



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**Η υπόθεση « EverGiven »**

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα  
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

**Χουδετσανάκη Κωνσταντίνα**

**Απρίλιος 2023**

**ΧΙΟΣ**

**Η υπόθεση « EverGiven »**

**Απρίλιος 2023**

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα  
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

**Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών**

Συγγραφέας: Χουδετσανάκη Κωνσταντίνα

Επιβλέπουσα: Αθανασοπούλου Βικτώρια

Διευθύντρια Σπουδών: Πολυδωροπούλου Αμαλία

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η διπλωματική αυτή εργασία με τίτλο « Η υπόθεση « EverGiven » αποτελεί το τελικό στάδιο των σπουδών μου στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών , με κατεύθυνση « Ναυτιλιακό Δίκαιο και Ναυτιλιακή Χρηματοοικονομική». Αποτελεί μια προσπάθεια ανάλυσης , από νομικής πλευράς των ζητημάτων που προέκυψαν καθώς και της ευθύνης των εμπλεκόμενων μερών στο ατύχημα της προσάραξης του πλοίου EverGiven.

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Σε αυτό το σημείο, θέλω να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου σε όσους με βοήθησαν για την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας και συνεχίζουν να με βοηθούν σε όλη τη διάρκεια της ζωής μου.

Αρχικά αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω την οικογένεια μου και ειδικότερα τη μητέρα μου Καλλιόπη για όλη την πολύτιμη βοήθεια που μου έχει προσφέρει όλα αυτά τα χρόνια και για την απεριόριστη υποστήριξη της, σε κάθε μου βήμα.

Στη συνέχεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου, κ. Βικτώρια Αθανασοπούλου καθώς και τον καθηγητή μου κ. Γαβαλά Δημήτριο που μου έδωσαν την ευκαιρία να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα και να διευρύνω τις γνώσεις μου σε θέματα που αφορούν τη ναυτιλία και τη νομική. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου, οι οποίοι καθόλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού, ο καθένας με το δικό του τρόπο, ανέδειξε σημαντικά θέματα που επικρατούν στο ναυτιλιακό χώρο.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ :

Αποτελεί γεγονός ότι το ατύχημα της προσάραξης του πλοίου EverGiven στη Διώρυγα του Σουεζ, στις 23 Μαρτίου του 2021, προκάλεσε «χάος» στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, θίγοντας κρείσσονος σημασίας ζητήματα, τόσο στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας όσο και στο νομικό κόσμο. Ως επακόλουθο του ανωτέρω συμβάντος, ήταν η δημιουργία τεράστιας κυκλοφοριακής συμφόρησης καθώς η κυκλοφορία και στις δυο κατευθύνσεις είχε αποκλειστεί για περισσότερο από 6 μέρες. Η κρατική αρχή της διώρυγας του Σουεζ διεκδίκησε αποζημιώσεις «μαμουθ», καθώς το ποσό που ζητήθηκε από τους υπεύθυνους του πλοίου EverGiven, υπολογίζεται ότι έφτασε στα 1 δισεκατομμύριο δολάρια. Αμέσως μετά το ατύχημα, οι θέσεις των ενδιαφερομένων ήταν σαφώς διαφορετικές, και σε κάποιο βαθμό, αντίθετες. Οι νομικές διαφορές και τα δικαιώματα που προέκυψαν μετά το τέλος της επιχείρησης απεμπλοκής του πλοίου αποτελούν θέμα ανάλυσης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, καθώς όπως ήταν εύλογο για το εν λόγω ατύχημα, ασκήθηκαν αγωγές από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που τα συμφέροντα τους επλήγησαν εξαιτίας αυτού του ατυχήματος. Τα νομικά ζητήματα που πραγματώνονται στην παρούσα εργασία αφορούν τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεδομένου ότι οι νομικές διαφορές που έχουν προκύψει θα χρειαστούν αρκετά χρόνια για να κλείσουν πλήρως.

## ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ :

*EverGiven*, Διώρυγα του Σουεζ, SCA, Ευθύνη

## ABSTRACT

It is a fact that the accident of the Ever Given ship grounding in the Suez Canal on 23 March 2021 caused "chaos" in the global shipping community, raising crucial issues in both the supply chain and the legal world. As a consequence of the above incident, huge traffic congestion was created as traffic in both directions was blocked for more than 6 days. The Suez Canal State Authority has claimed «mammoth » damages, as the amount claimed by the people in charge for the Ever Given , is estimated at 1 billion dollars. In the immediate aftermath of the accident, the positions of the interested members concerned, were clearly different, and to some extent, contradictory. The legal disputes and rights that were arisen after the end of the operation of the canal blockage are the subjects for the analysis, in this thesis , as it was understandable that intensive lawsuits were brought about by all the parties whose interests were affected by this accident. The legal issues are related to this time period since the legal disputes that have been arisen , will take time to be fully resolved.

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	3
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ – ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ :	5
ABSTRACT	6
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΩΝ	7
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
1.1 ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	11
1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	11
1.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	12
2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΟΥ EVER-GIVEN	12
2.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ –ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ	13
2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΟ-ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	15
2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΣΩΣΗΣ	16
2.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΝΟΜΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	20
3.1 ΣΥΝΟΛΟ ΖΗΜΙΩΝ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗΣ ΣΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ	20
3.1.1 ΖΗΜΙΕΣ ΤΡΙΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΛΟΓΩ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ	21
3.1.2 ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ –ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ	23
3.1.3 ΖΗΜΙΕΣ ΤΗΣ SCA ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΠΟΡΔΙΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ	24
3.1.4 ΖΗΜΙΑ ΚΥΤΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	26
3.2 ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ	26
3.3. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ P & I CLUB	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΥΘΥΝΕΣ - ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	30
4.1 ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	32
4.1.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ -ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ	33
4.1.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ-ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΤΗ	34
4.1.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ -ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ	36
4.1.4 ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	40
4.2 ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ	42
5. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ EVER GIVEN	43
5.1 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ	43
5.2 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ	45

5.3 ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΤΗΣ SCA ΚΑΙ Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ	46
5.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥY EVER GIVEN	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	52
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	54
Α. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	54
Β. ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ	55



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Περιγραφή πλοίου EverGiven .....	13
Εικόνα 2 Διώρυγα του Σουεζ.....	15
Εικόνα 3Περίγραμμα του ατυχήματος προσάραξης .....	16
Εικόνα 4 προσάραξη πλοίου EverGiven .....	18
Εικόνα 5αφαίρεση άμμου από την πλευρά της πλώρης.....	20
Εικόνα 6 Εναλλακτική πορεία για τα υπόλοιπα πλοία .....	23
Εικόνα 7 Διάγραμμα με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη .....	33

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ατύχημα της προσάραξης του πλοίου Ever Given στη Διώρυγα του Σουέζ, στις 23 Μαρτίου του 2021 συντάραξε την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, προκαλώντας σημαντικά προβλήματα κυρίως στο τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ως επακόλουθο του ανωτέρω συμβάντος, ήταν η δημιουργία τεράστιας κυκλοφοριακής συμφόρησης καθώς επηρέασε πάνω από 200 πλοία που είχαν προγραμματιστεί να περάσουν από τη συγκεκριμένη διώρυγα καθώς η κυκλοφορία και στις δυο κατευθύνσεις είχε αποκλειστεί για περισσότερο από 6 μέρες. Η προσάραξη του πλοίου στη διώρυγα, προκάλεσε περαιτέρω νέα ανησυχία για τον αυξημένο κίνδυνο ναυτικών ατυχημάτων σε στενά κανάλια, καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεχώς αυξάνουν το μέγεθος των πλοίων τους. Το ατύχημα αυτό προκάλεσε επιπλέον ενδιαφέρον για ανάλυση όχι μόνο για τις οικονομικές συνέπειες που προκάλεσε, αλλά και για την νομική διάσταση την οποία πήρε το όλο ζήτημα. Οι αμέσως μετά το ατύχημα θέσεις των ενδιαφερομένων ήταν σαφώς διαφορετικές, και σε κάποιο βαθμό, αντίθετες. Όπως ήταν εύλογο για το εν λόγω ατύχημα ασκήθηκαν εντατικές αγωγές από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που τα συμφέροντα τους επλήγησαν εξαιτίας αυτού του ατυχήματος.

Σκοπός αυτής της εργασίας είναι να γίνει μια προσπάθεια ανάλυσης από νομικής πλευράς των ζητημάτων που προέκυψαν από το ατύχημα αυτό και κυρίως της ευθύνη των εμπλεκόμενων μερών. Μολονότι έχει περάσει αρκετό διάστημα από τότε που έλαβε χώρα το ατύχημα, η εργασία πραγματώνεται νομικά ζητήματα που αφορούν τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεδομένου, ότι οι νομικές διαφορές που έχουν προκύψει θα χρειαστούν αρκετά χρόνια για να κλείσουν πλήρως καθώς πολλά στοιχεία της υπόθεσης δεν έχουν δημοσιοποιηθεί ακόμα και είναι αμφίβολο αν θα γίνει αυτό ποτέ.

## 1.1 ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Αναφορικά με τη δομή της εργασίας ,αποτελείται από πέντε κεφάλαια και πιο συγκεκριμένα :

Το πρώτο κεφάλαιο αποτελεί το εισαγωγικό κεφάλαιο της εργασίας, στο οποίο εμπεριέχεται μία σύντομη εισαγωγή ,η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε ,η δομή της καθώς και τα προβλήματα της έρευνας .

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια καταγραφή των πραγματικών περιστατικών του συμβάντος , καθώς δίνονται και ορισμένες πληροφορίες σχετικά με το πλοίο EverGiven και τις ιδιαιτερότητες της Διώρυγας του Σουέζ, καταλήγοντας στις συνέπειες του ατυχήματος .

Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής των ζημιών και των απαιτήσεων που ανέκυψαν από την παρεμπόδιση της χρήσης της Διώρυγας του Σουέζ καθώς τίγονται και κρίσιμα ζητήματα ναυτασφάλισης και ο ρόλος των P & I Clubs .

Στο τέταρτο κεφάλαιο, καταγράφονται ζητήματα που αφορούν στην κατανομή των ευθυνών των συμβαλλόμενων μερών στα πλαίσια σύναψης χρονοναύλωσης .

Στο πέμπτο κεφάλαιο καταγράφονται ορισμένα ζητήματα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου όπως αυτά προέκυψαν από το ατύχημα προσάραξης του πλοίου Ever Given .

Στο έκτο κεφάλαιο , καταλήγουμε στα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση των προαναφερθέντων και κάποιους προβληματισμούς.

## 1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για την άντληση των πληροφοριών και τη διεξαγωγή συμπερασμάτων ήταν η βιβλιογραφική επισκόπηση . Πιο συγκεκριμένα , για την εργασία χρησιμοποιήθηκαν δευτερογενή δεδομένα , τα οποία υπάρχουν σε βιβλία, σε επίσημες ηλεκτρονικές ιστοσελίδες, καθώς και σε άλλες επίσημες πηγές όπως άρθρα διακεκριμένων επιστημόνων . Η συγκεκριμένη μέθοδος έρευνας και ανάλυσης επιλέχθηκε, διότι από τα δεδομένα αυτά μας δόθηκε η δυνατότητα να αντλήσουμε ορισμένα συμπεράσματα αναφορικά με νομική ανάλυση –διερεύνηση

του ατυχήματος προσάραξης του πλοίου Ever - Given. Οι βάσεις δεδομένων που χρησιμοποιήθηκαν κατά κύριο λόγο ήταν το Google και το GoogleScholar

### **1.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Η υπόθεση προσάραξης του πλοίου EverGiven αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση για την ανάλυση της ευθύνης των εμπλεκόμενων μερών στα πλαίσια σύναψης χρονοναύλωσης . Στην παρούσα εργασία πραγματώνονται ζητήματα που αφορούν τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεδομένου ότι οι νομικές διαφορές που έχουν προκύψει θα χρειαστούν αρκετά χρόνια για να κλείσουν πλήρως. Πολλά στοιχεία της υπόθεσης δεν έχουν δημοσιοποιηθεί ακόμα γεγονός που αποτελεί ένα από τα βασικότερα προβλήματα της έρευνας . Κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του αιγυπτιακού δικαστηρίου και των ενδιαφερόμενων μερών, η απόφαση αναφορικά με το συγκεκριμένο ατύχημα δεν έχει ακόμα δημοσιοποιηθεί. Οι περισσότερες πληροφορίες αντλήθηκαν κυρίως από πηγές των παγκόσμιων μέσων ενημέρωσης και από θραύσματα πληροφοριών από την ετυμηγορία του αιγυπτιακού δικαστηρίου.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

### **2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΟΥ EVER-GIVEN**

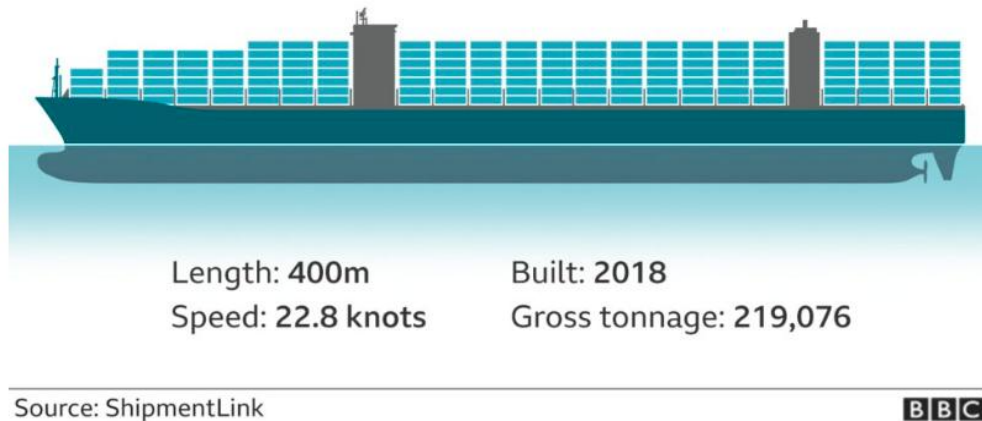
Το συγκεκριμένο πλοίο συγκαταλέγεται στα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο κόσμο, έχοντας συνολικό μήκος 399,94 μέτρα και το πλάτος του φτάνει τα 59 μέτρα . Ναυπηγήθηκε το έτος 2018 και έχει ολική χωρητικότητα 20000 TEU <sup>1</sup>.Πλοιοκτήτρια εταιρία είναι η Shoei Kisen Kaisha , η οποία είναι η θυγατρική εταιρεία της μεγάλης Ιαπωνικής ναυπηγικής εταιρείας "Imabari Shipbuilding". Το πλοίο EverGiven είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο του

---

<sup>1</sup>Ever Given , Marine traffic άρθρο αναρτημένο στην ιστοσελίδα : [https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER\\_GIVEN](https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER_GIVEN)

Παναμά και διαχειρίστρια εταιρία είναι η γερμανική εταιρία διαχείρισης πλοίων "BernhardSchulteShipmanagement" (BSM). Την χρονική περίοδο , κατά την οποία έγινε το συμβάν ήταν ναυλωμένο και λειτουργούσε από την ναυτιλιακή εταιρία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων EvergreenMarine, η οποία εδρεύει στην περιοχή Luzhu, TaoyuanCity, στην Ταϊβάν.<sup>2</sup>

## MV Ever Given



Εικόνα 1 Περιγραφή πλοίου EverGiven

## 2.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ –ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ

Η διώρυγα του Σουέζ αποτελεί έως και σήμερα τη μεγαλύτερη διώρυγα στον κόσμο με συνολικό μήκος 162 χλμ., και μέγιστο πλάτος, σε ορισμένα σημεία, 160-200 μέτρα και βάθος 11,60 μέτρα. Διατρέχει από το Βορρά προς το Νότο τον ισθμό του Σουέζ, και ενώνει τη Μεσόγειο θάλασσα με την Ερυθρά θάλασσα. Ξεκινάει από το λιμάνι Πορτσάιντ, το οποίο αποτελεί λιμένα εισόδου στη Μεσόγειο και καταλήγει στο λιμένα Σουέζ , ο οποίος βρίσκεται στον ομώνυμο κόλπο τηςΕρυθράς θάλασσας, αποτελώντας επιπλέον ένα από τους σημαντικότερους εμπορικούς δρόμους στον κόσμο. Υπολογίζεται ότι περίπου πάνω από πενήντα πλοία διέρχονται από την διώρυγα καθημερινώς , αγγίζοντας το 12% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου<sup>3</sup>.

<sup>2</sup>Αναρτημένο στην ιστοσελίδα : [https://el.wikipedia.org/wiki/Ever\\_Given#cite\\_note-eg8-3](https://el.wikipedia.org/wiki/Ever_Given#cite_note-eg8-3)

<sup>3</sup>Gambrell, Jon , "[Massive cargo ship turns sideways, blocks Egypt's Suez Canal](#)". (23.03.21)άρθρο αναρτημένο στο : Associated Press.

Ωστόσο το συγκεκριμένο κανάλι παρουσιάζει κάποιες ιδιομορφίες. Το κανάλι δεν είναι τόσο φαρδύ και για αυτό είναι αδύνατη η κυκλοφορία των πλοίων σε ορισμένα σημεία και από τις δύο πλευρές ταυτόχρονα ,καθιστώντας τη διώρυγα μονής λωρίδας<sup>4</sup>. Όπως χαρακτηρίστηκα αναφέρει ο BillKavanagh, ο οποίος είναι λέκτορας στο *Εθνικό Ναυτικό Κολλέγιο της Ιρλανδίας* και πρώην καπετάνιος, η διέλευση της διώρυγας αποτελεί «μια πολύ περίπλοκη και υψηλού κινδύνου επιχείρηση» καθώς οι δυνατοί άνεμοι είναι ικανοί να επηρεάσουν την πορεία ενός πλοίου και ειδικότερά όταν πρόκειται για ένα πλοίο τόσο βαρύ όπως το *EverGiven*, που η επαναφορά του στην κανονική του πορεία αποτέλεσε μια ιδιαίτερη δύσκολη διαδικασία<sup>5</sup>.

