

## Η ΑΝΑΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

*Μηχ. Α. Πατεράκης*

*Δρ Νομικής ΔΠΘ - Δικηγόρος*

### **Α. Γενικά για την αναμονή στο Μεταφορικό Δίκαιο**

Η έννοια της αναμονής είναι γνωστή κυρίως από τη θαλάσσια μεταφορά. Κατά το άρθρο 117 ΚΙΝΔ ο εκναυλωτής υποχρεούται χωρίς πρόσθετο αντάλλαγμα να αναμένει καθόλο τον χρόνο που απαιτείται για τη διενέργεια της φόρτωσης έχοντας το πλοίο στην κατάλληλη θέση και κατάσταση για το σκοπό αυτό (αναμονή). Το ίδιο ισχύει και για την εκφόρτωση.

Έτσι αναμονή<sup>1</sup> είναι η υποχρέωση του εκναυλωτή να περιμένει για ολόκληρο το χρονικό διάστημα που απαιτείται για να γίνει η φόρτωση ή η εκφόρτωση, έχοντας το πλοίο στην κατάλληλη για τους πιο πάνω σκοπούς, θέση και κατάσταση.

Ο χρόνος κατά τον οποίο, ο εκναυλωτής υποχρεούται να αναμένει για την φόρτωση ή εκφόρτωση, συμπίπτει με την έννοια της αναμονής (lay-days, staries, Stal-lie, Liegezeit) και είναι γνωστός ως «σταλία» ή «σταλίες», κατά τις οποίες ο εκναυλωτής υποχρεούται χωρίς πρόσθετο αντάλλαγμα να αναμένει στο λιμένα για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση των πραγμάτων.

Εάν μετά το πέρας των σταλιών, το πλοίο συνεχίζει να αναμένει την φόρτωση ή την εκφόρτωση, ο εκναυλωτής δικαιούται πρόσθετο χρηματικό αντάλλαγμα για την περαιτέρω αναμονή του. Το χρονικό αυτό διάστημα της περαιτέρω αναμονής του εκναυλωτή ονομάζεται υπεραναμονή και το χρηματικό αντάλλαγμα επισταλίες (superstaries, demurrage, contrastallie, Überliegezeit). Εάν και το χρονικό διάστημα της υπεραναμονής παρέλθει και το πλοίο ακόμη αναμένει για φόρτωση ή εκφόρτωση, τότε αρχίζει ο χρόνος της ανθυπερμονής<sup>2</sup> (contre superstaries, contra-contrastal-

---

1. *Lyon - Caen & Renault*, Εμπορικών Δίκαιον, τόμος 5, παρ. 490, σελ. 669 επ. *Αλίκη Κιάντου - Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο, 1986, II παρ. 76, σελ. 211 επ. *Ηλ. Αναστασιάδη*, Ελληνικών Εμπορικών Δίκαιον, 1937, τόμος 2ος, παρ. 329, σελ. 210 επ. *Παπαμιχαλόπουλος*, Αι σταλίες εις την θαλασσίαν μεταφοράν, 1948, *τον ιδίου*, Αι επισταλίες εις την θαλασσίαν μεταφοράν, 1956, *Scrutton on Charterparties an bills of Lading*, έκδοση 18η, σελ. 303 επ. *Kintis*, Laderzeit, Löschezit und Eilgeld, 1974, *τον ιδίου*, Υπολογισμός και νομική φύσις της αμοιβής επιταχύνσεως, ΕΕμπΔ ΚΕ (1974), σελ. 30 επ. *Rodière*, Traité générale de Droit Maritime, Παρίσι 1967, τόμ. I, αριθμ. 256, 257, σελ. 282-285. *Smeesters - Winkelmolen*, Droit Maritime et Droit Fluvial, έκδ. 2η, T. II, 1933, αριθμ. 543, σελ. 108 επ. *Ripert*, Droit Maritime, 4η έκδοση, τεύχ. II, 1952, σελ. 441 επ. *Carver*, Carriage of goods by sea, 12η έκδοση, 1971, τόμ. II, σελ. 1101 επ. *Tiberg*, The Law of Demurrage, έκδοση 2η, 1971, σελ. 518. *Trappe*, Die Liegezeit eines charterschiffes in der neueren deutschen und englischen Rechtsprechung, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht 1968, σελ. 47 επ. *Δελούκα*, Ναυτικών Δίκαιον, 2η έκδοση (1979), παρ. 177.

2. *Lyon - Caen & Renault*, ο.π.π., σελ. 669. *Ηλ. Αναστασιάδη*, ο.π.π., σελ. 210, υποσημ. αριθμ. 10, *Κιάντου - Παμπούκη*, ο.π.π., σελ. 212, *Scrutton on Charterparties an bills of Lading*, σελ. 303. ΠΠρΚα-

lie) και ένα ακόμη μεγαλύτερο χρηματικό αντάλλαγμα οφείλεται στον αναμένοντα εκναυλωτή, το οποίο ονομάζεται αντεπισταλίες ή διπλές επισταλίες (contresure-staries ou sur-surestaries ou contrestaries).

Η έναρξη της αναμονής συμπίπτει χρονικά με τη στιγμή, που ο εκναυλωτής θέσει στη διάθεση του ναυλωτή<sup>3</sup> κατάλληλο πλοίο στην κατάλληλη θέση, στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Κατάλληλο είναι το αξιόπλοο πλοίο δηλαδή το πλοίο, το οποίο μπορεί να διενεργήσει τη θαλάσσια μεταφορά, την οποίαν ανέλαβε αντιμετωπίζοντας του συνηθισμένους κινδύνους της ναυσιπλοΐας<sup>4</sup>. Κατάλληλη είναι η θέση, η οποία επιτρέπει την ασφαλή φόρτωση ή εκφόρτωση του πλοίου ανάλογα με το είδος του φορτίου και τις λοιπές συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι. Και τα δύο πιο πάνω στοιχεία (καταλληλότητα πλοίου και θέσης) αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας και συνήθως, ορίζονται στο ναυλοσύμφωνο. Ειδικότερα για την καταλληλότητα της θέσης του πλοίου για ασφαλή φόρτωση ή εκφόρτωση, εφόσον δεν υπάρχει αναφορά στο ναυλοσύμφωνο, ισχύουν οι επιτόπιες συνθήκες του λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Αν για τη συμπλήρωση της φόρτωσης δεν συμφωνήθηκε «δήλη ημέρα»<sup>5</sup> για να αρχίσει η αναμονή πρέπει να προηγηθεί ειδοποίηση του εκναυλωτή προς το ναυλωτή για την ετοιμότητα<sup>6</sup> του πλοίου.

Η αναμονή προσδιορίζεται από το νόμο (άρθρ. 117 παρ. 2 ΚΙΝΔ), ο οποίος προτάσσει τη συμφωνία των μερών. Έτσι είναι δυνατόν ο ναυλωτής και ο εκναυλωτής να συμφωνήσουν για την έναρξη και τη λήξη του χρόνου αναμονής και να εξαντλήσουν το χρονικό αυτό διάστημα ακόμη και με την επιβράδυνση της φόρτωσης, εφόσον στην τελευταία περίπτωση δεν υπάρχει κατάχρηση<sup>7</sup> δικαιώματος. Ομοίως είναι δυνατή η συμφωνία για την επιτάχυνση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Έτσι, προκειμένου ο εκναυλωτής να έχει έτοιμο για αναχώρηση το πλοίο νωρίτερα από τη λήξη του συμφωνηθέντος χρόνου αναμονής, υπόσχεται να καταβάλει στο ναυλωτή, αποζημίωση επιτάχυνσης (dispatch money), η οποία δεν ρυθμίζεται από το νόμο αλλά προϋποθέτει πάντοτε ρητή συμφωνία<sup>8</sup> στο ναυλοσύμφωνο.

βαλ 471/1959 ΕΕμπΔ ΙΑ (1960), σελ. 76 επ. με παρατηρήσεις Β.Θ., ΕφΘεσ 18/1967 ΕΕμπΔ ΙΗ (1967), σελ. 239 με παρατηρήσεις Παν. Σωτηρόπουλου, ΕφΑθ 7058/1974 ΕΕμπΔ ΚΣΤ (1975) σελ. 118.

3. 117 παρ. 1 ΚΙΝΔ, Δελούκα, ο.π. παρ. 177, σελ. 279. Σταυρόπουλο, Ελληνικόν Εμπορικόν Δίκαιον, 1980, σελ. 389. Κιάντου - Παμπούκη, ο.π. 212, ΠΠρΚαβαλ 471/1959 ο.π. ΕφΘεσ 18/1967 ο.π. ΕφΠειρ 4438/1981 ΕΕΔ 1981, 565. ΕφΑθ 7058/1974 ο.π. Αναστασιάδης, ο.π. σελ. 211, υποσημ. 13.

4. Περισσότερα για το αξιόπλοο πλοίο βλ. Αναστασιάδη, ο.π. σελ. 204 επ., όπου ο συγγραφέας παραθέτει αναλυτικά στοιχεία για την καταλληλότητα (seaworthiness) του πλοίου, όπως στερεότητα, ευστάθεια, καλή μηχανική κατάσταση, χωρητικότητα κ.λπ.

5. Άρθρο 122 ΚΙΝΔ,

6. Αναστασιάδη, ο.π. παρ. 329, σελ. 211 επ. Κιάντου - Παμπούκη, ο.π., 212.

7. Αναστασιάδη, ο.π. παρ. 329, σελ. 211 επ. Κιάντου - Παμπούκη, ο.π., 212.

8. Περισσότερα Σταυρ. Κιντή, Υπολογισμός και νομική φύσις της αμοιβής επιτάχυνσης ΕΕμπΔ ΚΕ (1974) σελ. 30 επ.

Όταν δεν υπάρχει συμφωνία των μερών για την αναμονή, ο νόμος (άρθρ. 117 παρ. 2 ΚΙΝΔ) αναφέρει ότι η διάρκεια της αναμονής καθορίζεται «κατ' επιεική κρίσιν και εν όψει των συνθηκών και συνηθειών εις τον λιμένα φορτώσεως». Η γενικότητα της παραπάνω αναφοράς του νόμου, δεν είναι τυχαία αφού η βούληση του νομοθέτη στην προκειμένη περίπτωση είναι να συγκεράσει *in concreto* τα αντιτιθέμενα συμφέροντα των μερών, λαμβάνοντας βεβαίως υπόψη και τις συγκεκριμένες συνθήκες, που επικρατούν στο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, οι οποίες διαφέρουν<sup>9</sup> από τόπο σε τόπο.

Φρονούμε ότι η περαιτέρω αναφορά ως προς τον τρόπο υπολογισμού του χρόνου αναμονής, υπεραναμονής και ανθυπερμονής, των οφειλόμενων χρηματικών ανταλλαγμάτων και των λοιπών ζητημάτων, λ.χ. νομική φύση των εννοιών αυτών κ.τ.τ., εκφεύγουν από τα όρια και τους σκοπούς της παρούσας μελέτης και γι' αυτό, θα παραλειφθούν.

