊόν της πωλήσεώς του, εφόσον υπάρχει τέτοια.

Ο κανόνας XVIII (18) αναφέρεται στις περιπτώσεις εκείνες όπου το πλοίο λόγω ζημιών έχει ανάγκη επισκευών. Περαιτέρω, συμπεριλαμβάνει και την περίπτωση της ολικής απώλειας του πλοίου, πραγματικής ή τεκμαρτής.

Πραγματική ολική απώλεια υπάρχει όταν το πλοίο χάθηκε ολοσχερώς (λόγω καταβύθισης – ολικής καταστροφής από πυρκαϊά). Τεκμαρτή ολική απώλεια

υπάρχει, εφόσον το πλοίο λόγω εκτεταμένων ζημιών δεν μπορεί να είναι αξιόπλοο, το δε κόστος επισκευής είναι δυσανάλογο με την αξία του πλοίου, οπότε το πλοίο τεκμαίρεται (υποτίθεται) ότι καταστράφηκε ολοσχερώς.

Διακρίνονται οι εξής περιπτώσεις:

1) **Ζημιές στο πλοίο που επισκευάζονται**. Οι ζημιές αυτές καλύπτονται από τον διακανονισμό και τη συνεισφορά, εφόσον είναι αποτέλεσμα πράξης γενικής αβαρίας και το κόστος επισκευής τους είναι λογικό.

2) **Επισκευές ζημιών που δεν πραγματοποιήθηκαν**. Στην περίπτωση αυτή, καλυπτόμενο από τη συνεισφορά στη γενική αβαρία είναι το ποσό, κατά το οποίο λόγω ζημιών υποτιμήθηκε η αξία του πλοίου. Εάν λ.χ. το πλοίο σε συνάρτηση με την παλαιότητα αυτού μπορεί να πωληθεί 1.000.000 €, οι δε ζημιές που έπαθε υποτιμούν την αξία του κατά 200.000 €, τότε από την αβαρία καλύπτεται το ποσό της υποτίμησης της αξίας του.

3) **Ολική απώλεια του πλοίου (πραγματική ή τεκμαρτή)**. Στις περιπτώσεις αυτές επί μεν ολικής πραγματικής απώλειας του πλοίου θα υπολογισθεί η αξία του μετά την πράξη γενικής αβαρίας και θα αφαιρεθεί τυχόν ποσόν που εισπράχθηκε από πώληση του ναυαγίου, π.χ. αξία του πλοίου μετά την πράξη γενικής αβαρίας 500.000 € – 40.000 € που πουλήθηκε σαν ναυάγιο = 460.000 €, ποσό καλυπτόμενο από τη συνεισφορά.

Επί τεκμαρτής απώλειας του πλοίου λαμβάνεται υπ' όψιν το κόστος επισκευών το οποίο αφαιρείται από την αξία που θα είχε πριν υποσθεί οποιαδήποτε ζημία. Το δε υπολειπόμενο ποσό καλύπτεται από τη συνεισφορά. Π.χ. αξία του πλοίου πριν τη γενική αβαρία 3.000.000 €.

|                                                |             |
|------------------------------------------------|-------------|
| Υπολογιζόμενο κόστος επισκευών                 | 2.000.000 € |
| Αξία του πλοίου μετά την πράξη γενικής αβαρίας | 800.000 €   |
| Καλυπτόμενο ποσό από τη συνεισφορά             | 1.200.000 € |



### Κανόνες XIX – Φορτίο αδήλωτο ή εσφαλμένως δηλωμένο

Η ζημία ή απώλεια που προκλήθηκε σε πράγματα που έχουν φορτωθεί εν αγνοία του πλοιοκτήτη ή του πράκτορά του ή σε πράγματα που περιγράφησαν εσφαλμένα κατά τη φόρτωση δεν είναι αποδεκτή σαν γενική αβαρία. Τα πράγματα όμως ευθύνονται για συμμετοχή στην αβαρία εφόσον διασώθηκαν.

της δικαστικής οδού την ακύρωση ή τροποποίηση της σύμβασης επιθαλάσσιας αρωγής, εφόσον αυτή έχει συναφθεί υπό το κράτος πίεσης ή άλλου ελαττώματος της βούλησης, το οποίο είναι πολύ πιθανόν να εμφανισθεί υπό το κράτος του κινδύνου.

