

## **ΤΑ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΟΥΝΤΑ ΣΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ** **ΠΡΟΣΩΠΑ: ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ**

### **Α! ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Ως μεταφορά, εν γένει, (είτε δια ξηράς είτε δια θαλάσσης είτε δια του αέρος πραγματοποιείται) νοείται η επ' αμοιβή μετακίνηση αντικειμένων / εμπορευμάτων / αγαθών από τόπου σε τόπο. Από την ίδια την φύση της μεταφοράς προκύπτει ότι τρία είναι τα βασικά πρόσωπα της όλης συναλλαγής: Ο αποστολέας / φορτωτής των μεταφερομένων, ο μεταφορέας και ο παραλήπτης (ο οποίος μπορεί να ταυτίζεται με τον αποστολέα).

Ειδικότερα, σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς είναι η συμφωνία με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει έναντι ανταλλάγματος (του λεγόμενου «ναύλου») την ίδια θαλάσσια μεταφορά αγαθών από ένα λιμένα σε άλλον. Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς απαιτεί έγγραφο τύπου, στον οποίο και διατυπώνονται οι όροι της συμφωνίας των μερών. Τα σχετικά έγγραφα είναι είτε το ναυλοσύμφωνο (που έχει ως αντικείμενο την χρήση όλου του πλοίου ή μέρους αυτού για την μεταφορά) είτε η φορτωτική, (που αφορά την μεταφορά συγκεκριμένων αγαθών). Τόσον το ναυλοσύμφωνο όσον και η φορτωτική επιτελούν κατά πρώτο λόγο αποδεικτική λειτουργία. Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς αποτελεί σύμβαση προσχώρησης ενόψει του ότι οι θαλάσσιες μεταφορές λαμβάνουν χώρα με τους προδιατυπωμένους όρους της επιχείρησης που την εκτελεί και εντάσσονται στην ευρύτερη σύγχρονη κατηγορία των συναλλαγών που έχουν τυποποιηθεί και αντικειμενοποιηθεί (υπάρχουν διάφοροι τύποι ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών, αναλόγως της μεταφοράς και των μεταφερομένων).

Ως θαλάσσιος μεταφορέας νοείται ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο με σκοπό την διενέργεια της θαλάσσιας μεταφοράς. Αυτός είναι είτε ο κύριος του πλοίου που το εκμεταλλεύεται (πλοιοκτήτης) είτε τρίτος ο οποίος εκμεταλλεύεται πλοίο που ανήκει σε άλλον (εφοπλιστής) (άρθρο 105 ΚΙΝΔ). Συναφώς, το άρθρο 1 περ. (α) των Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ, ορίζει ότι ο όρος «μεταφορέας» περιλαμβάνει τον πλοιοκτήτη ή τον ναυλωτή, ο οποίος

έχοντας στην εκμετάλλευσή του το πλοίο, συμβάλλεται με σύμβαση μεταφοράς με τον φορτωτή/αποστολέα των μεταφερομένων (βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο παρ. 181).

## **Β' Ο ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΟΜΕΝΟΣ ΤΟ ΠΛΟΙΟ**

Το κεντρικό πρόσωπο στην σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, αυτός δηλαδή που εκπληρώνει την χαρακτηριστική της συμβάσεως παροχή (Characteristische Leistung), είναι ο εκμεταλλεόμενος το πλοίο, θαλάσσιος μεταφορέας - επιχειρηματίας. Χρήσιμο, επομένως, είναι να γίνει λόγος για ποιός το εκμεταλλεύεται το πλοίο και ποιά είναι η δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Όπως προελέχθη, την εκμετάλλευση του πλοίου μπορεί να την έχει είτε ο πλοιοκτήτης είτε ο εφοπλιστής. Εφοπλιστής είναι αυτός που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίο, το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε άλλο πρόσωπο (αρθ. 105-106 ΚΙΝΔ). Η εκμετάλλευση αυτή μπορεί να στηρίζεται σε έννομη σχέση, εμπράγματη ή ενοχική (επικαρπία, μίσθωση κλπ.), είτε σε απλή πραγματική κατάσταση. Βασική, πάντως, προϋπόθεση του εφοπλισμού είναι ο εφοπλιστής να ασκεί για δικό του λογαριασμό την ναυτιλιακή επιχείρηση που δομείται με κεντρικό πυρήνα το πλοίο. Δηλ. ο εφοπλιστής, εκτός από την απόλαυση των κερδών, επωμίζεται απεριόριστα και τον οικονομικό κίνδυνο από την εκμετάλλευση του πλοίου.

Εξάλλου, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις, ο εφοπλιστής οφείλει να δηλώσει στη λιμενική αρχή του τόπου νηολόγησης, από κοινού με τον κύριο του πλοίου, ότι ο πρώτος θα εκμεταλλεύεται τούτο για δικό του λογαριασμό. Εάν δεν γίνει η δήλωση αυτή, παράγεται μαχητό τεκμήριο ότι ο κύριος του πλοίου το εκμεταλλεύεται για δικό του λογαριασμό, ότι δηλαδή είναι πλοιοκτήτης. Το τεκμήριο, όμως, αυτό, ως μαχητό, μπορεί να αποκρουσθεί από εκείνον που έχει έννομο συμφέρον, αν αποδείξει την εκμετάλλευση του πλοίου από τρίτο. Είναι δε ζήτημα πραγματικό, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, ποιός πράγματι έχει την εκμετάλλευση του πλοίου, δηλαδή ο κύριος αυτού ή τρίτος εφοπλιστής (ΑΠ 11/2009 ΕΝΔ 2009.1, ΑΠ

5/2009 ΔΕΕ 2009.800, ΕφΠειρ 548/2010 ΕΝΔ 2011.28, ΕφΠειρ 832/2008 ΕΝΔ 2009.13).

Περαιτέρω, από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρ. 84, 105, 106 ΚΙΝΔ συνάγεται ότι, όταν υπάρχει απαίτηση από την εκμετάλλευση του πλοίου κατά του εφοπλιστή, δηλ. εναντίον εκείνου που εκμεταλλεύεται ξένο πλοίο, μπορεί ο δανειστής να στραφεί και κατά του εφοπλιστή και κατά του κυρίου του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει κατά νομική κυριολεξία παθητική σε ολόκληρο ενοχή (481 ΑΚ), διότι οφειλέτης της απαιτήσεως που πηγάζει από την εκμετάλλευση του πλοίου είναι μόνο ο εφοπλιστής, ενώ ο κύριος του πλοίου ευθύνεται για την απαίτηση αυτή μόνο με το συγκεκριμένο περιουσιακό στοιχείο, το πλοίο. Δεν υπάρχει δηλ. παράλληλη προσωπική ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις που πηγάζουν από τον εφοπλισμό. Απλώς, ο κύριος του πλοίου είναι υποχρεωμένος να ανεχθεί την αναγκαστική εκποίηση επί του πλοίου του για την ικανοποίηση των εκ του εφοπλισμού απαιτήσεων. Ενάγεται δε και αυτός (ο κύριος) μόνο για να υπάρχει τίτλος εκτελεστός και κατ' αυτού (βλ. Κ. Ρόκα, Ναυτικό Δίκαιο, 1968 παρ. 43, ΑΠ 624/1968 ΕΕΔ 1969. 243, ΑΠ 214/1968 ΕΕΔ 1968. 429, ΕφΠειρ 37/2011 ΕΝΔ 2011.114, ΕφΠειρ 516/1986 ΕΝΔ 1986.231).

Επειδή το πλοίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό περιουσιακό στοιχείο αλλά και επιχείρηση (εφόσον βρίσκεται σε λειτουργία), αυτός που το αποκτά ευθύνεται δια και μέχρι της αξίας του για τα χρέη που το αφορούν, κατ' εφαρμογή της διάταξης της ΑΚ 479. Σε περίπτωση, όμως, ύπαρξης εφοπλισμού, ο νέος κύριος του πλοίου δεν ευθύνεται για τις απαιτήσεις από την προηγούμενη εκμετάλλευσή του, διότι δεν υφίσταται γι' αυτές ενοχική αξίωση κατά του προηγούμενου κυρίου (ΜΕφΠειρ 582/14).

### **Γ' Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ**

Ο εκμεταλλεούμενος το πλοίο (συνηθέστατα ο πλοιοκτήτης και πολύ σπανιότερα ο εφοπλιστής) αναθέτει με σύμβαση την διαχείριση του, δηλ. την φροντίδα διεκπεραίωσης των καθημερινών ενεργειών που σχετίζονται με την εκμετάλλευσή του, σε μία τρίτη εταιρεία, την λεγόμενη διαχειρίστρια εταιρεία.