## **Β. Έλλειψη νομοθετικής ρύθμισης στην οδική μεταφορά**

Το ζήτημα της αναμονής είναι ένα από τα σπουδαιότερα προβλήματα της οδικής μας μεταφοράς. Είναι σχεδόν καθημερινό το φαινόμενο, το φορτηγό να προσέρχεται στις εγκαταστάσεις του φορτωτή για φόρτωση και να αναμένει επί μακρόν, κυρίως γιατί το φορτίο δεν είναι έτοιμο, αλλά και για άλλους λόγους, όπως π.χ. διότι τα τελωνειακά έγγραφα, δελτία TIR κλπ., όπου το σύστημα τελωνισμού ισχύει ακόμη, δεν είναι έτοιμα ή διότι επί μεταφοράς επικίνδυνων πραγμάτων δεν έχουν εκδοθεί οι κατάλληλες άδειες για το ταξίδι μεταφοράς καθώς και τα λοιπά απαιτούμενα έγγραφα<sup>10</sup>.

Έχει επίσης παρατηρηθεί να καταφθάνει έμφορτο το φορτηγό στον τόπο προορισμού και ο μεταφορέας κατά τρόπο πραγματικό και προσήκοντα προσφέρει το φορτίο στον παραλήπτη, πλην όμως ο τελευταίος να βραδύνει να το παραλάβει, με αποτέλεσμα το φορτηγό να αναμένει έμφορτο για την εκφόρτωση. Τούτο συμβαίνει όταν π.χ. ο παραλήπτης προσποιείται<sup>11</sup> ότι δεν επιθυμεί την παραλαβή, προκειμέ-

9. Περισσότερα *Κιάντων - Παμπούκη*, ο.π., σελ. 213, η οποία αναφέρει ότι οι επιτόπιες συνήθειες δεν ταυτίζονται με της συνθήκες του λιμένα φόρτωσης. *Αναστασιάδη*, ο.π. παρ. 329, σελ. 211 σημ. 1, όπου αναφερόμενος στις συνθήκες του λιμένα φόρτωσης, υποστηρίζει, παραπέμποντας στον *Pappenheim*, ότι αποτελούν «αντικειμενικόν δίκαιον και ουχί απλώς ερμηνευτικόν μέσον της συμβάσεως της ναυλώσεως» και *Scrutton*, ο.π. 320 και 321, όπου ερμηνεύοντας τον όρο του ναυλοσυμφώνου «according to the custom of the port» ή τους όρους «with customary dispatch» ή «as customary» υποστηρίζει ότι οι όροι αυτοί «custom» ή «customary» δεν σημαίνουν έθιμο με τη στενή νομική έννοια αλλά ως επικρατούσα και καθιερωμένη πρακτική του λιμένα («custom» or «customary» does not mean «custom» in the strict legal sense, but a settled and established practice of the port).

10. Για τα συνοδευτικά αυτά έγγραφα των επικίνδυνων φορτίων βλέπε αναλυτικά, *Μιχ. Πατεράκη*, *Επικίνδυνα πράγματα και παραγγελιοδόχος μεταφοράς*, ΕΜετΔ 22, σελ. 6 επ.

11. Διαφορετικό είναι το ζήτημα, όταν ο παραλήπτης αρνείται παντελώς την παραλαβή, οπότε δεν

νου να επιτύχει χαμηλότερο τίμημα από τον αντισυμβαλλόμενο του αποστολέα - πωλητή ή όταν για λόγους άλλους, ο παραλήπτης δεν παραλαμβάνει. Έχει συμβεί ο παραλήπτης, γνωστή και μεγάλη εταιρία, να αρνείται την άμεση παραλαβή κρέατος, προερχομένου από χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, παραμονές Πάσχα με το επιχείρημα ότι είναι πλήρεις οι αποθηκευτικοί της χώροι - ψυγεία. Έτσι, το αυτοκίνητο - ψυγείο ανέμενε παραπλεύρως των εγκαταστάσεων της παραλήπτριας, καθιστάμενο έτσι, χώρος λιανικής πώλησης των σφαγίων της, αφού υπάλληλοι της παραλήπτριας, εισήρχοντο εντός αυτού, για την κάλυψη των αναγκών της λιανικής πώλησης.

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι το ζήτημα της αναμονής, είναι ένα ζωτικής σημασίας ζήτημα για την οδική μας μεταφορά και παρουσιάζει ζωηρότατο ενδιαφέρον.

Το ζήτημα αυτό δεν ρυθμίζεται νομοθετικά στην μεταφορικό μας δίκαιο των οδικών μεταφορών. Ούτε στον Εμπορικό Νόμο ούτε στις σχετικές διεθνείς συνθήκες χερσαίων μεταφορών (CMR, CIM-COTIF) υπάρχουν ειδικές σχετικές διατάξεις εκτός από κάποια γενικόλογα<sup>12</sup> άρθρα όπως το άρθρο 16 παρ. 1 CMR, το άρθρ. 71 παρ. 5 ΚΑΜΕΣ, τα οποία όμως δεν αναφέρονται στο ζήτημα της αναμονής αλλά σε παρεμφερή ζητήματα όπως λ.χ. το ζήτημα της τήρησης των οδηγιών του αντισυμβαλλόμενου του μεταφορέα ή του (αντισυμβαλλόμενου του) παραγγελιοδόχου μεταφοράς.

Οπότε, είναι ερευνητέο, πως το εν λόγω ζήτημα αντιμετωπίζεται και ποιες οι εφαρμοζόμενες επ' αυτού, διατάξεις.

#### *I. Η σύμβαση για την αναμονή*

Η σύμβαση για την αναμονή καταρτίζεται μεταξύ του αντισυμβαλλόμενου του μεταφορέα (φορτωτή ή παραλήπτη – ανάλογα αν η συμφωνία αναφέρεται στη φόρτωση ή στην εκφόρτωση) και του τελευταίου (μεταφορέα) και μπορεί να αναφέρεται τόσο στην έναρξη της αναμονής όσο και στην οφειλόμενη αποζημίωση<sup>13</sup>.

Πανομοιότυπη σύμβαση είναι δυνατόν να καταρτισθεί μεταξύ παραγγελέα και παραγγελιοδόχου μεταφοράς στην περίπτωση που ο τελευταίος αναγκασθεί να αποζημιώσει το φορτηγό για τις ημέρες αναμονής του, που έλαβαν χώρα με υπαιτιότητα του παραγγελέα του. Στην περίπτωση αυτή, η αποζημίωση αναμονής (ή τα τέλη αναμονής, όπως έχει επικρατήσει να ονομάζονται) ζητούνται και από τον παραγγελιοδόχο μεταφοράς, που ανυπαίτιως<sup>14</sup>, υποχρεώθηκε στην καταβολή τους.

---

είναι δυνατό να γίνει λόγος για αναμονή. Περισσότερα *Μιχ. Πατεράκη*, Η παραγγελία μεταφοράς, σελ. 118 επ.

12. Περισσότερα *Μιχ. Πατεράκη*, ο.π. σελ. 79.

13. *Μιχ. Πατεράκη*, ο.π. σελ. 79.

14. ΕφΑθ 7613/1991 ΕΜετΔ 5, 169, η οποία δέχτηκε το δικαίωμα του παραγγελιοδόχου μεταφοράς να ζητήσει τέλη αναμονής, απέρριψε όμως την σχετική αγωγή του λόγω αοριστίας των σχετικών κονδυλίων, ΜΠρΑθ 5125/1982 ΕΜετΔ 1Α, 354. ΕφΑθ 1084/1982 ΕΜετΔ 1Α, 254. *Πατεράκη*, ο.π. σελ. 80.

Η σύμβαση για την αναμονή μπορεί να είναι ρητή ή σιωπηρά. Ρητή είναι η σύμβαση που αναγράφεται στο δελτίο παράδοσης<sup>15</sup>, όπου προσδιορίζεται τόσο ο χρόνος (ημέρες) αναμονής (σταλίες) όσο και οι αποζημιώσεις του φορτηγού (μεταφορέα) για κάθε ημέρα αναμονής του. Σε περίπτωση ανυπαρξίας ρητής συμφωνίας για την αναμονή του φορτηγού, υπάρχει υποχρέωση αποζημίωσης στον αναμένοντα μεταφορέα, κατά μαχητό τεκμήριο (ΑΚ 682.1)<sup>16</sup>. Τόσο η σύμβαση μεταφοράς όσο και η σύμβαση παραγγελίας μεταφοράς<sup>17</sup> είναι συμβάσεις έργου. Σύμφωνα με το άρθρο 682 παρ. 1 ΑΚ, το οποίο εφαρμόζεται συμπληρωματικά, αμοιβή λογίζεται ότι έχει σιωπηρά συμφωνηθεί, εάν το έργο – μεταφορά – κατά τις συνηθισμένες περιστάσεις εκτελείται μόνο με αμοιβή. Στην προκειμένη περίπτωση οι προαναφερθείσες συμβάσεις, είναι συμβάσεις επαχθείς<sup>18</sup> και επομένως αφού η μεταφορά εκτελείται μόνο με αμοιβή (ναύλο), ομοίως και η αναμονή κατά την μεταφορά, λογίζεται σιωπηρά ότι μόνο με (ανάλογη) αμοιβή, αποζημιώνεται. Στην περίπτωση αυτή η αποζημίωση (τέλη) αναμονής για το φορτηγό που ανέμεινε, ανέρχεται στο ποσό των συνήθων καταβαλλόμενων ημερησίων τελών αναμονής για φορτηγά αυτοκίνητα της χωρητικότητας του αυτοκινήτου που ανέμεινε, στον τόπο φόρτωσης<sup>19</sup>.

Στην περίπτωση που δεν υπάρχει ρητή συμφωνία σχετικά με την έναρξη της αναμονής ή στην υπάρχουσα δεν προβλέπεται το ζήτημα αυτό, για να αρχίσει να τρέχει ο χρόνος αναμονής, ο μεταφορέας θα πρέπει να ειδοποιήσει τον φορτωτή, ότι το φορτηγό, έτοιμο να δεχθεί το φορτίο, βρίσκεται στο συμφωνηθέντα τόπο φόρτωσης, όταν αυτός δεν ταυτίζεται με τις εγκαταστάσεις του αλλά διαφοροποιείται από αυτές, οπότε τέτοια υποχρέωση παρέλκει, αφού υπάρχει άμεση γνώση του φορτωτή λ.χ. το φορτηγό προσέρχεται για φόρτωση στο συμφωνηθέντα τόπο φόρτωσης που είναι οι αποθήκες τρίτου. Ομοίως ο μεταφορέας θα πρέπει να ειδοποιήσει τον παραλήπτη, όταν το φορτηγό βρίσκεται στον τόπο προορισμού, έτοιμο για παράδοση και πάλι όταν ο τόπος αυτός είναι διαφορετικός από τις εγκαταστάσεις του παραλήπτη, όπως στο προαναφερόμενο παράδειγμα.

