

ΘΕΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR (MTO) ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΟΔΟΧΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Μιχαήλ Α. Πατεράκης
ΔρΝ ΔΠΘ - Δικηγόρος

A. Εισαγωγικά

Η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας είχε ως συνέπεια την κατασκευή σύγχρονων μοντέρνων μεταφορικών μέσων, τα οποία εκτός από την τελειοποίηση του μηχανικού τους μέρους, είναι και μεγάλα σε όγκο και χωρητικότητα. Η εξέλιξη αυτή αλλά και οι ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες του σύγχρονου ανθρώπου για κίνηση, ανταλλαγή αγαθών και κατανάλωση νέων προϊόντων σε συνδυασμό με την τελειοποίηση των μηχανημάτων φόρτωσης - εκφόρτωσης, στοιβασίας και τα τελευταίου τύπου συστήματα αποθήκευσης και διανομής είχαν ως συνέπεια¹ την εντυπωσιακή ανάπτυξη των λεγόμενων ή συνδυασμένων μεταφορών πραγμάτων όπου για την επίτευξη του τελικού στόχου που είναι η μεταφορά και παράδοση των πραγμάτων συνεργάζονται στην ίδια μεταφορά, περισσότερα του ενός μεταφορικά μέσα.

Έτσι είναι δυνατόν φορτηγά να εισέρχονται σε πλοία, αυτοκίνητα να διακινούνται επί βαγονίων σιδηροδρόμων, μεγάλα εμπορευματοκιβώτια να φορτώνονται σε αεροπλάνα, αεροπλάνα να μεταφέρονται επί πλοίων κ.λπ. Τα περισσότερα προβλήματα που ανακύπτουν στο σχετικά νέο αυτό είδος των μεταφορών είναι στο χώρο των διεθνών μεταφορών πραγμάτων και σε τούτο εντοπίζει το ενδιαφέρον της η παρούσα εργασία.

B. Διεθνείς συμβάσεις και συνδυασμένη μεταφορά

I. Το άρθρο 2 της CMR

Η αντιμετώπιση των σοβαρότατων προβλημάτων που ανακύπτουν κατά τη διάρκεια μιας συνδυασμένης μεταφοράς κατά την οποία, όπως προαναφέρθηκε, σε μια ενιαία μεταφορά αναμειγνύονται περισσότερα του ενός μεταφορικά μέσα, γίνεται κατά περίπτωση.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1 εδάφιο α' της CMR «όταν το περιέχον πράγματα όχημα μεταφερθεί για μέρος του ταξιδιού από τη θάλασσα, σιδηροδρομικά, από εσωτερικά ύδατα ή αεροπορικά χωρίς να εκφορτωθούν τα πράγματα (με εξαίρεση τις περιπτώσεις του άρθρου 14), τότε εφαρμόζεται η CMR για ολόκληρη τη μετα-

1. *Roy Goode, Commercial Law*, 2η έκδοση, σ.σ. 1080 επ.: «... the solution was seen to be the unitisation of cargo by shipping it in a standard unit which would not be opened or disturbed during the transit but would house its contents as se single unit - load carried from door to door the most widely used units are containers, pallets, roll-on/off (Ro-Ro) road vehicles (which may themselves carry containers) and barges all of which are transported in vessels specially designated to accommodate them...».

φορά. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται εφόσον σωρευτικά συντρέχουν οι πιο κάτω προϋποθέσεις:

α. Η ζημιά, απώλεια ή καθυστέρηση να μην προήλθαν κατά το οδικό τμήμα του ταξιδιού.

β. Η ζημιά, απώλεια ή καθυστέρηση να μην προκλήθηκαν από πράξη ή παράλειψη του οδικού μεταφορέα.

γ. Η ζημιά, απώλεια ή καθυστέρηση να οφείλονται σε γεγονός, το οποίο θα μπορούσε να έχει συμβεί μόνο κατά τη διάρκεια και εξαιτίας του άλλου² (πλην του οδικού) μέσου μεταφοράς.

Στο χώρο των διεθνών μεταφορών τα προβλήματα είναι εξαιρετικά πολύπλοκα λόγω της διαφορετικότητας του δικαιοϋστήματος των διαφόρων χωρών, τόσο σε επίπεδο δικαίου της παραγγελίας μεταφοράς³ όσο και σε επίπεδο πραγματικής μεταφοράς. Με το πρώτο έχουμε εκτενώς ασχοληθεί σε άλλη σχετική μελέτη, όπου και η προηγούμενη παραπομπή.

Στη Γαλλία⁴ έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του Code de commerce⁵ κατά τις οποίες ο μεταφορέας ευθύνεται για τα μεταφερόμενα πράγματα εκτός από την περίπτωση ανωτέρας βίας⁶ ή από την περίπτωση ζημίας λόγω εσωτερικού ή κεκρυμένου ελαττώματος των πραγμάτων⁷. Από τη διάταξη του άρθρου⁸ 103.2 συνάγεται ότι οι εν λόγω ρυθμίσεις αναφέρονται μόνο σε οδικό μεταφορέα, όπου σύμφωνα με

2. *Malcolm A. Clarke*, International Carriage of Goods by Road: CMR, London 1982 (Steven and Sons) σελ. 24, *Ιωάννης Ρόκας*, Αστική ευθύνη στην οδική μεταφορά πραγμάτων, σελ. 107, όπου αναφέρεται στην σωρευτική συνύπαρξη των προαναφερθεισών προϋποθέσεων. Στην περίπτωση αυτή ο οδικός μεταφορέας θα ευθύνεται «όπως θα ευθυνόταν ο μεταφορέας του άλλου μεταφορικού μέσου αν υπήρχε μια σύμβαση μεταφοράς αυτού του άλλου μεταφορέα και του αποστολέα σύμφωνα με τις αναγκαστικού δικαίου διατάξεις που διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς του άλλου μεταφορικού μέσου», ΕφΠειρ 176/1990 ΕλλΔνη 33, 406, ΠΠΠειρ 649/2000 Ναυτ. Δικ. 2001, τεύχ. 1, σελ. 79. Επομένως στην περίπτωση που το φορτηγό εισήλθε έμφορτο στο λιμάνι της Πάτρας, σε οχηματογωγό πλοίο για μεταφορά στην Ανκόνα Ιταλίας και το φορτίο καταστράφηκε μέσα στο πλοίο από πυρκαϊά που μεταδόθηκε εξαιτίας του πλοίου και δεν οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του οδικού μεταφορέα, δεν είναι εφαρμοστέα η CMR και η διάταξη του άρθρου 17 αυτής, αλλά στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις αναγκαστικού δικαίου που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές και ο νόμος θεωρεί κατά πλάσμα δικαίου ότι ο οδικός μεταφορέας έχει τη θέση (από άποψη αστικής ευθύνης) του μεταφορέα του άλλου μεταφορικού μέσου και στην προκειμένη περίπτωση του θαλάσσιου μεταφορέα (ΜΠΠειρ 525/2002 ΕΜετΔ 22, 52).

3. Βλέπε περισσότερα για την αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού από διάφορες χώρες ευρωπαϊκές και αμερικανικές. *Μιχ. Πατεράκη*, Το ζήτημα του παραγγελιοδόχου μεταφοράς σε αλλοδαπές έννομες τάξεις, ΕΜετΔ 21, σσ. 416 επ.