Η εταιρεία αυτή συνήθως έχει συσταθεί (ή συνιστάται ad hoc) σύμφωνα με αλλοδαπό δίκαιο και εγκαθιστά γραφεία στην Ελλάδα κατά τις διατάξεις του ΑΝ 89/67 και του Ν. 27/75, όπως ισχύουν σήμερα.

Οι συμβάσεις διαχείρισης διακρίνονται συνήθως α) σε: Συμβάσεις τεχνικής διαχείρισης πλοίων, σύμφωνα με τις οποίες ο διαχειριστής αναλαμβάνει τη συντήρηση, τον εξοπλισμό και την επάνδρωση του πλοίου και β) σε συμβάσεις τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης πλοίων, κατά τις οποίες ο διαχειριστής έχει επιπλέον των ανωτέρω και την επιμέλεια της εκναύλωσης, της είσπραξης των ναύλων, της πληρωμής των εξόδων και της συναγωγής των οικονομικών αποτελεσμάτων, καθώς και την επιμέλεια για την δικαστική εκπροσώπηση του πλοιοκτήτη.

Η διαχείριση του πλοίου από τρίτη εταιρεία, αποτελεί χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής επιχείρησης. Πράγματι, η συνήθης μορφή ναυτιλιακής επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι εκείνη κατά την οποία ο θαλάσσιος επιχειρηματίας μη θέλοντας να διακινδυνεύσει απεριόριστα κεφάλαια, συνιστά μία ή περισσότερες εταιρίες σύμφωνα με αλλοδαπό δίκαιο (και σπανιότερα σύμφωνα με το ημεδαπό δίκαιο), οι οποίες αγοράζουν συνηθέστατα ένα (μονοβάπορες) ή - πολύ σπανιότερα - περισσότερα πλοία και τα εκμεταλλεύονται για δικό τους λογαριασμό, με την ανάθεση της διαχειρίσεώς τους σε άλλη εταιρία (που προϋπάρχει ή ιδρύεται για τον λόγο αυτό) και ενεργεί για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας. Τον οικονομικό/μετοχικό έλεγχο της πλοιοκτήτριας, αλλά και της διαχειρίστριας εταιρίας, διατηρεί το ίδιο πρόσωπο που συμμετέχει συνήθως και στη διοίκησή τους κερδοσκοπώντας έμμεσα, ως αποκλειστικός (ή κύριος) μέτοχος, με την απόληψη κερδών από την οικονομική ανάπτυξη της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Η επιχειρηματική αυτή δραστηριότητα δεν προσδίδει μόνη της την ιδιότητα και τις έννομες συνέπειες του εφοπλιστή στον θαλάσσιο επιχειρηματία. Στην περίπτωση αυτή, ό,τι ακριβώς δεν θέλει να έχει και δεν έχει ο εν λόγω επιχειρηματίας είναι η βούληση εκμετάλλευσης του πλοίου (άμεσα) για λογαριασμό του ώστε να αποκτήσει την ιδιότητα του εφοπλιστή (ΑΠ 905/10).

Ωστόσο, υπό προϋποθέσεις που εκφεύγουν της παρούσας, μπορεί να γίνει άρση του εταιρικού πέπλου της πλοιοκτήτριας εταιρείας και να ευθύνεται για τις υποχρεώσεις της σε ολόκληρο με το νομικό πρόσωπο αυτής (ΟΛΑΠ 2/13) ο κυρίαρχος μέτοχος / διοικητής (beneficial owner/principal).

Σημειωτέον ότι, εκτός από την μορφή αυτή διαχείρισης πλοίων (δηλ. της ταύτισης συμφερόντων μεταξύ πλοιοκτήτη και διαχειριστή), υπάρχει και εκείνη κατά την οποία ο διαχειριστής ασχολείται με την κατ' επάγγελμα διαχείριση πλοίων ξένων συμφερόντων.

Η ενοχική σχέση που συνδέει το διαχειριστή με τον πλοιοκτήτη είναι μίσθωση ανεξάρτητων υπηρεσιών, στην οποία εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις του ΑΚ για την εντολή. Ο διαχειριστής συνήθως συναλλάσσεται με τους ενδιαφερόμενους για το πλοίο τρίτους στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη, οπότε είναι άμεσος αντιπρόσωπος του. Κατά συνέπεια, τα έννομα αποτελέσματα κάθε δικαιοπραξίας, που επιχειρεί ο διαχειριστής στο πλαίσιο της γενικής ή ειδικής εξουσίας του, αφορούν ευθέως τον πλοιοκτήτη (άρθρο 211 ΑΚ).

Ο διαχειριστής έχει ίδια ευθύνη μόνο όταν δεν δηλώνει ρητά ότι ενεργεί για τον πλοιοκτήτη και δεν προκύπτει σαφώς από τις περιστάσεις ότι επιχειρεί τη σχετική δικαιοπραξία γι' αυτόν (ΑΠ 57/2002 ΧρΙΔ 2002.114, ΑΠ 476/1991 ΕΕΝ 1992.291, ΑΠ 1382/1989 ΕΛΔν 1992308, ΑΠ 752/1987 ΕΕΝ 1988.300, ΑΠ 1180/1984 ΕΕμπΔ 1985.502), καθώς και όταν η δικαιοπραξία εμφανώς υπερβαίνει τα όρια της εξουσίας του (π.χ πώληση του πλοίου). Ο διαχειριστής διαφέρει από τον εφοπλιστή, διότι ο τελευταίος εκμεταλλεύεται για τον εαυτό το πλοίο, που ανήκει σε άλλον, δηλαδή εκτελεί με ξένο πλοίο ναυτιλιακές εργασίες στο όνομα και για λογαριασμό του, είναι δε υποκείμενο των σχετικών με την εκμετάλλευση ξένου πλοίου δικαιοπραξιών. Αντίθετα, ο διαχειριστής προβαίνει σε υλικές ή νομικές πράξεις που αφορούν στην εκμετάλλευση πλοίου στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

## **Δ! Η ΕΜΠΛΟΚΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Όταν ο πλοιοκτήτης θέλει να εκναυλώσει το πλοίο του συνήθως αναθέτει στον διαχειριστή να έλθει σε επαφή με έναν ναυλομεσίτη που διαμεσολαβεί στην σύναψη της ναύλωσης φέροντας σε επαφή τον πελάτη του (υποψήφιο ναυλωτή) με τον πλοιοκτήτη (μέσω του διαχειριστή). Για να καταλήξει όμως να προτείνει ο ναυλομεσίτης στον πελάτη του, την ναύλωση συγκεκριμένου πλοίου συνήθως έχει απευθυνθεί προηγουμένως σε έναν παραγγελιοδόχο θαλάσσιας μεταφοράς, ο οποίος αναλαμβάνει την οργάνωση της μεταφοράς και την εξεύρεση του κατάλληλου πλοίου. Αφού δε συναφθεί η σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς, αυτός που θα φροντίσει να εκτελεσθεί κατά τρόπο συμβατό με τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη και των ενδιαφερομένων για το φορτίο, είναι ο ναυτικός πράκτορας. Τον ρόλο αυτών των προσώπων αλλά και το ποιός τελικά φέρει την ιδιότητα του θαλάσσιου μεταφορέα θα ανιχνεύσουμε στην συνέχεια του παρόντος. Πρέπει δε να τονισθεί συναφώς ότι οι ιδιότητες κάτω από τις οποίες φαίνεται να συμβάλλονται τα διάφορα μέρη δεν αρκούν ενίοτε για να προσδώσουν σε αυτά τον προσήκοντα νομικό χαρακτηρισμό. Ακόμη, πρέπει να σημειώσουμε ότι τα πράγματα περιπλέκονται όταν κάποια εμπορεύματα για να φθάσουν στον προορισμό τους μεταφέρονται πρώτα δια ξηράς και μετά διά θαλάσσης.