Τόσο στην περίπτωση ρητής σύμβασης για αναμονή όσο και στην περίπτωση της σιωπηρής σύμβασης, για να αρχίσει να τρέχει ο χρόνος της αναμονής πρέπει το φορτηγό, το οποίο προσήλθε π.χ. για να φορτώσει, να είναι ένα «κατάλληλο»<sup>20</sup> για τη διενέργεια της συμφωνηθείσας μεταφοράς και να έχει προσέλθει στο συμφωνηθέντα τόπο φόρτωσης.

15. ΜΠΑΘ 5125/1982 ΕΜετΔ 1Α, 354. ΜΠρΒέρ 571/1982 ΕΜετΔ 1Α, 563. Πατεράκη, ο.π., σελ. 79.

16. Πιο κάτω σελ. 319.

17. Sui generis σύμβαση έργου, Πατεράκη, ο.π. σελ. 80 και 22 επ.

18. Για τον επαχθή χαρακτήρα της παραγγελίας μεταφοράς, Πατεράκη, ο.π. σελ. 39.

19. ΕφΘεσ 3306/88 Αρμ. 43, 988.

20. Πιο κάτω, υπερημερία δανειστή, σελ. 321, όπου σχετική ανάλυση για την έννοια της «κατάλληλότητας» του φορτηγού.

## II. Εφαρμοζόμενες διατάξεις

### 1. Το τεκμήριο του άρθρου 682 παρ. 1 ΑΚ

#### A. Η λειτουργία του τεκμηρίου

Με τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 682 ΑΚ, καθιερώνεται, όταν δεν έγινε λόγος για αμοιβή, τεκμήριο, ότι τέτοια αμοιβή έχει συμφωνηθεί σιωπηρά, εφόσον κατά της συνηθισμένες περιστάσεις το συμφωνημένο έργο εκτελείται μόνο με αμοιβή. Για να λειτουργήσει το τεκμήριο πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α. Να υπάρχει συμφωνία για την εκτέλεση ορισμένου έργου.

β. Να υπάρχει παράλειψη μνείας για την καταβολή αμοιβής.

γ. Το συμφωνημένο έργο να εκτελείται κατά τις συνηθισμένες περιστάσεις μόνο με αμοιβή.

Το τεκμήριο αυτό μπορεί κατά συνέπεια να λειτουργήσει, όπως προαναφέρθηκε<sup>21</sup> κατά την αναμονή του φορτηγού για φόρτωση ή εκφόρτωση, εφόσον συντρέχουν, κατά τη διενέργεια μιας οδικής μεταφοράς, οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις. Δηλαδή να υπάρχει σύμβαση μεταφοράς ή παραγγελίας μεταφοράς, να μην γίνεται μνεία σ' αυτές για αντάλλαγμα και βεβαίως με το δεδομένο ότι η διενέργεια μιας οδικής μεταφοράς γίνεται κατά τις συνηθισμένες περιστάσεις μόνο με αμοιβή<sup>22</sup>. Στην εξεταζόμενη περίπτωση αναμονής του φορτηγού, το ζήτημα της καταβολής αμοιβής, πρέπει να εξετάζεται στο πλαίσιο της καλής πίστης και των χρηστών συναλλακτικών ηθών, χωρίς να έχει στην προκειμένη περίπτωση σημασία, τι πίστευε ο αντισυμβαλλόμενος του μεταφορέα. Και αν μεν η αμοιβή για την αναμονή είχε συμφωνηθεί σε προηγούμενα ταξίδια μεταφοράς μεταξύ των ίδιων προσώπων (μεταφορέα ή παραγγελιοδόχου μεταφοράς και του αντισυμβαλλομένου τους, που είχαν βεβαίως και προηγούμενη συνεργασία), αφέθηκε όμως ακαθόριστη στην εξεταζόμενη περίπτωση, ο προσδιορισμός της γίνεται κατά δίκαιη κρίση (ΑΚ 371 εδ. β'). Αν όμως τίποτε δεν ορίστηκε για αμοιβή αναμονής και ουδέποτε στο παρελθόν, τότε εν αμφιβολία το δικαίωμα του προσδιορισμού της το έχει αυτός που έχει δικαίωμα να την ζητήσει<sup>23</sup> και στην περίπτωση αυτή ο προσδιορισμός της αμοιβής αναμονής θα γίνει με τη δίκαιη κρίση του δικαιούχου και μόνον εάν αυτή αμφισβητηθεί ή αργήσει, θα γίνει από το Δικαστήριο<sup>24</sup> στα πλαίσια της διάταξης

21. Πιο πάνω σελ. 318.

22. Τόσο η σύμβαση μεταφοράς όσο και η σύμβαση παραγγελίας μεταφοράς είναι συμβάσεις επαχθείς. Περισσότερα, ιδιαίτερα για τη δεύτερη, Πατεράκη, ο.π. σελ. 39.

23. ΑΚ 379.

24. ΑΚ 371. ΑΠ 1334/2000 ΕλΔ 2002, 454 = ΕΕΝ 2002, 178. Πρβλ. ΑΠ 739/84 ΕλΔ 26, 96. ΑΠ 483/81 ΝοΒ 1982, 50. ΑΠ 341/78 ΝοΒ 27, 166. ΑΠ 256/76 ΝοΒ 24, 78. ΕφΠατρ 158/81 ΑχΝ 6, 151. ΕιρΠαρ 6/98 ΑρχΝ 2000, 141. ΕφΚρ 737/97 ΑρχΝ 2000, 520. ΕφΑθ 5700/99 ΕλΔ 41, 194 και ΑΠ

της ΑΚ 682 παρ. 1. Η ίδια αμοιβή οφείλεται και σε περίπτωση που το φορτηγό προσέρχεται στο συμφωνημένο τόπο, προκειμένου να φορτώσει, αναμένει για μερικές ημέρες και αποπέμπεται με διάφορες δικαιολογίες από το φορτωτή, άδειο, χωρίς να του παραδοθεί το φορτίο<sup>25</sup>. Στην περίπτωση αυτή θα εξετασθεί από το Δικαστήριο και ο λόγος που προκάλεσε την ματαίωση της εκτέλεσης της κύριας σύμβασης (μεταφοράς) οπότε πλέον των ανωτέρω, θα εφαρμοσθούν αναλογικά και οι διατάξεις για την υπαίτια ή ανυπαίτια ολική ή μερική αδυναμία παροχής (ΑΚ 335, 336, 337 καθώς και 380, 381, 382, 383 και επ. του ΑΚ) και βεβαίως οι ειδικές διατάξεις για την πρόωρη λήψη της μίσθωσης έργου (άρθρα 686, 687 παρ. 1, 699, 700 και 701 ΑΚ).

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει για την εφαρμογή<sup>26</sup> των άρθρων του ΑΚ 694 παρ. 1 για την περίπτωση καταβολής ναύλου μετά την παράδοση του φορτίου, ΑΚ 692 για την εξέταση του φορτίου στον τόπο προορισμού και την καταβολή ναύλου και βεβαίως των διατάξεων της υπερημερίας δανειστή (349 επ. ΑΚ), με τις οποίες θα ασχοληθούμε πιο κάτω<sup>27</sup>.

Το τεκμήριο της ΑΚ 682 παρ. 1 είναι μαχητό<sup>28</sup>. Τούτο σημαίνει ότι ο μεταφορέας και ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς, οφείλουν να επικαλεσθούν και να αποδείξουν μόνο τις τρεις προμνησθείσες προϋποθέσεις του τεκμηρίου (ύπαρξη συμφωνίας για την εκτέλεση ορισμένου έργου, παράλειψη μνείας για την καταβολή αμοιβής, το συμφωνημένο έργο να εκτελείται κατά τις συνηθισμένες περιστάσεις μόνο με αμοιβή). Με δεδομένο τον μαχητό χαρακτήρα του τεκμηρίου, ο αντισυμβαλλόμενος των δύο αυτών προσώπων, μπορεί να το ανατρέψει, εάν ισχυρισθεί και αποδείξει, ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση αποκλείστηκε<sup>29</sup> η καταβολή αμοιβής σε περίπτωση αναμονής του φορτηγού λόγω π.χ. της μακράς και αδιατάρακτης μέχρι τώρα συνεργασίας του με τον αντισυμβαλλόμενο του.

#### *Β. Ύψος αμοιβής*

α. Εάν υπάρχει συμφωνία<sup>30</sup> για το ναύλο, η αμοιβή του μεταφορέα για το χρόνο αναμονής του τελεί σε αναλογία με τον καθαρό ναύλο, το αντάλλαγμα για τις δαπάνες του και τις υπόλοιπες παρεπόμενες παροχές<sup>31</sup> του.

β. Εάν δεν υπάρχει συμφωνία για το ναύλο, θα πρέπει να εξετασθεί, εάν ισχύ-

499/ 84 ΕΕΝ 52, 264. ΑΠ 173/87 ΕλΔ 29, 490. ΑΠ 191/67 ΝοΒ 15, 899. ΕφΘεσ 890/2000 Αρμ 2002, 209. ΑΠ 729/1974 ΝοΒ 23, 309. ΠΠρΘεσ 3748/1961 ΝοΒ 9, 1176.

25. Νεκρός ναύλος, ΜΠρΑθ 1436/2003 ΕΜετΔ 23, 194. ΕιρΜαραθ 12/2001 ΕΜετΔ 22, 247.

26. ΜΠρΑθ 1436/2003 ΕΜετΔ 23, 194.

27. Σελ. 321.

28. Παν. Ζέπος, Ενοχικόν Δίκαιον, παρ. 12 Π, 382. Κ. Αποστολίδης, Ενοχικόν Δίκαιον, παρ. 155 Π 1, 2. Ι. Δεληγιάννης, στην ΕρμΑκ αριθμ. 681 αρ. 16-17.

29. Καρδαράς σε Γεωργιάδη - Σταθόπουλο, ΑΚ, αριθμ. 682, σελ. 611.

30. Καρδαράς σε Γεωργιάδη - Σταθόπουλο, ΑΚ, αριθμ. 682, σελ. 611.

31. Καρδαράς, ο.π. Πατεράκης, ο.π. σελ. 81.

ουν υποχρεωτικά επαγγελματικά τιμολόγια<sup>32</sup>, οπότε η αμοιβή θα αντιστοιχίζεται με αυτά. Αν δεν υπάρχουν τέτοια τιμολόγια, η αμοιβή του αναμένοντος μεταφορέα θα είναι η συνηθισμένη εύλογη<sup>33</sup> αμοιβή καθώς και οι λοιπές<sup>34</sup> δαπάνες μεταφοράς. Κριτήρια για τον εύλογο ή μη χαρακτήρα της αμοιβής είναι το είδος του φορτηγού (ψυγείο, βυτίο, συνήθους φόρτου), η χωρητικότητά<sup>35</sup> του καθώς και ο τόπος και ο χρόνος, που το φορτηγό αναγκάστηκε να αναμείνει (π.χ. για ένα φορτίο από ούισκι και ξηρούς καρπούς, οι ημέρες των Χριστουγέννων και του νέου έτους, θεωρούνται ημέρες αιχμής καθώς και το Πάσχα για τα φορτία κρεάτων).