4. Code Civil άρθρα 1147-8, 1784.

5. Άρθρ. 103.

6. «garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure».

7. «vice propre de la chose».

8. «toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle», ομοίως ο *Rodière*, Transports 2, σσ. 376 επ. και 511 επ.

το γαλλικό δίκαιο δεν υπάρχει αναφορά στον περιορισμό της ευθύνης του σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας.

Η έννοια της «force majeure» έχει εκτενώς συζητηθεί και σχολιασθεί από τη γαλλική επιστήμη. Κατά την εκεί κρατούσα άποψη φαίνεται ότι κινείται μεταξύ force majeure και cas fortuit (τυχερού)⁹ και όπως επιτυχώς έχει σημειωθεί¹⁰ μεταξύ τους υπάρχει ένας «ψεύτικος δυϊσμός»¹¹. Πρόκειται για μια νόθο αντικειμενική ευθύνη κατά την οποίαν ο μεταφορέας θεωρείται ως υπαίτιος για τη ζημία, απώλεια ή καθυστέρηση, εκτός κι αν αποδείξει ότι ο ίδιος ή οι προστηθέντες του ουδεμία αμελή συμπεριφορά επέδειξαν, αλλ' αντίθετα ότι έλαβαν και όλα τα απαραίτητα μέσα για την αποφυγή του παράνομου αποτελέσματος.

Στη Γερμανία¹² ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημιά ή απώλεια που συμβαίνουν από τη στιγμή της παραλαβής έως τη στιγμή της παράδοσης με εξαίρεση την ανωτέρα βία¹³.

Από το συνδυασμό των διατάξεων 429 και 606 του HGB ο μεταφορέας υπέχει νόθο αντικειμενική ευθύνη. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι το νέο γερμανικό δίκαιο μεταφοράς¹⁴, που ρυθμίζει ενιαία την χερσαία (οδική - σιδηροδρομική), την θαλάσσια σε εσωτερικά ύδατα μεταφορά και την αερομεταφορά, τις οποίες υπάγει στις γενικές διατάξεις των παρ. 407-450¹⁵, ασχολείται μόνο με τις εθνικές μεταφορές, με συνέπεια οι διεθνείς μεταφορές να κείνται εκτός του ρυθμιστικού του πλαισίου¹⁶.

Στη Μεγάλη Βρετανία ο μεταφορέας ευθύνεται σε κάθε περίπτωση για τη μεταφορά των πραγμάτων, απαλλάσσεται όμως στις περιπτώσεις ανωτέρας βίας¹⁷.

Στην Ιταλία ορίζεται¹⁸ ότι με τη σύμβαση μεταφοράς ο αυτοκινητιστής υπο-

9. Mazeaud H., Mazeaud L. & Tunc A., Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, 5η έκδ. Παρίσι 1958, σσ. 545 επ. και Rodière, Transports 2, σσ. 466 επ.

10. Rodière, Transports 2, σελ. 446.

11. «une fausse dualité», Rodière, οπ.π.

12. Handelsgesetzbuch, 607.

13. «sofern er nicht beweist dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter namentlich durch innerem Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist».

14. Ισχύει από 1.7.1998. Περισσότερα Κιάντων - Παμπούκη, Το νέο γερμανικό δίκαιο της μεταφοράς εμπορευμάτων ΕπισκεΕΔ 1999, σσ. 320-327, Herber, ETL 1998, σσ. 591-606, Γκολογκίνα - Οικονόμου, Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων, 2000, σσ. 119 επ. και ίδια σελ. 120.

15. Γκολογκίνα - Οικονόμου, οπ.π., σελ. 120.

16. Γκολογκίνα - Οικονόμου, οπ.π.

17. Coggs v. Bernard (1703) 2 Ld Raym. 909 KB (92 E.R. 107), «Acts of god and of the enemies of the King ... though the force be never so great, as if an irresistable multitude of people should rob him, nevertheless he is chargeable...».

18. Codice Civile, άρθρ. 1678.

χρεούται προς τον αντισυμβαλλόμενό του να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα από τον ένα τόπο σε έναν άλλο. Έτσι, η μεταφορά είναι το προϊόν εκτέλεσης μιας σύμβασης στο όνομα και για λογαριασμό του αποστολέα κατά την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει έχοντας τη σχετική ευθύνη για την επιχείρηση αυτή¹⁹.

Κατά το άρθρο 1693 του C.C. ο αυτοκινητιστής είναι υπεύθυνος για την απώλεια και τη ζημία των μεταφερομένων πραγμάτων από τη στιγμή που τα παραλαμβάνει για μεταφορά μέχρι τη στιγμή που τα παραδίδει στον παραλήπτη εκτός αν η απώλεια ή ζημία προήλθαν από τυχαίο γεγονός, από τη φύση ή από εσωτερικό ελάττωμα των ίδιων των πραγμάτων ή από τη συσκευασία τους ή από ενέργεια του αποστολέα ή του παραλήπτη. Στην έννοια του τυχαίου γεγονότος συγκαταλέγονται και τα γεγονότα ανωτέρας βίας²⁰.

II. Το άρθρο 48 της CIM - COTIF

Στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές ισχύει η σύμβαση που υπογράφηκε στη Βέρνη την 9 Μαΐου 1980 «για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) με το πρωτόκολλο, τα παραρτήματα Α και Β, τα παραρτήματα Ι έως και ΙV που επισυνάπτονται σ' αυτήν και η τελική Πράξη της όγδοης Αναθεωρητικής Διάσκεψης των διεθνών Συμβάσεων για τη μεταφορά εμπορευμάτων (CIM) και επιβατών και αποσκευών (CIV) με το σιδηρόδρομο, η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το νόμο²¹ 1953/1986 (ΦΕΚ Α΄ 59).

Το άρθρο 48 της διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης αναφέρεται στην ευθύνη σε συνδυασμένη μεταφορά σιδηροδρομικής και θαλάσσιας μεταφοράς. Στην πρώτη παράγραφο του ορίζει ρητά ότι για την εφαρμογή του απαιτείται η δημοσίευση των γραμμών που αναφέρονται στο άρθρ. 2 παρ. 2 της Σύμβασης. Η δημοσίευση αυτή

19. *Asquini*, Spedizione (contratto di) in *Nss. Dig. it. XVII*, Torino, 1970, 1098 ss, *Iannuzzi*, Del trasporto 15-19, *Stolfi*, Appalto - Trasporto 96 με αναφορές στη νομολογία, *F. Smioldo*, Conclusione del contratto di trasporto marittimo da parte dello spedizioniere e inserzione nella polizza di carico del nome del mandante, *Luminoso*, Spedizione (contratto di) in *Enc. giur. Treccani*, XXX Roma 1993, 4, *Commelini*, Criteri distintivi fra contratto di spedizione e contratto di trasporto *Cass. 13 Agosto 1997 n. 7556*, in *Dir. Mar.* 1998, 406, *Boglione*, Spedizioniere e spedizioniere - vettore: La Cassazione rivede aggiornandoli e uniformandoli i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza in materia, *Dir. trans.* 1998, 122.