Η αιγυπτιακή κυβέρνηση μάλιστα απαιτεί από όλα τα πλοία που διασχίζουν την διώρυγα,να επιβιβάζεται σε αυτά ένα αιγυπτιακό πλήρωμα γνωστό και ως «πλήρωμα του Σουέζ». Το συγκεκριμένο πλήρωμα περιλαμβάνει ένα ή περισσότερους εξειδικευμένους πλοηγούς από την SCA της Αιγύπτου , οι οποίοι είναι υπεύθυνοι από κοινού με το πλήρωμα του πλοίου και τον καπετάνιο για τη πλοήγηση του πλοίου . Σύμφωνα με πληροφορίες την ώρα του συμβάντος είχανεπιβιβαστεί στο πλοίο δύο Αιγύπτιοι πιλότοι της SCA. Η πρόσληψη εξειδικευμένων πιλότων που έχουν καλύτερη επίγνωση των τοπικών καιρικών συνθηκών ,σε περιοχές με δύσκολα περάσματα αποτελεί μια συνήθη πρακτική στη σύγχρονη ναυτιλία<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup>Kingsley, Patrick ,"[Egypt to build new Suez canal](https://www.theguardian.com/world/2014/aug/05/egypt-build-new-suez-canal)". *The Guardian*. London. Άρθρο αναρτημένο στην ιστοσελίδα :<https://www.theguardian.com/world/2014/aug/05/egypt-build-new-suez-canal>

<sup>5</sup>Fox, Jackie "[Irish expert describes 'high-risk' transit of Suez Canal](https://www.rte.ie/news/world/2021/0325/1206144-suez-canal-expert/)". .(25.03.21) άρθρο αναρτημένο στην ιστοσελίδα: <https://www.rte.ie/news/world/2021/0325/1206144-suez-canal-expert/>

<sup>6</sup>Rose George"[I've sailed the Suez canal on a cargo ship – it's no wonder the Ever Given got stuck](https://www.theguardian.com/commentisfree/2021/mar/25/suez-canal-cargo-ship-ever-given-stuck)". (25.03.21 )*The Guardian*. Άρθρο αναρτημένο στη ιστοσελίδα <https://www.theguardian.com/commentisfree/2021/mar/25/suez-canal-cargo-ship-ever-given-stuck>



Εικόνα 2 Διώρυγα του Σουεζ

### 2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΟ-ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

Το ατύχημα έλαβε χώρα στις 23 Μαρτίου του 2021 και ώρα 07:40 , (ώρα ανατολικής Ευρώπης ) στην προσπάθεια του πλοίου να διασχίσει το κανάλι του Σουεζ με προορισμό το Ρότερνταμ και με αρχικό σημείο εκκίνησης το TanjungPelepas. Το πλοίο « κόλλησε » κοντά στο χωριό ManshiyetRugola , με συντεταγμένες 30.01761 ° Β 32.58018 ° Α, με αποτέλεσμα να μπλοκάρει ολόκληρη τη διώρυγα .<sup>7</sup>

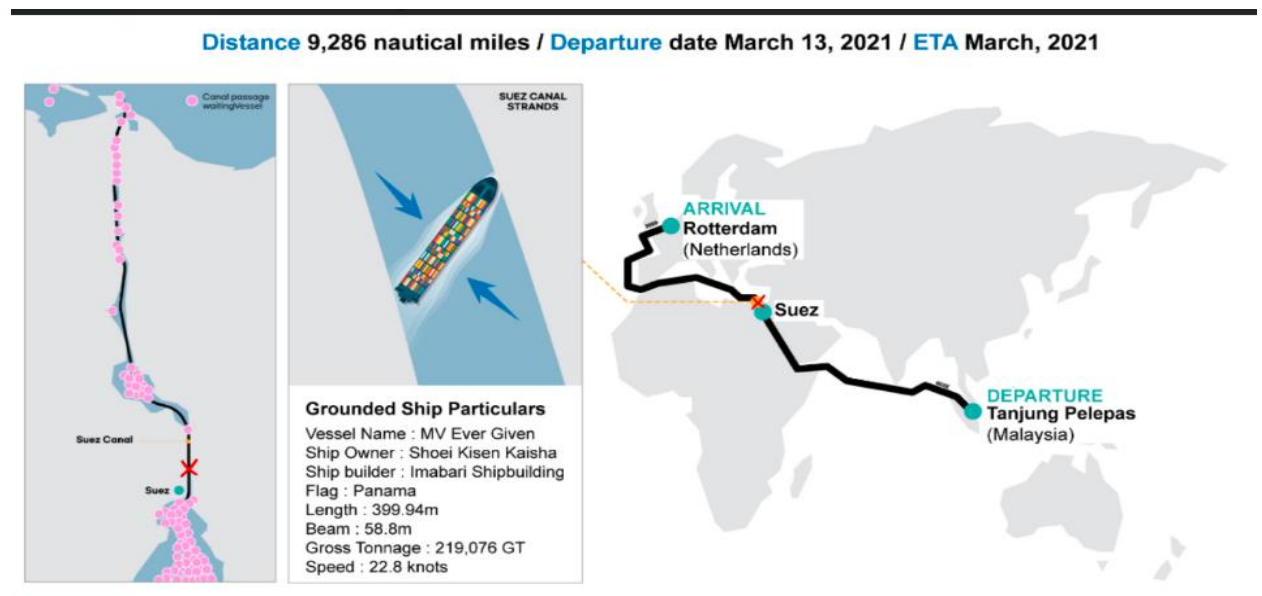
Οι αρχές του καναλιού του Σουεζ υποστήριξαν ότι η βασική αιτία του συμβάντος αυτού, δεν ήταν μόνο οι ισχυροί άνεμοι που επικρατούσαν τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή και η αμμοθύελλα αλλά και οι λανθασμένοι χειρισμοί του πλοιάρχου που είχαν ως αποτέλεσμα την λανθασμένη διαχείριση του πλοίου, καθώς οι άνεμοι έφταναν έως και τα 50 χιλιόμετρα την ώρα. Την ίδια άποψη υποστήριξε και ο Ναύαρχος Οσάμα Ράμπι, πρόεδρος της SCA, σε συνέντευξη που παραχώρησε στις 27 Μαρτίου , δηλώνοντας ότι *«οι καιρικές συνθήκες δεν αποτέλεσαν τη βασική αιτία του ατυχήματος , αλλά ενδεχομένως να υπήρχαν και τεχνικά ή ανθρώπινα λάθη ,τα*

---

<sup>7</sup>"Egypt's Suez Canal blocked by huge container ship". BBC News

Άρθρο αναρτημένο στη ιστοσελίδα :<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56505413>

οποία θα αποκαλυφτούν μετά τις ενδελεχείς έρευνες.»<sup>8</sup>. Από την άλλη πλευρά η ναυλώτρια εταιρία του πλοίου « EvergreenMarine » ισχυρίστηκε ότι το πλοίο "επλήγη από ένα ξαφνικό ισχυρό άνεμο, με αποτέλεσμα το κύτος να φύγει από την πλωτή οδό και να χτυπήσει κατά λάθος στον πυθμένα . Ένας από τους βασικότερους παράγοντες λοιπόν που οδήγησε στο κλείσιμο της διώρυγας ήταν, όπως προκύπτουν από τις μαρτυρίες, τα δύσκολα καιρικά φαινόμενα και πιο συγκεκριμένα οι ισχυροί άνεμοι .<sup>9</sup>



Εικόνα 3 Περιγραφή του ατυχήματος προσάραξης<sup>10</sup>

## 2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Η καταγραφή των γεγονότων με χρονική σειρά :

- 23 Μαρτίου 2021 και ώρα 8:00 το πλοίο EverGiven προσάραξε στη διώρυγα του Σουέζ.

<sup>8</sup>"[Massive cargo ship becomes wedged, blocks Egypt's Suez Canal](#)". άρθρο αναρτημένο στο Associated Press News.  
Αναρτημένη ιστοσελίδα: <https://apnews.com/article/cargo-ship-blocks-egypt-suez-canal-5957543bb555ab31c14d56ad09f98810>

<sup>9</sup>Maguire, Dannielle "[The ship blocking the Suez Canal is called Ever Given, even though 'Evergreen' is written across it in huge letters](#)". ABC News. Άρθρο Αναρτημένο στη ιστοσελίδα :<https://www.abc.net.au/news/2021-03-25/ship-stuck-in-the-suez-canal-called-ever-given-plus-a-few-memes/100027880>

<sup>10</sup>πηγή : Suez Canal Authority photo



- Στις 25 Μαρτίου 2021 : η πλοιοκτήτρια εταιρεία ανέθεσε στις εταιρείες SMIT Salvage (Ολλανδία) και NipponSalvage (Ιαπωνία) ως εταιρείες διάσωσης , να ξεκινήσουν τις εργασίες διάσωσης του EverGiven.
- 26 Μαρτίου 2021 : Οι συγκεκριμένες εταιρείες ανέπτυξαν ένα λεπτομερές σχέδιο διάσωσης, προκειμένου να απομακρυνθεί η άμμος και η λάσπη γύρω από την πλώρη του πλοίου και την επαναφορά του με τη βοήθεια της παλίρροιας.
- 28 Μαρτίου 2021 : οι εταιρείες συνεργάστηκαν με τις αρχές της διώρυγας και έγινε η απομάκρυνση περισσότερων από 20.000 τόνων άμμου και λάσπης
- 29 Μαρτίου 2021 και ώρα 15:04 : έγινε η ανασυγκρότηση του EverGiven ,το οποίο και ρυμουλκήθηκε στη λίμνη GreatBitter, προκειμένου να πραγματοποιηθεί έλεγχος της αξιοπλοΐας του.
- 13 Απριλίου 2021 : έγινε η κατάσχεση του πλοίου από τις Αιγυπτιακές αρχές με βάση επίσημης απόφασης του δικαστηρίου
- 4 Ιουλίου 2021 : πραγματοποιήθηκε ένας «κρυφός» διακανονισμός μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρίας SKK και των αρχών της διώρυγας του Σουεζ
- 7 Ιουλίου 2021 : Το πλοίο αποδεσμεύτηκε από το αιγυπτιακό δικαστήριο και συνέχισε κανονικά το ταξίδι του προς το λιμάνι του Ρότερνταμ ό οποίος ήταν και ο αρχικός του προορισμός .<sup>11</sup>

## 2.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

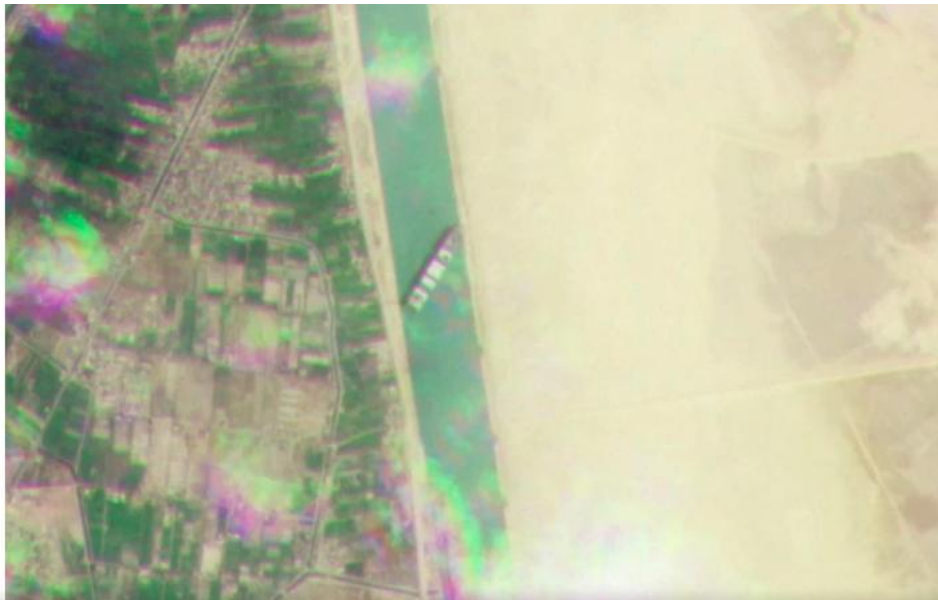
Το αποτέλεσμα ήταν όπως απεικονίζεται και στην εικόνα 3, η πλώρη του πλοίου να σφηνωθεί στην μία όχθη του καναλιού ενώ η πρύμνη σχεδόν άγγιζε την απέναντι πλευρά<sup>12</sup>. Ως επακόλουθο του ανωτέρου συμβάντος, ήταν η δημιουργία τεράστιας κυκλοφοριακής συμφόρησης καθώς η κυκλοφορία και στις δυο κατευθύνσεις είχε αποκλειστεί για περισσότερο από 6 μέρες. Όπως αναφέρουν τα μέσα περισσότερα

<sup>11</sup> J Cha, J Lee, C Lee, e.t [Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given](https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559) (23.09.2021 ) άρθρο Αναρτημένο στην ιστοσελίδα : <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559>

<sup>12</sup>Paris, Costas; Malsin, Jared (24 .03 21). "Suez Canal Is Blocked by Container Ship Causing Huge Traffic Jam". The Wall Street Journal. Άρθρο Αναρτημένο στην ιστοσελίδα : <https://www.wsj.com/articles/the-suez-canal-is-blocked-by-a-giant-container-ship-11616560437>

από 200 πλοία δεν είχαν πρόσβαση μέσα της διώρυγα.<sup>13</sup> Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα που τέθηκε ήταν ο αρνητικός αντίκτυπος που είχε ο αποκλεισμός αυτός των πλοίων στο τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδα

Η διώρυγα του Σουεζ αποτελεί μια από τις βασικότερες πηγές εσόδων για τις Αρχές του καναλιού (SCA) καθώς περίπου το 15 τοις εκατό της παγκόσμιας ναυτιλιακής κίνησης διέρχεται μέσω αυτής. Η διακοπή αυτή, η οποία διήρκησε 6 μέρες κόστισε πολλά εκατομμύρια και πιο συγκεκριμένα περίπου 14-15 εκατομμύρια δολάρια ανά ημέρα.<sup>14</sup> Η πλοιοκτήτρια εταιρία όφειλε να πληρώσει ως αποζημίωση για την καθυστέρηση που προκάλεσε 900 εκατομμύρια δολάρια και για το λόγο αυτό οι αρχές του καναλιού προέβησαν στην κατάσχεση του πλοίου στις 13 Απριλίου, με βάση δικαστική εντολή έως την τελική αποπληρωμή του χρέους.



Εικόνα 4 προσάραξη πλοίου EverGiven<sup>15</sup>

Προκειμένου να επανέλθει η διώρυγα στην πρότερη της κατάσταση, χρειάστηκαν περίπου 8 ρυμουλκά, τα οποία εργάστηκαν πυρετωδώς για να βοηθήσουν το πλοίο

---

<sup>13</sup>["Maritime traffic jam grows outside blocked Suez Canal".](https://www.aljazeera.com/news/2021/3/26/maritime-traffic-jam-grows-outside-blocked-suez-canal) AlJazeera. Άρθρο Αναρτημένο στην ιστοσελίδα :<https://www.aljazeera.com/news/2021/3/26/maritime-traffic-jam-grows-outside-blocked-suez-canal>

<sup>14</sup>["Traffic in Suez Canal resumes after stranded ship refloated - Business and Economy News".](https://www.aljazeera.com/news/2021/3/29/traffic-in-suez-canal-resumes-after-stranded-ship-refloated) AlJazeera. (29 /03/2021.) άρθρο αναρτημένο στην ιστοσελίδα :<https://www.aljazeera.com/news/2021/3/29/traffic-in-suez-canal-resumes-after-stranded-ship-refloated>

<sup>15</sup>Πηγή : ABC News.