## 2. Υπερημερία δανειστή

Η αμιγής σύμβαση οδικής μεταφοράς πραγμάτων, που έχει ως αντικείμενο την επίτευξη ορισμένου οικονομικού αποτελέσματος δηλαδή την υλική μετατόπιση πραγμάτων από τον ένα τόπο στον άλλο έναντι αμοιβής, έχει τον χαρακτήρα της μίσθωσης έργου με συνέπεια την εφαρμογή, εκτός των σχετικών διατάξεων του ΕμπΝ (άρθρ. 97 έως 107), συμπληρωματικά, σε όσα ζητήματα δεν καλύπτονται από τις πιο πάνω διατάξεις, των διατάξεων της μίσθωσης έργου<sup>36</sup> του ΑΚ.

Στην περίπτωση που δεν υπάρχει σύμβαση για την αναμονή του φορτηγού, στους τόπους φόρτωσης ή εκφόρτωσης και αυτό προσέρχεται για να φορτώσει ή να εκφορτώσει, ο υπόχρεος προς τούτο, περιέρχεται σε κατάσταση υπερημερίας δανειστή<sup>37</sup> (349 ΑΚ), εφόσον δεν αποδέχτηκε την «πραγματική και προσήκουσα» προσφορά. Στην ίδια κατάσταση περιέρχεται όταν προσκληθεί από τον μεταφορέα και δεν προβαίνει στην απαιτούμενη πράξη ή σύμπραξη χωρίς την οποία, ο μεταφορέας δεν μπορεί να εκπληρώσει το έργο, το οποίο ανέλαβε (351 ΑΚ). Αυτό συμβαίνει όταν π.χ. ο φορτωτής δεν έχει έτοιμα τα συνοδευτικά έγγραφα του φορτίου, την έκ-

32. Θεόδ. Μητρούλης, Το Δίκαιο των Χερσαίων Μεταφορών, σελ. 473. Κιάντου - Παμπούκη, Στοιχεία του δικαίου της χερσαίας μεταφοράς, σελ. 127.

33. Καρδαράς, ο.π. Φίλιππος Τσετσέκος, Η μίσθωση έργου (1980), σελ. 61. Πρβλ. ΑΠ 729/74 ΝοΒ 23, 309.

34. Πατεράκης, ο.π., σελ. 81.

35. ΕφΘεσ 3306/88 Αρμ 43, 988.

36. ΑΠ 860/1987 ΕΕμπΔ 1989, 214. ΕφΑθ 10786/1996 ΕΛΔ 1997, 1656. ΕφΠειρ 179/1991 ΕΛΔ 33, 1502.

37. Το ζήτημα αυτό σε κάθε σύμβαση έργου, ότι δηλαδή ο εργοδότης καθίσταται υπερήμερος ως δανειστής και όχι ως οφειλέτης, εάν αρνείται την πραγματικώς και προσηκόντως προσφερόμενη παροχή ή εάν αρνείται την αναγκαία για την εκτέλεση του έργου πράξη ή σύμπραξη παρά το γεγονός ότι προσκλήθηκε για το σκοπό αυτό από τον εργολάβο (ως οφειλέτη), έχει οριστικά λυθεί με δύο αποφάσεις του Αρείου Πάγου: τις με αριθμούς 297/61 και 188/92 (ΝοΒ 9 σελ. 1232 και ΝοΒ 10, σελ. 785, αντίστοιχα). Περισσότερα σε Χριστόφορο Χριστοφορίδη, Υπερημερία δανειστού και οφειλέτου επί αμφοτεροβαρών συμβάσεων, ΝοΒ 18, 376 και Στυλιανό Διαμαντάκο, Η σύμπραξις του εργοδότη και η εκ ταύτης ευθύνη του επί μισθώσεως έργου, ΝοΒ 7, 924.



δοση των οποίων ανέλαβε ο ίδιος, χωρίς την ύπαρξη των οποίων, δεν είναι δυνατόν να ταξιδεύσει το φορτίο.

Οι προϋποθέσεις περιέλευσης του φορτωτή ή του παραλήπτη σε κατάσταση υπερημερίας και της έναρξης του χρόνου αναμονής για το μεταφορέα, είναι οι ακόλουθες:

Α. Η προσέλευση του μεταφορέα στους τόπους φόρτωσης ή εκφόρτωσης, προκειμένου να φορτώσει ή να εκφορτώσει.

Β. Η προσφορά του μεταφορέα για τη διενέργεια της μεταφοράς, πρέπει να είναι πραγματική και προσήκουσα.

Γ. Άρνηση του φορτωτή ή του παραλήπτη να δεχτεί να φορτώσει ή να εκφορτώσει.

*α. Η προσέλευση του μεταφορέα στους τόπους φόρτωσης ή εκφόρτωσης*

Προαναφέρθηκε<sup>38</sup> ότι ο μεταφορέας πρέπει να μεταβεί στο συμφωνηθέντα τόπο φόρτωσης ή εκφόρτωσης και να ειδοποιήσει για την άφιξή του ιδιαίτερα όταν οι ανωτέρω τόποι διαφοροποιούνται από τις εγκαταστάσεις του αποστολέα - φορτωτή ή του παραλήπτη. Η πιο πάνω υποχρέωση του μεταφορέα αποκτά ιδιαίτερη σημασία όταν υπάρχουν περισσότεροι του ενός τόποι φόρτωσης ή εκφόρτωσης, όπως τούτο συμβαίνει στις λεγόμενες «συλλογικές» μεταφορές (groupage)<sup>39</sup> κατά τις οποίες ο μεταφορέας φορτώνει από τον ίδιο ή από διάφορους τόπους φόρτωσης πράγματα διαφόρων αποστολέων που απευθύνονται σε διάφορους παραλήπτες στον ίδιο ή σε διαφορετικούς τόπους προορισμού, Στις περιπτώσεις αυτές ο μεταφορέας θα πρέπει να προσέλθει σε ένα προς ένα στους διαφορετικούς τόπους φόρτωσης για την παραλαβή προς μεταφορά των φορτίων, χωρίς να μπορεί να απαιτήσει, εφόσον δεν υπάρχει τέτοια συμφωνία, να συγκεντρωθούν όλα τα φορτία σε ένα τόπο. Ομοίως δεν μπορεί να απαιτήσει, εφόσον ελλείπει η σχετική συμφωνία, την παράδοση των διαφορετικών φορτίων στον τόπο προορισμού, σε ένα τόπο. Για την άρση της παρανόησης αυτής στις συναλλαγές γίνεται χρήση του όρου «άμεση παράδοση» με την έννοια ότι το φορτίο πρέπει να παραδοθεί στις εγκαταστάσεις του παραλήπτη. Ο μεταφορέας, φθάνοντας με το φορτηγό του στον τόπο φόρτωσης ή εκφόρτωσης πρέπει ταυτόχρονα να προσφέρεται να φορτώσει ή να εκφορτώσει. Αυτό σημαίνει ότι ο μεταφορέας πρέπει να αρχίσει τη σχετική διαδικασία ειδοποιώντας για την άφιξή του, επιδεικνύοντας τα απαιτούμενα έγγραφα, ανοίγοντας το φορτηγό του προκειμένου να δεχθεί το φορτίο κ.τ.τ., πρέπει δηλαδή να προβεί σε διάφορες θετικές ενέργειες που να δικαιολογούν την εκ μέρους του «παροχή»

38. Πιο πάνω σελ. 318.

39. Πατεράκης, ο.π., σελ. 133 επ.

αφού η τελευταία δεν ταυτίζεται απλά με την ετοιμότητά<sup>40</sup> του για παροχή. Η προσέλευση του φορτηγού στον τόπο φόρτωσης και η προσφορά του μεταφορέα για την φόρτωση είναι δυνατόν να γίνει εκτός από τον μεταφορέα και από τα πρόσωπα που χρησιμοποιεί, στην εργασία του όπως είναι οι οδηγοί<sup>41</sup> του αλλά και από άλλα τρίτα πρόσωπα επιφορτισμένα ειδικά με την εκτέλεση του έργου αυτού π.χ. διαδοχικοί μεταφορείς, φορτωτές, στοιβαδότες<sup>42</sup> κ.τ.τ. Τα πρόσωπα αυτά πρέπει να απευθύνονται στον φορτωτή (αν πρόκειται για φόρτωση), στον παραλήπτη (αν πρόκειται για εκφόρτωση), στον νόμιμο εκπρόσωπό τους ή στο πρόσωπο που νομιμοποιείται για το σκοπό αυτό και έχει την σχετική εξουσία να δεχθεί την προσφορά του μεταφορέα. Αυτό συμβαίνει π.χ. στην περίπτωση που οι τόποι φόρτωσης ή προορισμού είναι οι αποθήκες τρίτου. Όπως προαναφέρθηκε, εάν δεν προκύπτει τέτοια εξουσία του αποθηκάρη να φορτώσει ή να εκφορτώσει, ο μεταφορέας πρέπει να απευθύνεται αμέσως στον αποστολέα ή στον παραλήπτη. Η προσφορά αυτή του μεταφορέα δεν περιβάλλεται ορισμένο τύπο. Είναι μια μονομερής και απευθυντέα δήλωση που χαρακτηρίζεται ως οιονεί<sup>43</sup> δικαιοπραξία. Απλώς ο μεταφορέας θα πρέπει να καταστήσει φανερή την άφιξή του στον τόπο φόρτωσης ή προορισμού και τη θέλησή του να φορτώσει ή να εκφορτώσει.

*β. Η πραγματική και προσήκουσα προσφορά του μεταφορέα για φόρτωση ή εκφόρτωση*

Πραγματική προσφορά του μεταφορέα για φόρτωση ή εκφόρτωση υπάρχει όταν ο κατάλληλος μεταφορέας με το πλήρως εξοπλισμένο φορτηγό του εμφανίζεται στους τόπους φόρτωσης ή εκφόρτωσης σε πλήρη ετοιμότητα να παραλάβει ή να παραδώσει το φορτίο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην υπολείπεται τίποτε άλλο<sup>44</sup> παρά μόνο η παράδοση (για μεταφορά) του φορτίου από τον φορτωτή ή η αποδοχή (του μεταφερθέντος φορτίου) από τον παραλήπτη.

**β1. Κατάλληλος μεταφορέας**

Κατάλληλος είναι ο μεταφορέας, ο οποίος πρέπει να έχει:

αα. Την αντίστοιχη προς το φορτηγό του άδεια οδήγησης.

---

40. Κρητικό σε Γεωργιάδη - Σταθόπουλο, ΑΚ στο άρθρο 349 σελ. 254. Πρβλ. 113/1948 ΝΔικ 5, 367 με σχόλιο Παρασκευά.

41. Άρθρ. 2 CMR, 334 ΑΚ.