### **Ε! Ο ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΗΣ**

Ο ναυλομεσίτης (sea broker) είναι ανεξάρτητος επαγγελματίας και έμπορος (άρθρο 1 ΕμπΝ και 2 εδ. δ' ΝΔ αρμοδιότητας εμποροδικείων). Αυτός συνήθως, μεσολαβεί μόνον και δεν μετέχει στην κατάρτιση της συμβάσεως μεταξύ των ενδιαφερομένων, τους οποίους απλώς φέρνει σε επαφή, οπότε και δεν ευθύνεται για την καλή εκτέλεση αυτής (ΕφΠειρ 456/2000 Ναυτική Δικαιοσύνη 4 [2001], σελ. 425). Η σύμβαση ναυλομεσιτείας είναι άτυπη και ετεροβαρής σύμβαση βασιζόμενη στις διατάξεις του άρθρου 703 ΑΚ. Με βάση τη διάταξη αυτή ο ναυλομεσίτης έχει αξίωση για αμοιβή, ευθύς μόλις καταρτισθεί έγκυρα, η σύμβαση της ναύλωσης για την οποία διαμεσολάβησε ή υπέδειξε την προς τούτο ευκαιρία (πρβλ. ΑΠ 333/1999 ΕΛΔ 40,173S, βλ. και

ΕφΠειρ 366/1998 ΕΝΔ 26,420), χωρίς η αμοιβή του αυτή να εξαρτάται πολλές φορές από την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης ή της πρότερης απόληψης του ναύλου από τον εκναυλωτή. Ο ναυλομεσίτης διατηρεί την αξίωσή του για αμοιβή και αν ακόμη η σύμβαση της ναύλωσης διαρρηχθεί ανυπαίτια για τον εκναυλωτή, όταν αυτός δικαιούται αποζημίωσης λόγω μη εκπλήρωσης της σύμβασης (ΑΠ 333/1999 ΕΛΔ 1999.1735, ΕφΠειρ 456/2000 ΔΕΕ 2000. 892, ΕφΠειρ 366/1998 ΕΝΔ 1998.420, Δ. Καμβύση «ΚΙΝΔ» εκδ. 1982 σελ. 290, Σακκέτας στην ΕρμΑΚ άρθρο 703 αριθμ. 23, 29 και 38, Καυκά «Ενοχικό Δίκαιο» υπ' άρθρο 703 παρ. 1, 2 και 3).

Στην ναυλομεσιτεία τίθεται συνήθως η ρήτρα ότι η αμοιβή είναι πληρωτέα επί μισθωμάτων δεδουλευμένων και καταβλητέων (on hire earned and paid). Η ρήτρα αυτή, (βλ. ΕΑ 6890/78: ΕΝΔ 6,283) γίνεται δεκτό ότι έχει την έννοια πως η αξίωση της αμοιβής γεννάται μετά την πληρωμή του ναύλου, αν δε η αμοιβή είναι πληρωτέα τμηματικά κατά την πληρωμήν κάθε δόσης χρονοναύλου, δηλ. η ρήτρα αφορά τον τρόπο εξόφλησης της αμοιβής.

### **ΣΤΙ Ο ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΟΔΟΧΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς αναλαμβάνει με σύμβαση με τον παραγγελέα, να ενεργήσει στο δικό του όνομα, για λογαριασμό όμως του παραγγελέα, ό,τι απαιτείται για την πραγμάτωση της (όλης) μεταφοράς. Συγκεκριμένα αναλαμβάνει να μεριμνήσει για την ανεύρεση του μεταφορέα και τη σύναψη με αυτόν σύμβασης για την εκτέλεση της μεταφοράς (ΑΠ Ολ 33/1998 ΕλλΔνη 1998, 1262, ΔΕΕ 1998, 990, ΑΠ 700/2007, ΑΠ 304/2007 ΔΕΕ 2007, 825, ΑΠ 89/2005 ΕλλΔνη 2005, 1454), έχοντας ελευθερία στην επιλογή των μέσων και των δρομολογίων που θα χρησιμοποιήσει. Ο παραγγελιοδόχος ευθύνεται για την καλή εκτέλεση της παραγγελίας φέρει δε και αντικειμενική εγγυητική ευθύνη για τις πράξεις του μεταφορέα ή των άλλων μεσολαβούντων παραγγελιοδόχων κατά τα άρθρα 96, 97 και 98 ΕμπΝ (ΑΠ 89/2005 ΕλλΔνη 2005, 1454, Κιάντου-Παμπούκη ό.π., σελ. 316 Α). Τα παραπάνω προκύπτουν από τις διατάξεις των άρθρων 90 επ. και 85 επ. ΕμπΝ, οι οποίες έχουν ανάλογη εφαρμογή και στη θαλάσσια μεταφορά, δεδομένου ότι ο ΚΙΝΔ και οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν περιέχουν διατάξεις

για τους παραγγελιοδόχους που μεσολαβούν στη ναύλωση ή στη θαλάσσια μεταφορά (ΕφΠειρ 305/2005 ΕΝΔ 2005, 101, ΕφΠειρ 1019/2005 ΔΕΕ 2006,25, ΕφΠειρ 456/2000 ΔΕΕ 2000, 892, ΕφΠειρ 191/1997 ΕΝΔ 25, 383, ΕφΠειρ 299/1996 ΕΝΔ 24, 277).

Σε κάθε περίπτωση, από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 90 επ. ΕμπΝ και 361 και 713 επ. ΑΚ συνάγεται ότι στα πλαίσια της αρχής της ελευθερίας των συμβάσεων δύναται να συναφθεί άτυπη σύμβαση παραγγελίας, βάσει της οποίας ένα πρόσωπο που ενεργεί επιχειρηματικά ως παραγγελιοδόχος, αναλαμβάνει έναντι αμοιβής την υποχρέωση να συνάψει για λογαριασμό του παραγγελέα μία άλλη σύμβαση, ακόμα και στο όνομα του τελευταίου. Στην περίπτωση αυτή ο παραγγελιοδόχος δικαιούται αμοιβής εφόσον η σύμβαση η οποία καταρτίστηκε για λογαριασμό του παραγγελέα, οφείλεται αιτιωδώς στην παρέμβαση του παραγγελιοδόχου [βλ. ΑΠ 1301/2006 ΧρΙΔ 2006,915].

Ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς δεν είναι μεταφορέας αλλά αναλαμβάνει με σύμβαση να προωθήσει την μετατόπιση των πραγμάτων του παραγγελέα από τόπο σε τόπο, συνάπτοντας συμβάσεις με άλλους μεταφορείς, συνήθως στο όνομα του αλλά για λογαριασμό του μεταφορέα. Αντίθετα, εάν ενεργεί ως αντιπρόσωπος του παραγγελέα, ενεργεί ως πράκτορας του τελευταίου, απέναντι στον οποίο δεν αναλαμβάνει ευθύνη άμεσα για τη μεταφορά.

Έτσι, ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς ευθύνεται για τους ίδιους λόγους που ευθύνεται και ο θαλάσσιος μεταφορέας (ΕΠ 557/1997 ΕΕμπΔ 1999,114, ΕφΠειρ 1019/2005 ΕΝΔ 33,401). Σε περίπτωση όμως που η απώλεια ή η ζημία των πραγμάτων οφείλεται σε ίδια και αυτοτελή συμπεριφορά του παραγγελιοδόχου, ο τελευταίος έχει πλήρη προσωπική ευθύνη (ΑΠ 303/1992 Νομος). Ευθύνεται κατ' αρχάς ατομικώς για τις πράξεις και παραλείψεις του κατά την άσκηση της δραστηριότητας του και υποχρεούται να αποκαταστήσει κάθε ζημία του παραγγελέως του. Τέλος, ο παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς ευθύνεται απέναντι στον ασφαλιστή, που κατέβαλε το ασφάλισμα στον ασφαλισμένο φορτωτή και υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα



τούτου κατά το αρ. 210 ΕμπΝ, που έχει εφαρμογή και στις θαλάσσιες ασφαλίσεις (βλ. ΕφΠειρ 596/1999 ΔΕΝ 27, 270).

## **Ζ! ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ**

Η θαλάσσια μεταφορά μπορεί να αποτελεί μέρος συνδυασμένης διεθνούς μεταφοράς (Multimodal Transport Operation), δηλαδή αυτής που ενεργείται από περισσότερα από ένα μεταφορικά μέσα, διαφορετικού τύπου, αλλά υπό ενιαία σύμβαση και συνήθως υπό μία ενιαία φορτωτική που καταλαμβάνει την όλη μεταφορά από την παραλαβή μέχρι την παράδοση του εμπορεύματος (βλ. Αλ. Κιάντου-Παμπούκη, Η συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων στην Ελληνική Νομολογία, ΕπισκΕμπΔ 2001, 585-600, Ελ. Γκολογκίνα-Οικονόμου, Ζητήματα από τη διεθνή συνδυασμένη μεταφορά πραγμάτων, ΕπισκΕμπΔ 2001,600-603, Χρ. Χρυσάνθη, Η ευθύνη στη συνδυασμένη και στη μικτή μεταφορά εμπορευμάτων, ΕΝαυτΔ 37,65). Η ευθύνη του παραγγελιοδόχου μεταφοράς είναι ενιαία για όλο το στάδιο της μεταφοράς, δεδομένης της συνήθως υπάρχουσας αντικειμενικής αδυναμίας εντοπισμού του σταδίου κατά το οποίο έλαβε χώρα η ζημία, η βλάβη ή απώλεια των μεταφερόμενων πραγμάτων, αλλά και της έλλειψης άλλης ειδικής νομοθετικής ρύθμισης.