20. *Maurizio Riguzzi*, Trattato di Diritto Privato, diretto da Mario Bessone, Vol. XIV: I Contratti Speciali, Il contratto di Trasporto Stradale, 149, *P. Conelli - G. Mirabelli*, Voce Trasporto (contratto di), in *Enc. dir.* 1992, vol XLIV, 1165, *M. Grigoli*, Il trasporto, Trattato di diritto privato diretto da P. Rescino, vol. XII, Utet, Torino, 786, *G. Romanelli*, L'evoluzione dei principi in materia di responsabilità del vettore ed i problemi attuali della disciplina del trasporto stradale di merci, *Riv. giur. circol. trasp.* 1978 σελ. 631 επ.

21. ΕΜετΔ 2, 336.

πραγματοποιείται κατά παρέκκλιση από τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες» της Σύμβασης (άρθρ. 9 παρ. 1) και υπό την μορφή Συμπληρωματικών Διατάξεων και ως τέτοιες ανακοινώνονται στο Κεντρικό Γραφείο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών στη Βέρνη και εγγράφονται σε ειδικούς πίνακες²².

Εάν δεν τηρηθεί η προαναφερθείσα προϋπόθεση, ο μεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεσθεί τις ευνοϊκές γι' αυτόν διατάξεις του άρθρου 48. Στην δεύτερη περίπτωση της παραγράφου 1 του άρθρου 48 της σύμβασης ο νομοθέτης απαιτεί για την επίκληση των ευνοϊκών λόγων που θα ακολουθήσουν από τον μεταφορέα ν' αποδείξει ότι η απώλεια ή βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης επήλθαν στα τμήματα της θαλάσσιας διαδρομής κατά το χρονικό διάστημα από τη φόρτωση του εμπορεύματος στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωσή του από το πλοίο. Απαιτεί κατά συνέπεια η απώλεια, βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης να συνδέονται αιτιωδώς με ζημιογόνα γεγονότα θαλάσσιας και όχι σιδηροδρομικής φύσης. Τούτο είναι εύλογο αφού οι ευνοϊκές διατάξεις του άρθρου 48 λειτουργούν σωρευτικά προς εκείνους του άρθρου 36 κατά τη σχετική διατύπωση της πρώτης παραγράφου του άρθρου 48 «... να προσθέσει το σύνολο των παρακάτω απαλλακτικών λόγων σε εκείνους που προβλέπονται στο άρθρο 36...».

Οι απαλλακτικοί λόγοι:

α) πράξεις, αμέλεια ή παράλειψη του πλοιάρχου, του πληρώματος του πλοηγού, ή των από το μεταφορέα τοποθετηθέντων στη διεύθυνση ή στη διοίκηση του πλοίου προσώπων·

β) ακαταλληλότητα πλεύσης του πλοίου, υπό τον όρο ότι ο μεταφορέας αποδεικνύει πως αυτή η ακαταλληλότητα πλεύσης δεν πρέπει να καταλογισθεί σε δική του έλλειψη της επιμέλειας που χρειάζεται για να καταστήσει το πλοίο κατάλληλο για πλεύση ή να του εξασφαλίσει κατάλληλο εξοπλισμό, πλήρωμα και ανεφοδιασμό ή να διασκευάσει και να αποκαταστήσει σε καλή κατάσταση όλα τα τμήματα του πλοίου όπου φορτώνεται το εμπόρευμα, κατά τρόπο ώστε αυτά να είναι κατάλληλα για υποδοχή, μεταφορά και προφύλαξη του εμπορεύματος·

γ) πυρκαϊά, υπό τον όρο ότι ο μεταφορέας αποδεικνύει ότι αυτή δεν προήλθε από πράξη ή πταίσμα δικό του, του πλοιάρχου, του πληρώματος, του πλοηγού ή των από το μεταφορέα τοποθετηθέντων προσώπων·

δ) κίνδυνοι ή ατυχήματα της θάλασσας άλλων πλωτών οδών·

ε) διάσωση ή προσπάθεια διάσωσης ανθρώπων και πραγμάτων στη θάλασσα·

στ) φόρτωση του εμπορεύματος στο κατάστρωμα του πλοίου υπό τον όρο ότι η φόρτωση στο κατάστρωμα έγινε με συγκατάθεση του αποστολέα η οποία μνημονεύεται στη φορτωτική και εφόσον το εμπόρευμα δεν μεταφέρεται με σιδηροδρομικό βαγόνι.

Οι παραπάνω αναφερόμενοι απαλλακτικοί λόγοι δεν συνεπάγονται άρση ή

22. Άρθρ. 9 παρ. 2 του ν. 1953/1986.

μείωση των γενικών υποχρεώσεων του μεταφορέα και κυρίως της υποχρέωσής του να καταβάλλει την επιμέλεια που χρειάζεται για να καταστήσει το πλοίο κατάλληλο προς πλεύση ή για να εξασφαλίσει σ' αυτό τον κατάλληλο εξοπλισμό, πλήρωμα και ανεφοδιασμό ή για να διασκευάσει κατάλληλα και να αποκαταστήσει σε καλή κατάσταση όλα τα τμήματα του πλοίου, στα οποία φορτώνεται το εμπόρευμα, σε τρόπο ώστε αυτά να είναι κατάλληλα για υποδοχή, μεταφορά και προφύλαξη του εμπορεύματος.

Όταν ο μεταφορέας επικαλείται τους προαναφερόμενους απαλλακτικούς λόγους, παραμένει παρά ταύτα υπεύθυνος, αν ο δικαιούχος αποδεικνύει, ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης οφείλεται σε πταίσμα του μεταφορέα, του πλοιάρχου, του πλοηγού ή των τοποθετηθέντων προσώπων, το οποίο είναι διαφορετικό από εκείνο που προβλέπεται στο στοιχ. α'.

Όταν η ίδια θαλάσσια διαδρομή εξυπηρετείται από πολλές μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν εγγραφεί στον αναφερόμενο στα άρθρα 3 και 10 της Σύμβασης πίνακα, το καθεστώς ευθύνης που είναι εφαρμοστέο στη διαδρομή αυτή πρέπει να είναι το ίδιο για όλες τις επιχειρήσεις.

Επίσης, όταν οι επιχειρήσεις αυτές έχουν εγγραφεί στον πίνακα με αίτηση πολλών Κρατών, η αποδοχή του καθεστώτος αυτού πρέπει να αποτελέσει προηγουμένως αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των Κρατών αυτών.

Συμπέρασμα: Ο μεταφορέας συνδυασμένης μεταφοράς με σιδηρόδρομο και πλοίο δικαιούται εκτός από τους λόγους απαλλαγής του άρθρου 36 CIM - COTIF να επικαλεσθεί σωρευτικά και τους απαλλακτικούς λόγους του άρθρου 48 της ίδιας Σύμβασης εφ' όσον ανακοίνωσε τις γραμμές στο κεντρικό Γραφείο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών στη Βέρνη και εφ' όσον αποδείξει ότι η απώλεια, βλάβη ή υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης συνδέονται αιτιωδώς με ζημιογόνο γεγονός-τα θαλάσσιας και όχι σιδηροδρομικής φύσης.