να ξεμπλοκάρει, πραγματοποιώντας εργασίες αφαίρεσης της άμμου από τη μεριά της πλώρης που ήταν κολλημένη.<sup>16</sup>Ο υπολοχαγός Οσάμα Ραμπέι, επικεφαλής της SCA, ανακοίνωσε ότι οι αρμόδιοι φορείς θα κατέβαλαν κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να αποκατασταθεί η ναυσιπλοΐα , ώστε να επανέλθουν οι ρυθμοί εξυπηρέτησης του παγκόσμιου εμπορίου . Οι BSM και SKKπροέβησαν σε δηλώσεις αναφορικά με την ασφάλεια του πληρώματος , επιβεβαιώνοντας ότι και τα 25 μέλη του πληρώματος ήταν ασφαλή , καθώς δεν υπήρχε καμία αναφορά για τραυματισμό αλλά ούτε και για πετρελαϊκή ρύπανση

Η υψηλή παλίρροια συνέβαλε στη μερική απελευθέρωση του πλοίου μετά από 6 μέρες και συγκεκριμένα στις 29 Μαρτίου και ώρα 05 : 42 ,εκτός από το τμήμα της πλώρης η οποία παρέμεινε για λίγες ώρες ακόμη κολλημένη . Η τελική απελευθέρωση του πλοίου επήλθε το μεσημέρι της ίδια μέρας και άρχισαν απευθείας οι εργασίες για το άνοιγμα του καναλιού . Η αρχή του καναλιού του Σουέζ ενημέρωσε τα ναυτιλιακά πρακτορεία ότι τα πλοία θα μπορούν να συνεχίσουν να διέρχονται και από τις δύο κατευθύνσεις κανονικά μέσω του καναλιού από τις 19:00 το απόγευμα και μετά , αφού πρώτα είχε προηγηθεί ο έλεγχος του καναλιού για τυχόν προσκληθείσες ζημίες .<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup>NBC News "[Komatsu Excavator Attempts to Dislodge One of World's Largest Shipping Containers](https://www.constructionequipmentguide.com/komatsu-excavator-attempts-to-dislodge-one-of-worlds-largest-shipping-containers/51672)". (25.03.21 ). Άρθρο Αναρτημένο στην ιστοσελίδα <https://www.constructionequipmentguide.com/komatsu-excavator-attempts-to-dislodge-one-of-worlds-largest-shipping-containers/51672>

<sup>17</sup>"[Traffic in Suez Canal resumes after stranded ship refloated](https://www.aljazeera.com/news/2021/3/29/traffic-in-suez-canal-resumes-after-stranded-ship-refloated) - Business and Economy News". AlJazeera. 29 March 2021. Άρθρο αναρτημένο στην ιστοσελίδα :<https://www.aljazeera.com/news/2021/3/29/traffic-in-suez-canal-resumes-after-stranded-ship-refloated>



*A Komatsu excavator is attempting to dislodge one of the world's largest container ships, the Ever Given, after the large vessel blocked a passageway of the Suez Canal in Egypt. (Suez Canal Authority photo)*

Εικόνα 5αφαίρεση άμμου από την πλευρά της πλώρης<sup>18</sup>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΝΟΜΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Το ατύχημα του EverGiven προκάλεσε ενδιαφέρον για ανάλυση όχι μόνο για τις οικονομικές συνέπειες που προκάλεσε αλλά και για την νομική του διάσταση που πήρε το όλο ζήτημα. Οι νομικές διαφορές και τα δικαιώματα που προέκυψαν μετά το τέλος της επιχείρησης απεμπλοκής του πλοίου από την διώρυγα αποτελούν θέμα ανάλυσης της παρούσας εργασίας, καθώς όπως ήταν εύλογο, για το εν λόγω ατύχημα ασκήθηκαν αγωγές από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που τα συμφέροντα τους επλήγησαν εξαιτίας αυτού του ατυχήματος. Η ναυτιλία διέπεται από το δίκαιο της θάλασσας και το ναυτικό δίκαιο. Τα δίκαια αυτά συμβάλουν στην επίλυση των ναυτικών διαφορών που προκύπτουν μεταξύ των μερών.<sup>19</sup>

### 3.1 ΣΥΝΟΛΟ ΖΗΜΙΩΝ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗΣ ΣΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

---

<sup>18</sup>Πηγή : Suez Canal Authority photo

<sup>19</sup> JM Lee, [EY Wong](#), «[Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain](#)», άρθρο αναρτημένο στο :MATEC Web of Conferences, 2021

Το ατύχημα της προσάραξης του πλοίου EverGiven στη Διώρυγα του Σουεζ, στις 23 Μαρτίου του 2021 συντάραξε την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, προκαλώντας σημαντικά προβλήματα. Ως επακόλουθο του ανωτέρω συμβάντος, ήταν η δημιουργία μιας τεράστιας κυκλοφοριακής συμφόρησης καθώς επηρέασε πάνω από 200 πλοία που είχαν προγραμματιστεί να περάσουν από τη συγκεκριμένη διώρυγα.<sup>20</sup>

Οι αμέσως μετά το ατύχημα οι θέσεις των ενδιαφερομένων μερών ήταν σαφώς διαφορετικές, και σε κάποιο βαθμό, αντίθετες. Όπως ήταν εύλογο για το εν λόγω ατύχημα ασκήθηκαν αγωγές από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που τα συμφέροντα τους επλήγησαν εξαιτίας αυτού του ατυχήματος. Τα αίτια του συγκεκριμένου ατυχήματος προσάραξης έως και σήμερα δεν έχουν προσδιοριστεί με σαφήνεια και ακρίβεια. Ο προσδιορισμός των αιτιών αυτών θα καταστήσει σαφές τι ζημιές προκλήθηκαν, ποιοι ζημιώθηκαν, ποιος μπορεί να διεκδικήσει από ποιον, ποιο είναι τελικά το εφαρμοστέο δίκαιο και πολλά άλλα κρίσιμα ζητήματα. Τυχόν αξιώσεις που απορρέουν από το ατύχημα της προσάραξης θα περιλαμβάνουν τις φυσικές ζημιές που υπέστη το πλοίο Ever-Given, το μεγάλο κόστος που χρειάστηκε για τη διάσωση του πλοίου, την απώλεια εσόδων που υπέστη η Αρχή της Διώρυγας του Σουεζ, τις ζημιές που υπέστησαν κυρίως τα ευπαθή φορτία και τη ζημία λόγω καθυστέρηση στην παράδοση του φορτίου. Αρμόδιο δικαστήριο σχετικά με τις απαιτήσεις από αδικοπραξία και για την κατάσχεση του πλοίου είναι το δικαστήριο της Αιγύπτου ενώ για λοιπές απαιτήσεις αρμόδιο είναι τόσο το δικαστήριο της Ιαπωνίας (λόγω συνήθους διαμονής του κυρίου του πλοίου), το δικαστήριο της Ταιβάν (λόγω συνήθους διαμονής του χρονοναυλωτή) αλλά και άλλα δικαστήρια, σύμφωνα με τις ρήτρες που υπάρχουν στο χρονοναυλοσύμφωνο και στις φορτωτικές. Σε κάθε περίπτωση, στην παρούσα εργασία γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής των τυχόν ζημιών και απαιτήσεων που προέκυψαν από το συγκεκριμένο ατύχημα προσάραξης.

### **3.1.1 ΖΗΜΙΕΣ ΤΡΙΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΛΟΓΩ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ**

---

<sup>20</sup> JM Lee, [EY Wong](#), «[Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain](#)» άρθρο αναρτημένο στο :MATEC Web of Conferences, 2021

Το ατύχημα της προσάραξης του πλοίου Ever Given είχε ως επακόλουθο τον αποκλεισμό της διέλευσης ενός μεγάλου αριθμού πλοίων που είχαν προγραμματιστεί να περάσουν μέσα από τη Διώρυγα του Σουέζ. Οι ευθύνες τόσο για τις ζημιές των φορτίων όσο και για την καθυστέρηση παράδοσης τους θα πρέπει να μελετηθούν και από την πλευρά των υπολοίπων πλοίων, τα οποία παρέμεναν «παγιδευμένα» στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Ορισμένα από αυτά τα πλοία αναγκάστηκαν να παρεκκλίνουν από την αρχική τους πορεία, πράγμα το οποίο σημαίνει για ένα μεγάλο πλοίο εμπορευματοκιβωτίων, επιπλέον κόστος 400.000 \$ μόνο σε καύσιμα καθώς το ίδιο ταξίδι γύρω από τη Διώρυγα του Σουέζ θα προσέθετε επιπλέον ναυτικά μίλια και θα χρειαζόταν επιπλέον 10 ημέρες για την ολοκλήρωση του<sup>21</sup>. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές των τρίτων πλοίων, οι οποίοι έπρεπε είτε να περιμένουν την απεμπλοκή του πλοίου EverGiven, είτε να παρεκκλίνουν από την προγραμματισμένη τους πορεία επιλέγοντας μια άλλη διαδρομή πιο χρονοβόρα άσκησαν πολλαπλές αγωγές κατά των υπευθύνων για τις ζημιές που υπέστησαν.

Πολλές από τις ζημιές που προέκυψαν αφορούν κυρίως τα τρόφιμα που μετέφεραν τα πλοία αυτά, τα οποία εξαιτίας της μη προγραμματισμένης άφιξης των πλοίων είχαν ως συνέπεια να χαλάσουν. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές των πλοίων αυτών μπορούν να στραφούν για την καθυστέρηση είτε κατά των αρχών της Διώρυγα του Σουέζ είτε κατά της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Σημαντικό κρίνεται οι πλοιοκτήτες των τρίτων πλοίων να είχαν συμπεριλάβει στο ναυλοσύμφωνο ή στη φορτωτική τη ρήτρα που καλύπτει την καθυστέρηση, προκειμένου να διεκδικήσουν ποσά από τις ζημιές που υπέστησαν λόγω καθυστέρησης από τις ασφαλιστικές του εταιρίες, ακόμα και εκείνα τα πλοία που παρέκκλιναν από την κανονική τους πορεία και ταξίδεψαν μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Οι ασφαλιστές τους οφείλουν να πληρώσουν τις τυχόν απαιτήσεις τους και στο τέλος να στραφούν οι ίδιοι κατά της πλοιοκτήτριας εταιρίας του πλοίου «EverGiven»<sup>22</sup>. Η κρατική Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση, την παρακολούθηση και την λειτουργία της Διώρυγας, επιβλέποντας και ρυθμίζοντας την πρόσβαση

<sup>21</sup>Lessons learnt from 'Ever Given' incident in Suez Canal  
Άρθρο Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicshippingnews.com/lessons-learnt-from-ever-given-incident-in-suez-canal/>

<sup>22</sup> Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», Ανακτήθηκε από <https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html?>

μέσω αυτής. Θα μπορούσε λοιπόν κάποιος να επικαλεστεί την ανεπαρκή διαχείριση της κατάστασης, όπως πχ η μη έγκαιρη αναστολή της ναυσιπλοΐας μέσω της διώρυγας τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο.<sup>23</sup> Τέλος κατά το αγγλικό δίκαιο η ζημία που υπέστησαν τα τρίτα πλοία αφορά «καθαρά οικονομική ζημία » και κατ'επέκταση οι αξιώσεις αυτές θεωρούνται από πολλούς «απομακρυσμένες » και «υπερβολικά μεταβλητές» και συνεπώς μη ανακτήσιμες .<sup>24</sup>



Εικόνα 6 Εναλλακτική πορεία για τα υπόλοιπα πλοία

### 3.1.2 ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ –ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ

Μεγάλη ζημία όπως ήταν φυσικό υπέστη το φορτίο λόγω της καθυστέρησης στην παράδοση του καθώς δαπανήθηκε αρκετός χρόνος τόσο κατά τη διάρκεια της προσάραξης του πλοίου EverGiven στη διώρυγα του Σουέζ , όσο και κατά τη διάρκεια επιθεώρησης της ασφάλειας του πλοίου σε ασφαλή λιμένα συνυπολογίζοντας και το χρόνο που το πλοίο βρισκόταν υπό κράτηση. Οι φορτωτές λοιπόν έχουν το δικαίωμα να εγείρουν αξιώσεις κατά του Θαλάσσιου μεταφορέα . Το ζήτημα είναι εάν θα εφαρμοστούν στην συγκεκριμένη περίπτωση οι κανόνες Χάγης- Βίσμπυ και αν μπορεί ο θαλάσσιος μεταφορέας να επικαλεστεί ένα από τους

<sup>23</sup>SanSimon&Duch « Ever Given –potential liabilities ».Ανακτήθηκεαπό : <https://lsansimon.com/en/ever-given-potential-liabilities/>

<sup>24</sup>Ανακτήθηκε από :<https://www.marsh.com/jp/en/industries/marine/insights/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html>

λόγους νόμιμης απαλλαγής του σύμφωνα με τους κανόνες αυτούς . Ορισμένα πλοία μετέφεραν ειδικές περιπτώσεις φορτίου όπως τα refrigerated and frozen-cargo ,τα οποία μπορούν να αλλοιωθούν και να υποστούν ζημιά λόγω της μεγάλης καθυστέρησης . Οι φορτωτές μπορούν να εγείρουν αξιώσεις κατά της ναυλώτριας εταιρίας – θαλάσσιου μεταφορέα Evergreen για τη ζημιά που υπέστησαν τα συγκεκριμένα προϊόντα. Ωστόσο για το αν θα ευδοκιμήσουν οι αξιώσεις αυτές θα εξαρτηθεί και από τους ισχυρισμούς που θα επικαλεστεί ο θαλάσσιος μεταφορέας .

Αναφορικά με τα υπόλοιπα φορτία, αυτά το πιθανόν να μην έχουν υποστεί κάποια ζημιά. Συνεπώς το μόνο που μπορούν να αξιώσουν για αυτή την περίπτωση είναι η ζημιά λόγω καθυστέρησης στην παράδοση τους.<sup>25</sup> Το κρίσιμο ζήτημα αναφορικά με τις αξιώσεις αυτές έγκειται στους εφαρμοστέους κανόνες δικαίου . Σε περίπτωση εφαρμογής των κανόνων Χάγης-Visby η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα περιορίζεται από τη χρονική στιγμή της φόρτωσης έως την στιγμή της εκφόρτωσης του φορτίου και ανά δέμα ή ανά μονάδα δέματος . Οι κανόνες αυτοί προβλέπουν ότι ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν ευθύνεται όσον αφορά τις καθυστερήσεις στην παράδοση. Αντιθέτως οι κανόνες του Αμβούργου 1978 και συγκεκριμένα στο άρθρο 6 παρ.1 β διευρύνουν το πεδίο ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα καθιστώντας υπεύθυνο το θαλάσσιο μεταφορέα για την ζημιά που προκλήθηκε στο φορτίο λόγω της καθυστέρησης.<sup>26</sup>

### **3.1.3 ΖΗΜΙΕΣ ΤΗΣ SCA ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΠΟΡΑΙΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ**

---

<sup>25</sup>Plomariou, E. A review of shipowner's & charterer's obligations in various types of charter. J. Ship. OceanEng. 2014, 4, 307–321.

<sup>26</sup>Abdulrahim, H.M. « Maritime Carrier's Liability for Loss of or Damage to Goods under the Hague Rules, Visby Rules and the Hamburg Rules, Compared with His Liability as an Operator under the Relevant Rules of the International Multimodal Transport Convention;» , UK, 1994;



Η κρατική αρχή της διώρυγας του Σουέζ (SCA) διεκδίκησε τεράστια αποζημίωση από τους υπεύθυνους του πλοίου EverGiven., καθώς το ποσό έφτασε περίπου τα 1 δισεκατομμύριο δολάρια. Οι απαιτήσεις που ανέκυψαν από το συγκεκριμένο ατύχημα προσάραξης ήταν πολλές και αρκετά πολύπλοκες.<sup>27</sup> Το ποσό που ζητήθηκε από τις αρχές θα κάλυπτε τις ζημίες που προέκυψαν στην ίδια τη Διώρυγα,(τόσο οικονομική ζημία όσο και ζημία λόγω απώλειας φήμης), καθώς και το κόστος του εξοπλισμού και των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις δηλώσεις του εκτελεστικού διευθυντή της διώρυγας, το οποίο κόστος βέβαια μπορεί να συμπεριληφθεί στην προσαρμογή υπολογισμού της γενικής αβαρία<sup>28</sup>.

Πιο συγκεκριμένα, η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί την βασικότερη πηγή εσόδων για την οικονομία της Αίγυπτου, λόγω των τελών που εισπράττει καθημερινώς από τα πλοία που διέρχονται από αυτή. Οι αξιώσεις αποζημίωσης κατά της πλοιοκτήτριας εταιρίας θα περιελάμβαναν πιθανόν την απώλεια εσόδων που υπέστη λόγω της μη πληρωμής των τελών διέλευσης καθώς και τις απαιτήσεις « βλάβη σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα » που όπως αναλύεται και παρακάτω αποτελεί αξίωση για τα P&I Clubs. Τέλος είναι και η ζημία που υπέστη λόγω απώλειας φήμης ,το οποίο ζήτημα αποτέλεσε μέρος του διακανονισμού μεταξύ της SCA και του UK P&I Club, για την απελευθέρωση του υπό κατάσχεση πλοίου.<sup>29</sup>

Οι εκτιμήσεις που έγιναν τότε αναφορικά για την οικονομική απώλεια που υπέστη η Διώρυγα ,έφτασαν περίπου τα 15 εκατομμύρια την ημέρα .Σημαντικό όμως είναι να τονίσουμε ότι τα έσοδα αυτά απλώς « αναβλήθηκαν» καθώς τα περισσότερα πλοία που «παγιδεύτηκαν » τότε προτίμησαν να περιμένουν μέχρι την απεμπλοκή του πλοίου EverGiven , αντί να παρεκκλίνουν από την προγραμματισμένη πορεία τους . Αυτός ο ισχυρισμός αποτέλεσε και την άμυνα του UK P&I Club έναντι της

---

<sup>27</sup> J Cha, J Lee, C Lee, e.t (23.09.2021 ) [Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given](https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559) άρθρο αναρτημένο από : <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559>

<sup>28</sup> J Cha, J Lee, C Lee, e.t (23.09.2021 ) [Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given](https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559) άρθρο αναρτημένο από : <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559>

<sup>29</sup> Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», άρθρο αναρτημένο <https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html>

της SCA<sup>30</sup>. Τελικά ,πραγματοποιήθηκε ένας συμβιβασμός μεταξύ των Αρχών της Διώρυγας και του UK P&I Club, με αποτέλεσμα να μειωθεί το ποσό των απαιτήσεων στα 600 εκατομμύρια δολάρια.<sup>31</sup>

### **3.1.4 ΖΗΜΙΑ ΚΥΤΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Αναφορικά με τη ζημία που προέκυψε στο κύτος του πλοίου Ever Given, θα καλυφθεί μέσω της ασφάλειας κύτους, αν και κρίθηκε ότι η ζημία αυτή ήταν αμελητέα καθώς μόνο η πλήρη του πλοίου υπέστη υλική ζημία<sup>32</sup>

## **3.2 ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ**

Οι απαιτήσεις που προέκυψαν λόγω του ατυχήματος προσάραξης του πλοίου Ever Given στην Διώρυγα του Σουέζ είναι πολλές και αρκετά περίπλοκες. Από τη μία μεριά οι ενάγοντες είναι οι έχοντες έννομο συμφέρον το φορτίο του πλοίου, οι κύριοι –ναυλωτές των τρίτων πλοίων, οι οποίοι παρέμειναν εγκλωβισμένοι στην Διώρυγα για έξι ημέρες μέχρι την απεμπλοκή του πλοίου και οι αρχές της Διώρυγας του Σουεζ για τις ζημίες που υπέστησαν. Από την άλλη μεριά οι εναγόμενοι είναι ο κύριος του πλοίου (SKK), η χρονοναυλώτρια εταιρία –θαλάσσιος μεταφορές (Evergreen) καθώς και οι ασφαλιστές.