42. Πρβλ. άρθρ. 317, 319, 330 ΑΚ.

43. Κρητικός, ο.π., σελ. 255.

44. Μπαλής, Ενοχικόν Δίκαιον, παρ. 61. Καποδίστριας, ΕρμΑΚ στο άρθρο 349 αριθμ. 4. Κρητικός, ο.π., σελ. 255. ΕφΑθ 6812/1977 ΝοΒ 26, 948. ΕφΑθ 4123/1971 Αρμ 26, 312. ΕφΘεσ 342/1969 Αρμ 23, 610. ΕφΑθ 2465/1962 ΝοΒ 12, 270.

**ββ. Το πιστοποιητικό επαγγελματικής<sup>45</sup> κατάρτισης μεταφορέα που απαιτείται****45. Α. Κατάρτιση για την πρόσβαση στο επάγγελμα οδικού μεταφορέα επιβατών ή εμπορευμάτων.**

Το πιστοποιητικό επαγγελματικής κατάρτισης μεταφορέα επιβατών ή εμπορευμάτων χορηγείται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση σύμφωνα με:

– Το π.δ. 586/88: Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας του Συμβουλίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 74/552/ΕΟΚ της 12ης Νοεμβρίου 1974 «Περί προσβάσεως στο επάγγελμα του μεταφορέα επιβατών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία ΒΟ/1179/ΕΟΚ της 4ης Δεκεμβρίου 1980 (ΦΕΚ 262/Α'/1988).

– Το π.δ. 57/1989: Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας του Συμβουλίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 74/561/ΕΟΚ της 12ης Νοεμβρίου 1974 «Περί προσβάσεως στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών οδικών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία ΒΟ/1176/ΕΟΚ της 4ης Δεκεμβρίου 1980 (ΦΕΚ 28/Α'/1989).

– Το π.δ. 205/1989: Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας του Συμβουλίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 77/795/ΕΟΚ της 12ης Δεκεμβρίου 1977 «Περί της αμοιβαίας αναγνώρισεως των διπλωματικών πιστοποιητικών και άλλων τίτλων των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και μεταφορέων επιβατών και περί των μέτρων προς διευκόλυνση της πραγματικής ασκήσεως του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία ΒΟ/1180/ΕΟΚ της 4ης Δεκεμβρίου 1980 (ΦΕΚ 47/Α'/1989).

– Της με αριθμό Β2/25050/4295/89 (ΦΕΚ 497/Β'/18.6.1989) και 2486/191/1989 αποφάσεως Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που περιλαμβάνουν κανονιστικές ρυθμίσεις εφαρμογής των π.δ. 57/89 και 586/89, αντίστοιχα.

– Την με αριθμό Β2/25059/4299/1989 (ΦΕΚ 495/Β'/16.6.1989) κανονιστική απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την οποίαν καθορίζονται η διαδικασία εκπαίδευσης και η ίδρυση Σχολών εκπαίδευσης και η χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών.

– Την με αριθμό Β2/1971/4908/29.5.1993 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με την ίδρυση, λειτουργία και έλεγχο σχολής ΣΕΚΑΜ, τρόπους διενέργειας εξετάσεων υποψήφιων οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων και επιβατών.

– Τις διατάξεις του ν. 2218/94: «Ίδρυση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης - τροποποίηση διατάξεων για την Πρωτοβάθμια Αυτοδιοίκηση και την Περιφέρεια και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ 18.6.94) και τις όμοιες του ν. 2240/94. Συμπλήρωση διατάξεων για την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ 158/Α'/16.8.94) με τις οποίες ιδρύθηκαν οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

– Τον ισχύοντα Οργανισμό Εσωτερικής λειτουργίας και Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών (ΦΕΚ 39528/Β'/11.5.95).

– Την με αριθμ. ΑΠ 644/5.10.95 απόφαση του Νομάρχη: «περί μεταβίβασης αρμοδιοτήτων στον Πρόεδρο της Νομαρχιακής Επιτροπής Δικτύων Εξυπηρέτησης.

– Τις διατάξεις των π.δ. 294/1991 και π.δ. 211/1991: «Περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών ή εμπορευμάτων».

– Τις διατάξεις του άρθρου 1 περ. Ι του ν. 2647/1998: «Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στις περιφέρειες και την Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις».

**Β. Κατάρτιση Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων.**

Το πιστοποιητικό επαγγελματικής κατάρτισης για τη μεταφορά επικίνδυνων ουσιών (ADR) χορηγείται από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση σύμφωνα με:

– Τις διατάξεις του ν. 2218/94: «Ίδρυση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης - τροποποίηση διατάξεων για την Πρωτοβάθμια Αυτοδιοίκηση και την Περιφέρεια και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ 18.6.94) και τις

για τη διενέργεια της συγκεκριμένης μεταφοράς (εθνική - διεθνής - επικίνδυνα φορτία/πρόσωπα - πράγματα).

γγ. Συνοδηγό, όπου απαιτείται<sup>46</sup>.

δδ. Τις απαιτούμενες άδειες για την μεταφορά επικίνδυνων πραγμάτων<sup>47</sup>.

---

όμοιες του ν. 2240/94. Συμπλήρωση διατάξεων για την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ 158/Α'/16.8.94) με τις οποίες ιδρύθηκαν οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

– Τον ισχύοντα Οργανισμό Εσωτερικής λειτουργίας και Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών (ΦΕΚ 39528/Β'/11.5.95).

– Την με αριθμ. ΑΠ 644/5.10.95 απόφαση του Νομάρχη: «περί μεταβίβασης αρμοδιοτήτων στον Πρόεδρο της Νομαρχιακής Επιτροπής Δικτύων Εξυπηρέτησης.

– Τις διατάξεις των άρθρων 3, 5 και 8 του π.δ. 355/94 (ΦΕΚ Α' 189) για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 85/684/ΕΟΚ της 21ης Δεκεμβρίου 1989 που αφορά στην επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών οχημάτων που μεταφέρουν οδικώς επικίνδυνα εμπορεύματα.

– Την με αριθμό 60740/1027/21.3.1995 (ΦΕΚ Β'/246) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για την επαγγελματική κατάρτιση οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

– Τις διατάξεις της Σύμβασης για τη διεθνή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων γνωστής με τη συντομογραφία ADR, που υπογράφηκε στις 30.9.1957 στη Γενεύη και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ν. 1741/1987 (ΦΕΚ Α' 225/21.12.1987) και της με αριθμό 86/684/21.12.1989 Οδηγίας της Ε.Ε, σύμφωνα με τις οποίες για να διενεργήσει κάποιος μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων στην Ευρώπη, πρέπει να αποκτήσει μετά από σχετικές εξετάσεις, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης για οδικές μεταφορέας επικίνδυνων εμπορευμάτων.

– Τις διατάξεις του άρθρου 3 παρ. 4 του π.δ. 355/94 (ΦΕΚ Α' 189/1994: Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 89/684 ΕΟΚ της 21ης Δεκεμβρίου 1989, που αφορά την επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

– Τις διατάξεις του π.δ. 32/96: «Τροποποίηση του π.δ. 355/94 για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 89/684/ΕΟΚ της 21ης Δεκεμβρίου 1989, που αφορά την επαγγελματική κατάρτιση των οδηγών οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

– Την με αριθμ. υ.α. 60740/1027/95 (ΦΕΚ Β' 246/3.4.1995) του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

– Τις διατάξεις του άρθρ. 15 του Κώδικα Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, όπως αντικαταστάθηκε από τις διατάξεις του άρθρου 15 παρ. 25 του ν. 2503/97.

– Το ν. 2671/98 (ΦΕΚ Α' 289).

– Το έγγραφο ΣΕΕΥΜΕ με αριθμό Πρωτ. Ε 232/890/13.9.01.

– Το έγγραφο ΣΕΕΥΜΕ με αριθμό Πρωτ. ENT 58/01/1405/7.12.01.

– Την με αριθμ. 72572/2977 Απόφαση του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, που αφορά στη τροποποίηση και συμπλήρωση της 60740/1027/1995 (ΦΕΚ 246 Β') απόφασης του Υ.Μ.Ε.: «Επαγγελματική Κατάρτιση Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων». Η ανωτέρω απόφαση του Υφυπουργού Μ.Ε. δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 848/Β'/24.9.1997. Η τροποποίησή της 60740/1027/1995 απόφασης του Υ.Μ.Ε., έγινε προκειμένου η αναλυτική ύλη και οι διαδικασίες εκπαίδευσης (προγράμματα εκπαίδευσης, κατηγορίες πιστοποιητικών, αριθμός ωρών, εξετάσεις), να ανταποκρίνονται στις διατάξεις της Αναθεωρημένης Σύμβασης ADR του 1997.

46. Πρβλ. άρθρ. 10 ν.δ. 202/1973.

β2. Κατάλληλο είναι το φορτηγό, το οποίο:

αα. Πρέπει να έχει την αντίστοιχη άδεια να διενεργήσει την μεταφορά, την οποία προκειται να διενεργήσει ανάλογα αν αυτή είναι εθνική<sup>48</sup> ή διεθνής ή αν αναφέρεται σε συνήθη ή ειδικής κατηγορίας φορτία.

ββ. Να έχει την χωρητικότητα και γενικά να μπορεί να δεχθεί το φορτίο που πρόκειται να μεταφέρει ως προς όλα του τα στοιχεία, βάρος<sup>49</sup>, όγκος κ.λπ.

γγ. Να βρίσκεται σε καλή μηχανική κατάσταση, ώστε κατά το ταξίδι μεταφο-

47. Μιχ. Πατεράκης, Επικίνδυνα πράγματα και παραγγελιοδόχος μεταφοράς, ΕΜετΔ 22, σελ. 6 και επ. Πρβλ. Γιάννη Αθανασιάδη, Ασφάλιση αεροσκάφους, 2003, σελ. 312 επ.

48. Εθνικές είναι οι μεταφορές που διενεργούνται εντός της ελληνικής Επικράτειας με ΦΔΧ αυτοκίνητα μικτού βάρους από 3,5 μέχρι και 40 τόνους. Το δικαίωμα κυκλοφορίας των αυτοκινήτων αυτών καθορίζεται από τις διατάξεις του ν. 383/76 και το μεταφορικό τους έργο κατά κατηγορία με την Ε.118000/70 Υπουργική Απόφαση.

Με τα φορτηγά αυτοκίνητα εθνικών μεταφορών δεν επιτρέπεται η διενέργεια διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών δηλαδή μεταφορών από και προς την αλλοδαπή. Όμως, με υπουργικές αποφάσεις επιτρέπεται η διενέργεια διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις όμορες χώρες με την Ελλάδα με ΦΔΧ αυτοκίνητα εθνικών μεταφορών:

– Με την Φ444/40310/7354/1994 (ΦΕΚ Β' 968) απόφαση του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών επιτρέπεται η διενέργεια διεθνών μεταφορών προς τις όμορες χώρες: FYROM, Βουλγαρία, Τουρκία με ΦΔΧ αυτοκίνητα εθνικών μεταφορών, ανατρεπόμενα και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

– Με την 41501/7554/1994 (ΦΕΚ Β' 984) κοινή απόφαση του Υπουργού Εμπορίου και του Υφυπουργού Μεταφορών επιτρέπεται η διενέργεια διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς την Αλβανία και ΦΔΧ αυτοκίνητα εθνικών μεταφορών (όλων των κατηγοριών).