III. Το π.δ. 431/95 (Α' 245)

Το ζήτημα των συνδυασμένων μεταφορών ρυθμίζεται από το π.δ. 431/95, το οποίο έχει ως υπέρτιτλο «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 92/106/ΕΟΚ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 "Θέσπιση Κοινών Κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών - Μελών" (ΕΕΛ 368/17.12.92) (Α' 245)".

1. Έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς

Ως συνδυασμένες μεταφορές νοούνται²³ οι εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ

23. Άρθρο 2 π.δ. 431/95.

Κρατών - μελών κατά τις οποίες το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξιωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο ή τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή μία διαδρομή δια θαλάσσης, όταν η διαδρομή αυτή υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, και διανύουν την αρχική ή τελική οδική διαδρομή:

– είτε ανάμεσα στο σημείο (φόρτωσης του εμπορεύματος και τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και το σημείο εκφόρτωσης του εμπορεύματος για την τελική διαδρομή.

– είτε μέσα σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 150 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, από το ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Πλησιέστερος κατάλληλος σιδηροδρομικός σταθμός: Ο σιδηροδρομικός σταθμός που έχει την κατάλληλη υποδομή για τη φόρτωση και εκφόρτωση οχήματος, για την εκτέλεση της συνδυασμένης μεταφοράς και βρίσκεται πλησιέστερα προς το σημείο φόρτωσης ή εκφόρτωσης της αρχικής ή της τελικής διαδρομής.

Κατά το άρθρ. 3 οι πιο πάνω συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης απελευθερώνονται από το καθεστώς ποσοστώσεων ή αδειών.

2. Συνοδευτικά έγγραφα

Για κάθε συνδυασμένη μεταφορά²⁴ για λογαριασμό τρίτου συντάσσεται ένα έγγραφο μεταφοράς στο οποίο αναγράφονται:

- α) Το όνομα και η διεύθυνση του αποστολέα,
- β) η φύση και το βάρος της εμπορευμάτων,
- γ) ο τόπος και η ημερομηνία παραλαβής
- δ) ο τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων,
- ε) το δρομολόγιο, που θ' ακολουθηθεί ή η απόσταση που θα διανυθεί, αν τα στοιχεία αυτά δικαιολογούν διαφορετικά κόμιστρο απ' αυτό που ισχύει,
- στ) τα σημεία διέλευσης των συνόρων όπου είναι αναγκαίο,
- ζ) οι σιδηροδρομικοί σταθμοί φόρτωσης και εκφόρτωσης όσον αφορά στην σιδηροδρομική διαδρομή ή οι ποτάμιοι ή θαλάσσιοι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης όσον αφορά στη διαδρομή της εσωτερικής πλωτής ή θαλάσσιας οδού.

Τα παραπάνω στοιχεία α, β, γ, δ, ε, στ και ζ αναγράφονται στο έγγραφο μεταφοράς πριν από την εκτέλεση της μεταφοράς και επικυρώνονται με σφραγίδα των σιδηροδρομικών ή λιμενικών αρχών στους σταθμούς φόρτωσης και εκφόρτωσης ή στους ποτάμιους ή θαλάσσιους λιμένες μετά το πέρας του μέρους της μεταφοράς που πραγματοποιείται σιδηροδρομικά ή σε πλωτή εσωτερική ή θαλάσσια οδό.

24. Άρθρ. 4.

Το πιο πάνω έγγραφο συντάσσεται σε δύο (2) αντίγραφα και αριθμείται. Το ένα αντίγραφο συνοδεύει τα εμπορεύματα. Το άλλο φυλάσσεται από το μεταφορέα για δύο (2) χρόνια και ταξινομείται με αριθμητική σειρά. Σ' αυτό το αντίγραφο αναφέρονται τα πλήρη και τελικά έξοδα μεταφοράς, με οποιονδήποτε τρόπο και αν έχουν γίνει, κάθε άλλη επιβάρυνση ή έκπτωση και όλοι οι παράγοντες, που επηρεάζουν τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς.

Υπεύθυνος για την κανονική σύνταξη των εγγράφων μεταφοράς είναι ο μεταφορέας.

Ως μεταφορέας νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε Κράτος - μέλος που ανταποκρίνεται στους όρους πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Κρατών - μελών σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 57/1989 (Α' 28), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το π.δ. 294/1991 (Α' 103) και τον κανονισμό 881/92 περί διενέργειας διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Τα παραπάνω πρόσωπα δικαιούνται να πραγματοποιούν, στα πλαίσια της συνδυασμένης μεταφοράς μεταξύ Κρατών - μελών, αρχικές ή τελικές οδικές διαδρομές, που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς και που περιλαμβάνουν ή όχι τη διάβαση των συνόρων.

Η αρχική ή τελική οδική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς απαλλάσσεται από οποιοδήποτε υποχρεωτικό καθορισμό κομίστρων.

Όταν ρυμουλκούμενο ή ημρυμουλκούμενο που ανήκει σε επιχείρηση η οποία εκτελεί συνδυασμένες μεταφορές για ίδιο λογαριασμό έλκεται, σε μία από τις τελικές διαδρομές, από ρυμουλκό επιχείρησης που εκτελεί μεταφορές για λογαριασμό τρίτου δεν απαιτείται το έγγραφο που προβλέπεται στο άρθρο 4 πρέπει, ωστόσο να προσκομίζεται άλλο έγγραφο με το οποίο θα αποδεικνύεται η διαδρομή που διανύθηκε ή που πρέπει να διανυθεί σιδηροδρομικώς ή σε εσωτερική πλωτή οδό ή διαθαλάσσης²⁵.

3. Συνδυασμένες μεταφορές με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα

Όταν, στα πλαίσια μιας συνδυασμένης μεταφοράς, η επιχείρηση αποστολής πραγματοποιεί την αρχική οδική διαδρομή για ίδιο λογαριασμό, κατά την έννοια του άρθρου 2 του π.δ. 63/86 (ΦΕΚ Α'/26), η επιχείρηση προορισμού του μεταφερόμενου εμπορεύματος μπορεί να πραγματοποιήσει για ίδιο λογαριασμό, την τελική οδική διαδρομή για τη μεταφορά του εμπορεύματος στον προορισμό του χρησιμοποιώντας ρυμουλκό το οποίο της ανήκει είτε κατά πλήρη κυριότητα ή με παρακράτηση κυριότητας ή μίσθωσε, σύμφωνα με το π.δ. 91/88 όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 209/91 (ΦΕΚ Α'/70) και το οποίο οδηγούν υπάλληλοί της, εάν το ρυμουλκούμενο ή ημρυμουλκούμενο έχει άδεια κυκλοφορίας στο όνομα της επιχείρησης απο-

25. Άρθρ. 7.

στολής ή έχει μισθωθεί από αυτήν.

Η αρχική οδική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς που πραγματοποιεί η επιχείρηση αποστολής χρησιμοποιώντας ρυμουλκό το οποίο της ανήκει είτε κατά πλήρη κυριότητα ή με παρακράτηση κυριότητας, ή μίσθωσε σύμφωνα με την παράγραφο 1 και το οποίο οδηγούν οι υπάλληλοί της, ενώ το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενο έχει άδεια κυκλοφορίας στο όνομα της επιχείρησης προορισμού του μεταφερόμενου εμπορεύματος ή έχει μισθωθεί από αυτήν, θεωρείται επίσης μεταφορά για ίδιο λογαριασμό, εφόσον η τελική οδική διαδρομή πραγματοποιείται για ίδιο λογαριασμό από την επιχείρηση προορισμού.