Το **άρθρο 8** ορίζει τις προϋποθέσεις, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη υπό του δικαστή όταν καθορίζει την εύλογη αμοιβή, δηλαδή τον κίνδυνο που διέτρεξε ο διασώστης, τις ζημιές που υπέστη, τις προσπάθειες που κατέβαλε, την αξία των πραγμάτων που διεσώθησαν.

Το **άρθρο 9** αποκλείει την καταβολή αμοιβής, όταν το υποκείμενο της διάσωσης είναι πρόσωπα. Δίδει όμως το περιθώριο, εάν επιδικασθεί αμοιβή για τη σωτηρία πραγμάτων, μέρος αυτής να δοθεί και στους διασώσαντες πρόσωπα.

Το **άρθρο 10** ορίζει ως προθεσμία παραγραφής αξιώσεων, που γεννώνται εκ της επιθαλάσσιας αρωγής, τα 2 έτη από τότε που ολοκληρώθηκε η αρωγή, εντός των οποίων πρέπει να ασκηθεί κάθε σχετική αξίωση.

Τέλος, το **άρθρο 11** επιβάλλει την υποχρέωση του Πλοιάρχου να παρέχει βοήθεια στη θάλασσα σε κινδυνεύοντα πρόσωπα, ακόμη και σε εχθρούς της χώρας όταν αυτή βρίσκεται σε πόλεμο, εφόσον δεν θέτει σε κίνδυνο πλοίο, πλήρωμα και επιβάτες. Η υποχρέωση αυτή του Πλοιάρχου και η εξ αυτής ευθύνη είναι προσωπική και δεν γεννά ευθύνη του πλοιοκτήτη.

**Πίνακας 10.2**  
**Συγκριτικός πίνακας άρθρων**  
**ΔΣ 1910 και ΔΣ 1989**

|       | ΣΥΜΒΑΣΗ 1910 | ΣΥΜΒΑΣΗ 1989    |
|-------|--------------|-----------------|
| Άρθρο | 1            | 1,3,6 § 1       |
|       | 2            | 12, 13          |
|       | 3            | 19              |
|       | 4            | 17 (αναλογικώς) |
|       | 5            | 12 § 3          |
|       | 6            | 15              |
|       | 7            | 7               |
|       | 8            | 13, 22          |
|       | 9            | 16              |
|       | 10           | 23              |
|       | 11           | 10              |
|       | 14           | 4               |
|       | 15           | 2, 15 § 2, 16   |

Τα λοιπά **άρθρα 12–15** αφορούν σε ρυθμίσεις για την προσαρμογή των εθνικών νομοθεσιών και την κύρωση της σύμβασης.

Εκ των άρθρων τέλος του συνοδού πρωτοκόλλου του 1967, ενδιαφέρον παρουσιάζει το 1<sup>ο</sup> άρθρο, όπου τροποποιεί το άρθρο 14 και επεκτείνει τις διατάξεις της σύμβασης και στα πολεμικά ή άλλα κρατικά σκάφη.

Στο **άρθρο 1 της Σύμβασης του Λονδίνου** επιχειρείται κατ' αρχήν εννοιολογική οριοθέτηση όρων, συναφών με τις διατάξεις της σύμβασης και συγκεκριμένα:

1) **Θαλάσσια αρωγή** χαρακτηρίζεται κάθε δραστηριότητα που στοχεύει στο να προσφέρει βοήθεια σε πλοίο ή σε άλλο περιουσιακό στοιχείο που βρίσκεται σε κίνδυνο, σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα. Προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό, είτε μεμονωμένης πράξης ή δραστηριότητας, είτε συνόλου πράξεων, ως επιχείρησης επιθαλάσσιας αρωγής είναι:

α) Σκοπούμενη παροχή βοήθειας.

β) Σε πλοίο ή άλλο κατασκεύασμα ή ναυπήγημα ή σε οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο. Το περιουσιακό στοιχείο δεν είναι απαραίτητο να βρίσκεται επί του πλοίου ή να διέφυγε εξ αυτού. Είναι δυνατό να έχει διαφύγει της εποπτείας του κυρίου ή του δικαιούχου και να κατέλξε στα ύδατα (αρπαγή φορτίου λόγω θαλασσοταραχής από χώρους λιμένα).

γ) Η βοήθεια να παρέχεται υπό καθεστώς κινδύνου.

δ) Η βοήθεια να παρέχεται σε ύδατα, ανεξαρτήτως αν αυτά είναι θαλάσσια, λιμναία, ποτάμια, περικλείονται από διαύλους, πορθμούς, ισθμούς, διώρυγες ή είναι πλεύσιμα ή όχι.