– Με την Φ 434/13944/2323/14.5.99 απόφαση των Υφυπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών επιτρέπεται η μεταφορά βάμβακος μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας (διμερής μεταφορά) και με ΦΔΧ άλλων εθνικών μεταφορών, εφόσον στην άδειά τους δεν αναγράφονται τοπικοί περιορισμοί.

Εξ άλλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1959/91 αλλά και του Ν. 2801/2000 ορισμένες κατηγορίες ΦΔΧ αυτοκινήτων έχουν το δικαίωμα διενέργειας εθνικών αλλά και διεθνών μεταφορών. Πρόκειται για τα:

- Αυτοκίνητα βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων και θερμής ασφάλτου.
- Αυτοκίνητα βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών τροφίμων.
- Αυτοκίνητα βυτιοφόρα χημικών υγρών.
- Αυτοκίνητα μεταφοράς αυτοκινήτων (αυτοκινητοφόρες).

49. Σε ότι αφορά το υπέρβαρο δηλαδή σε περίπτωση υπέρβασης σε ποσοστό άνω του 20% του ορίου μικτού βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα, το άρθρο 5 παρ. 2α της ν.α. Γ5/29480/2304 (Εσωτ. - Οικον. - Εμπορ. Ναυτιλ. - Δημ. Τάξης - Μεταφ) της 10.4/23.5.2001, επιβάλλει πρόστιμο τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) δραχμών και αφαίρεση της άδειας και των πινακίδων κυκλοφορίας για ένα μήνα.

Πρβλ. άρθρ. 32 παρ. 8 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999) κατά το οποίο τα πρόστιμα για υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ή της μέγιστης επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα του οχήματος, επιβάλλονται στον κάτοχο ή στον οδηγό του αυτοκινήτου και σε όσους συνεργούν στις άνω υπερφορτώσεις, Περισσότερα Μιχ. Πατεράκης, Φόρτωση και στοιβασία στην εθνική μεταφορά πραγμάτων (γνωμοδ.), ΕΜετΔ 23, σελ. 443 επ.

ράς να μην παρουσιαστεί κανένα μηχανικό πρόβλημα. Θα πρέπει να τονισθεί στο σημείο αυτό, ότι όλα τα μηχανικά μέρη του φορτηγού πρέπει να υποβάλλονται σε τακτική συντήρηση και βεβαίως τα φορτηγά να υπόκεινται στον τακτικό και αδιάλειπτο τεχνικό έλεγχο των Κ.Τ.Ε.Ο.

δδ. Να βρίσκονται σε καλή κατάσταση τα μη μηχανικά του μέρη όπως τα ελαστικά του επίσωτρα, το κουβούκλιο, ο χώρος υποδοχής του φορτίου (καρότσα), ο ψυκτικός θάλαμος προκειμένου περί ψυγειομεταφοράς κ.λπ.

εε. Να φέρει τον κατάλληλο μηχανικό και τεχνικό εξοπλισμό, αντίστοιχο με το φορτίο που δέχεται. Έτσι αν πρόκειται π.χ. για ψυγειομεταφορά, το αυτοκίνητο πρέπει να είναι και ψυγείο και να έχει, όλον το σχετικό εξοπλισμό, ψυκτικό μηχάνημα, όργανα καταγραφής και ελέγχου ψύξης κλπ. Όταν πρόκειται για μεταφορά επικίνδυνων πραγμάτων, το ανάλογο δοχείο (βυτίο για εύφλεκτα, διαμερισματοποιημένο βυτίο για την ταυτόχρονη μεταφορά υγρών τροφίμων, γάλα - λάδι) Όταν πρόκειται για μεταφορά π.χ. μπαμπακιού, να σκεπάζεται με άκαυστο μουσαμά. Να φέρει τους ειδικούς γάντζους<sup>50</sup> επί του καταστρώματος ή κάτω από αυτό για την φόρτωση, έκμαση και στοιβασία του φορτίου.

Κριτήριο για την καταλληλότητα του φορτηγού είναι ότι όλα τα παραπάνω πρέπει (συν)υπάρχουν και να λειτουργούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε το φορτηγό να διατηρείται σε καλή κατάσταση και να διενεργεί μεταφορές χωρίς να δημιουργεί προβλήματα στο εποχούμενο προσωπικό, στο φορτίο, σε άλλα οχήματα και τρίτους καθώς και στο περιβάλλον (κυρίως επί μεταφοράς επικίνδυνων πραγμάτων). Επίσης επί μεταφοράς επικίνδυνων πραγμάτων, την κατάλληλη σήμανση, που να υποδηλώνει, το είδος και την επικινδυνότητα, των μεταφερομένων.

#### γ. Η προσήκουσα προσφορά

Η προσφορά του μεταφορέα πρέπει να πραγματοποιείται με σκοπό την φόρτωση ή την εκφόρτωση στον κατάλληλο χρόνο και τόπο και στην συμφωνηθείσα ποσότητα και ποιότητα του φορτίου.

#### γ1. Κατάλληλος χρόνος

Ο μεταφορέας σε περίπτωση συνηθισμένης – μη ακριβόχρονης – μεταφοράς, θα πρέπει να προσέλθει στον τόπο φόρτωσης ή εκφόρτωσης στο συμφωνηθέντα χρόνο διαφορετικά σε εύλογο χρόνο. Το ζήτημα αποκτά μεγαλύτερο ενδιαφέρον σε περίπτωση συμφωνίας για ακριβόχρονη<sup>51</sup> μεταφορά, σύμφωνα με την οποία ο μεταφορέας θα πρέπει να φορτώσει και να εκφορτώσει τα πράγματα αποκλειστικά σε ορισμένο χρόνο ή αποκλειστικά σε ορισμένη προθεσμία. Σε περίπτωση που δεν εμ-

50. Μιχ. Πατεράκη, Φόρτωση και στοιβασία στην εθνική μεταφορά πραγμάτων (γνωμοδ.), ΕΜετΔ 23, σελ. 443 επ.

51. Πατεράκη, Η παραγγελία μεταφοράς, σελ. 80 και 226.

φανισθεί για φόρτωση ή εκφόρτωση, εντός των πιο πάνω χρονικών ορίων, δεν είναι δυνατόν να γίνει λόγος για έναρξη του χρόνου αναμονής ούτε και περιέλευσης του αντισυμβαλλομένου ή των νομιμοποιούμενων προσώπων για φόρτωση ή εκφόρτωση, σε κατάσταση υπερημερίας δανειστή<sup>52</sup>.

Αν για την φόρτωση για μεταφορά ή για την εκφόρτωση των μεταφερθέντων πραγμάτων στον τόπο προορισμού έχει συμφωνηθεί ορισμένη ημέρα μεταξύ αποστολέα - παραλήπτη και του μεταφορέα, αντίστοιχα, (δήλη ημέρα), οι δύο πρώτοι (αποστολέας - παραλήπτης) καθίστανται υπερήμεροι με μόνη την παρέλευση της ημέρας αυτής χωρίς να προβούν στην φόρτωση ή την εκφόρτωση του φορτίου. Η υπερημερία τους αρχίζει μόνο με την πραγματική και προσήκουσα προσφορά του μεταφορέα και τη μη αποδοχή αυτής. Η μη αποδοχή της προσφερόμενης μεταφοράς μπορεί να συνάγεται<sup>53</sup> από τη συμπεριφορά των ανωτέρω προσώπων όπως π.χ. όταν ο μεταφορέας προσέρχεται στο συμφωνηθέντα τόπο φόρτωσης ή προορισμού και βρίσκει κλειστές τις εγκαταστάσεις του αποστολέα ή του παραλήπτη. Η υπερημερία όμως των δύο πιο πάνω προσώπων (αποστολέα - παραλήπτη) αίρεται αν επέλθει υπερημερία του μεταφορέα, όπως συμβαίνει όταν αυτός δεν προσφέρεται πραγματικώς και προσηκόντως για την φόρτωση ή την εκφόρτωση του φορτίου, αφού η συνύπαρξη υπερημερίας οφειλέτη και δανειστή δεν είναι δυνατή<sup>54</sup>.

Κάμψεις που ανάγονται στον χρονικό περιορισμό φόρτωσης ή εκφόρτωσης

*αα. Κυριακές, εορτές, εξαιρετές αργίες ή επιτόπιες συνήθειες*

Δεν είναι δυνατόν να γίνει λόγος για μη προσήκουσα προσφορά, όταν ο μεταφορέας αδυνατεί να προσέλθει στις εγκαταστάσεις π.χ. του φορτωτή ή προσερχόμενος τις βρίσκει κλειστές λόγω αργιών, Κυριακών, εορτών, επετείων και γενικώς, όταν επιτρέπεται από την χώρα που βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του φορτωτή η μη παροχή εργασίας, για τους πιο πάνω λόγους. Θα πρέπει στο σημείο αυτό να τονισθεί, ότι, με δεδομένο ότι στο Δίκαιο των Διεθνών οδικών μεταφορών οι τόποι φόρτωσης και εκφόρτωσης κείνται σε διαφορετικές, συνήθως, χώρες, το ζήτημα των αργιών πρέπει να εξετάζεται σύμφωνα με το εορτολόγιο της χώρας, στην οποία πρόκειται να γίνει η φόρτωση ή η εκφόρτωση π.χ. προκειμένου για τη Γαλλία, ο εορτασμός της πτώσης της Βαστίλλης, την 14<sup>η</sup> Ιουλίου κλπ.

52. Πρβλ. άρθρα 401, 383 και 324 ΑΚ.

53. ΑΠ (Α' Τμ.) 541/2000 Χρ1Δ Α/2001, 124 και ΕλΔ 2000, 1655.

54. ΑΠ (Α' Τμ.) 541/2000 ο.π. με παρατηρήσεις Γιώργου Ιατρού, στη σελίδα 125, ο οποίος κάνει ειδική μνεία στην άρση των έννομων συνεπειών της υπερημερίας, που δεν ρυθμίζονται από τον ΑΚ και που είναι: α. Η πλήρης εκπλήρωση της παροχής από τον οφειλέτη β. Η μεταγενέστερη συμφωνία δανειστή και οφειλέτη γ. Η παροχή νέας προθεσμίας από τον δανειστή δ. Η απόσβεση της ενοχής ε. Η επιγενόμενη αδυναμία παροχής ή η ματαίωση της ενοχής και στ. Η υπερημερία του δανειστή. Ομοίως Σταθόπουλος σε Γεωργιάδη - Σταθόπουλου, ΑΚ άρθρ. 341, αριθμ. 19. Γεωργιάδης, Ενοχικό Δίκαιο - Γενικό Μέρος, παρ. 25, αριθμ. 26.