4. Τέλη κυκλοφορίας

Τα τέλη κυκλοφορίας που εφαρμόζονται στα οδικά οχήματα (φορτηγά, ρυμουλκά, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα) τα οποία εκτελούν συνδυασμένες μεταφορές, μειώνονται κατ' αναλογία των διαδρομών, που τα οχήματα αυτά διανύουν σιδηροδρομικώς μέσα στα όρια της χώρας και σύμφωνα με τους όρους και τις ειδικές ρυθμίσεις, που καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αφού προηγουμένως ζητήσουν τη γνώμη της Επιτροπής των ΕΚ^{26, 27}.

IV. Άρθρ. 31 παρ. 1 της Σύμβασης Βαρσοβίας και άρθρ. 38 παρ. 1 της Σύμβασης Μόντρεαλ

Από το συνδυασμό των δύο προαναφερθέντων άρθρων προκύπτει ότι σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς που εκτελείται μερικώς από αεροπλάνο και μερικώς από άλλο μεταφορικό μέσο οι διατάξεις της αερομεταφοράς (δηλαδή των διεθνών συμβάσεων) εφαρμόζονται μόνο για το εναέριο τμήμα της μεταφοράς και υπό την προϋπόθεση ότι πρόκειται για διεθνή αερομεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου ή για δωρεάν αερομεταφορά που εκτελείται από επιχείρηση αερομεταφορών. Ως διεθνής²⁸ μεταφορά νοείται οποιαδήποτε μεταφορά, στην οποία, με βάση τη συμφωνία των μερών, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού, ανεξάρτητα εάν υπάρχει ή όχι διακοπή της μεταφοράς ή μεταφόρτωση, βρίσκονται είτε επί του εδάφους δύο συμβαλλόμενων κρατών, είτε επί του εδάφους ενός και μόνο συμβαλλόμενου κράτους, εφόσον έχει συμφωνηθεί ο τόπος ενδιάμεσου σταθμού επί του εδάφους άλλου κράτους, ακόμη και όταν το κράτος αυτό δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος. Κατά συνέπεια εάν η μεταφορά γίνει μεταξύ δύο σημείων επί του εδάφους ενός και μόνο συμβαλλόμενου κράτους χωρίς να έχει συμφωνηθεί ένας ενδιάμεσος

26. Άρθρ. 8.

27. Άρθρ. 6.

28. Άρθρ. 1 παρ. 2 Σ.Μ. του 1999.

σταθμός στο έδαφος τρίτου κράτους, τότε δεν πρόκειται για διεθνή²⁹ μεταφορά.

Η εφαρμογή των διατάξεων της αερομεταφοράς εκτείνεται και στις περιπτώσεις φόρτωσης, παράδοσης ή μεταφόρτωσης των πραγμάτων σε χερσαίο, θαλάσσιο ή μεταφορικό μέσο εσωτερικής πλωτής μεταφοράς, οπότε η τυχόν ζημιά τεκμαίρεται μαχητά, ότι προκλήθηκε λόγω συμβάντος που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής³⁰ μεταφοράς.

Γ. Η νομοθετική αντιμετώπιση

Με τη ραγδαία ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου και την τελειοποίηση όλων των ειδών των μεταφορικών μέσων³¹ η μεταφορά πλέον των αγαθών δεν γίνεται με τον παραδοσιακό τρόπο της μεταφοράς με ένα είδος μεταφορικού μέσου αλλά με περισσότερα του ενός μεταφορικά μέσα, τα οποία διέρχονται περισσότερες της μιας διαφορετικές χώρες. Τούτο έγινε ως αποτέλεσμα της θεσμοθέτησης κοινών κανόνων δικαίου, κατ' αρχήν, για όλα τα διαφορετικά είδη μεταφοράς, οι οποίοι πολύ σύντομα κυρώθηκαν και έγιναν εσωτερικό δίκαιο πολλών διαφορετικών χωρών. Έτσι, όπως προαναφέραμε, στο χώρο της διεθνούς οδικής μεταφοράς πραγμάτων έχουμε τη διεθνή Σύμβαση της Χάγης του 1956 γνωστή και ως CMR, η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 559/77. Στο χώρο της σιδηροδρομικής μεταφοράς, υπεγράφη την 9.5.1980 η Σύμβαση της Βέρνης η οποία έχει κυρωθεί από τη χώρα μας με το ν. 1953/1986. Στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς ισχύουν οι κανόνες Χάγης - Βίσμπυ, οι οποίοι έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας με το ν. 2107/ 1992 και αποτελούν, πλέον Δίκαιο εφαρμοζόμενο στη χώρα μας από την 26.3.1993 και στο αεροπορικό Δίκαιο ισχύει η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 με όλες τις τροποποιήσεις της, η οποία όμως έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με τον α.ν. 596/ 1937, η οποία και έχει, βεβαίως, κυρώσει και όλες τις τροποποιήσεις της με χωριστούς νόμους και από το 1999 η Σύμβαση του Μόντρεαλ. Οι εσωτερικές αερομεταφορές και συμπληρωματικά οι διεθνείς ρυθμίστηκαν με ιδιαίτερο νόμο, που έγινε, τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου ο οποίος κυρώθηκε³² με το ν. 1815/88. Παρά το γεγονός, όμως, ότι στις ανωτέρω διεθνείς συνθήκες και ειδικότε-

29. Άρθρ. 1 παρ. 2 περ. 3 Σ.Μ. 1999.

30. Άρθρ. 18 παρ. 3 Σ.Β. και 18 παρ. 4 Σ.Μ. Περισσότερα Νίκο Παπαχρονόπουλο, Η Αστική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα πραγμάτων κατά τις Συμβάσεις Βαρσοβίας και Μόντρεαλ, 2002, σελ. 66.

31. Jan Ramberg, The implications of new transport technologies, 15 ETL 1980, σελ. 119. Samir Mankabady, The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions 1983, 32, ICLQ σελ. 120 επ., ίδια στη σελίδα 137 όπου υπάρχει κεφάλαιο «The Integrated Techniques in Transports».

32. Περισσότερα Νίκο Παπαχρονόπουλο, Η Αστική ευθύνη του διεθνώς αεροπορικού μεταφορέα πραγμάτων κατά τις Συμβάσεις Βαρσοβίας και Μόντρεαλ, 29.

ρα στη CMR περιέχονται ορισμένες διατάξεις³³ που αναφέρονται σε συνδυασμένη μεταφορά, υπάρχουν προς επίλυση πολλά και σημαντικά προβλήματα, τα οποία μπορούν να υπαχθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

α) Στα προβλήματα εφαρμογής συγκεκριμένου νόμου, αναλόγως με το στάδιο επέλευσης της ζημιάς και την χώρα στην οποία αυτή επήλθε, και

β) Στην ενοποίηση των κανόνων που αναφέρονται στην ευθύνη των προσώπων που αναλαμβάνουν την ευθύνη για την οργάνωση και την εκτέλεση της διεθνούς συνδυασμένης μεταφοράς, τα οποία ονομάζονται transport operators (ΜΤΟ)³⁴.