Μερικές από τις απαιτήσεις που προέκυψαν από το συγκεκριμένο ατύχημα και μπορούν να περιοριστούν είναι οι εξής:

---

<sup>30</sup>Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», άρθρο αναρτημένο στο <https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html>

<sup>31</sup> Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», άρθρο αναρτημένο στο <https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html>

<sup>32</sup>Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», άρθρο αναρτημένο στο <https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html>

Α. Απαιτήσεις από προσβολή εξωσυμβατικών δικαιωμάτων , οι οποίες αφορούν κυρίως απώλειες που έχουν άμεση σχέση με την εκτέλεση η την λειτουργία του πλοίου όπως ορίζονται στην παρ.2 εδ. γ της Διεθνούς Σύμβασης LLMC<sup>33</sup>. Στη συγκεκριμένη κατηγορία υπάγονται οι ζημίες που προκλήθηκαν στην Διώρυγα του Σουέζ όπως τα διαφυγόντα κέρδη και η απώλεια φήμης λόγω της παρεμπόδιση της χρήσης της Διώρυγας για περίπου έξι ημέρες .

Β. Απαιτήσεις από τα τρίτα πλοία που παρέμειναν εγκλωβισμένα στην Διώρυγα του Σουέζ μέχρι την απεμπλοκή του πλοίου Ever Given και αναφέρονται στο άρθρο 2 παρ.1 εδ.δ της Διεθνούς Σύμβασης « *Απαιτήσεις σχετικά με την ανέλκυση, απομάκρυνση, καταστροφή ή αθώωση ενός πλοίου που βυθίστηκε, ναυάγησε, προσάραξε ή εγκαταλείφθηκε, συμπεριλαμβανομένου οτιδήποτε που είναι ή ήταν επί του πλοίου αυτού* » <sup>34</sup> Στην συγκεκριμένη υπόθεση θα χρησιμοποιηθούν οι απαιτήσεις λόγω της προσάραξης του πλοίου .<sup>35</sup>

Γ. Απαιτήσεις οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 3 παρ. α της Διεθνούς Σύμβαση (LLMC). και δεν μπορούν να περιοριστούν είναι οι απατήσεις για « επιθαλάσσια αρωγή » και «για συνεισφορά σε γενική αβαρία».<sup>36</sup> Η απαίτηση του επιθαλάσσιου αρωγού δημιουργείται από την στιγμή που οι ενέργειες του έχουν ωφέλιμο αποτέλεσμα και περιορίζεται στην αξία των διασωθέντων πραγμάτων . Οποιοσδήποτε άλλος επιπρόσθετος περιορισμός θα λειτουργούσε αποτρεπτικά στην παροχή υπηρεσιών επιθαλάσσιας αρωγής.<sup>37</sup> Αναφορικά με το θεσμό της γενικής αβαρίας οι απαιτήσεις που εμπίπτουν στην περίπτωση αυτή είναι αρκετά περίπλοκες. Πιο συγκεκριμένα εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του θεσμού της γενικής αβαρίας και η ζημία-θυσία έγινε προκειμένου το πλοίο να συνεχίσει με ασφάλεια το ταξίδι του , τότε ο πλοιοκτήτης δεν θα αποκαταστήσει ολόκληρη την απελθούσα ζημία ,αλλά αντιθέτως το μερίδιο που του αναλογεί, αφού πρώτα πραγματοποιηθεί διακανονισμός μεταξύ των μερών .<sup>38</sup>

---

<sup>33</sup>LLMC αναρτημένο στο : <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24635-English.pdf>

<sup>34</sup> LLMC αναρτημένο στο : <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24635-English.pdf>

<sup>35</sup> Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.811-812.

<sup>36</sup> Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ.220-225.

<sup>37</sup> Ζυγούρος Λ., 2015. «Η ειδική αποζημίωση στο δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής», σελ.153 επ.

<sup>38</sup> Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα, σελ. 115-116

### 3.3. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ P & I CLUB

Τα Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs ή Clubs εφεξής) συνιστούν αλληλασφαλιστικές ενώσεις πλοιοκτητών, με σκοπό την κάλυψη των ζημιών προς τρίτους, τη λεγόμενη αστική ευθύνη και τα οποία καλύπτουν τους θαλάσσιους κινδύνους, οι οποίοι δεν καλύπτονται από τη συνήθης ναυτική ασφάλιση. Τα P&I Clubs πρωτοεμφανίστηκαν στην Αγγλία περίπου κατά το 17<sup>ο</sup> αιώνα καθώς η παραδοσιακή ναυτασφαλιστική αγορά παρουσίαζε μεγάλες ελλείψεις αφήνοντας ανικανοποίητους πολλούς από τους πλοιοκτήτες. Σήμερα λοιπόν ως μέλη ενός τέτοιου κλαμπ είναι πέρα από τους πλοιοκτήτες και άλλα πρόσωπα που έχουν ασφαλισμένο συμφέρον σε ένα πλοίο και μπορεί να είναι ναυλωτές, ενυπόθηκοι δανειστές κλπ<sup>39</sup>. Τα περισσότερα παραδοσιακά P&I Clubs υπόκεινται στο νόμο περί θαλάσσιας ασφάλισης (MIA 1906) και συγκεκριμένα στο άρθρο 85 παρ. 1 του παραπάνω νόμου ορίζεται ότι «*όταν δυο ή περισσότερα άτομα συμφωνούν αμοιβαία να ασφαλίσουν ο ένας τον άλλο έναντι θαλάσσιων κινδύνων, τότε λέγεται ότι υπάρχει αμοιβαία ασφάλιση*»<sup>40</sup> Αμοιβαιότητα λοιπόν υπάρχει όταν γίνεται ίση και δίκαιη κατανομή των κινδύνων και των υποχρεώσεων μεταξύ των μελών του κλαμπ.

Ο ρόλος των P&I Clubs στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ύψιστης σημασίας και αποτελεί ασφαλιστική δικλείδα της απρόσκοπτης διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου. Οι κίνδυνοι, τους οποίους καλύπτουν διαφέρουν ανά Club καθώς εξαρτάται από το αντικείμενο και το ειδικό τύπο του Συναιτερισμού. Πρωταρχικός στόχος είναι η προστασία των συμφερόντων των μελών του έναντι απαιτήσεων τρίτων. Η υποχρέωση του αλληλασφαλιστικού οργανισμού να καταβάλει την ασφαλιστική αποζημίωση γεννάται μόνον από την στιγμή κατά την οποία ο ασφαλισμένος κατέβαλε αποζημίωση προς τον ζημιωθέντα τρίτο. Πέρα από την κάλυψη ζημιών μια άλλη σημαντική υπηρεσία που προσφέρουν τα P&I Clubs είναι η χρηματική ή άλλη μορφή εγγύησης προκειμένου να απελευθερωθεί το ασφαλισμένο πλοίο που βρίσκεται υπό κράτηση<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Brown H.R “Marine Insurance Volume 3 Hull Practice“ 2<sup>nd</sup> Ed. (1993), p 565

<sup>40</sup>AP. 85 MIA 1906 Αναρτημένο στην ιστοσελίδα : <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41>

<sup>41</sup> Hazelwood S.J. “P&I Clubs: Law and Practice“ 2<sup>nd</sup> Ed, 1994, σελ 243

Οι κυριότεροι κίνδυνοι που καλύπτουν τα P&I Clubs αφορούν υποχρεώσεις, έξοδα και κόστη για: 1. Απώλεια ζωής, τραυματισμός και ασθένεια πληρώματος, επιβατών και άλλων ατόμων , 2. Διαβίωση του πληρώματος, σύμφωνα με την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας , 3. Απώλεια ή ζημία φορτίο , 4. Σύγκρουση, 5. Παρακώλυση συγκοινωνιών σε λιμάνια, διώρυγες, κομβικά σημεία των θαλασσιών οδών, 6. Ζημία σε αποβάθρες, σημαντήρες και άλλα σταθερά και πλωτά αντικείμενα , 7. Ανέλκυση ναυαγίων , 8. Ρύπανση , 9. Ζημιά στην περιουσία του ασφαλισμένου πλοίου , 10. Πρόστιμα και κυρώσεις, 11. Νομικές δαπάνες , 12. Διάσωση, ναυαγιαίρεση και ρυμούλκηση , 13. απόκλιση πορείας και σχετικά έξοδα , 14. Γενική αβαρία.15. έξοδα νοσηλείας , κηδείας , επαναπατρισμού των μελών του πληρώματος <sup>42</sup>.Σχετικά με τις απαιτήσεις που ανακύπτουν , τα P &I Clubs παρέχουν νομικές συμβολές και καθοδήγηση σε θέματα της καθημερινότητας, διορίζουν εμπειρογνώμονες και δικηγόρους και εκδίδουν επιστολές ως εγγύηση.

Λαμβάνοντας υπόψη τα πραγματικά περιστατικά του ατυχήματος της προσάραξης στη διώρυγα του Σουέζ ,το UK P&I Club οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για τη ζημία που προκλήθηκε (λόγω απώλειας εσόδων της SCA ) στη διώρυγα καθώς και να αποζημιώσει τις λοιπές εταιρίες και άλλους χρήστες της διώρυγας οι οποίοι υπέστησαν πολλαπλές ζημίες λόγω της εξαήμερης διακοπή λειτουργίας του καναλιού και κάθε πιθανό πρόστιμο. Το UK P&I Club έχει αναλάβει να καλύψει τις απαιτήσεις που προέκυψαν από το ατύχημα προσάραξης του πλοίου EverGiven. Μερικές από αυτές όπως αναφέρονται αναλυτικά και στο κεφάλαιο 3 είναι οι ναυτικές απαιτήσεις που σχετίζονται με την παρακώλυση της συγκοινωνίας επί 6 ημέρες και κυρίως τα διαφυγόντα κέρδη της Αρχής της Διώρυγας , με τις ζημίες σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα , τυχόν πρόστιμα που ενδεχομένως να επεβλήθησαν αλλά και την συνεισφορά της πλοιοκτήτριας εταιρίας σε γενική αβαρία , συμπεριλαμβάνοντας και τα έξοδα για την επιθαλάσσια αρωγή. Περαιτέρω ο συγκεκριμένος αλληλοασφαλιστικός οργανισμός κατέφερε να αποδεσμεύσει το πλοίο που βρισκόταν υπό κράτηση των Αρχών της Αιγύπτου , μέσω της έκδοση εγγυητικής αποστολής (Letter of Undertaking) από το U.K. MutualSteam ShipAssurance Association Ltd και προχωρώντας σε ασφαλιστική υποκατάσταση. Με τον τρόπο αυτό οι έχοντες κάποια

---

<sup>42</sup> Κιάντος Β., 2002, «Ασφαλιστικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.12

απαίτηση μπορούσαν να στραφούν απευθείας κατά του συγκεκριμένου Club προκειμένου να διεκδικήσουν τις οφειλόμενες αποζημιώσεις <sup>43</sup>

Αναφορικά με το θεσμό της ασφαλιστικής αποκατάστασης, ρυθμίζεται στο ελληνικό δίκαιο στο νόμο 2496/1997 και συγκεκριμένα στο άρθρο 14. Εφαρμόζεται όταν «η πραγματοποίηση της ασφαλιστικής περίπτωσης οφείλεται σε τρίτο, έναντι του οποίου ο λήπτης της ασφάλισης έχει αξίωση για αποζημίωση και ως εκ τούτου η υποχρέωση του ασφαλιστή έγκειται στο να καταβάλλει το ασφάλισμα στον λήπτη και ακολούθως να υποκατασταθεί στις αξιώσεις του (λήπτη) κατά του τρίτου, στην έκταση του ασφαλίσιματος που κατέβαλε.»<sup>44</sup>

Από την άλλη μεριά η Ever Green ως χρονοναυλώτρια και θαλάσσιος μεταφορέας ήταν υπεύθυνη για την ασφαλή μεταφορά των εμπορευμάτων. Συνεπώς το TT Club ήταν ο ασφαλιστής της εταιρίας και θα είναι υπεύθυνο για οτιδήποτε καταλογιστεί στην εταιρία. Μεταξύ της SCA του πλοιοκτήτη, του ασφαλιστή και των φορέων εκμετάλλευσης του πλοίου EverGiven πραγματοποιήθηκε μια άτυπη διαπραγμάτευση η οποία όμως ήταν ανεπιτυχής με αποτέλεσμα το Αιγυπτιακό δικαστήριο στις 13 Απριλίου 2021 να χορηγήσει ένταλμα κατάσχεσης του πλοίου.<sup>45</sup>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΥΘΥΝΕΣ - ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

Στο κεφάλαιο 4 θα ακολουθήσουν επιμέρους-λεπτομερέστερα ζητήματα που αφορούν την κατανομή των ευθυνών των συμβαλλόμενων μερών καθώς και οι αξιώσεις που εγέρθηκαν για το συγκεκριμένο συμβάν.

---

<sup>43</sup>Άρθρο αναρτημένο στο : ["EverGiven" re-floated in Suez Canal | UKP&I Club \(ukpandi.com\)](https://www.ukpand.com/evergiven-re-floated-in-suez-canal/)

<sup>44</sup>Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., «Ιδιωτικό ασφαλιστικό δίκαιο», 6η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλας, σελ. 230

<sup>45</sup> Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain [Lee, Jade Man-yin; Eugene Yin-cheung Wong](https://www.proquest.com/docview/2583945815/fulltextPDF/20B9B16ACAE446BBPQ/1?accountid=143322). άρθρο αναρτημένο στην ιστοσελίδα (<https://www.proquest.com/docview/2583945815/fulltextPDF/20B9B16ACAE446BBPQ/1?accountid=143322>)

Αρχικά ως χρονοναύλωση ορίζεται η ενοχική και αμφοτεροβαρής συμφωνία, μεταξύ του εκναυλωτή - ο οποίος μπορεί να είναι ο πλοιοκτήτης , ο εφοπλιστής ή ο αντιπρόσωπος αυτών –ναυτικός πράκτορας και μεταξύ του ναυλωτή.<sup>46</sup> Η βασική υποχρέωση του εκναυλωτή συνίσταται στην μερική ή ολική παραχώρηση ενός αξιόπλοου πλοίου, ικανό να εκτελέσει τη συμφωνημένη μεταφορά και στην αντίστοιχη υποχρέωση του ναυλωτή να καταβάλει το συμφωνημένο τίμημα.<sup>47</sup> Μεταξύ των δύο αναφερόμενων μερών συνάπτεται είτε το ναυλοσύμφωνο είτε η φορτωτική. Το ναυλοσύμφωνο συνάπτεται όταν ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής διαθέτει το πλοίο του στην ελεύθερη αγορά και το θέτει στη διάθεση του ναυλωτή είτε για την εκτέλεση ενός μόνου ταξιδιού είτε για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, εν όλω ή εν μέρει .<sup>48</sup> Το ναυλοσύμφωνο εμπεριέχει όρους , οι οποίοι είναι πλήρως διαπραγματεύσιμοι μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.<sup>49</sup> Από την άλλη μεριά η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς διέπεται από τους κανόνες Χάγης-Visby, οι οποίοι θέτουν ένα υποχρεωτικό θεσμικό πλαίσιο που καθορίζει τις υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα πριν και κατά την έναρξη του πλοίου , κατά τη διάρκεια και μετά την άφιξη του. Καθορίζουν επίσης τα όρια της ευθύνης, τα δικαιώματα καθώς και τις περιπτώσεις της νόμιμης απαλλαγής τους<sup>50</sup> Αυτό που είθισται να γίνεται από τα μέρη είναι η εγγραφή ρητώς των πρόσθετων όρων στη σύμβαση.<sup>51</sup> Κάθε βέβαια όρος ή συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς , ο οποίος απαλλάσσει τον μεταφορέα ή το πλοίο από ευθύνη για απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων ή σε σχέση με αυτά και που οφείλεται σε αμέλεια, δόλο ή παράλειψη καθηκόντων ή υποχρεώσεων που προβλέπονται στη σύμβαση , ή που περιορίζει την ευθύνη αυτήν με τρόπο διαφορετικό από ό,τι ορίζεται στην Σύμβαση, είναι άκυρος, ανυπόστατος και ανενεργός.

Αναφορικά περαιτέρω με την εφαρμογή των κανόνων , τίθεται το ερώτημα ποιο δίκαιο θα εφαρμοστεί στην υπό κρίση υπόθεση δεδομένου ότι τα δικαιώματα και οι

---

<sup>46</sup>Σταυρόπουλος, Σ. Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου (κατ' άρθρον), 378

<sup>47</sup>Παγουλάτος, Μ. Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής, 42.

<sup>48</sup>Τριανταφυλλάκης, Γ. Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου, 1808

<sup>49</sup>Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α., Πλωμαρίτου, Ε. ό.π., 419.

<sup>50</sup>Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, ΕπισκΕΔ 2007, ό.π., σελ.322.

<sup>51</sup> JM Lee, [EY Wong](#) , «[Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain](#) » , άρθρο αναρτημένο στοMATEC Web of Conferences, 2021

υποχρεώσεις ποικίλουν λόγω των διαφορετικών νομικών συστημάτων . Τα μέρη όπως αναφέρθηκε και παραπάνω πέρα από τους κανόνες Χάγης-Visby ,που ισχύουν διεθνώς , έχουν τη δυνατότητα να προσθέτουν δικούς τους όρους και αυτό που εΐθισται να γίνεται στην πράξη είναι η επιλογή του εφαρμοστέο δικαίου στη σύμβαση πριν την υπογραφή της . Οφείλουν λοιπόν να τα συμβαλλόμενα μέρη να υποδείξουν το δίκαιο της χώρας που πρόκειται να εφαρμοστεί , προκειμένου να ενσωματώσουν τους κανόνες της χώρας αυτής στη σύμβαση.<sup>52</sup>

#### 4.1 ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

Το βασικότερο ζήτημα που εξετάζεται στην παρούσα εργασία αφορά τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη και του χρονοναυλωτή , οι οποίοι είναι και τα βασικότερα μέρη μιας χρονοναύλωσης . Στις διεθνείς ναυτιλιακές πρακτικές εΐθισται να υπογράφεται μεταξύ του πλοιοκτήτη και του χρονοναυλωτή κάποιο από τα τυποποιημένο ναυλοσύμφωνα όπως το "Baltim 1939", το "Revised 1974", το "New York Produce Exchange (NYPE) 1981" και το "Shelltime Form ". Η χρονοναύλωση λοιπόν ξεκινάει από τη στιγμή που ο πλοιοκτήτης παρέχει στο χρονοναυλωτή ένα αξιόπλοο πλοίο, όπως έχουμε ήδη αναφέρει. Επειδή όμως ο χρονοναυλωτής έχει πρωταρχικό ρόλο, αναφορικά με τη λειτουργία του πλοίου, υπάρχει σαφής επιμερισμός ευθυνών αναφορικά με το κόστος που προκύπτει από τα ατυχήματα όπως κάτι αντίστοιχο συνέβη και με το ατύχημα του πλοίου EverGiven<sup>53</sup>.