Χαρακτηριστικά, στις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές, ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς αποκαλείται "διαμεταφορέας" (freight forwarder), ενώ ο εκτελών την μεταφορά "operator" («ΜΤΟ»). Η διεθνής συνδυασμένη μεταφορά συνάπτεται και εκτελείται με τη διαμεσολάβηση παραγγελιοδόχου μεταφοράς. Ο τελευταίος δεν εκτελεί ο ίδιος τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά αλλά οργανωτικά συντονίζει τη μεταφορά έως το λιμάνι προορισμού, συμπεριλαμβανομένων και των ενδιαμέσων βοηθητικών εργασιών και μέχρι την τελική παράδοση των μεταφερομένων στον παραλήπτη, καταρτίζοντας με τον αποστολέα τη σύμβαση στο δικό του όνομα, εκδίδοντας τις φορτωτικές και διατηρώντας στην ουσία πλήρη ελευθερία στην επιλογή των μέσων μεταφοράς. (ΜΠρΠατρ 731/2008)

Για την ευθύνη του μεταφορέα συνδυασμένης μεταφοράς και αντίστοιχα του παραγγελιοδόχου μεταφοράς έχουν αναπτυχθεί στην θεωρία και στην νομολογία δύο βασικές απόψεις:

Η πρώτη άποψη υποστηρίζει ότι η ευθύνη διέπεται πάντοτε από τους κανόνες που ρυθμίζουν το τελευταίο στάδιο της μεταφοράς, ενώ κατά την δεύτερη άποψη πρέπει να εντοπισθεί το στάδιο της μεταφοράς κατά το οποίο επήλθε η ζημία και να εφαρμοσθούν οι αντίστοιχοι κανόνες. Σχετικές με την συνδυασμένη μεταφορά είναι η Διεθνής Σύμβαση του ΟΗΕ του 1980, και η Διεθνής Σύμβαση UNCITRAL/2009 (γνωστότερη ως Κανόνες του Ρόττερνταμ).

Σε ό,τι αφορά το Ελληνικό Δίκαιο, η έννοια του ΜΤΟ είναι εγγύτερη προς την έννοια του πραγματικού μεταφορέα όχι μόνο γιατί, ενώ ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ενεργεί στο δικό του όνομα αλλά για λογαριασμό του παραγγελέα του, αλλά και γιατί ολόκληρο το πλέγμα των διατάξεων της προαναφερομένων συμβάσεων παραπέμπουν περισσότερο στην έννοια του μεταφορέα. Έτσι, ο ΜΤΟ συνήθως ενεργεί ως principal (εντολέας) αναλαμβάνει, δηλαδή, να διενεργήσει στο όνομά του τη μεταφορά, καθορίζεται το χρονικό σημείο έναρξης της ευθύνης του (taking charge), προσδιορίζεται η ευθύνη του για τους προστηθέντες του και τέλος ο ΜΤΟ περιορίζει την ευθύνη του. Τέτοιες διατάξεις προσιδιάζουν περισσότερο σε μεταφορέα παρά σε παραγγελιοδόχο μεταφοράς.

Παρά ταύτα, ορθότερον θα είναι το θέμα ν' αντιμετωπίζεται in concreto. Εάν, κατά συνέπεια ο ΜΤΟ αναλαμβάνει την υποχρέωση να διενεργήσει μεταφορά και στερούμενος ιδίων μεταφορικών μέσων απευθύνεται σε άλλα πρόσωπα με τα οποία καταρτίζει συμβάσεις προκειμένου τα τελευταία να διενεργήσουν τη μεταφορά και προβαίνει ενδεχομένως στην κατάρτιση των λοιπών συμβάσεων αλλά και στη διενέργεια υλικών πράξεων, τότε βεβαίως πρέπει ν' αντιμετωπίζεται ως παραγγελιοδόχος μεταφοράς και όχι ως μεταφορέας. Στις λοιπές περιπτώσεις, όταν, δηλαδή ο ίδιος διεκπεραιώνει το πραγματικό μέρος της μεταφοράς, τότε ταυτίζεται με τον πραγματικό μεταφορέα.

Εφ.Πειρ. 1168/1997 ΕΕμπΔ (ΜΘ΄) 1998, σελ. 353

Εφ.Πειρ. 1198/1996 ΕΜετΔ 1996, τεύχ. 2, σελ. 83

Να σημειωθεί ότι η συνδυασμένη μεταφορά διακρίνεται από την μικτή μεταφορά, κατά την οποία τα μεταφερόμενα δια ξηράς εμπορεύματα δεν εκφορτώνονται από το αντίστοιχο χερσαίο μεταφορικό μέσο κατά την διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται για την ευθύνη του μεταφορέα το άρθρο 2 της CMR.

## **Η! Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ**

1.- Ανάμεσα στα πρόσωπα που είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένα με την εκμετάλλευση του πλοίου ιδιαίτερα σημαντική θέση κατέχει ο ναυτικός πράκτορας. Με τα σημερινά δεδομένα της ασκήσεως της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, ο θαλάσσιος επιχειρηματίας δεν μπορεί να βρίσκεται σε όλους τους λιμένες που προσεγγίζει το πλοίο για να διεκπεραιώνει όλες εκείνες τις υποθέσεις που είναι απαραίτητες για τη θαλάσσια αποστολή και που πολλές φορές συνδέονται με πολύπλοκες διατυπώσεις.

2.- Ο ναυτικός πράκτορας είναι αυτοτελής και ανεξάρτητος επαγγελματίας, με δική του οργάνωση, που αναλαμβάνει με σύμβαση, κατ' επάγγελμα και αντί αμοιβής, τη διενέργεια εργασιών πρακτορείας σχετικών με τη θαλάσσια αποστολή. Ο ναυτικός πράκτορας μπορεί να αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα του πλοίου δηλαδή ενεργεί για τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο θαλάσσιο επιχειρηματία (πράκτορας του πλοίου – ship agent –) ή εκείνα του φορτίου, δηλαδή ενεργεί για λογαριασμό του ναυλωτή / φορτωτή και του παραλήπτη (πράκτορας του φορτίου – cargo agent).

Ο κύκλος των εργασιών του ναυτικού πράκτορα εν γένει, είναι πολύ ευρύς. Ο ναυτικός πράκτορας ενεργεί για τον θαλάσσιο επιχειρηματία (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή), τον ναυλωτή, τον φορτωτή, ή τον παραλήπτη, νομικές και υλικές πράξεις που έχουν ποικίλη φύση. Συγκεκριμένα, αναλαμβάνει την διενέργεια διοικητικών (λιμενικών, τελωνειακών και

υγειονομικών) διατυπώσεων, που είναι απαραίτητες κατά τον είσπλου και τον έκπλου του πλοίου από τον λιμένα, τη ναυλοχία, την παράδοση του φορτίου προς φόρτωση, την παραλαβή του κατά την εκφόρτωση και την παράδοσή του στους παραλήπτες. Ακόμα, μεριμνά για την διενέργεια επισκευών του πλοίου, για τη σύναψη ναυλώσεων, την εξεύρεση ναυτικών κλπ.

Ως ανεξάρτητος επαγγελματίας ο ναυτικός πράκτορας δεν εμποδίζεται να πρακτορεύει περισσότερα πλοία ή φορτία που ανήκουν σε διαφορετικούς πλοιοκτήτες ή φορτωτές, αντιστοίχως, κλπ., με την προϋπόθεση ότι η πολλαπλή αυτή δραστηριότητά του δεν προσκρούει στους κανόνες που επιβάλλουν υποχρέωση πίστης σε κάθε πελάτη του / εντολέα.

3.- Ο πράκτορας του πλοίου προσλαμβάνεται από τον πλοιοκτήτη (ή τον εφοπλιστή) ή από τον πλοίαρχο, ως αντιπρόσωπό του. Έργο του είναι να πρακτορεύει ένα ή περισσότερα ή όλα τα πλοία της εφοπλιστικής επιχειρήσεως, σε ένα ή σε περισσότερους λιμένες που αυτά προσεγγίζουν, για ένα ή περισσότερα ταξίδια, για ορισμένο ή για αόριστο χρόνο.