I. Η προσπάθεια για την ενιαία και ομοιόμορφη αντιμετώπιση των δυσχερειών

Μεγάλη και μακρόχρονη προσπάθεια έχει καταβληθεί από τη διεθνή κοινότητα να ενοποιηθούν και τελικά να επιλυθούν τα προβλήματα που αναφέρονται στη διεθνή συνδυασμένη μεταφορά τόσο στο επίπεδο του εφαρμοστέου κατά περίπτωση κανόνα δικαίου όσο και στο πεδίο της ευθύνης του ΜΤΟ.

Ήδη από το έτος 1948, το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce - ICC) επιχείρησε να θεσπίσει ομοιόμορφους κανόνες που θα διέπουν τη διεθνή συνδυασμένη μεταφορά. Ανάλογες προσπάθειες έγιναν από τη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή της CMR καθώς και από το Ινστιτούτο Ενοποίησης του Ιδιωτικού Δικαίου (UNIDROIT), το οποίο συνέταξε ένα σχέδιο σύμβασης (1957-1963) διεθνούς συνδυασμένης μεταφοράς με προσεκτική προσέγγιση του ζητήματος της ευθύνης του ΜΤΟ. Η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (Comité Maritime International - CMI), ομοίως επεξεργάστηκε ένα σχέδιο σύμβασης, το οποίο υιοθετήθηκε από τη διεθνή Συνδιάσκεψη του Τόκιο του 1969 και καθιερώθηκε ως «Κανόνες του Τόκιο» («Tokyo Rules»). Οι κανόνες αυτοί αναφέρθηκαν στις συνδυασμένες μεταφορές με τον Αγγλικό όρο United Nations Conference on Trade and Development («Combined Transports») ενώ, σήμερα, χρησιμοποιείται ευρύτερα ο ταυτόσημος όρος «Multimodal Transport», για το μοναδικό³⁵ λόγο, για να γίνει διά-

33. Πρβλ. άρθρ. 2 CMR infra ΒΙ σελ. P.G. Fitzpatrick, Combined Transport and the CMR convention, JBL, 1968, σελ. 311. Loewe, Erläuterungen zum übereinkommen vom 19 Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im International Strassengüterverkehr (CMR) ETL 503, 523 (1976). D. Hill, Contracts for the International Carriage of Goods by Road, 1984, Lloyds of London Press Ltd., σελ 14. Ομοίως άρθρο 2 CMR, Rolf Herber, The European Legal Experience with Multimodalism, 64, Tulane Law Review 1989, σελ 619. K.F. Haak, The liability of the carrier under the CMR, 1984, The Clauser Press, Great Britain, σελ 89.

34. Multimodal Transport Operators.

35. Στην οικονομική των μεταφορών το κριτήριο της διάκρισης «combined» και «multimodal» είναι διαφορετικό: Ευάγγελο Σαμπράκο, Ο τομέας των μεταφορών, σελ. 13-14 και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές. Κατά τον συγγραφέα αυτό οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές διακρίνονται σε:

- Multimodal Transport (πολυτροπική μεταφορά): Μεταφορά εμπορευμάτων με δύο τουλάχιστον μέσα μεταφοράς.

κριση των διεθνών συναντήσεων, στις οποίες χρησιμοποιήθηκαν οι δύο ταυτόσημες λέξεις: το Τόκιο (Combined Transport) και η Συνδιάσκεψη των βιομηχανικών χωρών της UNCTAD³⁶ του 1980, όπου έγινε χρήση του όρου Multimodal Transport.

Μετά ταύτα, και δεδομένου ότι επικράτησε σύγχυση από τα δύο προαναφερθέντα σχέδια, CMI και UNIDROIT, έγινε προσπάθεια ώστε αυτά να ενοποιηθούν σε ένα σχέδιο. Η προσπάθεια αυτή έγινε σε μία διάσκεψη στρογγυλής Τράπεζας³⁷, που έλαβε χώρα στη Ρώμη την 12-17 Ιανουαρίου 1970. Σ' αυτήν η ECE³⁸ ανέλαβε να παρουσιάσει ένα ενοποιημένο σχέδιο σύμβασης για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές. Το σχέδιο αυτό ολοκληρώθηκε στις 19 Νοεμβρίου 1971 και έγινε γνωστό ως TCM – από τις γαλλικές λέξεις *Convention sur le Transport International Combiné de Marchandise*. Κύριο χαρακτηριστικό της TCM είναι ότι, η εφαρμογή του εναπόκειται αποκλειστικά στην ελεύθερη βούληση των συμβαλλομένων μερών³⁹, τα οποία κατά την ελεύθερη κρίση των αποφασίζουν εάν θα εκδόσουν ή όχι φορτωτική συνδυασμένης μεταφοράς την οποία ονομάζουν «έγγραφο συνδυασμένης μεταφοράς» - «combined transport document». Άλλο χαρακτηριστικό στοιχείο της

• *Intermodal Transport* (διατροπική μεταφορά): Μεταφορά αγαθών με μία μονάδα φόρτωσης (loading unit) ή όχημα, το οποίο χρησιμοποιεί διαδοχικά διάφορα μέσα μεταφοράς χωρίς όμως να γίνεται διαχείριση των ίδιων των φορτίων κατά την αλλαγή των μέσων μεταφοράς.

• *Combined Transport* (συνδυασμένη μεταφορά): *intermodal* μεταφορά όπου το μεγαλύτερο κομμάτι της ευρωπαϊκής μεταφοράς γίνεται μέσω του σιδηροδρόμου, εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θάλασσας ενώ το αρχικό και/ή το τελικό κομμάτι της μεταφοράς γίνεται οδικώς και είναι όσο το δυνατό μικρότερο.

Δυστυχώς όμως το ζήτημα του ορισμού της έννοιας της «συνδυασμένες μεταφοράς» δυσχεραίνεται ακόμη περισσότερο με την χρησιμοποίηση από την Οδηγία 92/106/1992/E.O.K. της έννοιας της συνδυασμένης μεταφοράς (*infra* ΒΙΠΙ), οπότε η σύγχυση τις περισσότερες φορές να είναι αναπόφευκτη (*Μαρία Παντουβάκη*, Το νομικό πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς και η συμβολή του στην ανάπτυξη ΕΜετΔ τόμ. 23 σ. 4).

Επιπροσθέτως η νομική θεωρία χρησιμοποιεί τους όρους:

• *Μικτή μεταφορά*: Αυτή που κατά το ένα στάδιο διεξάγονται στην ξηρά και κατά το άλλο στη θάλασσα.

• *Πολλαπλώς μικτή*: Αυτή που κατά το ένα στάδιο διεξάγεται στην ξηρά και κατά το άλλο στη θάλασσα, αλλά καλύπτει και εναέριο ή ποτάμιο τμήμα.