Μετά το ατύχημα υποστηρίχθηκαν, όπως ήταν λογικό, διαφορετικές και αντικρουόμενες απόψεις από τα συμβαλλόμενα μέρη. Κανένας δεν αναλάμβανε την ευθύνη και την επέρριπταν ο ένας στον άλλο . Διεξήχθησαν πολλαπλές έρευνες για να διαπιστωθεί ποιος ευθύνεται . Για τη διαπίστωση της αιτιώδους συνάφειας χρησιμοποιήθηκε το Voyage Data Recorder (VDR ένα σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) , ανάλυσης της διαδρομής και συνεντεύξεων με αξιωματούχους, και προέκυψε ότι υπήρχαν πολλαπλά αίτια που οδήγησαν στο συμβάν αυτό . Η

---

<sup>52</sup> JM Lee, [EY Wong](#) , «[Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain](#) » άρθρο αναρτημένο στο : MATEC Web of Conferences, 2021

<sup>53</sup> London, UK, 2020; pp. 93–113. 25. Nunes, T. Charterer’s liabilities under the ship time charter. *Houst. J. Int. Law* 2003, 26, 561–577



επισκόπηση της νομικής σχέσης μεταξύ των κύριων υπευθύνων για το συγκεκριμένο ατύχημα καθορίζεται από τη σύμβαση που έχει συναφθεί ανάμεσα τους σύμφωνα με την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων.

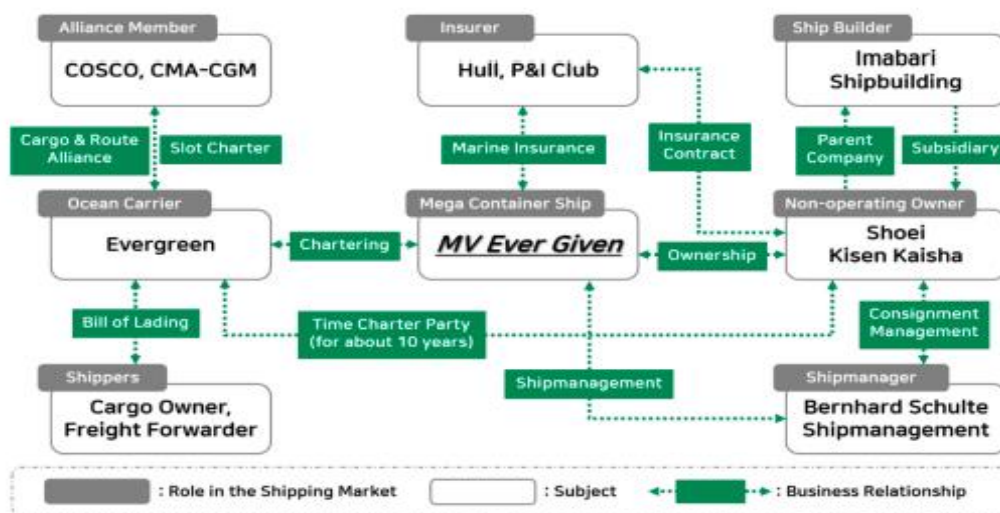


Figure 5. Stakeholder relationship diagram of Ever Given. Source: Created by authors.

Εικόνα 7 Διάγραμμα με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη<sup>54</sup>

#### 4.1.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ -ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

Στα πλαίσια σύναψης χρονοναύλωσης ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για το κόστος διατήρησης και συντήρησης των υλικών περιουσιακών στοιχείων , δηλαδή του κύτους και των μηχανών του πλοίου καθώς όμως και για τη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού όπως η σωστή επάνδρωση του πλοίου με πλήρωμα ικανό και έμπειρο και με επαρκείς ικανότητες πλοήγησης , προκειμένου να εξασφαλιστεί η αξιοπλοία του . Αναλαμβάνει επίσης τις προμήθειες του πλοίου ,τον εφοδιασμό και την ασφάλιση του . Ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του σε κατάσταση πλήρους αποδοτικότητας στον ναυλωτή για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και ο ναυλωτής από την άλλη μεριά υποχρεούται να καταβάλει τον συμφωνημένο ναύλο .<sup>55</sup>

Αναφορικά με το πλοίο EverGiven, πλοιοκτήτρια εταιρία είναι η SKK, θυγατρική της μεγαλύτερης ναυπηγικής εταιρείας της Ιαπωνίας, Imabari Shipbuilding. Η βασική

<sup>54</sup> J Cha, J Lee, C Lee, e.t (23.09.2021 ) [Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given](https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559) άρθρο Αναρτημένο στο : <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559>

<sup>55</sup>Weale, J. Cargo Liabilities under the New York Produce Exchange Time Charter and the Inter-Club Agreement; Routledge: London, UK, 2017; pp. 103–136

δραστηριότητα της SKK είναι η κατασκευή και η ναύλωση πλοίων με κύριο αντικείμενο τη μεταφορά χύδην φορτίου, τη μεταφορά αυτοκινήτων και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία πλοία τα ναυλώνει για μεγάλα χρονικά διαστήματα παγκόσμιες ναυτιλιακές εταιρείες. Το πλοίο EverGiven, αποτελεί ένα από τα έξι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της ίδιας κλάσης που ναυπηγήθηκαν από τη μητρική εταιρεία ImabariShipbuilding για την Evergreen

Σύμφωνα με μερικά από τα πρότυπα χρονοναυλωσυσυμφώνων όπως το "Balttime 1939", το "Revised 1974", το "NYPE 1981" και το "Shelltime Form 4", που ισχύουν παγκοσμίως, ο πλοιοκτήτης εξακολουθεί να ευθύνεται για τις ζημιές που προκλήθηκαν ανεξάρτητα αν έχει αναθέσει την διαχείριση του πλοίου σε μία άλλη εταιρία όπως και στην περίπτωση της SSK. Επιπροσθέτως ο πλοιοκτήτης έχει την πλήρη ευθύνη αναφορικά με την πλοήγηση και την διαχείριση του πλοίου, παρά το γεγονός ότι η εξουσία διοίκησης του χρονοναυλωτή επί του πλοιάρχου όσον αφορά την πλοήγηση του πλοίου περιορίζεται στο πλαίσιο που είναι απαραίτητο για την επίτευξη των εμπορικών στόχων της σύμβασης ναύλωσης.<sup>56</sup>

Για παράδειγμα, σύμφωνα με τη ρήτρα 7 του ναυλοσυμφώνου NYPE (1993), ορίζεται ότι «ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για τα έξοδα που προκύπτουν όταν το πλοίο εισέρχεται στο λιμάνι λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ή για λόγους που οφείλονται στο πλοίο.»<sup>57</sup>. Συνεπώς κάνοντας μία διάκριση μεταξύ των δύο βασικότερων συμβαλλόμενων μερών από νομικής απόψεως, η κατοχή αναφορικά με τη λειτουργία του πλοίου όσον αφορά την πλοήγηση και τη διαχείριση του πλοίου ανήκει εξ ολοκλήρου στην SKK, τον ουσιαστικό πλοιοκτήτη ενώ η εμπορική – επιχειρηματική εκμετάλλευση του ανήκει στη χρονοναυλώτρια εταιρία Evergreen. Αν τελικά αποδειχτεί ότι ευθύνεται ο πλοιοκτήτης, τότε οφείλει να καταβάλει μέσω του P&I Club αποζημίωση σε όλα τα θιγόμενα πρόσωπα.

#### **4.1.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ-ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΤΗ**

Ο ναυλωτής αποτελεί το δεύτερο συμβαλλόμενο μέρος στη χρονοναύλωση, αναφερόμενος ως χρονοναυλωτής. Ο χρονοναυλωτής χρησιμοποιεί και επωφελείται

---

<sup>56</sup>Weale, J. Cargo Liabilities under the New York Produce Exchange Time Charter and the Inter-Club Agreement; Routledge: London, UK, 2017; pp. 103–136

<sup>57</sup>NYPE 93, clause 7, Αναρτημένο στην ιστοσελίδα : <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/nype-93#>

από τον πλοίαρχο, το πλήρωμα και το ναυλωμένο πλοίο για ορισμένο χρονικό διάστημα. Η βασική του υποχρέωση είναι , η καταβολή του συμφωνημένου ναύλου. Οι ναυλωτές οφείλουν να πληρώσουν ως ναύλο το ποσό που ορίζεται στο χρονοναυλοσύμφωνο , ξεκινώντας από την ημερομηνία που έχουν ορίσει τα ίδια τα μέρη και μέχρι την επαναπαράδοση του πλοίου στον εκναυλωτή. Συνήθως η πληρωμή του ναύλου γίνεται με τον τρόπο και με το νόμισμα που θα έχει οριστεί στο ναυλοσύμφωνο και σε περίπτωση υπερημερίας του ναυλωτή, ο εκναυλωτής έχει το δικαίωμα να αποσύρει το πλοίο από την υπηρεσία του ναυλωτή, χωρίς να χρειάζεται να προβεί σε οποιαδήποτε διαδικασία όπως η κοινοποίηση διαμαρτυρίας, ή η παρέμβαση του δικαστηρίου..<sup>58</sup>

Οι ναυλωτές περαιτέρω , αναλαμβάνουν όλα τα μεταβλητά έξοδα που αφορούν την εμπορική λειτουργία του πλοίου, όπως τα καύσιμα , τα λιμενικά τέλη , τα τέλη πλοήγησης , τα έξοδα ρυμούλκησης , τα προξενικά τέλη, τα έξοδα αγκυροβολίας κλπ καθώς και τα έξοδα χειρισμού του φορτίου όπως έξοδα φόρτωσης, στοιβασίας, διευθέτησης και εκφόρτωσης του φορτίου. <sup>59</sup>Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ρήτρα 7 του τυποποιημένου χρονοναυλοσυνθήκων NYPE (1993), σύμφωνα με την οποία «οι χρονοναυλωτές πρέπει να πληρώνουν όλα τα ακόλουθα έξοδα κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά: όλα τα είδη καυσίμων, λιμενικά τέλη, πιλοτικά τέλη, ρυμουλκούμενα, πρακτορεία, προμήθειες, προξενικά τέλη (εκτός από τα έξοδα που αφορούν τον πλοίαρχο και τους ναυτικούς), καθώς και άλλα συνήθη έξοδα, εκτός από τα έξοδα που ορίζονται στη ρήτρα 6 της NYPE (1993... »<sup>60</sup>Ο πλοίαρχος τίθεται υπό τις εντολές του ναυλωτή αναφορικά με την χρησιμοποίηση και αντιπροσώπευση του πλοίου και άλλες διευθετήσεις, συμφωνίες, ετοιμασίες. Ο ναυλωτής υποχρεούται να αποζημιώσει την πλοιοκτήτρια εταιρία για ευθύνες του πλοίαρχου ή των αξιωματικών που σχετίζονται με την υπογραφή φορτωτικών ή άλλων εγγράφων συμμορφούμενοι καθ'οιονδήποτε τρόπο στις εντολές των ναυλωτών

---

<sup>58</sup>Σημειώσεις μαθήματος «Ναυλώσεις Ι» , Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών NAME

<sup>59</sup>Nunes, T. Charterer's liabilities under the ship time charter. *Houst. J. Int. Law* 2003,

<sup>60</sup>NYPE 93, clause 7 ,Αναρτημένο στην ιστοσελίδα : <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/nype-93>

Αναφορικά με το πλοίο EverGiven, η χρονοναυλώτρια εταιρία Evergreen Marine Corporation είναι μία ταιβανέζικη εταιρία ,που δραστηριοποιείται στον τομέα της ναυτιλίας ,της εφοδιαστικής, καθώς και του τουρισμού και κατατάσσεται στην έβδομη θέση παγκοσμίως όσον αφορά στη χωρητικότητά της σε εμπορευματοκιβώτια.<sup>61</sup> Η ναυλώτρια εταιρία Evergreen είναι υπεύθυνη για την καταβολή του ναύλου στη πλοιοκτήτρια εταιρία SKK , με σκοπό τη χρησιμοποίηση του πλοίου για τη συμφωνημένη χρονική περίοδο. Εκδίδει φορτωτικές καθορίζοντας το τύπο και την ποσότητα του φορτίου και έχει ταυτόχρονα το δικαίωμα ως θαλάσσιος μεταφορέας να διοικεί επί του πλοίου για εμπορικά θέματα. Τέλος ως χρονοναυλώτρια , η Evergreen είχε το δικαίωμα αν προέκυπτε πρόβλημα αναφορικά με τη διαχείριση του πλοίου από τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα , να ζητήσει την άμεση αντικατάσταση τους από την πλοιοκτήτρια εταιρία SKK. .<sup>62</sup>

Τέλος όπως έχει ήδη προαναφερθεί η εξουσία του χρονοναυλωτή περιορίζεται μόνο στο κομμάτι της εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου σύμφωνα με τους όρους του χρονοναυλοσυμφώνου. Εξ'αυτού του λόγου αν παρεμποδίζεται η ελεύθερη άσκηση της εμπορικής διαχείρισης του ναυλωτή από αιτίες που σχετίζονται με την υλική κατάσταση του πλοίου ή τη νομική πχ. κατάσχεση του πλοίου , ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να εφαρμόσει τη ρήτρα off-hire. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι όροι 17 του NYPE 93 και ο αντίστοιχος όρος 15 του NYPE 46 που αναφέρονται στην εφαρμογή αυτή της ρήτρας.<sup>63</sup>

### **4.1.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ -ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ**

Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς διέπεται από τους κανόνες Χάγης-Visby, οι οποίοι θέτουν ένα υποχρεωτικό θεσμικό πλαίσιο που καθορίζει τις υποχρεώσεις του

---

<sup>61</sup>[https://en.wikipedia.org/wiki/Evergreen\\_Marine\\_Corporation](https://en.wikipedia.org/wiki/Evergreen_Marine_Corporation)

<sup>62</sup> J Cha, J Lee, C Lee, e.t (23.09.2021 ) [Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given](#) άρθρο Ανακτήθηκε από : <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559>

<sup>63</sup>NYPE 93, clause 17 , Αναρτημένο στην ιστοσελίδα : <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/nype-93#>

θαλάσσιου μεταφορέα πριν και κατά την έναρξη του πλού, κατά τη διάρκεια και μετά την άφιξη του. Καθορίζουν επίσης τα όρια της ευθύνης, τα δικαιώματα καθώς και τις περιπτώσεις της νόμιμης απαλλαγής του.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ.1 και 2 :

*«Ο μεταφορέας, πριν και κατά την έναρξη του πλου θα πρέπει να επιδειξεί την προσήκουσα επιμέλεια προκειμένου: α) να έχει το πλοίο κατάλληλο για θαλασσοπλοΐα, β) να εξοπλίσει, να επανδρώσει και εφοδιάσει το πλοίο κατάλληλα, γ) να έχει τα κύτη, τους καταμπυκτικούς και ψυκτικούς χώρους και κάθε άλλο χώρο του πλοίου, όπου φορτώνονται πράγματα, κατάλληλους και ασφαλείς για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρησή τους. 2. Ο μεταφορέας, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4, θα προβεί με τον τρόπο που αρμόζει και με επιμέλεια στη φόρτωση, μεταχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη και εκφόρτωση των πραγμάτων που μεταφέρονται...»*

Περαιτέρω στο άρθρο 8 ορίζεται ότι :

*« Κάθε όρος ή συμφωνία σε σύμβαση μεταφοράς, που απαλλάσσει το μεταφορέα ή το πλοίο από ευθύνη για απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων ή σε σχέση με αυτά και που οφείλεται σε αμέλεια, δόλο ή παράλειψη καθηκόντων ή υποχρεώσεων που προβλέπονται σε αυτό το άρθρο, ή που περιορίζει την ευθύνη αυτήν κατά τρόπο διαφορετικό από ό,τι ορίζεται στην παρούσα Σύμβαση, είναι άκυρη, ανυπόστατη και ανενεργός»,<sup>64</sup>*

Ενώ στο άρθρο 4 παρ.1 και 2 ορίζεται ότι :

*«1. Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλειες ή ζημίες που προέρχονται ή είναι αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας, εκτός αν αυτή προέρχεται από έλλειψη της δέουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα να διατηρεί το πλοίο σε κατάσταση αξιοπλοΐας, ή να εξασφαλίζει στο πλοίο το κατάλληλο πλήρωμα, εξαρτισμό και εφοδιασμό και να διατηρεί σε καλή και ασφαλή κατάσταση τους αποθηκευτικούς χώρους, τους θαλάμους υψηλής και χαμηλής ψύξης και κάθε άλλο χώρο του πλοίου όπου φορτώνονται εμπορεύματα, ώστε να είναι κατάλληλα για την παραλαβή, μεταφορά και συντήρησή τους, σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 3 παράγρ. 1. Οποτεδήποτε προκύψει απώλεια ή ζημία σαν αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας, το βάρος της απόδειξης εάν*

*επιδείχθηκε η δέουσα επιμέλεια το φέρει ο μεταφορέας ή οποιοσδήποτε τρίτος που νομιμοποιείται να ζητήσει την απαλλαγή, που προβλέπεται από το άρθρο αυτό...»<sup>65</sup>*

Από τα παραπάνω άρθρα προκύπτει ότι, η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα αναφορικά με την απώλεια ή τη ζημία του φορτίου λόγω παραβίασης από την μεριά του των υποχρεώσεων αξιοπλοΐας και μέριμνας για το φορτίο είναι νόθος αντικειμενική . Θα πρέπει λοιπόν να αποδείξει προκειμένου να απαλλαγεί ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα. Το βάρος απόδειξης για την εφαρμογή κάποιας από τις απαλλακτικές ρήτρες, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 4 των κανόνων Hague-Visby, το έχει ο θαλάσσιος μεταφορέας<sup>66</sup>. Το άρθρο 3 αποτελεί διάταξη αναγκαστικού δικαίου και δεν μπορούν να γίνουν παρεκκλίσεις με συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών .Εξ αυτού του λόγου κάθε όρος ή συμφωνία , που περιορίζει ,ή καταργεί την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων ή που περιορίζει την ευθύνη αυτήν κατά τρόπο διαφορετικό από ό,τι ορίζεται στα συγκεκριμένα άρθρα της Διεθνούς Σύμβασης είναι άκυρη, και ανυπόστατη και ανενεργός<sup>67</sup>.