Εφιστάται ιδιαίτερη προσοχή στο ζήτημα των επιτόπιων συνθηκών π.χ. του τόπου φόρτωσης, τελωνείων, λιμανιών, τεχνικών μέσων φόρτωσης, αφού οι συνθήκες αυτές δεν είναι καταγεγραμμένες πουθενά και δημιουργούν θέματα απόδειξης<sup>55</sup>.

*ββ. Γεγονότα ανωτέρας βίας*

Ομοίως δεν είναι δυνατόν να γίνει λόγος για μη προσήκουσα προσφορά, όταν τα εμπλεκόμενα στη μεταφορά μέρη εμποδίζονται από τυχαία, απροσδόκητα και ακαταμάχητα γεγονότα, τα οποία δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν ούτε με μέτρα άκρας επιμέλειας και συνέπειας<sup>56</sup>.

*γγ. Κακή φόρτωση, στοιβασία, συσκευασία και χειρισμός του φορτίου από τον αποστολέα*

Όταν ο αποστολέας αναλαμβάνει τις πιο πάνω υλικές πράξεις και πλημμελώς φορτώνει, στοιβάζει, προσδένει κλπ. το φορτίο, ο μεταφορέας, του οποίου το φορτηγό έχει ήδη δεχθεί το φορτίο και κατά συνέπεια δεν μπορεί να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, μπορεί να αξιώσει την καλή φόρτωση, στοιβασία<sup>57</sup> κλπ. προκειμένου το φορτίο να ταξιδεύσει με ασφάλεια και βεβαίως να απαλλαγεί από την σχετική ευθύνη<sup>58</sup> του. Η καθυστέρηση που μπορεί να δημιουργηθεί από την άρνησή του να δεχθεί τις πιο πάνω πλημμέλειες και μέχρι αυτές να αποκατασταθούν, δεν το βαρύνουν και δεν τον καθιστούν υπερήμερο. Το αυτό συμβαίνει και όταν αρνείται τη μεταφορά για τους ίδιους λόγους και πριν το φορτίο εναποτεθεί στο κατάστρωμα του φορτηγού του.

*δδ. Ο σεβασμός των αρχών της καλής πίστης και των χρηστών συναλλακτικών ηθών*

Η στάθμιση των αντιτιθέμενων συμφερόντων των προσώπων που αναμειγνύονται στη μεταφορά και συγκεκριμένα των: μεταφορέα/παραγγελιοδόχου μεταφοράς και αποστολέα/παραλήπτη, από την ανώμαλη εξέλιξη ως προς την έναρξη του χρόνου υπερημερίας πρέπει να γίνεται με κριτήρια την καλή πίστη και τα χρηστά συναλλακτικά ήθη. Με σεβασμό των δύο αυτών αρχών, επιτυγχάνεται η ασφαλής α-

55. Για τις επιτόπιες συνθήκες στο ναυτικό δίκαιο *Κιάντων - Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο 1986, II, σελ. 213. Ομοίως *Ηλία Αναστασιάση*, ο.π., παρ. 329, σελ. 211, ο οποίος αναφερόμενος στις επιτόπιες συνθήκες του λιμένα φόρτωσης κάνει λόγο για «εξ αντικειμένου δίκαιο».

56. Για την έννοια της ανωτέρας βίας και για πλούσια περιπτωσιολογία, *Πατεράκη*, Η παραγγελία μεταφοράς, σελ. 169 επ.

57. *Πατεράκη*, Φόρτωση και στοιβασία στην εθνική μεταφορά πραγμάτων (Γνωμ.), ΕΜετΔ 23, σελ. 443 επ.

58. Για την ευθύνη του παραγγελιοδόχου μεταφοράς σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας από κακό χειρισμό, κακή φόρτωση, στοιβασία κ.λπ. *Πατεράκη*, Η παραγγελία μεταφοράς, σελ. 172.



ντιμετώπιση των προβλημάτων, που ανακύπτουν εν προκειμένω, τα οποία δεν θα ήταν δυνατόν να επιλυθούν διαφορετικά<sup>59</sup>.

## γ2. Κατάλληλος τόπος

### αα. Τόπος φόρτωσης

Ο τόπος φόρτωσης είναι αυτός, που έχει καθορισθεί ως τέτοιος στη σύμβαση μεταφοράς ή στη σύμβαση παραγγελίας μεταφοράς. Ο καθορισμός του αυτός, στις πιο πάνω συμβάσεις λειτουργεί προς δύο κατευθύνσεις:

ααα. Ως προς τον αντισυμβαλλόμενο του μεταφορέα, ο οποίος υποχρεούται να προωθήσει τα πράγματα στο συμφωνηθέντα τόπο φόρτωσης. Εάν το παραλείψει και εξ αυτού του λόγου καθυστερήσει η φόρτωση ή ματαιωθεί η μεταφορά υπέχει ο ίδιος<sup>60</sup> την σχετική ευθύνη και βεβαίως δεν είναι δυνατόν να γίνει λόγος για υπερημερία του μεταφορέα.

ααβ. Ως προς τον ίδιο τον μεταφορέα, ο οποίος πρέπει να προσέλθει στο συμφωνηθέντα τόπο φόρτωσης<sup>61</sup> για να παραλάβει το φορτίο και να επιμεληθεί της εξυπηρέτησής του στον τόπο προορισμού. Η προσέλευσή του αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία, προκειμένου περί των ομαδικών μεταφορών (groupage).

### ββ. Τόπος εκφόρτωσης

Η παράδοση γίνεται:

ββα. Στο συμφωνηθέντα τόπο. Είναι δυνατόν να προκύπτει από τη σύμβαση μεταφοράς ή να συνάγεται από την εμπορική συνήθεια, ότι τα μεταφερθέντα πράγματα πρέπει να παραδοθούν στον τόπο κατοικίας ή επαγγελματικής εγκατάστασης<sup>62</sup> του παραγγελιοδόχου μεταφοράς ή σε αποθήκες τρίτου<sup>63</sup>.

βββ. Στον παραλήπτη ή στους προστηθέντες του.

Κάθε σφάλμα του μεταφορέα ως προς το πρόσωπο των άνω προσώπων ή τη νομιμοποίησή τους για την παραλαβή του φορτίου, βαρύνει τον ίδιο<sup>64</sup>.

## γ3. Η καταλληλότητα του φορτίου κατά ποσότητα και είδος

Η προσφορά του μεταφορέα πρέπει να αναφέρεται στο συμφωνηθέν φορτίο κατά ποσότητα και είδος. Εάν ο μεταφορέας προσέλθει στον τόπο φόρτωσης και το παραδιδόμενο για μεταφορά φορτίο είναι διαφορετικό από το συμφωνηθέν, μπορεί

59. Για την εφαρμογή των δύο αυτών αρχών κατά την άσκηση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του παραγγελιοδόχου μεταφοράς, Πατεράκης, ο.π., σελ. 76.

60. Περισσότερα Πατεράκης, ο.π., σελ. 78.

61. *Infra* σελ. 322.

62. Πατεράκης, ο.π., σελ. 138.

63. *Infra* σελ. 322.

64. Σωτ. Κροκιδάς, Εγχειρίδιον Εμπορικού Δικαίου, τόμ. 1, 2η έκδοση, 1926, σελ. 534.

νομίμως να αξιώσει να του παραδοθεί το φορτίο, που συμφωνήθηκε και βεβαίως σε περίπτωση που ο φορτωτής εμμένει, να αρνηθεί νομίμως τη μεταφορά.

Η υποχρέωση αυτή του μεταφορέα, εκτός από τις γενικές περί υπερημερίας διατάξεις του ΑΚ, να ελέγχει τι παραλαμβάνει για μεταφορά και να εξετάζει αν υπάρχει ταύτιση του είδους και των λοιπών μεγεθών του με το περιεχόμενο της φορτωτικής, απορρέει και από τον μη αξιολογικό χαρακτήρα<sup>65</sup> της φορτωτικής στην οδική μεταφορά.

Εάν σύμφωνα με τα πιο πάνω, ο μεταφορέας δεν ελέγξει, όπως οφείλει κατά την φόρτωση το είδος του φορτίου που παραλαμβάνει για μεταφορά και δεν διατυπώσει τις σχετικές επιφυλάξεις του σε περίπτωση που το φορτίο δεν ταυτίζεται με το μνημονευόμενο στη φορτωτική, θα έχει σοβαρά προβλήματα<sup>66</sup> κυρίως απόδειξης<sup>67</sup> εφόσον ανακύψει ζήτημα ταυτότητας του φορτίου ή ζημίας και απώλειας στον τόπο προορισμού.

Διαφορετικό είναι το ζήτημα, όταν ο μεταφορέας διαπιστώνει την αναντιστοιχία μεταξύ του πράγματι προς μεταφορά φορτίου και του συμφωνηθέντος, όπως αυτό περιγράφεται στη φορτωτική, δέχεται όμως, παρά ταύτα, να διενεργήσει τη μεταφορά του νέου φορτίου. Στην περίπτωση αυτή πρόκειται για σύναψη νέας σύμβασης<sup>68</sup>. Αν αντίθετα δεν επιθυμεί να δεχθεί τα νέα δεδομένα, μπορεί να αρνηθεί τη μεταφορά, οπότε θα δικαιούται τόσο το ναύλο όσο και τις λοιπές δαπάνες για την μη πραγματοποιηθείσα μεταφορά μετά την αφαίρεση όμως των εξόδων, τα οποία θα έκανε, εάν διενεργείτο η μεταφορά<sup>69</sup>.

*δ. Άρνηση του φορτωτή ή του παραλήπτη να δεχθούν την πραγματική και προσήκουσα προσφορά του μεταφορέα, να φορτώσουν ή να εκφορτώσουν*

Η τελευταία και βασική προϋπόθεση προκειμένου ο φορτωτής και ο παραλήπτης να καταστούν υπερήμεροι και να αρχίσει έτσι, ο χρόνος αναμονής για το μεταφορέα, είναι η μη αποδοχή της πραγματικής και προσήκουσας προσφοράς του

65. Πατεράκη, ο.π., σελ. 22.

66. Πατεράκη, Φόρτωση και στοιβασία στην εθνική μεταφορά πραγμάτων (γνωμοδ.), ΕΜετΔ 23, σελ. 443 επ.

67. Θανάση Πανταζόπουλο, Η εκ πρώτης όψεως (prima facie) απόδειξη στη Διεθνή Σύμβαση Μεταφοράς (άρθρα 30 παρ. 1 και 9 παρ. 1 CMR).