2) **Ως πλοίο** χαρακτηρίζεται κάθε κατασκευή ικανή για ναυσιπλοΐα. Η γενικότητα της περιπτώσεως β' του άρθρου 1 ήταν απαραίτητη προκειμένου να μην καταλείπεται αμφιβολία για το αντικείμενο παροχής βοήθειας ή για το χαρακτηρισμό αυτής, όταν αυτή παρέχεται σε πλωτό μέσον διάφορον κατασκευαστικά ή νομοτεχνικά του ναυπηγήματος που θεωρείται ως πλοίο και εν πάση περιπτώσει να υπαχθούν στη σύμβαση όσο το δυνατόν περισσότερες περιπτώσεις βοήθειας.

3) **Ως περιουσιακό στοιχείο** θεωρείται οτιδήποτε έχει αξία και δεν είναι σταθερά συνδεδεμένο με την ξηρά, δηλαδή φορτίο, εξοπλισμός πλοίου, ναύλος, τιμαλφή των επιβατών, αποσκευές.

Διευκρινίζεται η έννοια βλάβη περιβάλλοντος οριζόμενη ως βλάβη σε πρόσωπα, θαλάσσια ζωή, ύδατα, παρακείμενες περιοχές, αναφέρονται δε και ορισμένοι παράγοντες ρύπανσης (μόλυνση, φωτιά, έκρηξη).

### 12.1 Γενικά για τη θαλάσσια ασφάλιση

Η ανάγκη αντιμετώπισης των θαλάσσιων κινδύνων και των ζημιών που προέρχονταν απ' αυτούς αποτέλεσε ανέκαθεν επιδίωξη των ασχολούμενων με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, κυρίως των ιδιοκτητών πλοίων και των δι' αυτών μεταφερόμενων φορτίων. Η αντιμετώπιση του μείζονος φυσικού στοιχείου και των απρόβλεπτων μεταβολών αυτού με τους κινδύνους που αυτές συνεπάγονταν έθετε σε αμφιβολία την ύπαρξη και την ακεραιότητα των διά της θαλάσσης κινούμενων ή διαμετακομιζόμενων, η αξία των οποίων είναι αρκετά υψηλή και η απώλεια της οποίας δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί από ένα και μόνο πρόσωπο δίχως την οικονομική του συρρίκνωση.

Διεφάνη λοιπόν ότι είναι απαραίτητο οι ιδιοκτήτες των αντικειμένων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες δραστηριότητες, σε περίπτωση που αυτά απολεσθούν ή καταστραφούν, να μπορούν να επανορθώσουν τη ζημία, δίχως να υποστούν οι ίδιοι οικονομική καταστροφή.

Εξάλλου, κεφαλαιούχοι που είχαν τη δυνατότητα να διαθέσουν ποσά κατά τρόπο που να τους αποφέρουν κέρδος και οι οποίοι έστρεψαν το ενδιαφέρον τους στον θαλάσσιο χώρο σταθμίζοντας τη συχνότητα των ταξιδιών που ήταν κερδοφόρα, αλλά και εκείνων που απέβαιναν επιζήμια, σκέφτηκαν τη δυνατότητα κέρδους από την «οικονομική προστασία» ενός κερδοφόρου ταξιδιού. Ενός ταξιδιού δηλαδή που θα είχε αίσιο τέλος και αποβαίνοντας κερδοφόρο για τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή του φορτίου που συνήθως ήταν το ίδιο πρόσωπο, θα απέφερε και κέρδη στον προσφέροντα την εξασφάλιση της αποκατάστασης των ζημιών ή της απώλειας των αντικειμένων που εβλάβησαν στη θάλασσα, αποκομίζοντας προμήθεια ή ποσοστά από τον κύριο των αντικειμένων για την κατά τη διάρκεια του ταξιδιού παρεχόμενη κάλυψη.