Αναφορικά με την υποχρέωση τήρησης της αξιοπλοΐας για να χαρακτηριστεί ένα πλοίο αξιόπλοο θα πρέπει να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις . Μερικές από αυτές είναι οι παρακάτω :

1. Από απόψεως κατασκευής το πλοίο θα πρέπει να είναι ικανό να αντιμετωπίσει τους συνήθεις κινδύνους της θαλασσοπλοΐας
2. Να είναι επαρκώς επανδρωμένο, να περιλαμβάνει δηλαδή ικανό αριθμό προσώπων ως μέλη του πληρώματος καθώς και ναυτικούς οι οποίοι διαθέτουν επαρκείς ικανότητες και γνώσεις πάνω στο αντικείμενο τους .
3. Το πλοίο να είναι κατάλληλο για την ασφαλή μεταφορά του συμβατικού φορτίου
4. Το πλοίο να είναι και νομικά κατάλληλο για τη μεταφορά. Να περιέχει δηλαδή όλα τα απαραίτητα νομικά έγγραφα για το ταξίδι και να μην έχει κάποιο νομικό ελάττωμα , το οποίο μπορεί να παρεμποδίσει την έναρξη του πλού (πχ. κατάσχεση ). Η συγκεκριμένη υποχρέωση συνάγεται έμμεσα κατά

<sup>65</sup>Hague- VisbyRulesar.3,4,8

<sup>66</sup>, Βλ. ΑντάπασηΑ./ΑθανασίουΛ., ό.π., § 27, αριθ. περιθ. 1302, 1316 – 1317.

<sup>67</sup>. Κιάντου – Παμπούκη Α., «Ναυτικό Δίκαιο» σελ. 353.

την καλή πίστη από το αρ 144 ΚΙΝΔ καθώς δεν προβλέπεται ρητά στο νόμο.<sup>68</sup>

Συμπερασματικά ένα πλοίο θεωρείται αξιόπλοο όταν αυτό καθόλη τη διάρκεια ενός συγκεκριμένου ταξιδιού μπορεί να ανταπεξέλθει στους συνήθεις θαλάσσιους κινδύνους. Στην υπόθεση του ατυχήματος προσάραξης του πλοίου EverGiven, η δέουσα επιμέλεια είναι το βασικό ζήτημα που προδικάζει το λόγο και το αποτέλεσμα. Η εταιρία Evergreen όφειλε, ως χρονοναυλωτρια και κατ' επέκταση ως θαλάσσιος μεταφορέας, να εξετάσει- επαληθεύσει ότι τηρήθηκε η υποχρέωση της δέουσας επιμέλειας αναφορικά με την αξιοπλοία του πλοίου κατά την έναρξη του πλου. Η διαδικασία αυτή της επαλήθευσης είναι πολύ σημαντική προκειμένου η εταιρία -η οποία θεωρείται στην προκειμένη περίπτωση ο θαλάσσιος μεταφορέας –να μπορέσει να επικαλεστεί λόγους απαλλαγής ευθύνης όπως ορίζονται στους κανόνες Χάγης – Βίσμπυ.<sup>69</sup>

Αυτό που οφείλουμε να εξετάσουμε στην ενότητα αυτή είναι κατά πόσο η εταιρία Evergreen, η οποία ετύγχανε χρονοναυλώτρια και κατά επέκταση ο θαλάσσιος μεταφορέας τήρησε την αρχή της δέουσας επιμέλειας από τον τόπο αναχώρησης έως το τόπο προορισμού του πλοίου εντός της συμφωνηθείσας χρονικής περιόδου. Αρχικά κρίνεται ότι δεν θα είχε υποστεί φυσική ζημία το φορτίο καθώς δεν υπήρχε κίνδυνος απώλειας του στη θάλασσα από εξωτερικά αίτια, παρά το ατύχημα προσάραξης που υπέστη το πλοίο. Παρόλα αυτά το πλοίο μετέφερε και ειδικές περιπτώσεις φορτίου όπως τα refrigerated and frozen cargo, τα οποία μπορούν να αλλοιωθούν και να υποστούν ζημία λόγω της μεγάλης καθυστέρησης εξαιτίας της κατάσχεσης του EverGiven από τις αιγυπτιακές αρχές.

Τη μεγαλύτερη ζημία υφίστανται οι φορτωτές λόγω της καθυστέρησης παράδοσης καθώς δαπανήθηκε αρκετός χρόνος τόσο κατά τη διάρκεια της προσάραξης του EverGiven στη διώρυγα του Σουέζ, όσο και κατά τη διάρκεια επιθεώρησης της ασφάλειας του πλοίου σε ασφαλή λιμένα συνυπολογίζοντας και το χρόνο που το

---

<sup>68</sup>Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, «Ναυτικό Δίκαιο», Έκτη Έκδοση, 2007, σελ 61

<sup>69</sup>Alawneh, T. A Critical Analysis of the Implied Obligation Against Unjustified Deviation: Is the Rule Still Relevant to the Modern Law on Carriage of Goods by Sea? Ph.D. Thesis, University of Huddersfield, Huddersfield, UK, 2015

πλοίο βρισκόταν υπό κράτηση. Ο κάτοχος λοιπόν της φορτωτικής B/L μπορεί να εγείρει αξιώσεις κατά της ναυλώτριας εταιρίας Evergreen σχετικά με την καθυστέρηση στην παράδοση.<sup>70</sup> Εάν εφαρμοστούν στην συγκεκριμένη περίπτωση οι κανόνες Χάγης-Visby τότε η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται από τη χρονική στιγμή της φόρτωσης έως την στιγμή της εκφόρτωσης του φορτίου και ανά δέμα ή ανά μονάδα δέματος<sup>71</sup>. Οι κανόνες αυτοί προβλέπουν ότι ο θαλάσσιος μεταφορέας δεν ευθύνεται όσον αφορά τις καθυστερήσεις στην παράδοση. Αντιθέτως οι κανόνες του Αμβούργου 1978 και συγκεκριμένα στο άρθρο 6 παρ.1 β διευρύνουν το πεδίο ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα καθιστώντας υπεύθυνη τη ναυλώτρια εταιρία για την ζημία που προκλήθηκε στο φορτίο λόγω της καθυστέρησης. Ειδικότερα, αν εφαρμοζόταν οι συγκεκριμένοι κανόνες η περίοδος ευθύνης της Evergreen θα διαρκούσε από την παραλαβή του φορτίου έως και την παράδοσή του. Τέλος το βάρος απόδειξης θα το επωμιζόταν η ίδια η εταιρία<sup>72</sup>. Τέλος, εάν αποδειχθεί ότι ο θαλάσσιος μεταφορέας τήρησε τη δέουσα επιμέλεια όσον αφορά την αιτία των καθυστερήσεων στην παράδοση, τότε η εταιρία Evergreen δεν θα ευθύνεται για τη ζημία που υπέστη το φορτίο διαφορετικά οφείλει να αποζημιώσει τους φορτωτές.

#### 4.1.4 ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Η BSM αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες παγκόσμιες εταιρίες διαχείρισης πλοίων με έδρα την Γερμανία. Παρέχει ολοκληρωμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες και εξειδικεύεται κυρίως στο κομμάτι της τεχνικής διαχείρισης του πλοίου και της διαχείρισης του πληρώματος, παρέχοντας στις ναυτιλιακές εταιρίες που συνεργάζεται, ναυτικούς με επαρκείς ικανότητες ναυσιπλοΐας. Περαιτέρω η BSM παρέχει ένα σύνολο υπηρεσιών όπως την ασφάλιση, τη ναύλωση, την τεχνική

---

<sup>70</sup>Plomariou, E. A review of shipowner's & charterer's obligations in various types of charter. J. Ship. OceanEng. 2014, 4, 307–321.

<sup>71</sup>

Εκτός εάν η φύση ή η αξία των εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί από το φορτωτή πριν από τη φόρτωση και έχουν αναφερθεί στη φορτωτική, ούτε ο μεταφορέας, ούτε το πλοίο θα είναι ή θα θεωρηθούν σε οποιαδήποτε περίπτωση υπεύθυνοι για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία σε εμπορεύματα ή σε σχέση με αυτά για ποσό που υπερβαίνει τις 666,67 μονάδες υπολογισμού ανά δέμα ή μονάδα ή 2 μονάδες υπολογισμού κατά κιλό μικτού βάρους των εμπορευμάτων που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημία, οποιοδήποτε από τα δύο όρια είναι μεγαλύτερο.

<sup>72</sup> Abdulrahim, H.M. Maritime Carrier's Liability for Loss of or Damage to Goods under the Hague Rules, Visby Rules and the Hamburg Rules, Compared with His Liability as an Operator under the Relevant Rules of the International Multimodal Transport Convention; University of Glasgow: Glasgow, UK, 1994; pp. 61–245



συμβουλευτική υποστήριξη και την επίβλεψη της κατασκευής, τις εργασίες πρακτόρευσης, την παροχή τροφίμων για τα πλοία και τη διαχείριση των εγκαταστάσεων.<sup>73</sup> Διαθέτει τέλος μια εφαρμογή γνωστή ως « LiveFleet » που της δίνει τη δυνατότητα να αντλεί επιχειρησιακές , τεχνικές και οικονομικές πληροφορίες από το πλοίο σε πραγματικό χρόνο .

Αναφορικά με την περίπτωση του πλοίου EverGiven , η πλοιοκτήτρια εταιρία SKK είχε αναθέσει την τεχνική διαχείριση του πλοίου και την επάνδρωση του στην εταιρία BSM. Μεταξύ των δύο αυτών εταιριών υπήρχε σχέση πρακτορείας ( παροχή δηλαδή πάσης φύσεως ιδιωτικών υπηρεσιών προς το κοινό, έναντι ανταλλάγματος )<sup>74</sup>, η οποία βασίζεται σε μια καταπιστευτική σχέση για τη σύναψη σύμβασης διαχείρισης πλοίου.

Από τα παραπάνω συνεπάγεται ότι η διαχειρίστρια εταιρεία BSM οφείλει να εφαρμόζει τις οδηγίες του πλοιοκτήτη σε σχέση με την επάνδρωση του πλοίου και σε περίπτωση που παραβιάσει τη σύμβαση τότε θα ευθύνεται για αποζημίωση . Στην περίπτωση του ατυχήματος της προσάραξης του πλοίου EverGiven, την τελική εξουσία λήψης αποφάσεων, αναφορικά με την επάνδρωση του πλοίου, την είχε αποκλειστικά η πλοιοκτήτρια εταιρία SKK . Οι Ινδοί ναυτικοί , που εργαζόταν στο πλοίο είχαν συνάψει σύμβαση εργασίας απευθείας με την διαχειρίστρια εταιρία , η οποία θα ήταν και υπεύθυνη για θέματα που αφορούν το μισθό , τον επαναπατρισμό τους κλπ , ωστόσο η συγκεκριμένη εταιρία διαχείρισης δεν είχε οριστεί ως το βασικό υποκείμενο , συνεπώς δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί υπεύθυνη για τις ζημιές που προκλήθηκαν από το ατύχημα .Παρόλα αυτά υποχρεούταν ως τρίτο μέρος να τηρήσει το καθήκον πίστης και να μην πάει ενάντια στα συμφέροντα της πλοιοκτήτριας εταιρίας SKK, καθώς και να συνδράμει στις διαδικασίες διάσωσης του πλοίου παρέχοντας τεχνικές και γενικότερα χρήσιμες πληροφορίες αναφορικά με το EverGiven.<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup>BSM. CrewServiceCentre. Αναρτημένο στην ιστοσελίδα: <https://www.shipmanagement.com/en/crew-service-centres>

<sup>74</sup>Βελέντζας Γ., Επίτομο εμπορικό δίκαιο, 2007, σελ. 42

<sup>75</sup> J Cha, J Lee, C Lee, e.t (23.09.2021 ) [Legal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the MV Ever Given](https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559) άρθρο αναρτημένο στο : <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10559>

## 4.2 ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

Το τελευταίο κρίσιμο ζήτημα που τίθεται αφορά στην εξουσία διοίκησης επί του καπετάνιου κατά τη διέλευση του πλοίου από τη Διώρυγα. Όπως έχει ήδη προαναφερθεί, η πλοιοκτήτρια εταιρία στα πλαίσια σύναψης σύμβασης χρονοναύλωσης διορίζει τον καπετάνιο. Η χρονοναυλώτρια εταιρία από την άλλη μεριά έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί το παραδοθέν πλοίο εντός του καθορισμένου πεδίου εφαρμογής, καθώς και το δικαίωμα διοίκησης όσον αφορά τον πλοίαρχο. Της δίνεται δηλαδή η δυνατότητα να ασκήσει εξουσία διοίκησης επί του πλοίαρχου μόνο όμως σε θέματα που άπτονται την εμπορική λειτουργία του πλοίου. Σε περίπτωση δηλαδή που προκληθεί ζημία λόγω αμέλειας του καπετάνιου ή άλλων μελών του πληρώματος που έχουν προσληφθεί από την πλοιοκτήτρια εταιρία η χρονοναυλώτρια εταιρία Evergreen μπορεί να εγείρει αξίωση αποζημίωσης κατά του πλοιοκτήτη. Εξ αυτού. Εξ αυτού του λόγου, η πλοιοκτήτρια εταιρία θεωρείται μόνο ότι ευθύνεται για πράξεις ή παραλείψεις του καπετάνιου και του πληρώματος για γεγονότα που μπορούν να λάβουν χώρα κατά τη διάρκεια ενός γενικού ταξιδιού, όπως συγκρούσεις πλοίων, προσάραξη, πυρκαγιές, εκρήξεις και πράξεις θαλάσσιας ρύπανσης. Συνεπώς εάν τελικά αποδειχθεί το ατύχημα οφειλόταν σε αμέλεια του καπετάνιου ή του πληρώματος, η SKK ως πλοιοκτήτρια εταιρία και ως «εργοδότης» αυτών και όχι η Evergreen φέρει την ευθύνη για την αποζημίωση όσον αφορά τις ζημίες αυτές. Ανάλογα βέβαια με τις ρήτρες που υπήρχαν στο χρονοναυλοσύμφωνο κρίνεται ότι θα υπάρχει περιθώριο διαφωνίας για τα ζητήματα που αφορούν το ατύχημα προσάραξης του EverGiven<sup>76</sup>.

---

<sup>76</sup> JM Lee, [EY Wong](#), «[Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain](#)», MATEC Web of Conferences, 2021

## 5. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ EVER GIVEN

### 5.1 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ

Ο θεσμός της γενικής αβαρίας καθορίζεται σύμφωνα με τους κανόνες «York–Antwerp Rules (1994) ». Σύμφωνα με το συγκεκριμένο θεσμό τα εμπλεκόμενα μέρη οφείλουν να συνεισφέρουν από κοινού στο κόστος διάσωσης του πλοίου και σε όλα τα περαιτέρω έξοδα που αφορούν το φορτίο<sup>77</sup>

Σύμφωνα περαιτέρω με το άρθρο 66 του ΜΙΑ ο θεσμός της γενικής αβαρίας ορίζεται :

*« ως μία πράξη κατά την οποία τα εμπλεκόμενα μέρη καταβάλουν οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη (πχ κόστος διάσωσης ) ή αναλαμβάνουν εκούσια και εύλογα σε καιρό κινδύνου με σκοπό, τη διατήρηση της περιουσίας που κινδυνεύει στην κοινή περιπέτεια. , τη διάσωση του πλοίου και του φορτίου και συνακόλουθα την αποφυγή περαιτέρω ζημιών ».*<sup>78</sup>

Επιγραμματικά γενική αβάρια υπάρχει όταν συντρέχουν τα εξής στοιχεία :

α. Η κοινή περιπέτεια

β. Η θυσία και η δαπάνη πρέπει να είναι έκτακτη και να μην ανάγεται σε αναγκαίες ενέργειες για την εκτέλεση της μεταφοράς

γ . Η θυσία, ή, η δαπάνη, πρέπει να είναι για κοινή σωτηρία ολόκληρης της κοινής περιπέτεια

δ. Η θυσία, ή, η δαπάνη, πρέπει να είναι αποτέλεσμα σκόπιμης ενέργειας του πλοιάρχου και όχι τυχαίας

ε. Το ύψος της θυσίας, ή της δαπάνης, πρέπει να είναι λογικό ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

<sup>77</sup>Rose, F. General Average: Law and Practice , 2017.

<sup>78</sup> Marine Insurance Act 1906. Available online:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/part/12>

στ. Για την αποκατάσταση, ή και κάλυψη της θυσίας, ή των εξόδων γενικής αβαρίας, συνεισφέρουν τα διακινδυνεύοντα μέρη (πλοίο, φορτίο, ναύλος κ.λπ.) ανάλογα με την αξία τους στο λιμένα εκφορτώσεως. »

Η πλοιοκτήτρια εταιρία SKK, λόγω του υπέρογκου ποσού που χρειάστηκε να καταβληθεί για τη διάσωση του πλοίου λόγω της προσάραξης επικαλέστηκε την ρήτρα « General Average ». Η συγκεκριμένη ρήτρα αποτελεί μια ιδιόμορφη αρχή του ναυτικού δικαίου, η οποία όπως αναλύεται και παραπάνω υπάρχει κοινή συνεισφορά των εμπλεκόμενων μερών αναφορικά με το κόστος διάσωσης του πλοίου και του φορτίου, σε περίπτωση ενός ατυχήματος. Ο πλοιοκτήτης από την μία μεριά και από την άλλη οι ιδιοκτήτες του φορτίου μοιράζονται ουσιαστικά το κόστος διάσωσης.