Ο πράκτορας του φορτίου προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή, τον φορτωτή ή τον παραλήπτη του φορτίου και έργο έχει να φροντίζει για ό,τι αφορά το φορτίο μόνο (φόρτωση, εκφόρτωση, παραλαβή και παράδοση στους παραλήπτες). Ο πράκτορας του φορτίου πρέπει να συνεργάζεται με τον πράκτορα του πλοίου, αν υπάρχει, για τις διατυπώσεις παραλαβής και παραδόσεως του φορτίου. Αν όμως ο ναυλωτής ή/και ο φορτωτής επιθυμούν να επιταχύνουν την φόρτωση ή την εκφόρτωση, την παραλαβή και διανομή (παράδοση στους παραλήπτες) του φορτίου ή να μειώσουν έμμεσα τον ναύλο, μπορούν με ρήτρα στο ναυλοσύμφωνο (την καλούμενη «ρήτρα διευθύνσεως») να διορίζουν τον πράκτορα από κοινού με τον πλοιοκτήτη (ή τον εφοπλιστή). Στην περίπτωση αυτή, ο πράκτορας ενεργεί και για τα δύο μέρη σε ό,τι αφορά το φορτίο.

3.- Η ελληνική νομοθεσία, διαθέτει διατάξεις για την οργάνωση και την άσκηση του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα, δεν διαθέτει όμως διατάξεις σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής πρακτορείας. Ειδικότερα, διατάξεις

(δημοσίου δικαίου) για την οργάνωση και την άσκηση του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα πλοίου περιέχονται στο π.δ. 229/1995, όπως τροποποιήθηκε από το π.δ. 427/1995.

Σε αντίθεση με τα παραπάνω, διατάξεις που να ρυθμίζουν συστηματικά τις σχέσεις του ναυτικού πράκτορα με τη ναυτιλιακή επιχείρηση που διενεργεί την μεταφορά ή τον δικαιούχο του φορτίου ή τους τρίτους, δεν υπάρχουν στην ελληνική νομοθεσία.

Το νομοθετικό κενό, ειδικά όσον αφορά τις σχέσεις του ναυτικού πράκτορα με τη ναυτιλιακή επιχείρηση, θεωρία και νομολογία προσπάθησαν να το καλύψουν με αναλογική εφαρμογή διατάξεων του εμπορικού και του αστικού δικαίου, οι οποίες διέπουν συγγενείς προς τη σύμβαση ναυτικής πρακτορείας σχέσεις. Έτσι θεωρία και νομολογία κατέληξαν, κατά την κρατούσα γνώμη, ότι πρόκειται για μικτή σύμβαση. Συγκεκριμένα, όσον αφορά στο δικαίωμα του πράκτορα προς απόληψη αμοιβής γίνεται δεκτή η αναλογική εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 648 επόμεν. και 681 επόμεν. ΑΚ, δηλ. ανεξάρτητων υπηρεσιών ή έργου αναλόγως του αν η σύμβαση ναυτικής πρακτορείας εντάσσεται σε πλαίσια διαρκούς συνεργασίας ή αν, αντίθετα, συνάπτεται ευκαιριακά για ορισμένη περίπτωση – καθώς και των άρθρων 713 ΑΚ (εντολή) για την διαχείριση των υποθέσεων που ο ναυτικός πράκτορας αναλαμβάνει.

Η μικτή αυτή σύμβαση δεν ενέχει κύρια και δευτερεύουσα παροχή, ώστε να απορροφάται η τελευταία από την πρώτη, αλλά κάθε μία από τις επί μέρους πρωτογενείς συμβάσεις διατηρεί την αυτοτέλειά της (βλ. ΕφΠειρ 157/09).

4.- Η αντιπροσωπευτική εξουσία του ναυτικού πράκτορα στηρίζεται στη σύμβαση ναυτικής πρακτορείας. Από την άποψη αυτή, συνεπώς, είναι ειδική και γι' αυτό, υπερισχύει απέναντι στη νόμιμη γενική αντιπροσωπευτική εξουσία του πλοιάρχου με την έννοια ότι την παραμερίζει για όσα θέματα είναι αρμόδιοι και οι δύο και για όσο χρόνο βρίσκονται στον ίδιο τόπο. Ο ναυτικός πράκτορας μπορεί να μεριμνά για την εκπροσώπηση του εντολέα του και στα

δικαστήρια σχετικά με τις υποθέσεις που χειρίζεται. Συνεπώς, για τις υποθέσεις αυτές μπορεί να ενάγει και να ενάγεται, στο όνομα φυσικά του εντολέα του και όχι στο δικό του όνομα.

Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, ο ναυτικός πράκτορας, ως εντεταλμένος τη διοίκηση κάποιου κλάδου των υποθέσεων του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή που διενεργεί θαλάσσιες μεταφορές, ή του φορτωτή ή του παραλήπτη, έχει την ιδιότητα του αντιπροσώπου, καθολικού εντολοδόχου των τελευταίων τούτων προσώπων, συνάπτοντας με την ιδιότητά του αυτή, στο όνομα και για λογαριασμό τους, συμβάσεις ναυλώσεως ή θαλάσσιας μεταφοράς με τρίτα πρόσωπα (τον πλοιοκτήτη αν είναι εντολοδόχος του φορτωτή ή τον φορτωτή αν είναι εντολοδόχος του παραλήπτη) ή εκδίδοντας ως αντιπρόσωπος και εντολοδόχος του πλοιάρχου τη θαλάσσια φορτωτική, όταν πρόκειται για θαλάσσια μεταφορά ή άλλο αποδεικτικό έγγραφο της φορτώσεως των πραγμάτων στο πλοίο κατά τα άρθρα 108 και 168 επ. ΚΙΝΔ. Από τις συμβάσεις αυτές δεν δημιουργούνται ούτε δικαιώματα ούτε υποχρεώσεις σε βάρος του. Και τούτο διότι από την δραστηριότητα του αυτή δικαιώματα και υποχρεώσεις δημιουργούνται, σύμφωνα με τη διάταξη που προεκτέθηκε, μόνο υπέρ και κατά αυτού που αντιπροσωπεύει, δηλ. του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή, φορτωτή ή παραλήπτη (ΕφΠειρ 54/15).

Εάν πάλι ήθελε υποτεθεί ότι ο ναυτικός πράκτορας κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας που έχει ανατεθεί σ' αυτόν από τον πλοίαρχο ή τον εφοπλιστή έχει συγχρόνως και την ιδιότητα του προστηθέντος, με την έννοια του βοηθού εκπληρώσεως αυτών στην συγκεκριμένη περίπτωση, δεν γεννάται κατ' αυτού και πάλι καμία αξίωση του ναυλωτή, αφού δεν υφίσταται μεταξύ τους ενοχικός δεσμός από τη σύμβαση ναυλώσεως, η δε δημιουργούμενη ευθύνη προς αποζημίωση του ναυλωτή ένεκα πταίσματος του ναυτικού πράκτορα, βαρύνει, σύμφωνα με την διάταξη του άρ. 334 του ΑΚ, μόνον τον προστήσαντα αυτόν πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, εκτός εάν το πταίσμα του ναυτικού πράκτορα φέρει τον χαρακτήρα αδικοπραξίας, οπότε δημιουργείται ευθύνη και του ιδίου ως υπαιτίου αδίκου πράξεως, η οποία θεμελιώνεται όχι επί της συμβάσεως ναυλώσεως αλλά επί των διατάξεων των άρθρων 914, 922 και 926 ΑΚ (ΜΠρΠειρ 4864/02).

5.- Στη θεωρία και τη νομολογία αμφισβητείται, εξάλλου, αν ο ναυτικός πράκτορας ως εκ της ιδιότητάς του και μόνον είναι και αντίκλητος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του παραλήπτη του φορτίου στον οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του, ώστε να νομιμοποιείται να παραλαμβάνει έγγραφα που απευθύνονται σ' εκείνον.

Κατά μια άποψη, ο ναυτικός πράκτορας δεν θεωρείται αντίκλητος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, εφόσον δεν έχει διορισθεί κατά τον προβλεπόμενο στο άρθρο 142 ΚΠολΔ τρόπο. Υποστηρίζεται, μάλιστα, ότι δεν είναι αντίκλητος ακόμα και αν έχει διορισθεί με την πράξη νηολογήσεως του πλοίου κατά το άρθρο 2 ΚΙΝΔ.

Κατ' άλλη άποψη, αντίθετα, ο ναυτικός πράκτορας μπορεί να παραλαμβάνει δικόγραφα σχετικά με τις υποθέσεις που χειρίζεται. Κατά την άποψη αυτή, η εν λόγω εξουσία του ναυτικού πράκτορα απορρέει από την ιδιότητά του ως γενικού εντολοδόχου και αντιπροσώπου του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, με βάση τις διατάξεις περί αντιπροσωπείας και εντολής.

Από τις ως άνω δύο απόψεις ορθότερη φαίνεται η δεύτερη. Πράγματι, όταν αναγνωρίζουμε στον ναυτικό πράκτορα την ευρύτερη εξουσία να επιμελείται (όχι στο όνομά του) την δικαστική εκπροσώπηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, δεν μπορούμε να του αρνηθούμε την στενότερη εξουσία να παραλαμβάνει τα έγγραφα που απευθύνονται προς τον έναν ή τον άλλον.