• *Διαδοχική μεταφορά*: Είναι η μεταφορά που πραγματοποιείται από περισσότερους μεταφορείς, καθένας από τους οποίους εκτελεί σταδιακά τμήμα της όλης μεταφοράς που γίνεται στον ίδιο γεωγραφικό χώρο (ξηρά ή θάλασσα ή αέρα) με ένα είδος μεταφορικού μέσου (σιδηρόδρομο ή φορτηγό ή πλοίο ή αεροπλάνο) και καλύπτεται με ενιαία σύμβαση και μια φορτωτική. Η φορτωτική αυτή αποκαλείται *διαφορτωτική*. (*Through Bill of Lading, Connaissance direct, Durchfrachtvertrag*). (*Μαρία Παντουβάκη*, ό.π.).

36. United Nations Convergence on Trade and Development.

37. Round Table Meeting.

38. Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe.

39. *Antony Diamond Q.C.*, Liability of the Carrier in Multimodal Transport in International Carriage of Goods - Some legal problems and possible solutions εκδос. C.M. Schmitthoff και R.M. Goode, Λονδίνο 1988 σελ. 39.

TCM είναι ότι οι ενοποιημένοι κανόνες εφαρμόζονται μόνον όταν μπορεί να αποδειχθεί που συνέβη η ζημία (άρθρ. 12).

Αντίθετα, με την απόλυτη ελευθερία των κανόνων της TCM, οι κανόνες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC), που προαναφέραμε, είναι κατά την άποψή μας, η πρώτη σοβαρή προσπάθεια θεσμοθέτησης κανόνων δικαίου για τη διεθνή συνδυασμένη μεταφορά αφού για πρώτη φορά: αα. Οι operators αναλαμβάνουν πλήρη την ευθύνη όχι μόνο για τη ζημία ή απώλεια των μεταφερομένων πραγμάτων αλλ' ακόμη και για τη ζημία από την καθυστέρηση κατά τη μεταφορά. Το τελευταίο αυτό είχε ως συνέπεια να ξεσπάσει θύελλα διαμαρτυριών πολλών operators και έτσι, οι σχετικές διατάξεις με την ευθύνη των καταργήθηκαν αργότερα σε μια αναθεώρηση των κανόνων ICC του 1975.

ββ. Καθιερώνουν με το πρώτο άρθρο τους υποχρεωτικά την έκδοση του «εγγράφου συνδυασμένης μεταφοράς»⁴⁰, το οποίο σε κάθε περίπτωση διέπει την συνδυασμένη μεταφορά και αν ακόμη η διακίνηση των πραγμάτων έγινε από ένα μόνο μεταφορικό μέσο αρκεί η βούληση των μερών να ήταν ότι θα χρησιμοποιηθούν περισσότερα του ενός μεταφορικά μέσα.

γγ. Ορίζουν τη διεθνή συνδυασμένη μεταφορά (άρθρ. 2α) ως τη μεταφορά αγαθών από δύο τουλάχιστον διαφορετικά μεταφορικά μέσα, από ένα μέρος όπου τα πράγματα φορτώνονται προς εξαποστολή σε μία χώρα, προς ένα άλλο, συμφωνηθέντα τόπο παράδοσης, κείμενο σε διαφορετική χώρα⁴¹.

II. Η συνεισφορά των Ηνωμένων Εθνών

Το 1972 τέθηκε το θέμα εκπόνησης μιας διεθνούς συμβάσεως για τις συνδυασμένες μεταφορές στη διάσκεψη του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)⁴². Για το σκοπό αυτό η UNCTAD ανέθεσε σε μια Διακυβερνητική Προπαρασκευαστική Επιτροπή (IPG⁴³), την προετοιμασία ενός σχεδίου σύμβασης για συνδυασμένες μεταφορές. Μετά από 53 διασκέψεις που έλαβαν χώρα κατά τα επτά έτη που ακολούθησαν υπό την ακούραστη καθοδήγηση και προεδρία του Καθηγητή Erling Selvig, το σχέδιο αυτό, υιοθετήθηκε στη Γενεύη σε δύο στάδια: Το πρώτο έγινε από τις 12 έως 30 Νοεμβρίου 1979 και το δεύτερο από τις 8 έως 24 Μαΐου 1980 και ισχύει σήμερα ως η Σύμβαση για τη Συνδυασμένη

40. Combined Transport Document (CTD).

41. Συνδυασμένη μεταφορά είναι: «carriage of goods by at least two different modes of transport, from a place at which the goods are taken in charge in one country to a place designated for delivery in a different country».

42. United Nations Conference on Trade and Development. Περισσότερα, *Ian Ramberg*, The Law of Freight forwarding and the 1992 Fiata Multimodal Transport bill of Lading, Ζυρίχη 1993, σελ. 30.

43. Intergovernmental Preparatory Group, την οποία συνέστησε για το σκοπό αυτό.

Μεταφορά Αγαθών⁴⁴. Η σύμβαση αυτή περιέχει πλήθος διατάξεων. Την παρούσα μελέτη ενδιαφέρει μόνο η έννοια του Multimodal Transport Operator (MTO).

III. Ο Multimodal Transport Operator (MTO)

Η προαναφερόμενη Σύμβαση για τη Συνδυασμένη Μεταφορά ορίζει (άρθρ. 1) τον MTO ως «κάθε πρόσωπο, το οποίο για λογαριασμό του ή διαμέσου άλλου προσώπου, που ενεργεί για λογαριασμό του, διεκπεραιώνει μία συνδυασμένη μεταφορά και το οποίο ενεργεί ως principal και όχι ως agent ή για λογαριασμό του αποστολέα ή των μεταφορέων που μετέχουν στις εργασίες της συνδυασμένης μεταφοράς και αναλαμβάνει την ευθύνη για την εκτέλεση της σύμβασης⁴⁵.

Κατά το ίδιο άρθρο (1) της Σύμβασης, «Διεθνής συνδυασμένη μεταφορά είναι η μεταφορά αγαθών από δύο τουλάχιστον διαφορετικά μεταφορικά μέσα στη βάση μιας σύμβασης συνδυασμένης μεταφοράς από ένα μέρος μιας χώρας, στην οποία τα πράγματα λαμβάνονται για εξαποστολή με ευθύνη του MTO, σ³ ένα μέρος που έχει καθορισθεί για παράδοση κείμενο σε διαφορετική χώρα».

Είναι σαφές ότι και οι δύο πιο πάνω ορισμοί κάνουν λόγο για ευθύνη του MTO.

Στο θέμα της ευθύνης του, εξ άλλου κάνουν λόγο και άλλα άρθρα της Σύμβασης: Το άρθρ. 14 ομιλεί για την χρονική περίοδο ευθύνης του MTO. Η ευθύνη αυτή αρχίζει από το χρονικό σημείο που ο MTO λαμβάνει τα πράγματα με ευθύνη του για εξαποστολή (the time he takes the goods in his charge) και λήγει με την παράδοση των στον παραλήπτη. Πάντως ως προς το θέμα της έναρξης της ευθύνης του και του όρου «taking charge», η Σύμβαση είναι ασαφής και τα συμβαλλόμενα μέρη συνήθως ορίζουν στο έγγραφο της συνδυασμένης μεταφοράς (MT document - άρθρ. 5 Σύμβασης), το χρονικό σημείο που ο MTO λαμβάνει με ευθύνη του τα πράγματα για την εξαποστολή των στο συμφωνηθέντα τόπο παράδοσης. Το άρθρο 15 κάνει λόγο για ευθύνη του MTO για τις πράξεις ή παραλείψεις των προστηθέντων του και τα άρθρ. 18 και επόμενα για τον περιορισμό της ευθύνης του.