Μερικές από τις ζημίες που καλύπτει η ρήτρα της γενικής αβαρίας, αφορούν απώλειες που προκύπτουν από τη ρίψη μέρους του φορτίου ή των προμηθειών του πλοίου στη θάλασσα, από την εκούσια βύθιση του πλοίου, από την εκούσια προσάραξη, από την εκφόρτωση του φορτίου από το πλοίο προς ελάφρυνση των βαρών του, από την πληρωμή για να εξασφαλιστεί η απελευθέρωση του πλοίου από περιορισμό, από την υποθήκευση του πλοίου ή πώληση μέρους του φορτίου, από την απασχόληση υπηρεσιών ρυμούλκησης και σε πολλές άλλες περιπτώσεις. Είθισται επιπλέον τα μέρη να συμπεριλαμβάνουν στις περιπτώσεις που καλύπτει η ρήτρα της γενικής αβαρίας τα έξοδα που προκύπτουν από τις υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων μέσα στα παραπάνω και τα νομικά έξοδα και οποιαδήποτε άλλο έξοδο προκύψει από την διάσωση του πλοίου σύμφωνα με τους Κανόνες των «York Antwerp Rules»<sup>79</sup>

Μια από τις βασικότερες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της ρήτρα αυτής είναι η επιτυχής διάσωση του πλοίου και του φορτίου, διαφορετικά δεν βρίσκει εφαρμογή η συγκεκριμένη ρήτρα. Για τον υπολογισμό της ρήτρας G/A χρειάζεται πολύς χρόνος αλλά και μεγάλο κόστος ειδικότερα σε περιπτώσεις όπως το πλοίο EverGiven, το οποίο αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στη περίπτωση λοιπόν του ατυχήματος του EverGiven, η διαδικασία καθορισμού της συγκεκριμένης ρήτρας καθυστέρησε εξαιτίας του γεγονότος της κατάσχεσης του

<sup>79</sup> Συρίχας Ο., Αρχαί και Πρακτική Της Θαλασσοασφάλισης »Εκδόσεις Ναυτικών και Τεχνικών Βιβλίων, Εμμ. Ν. Σταυριδάκη), σελ.87

πλοίου και του φορτίου που είχε επιβληθεί με βάση απόφαση του Αιγυπτιακού δικαστηρίου. Υπήρχαν επιπλέον τεράστιες επιπλοκές λόγω του μεγάλου αριθμού των εμπλεκόμενων συμφερόντων<sup>80</sup>. Υπάρχει βέβαια μεγάλη πιθανότητα πολλά από τα φορτία που βρίσκονται μέσα στα εμπορευματοκιβώτια να μην ήταν ασφαλισμένα και εξ αυτού του λόγου εύλογα δημιουργείται η απορία πως οι ιδιοκτήτες των φορτίων αυτών θα συνεισφέρουν στη γενική αβαρία. Για τον υπολογισμό του κόστους αντλούνται πληροφορίες από έντυπα όπως η φορτωτική, τα δελτία αποστολής και τα αποδεικτικά κατάθεσης. Η συνεισφορά των υπολοίπων μερών γίνεται σύμφωνα με τις αντίστοιχες αξίες των διαφόρων περιουσιακών στοιχείων που κινδυνεύουν και θα βαρύνει τους ασφαλιστές του φορτίου, με την προϋπόθεση βέβαια ότι το φορτίο ήταν ασφαλισμένο. Η ρήτρα τη γενικής αβαρίας στην συγκεκριμένη υπόθεση θα καλύπτει τα έξοδα που έγιναν για την μετακίνηση του πλοίου και τυχόν επισκευές, προκειμένου το πλοίο να συνεχίσει με ασφάλεια την πορεία του καθώς και τα έξοδα που αφορούσαν τις αμοιβές του πλοιάρχου και του πληρώματος του πλοίου.<sup>81</sup> Η συνεισφορά που γίνεται καλύπτεται μερικώς η ολικώς κυρίως μέσω των αλληλοασφαλιστικών ιδρυμάτων, το P&I club και εξ αυτού του λόγου η SKK όφειλε να συνεργαστεί με το P&I Club της για να αποτρέψει την πρόκληση περαιτέρω ζημιών.<sup>82</sup> Σε περίπτωση τέλος που κάποιος από τους ιδιοκτήτες του φορτίου δεν συνεισφέρει στα έξοδα που προέκυψα, ο κύριος του πλοίου μπορεί να προβεί στην κατάσχεση του συγκεκριμένου φορτίου

## 5.2 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ .α της Διεθνούς Σύμβασης περί θαλάσσιας αρωγής προβλέπεται ότι :

---

<sup>80</sup>van Marle, Gavin "[Ever Given: arrest and GA – what happens to vessel and cargo next?](https://theloadstar.com/ever-given-arrest-and-ga-what-happens-to-vessel-and-cargo-next/)". (19/4/21) άρθρο αναρτημένο στην ιστοσελίδα :<https://theloadstar.com/ever-given-arrest-and-ga-what-happens-to-vessel-and-cargo-next/>

<sup>81</sup> Κιάντος Β., 1996. «Η Κοινή Αβαρία στο Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλα

<sup>82</sup>[Lee, Jade Man-yin; Eugene Yin-cheung Wong](https://www.researchgate.net/publication/352970560_Suez_Canal_blockage_an_analysis_of_legal_impact_risks_and_liabilities_to_the_global_supply_chain) Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain άρθρο αναρτημένο στην ιστοσελίδα : [https://www.researchgate.net/publication/352970560\\_Suez\\_Canal\\_blockage\\_an\\_analysis\\_of\\_legal\\_impact\\_risks\\_and\\_liabilities\\_to\\_the\\_global\\_supply\\_chain](https://www.researchgate.net/publication/352970560_Suez_Canal_blockage_an_analysis_of_legal_impact_risks_and_liabilities_to_the_global_supply_chain)

*«Επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής σημαίνει κάθε πράξη ή δραστηριότητα που αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο, που βρίσκεται σε κίνδυνο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα είτε σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα.»<sup>83</sup>*

Σύμφωνα με την παραπάνω Διεθνή Σύμβαση σε περίπτωση όπου ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο θα πρέπει η επιθαλάσσια αρωγή να γίνεται εκουσίως, δίνοντας ταυτόχρονα στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα να προβεί στη ναύλωση ρυμουλκών τα οποία θα συνδράμουν στη διάσωση του πλοίου . Από την άλλη μεριά σύμφωνα με το αρ. 59 των «Κανόνων Πλοήγησης» της Διώρυγας του Σουέζ ορίζεται ότι σε περίπτωση προσάραξης πλοίου, τότε μόνο ειδικά εξουσιοδοτημένα από την Αρχή της Διώρυγας μέλη θα παρέχουν την απαιτούμενη βοήθεια στο πλοίο αυτό.<sup>84</sup>

Στην περίπτωση του ατυχήματος προσάραξης του πλοίου Ever Given συνέδραμαν στην διάσωσή του, δύο ομάδες της Αρχής της Διώρυγας του Σουέζ, η «Smit Salvage» και η «Nippon Salvage Co» , ενώ χρησιμοποιήθηκαν και έντεκα ρυμουλκά ,βυθοκόροι, και εκσκαφείς, προκειμένου να το ελευθερώσουν<sup>85</sup>. Τέλος είθισται να υπάρχει στα τυποποιημένα χρονοναυλοσύμφωνα όπως πχ. Baltimе, 2001( cl. 18), NYPE 93 (cl.24), η ρήτρα «salvage money», η οποία αναφέρεται στα έξοδα της επιχείρησης διάσωσης του πλοίου. Τα συγκεκριμένα έξοδα επιμερίζονται κατά κανόνα μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή<sup>86</sup>

### **5.3 ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΤΗΣ SCA ΚΑΙ Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΠΛΟΗΓΩΝ**

Η κρατική αρχή της διώρυγας του Σουεζ (SCA ) διεκδίκησε αποζημιώσεις «μαμουθ» , καθώς το ποσό που ζητήθηκε από τους υπεύθυνους του πλοίου EverGiven., υπολογίζεται ότι έφτασε στα 1 δισεκατομμύριο δολάρια . Το

---

<sup>83</sup>Αθανασίου Λ., 2017. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2η έκδοση σελ.488

<sup>84</sup>Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ», Εκδόσεις Σταμούλης, 3 η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 755-756.

<sup>85</sup> Safi Michael, Smith Helena and Farrer Martin, 29-03-2021, «Suez canal: Ever Given container ship freed after a week», The Guardian, ανακτήθηκε από : [Suez canal: Ever Given container ship freed after a week | Suez canal | The Guardian \(ampproject.org\)](https://www.theguardian.com/world/2021/mar/29/suez-canal-ever-given-container-ship-freed-after-a-week)

<sup>86</sup>Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ», Εκδόσεις Σταμούλης, 3η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 777 (21 salvage), 755-756

συγκεκριμένο πόσο θα κάλυπτε τις ζημίες που προέκυψαν εξαιτίας του εν λόγω μπλοκαρίσματος , καθώς και το κόστος του εξοπλισμού και των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις δηλώσεις του επικεφαλής εκτελεστικού διευθυντή της διώρυγας<sup>87</sup>. Το δικαστήριο λοιπόν στις 13 Απριλίου του 2021 έκρινε ότι έπρεπε να δοθούν στις αρχές της διώρυγας SCA916 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ως αποζημίωση χορηγώντας της ταυτόχρονα ένταλμα κατάσχεσης μετά την ανεπιτυχή προσπάθεια διαπραγμάτευσης μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών . Τα εμπορεύματα επί του πλοίου παρέμεναν εγκλωβισμένα καθόλη τη διάρκεια της κατάσχεσης , προκαλώντας εξ αυτού του λόγου πρόσθετες δαπάνες , καθυστερήσεις και μεγαλύτερη δυσaráεσκεια των πελατών- φορτωτών<sup>88</sup>

Η SCA είναι μία αιγυπτιακή κυβερνητική υπηρεσία που ιδρύθηκε το 1956 και αποκλειστικό της έργο είναι η διαχείριση , η λειτουργία , η χρήση και η συντήρηση της διώρυγας του Σουέζ . Ωστόσο, η SCA δεν υπόκειται στους νόμους και στις πολιτικές της αιγυπτιακής κυβέρνησης αλλά αντιθέτως εφαρμόζει το δίκαιο των θαλάσσιων μεταφορών κατά προτίμηση στους υφιστάμενους Διεθνείς Κανονισμούς για την Πρόληψη των Συγκρούσεων στη Θάλασσα ,θεσπίζοντας «Κανόνες Ναυσιπλοΐας ». Παράλληλα παρέχει ένα σύστημα νηοπομπών και υπηρεσίες πλοηγών προκειμένου να διασφαλίσει την ασφαλή ναυσιπλοΐα των πλοίων που διέρχονται από αυτήν καθώς και εγκυκλίους ναυσιπλοΐας, στατιστικά στοιχεία ναυσιπλοΐας, κ.λπ. για την ανταλλαγή πληροφοριών για κρίσιμα θέματα όπως το καιρό , τους κινδύνους της θάλασσας και την τρομοκρατία.<sup>89</sup>

Οι πλοηγοί που απασχολούνται στη Διώρυγα του Σουέζ έχουν μόνο συμβουλευτικό ρόλο . Δεν έχουν δικαίωμα να παρεμβαίνουν στη διοίκηση του πλοίου και το μόνο που κάνουν είναι να παρέχουν οδηγίες , συμβουλές και συστάσεις στην ομάδα γέφυρας πάντα υπό την επίβλεψη του καπετάνιου . Οι κανόνες ναυσιπλοΐας της SCA « Navigation Rules» ρυθμίζουν τις διαδικασίες επιβίβασης και αναχώρησης των

---

<sup>87</sup>Ανακτήθηκε από :<https://www.tovima.gr/2021/04/01/world/souez-i-arxi-tis-diorygas-diekdikei-apozimioseis-1-dis-dolarion-gia-to-ever-given/>

<sup>88</sup> . Dzhanova, Y. (2021, March 29). The Suez Canal has a contentious history and has been blocked and closed several times since opening. Insider άρθρο αναρτημένο στο :<https://www.businessinsider.com>

<sup>89</sup> SCA. SCA Overview. Available online: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanalAuthority/Pages/SCAOverview.aspx> (a

πλοηγών από το πλοίο. Από το παραπάνω συνεπάγεται ότι την αποκλειστική ευθύνη για οτιδήποτε συμβεί κατά τη διέλευση του πλοίου από την Διώρυγα την έχει ο καπετάνιος, καθώς αναλαμβάνει τη συνολική διοίκηση του πλοίου.

Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με το αρ. 279 του Αιγυπτιακού ναυτικού κώδικα (EML 1990) ορίζεται ότι «"... η ευθύνη για τη λειτουργία του πλοηγού στο λιμάνι και στη διώρυγα του Σουέζ ανήκει εξ ολοκλήρου στον πλοίαρχο του πλοηγούμενου σκάφους, ακόμη και σε περίπτωση σφάλματος του πλοηγού».<sup>90</sup>

Περαιτέρω στον ίδιο τον κανονισμό- Ναυσιπλοΐας της SCA και συγκεκριμένα στο τμήμα II άρθρο 11 ορίζεται ότι :

*« Οι πλοίαρχοι θεωρούνται αποκλειστικά υπεύθυνοι για όλες τις ζημιές ή τα ατυχήματα οποιασδήποτε φύσης που προκύπτουν από τη ναυσιπλοΐα ή το χειρισμό των πλοίων τους άμεσα ή έμμεσα την ημέρα ή τη νύχτα .*

*Ο πλοηγός δεν θεωρείται υπεύθυνος για τυχόν ζημιές που υπέστησαν κατά τη διάρκεια της διέλευσης λόγω των συμβουλών του, δεδομένου ότι ο πλοίαρχος ή ο αναπληρωτής του είναι ο μόνος υπεύθυνος για το πλοίο. »<sup>91</sup>*

Σύμφωνα περαιτέρω με το άρθρο 4 του κανονισμού- Ναυσιπλοΐας της SCA ορίζεται ότι :

*«(1) Όταν βρίσκονται στη Διώρυγα ή στους λιμένες ή τους δρόμους της: οι ιδιοκτήτες, οι χειριστές και/ή οι ναυλωτές οποιοσδήποτε σκάφους ή πλωτής μονάδας οποιασδήποτε περιγραφής, κατηγορίας και εθνικότητας είναι υπεύθυνοι για κάθε ζημία και επακόλουθη απώλεια που προκαλείται είτε άμεσα είτε έμμεσα από σκάφος, πλωτή μονάδα ή προσωπικό της SCA και προκαλεί ζημιές στον ίδιο ή σε περιουσίες ή προσωπικό της SCA ή παρεμποδίζει τη ναυσιπλοΐα στη Διώρυγα. Ως εκ τούτου, το σκάφος ή η πλωτή μονάδα είναι εξ ολοκλήρου υπεύθυνο για τη ζημία αυτή, εκτός εάν αποδειχθεί με αποδείξεις ότι η ζημία αυτή δεν προκλήθηκε σκόπιμα ή από λάθος ή αμέλεια. Η ευθύνη αυτή ισχύει και για τυχόν περιβαλλοντικές ζημιές.*

---

<sup>90</sup>M. Eng. Gunter Schütze."Ever Given" - A Precedent? (25.04.2021 ) άρθρο αναρτημένο σε [https://www.linkedin.com/pulse/ever-given-precedent-part-1-gunter-sch%C3%B4tze/?trk=public\\_profile\\_article\\_view](https://www.linkedin.com/pulse/ever-given-precedent-part-1-gunter-sch%C3%B4tze/?trk=public_profile_article_view)

<sup>91</sup>SUEZ CANAL NAVIGATION FEATURES Ανακτήθηκε από : <https://www.seawaysmarine.com/SECTION%20%20I%20%20-%20PILOTAGE.pdf>



(2) Οι πλοιοκτήτες ή/και οι χειριστές των πλοίων ή των πλωτών μονάδων είναι υπεύθυνοι χωρίς δυνατότητα απαλλαγής από την ευθύνη με περιορισμένη ευθύνη.

...

(7) Οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές και/ή οι χειριστές δεσμεύονται ότι είναι υπεύθυνοι για τυχόν λάθη που προκύπτουν από τις συμβουλές του πιλότου ή προκύπτουν από το προσωπικό της SCA." »<sup>92</sup>

Από τα παραπάνω συνεπάγεται ότι , ακόμα και αν ο πλοηγός υποπέσει σε κάποιο σφάλμα την τελική ευθύνη πάντα την έχει ο καπετάνιος. Εξ αυτού του λόγου δεν μπορεί κάποιος να εγείρει αξιώσεις κατά των αρχών της διώρυγας για παραπτώματα των πιλότων της . Ο πλοίαρχος λοιπόν υποχρεούται να παρακολουθεί και να εποπτεύει τους πιλότους , προκειμένου να αποφευχθεί όσο είναι δυνατόν οποιαδήποτε αμέλεια στη ναυσιπλοΐα από αυτούς. Σύμφωνα και με την παράγραφο 4 , ο πλοιοκτήτης, ο χειριστής ή/και ο ναυλωτής ενός σκάφους ευθύνεται για κάθε ζημία που προκαλείται άμεσα ή έμμεσα από το σκάφος στο ίδιο ή σε περιουσιακά στοιχεία ή στο προσωπικό της SCA .Αξίζει να επισημάνουμε επιπλέον ότι η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί Αιγυπτιακό έδαφος και ως εκ τούτου εφαρμόζεται η αιγυπτιακή νομοθεσία – δικαιοδοσία . Η SCA έχει την εξουσία να προβεί στη διερεύνηση των αιτιών και των υπευθύνων καθώς και στην εκτίμηση της αποζημίωσης αναφορικά με το ατύχημα της προσάραξης του EverGiven.<sup>93</sup>

Οι αξιώσεις για αποζημίωση ,που έχει η αρχή της Διώρυγας του Σουέζ κατά της πλοιοκτήτριας εταιρίας βασίζονται λοιπόν κατά κύριο λόγο στους αιγυπτιακούς κανονισμούς και συγκεκριμένα στον Αιγυπτιακό ναυτικό κώδικα (EML 1990) . Σύμφωνα με τον κώδικα αυτό ορίζεται ότι :

*"Κατ' αρχήν, ο πλοιοκτήτης ευθύνεται σύμφωνα με το αστικό δίκαιο για όλες τις πράξεις του πλοιάρχου, των ναυτικών, του πιλότου και οποιουδήποτε άλλου προσώπου που υπηρετεί στο πλοίο, εφόσον η πράξη αυτή διαπράχθηκε κατά τη διάρκεια ή βάσει των καθηκόντων τους".*

---

<sup>92</sup> Arab Republic of Egypt, Authority Canals, Rules of Navigation, 2015, άρθρο αναρτημένο στο <https://www.suezcanal.gov.eg/FlipPDFDocuments/Rules%20of%20Navigation.pdf>

<sup>93</sup> M. Eng. Gunter Schütze."Ever Given" - A Precedent? (25.04.2021 )

Περαιτέρω σύμφωνα με το άρθρο 81 του ίδιου νόμου ορίζεται ότι είναι δυνατό ο περιορισμός της ευθύνης του καπετάνιου ακόμα και αν η οφειλή είναι υπέρ του κράτους ή του δημόσιου τομέα όταν συντρέχουν οι περιπτώσεις που ορίζει ο κώδικας. Ενώ στο άρθρο 82 ορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν μπορεί να εφαρμοστεί ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη και πιο συγκεκριμένα όταν έχουμε :

- «1. Πλεύση βυθισμένου ή ακυβέρνητου ή εγκαταλελειμμένου πλοίου, ανέλκυση ναυαγίων, φορτίου και αντικειμένων που βρίσκονται σε αυτό.*
- 2. ανέλκυση του πλοίου*
- 3. Συμμετοχή σε γενική αβαρία*
- 4. Πυρηνική ζημία*
- 5. Ζημία που προκύπτει από ρύπανση από πετρέλαιο και μόλυνση από άλλα υλικά»*

Ορισμένα από τα παραπάνω σημεία μπορούν να τα επικαλεστούν οι Αιγυπτιακές αρχές , υποχρεώνοντας τον πλοιοκτήτη να καταβάλει ολόκληρη την αποζημίωση που θα οριστεί από το δικαστήριο<sup>94</sup>

## **5.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ EVER GIVEN**

Σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο μπορεί κάποιος να κατασχέσει ένα πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα αν συντρέχει μία από τις παρακάτω περιπτώσεις:

- α) για εξασφάλιση απαίτησης με βάση τελεσίδικης δικαστικής απόφασης ή εκτελεστό τίτλο (συντηρητική κατάσχεση )
- β) για ικανοποίηση του δανειστή μέσω της εκποίησης σε δημόσιο πλειστηριασμό. (αναγκαστική κατάσχεση )<sup>95</sup>

Για τη συντηρητική κατάσχεση των πλοίων εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών 1952. Αναφορικά όμως με την κατάσχεση του πλοίου EverGiven από τις Αιγυπτιακές Αρχές , αυτή πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την σύμβαση «

---

<sup>94</sup>M. Eng. Gunter Schütze."Ever Given" - A Precedent? (25.04.2021 )

<sup>95</sup>Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 332

International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952 » , η οποία τέθηκε σε εφαρμογή το 1956 και έχει κυρωθεί από 77 χώρες<sup>96</sup>. Με τον όρο κατάσχεση σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ 2 στη συγκεκριμένη περίπτωση εννοείται η υλική δέσμευση του πλοίου ή αλλιώς η «ακινητοποίηση» ,του σύμφωνα με απόφαση του δικαστηρίου ή άλλης αρμόδιας δικαστικής Αρχής για την εξασφάλισης των ναυτικών απαιτήσεων .<sup>97</sup>Η κατάσχεση του πλοίου "EverGiven" έγινε σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 60 του Αιγυπτιακού κώδικα , το οποίο περιλαμβάνει ένα μεγάλο κατάλογο "Ναυτικών Απαιτήσεων" , οι οποίες θεωρούνται χρέη και εξ αυτού του λόγου μπορεί να γίνει η σύλληψη του πλοίου . Μία απαίτηση από αυτές είναι και « οι Ζημιές που προκλήθηκαν από το πλοίο είτε λόγω σύγκρουσης είτε λόγω ρύπανσης ή άλλων παρόμοιων θαλάσσιων ατυχημάτων.» Η βασικότερη λοιπόν συνέπεια της κατάσχεσης είναι η δέσμευση του πλοίου και εν συνέχεια η απελευθέρωση του , αφού πρώτα ικανοποιηθεί η απαίτηση για την οποία επιβλήθηκε . Η κατάσχεση ενός πλοίου επηρεάζει σαφώς αρνητικά τόσο τον πλοιοκτήτη όσο και τα συμφέροντα τρίτων καθώς ανακύπτουν ζητήματα όπως η φύλαξη του κατασχεμένου πλοίου, η μη έγκαιρη εκτέλεση των ταξιδιών κλπ. Η αποδέσμευση του πλοίου που βρίσκεται υπό κράτηση πραγματοποιείται όταν ο πλοιοκτήτης του ή το P&I Club, στο οποίο είναι παρέχουν επαρκείς εξασφαλίσεις για την πληρωμή της απαίτησης και των σχετικών εξόδων.<sup>98</sup>

---

<sup>96</sup>Ανακτήθηκε από [International Convention on Arrest of Ships 1999 to enter into force in September 2011 | UNCTAD](#)

<sup>97</sup>Αντάπαση, Α. «Συντηρητική κατάσχεση», σελ. 82 επ.; Αθανασίου, σελ. 337-338

<sup>98</sup> Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, 3 η έκδοση, Αθήνα 2010, σελ. 748-749.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση των παραπάνω νομικών ζητημάτων μπορούμε να εξάγουμε κάποια συγκεντρωτικά συμπεράσματα αναφορικά με την επίλυση των προβλημάτων ευθύνης του ατυχήματος προσάραξης του πλοίου EverGiven. Αρχικά η SKK ως πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου EverGiven μπορεί να επικαλεστεί την ρήτρα «GeneralAverage» για το ποσό που καταβλήθηκε για τη διάσωση του πλοίου, ενώ ο προσδιορισμός των ζημιών που μπορεί να περιλαμβάνει η ρήτρα αυτή, εξακολουθεί να αποτελεί θέμα νομικής διαμάχης. Δεύτερον προκειμένου να απαλλαγεί η χρονοναυλώτρια εταιρία Evergreen, η οποία ετύγγανε και ο θαλάσσιος μεταφορέας στη συγκεκριμένη περίπτωση, από την υποχρέωση της να καταβάλει αποζημίωση λόγω της ζημίας που υπέστη το φορτίο, πρέπει να αποδειχθεί ότι τηρήθηκε η δέουσα επιμέλεια όπως ορίζουν οι Κανόνες Χάγης Βίσμπυ. Η ευθύνη για αποζημίωση του θαλάσσιου μεταφορέα διαφοροποιείται ανάλογα με τη δικαιοδοσία του δικαστηρίου και τις ρήτρες που εμπεριέχονται στην φορτωτική που έχουν συναφθεί μεταξύ της Evergreen και των ναυλωτών. Τρίτον, η κατοχή αναφορικά με τη λειτουργία του πλοίου όσον αφορά την πλοήγηση και τη διαχείριση του πλοίου ανήκει εξ ολοκλήρου στην SKK, τον ουσιαστικό πλοιοκτήτη ενώ η εμπορική – επιχειρηματική εκμετάλλευση του ανήκει στη χρονοναυλώτρια εταιρία Evergreen. Τέλος, αναφορικά με την ευθύνη της SCA και το νομικό καθεστώς των πλοηγών που απασχολούνται σε αυτή, οι πλοηγοί έχουν μόνο συμβουλευτικό ρόλο, σύμφωνα με τους κανόνες ναυσιπλοΐας της SCA «Navigation Rules» παρέχοντας οδηγίες, συμβουλές και συστάσεις στην ομάδα γέφυρας πάντα υπό την επίβλεψη του καπετάνιου.

Καταλήγοντας, είναι γεγονός ότι η υπόθεση του ατυχήματος προσάραξης του πλοίου "EverGiven" αποτελεί μια αρκετά περίπλοκη υπόθεση αναφορικά με το νομικό σκέλος και κυρίως με ζητήματα που άπτονται των ευθυνών των εμπλεκόμενων μερών και των αποζημιώσεων. Μολονότι έχει περάσει αρκετό διάστημα από τότε που έλαβε χώρα το ατύχημα, οι νομικές διαφορές που έχουν προκύψει θα χρειαστούν αρκετά χρόνια για να κλείσουν πλήρως καθώς πολλά στοιχεία της υπόθεσης δεν έχουν δημοσιοποιηθεί ακόμα και είναι αμφίβολο αν θα γίνει αυτό ποτέ. Χρειάζονται να γίνουν εκτενείς έρευνες προκειμένου να αποδοθεί δικαιοσύνη στα συμβαλλόμενα μέρη. Θα χρειαστεί για τη διερεύνηση του συγκεκριμένου ατυχήματος η σύμπραξη μιας διεθνούς και ανεξάρτητης ομάδας

ειδικών , που συνίσταται τόσο από ναυτικούς , νομικούς και τεχνικούς επαγγελματίες , προκειμένου να διερευνηθούν τα αίτια και οι συνέπειες του ατυχήματος από μια πιο αντικειμενική πλευρά. Ατυχήματα προσάραξης συνέβαιναν συχνά στο παρελθόν και θα συνεχίσουν να συμβαίνουν. Ως εκ τούτου μια πλήρης έκθεση -μελέτη τόσο από οικονομικής όσο και από νομική σκοπιάς του ατυχήματος του πλοίου EverGiven θα αποτελούσε παρακαταθήκη για την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα καθώς και ένα οδηγό '' για τυχόν μετέπειτα ναυτικά ατυχήματα τόσο στη Διώρυγα του Σουέζ όσο και σε οποιαδήποτε άλλη Διώρυγα ,δεδομένης της αυξανόμενης πιθανότητας ατυχήματος σήμερα λόγω της επέκτασης του μεγέθους των πλοίων και της αυξημένης ταχύτητας τους.

# ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## Α. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αριστ. Β Αλεξοπουλου, ΝικΦουρναράκη « Διεθνείς Κανονισμοί-Ναυτικήπολιτική και δίκαιο της Θάλασσας , Γ Έκδοση
- Αθανασίου Λ., 2017. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2η έκδοση
- Αντάπασης Α, Αθανασίου Λ., 2020. «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 332
- Βελέντζας Γ., Επίτομο εμπορικό δίκαιο, 2007
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ »
- Δελούκα « Αντικείμενα και υποκείμενα των εμπορικών συναλλαγών»
- Ζυγούρος Λ., 2015. «Η ειδική αποζημίωση στο δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής»
- Ι.Κ Ρόκας « Ιδιωτική ασφάλιση» ,2002
- Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, «Ναυτικό Δίκαιο» , Έκτη Έκδοση, 2007
- Κωνσταντινίδης Εμ., 2009. «Ο συνολικός περιορισμός ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλα,
- Μ. Βρανίκου ,Ε. Δεμεστιχά « Ναυτιλιακό Δίκαιο » , ' Β έκδοση ,2017
- Παγουλάτος, Μ. Η σύμβασις ναυλώσεως από απόψεως δικαίου και πρακτικής
- Ράλλης, Ερμηνεία του Ελληνικού Εμπορικού Δικαίου, τόμος ΙΙ
- Σταυρόπουλος, Σ. Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου (κατ' άρθρον)
- Τριανταφυλλάκης, Γ. Εφαρμογές Εμπορικού Δικαίου, 1808
- Σταυρόπουλος, Σ. Ερμηνεία Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου (κατ' άρθρον),
- Baughen, S. Shipping Law, 3rd ed.; Routledge-Cavendish: London, UK, 2004

- Brown H.R “Marine Insurance Volume 3 Hull Practice” 2<sup>nd</sup> Ed. (1993 )
- Hazelwood S.J. “P&I Clubs: Law and Practice” 2<sup>nd</sup> Ed ,1994
- Rose, F. General Average: Law and Practice , 2017.
- Victor H. Chacon “The Due Diligence in Maritime Transportation in the Technological Era

## B. ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- Alawneh, T. A Critical Analysis of the Implied Obligation Against Unjustified Deviation: Is the Rule Still Relevant to the Modern Law on Carriage of Goods by Sea? Ph.D. Thesis, University of Huddersfield, Huddersfield, UK, 2015
- Diamond, Anthony QC. “Responsibility for Loss of, or Damage to, Cargo on a Sea Transit: the Hague or Hamburg Convention?” in P. S. K. Koh, Carriage of goods by sea
- Gambrell, Jon , ["Massive cargo ship turns sideways, blocks Egypt's Suez Canal"](#). KARE. (23.03.21 ) Αναρτημένο στη ιστοσελίδα AssociatedPress.
- Fox, Jackie "Irish expert describes 'high-risk' transit of Suez Canal". .(25.03.21) Αναρτημένο στη ιστοσελίδα: <https://www.rte.ie/news/world/2021/0325/1206144-suez-canal-expert/>
- J Cha, J Lee, C Lee, e.tLegal Disputes under Time Charter in Connection with the Stranding of the *MV Ever Given*(23.09.2021 )
- JM Lee, [EY Wong](#) , «[Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain](#) » ,MATEC Web of Conferences, 2021
- Kingsley, Patrick ,["Egypt to build new Suez canal"](#). *The Guardian*. London. Αναρτημένο στη ιστοσελίδα :<https://www.theguardian.com/world/2014/aug/05/egypt-build-new-suez-canal>

- Maguire, Dannielle "The ship blocking the Suez Canal is called Ever Given, even though 'Evergreen' is written across it in huge letters". ABC News. Αναρτημένο στη ιστοσελίδα :<https://www.abc.net.au/news/2021-03-25/ship-stuck-in-the-suez-canal-called-ever-given-plus-a-few-memes/100027880>
  - Marsh, «Ever Given: A catastrophic incident or near miss?», Ανακτήθηκε από <https://www.marsh.com/uk/insights/research/ever-given-a-catastrophic-incident-or-near-miss.html>
  - Park, S.K.; Kim, J.R.; Shin, Y.R. A study on the Institute Warranties in the institute time clauses—Hulls 1/10/83. J. Navig. PortRes. 2012,
  - Plomariou, E. A review of shipowner's & charterer's obligations in various types of charter. J. Ship. OceanEng.
  - Paris, Costas; Malsin, Jared "Suez Canal Is Blocked by Container Ship Causing Huge Traffic Jam". The Wall Street Journal. Αναρτημένοστηιστοσελίδα : <https://www.wsj.com/articles/the-suez-canal-is-blocked-by-a-giant-container-ship-11616560437>
  - Rose George "I've sailed the Suez canal on a cargo ship – it's no wonder the Ever Given got stuck". (25.03.21 )*The Guardian*. Αναρτημένο στη ιστοσελίδα <https://www.theguardian.com/commentisfree/2021/mar/25/suez-canal-cargo-ship-ever-given-stuck>
- SanSimon&Duch « Ever Given –potential liabilities ».Ανακτήθηκεαπό : <https://lsansimon.com/en/ever-given-potential-liabilities/>
- Van Marle, Gavin "Ever Given: arrest and GA – what happens to vessel and cargo next?". (19/4/21) Αναρτημένο στην ιστοσελίδα :<https://theloadstar.com/ever-given-arrest-and-ga-what-happens-to-vessel-and-cargo-next/>
  - Weale, J. Cargo Liabilities under the New York Produce Exchange Time Charter and the Inter-Club Agreement; Routledge: London, UK, 2017
  - "Egypt's Suez Canal blocked by huge container ship". **BBC News** Αναρτημένο στη ιστοσελίδα :<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56505413>
  - "Massive cargo ship becomes wedged, blocks Egypt's Suez Canal". **AssociatedPressNews**. Αναρτημένο στη ιστοσελίδα:



<https://apnews.com/article/cargo-ship-blocks-egypt-suez-canal-5957543bb555ab31c14d56ad09f98810>

- "Maritime traffic jam grows outside blocked Suez Canal". **AlJazeera**. Αναρτημένο στην ιστοσελίδα :<https://www.aljazeera.com/news/2021/3/26/maritime-traffic-jam-grows-outside-blocked-suez-canal>
- "Traffic in Suez Canal resumes after stranded ship refloated - Business and Economy News". **AlJazeera**. (29 /03/2021.) Αναρτημένο στην ιστοσελίδα :<https://www.aljazeera.com/news/2021/3/29/traffic-in-suez-canal-resumes-after-stranded-ship-refloated>
- 
- Ever Given , Marine traffic Ανακτήθηκε από : [https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER\\_GIVEN](https://www.marinetraffic.com/el/ais/details/ships/shipid:5630138/mmsi:353136000/imo:9811000/vessel:EVER_GIVEN)
- Lessons learnt from 'Ever Given' incident in Suez Canal Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicshippingnews.com/lessons-learnt-from-ever-given-incident-in-suez-canal/>
- **NBC News**"Komatsu Excavator Attempts to Dislodge One of World's Largest Shipping Containers". (25.03.21 ). Αναρτημένο στην ιστοσελίδα <https://www.constructionequipmentguide.com/komatsu-excavator-attempts-to-dislodge-one-of-worlds-largest-shipping-containers/51672>
- <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/part/12>
- NOMOS [https://lawdb.intrasoftnet.com/nomos/2\\_nomothesia\\_rs\\_sub.php](https://lawdb.intrasoftnet.com/nomos/2_nomothesia_rs_sub.php)
- BIMCO :<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/nype-93#>
- BSM. CrewService Centre. Αναρτημένο στην ιστοσελίδα: <https://www.bs-shipmanagement.com/en/crew-service-centres>