Η ιδιότητα αυτή του αντικλήτου, πάντως, δεν στηρίζεται σε διάταξη νόμου. Συνεπώς, μόνο σε ρήτρα στη σύμβαση ναυτικής πρακτορείας θα μπορούσε να στηριχθεί (άρθρο 142 § 4 ΚΠολΔ) μια ρήτρα, πάντως, που πρέπει να θεωρηθεί ότι εξυπακούεται κατά την καλή πίστη (άρθρο 200 ΑΚ).

Πάντως, κατά την κρατούσα στη νομολογία άποψη, ο ναυτικός πράκτορας ως συνδεδόμενος μετά της πλοιοκτήτριας εταιρείας με σχέση εντολής είναι αντιπρόσωπος αυτής (πλοιοκτήτριας) κατ' άρθρο 211 του ΑΚ

και κατά τα συμφωνηθέντα για ένα ή περισσότερα πλοία της (της πλοιοκτήτριας) σε ένα ή περισσότερα λιμάνια που αυτά προσεγγίζουν, για ένα ή περισσότερα ταξίδια, για ορισμένο ή αόριστο χρόνο και συνεπώς είναι δεκτικός για την επίδοση των απευθυνόμενων σ' αυτή (πλοιοκτήτρια) δικογράφων αναγομένων στον κύκλο των ανατεθεισών στον εν λόγω εντολοδόχο - πράκτορα υποθέσεων (βλ.ΑΠ 1207/2000 Επ.Εμπ.Δικ. 52,100-ΑΠ 167/1967 Επιθ.Εμπ.Δικ. 1967 598 και ΝοΒ 15,883- ΑΠ 608/1964 ΝοΒ 13,304 και Επιθ.Εμπ.Δικ. 1964, 528- Εφ.Πειρ. 1649/1987 Επιθ.Εμπ.Δικ. 1990, 112- Εφ.Πειρ. 620/1989 Ελ. Δικ. 1990, 1489-Εφ.Πειρ. 579/1990 ΕΝΔ 18,249- Εφ.Πειρ. 1641/1987 ΕΝΔ 18,126-βλέπε όμως και αντίθετες ΑΠ 1036/1978 ΕΝΔ 7,297-Εφ.Πειρ. 1308/1986 ΕΝΔ 17, 177- Εφ.Πειρ. 222/1979 ΕΝΔ 7,298- Εφ.Θεσ. 2954/1998 ΕΝΔ 26,289, όμως λόγω της υφισταμένης διαφωνίας στη νομολογία , με την ως άνω 1207/2000 απόφαση του Αρείου Πάγου παραπέμφθηκε προς επίλυση στην Ολομέλεια του Αρείου Πάγου χωρίς ωστόσο να γνωρίζω ότι έχει εκδοθεί επ' αυτής, μέχρι τώρα, απόφαση).

Οι αντιγνωμίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως δεν αφορούν τον ναυτικό πράκτορα που συνάπτει σύμβαση ναυτικής εργασίας για το πλοίο που πρακτορεύει, όταν ο πλοιοκτήτης (ή ο εφοπλιστής) δεν έχει μόνιμη κατοικία στην Ελλάδα ή είναι εταιρεία που δεν εδρεύει στην Ελλάδα. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται ο ν.762/1978, ο οποίος εισάγει εξαίρεση και ρυθμίζει ειδικώς την περίπτωση, προσδίδοντας στον ναυτικό πράκτορα την ιδιότητα του αντικλήτου.

Αν εξαιρέσουμε την ειδική ρύθμιση που περιέχεται στο άρθρο 1 § 1 ν. 762/1978, οι εξουσίες που αναγνωρίζονται στον ναυτικό πράκτορα δεν βρίσκουν ισχυρό και σταθερό θεμέλιο στον νόμο. Η αναγνώριση των πιο πάνω εξουσιών στον ναυτικό πράκτορα, όμως, εξυπηρετεί σοβαρές ανάγκες των ναυτικών συναλλαγών. Οι δανειστές του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και, ιδίως, ο παραλήπτης του φορτίου συχνά δυσκολεύονται να ανεύρουν τον οφειλέτη τους, ενώ είναι υποχρεωμένοι να δράσουν με ταχύτητα, για να μη χάσουν τις σύντομες προθεσμίες που προβλέπει ο νόμος. Επιβάλλεται, συνεπώς, ο ναυτικός πράκτορας να εφοδιασθεί ρητά από τον νόμο με εξουσίες, τουλάχιστον ανάλογες με αυτές του πλοιάρχου, γεγονός που



καθιστά επιτακτική την επέμβαση του νομοθέτη για τη θέσπιση καθαρών και πρόσφορων ρυθμίσεων.

6.- Ο ναυτικός πράκτορας υποχρεούται, απέναντι στον εντολέα του, να εκτελεί τα καθήκοντα του με κάθε επιμέλεια, ευθυνόμενος για κάθε πταίσμα. Ο κανόνας αυτός προβλέπεται στο άρθρο 4 § 1 π.δ. 219/1991 για τους εμπορικούς αντιπροσώπους, εφαρμόζεται δε αναλογικά και επί ναυτικού πράκτορα σύμφωνα με το άρθρο 14 §4 Ν. 3577/07 (ΑΠ 1728/14). Το ίδιο άλλωστε ορίζεται, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, και σε διατάξεις που αφορούν άλλες συγγενείς συμβάσεις όπως είναι το άρθρο 652 § 1 ΑΚ για τη μίσθωση εργασίας, κατά το οποίο «Ο εκμισθωτής οφείλει να εκτελέσει με επιμέλεια την εργασία που ανέλαβε και ευθύνεται για τη ζημία που προξενείται στον μισθωτή από δόλο ή αμέλεια του», αλλά και το άρθρο 714 ΑΚ για την εντολή κατά το οποίο «Ο εντολοδόχος ευθύνεται για κάθε πταίσμα».

Ο ναυτικός πράκτορας υποχρεούται να συμμορφώνεται προς τις εύλογες υποδείξεις του εντολέα του. Υποχρεούται επίσης, να ανακοινώνει στον εντολέα του κάθε αναγκαία πληροφορία που διαθέτει και να λογοδοτεί προς αυτόν. Πρόκειται για υποχρεώσεις που προβλέπονται για τον εμπορικό αντιπρόσωπο (άρθρο 4 § 1 περ. γ και β του π.δ. 219/1991) και ισχύουν κατ' αναλογία και για τον ναυτικό πράκτορα όπως προελέχθη. Ανάλογες υποχρεώσεις, άλλωστε, προβλέπονται και για τον εντολοδόχο στα άρθρα 717 και 718 ΑΚ.

7.- Κατ' εφαρμογή των γενικών αρχών του δικαίου, ο ναυτικός πράκτορας δεν φέρει συμβατική ευθύνη απέναντι στους τρίτους. Εφόσον ο ναυτικός πράκτορας συμβάλλεται ως αντιπρόσωπος του εντολέα του, δεν αποκτά προσωπικώς δικαιώματα και υποχρεώσεις. Γι' αυτό, άλλωστε, σε περίπτωση παραβάσεως της συμβάσεως για την οποία αντιπροσώπευσε τον εντολέα του ο ναυτικός πράκτορας δεν μπορεί να ενάγεται από τους τρίτους προσωπικώς. Όπως παρατήρησα, όμως, εξαίρεση από τον αυτονόητο αυτόν κανόνα εισάγει το άρθρο 1 § 1 ν. 762/1978 για τις συμβάσεις που αφορούν πρόσληψη ναυτικών, υπό τις προϋποθέσεις φυσικά που θέτει το άρθρο αυτό.

Κατά γενικό κανόνα, επίσης, ο ναυτικός πράκτορας ευθύνεται προσωπικώς απέναντι στους τρίτους με τις προϋποθέσεις των άρθρων 914 και 919 ΑΚ. Ο ναυτικός πράκτορας ευθύνεται προσωπικώς, επίσης, όταν κατά την δικαιοπρακτική του δραστηριότητα υπερβαίνει τα όρια της αντιπροσωπευτικής εξουσίας του (άρθρα 231 και 234 ΑΚ). Πάντως, στις περιπτώσεις που ο ναυτικός πράκτορας ευθύνεται από αδικοπραξία, συνυπεύθυνος εις ολόκληρον είναι και ο εντολέας του ως προσθήσας αυτόν κατά τα άρθρα 922 και 926 ΑΚ.