Δημιουργήθηκε έτσι μια συνήθεια, σύμφωνα με

την οποία ένα άτομο ή ένας σύλλογος ατόμων, συνήθως οικονομικά ισχυρών, ανελάμβαναν την υποχρέωση να αποκαταστήσουν κάθε βλάβη ή απώλεια πραγμάτων στη θάλασσα (πλοίων, φορτίων) απέναντι στον ιδιοκτήτη τους. Σε αντάλλαγμα δε αυτός είχε υποχρέωση να καταβάλει με τον τρόπο που είχε συμφωνηθεί χρηματικό αντάλλαγμα σε αυτούς που δέχθηκαν να του παρέχουν τις προϋποθέσεις, προκειμένου αυτός να επιχειρήσει τη θαλάσσια περιπέτεια από την οποία θα έχει και ο ίδιος κέρδη, εάν αυτή έληγε ομαλά. Στην δε αντίθετη περίπτωση δεν θα υφίστατο οικονομική καταστροφή. Αυτή λοιπόν η τακτική που αποτελεί τη φιλοσοφία της θαλάσσιας ασφάλισης οδήγησε στην ίδρυση των θαλάσσιων ασφαλιστικών οργανισμών και των σήμερα ισχυόντων ασφαλιστικών θεσμών.

**Θαλάσσια ασφάλιση** (ή ναυτασφάλιση όπως έχει επικρατήσει στην κοινή ναυτική ορολογία) είναι η συμφωνία, δυνάμει της οποίας η ασφαλιστική επιχείρηση αναλαμβάνει έναντι ασφαλιστρού να αποκαταστήσει σε περιπτώσεις ορισμένων θαλάσσιων κινδύνων, που προκαλούν απώλεια ή ζημιές αγαθών, την οικονομική τους αξία απέναντι στο πρόσωπο που έχει συμφέρον στη διατήρησή της (λήπτης ασφάλισης).

Προκειμένου επομένως να χαρακτηριστεί η επιχειρηματική δραστηριότητα ως θαλάσσια ασφάλιση απαιτείται η συνδρομή των εξής στοιχείων:

#### – Συμφωνία

Ως συμφωνία ορίζουμε τη σύμπτωση βούλησης της ασφαλιστικής επιχείρησης και του λήπτη της ασφάλισης επί των ουσιωδών μερών της σύμβασης. Η ασφαλιστική σύμβαση αποτυπώνεται εγγράφως επί τυποποιημένου συνήθως εντύπου, το οποίο καλείται **ασφαλιστήριο**. Το ασφαλιστήριο περιλαμβάνει σύμφωνα με το άρθρο 192 του Εμπορικού Νόμου, το οποίο ισχύει και επί θαλάσσιας ασφάλισης, τα εξής στοιχεία:



Revised 1994, 2007 (v2.0)

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by  
BIMCO, Copenhagen

# BIMCO

## CONGENBILL 2007

### BILL OF LADING

To be used with charter parties

Page I

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Shipper                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Bill of Lading No.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Reference No.                      |
| Consignee                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Vessel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                    |
| Notify address                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Port of loading                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Port of discharge                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                    |
| Shipper's description of goods                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Gross weight                       |
| (of which          on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                    |
| Freight payable as per CHARTER PARTY dated:                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p><b>SHIPPED</b> at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.</p> <p>Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.</p> <p>IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.</p> <p>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.</p> |                                    |
| FREIGHT ADVANCE<br>Received on account of freight:                                                                                                                                                                                                                                                                             | Date shipped on board                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Place and date of issue            |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Number of original Bills of Lading |
| <p>Signature:</p> <p>(i) .....Master</p> <p>Or Master's name and signature</p> <p>(ii) .....as Agent for the Master</p> <p>Agent's name and signature</p> <p>Or</p> <p>(iii) .....as Agent for the Owner*</p> <p>Agent's name and signature</p> <p>..... Owner</p> <p>*If option (iii) filled in, state Owner's name above</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                    |

Η παρούσα έκδοση του *Ναυτιλιακού Δικαίου* περιλαμβάνει τους θεσμοθετημένους εθνικούς κανόνες, καθώς και ομοιόμορφες πρακτικές ή συνήθειες στον τομέα των διεθνών μεταφορών. Η γνώση τους θα βοηθήσει τον Πλοίαρχο να επιλύσει πιθανά προβλήματα κατά τις επαφές του με ιδιώτες (φορτωτές, ναυλωτές, παραλήπτες φορτίου) ή δημόσιες αρχές στα ταξίδια του. Οι ναυλώσεις, τα ναυλοσύμφωνα, οι Νηογνώμονες, οι φορτωτικές, η αβαρία, οι συμβάσεις ρυμούλκησης και επιθαλάσσιας αρωγής για τις μεταφορές, η θαλάσσια ασφάλιση και η υποθήκη των πλοίων είναι μερικά μόνο από τα θέματα που πραγματεύεται το βιβλίο αυτό.



ISBN 978-960-337-204-2