68. Πατεράκη, Η παραγγελία μεταφοράς, σελ. 101 επ. ΑΠ 176/1978 ΝοΒ 21, 820. ΑΠ 307/1959 ΕΕΝ 26, 860. Πάντως αν η ζητούμενη απόκλιση είναι επουσιώδης και η άρνηση του μεταφορέα, στη συγκεκριμένη περίπτωση αντίκειται στην καλή πίστη, ο μεταφορέας οφείλει να διενεργήσει τη μεταφορά. Σε περίπτωση που αρνηθεί, δεν μπορεί να γίνει λόγος για περιέλευση του φορτωτή ή του παραλήπτη σε κατάσταση υπερημερίας δανειστή (ΕφΑθ 9469/2001 ΕΔΠ 2002, 122).

69. Βασίλειο Κιάντο, Η υποχρέωση του παραγγελιοδόχου μεταφοράς να ακολουθεί τις οδηγίες του αποστολέως, Αρμ. Επιστημονική Επετηρίδα Δ.Σ.Θ. 1980, σελ. 205.

μεταφορέα. Η μη αποδοχή της προσφερόμενης μεταφοράς μπορεί να συνάγεται από τις περιστάσεις.

Ομοίως τα δύο πιο πάνω πρόσωπα, περιέρχονται σε κατάσταση υπερημερίας δανειστή, εάν προκληθούν από το μεταφορέα να συμπράξουν με αυτόν, αλλά δεν προβαίνουν στην απαιτούμενη πράξη ή σύμπραξη<sup>70</sup>, χωρίς την οποία ο μεταφορέας δεν μπορεί να διενεργήσει τη μεταφορά ή την παράδοση στον τόπο προορισμού. Αυτό μπορεί να συμβαίνει όταν π.χ. για την φόρτωση έχει συμφωνηθεί ότι ο μεταφορέας θα χρησιμοποιεί το ανυψωτικό - περονοφόρο όχημα του φορτωτή, το οποίο όμως ο τελευταίος αρνείται να παράσχει ή όταν έχει, ομοίως, προσυμφωνηθεί ότι η άδεια από τις αρμόδιες Αρχές για τη μεταφορά εκρηκτικών, θα εκδοθεί από τον φορτωτή, ο οποίος στη συγκεκριμένη περίπτωση αρνείται να την προσκομίσει στο μεταφορέα και βεβαίως το φορτίο δεν μπορεί να ταξιδεύσει χωρίς αυτή. Πρέπει να τονισθεί ότι και στην περίπτωση της σύμπραξης, οι υποχρεώσεις των δύο πιο πάνω προσώπων είναι δυνατόν να επιβάλλονται και από την καλή πίστη<sup>71</sup>. Ο μεταφορέας νομιμοποιείται να ζητήσει την πιο πάνω σύμπραξη μόνον εφόσον ο ίδιος έχει εκπληρώσει ό,τι απαιτείται στη συγκεκριμένη περίπτωση για να είναι ο ίδιος σε ετοιμότητα για την εκπλήρωση της παροχής (φόρτωση/έναρξη της μεταφοράς και εκφόρτωση/ολοκλήρωσή της) με τρόπο ώστε να μην υπολείπεται<sup>72</sup> τίποτε άλλο παρά μόνο η πράξη ή η σύμπραξη των δύο προαναφερθέντων προσώπων, η παράλειψη των οποίων, τα περιάγει σε υπερημερία δανειστή<sup>73</sup> και όχι οφειλέτη. Η πρόσκληση αυτή του μεταφορέα είναι μονομερής δήλωση βουλήσεως, άτυπη και απευθυντέα<sup>74</sup> και επιτρέπεται να γίνει και σε τρίτο πρόσωπο όπως π.χ. στον αποθηκάριο, από τις αποθήκες του οποίου, θα ληφθεί ή στις αποθήκες του οποίου θα εναποτεθεί, το φορτίο. Τέτοια πρόσκληση δεν απαιτείται επί ακριβόχρονης<sup>75</sup> μεταφοράς.

Εφόσον σωρευτικά συντρέξουν οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις, τα μνησθέντα πρόσωπα περιέρχονται σε κατάσταση υπερημερίας δανειστή<sup>76</sup> και αρχίζει ο χρόνος αναμονής για το μεταφορέα.

#### Δ. Η καταβλητέα αποζημίωση

Εφόσον ο φορτωτής ή ο παραλήπτης αρνηθούν να δεχθούν τα πραγματικά και

70. ΑΚ 351.

71. ΑΠ 300/1971 ΝοΒ 880, ΕφΘεσ 163/1970 Δνη 1971, 449.

72. ΕφΑθ 5226/1974 Αρμ 28, 630.

73. Χριστόφορο Χριστοφορίδη, Υπερημερία δανειστού και οφειλέτου επί αμφοτεροβαρών συμβάσεων, ΝοΒ 18, 376 και ίδια σελίδα 378 και Στυλιανό Διαμαντάκο, Η σύμπραξις του εργοδότη και η εκταύτης ευθύνη του επί μισθώσεως έργου, ΝοΒ 7, 924 επ. και ίδια σελίδα 926.

74. Κρητικός, σε Γεωργιάδη - Σταθόπουλου, ΑΚ στο άρθρο 351 σελ. 262.

75. ΑΚ 351 παρ. 2.

76. ΑΚ 349-360, 292, 293, 335, 427, 381-387, 394, 500, 505, 516, 578, 597, 598, 686, 743, 808, 934, 485, 486, 491, 495, 656 και 698.

προσήκουσα προσφορά του μεταφορέα, επέρχονται όλες οι έννομες συνέπειες που συνδέονται με την κατάσταση υπερημερίας δανειστή<sup>77</sup>. Ο αντισυμβαλλόμενος του μεταφορέα οφείλει να τον αποζημιώσει για τις ημέρες αναμονής του. Εφόσον τα πιο πάνω πρόσωπα αρνούνται να φορτώσουν, να εκφορτώσουν ή να προβούν στην απαιτούμενη σύμπραξη χωρίς την οποία δεν είναι δυνατή η εκπλήρωση της παροχής, ο μεταφορέας δικαιούται να απαιτήσει από τον αντισυμβαλλόμενο του όχι κάθε θετική και αποθετική ζημία<sup>78</sup> του, αλλά ότι αναγκάστηκε να δαπανήσει επί πλέον για την μη πραγματοποιηθείσα φόρτωση ή εκφόρτωση ή την ματαιωθείσα μεταφορά καθώς και τις δαπάνες, στις οποίες υποβλήθηκε για τη φύλαξη και συντήρηση του φορτίου. Στις δαπάνες αυτές συγκαταλέγονται και τα έξοδα επαναμεταφοράς των μεταφερθέντων από τον τόπο προορισμού, στον αποστολέα τους, με δεδομένο ότι ο παραλήπτης αρνήθηκε να τα παραλάβει, τα έξοδα νέας συσκευασίας, φόρτωσης και στοιβασίας, όταν βεβαίως εχώρησαν τέτοιες υλικές πράξεις. Ομοίως στην καταβλητέα αποζημίωση συμπεριλαμβάνονται<sup>79</sup> οι δαπάνες για την τυχόν επανέκδοση αδειών (ADR) επιστροφής των επικίνδυνων ουσιών, τις οποίες αρνήθηκε να παραλάβει ο φερόμενος ως παραλήπτης, στον αποστολέα τους, τα εισιτήρια για το οχηματαγωγό πλοίο με το οποίο, το φορτηγό επανήλθε – άπρακτο – στον τόπο κατοικίας ή στην έδρα του μεταφορέα, τα έξοδα για την βενζίνη, η δαπάνη για το πετρέλαιο, με το οποίο λειτουργεί το ψυκτικό μηχάνημα αυτοκινήτου - ψυγείου, το οποίο μεταφέρει ευπαθή προϊόντα καθώς και οι δαπάνες καταστροφής των αλλοιωθέντων πραγμάτων<sup>80</sup>, λόγω της αλλοίωσης που επήλθε ένεκα της αναμονής. Στην καταβλητέα αποζημίωση δεν περιλαμβάνεται το διαφυγόν<sup>81</sup> κέρδος του μεταφορέα συνιστάμενο σε απωλεσθέντες ναύλους από τη διενέργεια άλλων μεταφορών, που ο μεταφορέας θα διενεργούσε κατά τον χρόνο αναμονής.

#### Ε. Απόδειξη

Ο μεταφορέας οφείλει να αποδείξει τον ισχυρισμό του ότι ο ίδιος προέβη σε πραγματική και προσήκουσα προσφορά προς τον αντισυμβαλλόμενο του ή το νομιμοποιούμενο πρόσωπο προς τούτο, η οποία δεν έγινε αποδεκτή από τους τελευταίους ή ότι αυτοί δεν προέβησαν σε πράξη ή σύμπραξη καίτοι είχαν προσκληθεί ειδικά για το σκοπό αυτό ή ότι είχε συμφωνηθεί ορισμένη ημέρα η παρέλευση ορι-

77. Στλ. Διαμαντάκο, ο.π. Φίλιο, Ενοχικόν Δίκαιον, ειδικ. Μέρος, 1974, παρ. 15 Ε Π 1, σελ. 235. Χριστ. Χριστοφορίδη, ο.π. Δεληγιάννη, ΕρμΑκ 681 αριθμ. 92, 93. ΑΠ 297/1961 ΝοΒ 9, 1232. ΑΠ 188/1962 ΝοΒ 10, 785, και ΑΚ 355, 356, 357, 358, 359, 427 και 428.

78. Στλ. Διαμαντάκο, ο.π., σελ. 925. Ολ.ΑΠ 828/1973 ΝοΒ 22, 334. ΑΠ 188/1962 ΝοΒ 10, 785. ΑΠ 297/1961 ΝοΒ 9, 1232. ΕφΘεσ 566/1978 Αρμ 32, 701. ΕφΑθ 6631/1974 Δνη 1975, 53. ΕφΘεσ 163/1970 Δνη 1971, 449.

79. Χριστοφορίδη, ο.π. 378. Καποδίστρια, ΕρμΑΚ άρθρ. 358 αριθμ. 4. Λιβιεράτο, ΕΕΝ 32, σελ. 371.

80. ΜΠρΑθ 1436/2003 ΕΜετΔ 23, 195.

81. Ολ.ΑΠ 828/1973 ΝοΒ 22, 334. ΕφΑθ 703/1961 ΕλΔ 2, 877. ΕφΠατρ 40/1965 ΝοΒ 14, 823.

σμένης προθεσμίας από την ειδοποίηση. Ο αντισυμβαλλόμενος του μεταφορέα για να αποκρούσει την υπερημερία οφείλει να αποδείξει όλα τα γεγονότα, που αποκλείουν την υπερημερία, όπως ότι από λόγους ανωτέρας βίας δεν κατέστη δυνατό να φορτώσει ή να εκφορτώσει ή ότι ο μεταφορέας δεν ήταν «κατάλληλος»<sup>82</sup> μεταφορέας δηλαδή ότι δεν ήταν σε θέση να διεκπεραιώσει τη μεταφορά κ.τ.τ.

---

82. Καποδίστρια, ΕρμΑΚ 351 αριθμ. 14. Διαμαντάκος, ο.π. σελ. 929.