### **Θ' ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ ΠΡΟΣΩΠΩΝ/ ΑΝΑΜΕΙΞΗ ΡΟΛΩΝ**

1.- Ο ναυτικός πράκτορας διακρίνεται από τον διαχειριστή του πλοίου, λόγω της ευρύτητας και της γενικότητας των εξουσιών του τελευταίου. Ως εκ τούτου, αφού ο ( ναυτικός ) πράκτορας του πλοίου θεωρείται πως είναι δεκτικός κατ' άρθρο 713 του ΑΚ της επιδόσεως των απευθυνόμενων στην πλοιοκτήτρια που αντιπροσωπεύει δικογράφων, πολύ περισσότερο την δυνατότητα αυτή την έχει η διαχειρίστρια των πλοίων της πλοιοκτήτριας εταιρείας, καθ' όσον η πρώτη (διαχειρίστρια) έχει την γενική διαχείριση σε έκταση συνήθως μεγαλύτερη εκείνης του ναυτικού πράκτορα, δεδομένου μάλιστα ότι, όπως προαναφέρθηκε, κατά κανόνα η πλοιοκτήτρια και η διαχειρίστρια είναι των αυτών οικονομικών συμφερόντων. (βλ. Εφ. Πειρ. 1316/1995 Επιθ. Εμπ. Δικ. 1996, 570).

2.- Στην πράξη απαντάται το φαινόμενο τόσο ο ναυτικός πράκτορας όσο και ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ή ακόμη και ο ναυλομεσίτης να αποκαλούνται συλλήβδην «πράκτορες». Ωστόσο, ο τρόπος ενεργείας τους στην πράξη είναι αυτός που τους χαρακτηρίζει, ανεξάρτητα τίτλου, ακόμα και εάν χρησιμοποιούν την λέξη «πράκτορας» για να χαρακτηρίσουν τον τρόπο ενεργείας τους.

Κριτήριο της διάκρισης μεταξύ της σύμβασης παραγγελίας και της σύμβασης πρακτορείας αποτελεί το αν ο ενδιάμεσα συναλλασσόμενος με το μεταφορέα ενεργεί στο όνομα του ή στο όνομα του παραγγελέα. Τούτο, διότι ο

παραγγελιοδόχος, δικαιοπρακτώντας προς τα έξω με το όνομα του, αλλά για λογαριασμό του παραγγελέα του, διακρίνεται από τον εμπορικό αντιπρόσωπο, το μεσίτη και τον πράκτορα που αποτελούν μόνο διαμεσολαβούντα βοηθητικά πρόσωπα του εμπορίου, τα οποία δεσμεύουν ευθέως αυτόν που αντιπροσωπεύουν (βλ. ΕφΠειρ 596/1999 ΕΝΔ 27, 270, ΕφΠειρ 456/2000 ΔΕΕ 2000, 892 = ΕΕμπΔ 2000, 544, ΕφΠειρ 1303/2000 ΔΕΕ 2001, 628, ΕφΠειρ 28/2001 ΔΕΕ 2001, 401 = ΠειρΝομ 2001, 281 = ΕΕμπΔ 2002, 123).

Οι διαφορές μεταξύ του εμπορικού αντιπροσώπου και του παραγγελιοδόχου μεταφοράς, είναι δυνατόν να συνοψισθούν στις παρακάτω:

1) Ο εμπορικός αντιπρόσωπος συνδέεται με τον επιχειρηματία προς τον οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του με διαρκή σύμβαση για ορισμένο ή αόριστο χρόνο, σε αντίθεση με τον παραγγελιοδόχο μεταφοράς του οποίου η δραστηριότητα εξαντλείται συνήθως σε μια μεμονωμένη ενέργεια.

2) Ο εμπορικός αντιπρόσωπος συνδέεται συνήθως με ένα επιχειρηματία σε αντίθεση με τον παραγγελιοδόχο μεταφοράς, που απευθύνεται σε μεγάλο αριθμό πελατών.

3) Έργο του εμπορικού αντιπροσώπου, είναι η ανάπτυξη της πελατείας του επιχειρηματία, η αντιπροσώπευση και διαφήμισή του, η διάνοιξη νέων αγορών και η διάθεση του προϊόντος ή των υπηρεσιών του, ενώ ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς αναλαμβάνει την υποχρέωση να διενεργηθεί η μεταφορά και μόνον.

4) Ο εμπορικός αντιπρόσωπος ενεργεί, κατά κανόνα, στο όνομα και για λογαριασμό του αντιπροσωπευομένου, ενώ ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ενεργεί στο δικό του όνομα, αλλά για λογαριασμό του παραγγελέα του.

5) Ο εμπορικός αντιπρόσωπος συνδέεται ενίοτε, με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας με τον επιχειρηματία και στην περίπτωση αυτή

αμείβεται με μισθό ή με μικτό σύστημα (μισθό- ποσοστά) σε αντίθεση με τον παραγγελιοδόχο μεταφοράς, ο οποίος αμείβεται με εφάπαξ αμοιβή (ναύλο) για τη διενέργεια της μεταφοράς.

6) Ο εμπορικός αντιπρόσωπος είναι βοηθητικό του εμπορίου πρόσωπο, κατά συνέπεια, πρόσωπο ανεύθυνο, αφού όλες του οι πράξεις και παραλείψεις αντανakλούν στο πρόσωπο του αντιπροσωπευομένου και ο ρόλος του τελειώνει με τη διαφήμιση, προβολή, διάνοιξη αγοράς κ.τ.τ. για το προϊόν ή τις υπηρεσίες που έχει αναδεχθεί να προωθήσει. Αντίθετα ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς υπέχει ευθύνη προσωπική και εγγυητική για την ασφαλή μεταφορά των πραγμάτων.

3.- Μερικές φορές, ο ναυλομεσίτης που εξυπηρετεί μία ή και περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή εμπόρους, δεν περιορίζεται στο να φέρει σε επαφή τους ενδιαφερομένους, αλλά παίρνει μέρος και στην κατάρτιση της συμβάσεως, ήτοι, ενεργεί πράξεις ή δικαιοπράξεις στο όνομα και για λογαριασμό του εντολέα του πλοιοκτήτη, όπως π.χ. όταν εισπράττει ολόκληρο το ναύλο, με σκοπό να τον αποδώσει σε αυτόν. Στην περίπτωση αυτή, φυσικά, ενεργεί κατ' ουσίαν ως ναυτικός πράκτορας και πρέπει να υποβληθεί στη νομική μεταχείριση που προσήκει στον τελευταίο (βλ. Αλίκη Κιάντου - Παμπούκη, ό.π., σελ. 301, Καραβά, Εμπορικών Δικαιον 1, 1947, παρ. 226 σελ. 232 επ., ΕφΠειρ 237/2000 Επισκ. ΕΔ 2000, σελ. 785, 793 επ. με παρατηρήσεις Κιάντου - Παμπούκη και σχόλια Ι. Κοροτζή, κάτω από την ΕφΠειρ 456/2000 σε Ναυτική Δικαιοσύνη 4 (2001), σελ. 428-429). Στην περίπτωση αυτή, ο ναυλομεσίτης ευθύνεται όπως ο ναυτικός πράκτορας, ήτοι υποχρεούται απέναντι στον εντολέα του (συνήθως πλοιοκτήτη) να εκτελεί τα καθήκοντά του με κάθε επιμέλεια, ευθυνόμενος για κάθε πταίσμα. Ο κανόνας αυτός προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 1 ΠΔ 213/1991 για τους εμπορικούς αντιπροσώπους αλλά και στις διατάξεις που αφορούν άλλες συγγενείς συμβάσεις, όπως είναι το άρθρο 652 παρ. 1 ΑΚ για τη μίσθωση εργασίας, κατά το οποίο "Ο εκμισθωτής αρείλει να εκτελέσει με επιμέλεια την εργασία που ανέλαβε και ευθύνεται για την ζημία που προξενείται στον μισθωτή από δόλο ή αμέλειά του" καθώς και το άρθρο 712 ΑΚ για την εντολή, κατά το

οποίο "Ο εντολοδόχος ευθύνεται για κάθε ππαίσμα" (βλ. Αλίκη Κιάντου - Παμπούκη, ό.π., σελ. 313-314).

- ΕφΛαρ. 460/06

4.-Ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς διαφέρει από το ναυλομεσίτη, ο οποίος με σύμβαση άτυπη και ετεροβαρή κατά τις διατάξεις του άρθρου 703 ΑΚ αναλαμβάνει να διαμεσολαβήσει στην κατάρτιση σύμβασης ναύλωσης ή να υποδείξει την προς τούτο ευκαιρία, αφού ο ναυλομεσίτης αποτελεί μόνο διαμεσολαβητικό/βοηθητικό πρόσωπο του εμπορίου, το οποίο δεν δεσμεύει ευθέως αυτόν που αντιπροσωπεύει (ΑΚ 211, ΕφΠειρ 456/2000 ΔΕΕ 200,892, ΕΕμπΔ 2000,544).