Από την έννοια του MTO, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 της πιο πάνω Σύμβασης συνάγεται ότι ενώ ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ενεργεί για λογαριασμό του παραγγελέα του, ο MTO ενεργεί για δικό του λογαριασμό (on his own behalf).

Δεν είναι, όμως, λίγες οι φορές που ο MTO δεν μεταφέρει μόνος του τα πράγματα αλλά καταρτίζει συμβάσεις μεταφοράς με άλλα πρόσωπα και εμπλέκεται σε άλλες δραστηριότητες όπως συσκευασία, εξαποστολή με μεταφορικό μέσο άλλου

44. Convention on International Multimodal Transport of Goods.

45. «Any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal not an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract».

και αποθήκευση⁴⁶, οπότε το ερώτημα που τίθεται είναι εάν ο ΜΤΟ είναι μεταφορέας ή παραγγελιοδόχος μεταφοράς.

Το ζήτημα έχει απασχολήσει τα Δικαστήρια πολλών χωρών, τα οποία έχουν αντιμετωπίσει το θέμα κατά περίπτωση. Κατά το ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ο ΜΤΟ είναι πιο κοντά στην έννοια του μεταφορέα από εκείνη του παραγγελιοδόχου και ως τέτοιος πρέπει να αντιμετωπίζεται⁴⁷.

Σε διαφορετική υπόθεση⁴⁸ το Δικαστήριο έθεσε διάφορα κριτήρια προκειμένου να διακρίνει τις έννοιες του παραγγελιοδόχου μεταφοράς και του μεταφορέα και να εντάξει σ' αυτές την έννοια του ΜΤΟ.

Τα κριτήρια αυτά είναι:

1. Πως τα μέρη διατύπωσαν την μεταξύ τους σύμβαση.
2. Οι προπαρασκευαστικές πράξεις της σύμβασης αυτής.
3. Πως χαρακτηρίζεται το ασφαλιζόμενο συμβαλλόμενο μέρος, στο ασφαλιστήριο μεταφοράς.

4. Με ποιο τρόπο έγινε η καταβολή του ναύλου, εάν δηλαδή έγινε προς τον αναλαμβάνοντα την υποχρέωση μεταφοράς, αυτοτελώς για λογαριασμό του ή υπό την ιδιότητά του ως πράκτορα άλλου προς τον οποίον ανέλαβε την υποχρέωση να τον αποδώσει, αφού αφαιρέσει τα πρακτορειακά του δικαιώματα.

Σύμφωνα με τα πιο πάνω κριτήρια, η μνησθείσα δικαστική απόφαση θεωρεί, ότι ο ΜΤΟ προσομοιάζει περισσότερο με παραγγελιοδόχο μεταφοράς ο οποίος αυτοπροσώπως διενεργεί το πραγματικό της μέρος.

Στο Αγγλικό Δίκαιο τα πράγματα είναι πιο σαφή. Ο ΜΤΟ τις περισσότερες φορές αντιμετωπίζεται ως μεταφορέας παρά ως παραγγελιοδόχος μεταφοράς⁴⁹.

IV. Συμπέρασμα

Σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, η έννοια και η ευθύνη του ΜΤΟ είναι έννοιες χωριστές⁵⁰ από εκείνες του παραγγελιοδόχου μεταφοράς και του μεταφορέα. Ο ΜΤΟ και η ευθύνη του καθορίζονται από τη Σύμβαση για τη Συνδιασμένη Μεταφορά Αγαθών (Convention on International Multinational Transport of Goods) της Γενεύης του 1980.

Σε ό,τι αφορά το Ελληνικό Δίκαιο, η έννοια του ΜΤΟ είναι εγγύτερα προς την

46. *J.H. Porter*, Multimodal Transport, Containerization and Risk of Loss, 1984, 25, Virginia Journal of International Law, σελ. 184.

47. *Chicago Milwaukee, St Paul and Pacific Railroad v Acme Fast Freight, Inc.* 336 U.S. 465 (1949).

48. *Zima Corp. v M.V. Roman Razinski*, 493, F Supp. 268 - S.D.N.Y. 1980.

49. *Porter J.H.*, Multimodal Transport Containerization and Risk of Loss, 1984, 25, Virginia Journal of International Law, 205.

50. «distinct», *Jerôm Racine*, International Multimodal Transport - A Legal Labyrinth, σελ. 225.

έννοια του πραγματικού μεταφορέα όχι μόνο γιατί, ενώ ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς ενεργεί στο δικό του όνομα και για λογαριασμό του παραγγελέα του, ενώ αυτός στο όνομά του και για δικό του λογαριασμό, αλλά και γιατί ολόκληρο το πλέγμα των διατάξεων της προαναφερομένης σύμβασης παραπέμπουν περισσότερο στην έννοια του μεταφορέα. Έτσι, ο ΜΤΟ ενεργεί ως principal 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 προσηθέντες του και τέλος υπάρχουν οι διατάξεις των άρθρων 18 και επ., σύμφωνα με τις οποίες ο ΜΤΟ περιορίζει την ευθύνη του. Τέτοιες διατάξεις προσιδιάζουν περισσότερο σε μεταφορέα παρά σε παραγγελιοδόχο μεταφοράς.

Παρά ταύτα, κατά την άποψή μας, το θέμα θα πρέπει 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 συμβάσεων⁵¹ αλλά και στη διενέργεια υλικών πράξεων⁵², τότε βεβαίως πρέπει ν' αντιμετωπίζεται ως παραγγελιοδόχος μεταφοράς⁵³ και όχι ως μεταφορέας. Στις λοιπές περιπτώσεις, όταν, δηλαδή ο ίδιος διεκπεραιώνει το πραγματικό μέρος της μεταφοράς⁵⁴, τότε ταυτίζεται με τον πραγματικό μεταφορέα.

51. Μιχ. Πατεράκη, *Η παραγγελία Μεταφοράς*, 2002, σελ. 36.

52. Μιχ. Πατεράκη, *οπ.π.*, σ. 38.

53. *ad hoc*, ΕφΠειρ 1168/1997 ΕΕμπΔ (ΜΘ΄) 1998, σελ. 353, καθώς και ΕφΠειρ 1198/96 ΕΜετΔ 1996, τεύχ. 2, σελ. 83, όπου γίνεται λόγος για παραγγελιοδόχο συνδυασμένης μεταφοράς. Ομοίως, *Ian Ramberg*, «The Law of freight forwarding and the 1992 Fiata Multimodal Transport bill of lading, Ζυρίχη 1993, σελ. 28 «... Thus, all the above-mentioned rules and documents are based on the theory that they apply not only to an MTO actually performing the transport himself (e.g. a shipping line undertaking MTO services) but also to someone who has merely undertaken to procure the performance of the Multimodal transport (e.g. freight forwarder) ...». Βλέπε, ομοίως, στη σελ. 24 της ίδιας εργασίας, του προαναφερθέντος συγγραφέα.

54. Πατεράκη, *οπ.π.*, σελ. 6.