### **!! Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ**

Στη διεθνή πρακτική ο εκδότης της φορτωτικής είναι δυνατό να μην είναι ο πλοίαρχος (ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή) του πλοίου στο οποίο φορτώθηκαν τα εμπορεύματα για μεταφορά, επιτρεπτός δε κατά το Ελληνικό δίκαιο (βλ. ήδη άρθρο 3 και 7 της Σύμβασης των Βρυξελλών και Δελούκα, Ναυτ. Δικ. 1979, 248, Κιάντου Παμπούκη Ναυτ. Δικ. 1993, σελ. 314, Κοροτζί, Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής σελ. 40, ΕφΠειρ 218/1988 ΕΝΔ 16, σελ. 380, ΕφΠειρ 90/1981 ΕΕμπΔ 82,110). Το τρίτο αυτό πρόσωπο που υπογράφει τη φορτωτική δεν είναι αναγκαίο να εκτελέσει το ίδιο τη μεταφορά, είτε διότι έχει ναυλώσει ή υποναυλώσει το πλοίο, είτε διότι είναι παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς, είναι δηλαδή συμβατικός μεταφορέας (contractual carrier), σε αντιδιαστολή με τον πραγματικό μεταφορέα (actual carrier) (βλ. Μαρκιανό στην Αργώ Μαΐου 1978, σελ. 24, 25, Κοροτζί, Η ευθύνη του εκναυλωτή, σελ. 224, επομ., Auchter La Convention des Nations Unis sur le transport de marchandises par mer, European Transport Law 1979, 330, Tetley, articles – 13, στο Hamburg Rules on the carriage of goods by sea, 1978).

Εξάλλου, η ρήτρα «προσδιορισμού της ταυτότητας του μεταφορέα», ("identity of the carrier clause" ή "demise clause") στο δίκαιο της θαλάσσιας

μεταφοράς που ποικίλει κατά τη διατύπωση στις διάφορες φορτωτικές, ορίζει βασικά, ότι εάν το πλοίο που πρόκειται να πραγματοποιήσει τη μεταφορά δεν ανήκει στην πλοιοκτησία ή στον εφοπλισμό της ναυτιλιακής εταιρίας που εκδίδει τη φορτωτική, η φορτωτική θα αποδεικνύει τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς μεταξύ του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή (demise charterer κατά το συγγενή αγγλικό θεσμό) και του φορτωτή και όχι μεταξύ του τελευταίου και της ναυτιλιακής εταιρίας που την εκδίδει (βλ. Αλεξόπουλο στην ΕΕμπΔ ΚΒ, σελ. 573 επομ., Κοροτζή, Η παθητική νομιμοποίηση της αγωγής για βλάβη ή απώλεια φορτίου στη ΕΕμπΔ ΜΔ, σελ. 684, Astle, The Hamburg Rules, 1981 ~ sel. 116, Auchter οπ, σελ. 329, 330, Chorley and Giles, Shipping Law 1988, σελ. 269 και σημ. 99, The Berkshire 1974, Lloyds Rep σελ. 182 επομ., The Vichfrost 1980, Lloyds rep. Σελ. 360, The Henrik sif, 1982, Lloyds rep σελ. 456).

Έτσι, με βάση τις αρχές του κοινού δικαίου, με την προσθήκη της ρήτρας αυτής στη φορτωτική υπάρχει περίπτωση υπό αίρεση μεταφορέα και υπό αίρεση αντιπροσώπου του μεταφορέα, έννομη σχέση που δεν είναι νομικά απαγορευμένη, στην οποία δεν είναι αναγκαίο να καθορίζεται το πρόσωπο το οποίο αφορά η σύμβαση, αφού κατά το ημεδαπό δίκαιο επιτρέπεται το μόρφωμα της «δικαιοπραξίας επ' ονόματι εκείνου στον οποίο αφορά» (Δωρής στον ΑΚ Γεωργιάδη – Σταθοπούλου κάτω από το άρθρο 211 και 20, Τούσης, Γεν. Αρχ. σελ. 658, σημ. 2, Μπαλής, Γεν. Αρχ. ~ 109 ~ σελ. 294, Κοροτζής, Η παθητική νομιμοποίηση, οπ, σελ. 686, ΑΠ 58/1975 ΝοΒ 23, σελ. 879, ΕφΑθ 2537/1988 ΕλλΔικ 30, σελ. 145 βλ. για τη νομιμότητα της ρήτρας στο Ην. Βασίλειο, Wilson, Carriage of goods by sea 1993, σελ. 230, Chorley and Giles οπ σελ, 269, αντίθετο του Tetley, Marine cargo claims 1988, σελ. 248, και αντίθετη τη γερμανική νομολογία στον Rohreke, The identity of carrier problem in german law Ανάλεκτα, Μνήμη Μαρκιανού, Αθήνα, 1988). Συνεπώς, εάν ο συμβατικός μεταφορέας ανέλαβε, όχι ως παραγγελιοδόχος θαλάσσιας μεταφοράς, την εκτέλεση της μεταφοράς στο όνομά του, την εκτέλεση όμως αυτής ενήργησε τρίτος, ο συμβατικός μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος απέναντι στον ενδιαφερόμενο για το φορτίο. Τούτο διότι στην περίπτωση αυτή η ρήτρα είναι επιτρεπτή μόνο στο μέτρο του άρθρου 3 και 8 της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1924 για την

ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και των τροποποιητικών τους Πρωτοκόλλων, που κυρώθηκαν με το ν. 2107/1992 (Κοροτζής, Η παθητική νομιμοποίηση, οπ, σελ. 685) και επομένως, εφόσον οδηγεί στην πλήρη απαλλαγή του συμβατικού μεταφορέα είναι ανίσχυρη κατά την πιο πάνω διάταξη, που είναι όμοια με το άρθρο 142 § 1 του ΚΙΝΔ (Κοροτζής, οπ, argum, από τον Δελούκα οπ, σελ. 472, Ανδρουσόπουλο, οπ, σελ. 136 επομ., Στεφανόπουλο, Η διαδοχική φορτωτική, Δικαιοσύνη ΙΑ, σελ. 67, 71). Τούτο ενισχύεται ακόμη περισσότερο στην περίπτωση που αποδεικνύεται ότι η πλοιοκτήτρια έχει στερηθεί την εκμετάλλευση του πλοίου και ως εφοπλιστής τούτου παρουσιάζεται στους τρίτους ο συμβατικός μεταφορέας.

- Βλ. ad hoc ΕφΠειρ 256/97

## **ΙΑ! ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Η ανάμιξη των πιο πάνω προσώπων στην σύναψη της σύμβασης και στην εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς, είναι ουσιαστική και σύμφυτη με την εξέλιξη του τομέα αυτού των συναλλαγών. Ο ρόλος όμως που διαδραματίζουν κάθε φορά δεν κρίνεται από τον τίτλο που χρησιμοποιούν αλλά από τον συγκεκριμένο τρόπο δράσης τους στην πράξη αναφορικά με την κάθε εξεταζόμενη συναλλαγή.

Αξιωματική είναι η εξής υπόθεση επί της οποίας έκρινε η ΕφΠειρ 428/2009.

Έλαβε χώρα κατάρτιση άτυπων συμβάσεων παραγγελίας μεταφοράς μεταξύ της ενάγουσας και τρίτης εταιρείας, δια των οποίων η τελευταία, έναντι συμφωνηθείσης αμοιβής ανέλαβε με την ιδιότητα του παραγγελιοδόχου μεταφοράς να μεριμνήσει, ώστε να μεταφερθούν τα πωληθέντα εμπορεύματα στον τόπο προορισμού τους. Πλην όμως η τρίτη αυτή εταιρεία (παραγγελιοδόχος) εμφανίσθηκε στις φορτωτικές ως εκδότρια αυτών με την ιδιότητά του πράκτορα του πλοιοκτήτη. Πλην όμως όλοι οι εμπλεκόμενοι γνώριζαν, ότι η πράγματι συμβαλλομένη στην θαλάσσια μεταφορά ήταν η εν

λόγω εταιρεία. Ως εκ τούτου το Δικαστήριο δέχθηκε ευθύνη της τρίτης αυτής εταιρείας, ως παραγγελιοδόχου μεταφοράς, η οποία, εφόσον είχε αναλάβει έναντι αμοιβής της μεταφορά των εμπορευμάτων, ήταν υποχρεωμένη να αποκαταστήσει τη ζημία που υπέστη η ενάγουσα παραγγελία εκ της απωλείας του φορτίου.

**16 ΙΟΥΝΙΟΥ 2017**  
**ΙΩΑΝΝΗΣ Ε. ΒΡΕΛΛΟΣ**  
**ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ**