

**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**



ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ
ΔΙΚΑΙΟ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :

**ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ
ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΧΑΓΗΣ, ΧΑΓΗΣ-
ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ.**

ΜΑΡΙΑ Ε. ΠΑΣΠΑΤΗ (ΑΜ 1207 Μ038)



MET
TAE



Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΜΕΡΟΣ.....	3
I. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	3
II. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΠΟΥ ΑΝΑΦΥΕΤΑΙ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΤΟΥ.....	4
ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ.....	6
1. ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ.....	6
1.1. ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΛΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	6
1.1.1. Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ.....	6
1.1.2. ΕΙΔΙΚΑ : Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	7
1.1.2.1. ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	8
1.1.3. Η ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	10
1.1.4. ΠΗΓΕΣ ΤΟΥ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	10
1.1.4.1. ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.....	11
1.1.4.1.1. Η ΞΕΧΥΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ.....	13
1.1.4.1.2. ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ.....	13
1.1.4.2. ΟΙ ΥΠΟΛΟΠΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	15
1.1.5. ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΤΗΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	17
1.2. ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ.....	18
1.3. Η ΣΧΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ.....	19
1.3.1. ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ : ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ή ΜΗ ΤΩΝ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ.....	22
1.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ.....	24
ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ.....	26
2. ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ, ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ.....	26
2.1. Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΗ ΣΦΑΙΡΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	26
2.2. ΤΟ ΠΛΟΙΟ.....	26
2.3. Η ΝΑΥΛΩΣΗ.....	26

2.3.1. Η ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ.....	27
2.4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ.....	29
2.4.1. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΥΝΥΠΑΡΕΧΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ.....	32
2.5. ΟΙ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΧΑΓΗΣ, ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ.....	34
2.5.1. ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....	34
2.5.2. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	36
2.5.2.1. ΧΡΟΝΙΚΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	36
2.5.2.2. ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	37
2.5.2.3. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ.....	38
2.5.2.4. Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	40
2.6. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΝΟΜΗ ΤΑΞΗ.....	43
2.7. Η ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ.....	47
2.8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΜΕΡΟΥΣ.....	48
ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	49
ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ.....	51
I. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	51
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	51
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ.....	52
II. ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ.....	53
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	53
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ.....	54
III. ΠΗΓΕΣ.....	55
ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	55
ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	56
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	56
IV. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ.....	57
V. ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ.....	57

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

I. Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η παγκοσμιοποίηση, συστατικά στοιχεία της οποίας αποτελούν η επικοινωνιακή επανάσταση και η τεχνολογική πρόοδος, επέδρασε καταλυτικά στον τρόπο ρύθμισης των σχέσεων τόσο αυτών που άπτονται του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου όσο και αυτών του ομοιόμορφου δικαίου, μετέβαλε, δε, και τη σχέση μεταξύ των δύο ανωτέρω¹.

Η παγκοσμιοποίηση χαρακτηρίζεται από την επικοινωνιακή επανάσταση, που πραγματώνεται κυρίως μέσω του διαδικτύου, το οποίο διευκόλυνε τόσο τις ανθρώπινες επαφές όσο και την ανταλλαγή γνώσεων και από την ραγδαία τεχνολογική πρόοδο, η οποία συνετέλεσε στην ταχεία, ασφαλή και αποτελεσματική διακίνηση των αγαθών και την εξάπλωση των εμπορικών συναλλαγών, προσφέροντας στον άνθρωπο εξουσίες που τον κατέστησαν αυτόνομο.

Η επίδραση της παγκοσμιοποίησης είναι θεμελιώδης, αν αναλογισθεί κανείς την αλλαγή που επέφερε στη σχέση μας με το χρόνο και το χώρο, καταργώντας τα εμπόδια και μειώνοντας χρόνο και αποστάσεις.

Οι καιρίες αλλαγές που έφερε, μπορούν να συνοψισθούν στα εξής²: αλλαγή στο μοντέλο των αποφάσεων και στην ιδέα της εθνικής κυριαρχίας³, αλλαγή στο μοντέλο παραγωγής και διανομής των αγαθών⁴, αλλαγή στο μοντέλο των γνώσεων⁵, μετατροπή της ιδέας περί συνόρων και παραδοσιακής διάκρισης μεταξύ “εσωτερικού” και “διεθνούς”⁶, αλληλεξάρτηση, αλληλοσυσχέτιση και πολυπλοκότητα των κοινωνικών σχέσεων⁷ και αλλαγή της άποψης περί της εθνικής ταυτότητας⁸.

¹ Βλ. για περισσότερα επί της παγκοσμιοποίησης και της επίδρασής της, Ch. Pamboukis, *Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé*, Academie de droit international de la Haye, Tiré a part du Recueil des cours, tome 330 (2007) Hors Commerce, Martinus Nijhoff publishers, Leiden/Boston (2008), σελ. 53 επόμ.

² Οι βασικές αλλαγές κατά τον Ch. Pambouki είναι επτά, ό.π., σελ. 57.

³ Παράλληλα με το κράτος προστίθενται και άλλοι παίκτες διεθνούς βεληνεκούς, όπως πολυεθνικές επιχειρήσεις, και διεθνείς οργανισμοί, ενώ επηρεάζεται τόσο η εσωτερική διακυβέρνηση όσο και η διεθνής, ευρισκόμενες σε άμεση συνάφεια μεταξύ τους.

⁴ Τα προϊόντα δεν παράγονται σε έναν και μοναδικό τόπο, οι υπηρεσίες παρέχονται σε πληθώρα τόπων, η κινητικότητα είναι ένα βασικό στοιχείο του καινούριου αυτού κόσμου, όπου σχετικοποιούνται οι αποστάσεις και τα φυσικά σύνορα.

⁵ Τα πανεπιστήμια δεν συνιστούν τον μοναδικό τόπο, όπου προσφέρεται η γνώση, αλλά το διαδίκτυο αποτελεί έναν νέο τόπο παραγωγής και προώθησης γνώσεων, οδηγώντας στον αναπόφευκτο διαχωρισμό των ανεπτυγμένων τεχνολογικά και υπανάπτυκτων.

⁶ Αυτό είναι το σημαντικότερο για το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, καθόσον η παγκοσμιοποίηση δημιουργεί ένα τρίτο δίκαιο, ένα νέο *jus gentium*, υπό την έννοια της διεθνούς προέλευσης νομικών προτύπων που είναι η βάση όλων των εθνικών κανόνων, π.χ. τα ανθρώπινα δικαιώματα.

⁷ Οι σύγχρονες κοινωνίες ιδρύονται στην αλληλεξάρτηση και αυτό προκαλεί την αύξηση της παραγωγής νομικών προτύπων και εξ αυτού γεννιέται η πολυπλοκότητα της παγκόσμιας πραγματικότητας.

⁸ Στο ίδιο κράτος συνυπάρχουν διαφορετικές εθνότητες και διαφορετικές πολιτισμικές ομάδες. Συνέπεια της συνύπαρξης αυτής είναι η ανάπτυξη δύο δυνάμεων, της διεθνικής και της εθνικής. Η μεν πρώτη που επιχειρεί να ρυθμίσει τομείς, όπως το εμπόριο, οι επικοινωνίες, η οικονομία και η προστασία του περιβάλλοντος, ενώ η δεύτερη επικεντρώνεται κυρίως σε τομείς όπως η γλώσσα, η θρησκεία και ο πολιτισμός.

II. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΠΟΥ ΑΝΑΦΥΕΤΑΙ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΛΥΣΗΣ ΤΟΥ

Οι πολυάριθμες έννομες σχέσεις που γεννιούνται εκ της παγκοσμιοποιημένης, πλέον, πραγματικότητας, είναι εύλογο πως άπτονται περισσότερων της μιας εννόμων τάξεων και ακριβώς εξαιτίας της ποικιλίας αυτής, σε συνδυασμό με την συνεχώς αυξανόμενη επικοινωνία δημιουργούνται πλείστα δυσχερή νομικά ζητήματα⁹, απόρροια της αδυναμίας των κρατών να θέσουν όρια και να ρυθμίσουν αποτελεσματικά τις νέες μορφές των διεθνών βιοτικών σχέσεων.

Η ίδια βιοτική σχέση μπορεί να αξιολογείται με νομικά διάφορο τρόπο ανάλογα του κράτους που επιλαμβάνεται της υπόθεσης. Αυτό εξηγείται τόσο από τον εθνικό χαρακτήρα του δικαίου γενικώς όσο και του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου ειδικότερα, γεγονός που από πολλούς ονομάστηκε “γεωγραφική χωλότητα των σχέσεων”¹⁰.

Από την άλλη, όμως, η τεχνολογική ανάπτυξη, συστατικό στοιχείο, ως αναφέρθηκε, της παγκοσμιοποίησης, ειδικά στους τομείς της παραγωγής, της επικοινωνίας και των μεταφορών ασκεί διαρκώς πίεση, προκειμένου να αρθούν τα νομικά εμπόδια¹¹ και να βρεθούν ομοιόμορφες κατά το δυνατό λύσεις, οι οποίες θα προσφέρουν ταχύτητα και ασφάλεια στις συναλλαγές¹².

Οι δύο βασικοί τρόποι ρύθμισης των σχέσεων¹³ που εμφανίζουν δεσμούς με περισσότερες της μίας έννομες τάξεις είναι το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο και το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο¹⁴.

Πριν αναλυθούν διεξοδικότερα οι δύο αυτοί τρόποι ρύθμισης, καθώς και η μεταξύ τους σχέση, προς διασαφήνιση και μόνο των εννοιών, πρέπει να διευκρινισθούν τα εξής.

Η οδός του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, είναι η πρώτη που ακολουθήθηκε χρονικά. Η ύπαρξή του οφείλεται στο πραγματικό γεγονός της συνύπαρξης πολλών κρατών, αντίστοιχων δικαιοκτών τάξεων και διεθνών βιοτικών σχέσεων¹⁵. Σε κάθε κράτος διαμορφώθηκε ένα σύστημα κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου βάσει του οποίου ο εκάστοτε εφαρμοστής του δικαίου ανευρίσκει το δίκαιο που θα εφαρμοστεί (εφαρμοστέο δίκαιο) οδηγούμενος σε αυτό με βάση το συνδυαστικό στοιχείο, δηλ. τον σύνδεσμο εκείνο ο οποίος είναι ο κατάλληλος ή ο ιδιαίτερα βαρύνων προκειμένου να οδηγήσει στο προσήκον δίκαιο σε βιοτικές σχέσεις, οι οποίες εμφανίζουν στοιχεία αλλοδαπότητας¹⁶. Το σύστημα, δε, που καθορίζει το εφαρμοστέο εθνικό

⁹ Βλ. Ελ. Γκογκολίνα-Οικονόμου, Η ομοιομορφία στο δίκαιο των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων : μύθος ή πραγματικότητα, Αρμενόπουλος (2006), τόμος Ξ, τεύχος 6, σελ. 853.

¹⁰ Επί αυτού Σπ. Βρέλλης, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, Γ΄ Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη (2008), σελ. 45, ο οποίος αναφέρει πως η άρση ή ο περιορισμός της γεωγραφικής χωλότητας των σχέσεων είναι και το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα της επιστήμης του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

¹¹ Βλ. Δ. Τζουγανάτο, Η εισδοχή ξένων νομοθετημάτων σαν μέσο για την διεθνή εναρμόνιση του δικαίου, Το Σύνταγμα (1985), σελ. 324 επόμε.

¹² Ειδικά επί του Internet, ως ενός από τα σημαντικότερα τεχνολογικά επιτεύγματα και του ηλεκτρονικού εμπορίου βλ. Α. Γραμματικάκη-Αλεξίου, Ηλεκτρονικό εμπόριο, ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο και κοινοτικές ρυθμιστικές προσπάθειες-μια συγκριτική επισκόπηση, Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου Ειδικό Τεύχος (2001), σελ. 135 επόμε.

¹³ Βλ. Π. Βαλλήνδα, Αι διεθνείς εμπορικοί συναλλαγές και η δράσις του διεθνούς ινστιτούτου δια την ενοποίησην του ιδιωτικού δικαίου, Αρχείον Νομολογίας (1959), τόμος Ι΄, σελ. 9.

¹⁴ Αυτοί είναι και οι τρόποι άρσης ή περιορισμού της προαναφερθείσας “γεωγραφικής χωλότητας των σχέσεων” κατά τον Σπ. Βρέλλη, ό.π., σελ. 45.

¹⁵ Βλ. Α. Γραμματικάκη-Αλεξίου, Το εν ευρεία εννοία ιδιωτικό διεθνές δίκαιο (Πανεπιστημιακές παραδόσεις), Θεσσαλονίκη : Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (1988), σελ. 1.

¹⁶ Βλ. Δ. Ευρυγένη, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιον, Θεσσαλονίκη (1973), σελ 10-11.

δίκαιο συνίσταται από εθνικούς κανόνες συνδέσεως¹⁷, οι οποίοι δεν ρυθμίζουν αμέσως τις διεθνείς βιοτικές σχέσεις αλλά, ως προειπώθηκε, τις συνδέουν με το αρμόδιο ουσιαστικό δίκαιο συγκεκριμένου κράτους.

Το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο εμφανίζει το μειονέκτημα πως είναι εθνικό, δηλ. κάθε κράτος έχει δικό του ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, οι δε κανόνες των διαφορετικών ιδιωτικών διεθνών δικαίων ποικίλλουν όχι μόνο σε ζητήματα λεπτομερειακά αλλά και σε θεμελιώδη ζητήματα¹⁸. Εκτός αυτού η διεθνής δικαιοδοσία των δικαστηρίων κάθε πολιτείας δεν ρυθμίζεται με τρόπο ομοιόμορφο, έτσι ώστε δικαστήρια περισσότερων κρατών να διεκδικούν εφαρμογή σε μία υπόθεση. Τα ανωτέρω, προκαλούν αβεβαιότητα και ανασφάλεια όσον αφορά στους κανόνες που θα ρυθμίσουν τις βιοτικές σχέσεις σε κάθε διεθνή συναλλαγή, καθόσον τα συναλλασσόμενα μέρη δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουν εκ των προτέρων με ασφάλεια ποιο δίκαιο θα ρυθμίσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.

Η ως άνω συνειδητοποίηση περί ανομοιόμορφης ρύθμισης των διεθνών βιοτικών σχέσεων μέσω της υπαγωγής τους σε διάφορο κάθε φορά εθνικό δίκαιο, η οποία είναι και η ατέλεια του τρόπου ρύθμισης των σχέσεων από το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο αλλά κυρίως η συνειδητοποίηση πως οι σχέσεις που εμφανίζουν στοιχεία αλλοδαπότητας θα έπρεπε να διέπονται από ένα ενιαίο διεθνές δικαίωμα καθεστώς οδήγησε στη δεύτερη, χρονικά, οδό αυτή του διεθνώς ομοιόμορφου δικαίου μέσω της διεθνούς του ενοποίησης.

Ως διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο¹⁹, έννοια στην οποία θα αφιερωθεί το μεγαλύτερο μέρος της πρώτης ενότητας, νοούνται άλλοτε οι ομοιόμορφοι κανόνες εσωτερικού δικαίου που εφαρμόζονται δυνάμει διεθνούς υποχρέωσης ή πρακτικής, άλλοτε ευρύτερα, οι κανόνες που εφαρμόζονται μεταξύ δύο τουλάχιστον κρατών και αποβλέπουν στην πραγμάτωση κοινού νομικού σκοπού και άλλοτε ακόμη ευρύτερα οι κανόνες που εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε διάφορες πολιτείες χωρίς όμως να έχουν εισαχθεί στο εσωτερικό δίκαιο δυνάμει διεθνούς συμβατικής υποχρέωσης.

Γεγονός είναι ότι η ενοποίηση ήταν συνειδητή επιλογή του νομοθέτη προκειμένου να επιτευχθεί ασφάλεια δικαίου, ως απαραίτητος όρος για την ασφάλεια των συναλλαγών, διότι η ενοποίηση αίρει την αβεβαιότητα ανάμεσα σε περισσότερες και εξίσου πιθανές ρυθμίσεις που διεκδικούν εφαρμογή.

Παρά το γεγονός, ωστόσο, ότι ο περιορισμός της χαλότητας των σχέσεων επιχειρείται να επιτευχθεί με το ομοιόμορφο δίκαιο, ουσιαστικό ή ιδιωτικό διεθνές, μέσω διεθνών συμβάσεων, πρότυπων νόμων ή άλλων τρόπων, όπως θα καταδειχθεί λεπτομερώς κατωτέρω, η ενοποίηση που επιτυγχάνεται δεν είναι ούτε θα μπορούσε να είναι απόλυτη και πλήρης, γεγονός που επιβεβαιώνει τη σημασία της ύπαρξης του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, του οποίου η χρησιμότητα είναι αναντίρρητη σε έναν κόσμο με όλο και πιο έντονο το στοιχείο της διεθνοποίησης των σχέσεων και των συναλλαγών.

Αντικείμενο, συνεπώς, της παρούσας εργασίας, θα αποτελέσει στο πρώτο μέρος η εξειδίκευση των εννοιών της ενοποίησης και των κανόνων ομοιόμορφου δικαίου, η ανάλυση των κύριων μεθόδων παραγωγής τους και η προσπάθεια οριοθέτησης της σχέσης τους με τους

¹⁷ Βλ. Ν. Ζάικο, Διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο : σημείο επαφής του διεθνούς και του εθνικού δικαίου-ορισμένες σκέψεις, Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου (2002), τεύχος 3, σελ. 561-564.

¹⁸ Βλ. Π. Βαλλήνδα, ό.π., σελ. 9.

¹⁹ Για τον ορισμό του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου βλ. Μ. Καρασή, Παγκοσμιοποίηση και μεθοδολογία του δικαίου, μέθοδος ερμηνείας του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου, Αρμενόπουλος (2001), τεύχος 10, σελ. 1313.

κανόνες σύγκρουσης, ενώ στο δεύτερο θα διερευνηθούν οι παραπάνω έννοιες στα πλαίσια της διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς, όπου και παρατηρούνται οι πλέον απαισιόδοξες επισημάνσεις σε σχέση με την επιθυμητή καθιέρωση της ομοιομορφίας²⁰.

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

1. ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

1.1. ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΛΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

1.1.1. Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Στο εισαγωγικό μέρος καταδείχθηκε πως η ποικιλία των ουσιαστικών δικαίων αλλά και των ιδιωτικών διεθνών δικαίων έχει ως αποτέλεσμα τη διαφορετική νομική αξιολόγηση της ίδιας βιοτικής σχέσης στα διάφορα κράτη.

Το πρόβλημα αυτό θα μπορούσε να αποφευχθεί αποτελεσματικά εφόσον όλα τα κράτη είχαν ομοιόμορφο ουσιαστικό ή ιδιωτικό διεθνές δίκαιο²¹.

Και τούτο, διότι αν όλα τα κράτη είχαν κοινό ουσιαστικό δίκαιο, τότε δε θα είχε καμία επιρροή η ύπαρξη διαφορετικών κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, αφού όποιο δίκαιο και να εφαρμοζόταν, οποιουδήποτε κράτους, η λύση που θα δινόταν θα ήταν κοινή, αφού κοινό θα ήταν το ουσιαστικό δίκαιο όλων των κρατών. Με μία τέτοιου είδους ενοποίηση –ήτοι ενοποίηση κανόνων ουσιαστικού δικαίου- η ύπαρξη του ιδιωτικού διεθνούς, θα περιοριζόταν σε εκείνα μόνο τα κράτη, τα οποία δεν θα είχαν προβεί σε αυτήν, ώστε η αξία των ρυθμίσεων του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου να είναι τελικά αντιστρόφως ανάλογη με την έκταση της ενοποίησης του ουσιαστικού δικαίου.

Εάν τα κράτη είχαν κοινό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, και σε αυτή την περίπτωση, η ύπαρξη διαφορετικών ουσιαστικών δικαίων δεν θα είχε σημασία, καθώς δυνάμει του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου οποιουδήποτε κράτους, ως εφαρμοστέο δίκαιο θα δινόταν πάντοτε το ουσιαστικό δίκαιο ενός και μοναδικού κράτους. Και στη συγκεκριμένη περίπτωση, η ενοποίηση των κανόνων του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου θα περιοριζόταν σε εκείνα μόνα τα κράτη, τα οποία είχαν προσχωρήσει σε αυτή, ώστε ο περιορισμός της χωλότητας των σχέσεων να αφορά αυτά και μόνο τα κράτη.

Καθίσταται, λοιπόν, φανερό ότι η ενοποίηση, η κατάρτιση δηλ. ομοιόμορφων κανόνων δικαίου²², συνιστά μέθοδο απλούστευσης και διευκόλυνσης της διεθνοποίησης των ιδιωτικών

²⁰ Επί αυτού Ελ. Γκογκολίνα-Οικονόμου, ό.π., σελ. 855 και M. Sturley, Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea, Journal of Maritime Law and Commerce (1995), vol. 26, n. 4, σελ. 564.

²¹ Βλ. Η. Κρίστη, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, Γενικό μέρος, Αθήνα (1970), σελ.42 επόμενα.

²² Ο Π. Ζέπος, αναφέρει πως ενοποίηση του δικαίου είναι η διατύπωση ομοιόμορφων κανόνων δικαίου για περισσότερες χώρες και πως είναι ζήτημα μεθόδου επιτεύξεώς της εάν αυτή θα πρέπει να ασκηθεί με διατύπωση νέων κανόνων ή μέσω εναρμόνισης, εάν θα πρέπει να γίνεται σε παγκόσμιο ή περιφερειακό επίπεδο, καθώς η μέθοδος μπορεί να ποικίλλει. Η έννοια, ωστόσο, της ενοποίησης είναι η ίδια : αντικατάσταση του δικαίου μιας

σχέσεων, η σπουδαιότητά της, δε, είναι μεγαλύτερη όσο πιο πολλά είναι τα θέματα, τα οποία αποτελούν αντικείμενό της αλλά και όσα πιο πολλά είναι τα κράτη, τα οποία προβαίνουν σε αυτή.

1.1.2. ΕΙΔΙΚΑ : Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Ο Χ. Παμπούκης, στο “Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé”, προβαίνει σε μια θεωρητική, πλην όμως βοηθητική, αποσαφήνιση των εννοιών της ενοποίησης (unification), της ενσωμάτωσης (integration), της εναρμόνισης (harmonization) και του συντονισμού (coordination).

Σύμφωνα με όσα αναπτύσσει ο ανωτέρω, η ενοποίηση, κατά κανόνα, υποδηλώνει την ταυτότητα και την κατάργηση κάθε διαφοράς. Μέσο και εργαλείο της ενοποίησης αποτελεί ο ομοιόμορφος κανόνας, ο οποίος ενσωματώνεται στις έννομες τάξεις κυρίως με τις διεθνείς συμβάσεις, είναι, δε, πολυκεντρική, καθόσον πραγματοποιείται με διαφορετικούς τρόπους και σε διαφορετικό βαθμό, σε πολλούς τομείς και από πολλούς οργανισμούς.

Η ενοποίηση δεν μπορεί να θεωρηθεί πως επιτυγχάνει τον σκοπό της αν δεν συνοδεύεται από την ενοποίηση της δικαιοδοσίας.

Ο ομοιόμορφος κανόνας, μέσο της ενοποίησης, διαφέρει κάθε φορά σε περιεχόμενο και βαθμό. Το ομοιόμορφο δίκαιο περιλαμβάνει όλους τους τύπους της ενοποίησης (εναρμόνισης) των οποίων το αντικείμενο στηρίζεται σε ομοιόμορφο ουσιαστικό δίκαιο.

Εν συνεχεία, αναφέρει πως η ενσωμάτωση είναι μία διαδικασία με τρία στάδια, την οικονομική, τη δικαιοδοτική και την πολιτική.

Η οικονομική ενσωμάτωση είναι η πιο διαδεδομένη μορφή, η οποία μπορεί να υπηρετεί διαφορετικούς σκοπούς. Η δικαιοδοτική ενσωμάτωση έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός κοινού δικαιοδοτικού χώρου, όπου οι κανόνες είναι όμοιοι (ομοιόμορφο δίκαιο), ενώ η πολιτική ενσωμάτωση προϋποθέτει μία κοινωνία δημοκρατική.

Η εναρμόνιση, αναπαριστά την αφομοίωση, την κατάργηση συγκεκριμένων διαφορών. Είναι ένα εργαλείο προσέγγισης, σύγκλισης, όχι όμως ταύτισης. Η λογική της εναρμόνισης είναι αυτή της συμβατότητας, δεν έχει σκοπό όμως να δημιουργήσει μια υπερνομοθετική αρχή και γι' αυτό αφήνει ανεπηρέαστη την εθνική κυριαρχία. Η εναρμόνιση, μάλιστα, ως μέθοδος ενσωμάτωσης για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει μια ειδική σημασία : αποτελεί το σημείο εξισορρόπησης ανάμεσα στα ιδιωτικά δίκαια των κρατών μελών και αυτού που παράγεται στις Βρυξέλλες.

Τέλος, ο συντονισμός υποδηλώνει το σεβασμό στη διαφορετικότητα, καθόσον ο κανόνας σύγκρουσης είναι μια, από τις γνωστές διαδικασίες συντονισμού, ενώ από την άλλη η διεθνής σύμβαση είναι μια διαδικασία ενοποίησης και η κατευθυντήρια οδηγία μια διαδικασία εναρμόνισης.

Από την ανωτέρω διάκριση, δημιουργούνται εύλογα ερωτηματικά σε σχέση με το πόσο εύκολος, τελικά, είναι ο ακριβής καθορισμός και διαχωρισμός των εννοιών στην πράξη, αλλά και κατά πόσο ένας τέτοιος διαχωρισμός θα είχε πρακτική αξία, αφού αυτές τις πιο πολλές φορές

χώρας από άλλο δίκαιο, κοινό με άλλες χώρες. Για περισσότερα βλ. Η διεθνής κίνησης προς ενοποίηση του δικαίου και η μοίρα των αστικών κωδίκων, Εφημερίς των Ελλήνων Νομικών (1966), σελ. 1 επόμ.

χρησιμοποιούνται για να δηλώσουν ακριβώς το αποτέλεσμα που επιφέρουν, ήτοι την παραγωγή του ομοιόμορφου δικαίου, ερωτηματικά στα οποία μάλλον, κατά τη γνώμη μου, η απάντηση είναι αρνητική.

1.1.2.1. ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Προκειμένου να καταστεί περισσότερο κατανοητή η έννοια της ενοποίησης και η σχέση της με τους κανόνες ομοιόμορφου δικαίου θα πρέπει να αναφερθούν τα είδη της²³.

Η ενοποίηση του δικαίου μπορεί να είναι εκούσια και συνειδητή ή τυχαία και μη ηθελημένη. Η εκούσια και συνειδητή ενοποίηση είναι σχεδιασμένη και οργανωμένη, ενώ η τυχαία και μη ηθελημένη υπάρχει περίπτωση να πάρει τον χαρακτήρα της λεγόμενης εισδοχής (reception). Ακόμη, η ενοποίηση μπορεί να είναι ουσιαστικού ή ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

Συνήθως δύο ή περισσότερα κράτη υιοθετούν με κοινή βούληση όμοιες ρυθμίσεις²⁴, αλλά δεν σπανίζει και το φαινόμενο της τυχαίας ενοποίησης, της κατά σύμπτωση και χωρίς προηγούμενη συνεννόηση των κρατών ενοποίησης. Δύο ή περισσότερα κράτη έχουν επί ενός συγκεκριμένου αντικειμένου, τυχαία, ομοιόμορφο δίκαιο²⁵. Εξίσου τυχαία και συμπτωματική είναι η ενοποίηση που πραγματοποιείται μέσω της υιοθέτησης από ένα κράτος κανόνων δικαίου ενός άλλους κράτους.

Εκτός από την οργανωμένη και σχεδιασμένη ενοποίηση, έχει αναπτυχθεί και άλλη μία μορφή εναρμόνισης δικαίου, η λεγόμενη “εισδοχή”, η οποία αποσκοπεί στην αφομοίωση ενός ξένου νομοθετήματος στη χώρα εισδοχής και υποδηλώνει την συνειδητή ενεργοποίηση ενός νομικού κανόνα σε ένα νομικό κλίμα διαφορετικό από εκείνο, μέσα στο οποίο αναπτύχθηκε. Με την “εισδοχή” δηλ. δεν καθιερώνονται από τα κράτη κοινοί κανόνες προς επίτευξη της ομοιομορφίας αλλά το δίκαιο του κράτους, όπου πραγματοποιείται η εισδοχή, αναμειγνύεται, “μπολιάζεται”, αναπροσαρμόζεται, μεταρρυθμίζεται και αντικαθίσταται, προκειμένου να εκσυγχρονιστεί και να αφομοιώσει τον ξένο κανόνα²⁶, ώστε σε πολλές περιπτώσεις να γίνεται λόγος για “έναν ολοκληρωμένο πολιτιστικά σημαντικό ανασχηματισμό της νομικής ζωής”²⁷.

Όσον αφορά στη διάκριση της ενοποίησης σε ουσιαστικού ή ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, λεκτέα όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω, ωστόσο θα πρέπει να επισημανθεί πως η μέθοδος της ενοποίησης του ουσιαστικού δικαίου ακολουθήθηκε ευρύτατα στο ιδιωτικό δίκαιο και κυρίως στο εμπορικό. Από τους ειδικότερους κλάδους του εμπορικού δικαίου, πολλές προσπάθειες προς ενοποίηση έλαβαν χώρα στον κλάδο του ναυτικού δικαίου. Η ενοποίηση του ουσιαστικού δικαίου μπορεί να είναι περιορισμένη ή απεριόριστη και γενική. Περιορισμένη είναι όταν οι κανόνες εφαρμόζονται μόνο στις διεθνείς σχέσεις, ενώ οι εσωτερικές σχέσεις συνεχίζουν να ρυθμίζονται από τις εσωτερικές έννομες τάξεις και απεριόριστη ή άλλιώς γενική, όταν οι κανόνες εφαρμόζονται σε κάθε είδους σχέση ρυθμιζόμενη από αυτούς, διεθνή ή εσωτερική.

²³ Αν και στο σημείο αυτό θα μπορούσαν, ενδεχομένως από κάποιους να προστεθούν, οι τρόποι με τους οποίους πραγματώνεται η ενοποίηση –ήτοι μέσω αποδοχής διμερών ή πολυμερών διεθνών συμβάσεων, μέσω νόμων-προτύπων, μέσω ρητρών, νομολογιακού δικαίου και γενικών αρχών δικαίου, σε παγκόσμιο ή περιφερειακό επίπεδο - ωστόσο φρονώ πως τα ανωτέρω συνάδουν περισσότερο στις “μεθόδους” και “τεχνικές” της ενοποίησης παρά στα είδη αυτής, χωρίς, βέβαια, να ήταν λανθασμένη μια διαφορετική κατηγοριοποίηση.

²⁴ Η υιοθέτηση των κοινών κανόνων γίνεται μέσω αποδοχής διεθνών συμβάσεων.

²⁵ Άλλως “παράλληλους νόμους”.

²⁶ Βλ. Δ. Τζουγανάτο, *ό.π.*, σελ. 336.

²⁷ Έτσι αναφέρει, κατά τον Δ. Τζουγανάτο, ο Hollmack, σελ. 101, το αποτέλεσμα από τη διαδικασία της εισδοχής.

Όσον αφορά στην ενοποίηση του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, η πιο σπουδαία κίνηση πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της Συνδιασκέψεως Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου της Χάγης²⁸, η οποία προέβη στην κατάρτιση διεθνών συμβάσεων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου²⁹. Η επιλογή της διεθνούς σύμβασης ως τρόπου θέσπισης των κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, οφείλεται γιατί κατ' αρχήν οι κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, είναι αναγκαστικού δικαίου³⁰. Εκτός, όμως, από λίγες εξαιρέσεις διεθνών συμβάσεων που αφορούν αποκλειστικά αντικείμενα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου³¹, οι περισσότερες διατάξεις ιδιωτικού διεθνούς δικαίου εμπεριέχονται σε διεθνείς συμβάσεις με ευρύτερο αντικείμενο. Το ίδιο, δε, παρατηρείται και με τις διεθνείς συμβάσεις ουσιαστικού ναυτικού δικαίου, στις οποίες περιλαμβάνονται και κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, ενώ απουσιάζει έως σήμερα διεθνής σύμβαση για την ενοποίηση του ιδιωτικού ναυτικού διεθνούς δικαίου.

²⁸ Η ανάγκη για διεθνή ενοποίηση των κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου μέσω διεθνών Συμβάσεων είχε ανέκαθεν τονισθεί. Η πρώτη πρωτοβουλία, πραγματοποιήθηκε επισήμως τον 19ο αιώνα από τον Ιταλό νομομαθή και πολιτικό Mancini. Αν και οι προσπάθειες που κατέβαλε δεν έφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, βρήκε αξίο συνεχιστή της πρωτοβουλίας του στο πρόσωπο του Ολλανδού νομικού Asser, στον οποίο οφείλεται η σύγκλιση στη Χάγη, συνεπεία σχετικής πρωτοβουλίας της ολλανδικής κυβέρνησεως, σειράς διασκέψεων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, με επακόλουθο την ίδρυση μόνιμου Οργανισμού με έδρα στη Χάγη, της Συνδιάσκεψης της Χάγης ιδιωτικού διεθνούς δικαίου (Conference de la Haye de Droit International Prive), μέλος της οποίας είναι από το 1955 και η Ελλάδα.

Σχετικά με τα ανωτέρω βλ. Ζ. Παπασιώνη-Πασιά, Νέες τάσεις του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου στο πεδίο των συμβατικών ενοχών, Α. Σάκουλας, Αθήνα (1985), σελ. 323 επόμε.

Η Διάσκεψη της Χάγης είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός, στόχος του οποίου είναι να «καταβάλλει προσπάθειες για την προοδευτική ενοποίηση των κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου». Απαρτίζεται από 61 κράτη μέλη στα οποία περιλαμβάνονται τα 15 κράτη μέλη της ΕΕ. Η κυριότερη μέθοδος που χρησιμοποιεί η Διάσκεψη για να επιτύχει το στόχο της είναι οι διαπραγματεύσεις και η εκπόνηση πολυμερών συνθηκών (συμβάσεων) στους διαφόρους τομείς του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

²⁹ Από τις παλαιότερες συμβάσεις είναι αυτές που αφορούν στο γάμο, (1902), στο διαζύγιο και το χωρισμό από τραπεζίτη και κοίτης (1902), στην επιτροπεία ανηλίκων (1902), στα αποτελέσματα του γάμου ως προς τις προσωπικές και περιουσιακές σχέσεις των συζύγων (1905), στη δικαστική απαγόρευση και τα ανάλογα μέτρα προστασίας του προσώπου (1905) και στην πολιτική δικονομία (1905). Από τις νεότερες συμβάσεις αξίζουν να αναφερθούν οι εξής: Σύμβαση της 15ης Ιουνίου 1955 περί του εφαρμοστέου δικαίου στις πωλήσεις διεθνούς χαρακτήρα υλικών κινητών πραγμάτων, Σύμβαση της 24ης Οκτωβρίου 1956 περί του εφαρμοστέου δικαίου στις υποχρεώσεις διατροφής τέκνων, Σύμβαση της 5ης Οκτωβρίου 1961 περί συγκρούσεως νόμων περί τύπου διαθήκης, Σύμβαση της 4ης Μαΐου 1971 περί του εφαρμοστέου δικαίου στον τομέα των τροχαίων ατυχημάτων, Σύμβαση της 2ας Οκτωβρίου 1973 περί του εφαρμοστέου δικαίου στην ευθύνη του παραγωγού προϊόντων, Σύμβαση της 2ας Οκτωβρίου 1973 περί του εφαρμοστέου δικαίου στις υποχρεώσεις διατροφής, Σύμβαση της 14ης Μαρτίου 1978 περί του εφαρμοστέου δικαίου στις γαμικές σχέσεις, Σύμβαση της 14ης Μαρτίου 1978 περί του εφαρμοστέου δικαίου στις συμβάσεις των ενδιαιτησίων και στην αντιπροσώπευση, Σύμβαση της 1ης Αυγούστου 1989 περί του εφαρμοστέου δικαίου στην κληρονομική διαδοχή, http://ec.europa.eu/civiljustice/applicable_law/applicable_law_int_el.htm.

³⁰ Κατά τον Σπ. Βρέλλη, αν και στη χώρα μας, όπως και στη Γερμανία, οι κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου υπό στενή έννοια θεωρούνται συνήθως κανόνες αναγκαστικού δικαίου, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι και στο ελληνικό ιδιωτικό διεθνές δικαιο υπάρχουν κανόνες σύγκρουσης που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ενδοτικού χαρακτήρα (πχ άρθρα 25 εδ. 2 ΑΚ και 4 Συμβ. Ρώμης για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές), οι κανόνες συγκρούσεως γενικά θα ήταν δυνατό να αντιμετωπισθούν ως μειωμένης αναγκαστικής (δικαιικής) ισχύος, καθόσον η έννομη συνέπειά τους, δηλ. η εφαρμογή της *lex causae*, τελεί πάντοτε υπό την επιφύλαξη της δημοσίας τάξεως. Και ως κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου υπό στενή έννοια (κανόνες συγκρούσεως δικαίων ή επιλογής ή συνδέσεως) είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου που υποδεικνύουν ποιο δίκαιο πρέπει να ρυθμίσει μία συγκεκριμένη σχέση (με στοιχεία αλλοδαπότητας).

³¹ Σπουδαίες είναι οι συμβάσεις της Γενεύης του 1930 για τη σύγκρουση νόμων επί συναλλαγματικής και γραμματίου εις διαταγή και του 1931 για τη σύγκρουση νόμων επί επιταγής.

1.1.3. Η ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ο Π. Βαλλήνδας είχε ισχυριστεί, ήδη σε πρώιμο στάδιο, ότι το ομοιόμορφο δίκαιο αποτελεί “το σύνολο των κανόνων, οι οποίοι είναι ομοιόμορφοι στα διάφορα κράτη δυνάμει διεθνούς ανειλημμένης υποχρέωσης”, δηλαδή διεθνούς συμβατικής υποχρέωσης, προκειμένου να διαχωρισθεί η περίπτωση αυτή από την τυχαία και συμπτωματική ομοιομορφία του δικαίου στα διάφορα κράτη.

Ακόμη, θεωρούσε πως το ομοιόμορφο δίκαιο είναι ένας νέος κλάδος αυτόνομου δικαίου, που τοποθετείτο δίπλα στο ιδιωτικό διεθνές δίκαιο και το συγκριτικό δίκαιο. Και αυτή η νομοθετική αυτονομία³² που απέδιδε ο Βαλλήνδας στο ομοιόμορφο δίκαιο, αν και συσταλτική και αυστηρή σε όρια, έδινε, ωστόσο, μια επιτυχημένη εκτίμηση σε σχέση με την κύρια μέθοδο παραγωγής κανόνων ομοιόμορφου δικαίου, ήτοι την διεθνή σύμβαση, την ταύτιση δηλ. των δηλώσεων βούλησης υποκειμένων του διεθνούς δικαίου προς την παραγωγή εννόμων αποτελεσμάτων. Το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο με συμβατική προέλευση υπόκειται, κατ’ ακολουθία, στους ίδιους κανόνες που διέπουν το δίκαιο το διεθνών συνθηκών, δηλ. διαπραγμάτευση, υπογραφή, επικύρωση, έναρξη ισχύος, προσχώρηση, πρωτοκόλληση-δημοσίευση³³.

Βέβαια, όπως θα καταδειχθεί και στην αμέσως κατωτέρω παράγραφο, στη σύγχρονη δικαιοπραγματολογία υπάρχουν πολλές νομικές μέθοδοι προκειμένου να παραχθεί διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο και να πραγματοποιηθεί η δικαιοκή ενοποίηση (ή εναρμόνιση), αν και η διεθνής σύμβαση παραμένει το αποτελεσματικότερο εργαλείο.

Λέγοντας “ομοιόμορφο δίκαιο” εννοούμε και τις διαδικασίες, τα μέσα, τις τεχνικές και τις μεθόδους της ενοποίησης.

Αντικείμενο του συνιστά η ρύθμιση με τρόπο ομοιόμορφο και ειδικό μιας σχέσης διεθνούς (η οποία απαιτεί μια εξειδικευμένη ρύθμιση ακριβώς λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της).

1.1.4. ΠΗΓΕΣ ΤΟΥ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Οι πηγές των κανόνων ομοιόμορφου δικαίου, αλλά και οι μέθοδοι που τίθενται στη διάθεση της ενοποίησης, μπορούν να χωρισθούν σε δύο κατηγορίες, σε αυτές του αυστηρού δικαίου (hard law) και σε αυτές του ήπιου δικαίου (soft law)³⁴.

³² Η θεώρηση αυτή της νομοθετικής αυτονομίας του ομοιόμορφου δικαίου, υπέστη κριτική. Το ομοιόμορφο δίκαιο είναι μία διαδικασία που χρησιμοποιεί διαφορετικές και ετερογενείς τεχνικές (διεθνείς συμβάσεις, νόμους πρότυπα, αρχές, ευρωπαϊκές μεθόδους κλπ). Δεν υπάρχει κάποιος μεθοδικός λόγος μοναδικός και λογικά συνεπής. Αντιθέτως, το αντικείμενό του είναι διασκορπισμένο χωρίς να υπακούει σε ένα κριτήριο ή σε μια ομάδα κριτηρίων που να του αποδίδουν μια επιστημονική ομοιογένεια. Το ομοιόμορφο δίκαιο, σύμφωνα με την ασκηθείσα κριτική, δεν έχει κάποια επιστημονική επιβολή, παρά συνιστά τη μέθοδο της ενοποίησης, του οποίου το αποτέλεσμα ανήκει στο ουσιαστικό δίκαιο. Για περισσότερα επί αυτού βλ. Ch. Pamboukis, *ό.π.*, σελ. 113 επόμενα.

³³ Για τις έννοιες αυτές βλ. Ε. Ρούκουνα, *Διεθνές Δίκαιο*, Αντ. Ν. Σάκκουλας (1996), σελ. 101 επόμενα. Ειδικά, πρέπει να επισημανθεί πως αντί της επικύρωσης, πράξεως θεμελιώδους για τη συμβατική δέσμευση των κρατών, τα κράτη μετέρχονται άλλων μέσων για να εκφράσουν τη βούληση δέσμευσης, όπως δια της υπογραφής, της αποδοχής, της έγκρισης, κλπ. Το πώς δεσμεύεται ένα κράτος εξαρτάται από το εσωτερικό του δίκαιο.

³⁴ Επί αυτού βλ. και Roy Goode, *Commercial Law*, 3rd ed., Penguin Books, London (2004), σελ. 11 επόμενα και σελ. 913 επόμενα.

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν οι διεθνείς συμβάσεις (διμερείς ή πολυμερείς) και τα ευρωπαϊκά νομοθετικά εργαλεία, κυρίως οι οδηγίες και οι κανονισμοί. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι νόμοι πρότυπα³⁵, οι συμφωνίες πρότυπα, το δίκαιο των ρητρών, το νομολογιακό δίκαιο και οι γενικές αρχές του δικαίου³⁶.

Οι διεθνείς συμβάσεις, διμερείς ή πολυμερείς, κατέχουν την πλέον εξέχουσα θέση από όλες τις πηγές, συναφθείσες τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε περιφερειακό επίπεδο.

Δευτερεύοντα ρόλο διαδραματίζουν οι οδηγίες, οι κανονισμοί, οι νόμοι-πρότυπα, το δίκαιο των ρητρών, το νομολογιακό δίκαιο και οι γενικές αρχές του δικαίου.

Ελάχιστα, τέλος, διαδεδομένη ως πηγή κανόνων ομοιόμορφου δικαίου αποτελούν οι ιδρυτικές συμβάσεις υπερεθνικών και διεθνών Οργανισμών, οι οποίες δεσμεύουν τα κράτη-μέλη. Στην περίπτωση αυτή, εξασφαλίζεται ταχύτητα και αποτελεσματικότητα, αφού ένα όργανο υπερεθνικού χαρακτήρα, όπως το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο στην περίπτωση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, αναλαμβάνει το καθήκον της ομοιόμορφης ερμηνείας και εφαρμογής των κοινοτικών ρυθμίσεων και σε περίπτωση αντιθέσεώς τους στις εθνικές ρυθμίσεις, την διασφάλιση της υπεροχής των πρώτων έναντι των δεύτερων.

Για τις παραπάνω μεθόδους, πλην των ιδρυτικών συμβάσεων, θα αναφερθούν τα βασικά γνωρίσματα, με μία ιδιαίτερη, ωστόσο, έμφαση, στις διεθνείς συμβάσεις, για τις οποίες θα αφιερωθεί, εξαστομικευμένα πλέον, το δεύτερο μέρος της παρούσας.

1.1.4.1. ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Ο βασικότερος συντελεστής της ενοποίησης του δικαίου είναι οι διεθνείς συμβάσεις, με τις οποίες διατυπώνονται οι ομοιόμορφοι κανόνες, σε τομείς κυρίως του ιδιωτικού δικαίου αλλά και του δημοσίου δικαίου³⁷.

Με τον όρο διεθνής σύμβαση εννοούμε κάθε συμβατική σχέση που συνάπτεται μεταξύ υποκειμένων του διεθνούς δικαίου (είτε μεταξύ κρατών είτε μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών με δικαιοπρακτική ικανότητα είτε μεταξύ διεθνών οργανισμών με δικαιοπρακτική ικανότητα) και αποσκοπεί στην παραγωγή εννόμων αποτελεσμάτων³⁸.

Οι διεθνείς συμβάσεις διαδραματίζουν καίριο ρόλο, ίσως γιατί είναι η μοναδική μέθοδος, η οποία δημιουργεί στα κράτη που συμμετέχουν σε αυτές μία υποχρέωση δημοσίου διεθνούς δικαίου, ήτοι να εισάγουν στην εθνική τους νομοθεσία τις συμφωνημένες διατάξεις χωρίς να τις μεταβάλλουν ούτε νομοθετικά ούτε νομολογιακά³⁹. Μέσω της τήρησης της υποχρέωσης αυτής

³⁵ Αλλιώς αναφέρονται υποδείγματα νόμοι (model laws).

³⁶ General principles.

³⁷ Συγκεκριμένα στο χώρο του ενοχικού, οικογενειακού, εργατικού, αεροπορικού, ναυτικού, ασφαλιστικού δικαίου, του δικαίου των αξιωματικών, της διαιτησίας, της βιομηχανικής ιδιοκτησίας, των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών, των διεθνών πωλήσεων, του συνταγματικού και ποινικού δικαίου.

Πρέπει μάλιστα να αναφερθεί πως οι διεθνείς συμβάσεις πριν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο είχαν έντονη τη διάσταση του δημοσίου δικαίου, ενώ η στροφή προς διεθνείς συμβάσεις ιδιωτικού διεθνούς χαρακτήρα έγινε στην πορεία, μετά από μακρόχρονη διαδικασία.

³⁸ Παράλληλα με τον όρο διεθνής σύμβαση γίνεται χρήση των όρων συνθήκη, συμφωνία, πρωτόκολλο, διακήρυξη, σύμφωνο, κ.ά.

³⁹ Επί αυτού βλ. και Jürgen Basedow, Uniform Private Law Conventions and the Law of Treaties, (2006), <http://www.juridicas.unam.mx/sisjur/mercant/pdf/8-432s.pdf>.

επιτυγχάνεται η ασφάλεια δικαίου, αν και δεν είναι σπάνιο να υπάρξει μεταγενέστερη τροποποίηση των κανόνων, κυρίως σε κράτη, τα οποία δεν αναγνωρίζουν εκ του Συντάγματός τους την αυξημένη ισχύ του διεθνούς δικαίου έναντι των εθνικών ρυθμίσεων. Οι διεθνείς συμβάσεις υπαγορεύουν ξεκάθαρους και σαφείς νομικούς κανόνες ως κίνητρο, τους οποίους τα μέρη είτε θα θέσουν σε ισχύ με την αποδοχή της διεθνούς σύμβασης είτε θα τους μεταβάλλουν σε εσωτερικό δίκαιο, προσαρμόζοντας το εθνικό τους δίκαιο.

Οι διεθνείς συμβάσεις μπορούν να είναι διμερείς, όταν συνάπτονται μεταξύ δύο κρατών, τα οποία επιδιώκουν κοινούς στόχους σε σχέση με τα ενοποιηθέντα ζητήματα και πολυμερείς, όταν συνάπτονται από περισσότερα κράτη⁴⁰. Οι διμερείς συμβάσεις είναι διαδικασία ιδιαίτερα συνηθισμένη μεταξύ χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και, τελευταία, μεταξύ χωρών της Λατινικής Αμερικής⁴¹. Είναι εύλογο, πως τα κράτη που προχωρούν στην ενοποίηση ανήκουν κατά βάση στο ίδιο νομικό επίπεδο ή παρουσιάζουν ομοιότητες γεωγραφικές, πολιτειακές, εθνολογικές και πνευματικές, ώστε να επιθυμούν να αντιμετωπίσουν κοινά αναφεύμενα ζητήματα με κοινό τρόπο⁴².

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι διεθνείς συμβάσεις, είναι κατά κύριο λόγο πολυμερείς, όπως για παράδειγμα αυτή των Παρισίων, περί Προστασίας της Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (1883), της Βέρνης, περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας (1886), της Βαρσοβίας, περί Αεροπορικών Μεταφορών (1929), της Γενεύης περί Συναλλαγματικών, Γραμματίων και Επιταγών (1930 και 1931), της Χάγης περί Διεθνών Πωλήσεων Κινητών Πραγμάτων (1964) και οι συμβάσεις των Βρυξελλών περί Ναυτικού Δικαίου (1910, 1924, 1952, 1961).

Σε περιφερειακό επίπεδο, αντίθετα, υπάρχει περιορισμένη χρήση διεθνών συμβάσεων ως εργαλείου ενοποίησης. Ξεχωρίζουν, δε, οι δύο συμβάσεις για θέματα Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, (1962, 1966), στα πλαίσια της ένωσης των χωρών της Benelux⁴³, που προσπάθησε να ενοποιήσει ολόκληρο το σύστημα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου των χωρών που την απαρτίζουν, και καθένα εκ των οποίων τις επικύρωσε. Ακόμη, οι συμβάσεις των χωρών της Λατινικής Αμερικής⁴⁴ και των Σκανδιναβικών χωρών⁴⁵, αν και στις τελευταίες υπάρχει μια σαφής τάση υπέρ των νόμων-προτύπων.

⁴⁰ Αυτοί οι δύο τύποι διαφέρουν μεταξύ τους όχι μόνο ως προς την ακτινοβολία τους (διμερείς διεθνείς συμβάσεις δεν οδηγούν, συχνά, σε παραγωγή εθνικών κανόνων) αλλά και ως προς τη διαπραγμάτευση και σύναψη, την έναρξη ισχύος, τη δυνατότητα διατύπωσης επιφυλάξεων, την ερμηνεία, την αναθεώρηση, τη λήξη ισχύος, κλπ.

⁴¹ Προς τούτο βλ. Ζ. Παπασώπη-Πασιά, *ό.π.*, σελ. 323 επόμε.

⁴² Επί αυτού βλ. Π. Βαλλήνδα, Κατευθυντήριαι αρχαί του διεθνούς ομοιόμορφου ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, Εφημερίς των Ελλήνων Νομικών (1959), σελ. 257.

⁴³ Η Μπενελούξ (Benelux) είναι μια οικονομική ένωση στη δυτική Ευρώπη που περιλαμβάνει τρεις γειτονικές μοναρχίες, το Βέλγιο (Belgie), την Ολλανδία (Nederland) και το Λουξεμβούργο (Luxemburg). Το όνομα διαμορφώθηκε από την αρχή του ονόματος κάθε χώρας, και δημιουργήθηκε για την τελωνειακή ένωση της Μπενελούξ, αλλά χρησιμοποιείται τώρα με έναν γενικότερο τρόπο.

⁴⁴ Οι Συμβάσεις του Μοντοβίδεο του 1899, όπως αναθεωρήθηκαν το 1940, αποτελούν προσπάθεια ορισμένων χωρών της Λατινικής Αμερικής να κωδικοποιήσουν τους περισσότερους κλάδους του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου των χωρών που τις υπέγραψαν και στις οποίες αυτές έχουν ισχύ. Το ίδιο και ο Κώδικας Bustamante που αποτελεί εκτενή κωδικοποίηση του αστικού, εμπορικού, δικονομικού και ποινικού διεθνούς δικαίου και ο οποίος, δυνάμει διεθνούς σύμβασης του 1928, ισχύει ομοιόμορφα στα περισσότερα από τα κράτη της Λατινικής Αμερικής, κατόπιν υπογραφής και αποδοχής της.

⁴⁵ Τα Σκανδιναβικά κράτη, Δανία, Ισλανδία, Νορβηγία, Σουηδία, Φιλανδία, απαρτίζοντας τη λεγόμενη "Βόρεια Ένωση", προχώρησαν σε ενοποίηση ζητημάτων τόσο ουσιαστικού όσο και ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Ξεχωρίζει η Σύμβαση της Στοκχόλμης του 1931 για διατάξεις ιδιωτικού διεθνούς δικαίου στο γάμο, την υιοθεσία και την επιτροπεία.

1.1.4.1.1. Η ΙΣΧΥΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Με την κύρωσή τους⁴⁶, οι διεθνείς συμβάσεις, αποτελούν κατά το άρθρο 28 Ι συντάγματος, αναπόσπαστο μέρος του ελληνικού δικαίου και αποκτούν ισχύ υπέρτερη της ισχύος των τυπικών νόμων, αλλά υποδεέστερη του Συντάγματος⁴⁷. Οι συμβάσεις αυτές, εντασσόμενες στο ελληνικό δίκαιο, δεν χάνουν τον διεθνή τους χαρακτήρα και διατηρούν τον στόχο της ομοιόμορφης ερμηνείας και εφαρμογής στο πλαίσιο των εννόμων τάξεων των επιμέρους κρατών⁴⁸.

1.1.4.1.2. ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Παρά το γεγονός, πως η ενοποίηση του δικαίου έχει παρουσιάσει αξιόλογα αποτελέσματα, ακόμη και εάν ήταν προϊόν μακρόχρονου συμβιβασμού των διαφόρων αντιμαχόμενων οικονομικών συμφερόντων⁴⁹, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη των κρατών, την ασφάλεια και τη διευκόλυνση των διεθνών συναλλαγών, ωστόσο οι ίδιες οι διεθνείς συμβάσεις, εξαιτίας πλήθους παρεμβαλλόμενων παραγόντων, δεν επιτυγχάνουν την επιδιωκόμενη ομοιομορφία.

Κατ' αρχήν, ξεκινώντας από τα μειονεκτήματα που οι διεθνείς συμβάσεις παρουσιάζουν πρέπει να επισημανθούν η περίπλοκη συνεργασία που απαιτείται λόγω της διεθνοποιημένης φύσης τους, ο εξειδικευμένος και τμηματικός χαρακτήρας τους, η περιορισμένη δυνατότητα της αναθεώρησής τους και της τροποποίησής τους, η δημιουργία ενός περιβάλλοντος πιο πολύπλοκου σε σχέση με τον χρόνο προ της ενοποίησης, τα αποθαρρυντικά αποτελέσματα ενοποίησης λόγω των επιφυλάξεων που διατυπώνονται, τα μεταφραστικά σφάλματα, οι αποκλίσεις ερμηνείας, ο αποκλεισμός της κοινοβουλευτικής επεξεργασίας κ.ά.⁵⁰ Το βασικό τους πλεονέκτημα είναι η ασφάλεια δικαίου, ενώ το βασικότερο μειονέκτημα θεωρείται αυτό της μειωμένης προσαρμοστικότητάς τους.

⁴⁶ Τα κράτη έχουν θεσπίσει ορισμένες διαδικασίες που διακρίνονται από την επικύρωση και έχουν ως σκοπό, μετά τη σύναψη των διεθνών συμβάσεων, στην ένταξη του συμβατικού κανόνα στο εσωτερικό δίκαιο. Είναι οι διαδικασίες της κύρωσης και της δημοσίευσης. "Κύρωση" είναι η ρητή πράξη που περιλαμβάνει το κείμενο της διεθνούς σύμβασης ή επαναλαμβάνει το περιεχόμενό της με άλλη μορφή και αποδίδει σε αυτό, πλήρη νομική ισχύ. "Δημοσίευση" είναι η καταχώρηση της πράξης αυτής σε επίσημη εφημερίδα του κράτους. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται μεταβολή στον τρόπο ένταξης του διεθνούς συμβατικού δικαίου στο εσωτερικό δίκαιο.

⁴⁷ Βλ. Μ. Καρασίη, *ό.π.*, σελ. 1314.

⁴⁸ Η ένταξη του δικαίου της διεθνούς σύμβασης στην ελληνική έννομη τάξη με την ιεραρχική σειρά που αναφέρθηκε, ήτοι σε σχέση υπέρτερη των τυπικών νόμων αλλά υποδεέστερη του Συντάγματος, αποτελεί τη λογική μορφή της εξειδικεύσεως, η οποία ανταποκρίνεται στη λεγόμενη μονιστική θεωρία, υπό του Kelsen και σε εμάς του Κ. Τσάτσου, ως κυριωτέρων εκπροσώπων, η οποία υποστηρίζει πως η εσωτερική έννομη τάξη αλλά και η διεθνής έννομη τάξη αποτελούν ένα ενιαίο σύστημα και εξ αυτού του λόγου κανένας κανόνας δικαίου δε μπορεί να ερμηνευθεί μεμονωμένος από το όλο σύστημα, αλλά απαιτείται η ερμηνεία του δι' αναγωγής σε έναν ανώτερο κανόνα, του οποίου αυτός συνιστά την εξειδίκευση. Στην περίπτωση που εξετάζουμε, η ελληνική πολιτεία αποτελεί το όργανο εξειδίκευσης του Διεθνούς Ομοιόμορφου Δικαίου, η οποία επιχειρεί την εξειδίκευση αυτή κατ' εξουσιοδότηση των κρατών που προέβησαν στη σύναψη της σύμβασης.

⁴⁹ Συνήθως, ικανοποιούνται τα συμφέροντα των ισχυρότερων οικονομικά ομάδων. Το φαινόμενο αυτό, παρατηρήθηκε ιδίως κατά την ενοποίηση του ναυτικού δικαίου, όπου στις διεθνείς διασκέψεις, επιβάλλονταν οι απόψεις των ομάδων με προέλευση από μεγάλες ναυτικές δυνάμεις, κυρίαρχες στις θαλάσσιες μεταφορές. Η μέθοδος αυτή αντιμετώπισε εντονότατη κριτική. Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος πρώτος, Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη (2005)*, σελ. 20 επόμε.

⁵⁰ Επί αυτού βλ. και Jason Chuah, *Law of International Trade*, 3rd ed., Sweet & Maxwell, London (2005), σελ. 15 επόμε.

Οι ίδιες οι διεθνείς συμβάσεις παρέχουν την ευχέρεια στα κράτη, που προβαίνουν στην κύρωσή τους, να τις υιοθετήσουν με τη διατύπωση επιφυλάξεων, ειδικότερα σε σχέση με το πεδίο και την έκταση εφαρμογής τους ή για ορισμένα ζητήματα παραπέμπουν στην εσωτερική-εθνική νομοθεσία των κρατών⁵¹. Οι επιφυλάξεις, αν και αποτελούν λόγο απόκλισης από την επιδιωκόμενη ομοιομορφία, αφού η ομοιομορφία τίθεται στη διακριτική ευχέρεια των συμμετεχόντων κρατών, είναι ταυτόχρονα και ο κύριος λόγος επικύρωσης των διεθνών συμβάσεων από τα κράτη. Και τούτο, γιατί τα κοινοβούλια των συμμετεχόντων κρατών, μην έχοντας τη δυνατότητα κοινοβουλευτικής επεξεργασίας των κειμένων τους, βρίσκονται προ τετελεσμένου γεγονότος, είτε να επικυρώσουν είτε όχι μια σύμβαση, πράγμα που δυσκολεύει την αποδοχή από τα κράτη και δεν λαμβάνει υπόψη τις όποιες εθνικές ιδιαιτερότητες και ανάγκες, έτσι ώστε οι επιφυλάξεις να προσφέρουν την ευχέρεια έκφρασης της βούλησής τους.

Αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής τους πρέπει να επισημανθεί ότι αυτό δεν καθορίζεται πάντοτε σαφώς από την ίδια τη διεθνή σύμβαση, με συνέπεια να ανακύπτουν προβλήματα ορίων εφαρμογής των καθιερούμενων σε αυτήν κανόνων και των εσωτερικών, αντίστοιχα, κανόνων κάθε επιμέρους κράτους⁵².

Εκτός αυτού, κατά την κύρωση μιας διεθνούς σύμβασης αναφύονται μεταφραστικά σφάλματα, τα οποία προκαλούν την αλλοίωση ορισμένων όρων, για την ερμηνεία των οποίων οι δικαστές συνήθως πρέπει να προσφύγουν στα διεθνή κείμενα⁵³.

Αλλά και κατά την ερμηνεία εμφιλοχωρούν σφάλματα⁵⁴, καθώς για την ερμηνεία των ρυθμίσεων μιας διεθνούς σύμβασης χρησιμοποιούνται συχνά νομικές έννοιες, χωρίς εξειδικευμένο περιεχόμενο, ο προσδιορισμός των οποίων επαφίεται στην εξουσία των εθνικών δικαστών και οι δικαστές, αν και πρόκειται για διεθνές δίκαιο, ερμηνεύουν τους όρους προσφεύγοντας στο εθνικό δίκαιο, γεγονός που λειτουργεί ανασταλτικά σε σχέση με την ομοιομορφία ερμηνείας και εφαρμογής⁵⁵.

Περαιτέρω ανασταλτικός παράγοντας αποτελεί η αναθεώρηση των διεθνών συμβάσεων, ώστε να αναπροσαρμοσθούν στα μεταβαλλόμενα δεδομένα και να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες, μέσω Πρωτοκόλλων, που, όμως, δεν γίνονται καθ' ολοκληρία αποδεκτά, παρά την αρχική αποδοχή της διεθνούς σύμβασης⁵⁶, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται κράτη να έχουν κυρώσει την αρχική διεθνή σύμβαση αλλά μικρότερος αριθμός αυτών να κυρώνει τις τροποποιήσεις της⁵⁷.

⁵¹ Γι' αυτό άλλωστε, όπως θα αναπτυχθεί κατωτέρω, οι ομοιόμορφοι κανόνες των διεθνών συμβάσεων δεν μπορούν να θεωρηθούν κανόνες αμέσου εφαρμογής, αφού το γεγονός ότι οι ίδιες επιτρέπουν στα κράτη-μέλη να μην τις εφαρμόσουν σε ορισμένες περιπτώσεις, σε κάποιες διατυπώνοντας σχετική επιφύλαξη, αίρει τον χαρακτήρα των κανόνων τους ως αμέσου εφαρμογής.

⁵² Αυτό συμβαίνει ακριβώς λόγω της συνύπαρξης των κανόνων ομοιόμορφου δικαίου και αυτών με εθνική προέλευση.

⁵³ Για παραδείγματα επί αυτού βλ. Γ. Θεοχαρίδη, Ερμηνευτικές προσεγγίσεις των διεθνών συμβάσεων για το δίκαιο της χερσαίας, θαλάσσιας, εναέριας και σιδηροδρομικής μεταφοράς από τα ελληνικά δικαστήρια, Αρμενόπουλος (2001), τεύχος 2, σελ. 177 επόμ.

⁵⁴ Βλ. M. Sturley, International Uniform Laws in National Courts : The influence of Domestic Law in Conflicts of Interpretation, International uniform laws in national courts : the influence of domestic law in conflicts of interpretation, (2006), <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/sturley.html>.

⁵⁵ Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 22 επ. και Ελ. Γκογκολίνα-Οικονόμου, ό.π., σελ. 854.

⁵⁶ Λέγεται χαρακτηριστικά πως η αρχική ομοιομορφία που επιδιώκεται με τα διεθνή κείμενα, καταρρέει ενόψει των επόμενων τροποποιήσεων.

⁵⁷ Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 21.

Επιπρόσθετα, παρά την αντικατάσταση από τον διεθνή νομοθέτη μιας διεθνούς σύμβασης με μία νεότερη, παρατηρείται το φαινόμενο τα κράτη να προβαίνουν στην αποδοχή της, αλλά χωρίς την καταγγελία της προγενέστερης διεθνούς σύμβασης, ώστε διεθνώς, να εμφανίζεται συνύπαρξη περισσότερων νομοθετημάτων για το ίδιο θέμα.

Παρά τα μειονεκτήματα που αναφέρθηκαν οι διεθνείς συμβάσεις συνεχίζουν να αποτελούν την κύρια διαδικασία της αυστηρής ενοποίησης, αυξημένης τυπικά ισχύος σε σχέση με τις ήπιες διαδικασίες, αλλά θα πρέπει στο μέλλον να προσαρμοσθούν σε έναν κόσμο που έχει γίνει πιο εύκαμπτος, πιο παγκόσμιος, πιο ανεξάρτητος, πιο αυτόνομος και λιγότερο δογματικός.

1.1.4.2. ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Πλάι στις διεθνείς συμβάσεις υπάρχουν και άλλες μέθοδοι ενοποίησης πιο ελαστικές, όπως οι νόμοι πρότυπα και οι οδηγίες⁵⁸ ανταποκρινόμενες σε μια φιλοσοφία με πιο έντονο το στοιχείο της συγκατάβασης και λιγότερο έντονη την προσπάθεια για επιβολή, αντίστοιχα. Οι μέθοδοι αυτοί έχουν ιδιαίτερη απήχηση κυρίως γιατί προορίζονται να υποκαταστήσουν το ισχύον δίκαιο στα ενδιαφερόμενα κράτη, η υποκατάσταση όμως αυτή δεν βασίζεται σε αυστηρή διεθνή δέσμευση αλλά στη βούληση των κρατών. Εξάλλου, η ενοποίηση μπορεί να πραγματοποιηθεί όχι αποκλειστικά δυνάμει αυστηρής διεθνούς σύμβασης, αλλά και με την εκούσια αποδοχή αλλοδαπού δικαίου, με τον δανεισμό ξένων δικαϊκών ρυθμίσεων ή με την έμμεση επίδραση κανόνων ομοιόμορφου δικαίου στην εθνική νομοθετική πολιτική⁵⁹.

Στις Σκανδιναβικές χώρες, όπως αναφέρθηκε, παρατηρείται μία προτίμηση υπέρ των νόμων-προτύπων. Οι νόμοι-πρότυπα⁶⁰, χρησιμοποιούνται σε περιπτώσεις κρατών, που δεν επιθυμούν να δεσμευτούν συμβατικά, όπως με τις διεθνείς συμβάσεις, αφού το κείμενο των νόμων-προτύπων, προϊόν συνεργασίας των κρατών, δεν έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα, αλλά χαρακτήρα σύστασης προς ενσωμάτωσή του στα επιμέρους εθνικά δίκαια⁶¹.

Και ενώ, ακριβώς ο προαιρετικός χαρακτήρας τους ως προς τη μη τροποποίησή τους, βοηθά τους νόμους-πρότυπα να προσαρμόζονται στις ιδιομορφίες κάθε κράτους και να υιοθετούνται ευκολότερα από αυτά, ωστόσο αυτός ο χαρακτήρας είναι η ίδια αιτία που, πολλές φορές, η εφαρμογή απομακρύνεται πολύ από αυτό που θέλησαν αρχικά τα κράτη, ώστε εύλογα να τίθεται το ερώτημα αν όντως, μέσω των νόμων-προτύπων επιτυγχάνεται ενοποίηση δικαίου.

⁵⁸ Οι οδηγίες αν και αποτελούν πιο ελαστική τεχνική από τις διεθνείς συμβάσεις, καθώς επιτρέπουν στα μέρη τους να επιλέξουν τον τρόπο ενσωμάτωσής τους στις εθνικές έννομες τάξεις τους, ανήκουν ωστόσο στην κατηγορία του αυστηρού δικαίου (hard law).

⁵⁹ Ορισμένα κράτη, αντί να κυρώνουν με νόμο και να εισάγουν στην εσωτερική τους νομοθεσία τις διεθνείς συμβάσεις, προτιμούν να ρυθμίσουν τα σχετικά θέματα απευθείας στις εσωτερικές τους νομοθεσίες.

Η μέθοδος αυτή έχει το πλεονέκτημα να επιτυγχάνεται η προσέγγιση και των εσωτερικών δικαίων διαφόρων χωρών στα ρυθμιστέα θέματα. Έτσι, δε δημιουργούνται σε κάθε χώρα δύο παράλληλες ρυθμίσεις για το ίδιο θέμα, μια για τις διεθνείς και μια για τις εσωτερικές σχέσεις. Έχει όμως το σοβαρό μειονέκτημα ότι μερικές φορές εισάγει στις εθνικές νομοθεσίες ρυθμίσεις ξένες προς την κατά τόπους οικονομική πραγματικότητα και το γενικότερο νομικό της σύστημα. Παράλληλα, το εισαγόμενο με την μέθοδο αυτή ομοιόμορφο δίκαιο γίνεται άκαμπτο και δε μεταβάλλεται εύκολα, ώστε να παρακολουθεί τις διεθνείς εξελίξεις.

⁶⁰ Στα αγγλικά model-laws.

⁶¹ Βλ. Δ. Τζουγανάτο, ό.π., σελ. 326.

Επίσης, στην ίδια κατηγορία τοποθετούνται οι Αρχές της UNIDROIT⁶², οι συστάσεις του Συμβουλίου της Ευρώπης⁶³, του ΟΟΣΑ⁶⁴ και των Ηνωμένων Εθνών⁶⁵.

Το δίκαιο των ρητρών είναι το δίκαιο των γενικών συναλλακτικών όρων, οι οποίοι απαντώνται σε έντυπα του διεθνούς εμπορίου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι όροι Incoterms⁶⁶,

⁶² Το Διεθνές Ινστιτούτο για την Ενοποίηση του Ιδιωτικού Δικαίου, γνωστότερο με την ονομασία UNIDROIT είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός αποστολή του οποίου είναι να μελετά τα μέσα εναρμόνισης και συντονισμού του ιδιωτικού δικαίου κρατών ή ομάδων κρατών και να προετοιμάσει σταδιακά την υιοθέτηση ομοιόμορφων κανόνων ιδιωτικού δικαίου από τα διάφορα κράτη. Το UNIDROIT απαρτίζεται από 59 κράτη μέλη στα οποία περιλαμβάνονται όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Το UNIDROIT εκπονεί κυρίως νόμους-υποδείγματα, αλλά καμία φορά και συμβάσεις. Για τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί στα πλαίσιά του βλ. <http://www.unidroit.org/englishconventions/c-main.htm>.

⁶³ Το Συμβούλιο της Ευρώπης είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός, οι κύριοι στόχοι του οποίου είναι οι εξής:

- η υπεράσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της πλουραλιστικής δημοκρατίας και της πρωτοκαθεδρίας του δικαίου,
- η πρόωθηση της ευαισθητοποίησης και της αξιοποίησης της πολιτιστικής ταυτότητας της Ευρώπης και της ποικιλομορφίας της,
- η αναζήτηση λύσεων για τα προβλήματα της κοινωνίας (διακρίσεις εις βάρος των μειονοτήτων, ξενοφοβία, αδιαλλαξία, προστασία του περιβάλλοντος, κλωνοποίηση, AIDS, ναρκωτικά, οργανωμένο έγκλημα),
- η ανάπτυξη της δημοκρατικής σταθερότητας στην Ευρώπη με την υποστήριξη των πολιτικών, νομοθετικών και συνταγματικών μεταρρυθμίσεων.

Το Συμβούλιο της Ευρώπης απαρτίζεται από 45 κράτη μέλη. Μέλη του είναι επίσης και τα 15 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

⁶⁴ Ο Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη αποτελείται από 30 κράτη-μέλη και προσφέρει στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών τη δυνατότητα να συνομιλούν, να ανταλλάσσουν εμπειρίες και απόψεις και να βρίσκουν λύσεις σε συνήθη προβλήματα εθνικού ενδιαφέροντος. Στόχος του είναι να δίνει την ευκαιρία στα κράτη-μέλη να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν απόψεις έτσι ώστε να επιτευχθεί η μεγαλύτερη δυνατή οικονομική άνθιση και να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης των πληθυσμών τους. Μέλη του ΟΟΣΑ είναι η Αυστραλία, η Αυστρία, το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, η Δανία, η Δημοκρατία της Σλοβακίας, η Δημοκρατία της Τσεχίας, η Ελβετία, η Ελλάδα, το Ηνωμένο Βασίλειο, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η Ιαπωνία, η Ιρλανδία, η Ισλανδία, η Ισπανία, η Ιταλία, ο Καναδάς, η Κορέα, το Λουξεμβούργο, το Μεξικό, η Νέα Ζηλανδία, η Νορβηγία, η Ολλανδία, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Σουηδία, η Τουρκία, η Φιλανδία. Ο ΟΟΣΑ δεν θέτει κανονισμούς όπως συμβαίνει με άλλους διεθνείς οργανισμούς. Αντιθέτως, ενθαρρύνει τις συνομιλίες και προωθεί την καθιέρωση νομοθετικών πλαισίων. Ο ρόλος του ΟΟΣΑ είναι συμβουλευτικός προκειμένου να βοηθήσει το έργο του καθορισμού των κυβερνητικών πολιτικών των κρατών-μελών. Ενθαρρύνει τον αντικειμενικό διάλογο βοηθώντας στην βαθιά κατανόηση των προβλημάτων που αναδύονται μέσα σε έναν ολοένα και πιο περίπλοκο κόσμο. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό πλεονέκτημα του Οργανισμού είναι η δυνατότητα να καλύπτει όλους τους τομείς των κυβερνητικών δραστηριοτήτων με συστηματικό τρόπο. Ο ΟΟΣΑ συνεργάζεται με 70 κράτη που δεν είναι επίσημα μέλη του Οργανισμού. Το Κέντρο για την Συνεργασία με τα Μη-Κράτη-Μέλη του ΟΟΣΑ (the OECD Centre for Co-operation with Non-Members) προωθεί και συντονίζει τον πολιτικό διάλογο του Οργανισμού με οικονομίες που δεν ανήκουν επίσημα σε αυτόν. Για περισσότερα βλ. <http://www.oecd.org/home/>.

⁶⁵ Τα Ηνωμένα Έθνη και ειδικότερα η Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Εμπορικό Δίκαιο (CNUDCI) είναι το κυριότερο νομικό όργανο των Ηνωμένων Εθνών στον τομέα του διεθνούς εμπορικού δικαίου. Η Γενική Συνέλευση την έχει επιφορτίσει να ενθαρρύνει την προοδευτική εναρμόνιση και ενοποίηση του διεθνούς εμπορικού δικαίου, ιδίως με την εκπόνηση νέων διεθνών συμβάσεων και νέων υποδειγμάτων νόμων και ομοιόμορφων νόμων. Η Επιτροπή απαρτίζεται από 36 κράτη μέλη τα οποία εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση. Τα μέλη επιλέγονται κατά τρόπον ώστε να αντιπροσωπεύουν τις διάφορες γεωγραφικές περιοχές και τα κυριότερα οικονομικά και νομικά συστήματα του κόσμου.

⁶⁶ Τα Incoterms (Διεθνείς Εμπορικοί Όροι) συνιστούν όρους που έχουν διαμορφωθεί από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο σχετικά με την κατανομή των ευθυνών (risks) και των δαπανών (costs) κατά τη μετακίνηση του εμπορεύματος της συναλλαγής από την αποθήκη του εξαγωγέα μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί. Έτσι σε κάθε εμπορικό όρο εντοπίζεται το σημείο (critical point = κρίσιμο σημείο) που μεταφέρεται

που δημοσιεύθηκαν το 1953 από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο⁶⁷ και στόχο έχουν την ερμηνεία των συνηθισμένων, στο διεθνές εμπόριο, συμβατικών τύπων.

Το νομολογιακό δίκαιο και οι γενικές αρχές δικαίου, συνιστούν μία εναλλακτική λύση στο κωδικοποιημένο ομοιόμορφο δίκαιο.

Όμως, η έλλειψη σαφήνειας ως προς το πεδίο εφαρμογής, τα όρια και το περιεχόμενο των γενικών αρχών και η αβεβαιότητα δικαίου που προκαλεί το νομολογιακό δίκαιο, αποτελούν παράγοντες που περιορίζουν το συμπληρωματικό τους ρόλο στο γραπτό ομοιόμορφο δίκαιο.

Στις μέρες μας, διεθνικοί οργανισμοί, όπως η UNIDROIT φαίνεται να δείχνουν μία σαφή εύνοια ως προς τους νόμους-πρότυπα και τις κατευθυντήριες αρχές, σε σχέση με τις διεθνείς συμβάσεις, αλλά και ως προς όσες τεχνικές ανήκουν στην κατηγορία του ήπιου δικαίου και επιτρέπουν μια ελαστική ενοποίηση, η οποία ενθαρρύνει με τη σειρά της τις αναγκαίες μορφοποιήσεις και μετατροπές, βάσει των ειδικών αναγκών και των μεταβαλλόμενων συνθηκών στις οποίες καλείται κάθε φορά να ανταποκριθεί.

1.1.5. ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΤΗΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Η συνεργασία αλλά και η αποτελεσματική εφαρμογή όσον αφορά στην ενοποίηση παρουσιάζουν δυσχέρειες, οι οποίες αποτελούν και τα εμπόδια σε σχέση με την επιτυχή πραγμάτωσή της⁶⁸.

Η ενοποίηση γνωρίζει διακριτά όρια και “αυτο-περιορίζεται”, γεγονός που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση των νομικών κανόνων αναλόγως των οργανισμών που παράγουν τους νομικούς κανόνες.

Ένα πρώτο, άλλωστε, όριο τίθεται από την ίδια τη φύση και τον χαρακτήρα του ομοιόμορφου δικαίου, ο οποίος είναι σχετικός και ελλειπτικός. Σχετικός είναι, καθόσον σε αυτό γίνονται κοινωνικοί μόνο τα κράτη αυτά που πράγματι το θέλησαν και ελλειπτικός γιατί το αντικείμενο της ενοποίησης είναι πάντοτε συγκεκριμένο, εξειδικευμένο και περιορισμένο.

χρονικά και τοπικά η ευθύνη του πωλητή στον αγοραστή για τα εμπορεύματα, ο κίνδυνος δηλαδή για την παράδοση των εμπορευμάτων, καθώς και τα έξοδα. Είναι παγκοσμίως αποδεκτοί και μέσω αυτών διατυπώνονται οι αμοιβαίες υποχρεώσεις μεταξύ εισαγωγέων και εξαγωγέων. Γενικά συμβάλλουν στην ομαλή διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου και είναι ένα μέσο για να συνάπτονται διεθνείς εμπορικές πράξεις. Με τους όρους αυτούς καθορίζεται σε κάθε περίπτωση τι πρέπει να κάνει ο καθένας από τους παράγοντες που αναμειγνύονται, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο τους κινδύνους νομικών εμπλοκών.

⁶⁷ Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ΔΕΕ) είναι μια παγκόσμια οργάνωση με έδρα το Παρίσι, η οποία ιδρύθηκε το 1919. Στόχος είναι να αντιπροσωπεύει όλους τους κλάδους επιχειρηματικής δραστηριότητας στους τομείς των μεταφορών, της βιομηχανίας, του εμπορίου, των ασφαλειών, των τραπεζών κοκ. Πρόκειται για έναν ιδιωτικό παγκόσμιο οργανισμό (τα μέλη του φτάνουν τα 130) με στόχο να προάγει τη διεθνή επιχειρηματική συνεργασία και τις βέλτιστες οικονομικές συνθήκες των κρατών-μελών. Ειδικότερα για τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς, μέσω του ΔΕΕ εξασφαλίζεται η απλούστευση και η τυποποίηση των διεθνών συναλλαγών, η διαμόρφωση κοινών εμπορικών πρακτικών κατά τη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου και τέλος η επίλυση τυχόν μεταξύ τους διαφορών. Θέματα δηλαδή όπως ποιος θα φροντίσει και θα πληρώσει για την μεταφορά των εμπορευμάτων από το κατάστημα του πωλητή σε κάποιο άλλο συγκεκριμένο σημείο, ποιος θα φέρει τον κίνδυνο αν αυτές οι ενέργειες δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν, ποιος θα φέρει τον κίνδυνο για την απώλεια ή την καταστροφή των εμπορευμάτων κατά την μεταβίβαση τους, άπτονται στις αρμοδιότητες του ΔΕΕ. Βλ. Γ. Χολέβα, Διεθνείς εμπορικές σχέσεις, Διεθνές εμπόριο, Interbooks (1997), σελ. 77.

⁶⁸ Βλ. και Ν. Veicopoulos, Le problème de l' unification internationale du droit privé, Revue Hellénique de Droit International (1963), vol. 16, σελ. 334 επόμε.

Η επιτυχία της ενοποίησης εξαρτάται και από τη συνεργασία του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου με το ομοιόμορφο δίκαιο, η οποία θα αναλυθεί στη συνέχεια.

Η ενοποίηση είναι επίσης περιορισμένη εξαιτίας ενός ακόμη φυσικού παράγοντα, αυτού των εθνικών ιδιοσυγκρασιών. Αυτό σημαίνει ότι το εθνικό στοιχείο παρεισφρεί και οδηγεί σε αποκλίσεις ερμηνευτικές, πράγμα που εμποδίζει την δραστηριότητα της ενοποίησης⁶⁹.

Ειδικά, σε σχέση με τις διεθνείς συμβάσεις, θυσιάζονται πολλά πλεονεκτήματα της ενοποίησης, καθόσον η αποδοχή επιφυλάξεων εξαρτά την ομοιομορφία από τη διακριτική ευχέρεια των συμμετεχόντων, ενώ πολλοί νόμοι-πρότυπα καταλήγουν άχρηστοι.

Ακόμη, η ύπαρξη πολυάριθμων οργανισμών και η έλλειψη συντονισμού και συνεργασίας αποτελεί ένα πρόσθετο εμπόδιο. Ο ανταγωνισμός που παρατηρείται ανάμεσα στους οργανισμούς⁷⁰, οι οποίοι έχουν την τάση να παράγουν κανόνες, αφού εξάλλου αυτοί αποτελούν και τον λόγο ύπαρξής τους, αποτελεί ένα πρόβλημα, το οποίο επιδεινώνεται περισσότερο εξαιτίας της απουσίας ενός υπερεθνικού οργάνου, το οποίο θα συνέδραμε στην κοινή ερμηνεία και εφαρμογή του ομοιόμορφου δικαίου και την εξομάλυνση των αποκλίσεων που εντοπίζονται ανάμεσα στα κράτη και τους οργανισμούς.

1.2. ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

Η έννοια των κανόνων σύγκρουσης είναι περισσότερο “οικεία” σε σχέση με αυτή των κανόνων ομοιόμορφου δικαίου, γι’ αυτό αν και χρονικά προηγούνται, έπονται νοηματικά στην παρούσα εργασία και τους αφιερώνεται μικρότερο κομμάτι ανάλυσης, θεωρούμενοι γνωστοί ως έννοια και ήδη “πολυ-αναλυμένοι”. Εξάλλου, αυτό που αξίζει να διαφανεί είναι η σχέση που αυτοί μπορούν να έχουν με τους κανόνες ομοιόμορφου δικαίου, σχέση που θα αναλυθεί στη συνέχεια.

Όπως καταδείχθηκε λοιπόν, στο εισαγωγικό μέρος, με την αύξηση των συναλλαγών και των μετακινήσεων στον κόσμο, αυξάνεται ο κίνδυνος να εμπλακεί ένας πολίτης ή μια επιχείρηση σε μια διαφορά που να παρουσιάζει κάποιο διεθνές στοιχείο. Το στοιχείο αυτό μπορεί να οφείλεται, για παράδειγμα, στο γεγονός ότι οι διάδικοι έχουν διαφορετική ιθαγένεια, ότι δεν κατοικούν στην ίδια χώρα ή ότι συνήψαν σύμβαση για μια οικονομική πράξη που διενεργείται στο εξωτερικό. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να γνωρίζει κανείς ποιο ουσιαστικό δίκαιο θα διέπει την υπόθεση και θα εφαρμοσθεί προς επίλυση της.

Και πράγματι, ο δικαστής δεν εφαρμόζει πάντα το δίκαιο της χώρας του, το αποκαλούμενο *lex fori*⁷¹, αλλά μπορεί να εφαρμόσει και το δίκαιο άλλης χώρας που παρουσιάζει στενό σύνδεσμο με τη διαφορά. Έτσι, μπορεί να φανταστεί κανείς το παράδειγμα ενός γερμανο-

⁶⁹ Το εθνικό στοιχείο παρεισφρεί κυρίως σε θέματα ερμηνείας, γλώσσας και κάλυψης των κενών που υπάρχουν στις διεθνείς συμβάσεις.

⁷⁰ Πολλαπλοί θεσμικοί μηχανισμοί ασκούν παράλληλα δράση, όσον αφορά στη θέσπιση κανόνων διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου. Οι πιο σημαντικοί οργανισμοί θέσπισης τέτοιων κανόνων είναι η UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law), ήτοι η Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών, το UNIDROIT, το Διεθνές Ινστιτούτο για την Ενοποίηση του Ιδιωτικού Δικαίου, η Συνδιάσκεψη της Χάγης για το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, αλλά και άλλοι διακυβερνητικοί διεθνείς οργανισμοί, όπως η Παγκόσμια Οργάνωση Εργασίας, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου και, σε περιφερειακό επίπεδο, το Συμβούλιο της Ευρώπης, ο Οργανισμός για την Εναρμόνιση του Δικαίου των Συναλλαγών στην Αφρική, ο Οργανισμός Αμερικανικών Κρατών, η Ευρωπαϊκή Ένωση κ.ά.

⁷¹ Ως *lex causae* (εφαρμοστέο δίκαιο) μπορεί να υποδεικνύεται άλλο από τη *lex fori* (εθνικό δίκαιο).

ιταλικού ζευγαριού που τέλεσε το γάμο του στην Πορτογαλία, κατοικεί σήμερα στη Γαλλία, επιθυμεί να χωρίσει και προσφεύγει γι' αυτό στα γαλλικά δικαστήρια. Θεωρητικά, θα μπορούσαν να εφαρμοστούν τέσσερις νομοθεσίες : η γαλλική, η πορτογαλική, η ιταλική ή η γερμανική. Στην περίπτωση αυτή, λέγεται ότι υπάρχει “σύγκρουση νόμων”.

Ο ρόλος των λεγομένων κανόνων “σύγκρουσης νόμων”⁷² είναι ακριβώς να προσδιορίζουν ποιο δίκαιο διέπει μια συγκεκριμένη έννομη σχέση (συμβάσεις, ατυχήματα, οικογένεια, κληρονομική διαδοχή, γαμικές σχέσεις, περιουσιακά αγαθά κλπ).

Για την εκπόνηση των κανόνων αυτών, ο νομοθέτης λαμβάνει υπόψη πολλούς παράγοντες, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται ιδίως η εύλογη προσδοκία των μερών⁷³, η αρχή της εγγύτητας που τείνει να υποβάλλει μια έννομη σχέση στο δίκαιο της χώρας με την οποία παρουσιάζει το στενότερο σύνδεσμο, καθώς και η ιδέα ότι κάποια άτομα, όπως οι ανήλικοι, οι καταναλωτές ή οι μισθωτοί χρήζουν ιδιαίτερης προστασίας⁷⁴.

Παρόλο που οι κανόνες σύγκρουσης νόμων υπάγονται στο ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, το μοναδικό διεθνές στοιχείο τους έγκειται στην ονομασία τους : παραδοσιακά, κάθε κράτος διαθέτει δικό του εθνικό σύστημα κανόνων σύγκρουσης νόμων, γεγονός που αποτελεί και το μειονέκτημά τους, προκαλώντας ανασφάλεια δικαίου και έλλειψη προβλεψιμότητας εκ μέρους των μερών.

Στο ευρωπαϊκό επίπεδο, έχουν εναρμονιστεί οι κανόνες σύγκρουσης νόμων που αφορούν ορισμένους τομείς.

1.3. Η ΣΧΕΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

Εν πρώτοις θα μπορούσε να θεωρηθεί πως οι κανόνες ομοιόμορφου δίκαιο έρχονται σε αντίθεση και βρίσκονται σε σχέση ανταγωνιστική με τους κανόνες σύγκρουσης. Και τούτο, διότι δημιουργείται η πεποίθηση σε πολλούς ότι με την καθιέρωση ομοιόμορφων κανόνων (ουσιαστικού) δικαίου αίρονται οι τυχόν υπάρχουσες συγκρούσεις νόμων και επομένως αίρεται και ο ρόλος του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

⁷² Οι κανόνες σύγκρουσης δρουν προκριματικά, γιατί δεν ρυθμίζουν άμεσα τη βιοτική σχέση αλλά ορίζουν μόνο ποιο δίκαιο θα εφαρμοσθεί, για να ρυθμίσει τη βιοτική σχέση. Το σύνολο των κανόνων που ορίζουν ποιο δίκαιο πρέπει να εφαρμοσθεί σε μια ορισμένη σχέση συγκροτούν, το υπό στενή έννοια ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, βλ. ανωτέρω σελ. 7.

⁷³ Η αρχή της προβλεψιμότητας είναι πολύ σημαντική στο δίκαιο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 44/2001 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 2000 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, όπου αναφέρεται ότι : «οι κανόνες δικαιοδοσίας πρέπει να παρουσιάζουν υψηλό βαθμό προβλεψιμότητας και να βασίζονται στην αρχή της γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του εναγομένου και η δωσιδικία αυτή πρέπει να ισχύει πάντοτε, εκτός από μερικές συγκεκριμένες περιπτώσεις όπου το επίδικο αντικείμενο ή η αυτονομία των μερών δικαιολογεί άλλο συνδετικό παράγοντα».

⁷⁴ Τόσο στη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 όσο και στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος θα αρχίσει να ισχύει από τις 17 Δεκεμβρίου 2009, σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις, που αποκλίνουν από τους γενικούς κανόνες για τη σύμβαση εργασίας και για τις λεγόμενες συμβάσεις καταναλωτών. Για περισσότερα επί αυτού βλ. Σπ. Βρέλλη, ό.π., σελ. 221-233.



Η πεποίθηση αυτή δεν είναι σωστή, αν κανείς προβεί στην ανάλυση των σχέσεων μεταξύ ομοιόμορφου δικαίου και ιδιωτικού διεθνούς δικαίου⁷⁵.

Ο Ευρυγένης, περιέγραφε στο βιβλίο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του⁷⁶ τις σχέσεις μεταξύ των δύο αυτών ειδών κανόνων τονίζοντας πως έχουν κοινό σκοπό, ήτοι την εξασφάλιση της αρμονίας του δικαίου και την ενότητα της ρύθμισης σε διεθνείς ιδιωτικές σχέσεις. Η διαφορά τους έγκειται στη μέθοδο που χρησιμοποιούν για να επιτύχουν το αποτέλεσμα, αφού το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο επιζητεί να επιλύσει τις συγκρούσεις που αναφέρονται από την ανομοιομορφία των διάφορων δικαίων, ενώ το ομοιόμορφο δίκαιο προσπαθεί να προλάβει την εμφάνιση αυτών των συγκρούσεων καθιερώνοντας κοινές ρυθμίσεις. Το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο λειτουργεί θεραπευτικά, εκ των υστέρων και το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο λειτουργεί προληπτικά, εκ των προτέρων. Ωστόσο και τα δύο αποβλέπουν στην πραγμάτωση του ίδιου στόχου⁷⁷.

Το ομοιόμορφο δίκαιο περιορίζει το πεδίο του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, ωστόσο οι κανόνες του τελευταίου εξακολουθούν να υφίστανται και να επιλαμβάνονται της ρύθμισης θεμάτων, προσδιορίζοντας το εφαρμοστέο, κατά περίπτωση, δίκαιο⁷⁸.

Οι συγκρούσεις νόμων εξακολουθούν να δημιουργούνται, διότι παρά την ύπαρξη ομοιόμορφου δικαίου, ανακύπτουν προβλήματα ερμηνείας του στα διάφορα συμβαλλόμενα κράτη, καθώς το κάθε κράτος, συχνά, δίνει διαφορετική ερμηνεία στους κανόνες ομοιόμορφου δικαίου που καλείται να εφαρμόσει.

Επίσης, οι ομοιόμορφοι κανόνες, ειδικοί και ελλειπτικοί από τη φύση τους, δε ρυθμίζουν το σύνολο των θεμάτων εξαντλώντας τα, αλλά μόνο ειδικές εκφάνσεις τους, ώστε πάντοτε να υπάρχουν κενά ρύθμισης, όπου η λειτουργία του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου παραμένει ανεκτίμητη.

Με μια προσεκτική ματιά, άλλωστε, στο πλήθος των διεθνών συμβάσεων που υφίστανται, μπορεί να παρατηρήσει κανείς πως οι συντάκτες τους, ήξεραν εξ αρχής πως δεν επρόκειτο να ρυθμίσουν όλα τα σχετικά με αυτές θέματα, ώστε σε όσα παρέμεναν αρρυθμιστα, παρέπεμψαν στις εθνικές ρυθμίσεις.

Και μετά την εισαγωγή του ομοιόμορφου δικαίου, όμως, η λειτουργία του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, δεν αναιρείται, αφού το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο δεν καταργείται από το ομοιόμορφο, παρά ισχύει παράλληλα με αυτό, ώστε τελικά να υπάρχει ένα δυαδικό σύστημα

⁷⁵ Σε διεξοδική ανάλυση επί αυτού προβαίνει ο Α. Malintoppi, *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, Recueil des Cours, tome 116 (1965-III), σελ. 1 επόμε.

⁷⁶ Βλ. Α. Ευρυγένη, *ό.π.*, σελ. 42.

⁷⁷ Επί της αλληλεπίδρασης των ουσιαστικών κανόνων και των κανόνων σύγκρουσης βλ. Χ. Λιβαδά, “Εισαγωγή στις διεθνείς τραπεζικές συναλλαγές”, Νομική Βιβλιοθήκη (2008), σελ. 119 επόμε., η οποία εκτός των άλλων επισημαίνει: “...οι κανόνες σύγκρουσης αποσκοπούν στην εξέρεση του δικαίου που συνδέεται στενότερα με τη διεθνή σχέση εκκινώντας από την αντίληψη ότι όλα τα δίκαια είναι καταρχήν δυνατό να εφαρμοστούν, αλλά ένα από αυτά είναι εκείνο που παρουσιάζει το μεγαλύτερο σύνδεσμο με τη διεθνή σχέση. Αντίθετα, οι ουσιαστικοί κανόνες αποσκοπούν να ρυθμίσουν ειδικά τη διεθνή σχέση λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά της, οι δε ουσιαστικοί κανόνες διεθνούς προελεύσεως αποσκοπούν επίσης στη ρύθμιση με ομοιόμορφο τρόπο του αντικειμένου που ρυθμίζουν σε διεθνές επίπεδο...”, καταδεικνύοντας με τον τρόπο αυτό την ίση θέση, από τη μία, όλων των δικαίων από τη σκοπιά του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και από την άλλη, την επιλογή, από τη σκοπιά του ομοιόμορφου δικαίου μιας ειδικά ουσιαστικής ρύθμισης, της οποίας η εφαρμογή και προτάσσεται έναντι των υπολοίπων, παραπέμπει, δε, προς τούτο, στον Ε. Βασιλακάκη, ο οποίος είχε με άλλο τρόπο υποστηρίξει το ανωτέρω.

⁷⁸ Βλ. Σπ. Βρέλλη, *Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη, Σχέσεις ομοιόμορφου δικαίου και εθνικών κανόνων σύγκρουσης, Κοινοδίκιον* (1998), τόμος 4, τεύχος Α, σελ. 43 επόμε.

ρύθμισης κανόνων ουσιαστικού δικαίου, ένα εθνικής προέλευσης και ένα συμβατικής προέλευσης. Και επειδή τα δυαδικά αυτά συστήματα είναι όσα και τα κράτη που ενσωματώνουν ρυθμίσεις ομοιόμορφου δικαίου, πολλές φορές δημιουργούνται ζητήματα σε σχέση με το ποιο σύστημα θα εφαρμοσθεί, ώστε οι κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου να επιλύουν και τα ζητήματα αυτά.

Ακόμα, η άποψη ότι οι κανόνες ομοιόμορφης ρύθμισης εφαρμόζονται ευθέως και δίχως άλλο, δεν είναι ορθή. Η άποψη αυτή αφήνει να διαφανεί πως η εφαρμογή των ρυθμίσεων που περιέχονται σε διεθνείς συμβάσεις κλπ συρρικνώνουν το πεδίο εφαρμογής των κανόνων εθνικής προέλευσης και καταλήγουν στην αχρήστευσή τους.

Μάλιστα, η αντίληψη αυτή δείχνει να θεωρεί τους κανόνες ομοιόμορφου δικαίου, ως αμέσου εφαρμογής, αντίληψη που δεν βρίσκει έρεισμα στη δυνατότητα που επιφυλάσσουν οι διεθνείς συμβάσεις, και μάλιστα το αυστηρότερο από τα μέσα ενοποίησης, στα συμβαλλόμενα κράτη να μην τις εφαρμόσουν σε ορισμένες περιπτώσεις⁷⁹ ή να εισάγουν παρεκκλίσεις από αυτές, δυνατότητα που αποκλείει τον χαρακτηρισμό των κανόνων αυτών ως αμέσου εφαρμογής. Και τούτο, διότι δεν είναι υποχρεωτικά εφαρμοστέοι ούτε υπήρχε η πρόθεση να έχουν αναγκαστικό χαρακτήρα, ώστε τελικά να μπορούν να παραμερισθούν από τους κανόνες σύγκρουσης και να μην τύχουν εφαρμογής⁸⁰.

Είναι αξιοσημείωτο μάλιστα το γεγονός ότι ενώ η εφαρμογή των διεθνών ρυθμίσεων καθιερώνεται σε κάποια κράτη ως αυξημένης υπεροχής, όπως στην περίπτωση της Ελλάδας, και σε άλλα η επιλογή της εφαρμογής τους είναι προτιμητέα έναντι των εθνικών ρυθμίσεων βάσει των εθνικών τους κειμένων, ωστόσο δεν υπάρχει ούτε ένα κράτος που να μην έχει δικό του ιδιωτικό διεθνές δίκαιο ή ειδικό αυτόνομο νόμο σχετικά με τις διεθνείς βιοτικές σχέσεις. Και αυτό ακριβώς υποδηλώνει πως ενώ η κίνηση για τη διεθνή ενοποίηση του δικαίου είναι υπαρκτή, όχι μόνο δεν αναιρεί και δεν καταργεί τους εθνικούς κανόνες, αλλά η τάση για εθνική ιδιομορφία ξεφεύγει των στενών ευρωπαϊκών συνόρων και επεκτείνεται και εκτός αυτών. Το γεγονός και μόνο της καθιέρωσης νέων και περισσότερων εθνικών κανόνων υπογραμμίζει πως τα δύο είδη κανόνων συνυπάρχουν και, δεδομένου του συμπληρωματικού τους ρόλου, η όσο καλύτερη συνεργασία τους μπορεί να επιφέρει και πιο ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Επομένως, παρά τις παράλληλα εκδηλούμενες τάσεις για εθνική κωδικοποίηση και για διεθνή ενοποίηση του ιδιωτικού δικαίου, η προτεραιότητα που δίνεται στην εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου έναντι του εθνικού συνηγορεί ότι η

⁷⁹ Παράδειγμα επί τούτου αναφέρεται η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1976 “για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις”, στο άρθρο 15 παρ. 1 εδ. β’ και παρ. 3, όπου ορίζεται : “... κάθε Κράτος-Μέλος μπορεί να αποκλείσει ολικά ή μερικά την εφαρμογή της Σύμβασης αυτής από κάθε πρόσωπο που αναφέρεται στο Άρθρο 1 το οποίο, κατά το χρόνο που επικαλείται τους κανόνες της παρούσας Σύμβασης στο Δικαστήριο του παραπάνω Κράτους, δεν έχει τη συνήθη διαμονή του σε Κράτος-Μέλος ή δεν έχει τον κύριο τόπο δραστηριότητάς του σε Κράτος-Μέλος ή κάθε πλοίο σχετικά με το οποίο ασκείται το δικαίωμα περιορισμού ή του οποίου επιδιώκεται η αποδέσμευση και που, κατά τον παραπάνω χρόνο, δεν φέρει τη σημαία Κράτους-Μέλους”. Ακόμα, στην παράγραφο 3 ορίζει το ίδιο άρθρο ότι : “Κράτος-Μέλος μπορεί να κανονίσει με ειδικές διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας το σύστημα περιορισμού της ευθύνης που θα εφαρμόζεται σε απαιτήσεις που γείρονται σε περιπτώσεις στις οποίες δεν εμπλέκονται με κανένα τρόπο συμφέροντα προσώπων που είναι υπήκοοι άλλων Κρατών-Μελών”.

⁸⁰ Ο Σπ. Βρέλλης στο ως άνω άρθρο επισημαίνει για τον D. Jackson ότι αυτός αναφέρει χαρακτηριστικά στο βιβλίο του, *The 1976 Convention and International Uniformity of Rules, in the Limitation of Shipowners' Liability The New Law* (London 1986), σελ. 142 : “*Through reference to national law, and lack of reference to validity of claims, choice of law remains a live issue*”.

σχέση του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου προς τις εθνικές ρυθμίσεις, δεν είναι ανταγωνιστική, αλλά συμπληρωματική.

1.3.1. ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ : ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ Ή ΜΗ ΤΩΝ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Εφόσον οι κανόνες ομοιόμορφου δικαίου, εμπεριεχόμενοι κατεξοχήν σε διεθνείς συμβάσεις, καθώς αυτές είναι οι μόνες από τις μεθόδους της ενοποίησης που δημιουργούν διεθνή δέσμευση στα συμβαλλόμενα κράτη, δεν είναι πάντοτε και αναγκαστικά εφαρμοστέοι, και γι' αυτό, άλλωστε, συνυπάρχουν με τους εθνικούς κανόνες, τίθεται το πρόβλημα της οριοθέτησης του πεδίου εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, προκειμένου να είναι πλήρως κατανοητό σε ποιες περιπτώσεις αυτές θα εφαρμοστούν, εάν εφαρμόζονται μόνο σε σχέσεις που εμφανίζουν στοιχεία αλλοδαπότητας ή όχι και ποια είναι τα στοιχεία αυτά που τις καθιστούν εφαρμοστέες.

Το ζήτημα του πεδίου εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, τα όρια της οποίας δεν είναι πάντοτε και ευκόλως αντιληπτά, είναι σημαντικό να λύεται ρητά από τις ίδιες τις συμβάσεις και να καθορίζουν σαφώς το πεδίο εφαρμογής τους, ώστε να μην δημιουργείται πρόβλημα ορίων εφαρμογής των συμβατικής προέλευσης κανόνων σε σχέση προς τους εσωτερικούς κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου⁸¹, δηλαδή αμφιβολίες ως προς το εάν στη συγκεκριμένη περίπτωση θα εφαρμοσθεί το συμβατικό ή το εσωτερικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο.

Και ενώ κάποιες από τις διεθνείς συμβάσεις⁸² εισήγαγαν ομοιόμορφο δίκαιο καταργώντας το αντίστοιχο εθνικό δίκαιο των συμβαλλομένων χωρών, ακολουθώντας την οδό της πλήρους ενοποίησης, άλλες ακολούθησαν πιο μετριοπαθή κατεύθυνση και περιορίστηκαν να εισάγουν κανόνες, που θα εφαρμόζονται μόνο στις περιπτώσεις που θα εφαρμόζονται δυνάμει του πεδίου εφαρμογής τους, καταλείποντας τις υπόλοιπες περιπτώσεις στη ρύθμιση των εθνικών κανόνων.

Η οριοθέτηση αυτή μπορεί να γίνει με κοινούς εθνικούς κανόνες σύγκρουσης. Δεν αποκλείεται, όμως, στην πράξη οι συμβάσεις να περιέχουν κανόνες που να προσδιορίζουν το εύρος του πεδίου εφαρμογής τους αναλόγως ορισμένων τοπικών συνδέσμων⁸³. Οι κανόνες αυτοί είναι ειδικοί σε σχέση με τους εθνικούς κανόνες σύγκρουσης και καθορίζουν το πεδίο εφαρμογής του ομοιόμορφου νόμου⁸⁴.

Είναι ευνόητο πως η εφαρμογή των κανόνων αυτών, προηγείται σε σχέση με την εφαρμογή των εθνικών κανόνων σύγκρουσης⁸⁵, όσα, δε, παραμένουν εκτός των ορίων εφαρμογής των συμβάσεων, διέπονται από το δίκαιο που θα υποδείξουν οι εθνικοί κανόνες σύγκρουσης. Οι εθνικοί δηλαδή κανόνες σύγκρουσης παραμένουν σε ισχύ στο μέτρο που οι διεθνείς συμβάσεις αφήνουν περιθώρια για τη εφαρμογή τους, μην καλύπτοντας πλήρως το

⁸¹ Βλ. Π. Βαλλήνδα, ό.π., σελ. 257-259.

⁸² Παράδειγμα τέτοιων Διεθνών Συμβάσεων είναι οι συμβάσεις της Γενεύης του 1930 και 1931 περί συναλλαγματικών, γραμματίων εις διαταγήν και επιταγών, με τις οποίες εισήχθη ομοιόμορφο δίκαιο, το οποίο αντικατέστησε και κατήργησε το εσωτερικό δίκαιο των συμβαλλομένων χωρών.

⁸³ Βλ. Σπ. Βρέλλη, ό.π., σελ. 48.

⁸⁴ Βλ. Α. Malintoppi, ό.π., σελ. 58 επόμε., ο οποίος, στις σελ. 28-30, κάνει λόγο για "κανόνες εφαρμογής", που είναι *leges speciales* έναντι των εθνικών κανόνων σύγκρουσης.

⁸⁵ Και επί αυτού βλ. Α. Malintoppi, ό.π., σελ. 40 επόμε.

πεδίο ισχύος τους και μπορούν να υποδεικνύουν ως εφαρμοστέο δίκαιο είτε αυτό του *forum* είτε ξένου κράτους.

Επομένως, και εξ αυτού προκύπτει αδιαμφισβήτητα πως με την κύρωση των διεθνών συμβάσεων δεν καταργείται άνευ άλλου ο προϋπάρχων εθνικός κανόνας σύγκρουσης. Δεν καταργείται, γιατί οι ίδιες οι συμβάσεις οριοθετώντας το πεδίο εφαρμογής τους αφήνουν περιθώρια διατήρησής του. Αν αντίθετα κάλυπταν πλήρως το πεδίο ισχύος του εθνικού κανόνα, τότε αυτός όχι μόνο δε θα μπορούσε να εφαρμοσθεί δυνάμει του άρθρου 28 του Συντάγματος, αλλά λόγω του ίδιου άρθρου η χώρα μας, στο παράδειγμά μας, δε θα μπορούσε για όσο χρόνο δεσμευόταν από την εκάστοτε διεθνή σύμβαση να θεσπίσει κανόνα διαφορετικό από τον συμβατική προέλευσης κανόνα σύγκρουσης.

Σε σχέση με συμφέροντα που αφορούν καθαρά εσωτερικές σχέσεις αλλά και συμφέροντα προσώπων που είναι υπήκοοι τρίτων κρατών στην όποια διεθνή σύμβαση είναι λογικό, εν πρώτοις, πως αυτή δε θα έχει εφαρμογή.

Σε αντίθετη περίπτωση, δηλ. που οι κανόνες ομοιόμορφου δικαίου εφαρμόζονταν και σε εσωτερικές σχέσεις αλλά και σχέσεις με κράτη που δεν είναι μέρη της σύμβασης, θα προσδιόταν εξαναγκαστικός χαρακτήρας περί υιοθέτησης της σύμβασης από κράτη που δεν την έχουν υιοθετήσει, γεγονός που θα διατάρασσε το ρόλο των διεθνών συμβάσεων αλλά και την έκφραση βούλησης των όποιων κρατών. Αν, λοιπόν, δεν επιβληθεί από την ίδια τη σύμβαση η εφαρμογή της και επί εσωτερικών υποθέσεων, στην πρώτη περίπτωση, και αν αυτή δεν κυρωθεί από τα υπόλοιπα (μη συμβαλλόμενα) κράτη, στη δεύτερη, δεν μπορεί να οδηγήσει στην άνευ άλλου εφαρμογή των ομοιόμορφων κανόνων που περιέχει και επί των σχέσεων αυτών.

Συνήθως, στις περισσότερες διεθνείς συμβάσεις, καταλείπεται η δυνατότητα στα κράτη να εκφράσουν τη βούλησή τους ως προς την ευχέρεια που αυτές παρέχουν, ήτοι της μη εφαρμογής τους σε όλες τις περιπτώσεις. Ο τρόπος που τα κράτη θα εκδηλώσουν τη βούλησή τους αυτή εξαρτάται από αυτά και μόνο, εκτός αν οι συμβάσεις προβλέπουν ειδικό τρόπο έκφρασης της βούλησης, ήτοι με διατύπωση επιφύλαξης⁸⁶ με συγκεκριμένο τρόπο και σε συγκεκριμένο χρόνο⁸⁷. Τα περισσότερα κράτη, που δεν επιθυμούν να εφαρμόσουν τη διεθνή

⁸⁶ Επιφύλαξη είναι η μονομερής δήλωση βούλησης στην οποία προβαίνει ένα κράτος κατά την υπογραφή, την επικύρωση, την προσχώρηση ή την έγκριση μιας σύμβασης και με την οποία επιζητεί να τροποποιήσει ή να εξαιρέσει ως προς αυτό τα έννομα αποτελέσματα ορισμένης ή ορισμένων διατάξεων αυτής της σύμβασης. Επιφύλαξη μετά τη σύναψη της διεθνούς σύμβασης δια της επικύρωσής ή της υπογραφής δεν είναι δυνατή.

⁸⁷ Πρέπει να αναφερθεί πως αν και στις περισσότερες περιπτώσεις διεθνών συμβάσεων προβλέπεται η δυνατότητα διατύπωσης επιφύλαξης, προβλεπόμενης από την ίδια την σύμβαση, υπάρχει η δυνατότητα ένα συμβαλλόμενο Κράτος, αν και αποδέχεται την Σύμβαση στο σύνολό της, να διευκρινίζει ότι ορισμένη διάταξη δεν θα ισχύει έναντι αυτού ή θα έχει περιορισμένο πεδίο εφαρμογής (είτε τοπικά, είτε χρονικά) ή ότι θα πρέπει να προσλάβει αυτή ειδικό περιεχόμενο. Ο θεσμός των επιφυλάξεων δικαιολογείται από το γεγονός ότι είναι δυνατό μέσα στο σύνολο μιας διεθνούς σύμβασης να μη μπορούν να γίνουν αποδεκτές ορισμένες διατάξεις από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη. Η ευχέρεια αυτή αφορά τις πολυμερείς διεθνείς συμβάσεις, γιατί προκειμένου περί διμερών συμβατικών σχέσεων, εάν διατυπωθεί επιφύλαξη από το ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη ως προς ορισμένη διάταξη της διμερούς σύμβασης, τότε έχουμε πρόταση αναδιαπραγμάτευσης και όχι επιφύλαξη.

Η βασική γραμμή που ακολουθείται στην πράξη, βάσει και της Σύμβασης της Βιέννης περί των συνθηκών του 1969 είναι :

α) δίνεται το προβάδισμα στη βούληση των συμβαλλομένων κρατών ως προς τον τρόπο που θα αντιμετωπίσουν τις ενδεχόμενες διατυπώμενες επιφυλάξεις
β) δίδεται η ευχέρεια στα συμβαλλόμενα κράτη να διατυπώσουν στο κείμενο της διεθνούς σύμβασης την απαγόρευση επιφυλάξεων γενικά ή την δυνατότητα διατύπωσής τους ως προς ορισμένες μόνο ρητά αναφερόμενες διατάξεις

σύμβαση σε όλες τις περιπτώσεις, είτε θεσπίζουν νέα διάταξη, ειδική, ιδιωτικού διεθνούς δικαίου είτε αν δεν θεσπίσουν νέα διάταξη, διατηρούν σε εφαρμογή το νομικό τους σύστημα, συμπληρωματικά εφαρμοζόμενο, είτε αν δεν διαθέτουν εθνικό (ιδιωτικό διεθνές) σύστημα, αφήνουν το ζήτημα χωρίς ρύθμιση, οπότε και αναλαμβάνει η νομολογία και η επιστήμη να το ρυθμίσουν. Υπάρχει, βεβαίως, και η περίπτωση τα συμβαλλόμενα κράτη να επιθυμούν να αποκλείσουν την μη εφαρμογή των ομοιόμορφων διατάξεων, δηλ. να επιθυμούν την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης σε κάθε περίπτωση, μην κάνοντας χρήση της παρεχόμενης ευχέρειας εκ της συμβάσεως, οπότε κατά τη μεταφορά των συμβατικών κανόνων στην εθνική έννομη τάξη, παραλείπουν τις διατάξεις που του παρέχουν την εν λόγω ευχέρεια⁸⁸. Για όσα, όμως, κράτη δεν προβαίνουν στην παράλειψη αυτή, διατηρείται εξ αυτών η μη εφαρμογή των ομοιόμορφων συμβατικών κανόνων.

Επομένως, αν υποθέσουμε πως ένα κράτος κυρώνει μια διεθνή σύμβαση και εκδηλώνει τη βούληση το ομοιόμορφο δίκαιο να μην εφαρμόζεται σε υποθέσεις με *forum* το ίδιο το κράτος, αλλά να εφαρμόζεται το εθνικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, το οποίο θα οδηγεί και στο εφαρμοστέο δίκαιο, τότε αν δεν εμπλέκονται συμφέροντα υπηκόων άλλων κρατών μελών, εφαρμοστέο είναι, το δίκαιο στο οποίο παραπέμπει το εθνικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο (ακόμα και άλλου κράτους).

Το μοναδικό εμπόδιο που θα μπορούσε να αποτρέψει την εφαρμογή κανόνα αλλοδαπού κανόνα, θα ήταν η δημόσια τάξη (ΑΚ 33)⁸⁹ της οποίας, όμως, η επίκληση ούτε εύκολη ούτε απλή είναι, δεν θα αποτελέσει, δε, αντικείμενο της παρούσας μελέτης.

1.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ

Από την ανάλυση που προηγήθηκε, συνάγεται πως το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο τελεί σε άμεση συνάρτηση και εξαρτάται από τις κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις, τη βούληση των φορέων ενοποίησης για την βελτίωση αλλά και την επινόηση νομοτεχνικών μεθόδων προς πραγμάτωση του σκοπού της ομοιομορφίας και τη βούληση για σταθερότητα στις διεθνείς σχέσεις.

Ταυτόχρονα, το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο πρέπει να τελεί σε σχέση συνεργασίας με τις εθνικές ρυθμίσεις ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Το πρώτο δεν μπορεί να αποφύγει την αναπότρεπτη διαφοροποίηση, ενώ το δεύτερο πρέπει να αντιμετωπίζει ικανοποιητικά τα

γ) οι επιφυλάξεις δεν μπορούν να αντιβαίνουν στο σκοπό και στο αντικείμενο της διεθνούς σύμβασης. Μάλιστα αν σε κάποια διεθνή σύμβαση υπάρχει περιορισμένος αριθμός κρατών και όταν αυτή δε μπορεί να λειτουργήσει χωρίς την εξ όλων των κρατών αποδοχή, τότε είναι δυνατό να αποκλείεται η διατύπωση επιφυλάξεων, πχ στις συνθήκες οικονομικής ολοκλήρωσης

δ) μπορεί ένα κράτος να θεωρηθεί συμβαλλόμενο μέρος έστω και αν η επιφύλαξη του γίνει δεκτή μόνο από ένα συμβαλλόμενο μέρος. Απλά σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη δεν μπορεί να λειτουργήσει η επιφύλαξη αυτή, η οποία θα ισχύει μόνο στο κράτος που τη διατύπωσε και σε αυτό που την αποδέχθηκε.

Τέλος, τονιστέον πως αν η επιφύλαξη επιτρέπεται ρητά από τη διεθνή σύμβαση ως προς συγκεκριμένη διάταξη, τότε δεν επιβάλλεται, να γίνεται δεκτή από τα συμβαλλόμενα κράτη. Αν όμως η επιφύλαξη δεν είναι ρητά επιτρεπτή από τη διεθνή σύμβαση, τότε για να ισχύσει απέναντι στα άλλα κράτη, πρέπει να γίνει δεκτή από αυτά. Για περισσότερα βλ. Ε. Ρούκουνα, *ό.π.*, σελ. 151 επόμεν.

⁸⁸ Αυτό έκανε και το Ηνωμένο Βασίλειο, δίνοντας στους ομοιόμορφους κανόνες της Σύμβασης του Λονδίνου του 1976, ευρύτατο πεδίο εφαρμογής, καλύπτοντας και "πλοία" εκτός ομοιόμορφου δικαίου.

⁸⁹ "Διάταξη αλλοδαπού δικαίου δεν εφαρμόζεται, αν η εφαρμογή της προσκρούει στα χρηστά ήθη ή γενικά στη δημόσια τάξη".

προβλήματα της ενοποίησης και να λύει τις συγκρούσεις εκεί που το πρώτο αφήνει περιθώριο εφαρμογής.

Το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο και το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο δεν μπορούν να βοηθούν ξεχωριστά και η μεταξύ τους συνεργασία είναι απαραίτητη, προκειμένου να είναι αποτελεσματικά.

Η ομοιομορφία των δικαίων δεν αποτελεί μια καθαυτή αξία και αυτοσκοπό ούτε και ταυτίζεται αναγκαστικά με την κοινωνική πρόοδο και τη δικαιοσύνη. Και τούτο καθόσον κάθε διαφορά στην ερμηνεία αλλά και στην εφαρμογή των ομοιόμορφων νομικών κανόνων δεν είναι ούτε αποδοκιμαστέα ούτε και επιβλαβής για την ενοποίηση του δικαίου. Η ομοιομορφία επιδιώκει όμοιες λύσεις σε όμοιες περιπτώσεις, για να μην καταλήγει όμως σε άδικα αποτελέσματα, πρέπει να εγκαταλείπεται εκεί που το περιβάλλον των χωρών δεν είναι όμοιο ή έστω παρεμφερές και όπου η ομοιόμορφη ρύθμιση θα επιφέρει τελικώς άδικες λύσεις. Είναι έργο των νομικών να κρίνουν κατά πόσο οι διεθνείς ομοιόμορφες ρυθμίσεις ανταποκρίνονται στο αίτημα της πραγματικής δικαιοσύνης, εθνικά και διεθνώς και να αντιδρούν ανάλογα.

Ωστε ορθώς ο A. Malintoppi επισημαίνει πως : “Εάν είναι αληθές ότι υπάρχει στο πλαίσιο κάθε κράτους, σε μια δεδομένη ιστορική περίοδο, μια σειρά από κριτήρια για την οικονομική, κοινωνική και πολιτική ευταξία, τα οποία εμπνέουν και τη νομοθετική δραστηριότητα, είναι εξίσου αληθινό ότι και στο πλαίσιο μιας συγκεκριμένης κοινότητας κρατών μπορούν, επίσης, να υπάρξουν κριτήρια για την οικονομική, κοινωνική και πολιτική ευταξία, τα οποία ενδέχεται να καταλήξουν στην υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων που εμπεριέχουν κανόνες διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου, οι οποίοι προορίζονται να ρυθμίσουν μια ανάλογη ύλη στο εσωτερικό των αντίστοιχων εθνικών συστημάτων”.

Επομένως, το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο, όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις σε παγκόσμια κλίμακα ή στα πλαίσια μερικότερων κρατών, στις ειδικότερες εκφάνσεις του δικαίου που καλείται να ρυθμίσει, συντείνει στην διεθνοποίηση και την παγκοσμιοποίηση.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

2. ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ, ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

2.1. Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΗ ΣΦΑΙΡΑ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ήδη από τον 18ο αιώνα, με την φιλελεύθερη οικονομική πολιτική που άρχισε να εφαρμόζεται σε ολοένα και μεγαλύτερο βαθμό, σε συνδυασμό και με την υιοθέτηση των δογμάτων της φιλελεύθερης οικονομικής σχολής, παρατηρήθηκε ραγδαία ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών⁹⁰.

Η βιομηχανική επανάσταση του 19ου αιώνα και κυρίως τα όσα αυτή συνεπαγόταν, όπως ασφάλεια και ταχύτητα στις μεταφορές, αύξηση της χωρητικότητας και των δυνατοτήτων των πλοίων συνέτειναν στην περαιτέρω αύξηση αυτών, όχι μόνον σε κρατικό αλλά κυρίως διακρατικό επίπεδο.

Απότοκος συνέπεια των καθημερινών και πολυάριθμων πλέον συμβάσεων μεταφοράς αγαθών που καταρτίζονται μεταξύ ατόμων που βρίσκονται κατά το πλείστον σε διαφορετικά κράτη, αλλά και ηπείρους, είναι η αυξημένη επίπτωση στη σφαίρα του Δικαίου. Κατ' αυτόν τον τρόπο, παρουσιάζεται σε μεγάλη έκταση το φαινόμενο της σύγκρουσης των ουσιαστικών δικαίων των διαφόρων εμπλεκόμενων κρατών, όσον αφορά τους κανόνες που ρυθμίζουν την μεταφορά των αγαθών, αλλά και της αναπόδραστης ανάγκης ομοιόμορφων ρυθμίσεων, προκειμένου να επιτευχθεί ασφάλεια δικαίου, ως αναλύθηκε εκτενώς στο πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης.

2.2. ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Η χρησιμοποίηση του πλοίου μπορεί να γίνεται για ποικίλους σκοπούς όπως ψυχαγωγικούς, επιστημονικούς, οικονομικούς ή άλλους⁹¹. Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον από πρακτικής απόψεως εμφανίζει η χρησιμοποίηση του πλοίου προς επίτευξη κέρδους, πράγμα που μπορεί να γίνεται τόσο από τον κύριο αυτού (τον πλοιοκτήτη) όσο και από άλλο πρόσωπο (τον εφοπλιστή).

Το αντικείμενο δε της εκμεταλλεύσεως του πλοίου μπορεί να είναι ποικίλο όπως αλιεία, ρυμούλκηση, παροχή θαλάσσιας αρωγής, ψυχαγωγία τρίτων αλλά και η μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων με αντάλλαγμα, στις οποίες ανήκει το μεγαλύτερο βάρος εξ όλων.

2.3. Η ΝΑΥΛΩΣΗ

Η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων διά πλοίου καλείται ναύλωση. Η έννοια της ναυλώσεως περιλαμβάνει τρεις ξεχωριστές περιπτώσεις.

⁹⁰ Κ. Καρδούλης, Γ. Λεβίδης, Η εν στενή έννοια ναύλωσης εις το Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, Αθήνα (1963).

⁹¹ Α. Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος δεύτερος, Α' Η κατά κυριολεξία ναύλωση, Έκδοση τέταρτη, Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη (2003).

Κατά την πρώτη, η οποία και ιστορικά εμφανίστηκε πρώτη, η ναύλωση αποβλέπει στην μερική ή ολική χρησιμοποίηση του πλοίου για ορισμένο χρονικό διάστημα ή για ένα ταξίδι και παίρνει τη μορφή της κατά κυριολεξία ναυλώσεως ή *stricto sensu* ναυλώσεως, αποδεικνυόμενης κυρίως δια ναυλοσυμφώνου. Στα ναυλοσύμφωνα η συμφωνία μεταξύ των δύο μερών (εκναυλωτή και ναυλωτή) είναι αντικείμενο ελεύθερης διαπραγμάτευσης σχετικά με τα επιμέρους δικαιώματα και υποχρεώσεις τους.

Κατά την δεύτερη περίπτωση, η οποία εμφανίστηκε στη συνέχεια κυρίως λόγω της ανάπτυξης μιας νέας κατηγορίας πλοίων, των πλοίων τακτικών γραμμών, η ναύλωση αποβλέπει περισσότερο στο συγκεκριμένο αποτέλεσμα της μεταφοράς των πραγμάτων και αποδεικνύεται δια φορτωτικής (σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων).

Πρέπει να επισημανθεί πως ο χαρακτήρας της συμβάσεως μεταφοράς πραγμάτων είναι *προσχωρητικός*, υπό την έννοια ότι ο εκναυλωτής, κατά κανόνα ισχυρότερος οικονομικά από τον φορτωτή-ναυλωτή, μπορεί εκμεταλλευόμενος την αδυναμία του να καταρτίσει τη σύμβαση κατ' απόλυτη αρέσκειά του καταχρώντας την συμβατική ελευθερία⁹². Αυτό επιτυγχάνεται με την κατάρτιση των έντυπων όρων, που ακολουθεί στο πλαίσιο της τακτικής σύναψης ομοιογενών και τυποποιημένων συμβατικών σχέσεων, ανεξάρτητα από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης σύμβασης και από τους όρους αυτούς δεν υπάρχει περιθώριο παρέκκλισης με βάση ατομικές συμφωνίες. Αυτό συμβαίνει γιατί τα δρομολόγια πλοίων, με τα οποία εκτελούνται μεταφορές χωρίς όμως να εκμισθωθούν συγκεκριμένοι χώροι τους, είναι προγραμματισμένα (πλοία τακτικής γραμμής, *liners*) και δεν επηρεάζονται από τον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης⁹³. Η τυποποίηση των συμβάσεων είναι αποτέλεσμα της αύξησης των φορτώσεων από τους λιμένες απόπλου και κατάπλου, έτσι ώστε οι όροι να είναι προδιατυπωμένοι σε έντυπα υποδείγματα φορτωτικής. Η κατάσταση αυτή ανάγκασε το νομοθέτη να επέμβει με αναγκαστικού χαρακτήρα κανόνες δικαίου προκειμένου να προστατεύσει το ασθενέστερο μέρος της σύμβασης, περιστέλλοντας την αυθαιρεσία του μεταφορέα, απαγορεύοντας τις υπερβολικές ρήτρες για απαλλαγή ή για περιορισμό της ευθύνης του. Αντίθετα, στην πρώτη περίπτωση, τα μέρη είναι συνήθως ισοδύναμης οικονομικής ισχύος και κατά συνέπεια η αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων πραγματώνεται σε αυτό το είδος της ναυλώσεως.

Τέλος, κατά την τρίτη περίπτωση, η ναύλωση αποβλέπει στη μεταφορά επιβατών (σύμβαση μεταφοράς επιβατών), η οποία και συνιστά περίπτωση τελείως διαφορετική από τις δύο προηγούμενες και έχει ιδιαίτερη νομοθετική ρύθμιση, περίπτωση που δε θα μας απασχολήσει στην παρούσα μελέτη.

2.3.1. Η ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ

Η θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων εμφανίστηκε χρονικά μετά τη σύμβαση ναύλωσης. Οι δύο έννοιες δεν πρέπει να συγχέονται. Προς διαχωρισμό των δύο εννοιών και της αξίας του διαχωρισμού αυτού πρέπει να επισημανθούν τα κατωτέρω :

⁹² Γενικότερα για τον έλεγχο των όρων των συμβάσεων προσχωρήσεως βλ. Ε. Alexandridou, *Conditions generals des contrats*, στη *Revue Hellenique de Droit International* (1988), vol. 40-41, n. 1, σελ. 205 επόμενα.

⁹³ Α. Γεωργιάδης, Ο δικαστικός έλεγχος του περιεχομένου των συμβάσεων ναυλώσεως, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή (1998).

Η σύμβαση ναυλώσεως και η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων έχουν κατ' αρχήν το κοινό χαρακτηριστικό γνώρισμα πως στηρίζονται στην θέληση να εκτελεσθεί μεταφορά δια θαλάσσης και μάλιστα η μεταφορά αυτή βρίσκεται σε άμεση σύνδεση με το πλοίο. Και οι δύο συμβάσεις, έχουν αφετηρία τη ναύλωση. Όμως, οι δυο συμβάσεις διακρίνονται μεταξύ τους, αφού υπόκεινται σε διαφορετικό νομικό καθεστώς.

Για να διακρίνει κανείς αν μια σύμβαση είναι ναύλωση ή μεταφορά πραγμάτων μπορεί να στηριχθεί σε εξωτερικά στοιχεία, τα οποία όμως δεν αποτυπώνουν την οργανική διαφορά των δύο συμβάσεων και μόνο ως βοήθημα στην ένταξη της σύμβασης στην μία ή στην άλλη περίπτωση μπορεί να τα χρησιμοποιήσει.

Ως διακριτικό γνώρισμα μπορεί αρχικά να χρησιμεύσει το έγγραφο που χρησιμοποιείται στις συμβάσεις. Στην ναύλωση η σύμβαση αποδεικνύεται με το ναυλοσύμφωνο ενώ στη σύμβαση μεταφοράς έγγραφο αποδεικτικό είναι η φορτωτική⁹⁴. Βέβαια, το κριτήριο αυτό δεν συνιστά απόλυτο γνώρισμα, καθώς σε πολλές περιπτώσεις το ναυλοσύμφωνο ακολουθείται και από έκδοση φορτωτικής, το οποίο γίνεται για να είναι δυνατή από τον κύριο του φορτίου η ενεχύραση του μεταφερόμενου πράγματος και η μεταβίβαση της επ' αυτού κυριότητας. Αν η φορτωτική δεν εκδοθεί, οι παραπάνω νομικές ενέργειες δε δύνανται να πραγματοποιηθούν, καθώς προϋποθέτουν παράδοση των πραγμάτων στον ενεχυρούχο δανειστή ή στον αγοραστή, χωρίς όμως να βρίσκονται στην κατοχή του κυρίου τους⁹⁵.

Ως επόμενο διακριτικό γνώρισμα συνιστά το είδος του πλοίου που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση εκάστοτε συμβάσεως. Η ναύλωση απαιτεί, τις περισσότερες φορές, “πλανώμενα” πλοία, πλοία δηλαδή που δεν ακολουθούν ορισμένο δρομολόγιο, αλλά τα οποία επιβάλλονται να χρησιμοποιηθούν λόγω του είδους του φορτίου που μεταφέρεται, του όγκου του, ή άλλων τυχόν χαρακτηριστικών που επιβάλλουν πλοία ειδικής χωρητικότητας, κατασκευής και εξοπλισμού. Η μεταφορά πραγμάτων πραγματοποιείται με δρομολογημένα πλοία, πλοία τακτικών γραμμών, όπως προειπώθηκε, με προγραμματισμένα δρομολόγια και διαδρομές.

Επίσης, το φορτίο στη σύμβαση ναυλώσεως έχει ατομικά προσδιορισμένα χαρακτηριστικά, κατ' είδος, όγκο ή βάρος, ενώ στη μεταφορά πραγμάτων η εν λόγω εξειδίκευση

⁹⁴ Για την έννοια, τα είδη, την έκδοση, το περιεχόμενο και τις λειτουργίες της θαλάσσιας φορτωτικής βλ. Ιω. Κοροτζή, Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, Αθήνα (1996).

⁹⁵ Με τον όρο θαλάσσια φορτωτική θεωρείται, τόσο κατά την επιστήμη, όσο και κατά τη νομολογία το έγγραφο στο οποίο ο θαλάσσιος μεταφορέας ή και ο εκναυλωτής δηλώνει, ότι ορισμένα εμπορεύματα φορτώθηκαν ή παρελήφθησαν προς φόρτωση σε συγκεκριμένο πλοίο, με σκοπό να μεταφερθούν και να παραδοθούν στον παραλήπτη κατά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού του, εμπεριέχει δικαίωμα νομής του κομιστή του στα εμπορεύματα που αναφέρονται σε αυτό και με τη μεταβίβαση του μεταβιβάζεται η νομή των εμπορευμάτων ή και εμπράγματα δικαιώματα σε αυτά.

Η φορτωτική ως αξιόγραφο, απ' ενός μεν ενσωματώνει τη νομή των πραγμάτων που φορτώθηκαν, απ' ετέρου δε την αξίωση για την απόδοση τούτων. Οι ιδιότητες αυτές της φορτωτικής συνεπάγονται το επιτρεπτό τη σύστασης ή της μεταβίβασης της κυριότητας ή άλλου εμπράγματου δικαιώματος με τη μεταβίβασή της σε τρίτο. Επίσης, στα άρθρα 172 ΚΙΝΔ και 978 ΑΚ ορίζεται ότι μαζί με την παράδοση της φορτωτικής στον κομιστή που νομιμοποιείται κατά τις διατάξεις του άρθρου 171 ΚΙΝΔ (με εκχώρηση ή με οπισθογράφηση), μετατίθεται και η νομή των εμπορευμάτων και εν γένει κινητών πραγμάτων.

Προκύπτει επομένως ότι η φορτωτική ως αξιόγραφο εκπληρώνει αφενός μεν ενοχική λειτουργία, δηλαδή την αξίωση του κομιστή που νομιμοποιείται να ζητήσει να του παραδοθούν τα εμπορεύματα στο λιμάνι του προορισμού, η οποία ονομάζεται και νομιμοποιητική λειτουργία, αφετέρου δε εμπράγματη λειτουργία, δηλαδή την απόκτηση της νομής τούτων από το λήπτη, μέσω της οποίας ο νομέας μπορεί να συστήσει ή να μεταβιβάσει ανάλογα με τη συμφωνία των συμβαλλομένων μερών οποιοδήποτε εμπράγματο δικαίωμα.

Ειδικότερα επί αυτού βλ. Ιω. Κοροτζή, ό.π., σελ. 25 επόμ.

δεν έχει ιδιαίτερη σημασία, γι' αυτό άλλωστε στη μεταφορά πραγμάτων τα πλοία είναι δρομολογημένα ή πλοία γραμμής και χωρίς ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Περαιτέρω, η σύμβαση ναυλώσεως διατηρεί τα χαρακτηριστικά της ατομικότητάς της και συνεχίζει να διέπεται από την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων, με μέρη οικονομικά ισοδύναμα, που διαπραγματευόμενα θέτουν τους όρους στο ναυλοσύμφωνο των επιμέρους δικαιωμάτων και υποχρεώσεών τους, όπως καταδείχθηκε ανωτέρω. Στην σύμβαση μεταφοράς, όμως, η ατομικότητα αυτή, δεν διατηρείται, καθώς η μαζικότητα με την οποία συνάπτονται καθημερινά συμβάσεις μεταφοράς πραγμάτων, οδηγεί στην τυποποίηση των όρων των φορτωτικών και στον προσχωρητικό τους χαρακτήρα, με μέρη οικονομικά άνισα, γεγονός που οδήγησε τον νομοθέτη στην προάσπιση του φορτωτή, ο οποίος στερείται ευχέρειας διαπραγματεύσεων, με τις ρυθμίσεις που θα δούμε στις επόμενες παραγράφους.

Ωστόσο, το κύριο στοιχείο που θα μπορούσε να διακρίνει με ασφάλεια τις δύο συμβάσεις είναι το αντικείμενό τους. Αντικείμενο στη ναύλωση είναι το ίδιο το πλοίο, εν όλω ή εν μέρει, γυμνό ή συνηθέστερα εξοπλισμένο. Παραχωρείται το πλοίο συνήθως με τον πλοίαρχο και το πλήρωμά του ως χώρος, προκειμένου να δεχθεί τα πράγματα που πρόκειται να μεταφερθούν. Αντικείμενο, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων είναι τα πράγματα προς μεταφορά και όχι το ίδιο το μεταφορικό μέσο. Αφορά δηλαδή το περιεχόμενο του μεταφορικού μέσου, που είναι τα προς μεταφορά πράγματα.

Και στα δύο είδη συμβάσεων, η κύρια υποχρέωση διαμορφώνεται σε άμεση συνάρτηση με το αντικείμενό τους. Στη ναύλωση παροχή και κύρια υποχρέωση του εκναυλωτή είναι να θέσει στη διάθεση του ναυλωτή το πλοίο, με ή χωρίς τις υπηρεσίες του πλοίαρχου και του πληρώματος, ενώ στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, η παροχή και κύρια υποχρέωση του μεταφορέα είναι η παραλαβή, μεταφορά και παράδοση των πραγμάτων στον τόπο προορισμού τους.

2.4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Η κατάσταση που περιγράψαμε πιο πάνω, ήτοι η αδύναμη θέση των ναυλωτών σε σχέση με τους εκναυλωτές - μεταφορείς, θέση που τους υποχρέωνε να αποδέχονται τις ρήτρες - ως γενικούς όρους συναλλαγών - που οι τελευταίοι περιελάμβαναν στα ναυλοσύμφωνα, προκειμένου να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους, είχε ως αποτέλεσμα να αποκλείεται η οποιαδήποτε δυνατότητα διαπραγμάτευσης των όρων των συμβάσεων και να επιβαρύνονται μονομερώς οι ναυλωτές⁹⁶. Η κατάσταση αυτή, ως ήταν φυσικό, γέννησε αντιδράσεις εκ μέρους των ναυλωτών ή φορτωτών, αλλά ακόμα και εκ μέρους των ασφαλιστών, οι οποίοι αναλάμβαναν την ασφάλιση των φορτίων, χωρίς όμως σε περίπτωση θαλάσσιων κινδύνων να μπορούν να ασκήσουν το δικαίωμα της αναγωγής κατά των μεταφορέων, ακριβώς εξαιτίας των απαλλακτικών ρητρών⁹⁷.

⁹⁶ Για περισσότερα βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο II, Ναύλωση-Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων*, Έκδοση έκτη, Σάκουλας Αθήνα-Θεσσαλονίκη (2007), σελ. 289 επόμενα.

⁹⁷ Η μέχρι σήμερα προσέγγιση των ναυτικών δικαίων διαφόρων χωρών επιτεύχθηκε κατά διάφορους τρόπους, με πρωτοβουλία είτε ιδιωτικών οργανώσεων είτε κρατών.

Πρώτα - πρώτα με την πρωτοβουλία ιδιωτικών οργανώσεων εκπονούνται για συγκεκριμένα θέματα ενιαίοι κανόνες, με τη μορφή γενικών συναλλακτικών όρων συνήθως, τους οποίους περιλαμβάνουν οι συμβαλλόμενοι στα ναυλοσύμφωνα και τις φορτωτικές. Με την ευρεία και συνεχή αποδοχή τους, οι κανόνες αυτοί επηρεάζουν πλατιά τις συμβατικές ρυθμίσεις και διεισδύουν βαθμιαία στις εσωτερικές νομοθεσίες συντελώντας στην προσέγγιση των

Η πρώτη κρατική αντίδραση ήταν αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών, περί τα τέλη του 19^{ου} αιώνα⁹⁸. Το αμερικάνικο Κογκρέσο ψήφισε τον Harter Act, το οποίο ήταν το πρώτο στη σειρά νομοθέτημα, αποτέλεσε μάλιστα και την αφορμή και άλλες χώρες φορτωτικές να αντιδράσουν και έθεσε τα πρώτα όρια στην ασυδοσία των μεταφορέων, καθιερώνοντας αναγκαστικούς κανόνες για τις υποχρεώσεις και την ευθύνη τους.

Ο Harter Act αποτέλεσε την αρχή, ωστόσο και της συνειδητοποίησης εκ μέρους των μεταφορέων πως δεν ήταν πλέον δυνατό να παραμένουν απολύτως ελεύθεροι και πως υπήρχε πλέον ανάγκη να θεσπισθούν ομοιόμορφοι κανόνες δικαίου για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων.

Κατ' αυτόν τον τρόπο ακολούθησαν διαπραγματεύσεις και συζητήσεις σε διεθνές επίπεδο, στα πλαίσια της Ναυτικής Επιτροπής της Ενώσεως Διεθνούς Δικαίου (International Law Association), η οποία το έτος 1921 συνέταξε σειρά κανόνων για φορτωτικές, οι οποίοι έγιναν δεκτοί κατά τη συνάντηση της Επιτροπής στη Χάγη, γι' αυτό αποκλήθηκαν και Κανόνες Χάγης.

Αρχικά, οι Κανόνες αυτοί συντάχθηκαν με σκοπό να γίνουν αποδεκτοί εκουσίως και να υιοθετούνται οικειοθελώς από τις ισχυρές πλοιοκτήτριες εταιρίες, ώστε να ακολουθήσουν και οι ασθενέστερες και να εξαπλωθούν σε διεθνές επίπεδο⁹⁹. Παρά την αρχική, όμως, πρόθεση, οι προσδοκίες δεν επαληθεύτηκαν και τελικά κατέστη αναγκαία η επιβολή των ρυθμίσεων με τη μορφή διεθνούς σύμβασης ώστε να επιβληθούν νομοθετικά. Η προσπάθεια αυτή που κατέληξε στην υπογραφή της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών (1924) γνωστή περισσότερο με την ονομασία “Κανόνες Χάγης”, αποσκοπούσε στην εξισορρόπηση των συμφερόντων των φορτωτών και των θαλάσσιων μεταφορέων μέσω της ενοποίησης ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και της καθιέρωσης απαγορεύσεων σε σχέση με τη θέσπιση ασύδοτων σε αυτές απαλλακτικών ρητρών. Η Διεθνής αυτή Σύμβαση, με πρωτότυπο κείμενο στη γαλλική γλώσσα, δεν αφορούσε στη ρύθμιση καθ' ολοκληρίαν της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων αλλά, όπως άλλωστε και ο τίτλος της υποδηλώνει, στην ενοποίηση ορισμένων κανόνων σε σχέση με τη φορτωτική. Ειδικότερα, ρυθμίστηκαν οι βασικές υποχρεώσεις του θαλάσσιου μεταφορέα, η μέγιστη προστασία του μέσω απαλλακτικών ρητρών και ένα σύστημα περιορισμού της ευθύνης του με αναφορά στην ποσότητα ή στην αξία των μεταφερόμενων πραγμάτων κατά δέμα ή μονάδα.

Το έτος 1968, η αρχική αυτή Διεθνής Σύμβαση τροποποιήθηκε με ένα Πρωτόκολλο, γνωστό ως Πρωτόκολλο ή Κανόνες Βίσμπτυ από την ομώνυμη πόλη της νήσου Γκότλαντ της Βαλτικής, γνωστή στην ιστορία από τη μεσαιωνική συλλογή με τον τίτλο “θαλάσσιο δίκαιο του

ναυτικών δικαίων των διαφόρων χωρών. Όμως, η διαδικασία αυτή ενοποίησης που εξαρτάται απ' την εκούσια αποδοχή των ενιαίων κανόνων απ' τους ενδιαφερόμενους, δεν μπορεί να λειτουργήσει σε θέματα δημοσίου ναυτικού δικαίου ή σε θέματα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου με αναγκαστικό χαρακτήρα, σε εξωσυμβατικές σχέσεις, ή εκεί, όπου ανταρσών ομάδες ισχυρών συμφερόντων. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, προτιμάται η οδός των διεθνών συμβάσεων. Οι διεθνείς αυτές συμβάσεις, στη συνέχεια, κυρώνονται από τα κατ' ιδίαν κράτη και τότε στις διεθνείς σχέσεις υπερισχύουν έναντι των εσωτερικών ρυθμίσεων, ως αναλύθηκε στο πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης.

⁹⁸ Ο Harter Act ψηφίστηκε το 1893 από το αμερικάνικο Κογκρέσο και καθιέρωσε αναγκαστικούς κανόνες για τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του θαλάσσιου μεταφορέα εφαρμοστέους σε όλα τα πλοία που έκαναν μεταφορές από και προς ΗΠΑ, δικαίως δε χαρακτηρίστηκε ως “επαναστατικό νομοθέτημα για την εποχή του και σταθμός στο δίκαιο της θάλασσας”, επί αυτού βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 291 και Σ. Μαναρδάκη, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα για την απώλεια ή την καταστροφή του φορτίου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιριών 2008, τόμος 14, τεύχος 12, σελ. 1339 επόμε.

⁹⁹ Ιω. Σχινιάς, Πηγαί του ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, (1977), σελ.72.

Βίσμπυ”, που εφαρμοζόταν από τον 15ο αιώνα ως εθιμικό δίκαιο στη Βαλτική και τη Βόρεια Θάλασσα, οπότε πλέον η αρχική Σύμβαση μετονομάστηκε σε “Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ” (Hague-Visby Rules)¹⁰⁰. Το Πρωτόκολλο αυτό, όπως θα αναλύσουμε και πιο κάτω, είχε ως σκοπό να τροποποιήσει ορισμένες διατάξεις της αρχικής Συμβάσεως, οι οποίες δημιουργούσαν προβλήματα κατά την εφαρμογή τους¹⁰¹. Τα κυριότερα από τα θέματα αυτά, αφορούσαν στα όρια της ευθύνης του μεταφορέα, στην εισαγωγή διάταξης για την μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια και στον πληρέστερο καθορισμό του πεδίου εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης. Το έτος 1979 ακολούθησε δεύτερη τροποποίηση της αρχικής Συμβάσεως, η οποία εισήγαγε νέα νομισματική μονάδα για τον υπολογισμό του ποσοτικού ορίου της οφειλόμενης από τον μεταφορέα αποζημίωσης με ταυτόχρονη αύξηση του ορίου αυτού.

Ωστόσο, σε βάρος της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών του 1924 και των τροποποιητικών Πρωτοκόλλων ασκήθηκε εντονότατη κριτική, με βασικά σημεία το γεγονός ότι περιέχει διατάξεις ξεπερασμένες τόσο από τον χρόνο όσο και από τις οικονομικές εξελίξεις αλλά και ότι ευνοούσε τα συμφέροντα των μεταφορέων και των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων σε βάρος των φορτωτών και των αναπτυσσομένων χωρών.

Η Σύμβαση του Αμβούργου (1978)¹⁰², αποτέλεσε πρωτοβουλία των αναπτυσσόμενων χωρών, οι οποίες ζήτησαν τη συνδρομή του ΟΗΕ προκειμένου να καταρτισθεί μία νέα δικαιότερη Διεθνής Σύμβαση. Ο ΟΗΕ ανέθεσε την προσπάθεια στους δυο οργανισμούς του την UNCITRAL¹⁰³ και στην UNCTAD¹⁰⁴, οι οποίες επεξεργάστηκαν σχέδιο Διεθνούς Συμβάσεως, το οποίο αποσκοπούσε να αντικαταστήσει τη Σύμβαση των Βρυξελλών και τις τροποποιήσεις της. Η νέα Διεθνής Σύμβαση υπογράφηκε το 1978 στο Αμβούργο της Γερμανίας και γι’ αυτό άλλωστε είναι περισσότερο γνωστή με την ονομασία “Κανόνες του Αμβούργου”.

Η νέα αυτή Σύμβαση είναι μοντέρνα και φιλόδοξη, ενώ αποτελεί πλέον ένα ολοκληρωμένο νομοθέτημα για τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, το οποίο δεν περιορίζεται όπως οι προγενέστερες σε ορισμένους μόνο κανόνες σε σχέση με την φορτωτική, αυξάνει, δε, τα όρια ευθύνης του μεταφορέα και καταργεί πολλές ρυθμίσεις που τον ευνοούν υπό το προγενέστερο καθεστώς.

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές πως τα διεθνή κείμενα που αφορούν στη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων δεν είναι ούτε ένα ούτε δύο ούτε τρία, ενώ το πρόβλημα γίνεται πιο εμφανές, αν αναλογισθεί κανείς πως ούτε τα ίδια κράτη κύρωσαν τις ίδιες Συμβάσεις ούτε τα κράτη που κύρωσαν τη Σύμβαση των Βρυξελλών κύρωσαν και τις τροποποιήσεις αυτής, πολλώ δε μάλλον πολλές φορές διατήρησαν και την προγενέστερη Σύμβαση μην καταγγέλλοντας την. Ερχόμαστε, λοιπόν, μετά την εξελικτική πορεία των διεθνών κειμένων να αναλύσουμε το πρόβλημα που παρουσιάζεται από την συνύπαρξή τους, κυρίως σε σχέση με την επίτευξη της ομοιομορφίας, που ήταν άλλωστε και ο σκοπός καθιέρωσης όλων των ρυθμίσεων, αλλά και στοιχείο ανάλυσης της παρούσας μελέτης.

¹⁰⁰ Βλ. Π. Σωτηρόπουλο, Οι κανόνες του Βίσμπυ, Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου (1994), σελ 301 και Ιω. Κοροτζή, Ναυτικό δίκαιο, Τόμος δεύτερος, Αντ. Ν. Σάικουλας, Αθήνα-Κομοτηνή (2005).

¹⁰¹ Επί των αδυναμιών των Κανόνων της Χαγής, βλ. Zulkifli Hasan and Nazli Ismail, The weaknesses of the Hague-Rules and the extent of reforms made by the Hague-Visby Rules, <http://zulkiflihasan.files.wordpress.com/2008/06/microsoft-word-hague-visby-rules.pdf>

¹⁰² The United Nations Convention of the carriage of Goods by Sea (1978), The Hamburg Rules.

¹⁰³ United Nations Conference on International Trade Law, <http://www.uncitral.org/index.html>.

¹⁰⁴ United Nations Conference on Trade and Development, <http://www.unctad.org/Templates/StartPage.asp?InfItemID=2068>.

2.4.1. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 (Κανόνες Χάγης) βρήκε ευρεία αποδοχή από μεγάλο σύνολο κρατών και υιοθετήθηκε από 88 κράτη-μέλη¹⁰⁵, ενώ είναι χαρακτηριστικό πως έτυχε αποδοχής και από κράτη μη μέλη, τα οποία περιέλαβαν τις διατάξεις της αυτούσιες ή προσαρμοσμένες στο εθνικό τους δίκαιο. Επομένως, ως αρχικό νομοθέτημα συνέτεινε με αποφασιστικό τρόπο στην καθιέρωση της ομοιομορφίας στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά.

Όμως, οι ανάγκες για αλλαγή, συνδυασμός των πολιτικών και οικονομικών εξελίξεων, οδήγησαν στις τροποποιήσεις της μέσω Πρωτοκόλλων¹⁰⁶, από τις οποίες το μεν πρώτο υπογράφηκε το 1968, ετέθη σε ισχύ το 1977 και δεν εφαρμόζεται παρά σε 27 χώρες, φέροντας το πρώτο πλήγμα στην ομοιομορφία που είχε εδραιωθεί με την αρχική Σύμβαση, το δε δεύτερο υπογραφέν 11 χρόνια αργότερα, ήτοι το 1979 και τεθέν σε ισχύ το 1984 δεν κυρώθηκε παρά από 9 χώρες, επιφέροντας με τη σειρά του το δεύτερο πλήγμα στην ομοιομορφία.

Πρέπει, μάλιστα, να τονισθεί πως άλλα κράτη έχουν κυρώσει μόνο την αρχική Σύμβαση¹⁰⁷, άλλα κράτη έχουν κυρώσει τόσο την αρχική Σύμβαση όσο και τις τροποποιήσεις της, όπως και η Ελλάδα¹⁰⁸, ενώ άλλα κράτη κύρωσαν μόνο την αρχική Σύμβαση με μία εκ των τροποποιήσεών της. Παρατηρείται δηλ. το φαινόμενο κάποια κράτη να εφαρμόζουν είτε το πρώτο είτε το δεύτερο τροποποιητικό Πρωτόκολλο μετά από καταγγελία της αρχικής Σύμβασης, ή εμφανίζεται ισχύς και των δύο Πρωτοκόλλων μετά από καταγγελία της Σύμβασης, ή η κύρωση των δύο Πρωτοκόλλων χωρίς καταγγελία της αρχικής Σύμβασης ή τέλος κύρωση μόνο του τελευταίου Πρωτοκόλλου¹⁰⁹. Αυτό συμβαίνει γιατί αρκετές χώρες προσχωρούν σε νεότερη Σύμβαση χωρίς καταγγελία της προηγούμενης, μολοντί πρόθεση του διεθνούς νομοθέτη ήταν να αντικατασταθεί η παλιότερη Σύμβαση. Η πρόθεσή του, όμως, δεν συνιστά προϋπόθεση προσχώρησης στη νεότερη Σύμβαση, έτσι ώστε τελικά η συνύπαρξη να αφορά και τις τρεις Συμβάσεις ή μόνο δύο σε διαφορετικούς συνδυασμούς¹¹⁰: για παράδειγμα συνυπάρχουν οι Συμβάσεις του 1924 με του 1968 και του 1979, ή του 1924 με του 1968 ή του 1924 με το 1979 ή του 1968 με το 1979¹¹¹. Εκτός αυτού, δεν λείπουν οι χώρες που αρνήθηκαν να αποδεχθούν τη Διεθνή Σύμβαση και τις τροποποιήσεις της, ώστε στις μεν εθνικές μεταφορές να εφαρμόζουν το εθνικό τους δίκαιο στις δε διεθνείς το δίκαιο που υποδεικνύεται από το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο ως εφαρμοστέο.

¹⁰⁵ Βλ. http://www.comitemaritime.org/year/2007_8/pdffiles/YBK_07_08/contents/brussels.pdf.

¹⁰⁶ Οι Κανόνες αυτοί, αποτελούν τροποποίηση των παλαιότερων Κανόνων της Χάγης του 1924, που απέβλεπαν, όπως επισημάνθηκε να προστατεύσουν τους εμπόρους από τη αυθαιρέσια των θαλάσσιων μεταφορέων, οι οποίοι εκμεταλλεύονταν την αυξημένη διαπραγματευτική τους δύναμη κατά τον 19ο αιώνα και τις αρχές του 20^{ου} και επέβαλαν καταπλεονεκτικούς όρους στις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς, προκειμένου να περιορίζουν εξαιρετικά την ευθύνη τους. Οι Κανόνες στην τροποποιημένη ή την αρχική τους μορφή έχουν επικυρωθεί από τα περισσότερα κράτη του κόσμου και είναι ενσωματωμένοι σχεδόν σε όλες τις φορτωτικές.

¹⁰⁷ Στο σύστημα αυτό παραμένουν 65 κράτη.

¹⁰⁸ Το έτος 1992, η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924, όπως τροποποιήθηκε και με τα δύο Πρωτόκολλα, με τον νόμο 2107/1992, του οποίου η ισχύς ξεκίνησε στις 23.6.1993.

¹⁰⁹ Για παραδείγματα χωρών σε σχέση με τα διεθνή κείμενα βλ. Ε. Γκογκολίνα-Οικονόμου, *ό.π.*, σελ. 856.

¹¹⁰ Ωστε, ορθά, υποστηρίχθηκε πως η συνύπαρξη διεθνών συμβάσεων με το ίδιο αντικείμενο, αλλά με διαφορετικές αντιλήψεις "αποτελεί πηγή διεθνώς χωλών σχέσεων στο πεδίο του ναυτικού επιχειρηματία", βλ. επί αυτού Α. Αντάπασης, Περιορισμός της ευθύνης για τις ναυτικές απαιτήσεις (γνωμοδότηση), Κοινοδίκιον (1997), τόμος 3, σελ. 38.

¹¹¹ Για περισσότερα βλ. Ε. Γκογκολίνα-Οικονόμου, *ό.π.*, σελ. 856 και 860.

Επίσης, σε όλα τα παραπάνω προστίθεται και το τρίτο πλήγμα στην ομοιομορφία του δικαίου, ήτοι οι Κανόνες του Αμβούργου, οι οποίοι αφότου τέθηκαν σε εφαρμογή το έτος 1992 δεν κυρώθηκαν παρά από 30 συνολικά κράτη¹¹², στην πλειοψηφία τους αφρικανικά και χωρίς αξιόλογους εμπορικούς στόλους, ενώ κανένα από τα μεγάλα ναυτικά κράτη δεν προσχώρησε σε αυτούς. Οι Κανόνες αυτοί, αποτελούν αποσταθεροποιητικό παράγοντα¹¹³, γιατί διαθέτουν ευρύ πεδίο εφαρμογής, όπως θα αναλύσουμε παρακάτω¹¹⁴.

Η κατάσταση αυτή, αν συνδυασθεί με το γεγονός ότι και κάθε μία από τις διεθνείς συμβάσεις έχει δικό της πεδίο εφαρμογής, περιέχει σε ορισμένα σημεία διαφορετικές διατάξεις ειδικά ως προς το ζήτημα των ορίων ευθύνης για τον μεταφορέα και ακόμη περισσότερο αν ληφθεί υπόψη πως μεγάλες ναυτικές δυνάμεις, όπως οι ΗΠΑ, δεν συντονίζουν την πορεία τους με αυτή των υπολοίπων κρατών αλλά επιμένουν να ρυθμίζουν τα θέματα μονομερώς και να επιβάλλουν τις εθνικές τους επιλογές σε συναλλαγές μαζί τους¹¹⁵, καθιστούν σαφές πως το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, ειδικά σε ό,τι αφορά την ευθύνη του μεταφορέα, δεν φαίνεται να είναι ούτε ομοιόμορφο ούτε σταθερό. Επίσης, σε όλα αυτά προστίθενται και τα θέματα που εκτέθηκαν στο πρώτο μέρος της μελέτης αφορόντα στα προβλήματα ερμηνείας και εφαρμογής των εν γένει ομοιόμορφων ρυθμίσεων. Μάλιστα, οι τροποποιήσεις αποδυναμώνουν την ομοιομορφία και προκαλούν εύλογα ερωτηματικά ως προς το εάν, τελικά, επιτυγχάνουν τον σκοπό τους περί καθιέρωσης κοινού δικαίου και πρακτικής διευκόλυνσης των συναλλαγών.

Ερχόμαστε, λοιπόν, πλέον στην ανάγκη να εξετάσουμε τις πιο βασικές από τις διατάξεις των Διεθνών συμβάσεων, μιας που η διεξοδικότερη παρουσίασή τους θα ήταν σκοπός άλλης μελέτης, ώστε να εντοπίσουμε πότε τυγχάνει εφαρμογής καθεμία εξ αυτών, τι ορίζει καθεμία εξ αυτών στο θέμα των ορίων ευθύνης του μεταφορέα και σε τι διαφέρει από τις άλλες, να εξετάσουμε τι ισχύει στην Ελλάδα, ποιος ο ρόλος των κανόνων σύγκρουσης και πότε ενεργοποιούνται και, τέλος, να απαντήσουμε στο ερώτημα εάν το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων είναι ή όχι στην πράξη ομοιόμορφο.

¹¹² Η Ελλάδα δεν συμπεριλαμβάνεται σε αυτά τα κράτη.

¹¹³ Ο Brian Makins στο άρθρο "Uniformity of the law of the carriage of goods by sea in the 1990s : The Hamburg Rules-a casualty", ANZMLJ Journal, vol. 8, part 1, σελ. 34 επόμε., <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1991/4.pdf>, εκφέρει την άποψη πως οι Κανόνες του Αμβούργου είναι ώρα να εγκαταλειφθούν και επίσης πως οι χώρες που τους κύρωσαν δεν αντιπροσωπεύουν παρά το 2% από το εκτόπισμα του συνολικού διεθνούς εμπορίου.

¹¹⁴ Εκτός, όμως, από αυτό, οι Κανόνες του Αμβούργου επηρέασαν και κάποιες ευρωπαϊκές αλλά και μη ευρωπαϊκές νομοθεσίες και εμφανίζονται υβρίδια καθεστώτα Χάγης ή Χάγης-Βίσμπυ και Κανόνων του Αμβούργου, τα οποία δεν είναι ίδια στις χώρες αυτές. Τούτο έκαναν, μεταξύ άλλων, η Κίνα, ο Καναδάς, η Αυστραλία και οι σκανδιναβικές χώρες.

¹¹⁵ Οι ΗΠΑ παραμένουν στο σύστημα των Κανόνων της Χάγης που ακολουθεί και η Carriage of Goods by Sea Act, γνωστή με το ακρωνύμιο COSGA, που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές από και προς ΗΠΑ.

2.5. ΟΙ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΧΑΓΗΣ, ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ ΚΑΙ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

2.5.1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης των Βρυξελλών ορίζεται στο άρθρο 10¹¹⁶. Βάσει της αρχικής διατύπωσης αυτού (Σύμβαση του 1924) οι διατάξεις της εφαρμόζονται σε κάθε φορτωτική που εκδίδεται σε οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα κράτη. Κατ' αρχήν, συνάγεται, πως για τη Διεθνή Σύμβαση, καλυπτόμενη μεταφορά είναι μόνο αυτή για την οποία υπάρχει φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο, τα οποία πρέπει να αποτελούν τον τίτλο της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Επιπλέον, προκειμένου να εφαρμοσθεί πρέπει η φορτωτική να έχει εκδοθεί σε κάποιο από τα συμβαλλόμενα κράτη, κράτος που να έχει κυρώσει τη Σύμβαση. Όμως, η διατύπωση αυτή ήταν κάπως αόριστη και μη εξειδικευμένη, δημιουργώντας την εντύπωση πως η Σύμβαση εφαρμόζεται και στις εθνικές μεταφορές των κρατών, ήτοι αυτές που γίνονται μεταξύ των λιμένων τους. Ωστόσο, κάτι τέτοιο ξέφευγε από τις προθέσεις τόσο του αρχικού νομοθέτη όσο και των κρατών που είχαν κυρώσει τη Σύμβαση, τα οποία ήθελαν να διατηρήσουν την εφαρμογή των εθνικών τους δικαίων στις εσωτερικές τους σχέσεις. Εξάλλου, σύμφωνα με τον σκοπό της Σύμβασης, ο οποίος ήταν η επίτευξη ομοιομορφίας στις θαλάσσιες μεταφορές μέσω της ενοποίησης του δικαίου σχετικά με τις φορτωτικές, αυτή αφορούσε τις διεθνείς μεταφορές, αυτές δηλ. στις οποίες εμφανίζεται κάποιο στοιχείο αλλοδαπότητας.

Στη συνέχεια το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ (1968), τροποποίησε το αρχικό άρθρο 10, με το άρθρο 5, διασαφηνίζοντας το περιεχόμενό του. Στη νέα διατύπωσή του το άρθρο 10 ορίζει πως οι διατάξεις της Σύμβασης θα τυγχάνουν εφαρμογής μόνο στη φορτωτική “που αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων σε δύο διαφορετικά κράτη, αν συντρέχει μια από τις ακόλουθες περιπτώσεις : α) η φορτωτική εκδοθεί σε συμβαλλόμενο Κράτος ή β) η μεταφορά γίνεται από λιμένα συμβαλλόμενου Κράτους ή γ) η σύμβαση μεταφοράς που περιέχεται ή της οποίας αποτελεί αποδευκτικό στοιχείο η φορτωτική προβλέπει ότι οι διατάξεις αυτής της Σύμβασης ή της νομοθεσίας οποιουδήποτε Κράτους που τις εφαρμόζει θα διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς, ανεξάρτητα από την εθνικότητα του πλοίου, του μεταφορέα, του φορτωτή, του παραλήπτη ή οποιουδήποτε άλλου ενδιαφερόμενου προσώπου”.

Ήδη από τον ορισμό καθίσταται σαφές πως προϋπόθεση για την εφαρμογή της Σύμβασης είναι η μεταφορά να καλύπτεται από φορτωτική και ακόμη η μεταφορά να πραγματοποιείται μεταξύ λιμένων διαφορετικών κρατών, άρα να υπάρχει το στοιχείο της αλλοδαπότητας που να καθιστά τη μεταφορά διεθνή, σημείο που βελτίωσε την προγενέστερη Σύμβαση. Όταν συντρέχουν τα δύο ανωτέρω η Σύμβαση θα εφαρμόζεται εφόσον η φορτωτική εκδόθηκε σε συμβαλλόμενο κράτος (α περίπτωση) ή εφόσον η φορτωτική έχει αφετηρία λιμένα συμβαλλόμενου κράτους (β περίπτωση). Δεν απαιτείται, λοιπόν, εξ αντιδιαστολής, ούτε η μεταφορά να γίνεται μεταξύ λιμένων συμβαλλομένων κρατών ούτε η μεταφορά να γίνεται προς συμβαλλόμενο κράτος.

Σε σχέση με την τρίτη διαζευκτική περίπτωση (γ περίπτωση) καθιερώνεται η λεγόμενη ρήτρα *paramount*. Πρόκειται, για την ρήτρα αυτή, η οποία μπορεί να περιληφθεί στη φορτωτική, ανεξάρτητα από το πού έχει εκδοθεί και να ορίσει είτε απευθείας ως εφαρμοστέο το δικαίο των

¹¹⁶ “Οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης εφαρμόζονται σε κάθε φορτωτική που εκδίδεται σε οποιοδήποτε εκ των Συμβαλλομένων Μερών”.

κανόνων Χάγης-Βίσμπυ είτε εμμέσως, μέσω της υπόδειξης ως εφαρμοστέου του δικαίου άλλου κράτους που εφαρμόζει τους κανόνες. Από το όνομά της, ορίζεται ως ρήτρα μεγάλης σπουδαιότητας, πρόκειται για κυρίαρχη ρήτρα, η οποία εκφράζει την κυρίαρχη βούληση των κρατών και μάλιστα μετά την υπερνομοθετική ισχύ που δίνεται στις Διεθνείς Συμβάσεις, τόσο στο δικό μας Σύνταγμα α. 28 παρ. 1 εδ. α όσο και σε Συντάγματα άλλων κρατών-μελών, η ρήτρα αυτή κατισχύει και τυχόν αναγκαστικών διατάξεων του εθνικού δικαίου της χώρας όπου πρόκειται να εφαρμοσθεί¹¹⁷.

Το Πρωτόκολλο του 1979 δεν άλλαξε το διαμορφωθέν, υπό το προηγούμενο Πρωτόκολλο, καθεστώς και συνεπώς και βάσει αυτού το πεδίο εφαρμογής είναι κοινό με το αμέσως προηγούμενο.

Το πεδίο εφαρμογής των Κανόνων του Αμβούργου διαφοροποιείται από αυτό των αναλυθεισών Διεθνών Συμβάσεων, καθόσον σύμφωνα με το άρθρο 2 εφαρμόζονται “σε όλες τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ δύο διαφορετικών κρατών εφόσον : α) το λιμάνι φόρτωσης ανήκει σε συμβαλλόμενο κράτος ή β) το λιμάνι εκφόρτωσης ανήκει σε συμβαλλόμενο κράτος ή γ) ένα από τα προαιρετικά λιμάνια εκφόρτωσης είναι το πραγματικό λιμάνι εκφόρτωσης και ανήκει σε συμβαλλόμενο κράτος ή δ) η φορτωτική ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο που αποδεικνύει τη θαλάσσια μεταφορά εκδόθηκε σε συμβαλλόμενο κράτος ή ε) η φορτωτική ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο που αποδεικνύει τη θαλάσσια μεταφορά ορίζει ως εφαρμοστέες τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά. Οι διατάξεις αυτής της Σύμβασης ή της νομοθεσίας οποιουδήποτε Κράτους που τις εφαρμόζει θα διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς, ανεξάρτητα από την εθνικότητα του πλοίου, του μεταφορέα, του πραγματικού μεταφορέα¹¹⁸, του φορτωτή, του παραλήπτη ή οποιουδήποτε άλλου ενδιαφερόμενου προσώπου”.

Από το άρθρο αυτό συνάγεται με μια απλή ανάγνωση πως το πεδίο εφαρμογής των κανόνων αυτών δεν είναι ταυτόσημο με εκείνο των κανόνων Χάγης ή Χάγης-Βίσμπυ.

Κατ’ αρχήν οι Κανόνες του Αμβούργου εφαρμόζονται στις μεταφορές που καλύπτονται από κάθε έγγραφο, χωρίς να απαιτούν ως προϋπόθεση την έκδοση φορτωτικής ως τίτλου για τη θαλάσσια μεταφορά των πραγμάτων¹¹⁹. Βέβαια, κάθε συμβαλλόμενο κράτος έχει δικαίωμα να

¹¹⁷ Η σημασία της ρήτρας είναι μεγάλη στις περιπτώσεις αυτές που οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, αν αυτή δεν υπήρχε, δεν θα ετύγχαναν εφαρμογής, όπως στην περίπτωση που η χώρα αφετηρίας έχει κυρώσει μόνο την αρχική Σύμβαση όχι όμως και το τροποποιητικό Πρωτόκολλο ή στην περίπτωση που η συγκεκριμένη μεταφορά εξαιρείται της Σύμβασης. Βέβαια, σε όλες αυτές τις περιπτώσεις απαραίτητη προϋπόθεση είναι να υπάρχει φορτωτική η οποία να καλύπτει ως τίτλος τη θαλάσσια μεταφορά ή να την αποδεικνύει, διαφορετικά δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της Σύμβασης και επομένως το εάν θα εφαρμοσθεί η ρήτρα θα εξαρτηθεί από τη βούληση των μερών και μόνο. Για περισσότερα βλ. Α. Κιάντου-Παμπουκή, ό.π., σελ. 349.

¹¹⁸ Οι Κανόνες του Αμβούργου διακρίνουν μεταξύ “μεταφορέα-carrier” και “πραγματικού μεταφορέα-actual carrier”, ορίζοντας τον πρώτο ως το πρόσωπο που συμβάλλεται με τον φορτωτή και τον δεύτερο ως το πρόσωπο στον οποίο έχει εμπιστευτεί το πραγματικό φορτίο, ήτοι η εκτέλεση της μεταφοράς εν όλω ή εν μέρει. Είναι δε σημαντικό να μπορεί ο ιδιοκτήτης να γνωρίζει ποιος είναι ο συμβαλλόμενος μεταφορέας και ποιος είναι ο πραγματικός μεταφορέας, ώστε να μπορεί να ενάγει οποιονδήποτε από τους δύο. Και τούτο, γιατί στις σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές αναμιγνύονται στην εκμετάλλευση του πλοίου διάφορα πρόσωπα, πολλά εκ των οποίων δεν καθίστανται γνωστά, με αποτέλεσμα να προκαλείται σύγχυση σε σχέση με την ταυτότητα του μεταφορέα, όταν έρθει η ώρα ο δικαιούχος του φορτίου και κομιστής της φορτωτικής να προβάλλει τα δικαιώματά του και να ασκήσει αγωγή αποζημίωσης. Επιπλέον στο άρθρο 10 οι κανόνες του Αμβούργου καθορίζουν τα όρια ευθύνης τους.

¹¹⁹ Ο Γ. Θεοχαρίδης, αναφέρει χαρακτηριστικά “...Εν κατακλείδι, το άρθρο Χ εμπεριέχει γνήσιο κανόνα σύγκρουσης με αντικείμενο το ομοιόμορφο δίκαιο, ρυθμιστικός παράγοντας του οποίου καθίσταται η φορτωτική”.

επεκτείνει την εφαρμογή των κανόνων αυτών (Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ) και σε περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από τους κανόνες, χαρακτηριστικό παράδειγμα του οποίου τυγχάνει η Ελλάδα¹²⁰, παρατηρείται όμως μια πρώτη σημαντική διαφοροποίηση.

Επίσης, οι Κανόνες του Αμβούργου εφαρμόζονται σε θαλάσσιες μεταφορές που γίνονται από και προς συμβαλλόμενο κράτος¹²¹, καθόσον απαιτείται ή το λιμάνι φόρτωσης να ανήκει σε συμβαλλόμενο κράτος ή το λιμάνι εκφόρτωσης να ανήκει σε συμβαλλόμενο κράτος ή ένα από τα προαιρετικά λιμάνια εκφόρτωσης, το οποίο είναι το πραγματικό, να ανήκει σε συμβαλλόμενο κράτος, σε αντίθεση με τους προηγούμενους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, που εφαρμόζονταν μόνο σε θαλάσσιες μεταφορές από συμβαλλόμενο κράτος¹²² και όχι προς συμβαλλόμενο κράτος.

2.5.2. Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Ως προαναφέρθηκε, η Σύμβαση των Βρυξελλών, όπως τροποποιήθηκε δεν αποτελεί έναν πλήρη και λεπτομερή κώδικα σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, αλλά καθορίζει ορισμένα ζητήματα, μεταξύ των οποίων αφενός τα ελάχιστα όρια των υποχρεώσεων και της ευθύνης του μεταφορέα, αφετέρου τα ανεύθυνα που απολαμβάνει καθώς και τα ανώτατα όρια που δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, το ίδιο, δε, αποσπασματικά κάνει λόγο για υποχρεώσεις του φορτωτή και του παραλήπτη.

Την ίδια στιγμή, οι Κανόνες του Αμβούργου, διεκδικούν τον τίτλο ενός πιο ολοκληρωμένου νομοθετήματος, αφού δεν περιορίζονται σε συγκεκριμένες διατάξεις σε σχέση με τη φορτωτική αλλά εφαρμόζονται στις μεταφορές που καλύπτονται από κάθε έγγραφο και επιπλέον δεν απαιτείται η μεταφορά να γίνεται από λιμάνι συμβαλλόμενου κράτους αλλά αρκεί το λιμάνι φόρτωσης ή το αντίστοιχο εκφόρτωσης να βρίσκεται σε χώρα που τους έχει κυρώσει, όπως αναλύσαμε αμέσως παραπάνω.

2.5.2.1. ΧΡΟΝΙΚΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Κατά τους Κανόνες Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ (οι οποίοι περιλαμβάνουν ακριβώς το ίδιο άρθρο) σύμφωνα με το άρθρο 1 περ. ε' η μεταφορά πραγμάτων περιλαμβάνει την περίοδο από το χρόνο που φορτώθηκαν τα πράγματα στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωσή τους από αυτό, ενώ είναι χαρακτηριστικό πως τα ακραία τμήματα της μεταφοράς, από την παραλαβή των πραγμάτων προς μεταφορά μέχρι την φόρτωσή τους και από την εκφόρτωσή τους μέχρι την παράδοσή τους προς τον δικαιούχο παραμένουν εκτός του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης, εκτός εάν οι διαδικασίες αυτές έγιναν με χρήση των γερανών του πλοίου. Όταν, όμως, δεν χρησιμοποιούνται οι γερανοί του πλοίου, τα ακραία τμήματα της μεταφοράς, ήτοι η διαδικασία

Νομομοποιητικό έγγραφο φορτωτικής ενεργοποίησης πεδίου εφαρμογής κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, τόμος 34, τεύχος 4 σελ. 255.

¹²⁰ Η Ελλάδα, ως θα αναφερθεί κατωτέρω, επεξέτεινε την εφαρμογή των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ τόσο σε θαλάσσιες μεταφορές όπου τα λιμάνια φόρτωσης-εκφόρτωσης βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, εφόσον έχει εκδοθεί φορτωτική μεταφοράς ή άλλο παρόμοιο έγγραφο που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων όσο και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι.

¹²¹ Outward και inward voyages. Το ίδιο καθιερώνεται και στο αμερικανικό νομοθέτημα COSGA, που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές από και προς ΗΠΑ.

¹²² Γι' αυτό άλλωστε αναφέρθηκε ότι καλύπτουν μεταφορές που γίνονται από λιμάνι συμβαλλόμενου κράτους (β περίπτωση κανόνων Χάγης-Βίσμπυ).

της φόρτωσης και της εκφόρτωσης των μεταφερόμενων πραγμάτων, παραμένουν εκτός του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης¹²³.

Αυτή η διάταξη, θεωρήθηκε αναχρονιστική και αποτυχημένη, προς τούτο, δε, οι Κανόνες του Αμβούργου διευρύνουν σε περισσότερα χρονικά τμήματα την ευθύνη του μεταφορέα, ώστε να καλύπτει το σύνολο του χρόνου που αυτός είναι υπεύθυνος για το φορτίο στο λιμάνι φόρτωσης κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, αλλά και στο λιμάνι εκφόρτωσης (άρθρο 4). Οι Κανόνες του Αμβούργου, ξεκινώντας από την παραδοχή πως ο μεγαλύτερος αριθμός των ζημιών συντελείται στις αποθήκες, όπου τοποθετούνται τα πράγματα, μέχρι τούτα να παραδοθούν στον παραλήπτη, περιέλαβαν στην ευθύνη του μεταφορέα όλο το χρονικό κομμάτι από τη φόρτωση και συγκεκριμένα από την παραλαβή της απόδειξης για τα μεταφερόμενα πράγματα μέχρι και την εκφόρτωση, θεωρούμενη ως τέτοια την παράδοση των πραγμάτων¹²⁴. Προϋπόθεση εφαρμογής των Κανόνων του Αμβούργου αποτελεί τα πράγματα να παραδοθούν εντός των ζωνών του λιμανιού¹²⁵.

2.5.2.2. ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Βάσει του άρθρου 3 παρ. 1 και 2 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, ο μεταφορέας υποχρεούται σε προσήκουσα επιμέλεια (ή φροντίδα), στην επιμέλεια δηλαδή του μέσου συνετού θαλάσσιου μεταφορέα, σε σχέση με την καταλληλότητα του πλοίου προς θαλασσοπλοΐα και μεταφορά του φορτίου, αλλά και τον τρόπο φόρτωσης, εκφόρτωσης, στοιβασίας, μεταφοράς, φύλαξης και εκφόρτωσης του φορτίου¹²⁶, ενώ η διαβάθμιση στο πταισίμα του είναι ίδια με αυτή του αστικού δικαίου εκ συμβατικής ευθύνης¹²⁷. Τούτο σημαίνει πως ο μεταφορέας ευθύνεται για δόλο, βαριά και αφηρημένη αμέλεια¹²⁸. Οποιαδήποτε αντίθετη συμφωνία, που καταργεί ή περιορίζει την ευθύνη του, βάσει του άρθρου 3 παρ. 8 της Σύμβασης είναι άκυρη, καθόσον η

¹²³ Η Σύμβαση καθορίζει ως χρονικά όρια της θαλάσσιας μεταφοράς την πρώτη και την τελευταία πράξη από αυτές που τη συνθέτουν, οριοθετώντας με τον τρόπο αυτό την έννοια της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Σε αντίθεση με τη ρύθμιση αυτή που περιορίζει τα χρονικά όρια της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα στο άρθρο 7 της Σύμβασης προβλέπεται πως τα μέρη μπορούν να συμπεριλάβουν στη σύμβαση: “διατάξεις, όρους, επιφυλάξεις ή απαλλαγές σχετικές με τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του μεταφορέα και του πλοίου για απώλεια ή ζημιές πραγμάτων, ή σχετικά με τη φύλαξη, επιμέλεια και διακίνησή τους πριν από τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση του πλοίου που μετέφερε τα πράγματα δια θαλάσσης”.

¹²⁴ Βλ. Ms Anomi Wanigasekera, Comparison of Hague-Visby and Hamburg Rules, σελ. 7, http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf και Francis Reynolds, The Hague Rules, the Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules, σελ. 16 επόμε., <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1990/2.pdf>.

¹²⁵ “Λιμάνι” θα πρέπει να θεωρηθεί η περιοχή που χαρακτηρίζεται σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο κάθε χώρας, καλύπτει δε τόσο τη “θαλάσσια” όσο και τη “χερσαία” ζώνη αυτού. Όταν η συμφωνία αφορά παράδοση έξω από τη (χερσαία) ζώνη του λιμανιού, η συμφωνία αποτελεί συνδυασμό μεταφοράς (σε γη και θάλασσα), επί αυτών βλ. Σ. Μαναρδάκη, ό.π., σελ. 1340.

¹²⁶ Το Εφετείο Πειραιά στις υπ’ αριθμ. 217/2003, 250/2003 και 456/2003, καταλόγισε ευθύνη στον μεταφορέα, γιατί δεν κατέβαλε την προσήκουσα επιμέλεια κατά τη στοιβασία και τη φύλαξη του φορτίου. Η ζημία αφορούσε στη μεταφορά αυτοκινήτων από την Ισπανία στον Πειραιά, τα οποία λόγω της κακής στοιβασίας και φύλαξης τους υπέστησαν ζημία κατά τη διάρκεια της. Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ. 366.

¹²⁷ Βλ. Ιω. Κοροτζή, Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, Αφοι Π. Σάκκουλα, Αθήνα (1994), σελ. 15.

¹²⁸ Κατά μία άποψη η ευθύνη είναι νόθος αντικειμενική, με την έννοια ότι ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του αν ανταποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταισίμα (έτσι θεωρούν Ιω. Κοροτζής, ό.π., σελ. 15 και η Ε. Γκογκολίνα-Οικονομου, ό.π., σελ. 210). Κατ’ άλλη άποψη η ευθύνη είναι υποκειμενική με αντιστροφή του βάρους απόδειξης ή αλλιώς υποκειμενική ευθύνη νοθευμένη από το τεκμήριο του πταισίματος.

διάταξη για την ευθύνη του είναι αναγκαστικού δικαίου. Η βασική του ευθύνη αφορά τις ζημιές που προέρχονται από απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων, ενώ δεν προβλέπεται ευθύνη για ζημιές από καθυστέρηση του φορτίου¹²⁹.

Αντιθέτως, οι Κανόνες του Αμβούργου περιέχουν μία γενική αρχή (άρθρο 5 παρ. 1) σύμφωνα με την οποία “ο μεταφορέας ευθύνεται για την απώλεια ή καταστροφή των πραγμάτων, αν το περιστατικό που προκάλεσε την απώλεια ή την καταστροφή ... συνέβη κατά τη διάρκεια που τα πράγματα ήταν στην ευθύνη του, εκτός αν αποδείξει ότι αυτός ή οι προστηθέντες ή οι εντολοδόχοι του έλαβαν τα μέτρα εκείνα που θα ήταν εύλογο να απαιτηθούν για την αποφυγή του περιστατικού και των συνεπειών του”. Η γενική αυτή αρχή, θεσπίζει, κατά τρόπο ξεκάθαρο, νόθο αντικειμενική ευθύνη για τον μεταφορέα¹³⁰, αφού αυτός θα πρέπει να αποδείξει ότι δεν τον βαρύνει κανένα πταίσμα και στην ουσία της δε διαφέρει από την έννοια της προσήκουσας επιμέλειας της Σύμβασης των Βρυξελλών. Τονιστέον ότι στους Κανόνες του Αμβούργου προβλέπεται και ευθύνη από καθυστέρηση (άρθρο 5 παρ. 1 και 2)¹³¹.

2.5.2.3. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ

Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ προβλέπουν δεκαεπτά περιπτώσεις απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη, όταν η ζημία των πραγμάτων προήλθε από συγκεκριμένα περιστατικά ή συνέβη κάτω από ορισμένες συνθήκες. Πρόκειται για τους “εξαιρούμενους κινδύνους”, όπως λέγονται, οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 2 της Σύμβασης των Βρυξελλών, κατά την κατάρτιση της οποίας καταβλήθηκε μεγάλη προσπάθεια προκειμένου να καλυφθούν όλες οι περιπτώσεις των ρητρών που χρησιμοποιούνταν παλαιότερα από τα εθνικά

¹²⁹ Στην υπόθεση *Mediterranean Freight Services Ltd. v. British Petroleum International Ltd. The “Fiona”*, όπου φορτωτής ήταν η *British Petroleum* και οι φορτωτικές ενσωμάτωναν τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, τόσο το πρωτοβάθμιο δικαστήριο όσο και το εφετείο έκρινε τους πλοιοκτήτες και μεταφορείς του πετρελαίου υπεύθυνους για την έκρηξη που προκλήθηκε στην υπ’ αριθμ. 1 δεξαμενή του πλοίου κατά τη διάρκεια των προετοιμασιών για την εκφόρτωση του φορτίου πετρελαίου καυσίμων, που τελικά στοίχισε την απώλεια της ζωής ενός επιθεωρητή του πλοίου και προκάλεσε σημαντικές ζημιές σε αυτό. Και τούτο, διότι η εξήγηση που δόθηκε από όλα τα διασταυρωμένα μεταξύ τους πραγματικά περιστατικά και στοιχεία ήταν πως επρόκειτο για ένα ασφαλές φορτίο, το οποίο δεν ήταν δυνατό να εκραγεί και δεν ήταν αναγκαίο να μεταφέρεται σε περιβάλλον αδρανούς αερίου, η δεξαμενή ήταν γεμάτη μόνο κατά 3,6%, ενώ η αιτία της έκρηξης ήταν ένας σπινθήρας που οδήγησε στην ανάφλεξη μείγματος εκρηκτικών αερίων στη δεξαμενή, ο οποίος (σπινθήρας) δημιουργήθηκε από το όργανο θερμομέτρησης του επιθεωρητή, που έχασε και τη ζωή του. Όμως, η αιτία στην ένδικη περίπτωση ήταν η παραβίαση από τους πλοιοκτήτες και μεταφορείς της υποχρέωσης να καθαρίσουν τη δεξαμενή από τα υπολείμματα του επικίνδυνου φορτίου (φυσικού αερίου σε υγρή μορφή), παράλειψη που είχε καταστήσει το πλοίο ακατάλληλο για θαλασσοπολία και προκάλεσε και το ατύχημα. Με την κρίση αυτή οι πλοιοκτήτες δεν μπόρεσαν να χρησιμοποιήσουν το άρθρο 4 παρ. 6 των κανόνων, του οποίου η επιτυχής επίκληση εξαρτάται από την προγενέστερη προσήκουσα εκπλήρωση των εν γένει υποχρεώσεών τους στο άρθρο 3. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό (άρθρο 4 παρ. 6) οι πλοιοκτήτες απαλλάσσονται από την ευθύνη σε σχέση με ζημία ή έξοδα που προέρχονται ή προκύπτουν από τη φόρτωση εκρηκτικών ή επικίνδυνων εμπορευμάτων, η οποία βαρύνει τους φορτωτές, εφόσον έχει φορτωθεί στο πλοίο επικίνδυνος φορτίο, για το οποίο δεν είχαν ενημερωθεί από το φορτωτή σε σχέση με τις επικίνδυνες ιδιότητές του και αυτό ήταν μία από τις αιτίες της έκρηξης. Για περισσότερα βλ. X. Ζωγραφάκη, *Ναυτιλιακές αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων και σχετικές διεθνείς συμβάσεις*, Η Ναυτεμπορική (ημερήσια πρωινή οικονομική εφημερίδα), σελ.39-42 που δημοσιεύεται στο 2 *Lloyd’s Rep.* [1994] 506.

¹³⁰ Εξαίρεση παρατηρείται στη ζημία από πυρκαγιά, η οποία θα αναλυθεί πιο κάτω.

¹³¹ Η έλλειψη ρύθμισης αναφορικά με ευθύνη του μεταφορέα για ζημιές από καθυστέρηση από τους Κανόνες Χάγης και Χάγης-Βίσμπυ, δημιούργησε αμφιβολίες και διχογνωμίες ως προς το εάν είναι εφικτό να αποκατασταθεί η ζημία που υφίσταται ο κύριος του φορτίου λόγω της καθυστέρησης, η οποία αποτελεί της λεγόμενης “οικονομική ζημία”. Ειδικά επί αυτού βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, *ό.π.*, σελ 487-492.

δίκαια, για να απαλλαγούν από την ευθύνη τους οι θαλάσσιοι μεταφορείς, και που καθιέρωναν (οι εν λόγω ρήτρες) ευνοϊκότερη για αυτούς μεταχείριση.

Από τα δεκαεπτά ανεύθυνα που προβλέπονται αξίζει να αναλυθούν εκτενώς τα δύο, τα οποία συνδέονται με πταίσμα του μεταφορέα. Και τούτο, δεδομένου πως στους Κανόνες του Αμβούργου σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1, περιέχεται μία μόνο γενική αρχή, όπως αναλύθηκε στην αμέσως προηγούμενη ενότητα, βάσει της οποίας ο μεταφορέας ευθύνεται χωρίς διάκριση για ζημίες από κάθε είδους πταίσμα των προστηθέντων του, μπορεί όμως να αποφύγει τον καταλογισμό της αν αποδείξει πως τούτος ή οι προστηθέντες του έλαβαν όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποφευχθεί το περιστατικό που προκάλεσε την απώλεια, τη βλάβη ή την καθυστέρηση ή τις συνέπειες του συμβάντος αυτού. Η νόθος αντικειμενική ευθύνη που καθιερώνουν οι Κανόνες του Αμβούργου, η ευθύνη δηλαδή του μεταφορέα εν γένει, εκτός αν αποδείξει ότι ο ίδιος ή οι προστηθέντες του έλαβαν τα μέτρα που μπορούσαν να απαιτηθούν ευλόγως για την αποφυγή του ζημιογόνου αιτίου και των συνεπειών του, αποτελεί βασική αρχή, καθόσον θεωρείται ότι το βάρος απόδειξης πρέπει να φέρει εκείνος που είναι πιθανότερο να γνωρίζει τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης. Όστε, οι Κανόνες του Αμβούργου κατήργησαν τον μακρύ κατάλογο των “εξαιρούμενων κινδύνων” και τον συμπύκνωσαν σε μία και μόνο γενική αρχή.

Βάσει του άρθρου 4 παρ. 2 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ ο μεταφορέας απολαμβάνει το ανεύθυνο για το ναυτικό πταίσμα¹³² του πλοίαρχου, των μελών του πληρώματος, του πλοηγού και των άλλων προστηθέντων του, ευθύνεται, όμως, εξ αντιδιαστολής μόνο για το λεγόμενο διαχειριστικό ή εμπορικό πταίσμα των βοηθών εκπλήρωσής του. Επίσης, δεν ευθύνεται για ζημία που προκαλείται από πυρκαγιά, εκτός αν προέρχεται από πταίσμα του.

Η εξαίρεση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ σε σχέση με το ναυτικό πταίσμα έχει δεχθεί κριτική, ως “ανώμαλη” και “αναχρονιστική”, διότι θεωρείται ότι ανέχεται μια τέτοια προστασία του μεταφορέα. Ωστόσο, το βασικό αντεπιχείρημα που προβάλλεται είναι πως θα πρέπει να απαλλάσσεται από την ευθύνη για ζημίες από ναυτικό πταίσμα των προστηθέντων του, γιατί οι χειρισμοί και η οδήγηση του πλοίου εξαρτώνται συνήθως από την τύχη και δεν είναι δυνατό να ελεγχθούν από τον μεταφορέα¹³³. Ο λόγος αυτός απαλλαγής από την ευθύνη δεν περιλήφθηκε στους Κανόνες του Αμβούργου, όπου ισχύει η βασική αρχή του άρθρου 5 που προαναλύσαμε.

¹³² Παλαιότερα, προκειμένου ο μεταφορέας να απαλλαγεί από την ευθύνη του για ζημίες προκαλούμενες από πταίσμα των προστηθέντων του προέβαινε σε συμφωνία, γνωστή ως “negligence clause”. Επειδή, όμως, η εν λόγω ρήτρα χρησιμοποιείτο με τρόπο καταχρηστικό, περιορίστηκε μόνο σε ναυτικά πταίσματα των προστηθέντων του μεταφορέα. Η ρύθμιση αυτή πέρασε αρχικά στον Harter Act και από εκεί στους Κανόνες της Χάγης του 1924 και τέλος διατηρήθηκε στα τροποποιηθέντα αυτής Πρωτοκόλλα.

Σε ναυτικό πταίσμα περιλαμβάνονται οι επιζήμιες ενέργειες που διαπράττονται από τον Πλοίαρχο ή και το πλήρωμα, κατά τους χειρισμούς του πλοίου και που ανάγονται αποκλειστικά στη ναυτική τέχνη και τους ναυτικούς κανόνες, σχετικούς με την διακυβέρνηση και το χειρισμό του πλοίου.

Σε διοικητικό πταίσμα περιλαμβάνονται οι επιζήμιες ενέργειες που διαπράττονται από τον Πλοίαρχο, ως εκπρόσωπος του εκναυλωτή ή μεταφορέα, και που ανάγονται καθαρά σε διοικητικά καθήκοντα, όπως π.χ. η ανακριβής σύνταξη της φορτωτικής, η άρνηση παραλαβής του συμφωνημένου φορτίου κ.λπ.

Για τη διάκρισή τους, που στην πράξη δεν είναι καθόλου εύκολη, έχουν προταθεί διάφορα κριτήρια, όπως ο σκοπός της πράξεως για την οποία προβάλλεται η ευθύνη του μεταφορέα. Δηλ. εάν ο σκοπός της πράξης ενδιαφέρει το πλοίο, τότε πρόκειται για ναυτικό πταίσμα (π.χ. αποτυχημένη προσπάθεια προσέγγισης του πλοίου στη στεριά), ενώ εάν ο σκοπός ενδιαφέρει το φορτίο, τότε υπάρχει εμπορικό πταίσμα (π.χ. σφάλμα κατά την κατάνυξη του εμπορεύματος). Για περισσότερα βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, *ό.π.*, σελ. 528.

¹³³ Πράγματι, η ρύθμιση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ θεωρείται ότι εξισορροπεί τα συμφέροντα μεταφορέων και φορτωτών, γιατί απαλλάσσει τους πρώτους από πταίσμα σχετικά με τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου, έμμεσα όμως διατηρεί την ευθύνη από το μη ναυτικό πταίσμα, ήτοι το εμπορικό.

Σε σχέση με την εξαίρεση της πυρκαγιάς, στους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη για τη ζημία του φορτίου, εφόσον αποδείξει πως αυτή προήλθε από την πυρκαγιά. Στους Κανόνες του Αμβούργου, όμως, το βάρος της αποδείξεως μετατίθεται από τον θαλάσσιο μεταφορέα, ο οποίος φέρει, σύμφωνα με τη νόθο αντικειμενική ευθύνη που θέτουν, το βάρος αποδείξεως των πραγματικών περιστατικών, στον ενάγοντα δικαιούχο του φορτίου. Ειδικότερα, στο άρθρο 5 παρ. 4 ορίζεται ότι ο μεταφορέας ευθύνεται όταν ο ενάγων αποδείξει ότι η πυρκαγιά οφείλεται σε πταίσμα του ή των προστηθέντων του (δόλο ή αμέλεια) αλλά και όταν αποδείξει πως οφείλεται σε πταίσμα των ίδιων προσώπων, το οποίο συντελέστηκε, όταν ελάμβαναν χώρα όλα τα μέτρα που θα μπορούσαν να απαιτηθούν ευλόγως για την καταστολή και την αποφυγή της ή τον περιορισμό των συνεπειών της. Η μετάθεση του βάρους απόδειξης από τον μεταφορέα στον ενάγοντα πλέον, θα μπορούσε να αιτιολογηθεί λόγω του ότι είναι δύσκολο να εντοπιστεί η ακριβής προέλευση της πυρκαγιάς σε πλοίο εν πλω, όταν τις περισσότερες φορές αυτή προκαλείται από το ίδιο το μεταφερόμενο εμπόρευμα.

2.5.2.4. Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα σημεία διαφοροποίησης στο διεθνές πεδίο των Κανόνων Χάγης, Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου είναι το όριο περιορισμού της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα με τις σχετικές μονάδες υπολογισμού του ανώτατου ορίου ευθύνης, καθώς και ο τρόπος υπολογισμού της αποζημίωσης. Αποτέλεσε, μάλιστα, έναν από τους σοβαρότερους λόγους αναθεώρησης των αρχικών Κανόνων της Χάγης¹³⁴.

Η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών καθόριζε ως όριο ευθύνης το ποσό των 100 λιρών Αγγλίας χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό. Το κείμενο, ωστόσο, για να επιτευχθεί ομοιομορφία, προέβλεπε ότι οι 100 λίρες Αγγλίας “ή το ισοποσο σε άλλο νόμισμα” (άρθρο 4 παρ.5)¹³⁵ νοείται “ως αξία χρυσού” (άρθρο 9 παρ.1). Όσα, δε, κράτη δεν χρησιμοποιούσαν τη λίρα Αγγλίας ως νομισματική μονάδα, διατηρούσαν το δικαίωμα να μετατρέψουν το παραπάνω ποσό (των 100 λιρών) στο εθνικό τους νόμισμα και να το στρογγυλοποιήσουν.

Το πρόβλημα που ανέκυψε με τη ρύθμιση αυτή αφορούσε στο γεγονός ότι όλα τα νομίσματα δεν είχαν βάση το χρυσό αλλά και ότι, με την πάροδο του χρόνου, καταργήθηκαν οι χρυσές λίρες στην Αγγλία και αντικαταστάθηκαν με χάρτινες λίρες, ώστε πολλές οργανώσεις πλοιοκτητών, εφοπλιστών και φορτωτών προέβαιναν σε ειδικές συμφωνίες, που καθόριζαν διαφορετικά το όριο ευθύνης¹³⁶. Περαιτέρω, με τη διαφορετική εξέλιξη των ισοτιμιών των εθνικών νομισμάτων των κρατών-μελών διαταράχθηκε η ομοιομορφία και εμφανίσθηκαν πολλές αποκλίσεις σε σχέση με το όριο περιορισμού.

¹³⁴ Βλ. Π. Σωτηρόπουλο, ό.π., σελ. 300 επόμενα.

¹³⁵ “Ο μεταφορέας και το πλοίο δεν ευθύνονται σε καμιά περίπτωση για απώλειες ή ζημιές που προκαλούνται σε εμπορεύματα ή που έχουν σχέση με αυτά, για ποσό άνω των 100 λιρών Αγγλίας κατά δέμα ή μονάδα ή το ισοποσο σε άλλο νόμισμα, εκτός αν το είδος και η αξία των εμπορευμάτων έχουν δηλωθεί από το φορτωτή πριν από τη φόρτωσή τους και αυτή η δήλωση έχει επισυναφθεί στη φορτωτική”.

¹³⁶ Η Βρετανική Ένωση Ναυτικού Δικαίου το 1950 κατήρτισε το λεγόμενο Gold Clause Agreement, με το οποίο το όριο της ευθύνης καθοριζόταν στις 200 χάρτινες λίρες, ενώ αργότερα το όριο αυξήθηκε στις 400. Η Συμφωνία αυτή υπογράφηκε από τις οργανώσεις των πλοιοκτητών, φορτωτών και ασφαλιστών, όμως στα κράτη που ίσχυε αυτούσιο το κείμενο των Κανόνων της Χάγης, το οποίο αναφέρει 100 λίρες, ανέκυψε πρόβλημα, καθώς στη νομολογία επικρατούσε η άποψη ορίου ευθύνης στις 100 χρυσές λίρες. Για περισσότερα, βλ. Π. Σωτηρόπουλο, ό.π., σελ. 302.

Προς τούτο, οι συντάκτες των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, προκειμένου να αποφύγουν τα προβλήματα αυτά, καθόρισαν το όριο ευθύνης συνδέοντάς το με το λεγόμενο φράγκο Poincaré, του οποίου η σχέση με το χρυσό ήταν συγκεκριμένη, καθώς η ισοτιμία του προς τον χρυσό είχε οριστεί με γαλλικό νόμο του 1928 επί πρωθυπουργίας Poincaré¹³⁷ και παράλληλα αύξησαν τα όρια του περιορισμού. Έτσι, οι εν λόγω Κανόνες, όρισαν ως όριο ευθύνης το ποσό των 10.000 φράγκων κατά δέμα ή μονάδα. Σε συνδυασμό όμως με τη ρύθμιση αυτή, θεσπίσθηκε και ένα όριο ευθύνης βάσει του βάρους, ήτοι 30 φράγκα ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους εμπορευμάτων που χάθηκαν ή υπέστησαν βλάβη και ορίσθηκε να ισχύει το υψηλότερο από αυτά τα δύο όρια (άρθρο 4 παρ. 5 εδ. α'). Η σημαντικότερη αλλαγή στο ήδη υπάρχον καθεστώς που επέφερε η διάταξη αυτή ήταν η καινοτομία για τα φορτία που μεταφέρονται χύμα, εισάγοντας διάταξη και για τη μεταφορά πραγμάτων σε εμπορευματοκιβώτια.

Όμως, και πάλι η διαφοροποίηση της αξίας του χρυσού, η οποία δεν ήταν ενιαία, δημιούργησε προβλήματα στην εφαρμογή της διάταξης, καθώς ούτε η τιμή του παρέμεινε σταθερή ούτε η τιμή του υπολογιζόταν με τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη-μέλη της Συμβάσεως¹³⁸, ώστε η δεύτερη τροποποίηση των Κανόνων (αυτή του 1979) εισήγαγε ως μέτρο αξίας τα λεγόμενα “ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα” (ΕΤΔ) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου¹³⁹. Κατά τον τρόπο αυτό τροποποιήθηκε εκ νέου το άρθρο 4 των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και αντικαταστάθηκαν τα φράγκα Poincaré με ΕΤΔ.

Ειδικότερα, ως όριο ευθύνης καθορίστηκαν τα 666,67 ΕΤΔ κατά δέμα ή μονάδα και ως όριο ευθύνης κατά βάρος τα 2 ΕΤΔ κατά χιλιόγραμμο μικτού βάρους. Και πάλι στην περίπτωση αυτή υπερισχύει το υψηλότερο από τα δύο ποσά.

Η μετατροπή των ΕΤΔ σε εθνικό νόμισμα γίνεται βάσει ισοτιμίας, που ισχύει κατά την ημερομηνία που προσδιορίζεται από την νομοθεσία του κράτους του δικαστηρίου που επελήφθη της υποθέσεως¹⁴⁰. Για όσα κράτη δεν είναι μέλη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και δεν έχουν καθορίσει με νομοθεσία την ισοτιμία του εθνικού τους νομίσματος σε ΕΤΔ διατηρήθηκαν τα όρια ευθύνης σε φράγκα Poincaré (άρθρο 4 παρ. 5 εδ. β).

Βάσει της διάταξης, όπως ισχύει σήμερα, ο περιορισμός δεν ισχύει, κατ' εξαίρεση, όταν ο φορτωτής δηλώσει τη φύση και την αξία των εμπορευμάτων πριν από τη φόρτωση και η δήλωση αυτή έχει περιληφθεί στη φορτωτική και συνιστά τεκμήριο για την αξία των εμπορευμάτων, πλην όμως ο μεταφορέας μπορεί να την αμφισβητήσει (άρθρο 4 παρ. 5 περ. στ).

Εξάλλου, όπως ορίζει το ίδιο άρθρο (άρθρο 4 παρ. 5 περ. η) με συμφωνία του μεταφορέα και του φορτωτή μπορούν να καθορισθούν άλλα ανώτερα όρια από τα παραπάνω, με τον όρο αυτά να μην είναι κατώτερα από τα αντίστοιχα μέγιστα που αναφέρει η εν λόγω διάταξη¹⁴¹.

¹³⁷ Αυτό το φράγκο (Poincaré) είχε ήδη χρησιμοποιηθεί σαν μονάδα υπολογισμού αξίας και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις, όπως αυτή της Βαρσοβίας για τις αεροπορικές μεταφορές και των Βρυξελλών του 1957 για τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη.

¹³⁸ Σε άλλα εφαρμοζόταν η χρηματιστηριακή αξία του, σε άλλα η αγοραία και σε άλλα η επίσημη τιμή του.

¹³⁹ Το ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα είναι διεθνής αξία, που η τιμή του προσδιορίζεται σε καθημερινή βάση από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο βάσει ποσοστών αξίας ορισμένων ισχυρών εθνικών νομισμάτων. Η ισοτιμία του προς το εθνικό νόμισμα υπολογίζεται καθημερινώς και υποβάλλεται και σε δημοσιότητα.

¹⁴⁰ Στην Ελλάδα η μετατροπή γίνεται κατά την ισοτιμία του χρόνου της πρώτης συζήτησης της υπόθεσης. ΑΠ 1765/1988 Νομικό Βήμα 38, σελ. 624. Επί αυτού, βλ. Π. Σωτηρόπουλο, ό.π., σελ 304.

¹⁴¹ Η σχετική διάταξη έχει αναγκαστικό χαρακτήρα σε βάρος του μεταφορέα, καθόσον δεν επιτρέπει σε καμία περίπτωση μείωση του ορίου περιορισμού της οφειλής του με κανέναν τρόπο, παρά μόνο επαύξησή του.

Οι Κανόνες του Αμβούργου 9 (άρθρο 6) αυξάνουν ακόμα περισσότερο το όριο της ευθύνης από τα 666,67 ΕΤΔ κατά δέμα ή μονάδα ή τα 2 ΕΤΔ κατά χιλιόγραμμα μικτού βάρους στα 835 ΕΤΔ κατά δέμα ή μονάδα ή τα 2,5 ΕΤΔ κατά χιλιόγραμμα μικτού βάρους¹⁴².

Αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού της αποζημίωσης, οι αρχικές ρυθμίσεις της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών δεν περιείχαν κάποια πρόβλεψη για τον τρόπο αποτίμησης της ζημιάς, δηλ. ούτε ποια αξία των εμπορευμάτων θα λαμβανόταν υπόψη ούτε αν θα παρεχόταν αποζημίωση και για το διαφυγόν κέρδος, αφήνοντας τα εν λόγω θέματα στα εθνικά δίκαια.

Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, ωστόσο, αναφέρουν τα εξής (άρθρο 4 παρ. 5 περ. β) : “Το συνολικό ποσό της αποζημίωσης θα υπολογίζεται σε σχέση με την αξία αυτών των εμπορευμάτων στον τόπο και το χρόνο που εκφορτώνονται από το πλοίο ή που θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς. Η αξία των εμπορευμάτων θα υπολογίζεται, σύμφωνα με τη χρηματιστηριακή τιμή για το εμπόρευμα, ή, αν δεν υπάρχει τέτοια τιμή, σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στην αγορά, ή αν δεν υπάρχει καμία από τις δύο θα υπολογίζεται με βάση τη συνήθη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας”.

Οι Κανόνες, λοιπόν, θέτουν τρεις εναλλακτικές τιμές, βάσει των οποίων, μπορεί να υπολογισθεί η αξία των εμπορευμάτων που απωλέσθησαν ή υπέστησαν ζημία. Κατά πρώτο λόγο υπολογίζεται βάσει της χρηματιστηριακής τιμής, η οποία όμως δεν χρησιμοποιείται παρά για ελάχιστα εμπορεύματα και είναι αυτή που διαμορφώνεται στο Χρηματιστήριο Εμπορευμάτων. Προϋποθέτει επίσης πως στον τόπο εκφόρτωσης λειτουργεί Χρηματιστήριο Εμπορευμάτων. Αν δεν υπάρχει τέτοια τιμή, ο υπολογισμός θα γίνει βάσει της τρέχουσας τιμής στην αγορά, ήτοι αυτή που διαμορφώνεται στην αγορά του τόπου και κατά τον χρόνο της εκφόρτωσης με βάση τις συναλλακτικές συνήθειες. Αν, τέλος, δεν υπάρχει καμία από τις παραπάνω τιμές, ο υπολογισμός θα γίνει βάσει της συνήθους αξίας των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας (στον τόπο και χρόνο εκφόρτωσης), η οποία προκύπτει από την επίδειξη τιμολογίου μεταπώλησης (όχι με περιστασιακή αποτίμηση).

Αν καμία από τις τιμές δεν είναι διαμορφωμένη στον τόπο εκφόρτωσης, τότε εναπόκειται στο δικαστήριο να κρίνει ποια αξία θα χρησιμοποιήσει για την αποτίμηση της ζημιάς.

Πρέπει να επισημανθεί ότι ο ενάγων θα πρέπει στο αγωγικό του δικόγραφο να εξηγήσει ποια από αυτές τις τιμές θα χρησιμοποιηθεί, αλλά αναφέροντας στο ιστορικό την ανυπαρξία των τυχόν προηγούμενων τιμών, αλλιώς το δικόγραφο του είναι αόριστο και επομένως απαράδεκτο¹⁴³. Εάν δηλ. επικαλεσθεί την τρέχουσα τιμή των εμπορευμάτων θα πρέπει να εκθέσει ότι δεν υπάρχει χρηματιστηριακή τιμή και ότι συνεπώς ο υπολογισμός θα γίνει με την αμέσως επόμενη διαμορφωμένη, άρα την τρέχουσα¹⁴⁴.

¹⁴² Βλ. Ms Anomi Wanigasekera, ό.π., σελ 10.

¹⁴³ ΕφΠειρ 273/1997, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου (1998), σελ. 111, ΕφΠειρ 543/2003, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου (2003), σελ. 437, ΕφΠειρ 557/1997, Νομολογία Εφετείου Πειραιά (1996-1997), σελ. 234.

¹⁴⁴ Ο Άρειος Πάγος σαφώς επηρεασμένος από τη διάταξη του άρθρου 23 της CMR δέχθηκε ότι αρκεί για την πληρότητα του αγωγικού δικογράφου να γίνεται απλά η μνεία της τιμής, όποια και αν είναι αυτή εκ των τριών, χωρίς να είναι αναγκαίο να μνημονεύεται η ανυπαρξία της ή των προηγούμενης ή προηγούμενων τιμών. Ο εναγόμενος-μεταφορέας μπορεί να επικαλεσθεί με τη σειρά του κατ' ένσταση την ύπαρξη προηγούμενης τιμής, βλ. ενδεικτικά 305/2005 Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου (2005), σελ. 101. Επί αυτού και επί της κριτικής που ασκήθηκε σε σχέση με τη μετάθεση του βάρους απόδειξης βλ. ειδικότερα Α. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π., σελ 625-626.

2.6. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΝΟΜΗ ΤΑΞΗ

Η Ελλάδα, κράτος παραδοσιακά ναυτικό, υπήρξε πάντοτε επιφυλακτική με κάθε είδους νομοθετικές μεταβολές σε ζητήματα αναφορικά με την ευθύνη του εικναυλωτή και ιδιαίτερα του θαλάσσιου μεταφορέα, κυρίως λόγω του ανταγωνισμού που θα αντιμετώπιζε η ελληνική ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο.

Ο Έλληνας νομοθέτης είχε αποδεχθεί τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 εφαρμόζοντάς την κατ' ουσίαν και περιλαμβάνοντας με ορισμένες παραλλαγές τις διατάξεις της στον ΚΙΝΔ (Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου)¹⁴⁵. Τοιουτοτρόπως, παρά το γεγονός πως ο Έλληνας νομοθέτης επί μακρά σειρά ετών δεν είχε κυρώσει τους κανόνες αυτούς, ο ΚΙΝΔ¹⁴⁶, είχε εισάγει τις ρυθμίσεις των Κανόνων της Χάγης προσαρμόζοντας τις διατάξεις του σχετικά με τη ναύλωση στα άρθρα 134-148. Ο ΚΙΝΔ δεν είχε περιορισθεί, μάλιστα, στην εισαγωγή των κανόνων αυτών μόνον σε σχέση με τη φορτωτική αλλά είχε επεκτείνει την εφαρμογή τους σε όλο το δίκαιο της ναυλώσεως, έτσι ώστε να διέπονται εξ αυτών τόσο η κατά κυριολεξία ναύλωση όσο και η ναύλωση προς θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων.

Το έτος 1992, έπειτα από τις δύο κατά σειρά τροποποιήσεις που έλαβε η Σύμβαση, η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1924 με τον νόμο 2107/1992, του οποίου η ισχύς ξεκίνησε στις 23.6.1993.

Από την ανάγνωση των άρθρων 1, 2 και 3 του νόμου αυτού¹⁴⁷ γίνεται φανερό στα μεν πρώτα και τρίτο άρθρο η κύρωση της Σύμβασης στο δε δεύτερο άρθρο η επέκταση της εφαρμο-

¹⁴⁵ Τέτοια παραλλαγή συνιστούσε η εφαρμογή των διατάξεων του ΚΙΝΔ τόσο στις συμβάσεις ναύλωσης όσο και θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, ακολουθώντας με τον τρόπο αυτό ενιαία ρύθμιση, ως αναφέρεται αμέσως παρακάτω. Αυτό άλλαξε με τη κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμυ με τον ν. 2107/1992.

¹⁴⁶ Οι διατάξεις του ΚΙΝΔ, όπως προκύπτει τόσο από τη διατύπωση του άρθρου 107 όσο και από την Εισηγητική Έκθεση της Συντακτικής Επιτροπής του Σχεδίου του ΚΙΝΔ κατ' αρχήν εφαρμόζονται στην κατά κυριολεξία ναύλωση (στην *stricto sensu* ναύλωση) και υπό τις προϋποθέσεις που θέτει η δεύτερη παράγραφος του ίδιου άρθρου, στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

¹⁴⁷ Άρθρο πρώτο : 1. Κυρώνονται και έχουν την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος : α) Η "Διεθνής Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και το Πρωτόκολλο υπογραφής αυτής", που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 24 Αυγούστου 1924, β) το "Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924", που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 23 Φεβρουαρίου 1968 και γ) το "Πρωτόκολλο για την τροποποίηση Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές της 25ης Αυγούστου 1924, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο της 23ης Φεβρουαρίου 1968", που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 21 Δεκεμβρίου 1979. 2. Το κείμενο της Σύμβασης σε πρωτότυπο στη γαλλική γλώσσα, και τα κείμενα των δύο Πρωτοκόλλων σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα, όλα μεταφρασμένα στην ελληνική, έχουν ως εξής :

Άρθρο δεύτερο : 1. Οι διατάξεις της δια του παρόντος νόμου κυρουμένης Διεθνούς Συμβάσεως, όπως αυτή τροποποιείται από τα κυρούμενα ομοίως Πρωτόκολλα, εφαρμόζονται στην Ελλάδα και έχουν ισχύ για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται υπό φορτωτική, όπου τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης ανήκουν σε διαφορετικά Κράτη, καθώς επίσης και στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων. 2. Από την εφαρμογή των δια του παρόντος νόμου κυρουμένων κειμένων δεν θίγονται οι διατάξεις του Ν. 3916/1958 που δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα και συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρθρων 168 έως και 173.

Άρθρο τρίτο : 1. Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η εφαρμογή δια του παρόντος νόμου κυρουμένων κειμένων αρχίζει από την πλήρωση προϋποθέσεων του άρθρου 12 της Διεθνούς Σύμβασης, της παραγράφου (2) του άρθρου 13 του πρώτου Πρωτοκόλλου (1968) και της παραγράφου (2) του άρθρου VII του δεύτερου Πρωτοκόλλου (1979). 2. Τα πρωτότυπα κείμενα της Διεθνούς Σύμβασης στη γαλλική γλώσσα και των δύο Πρωτοκόλλων στην αγγλική γλώσσα κατισχύουν των ελληνικών κειμένων.

γής των κυρουμένων κανόνων¹⁴⁸. Ειδικότερα :

Το περιεχόμενο του άρθρου 1 είναι σαφές. Όπως γίνεται φανερό από την δεύτερη παράγραφο του άρθρου αυτού, η μετάφραση του κειμένου της Σύμβασης του 1924 έχει γίνει από το γαλλικό πρωτότυπο κείμενο, το οποίο είναι και το μόνο επίσημο, ενώ των Πρωτοκόλλων του 1968 και του 1979 από το αγγλικό, ένα από τα δύο επίσημα κείμενα (το άλλο είναι το γαλλικό). Τα κείμενα αυτά έχουν την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος.

Εξίσου σαφές είναι το περιεχόμενο του άρθρου 3. Στο άρθρο αυτό ορίζεται ότι η ισχύς του νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως¹⁴⁹. Προσθέτει επιπλέον πως η εφαρμογή των κυρουμένων κειμένων αρχίζει από τη συμπλήρωση των προϋποθέσεων που θέτουν οι σχετικές διατάξεις των κειμένων αυτών¹⁵⁰. Τέλος, στην δεύτερη παράγραφο του άρθρου 3 αναγράφεται πως “Τα πρωτότυπα κείμενα της Διεθνούς Σύμβασης στη γαλλική γλώσσα και των δύο Πρωτοκόλλων στην αγγλική γλώσσα κατισχύουν των ελληνικών κειμένων”. Η αναγραφή αυτή δεν είναι πλήρης καθώς στο τέλος τα Πρωτόκολλα τελειώνουν γράφοντας πως έγιναν “στην αγγλική και γαλλική γλώσσα και τα δύο κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά”. Έτσι, η παραπομπή του υπό σχολιασμό άρθρου μόνο στο αγγλόφωνο κείμενο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως πλήρης.

Το άρθρο 2 δεν έχει σχέση με την κύρωση των διεθνών κειμένων. Το άρθρο, αυτό, αναφέρεται στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης των Βρυξελλών 1924/1968/1979 και με την τελευταία πρόταση του επεκτείνει την εφαρμογή των διεθνών κειμένων στην Ελλάδα σε δύο ακόμα κατηγορίες μεταφορών, που είναι αφενός οι μεταφορές που εκτελούνται υπό φορτωτική (όταν τα λιμάνια φορτώσεως και εκφορτώσεως ανήκουν σε διαφορετικά κράτη) και αφετέρου οι θαλάσσιες μεταφορές ανάμεσα σε ελληνικά λιμάνια.

Έτσι, με την διάταξη αυτή η εφαρμογή της Σύμβασης αφορά σε κάθε σύμβαση διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς που εκτελείται υπό φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο-τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, ανεξάρτητα, όμως, από το πού εκδόθηκε η φορτωτική, από ποιο κράτος αρχίζει η μεταφορά και από το αν αυτό είναι συμβαλλόμενο κράτος ή όχι, ή από το αν υπάρχει σχετική συμφωνία στη φορτωτική ότι η Σύμβαση ή η νομοθεσία που την περιέχει θα διέπουν τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς (καλύπτει δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ λιμένων φορτώσεως και εκφορτώσεως που ανήκουν σε διαφορετικά κράτη ακόμα και εάν δεν είναι μέρη της Συμβάσεως). Όπως είναι προφανές, λοιπόν, στο άρθρο αυτό περιέχεται κανόνας ουσιαστικού διεθνούς δικαίου, καθώς πρόκειται για κανόνα που καθορίζει απ’ ευθείας το εφαρμοστέο δίκαιο σε ιδιωτικού διεθνούς δικαίου διαφορές, χωρίς να χρειάζεται να εξευρεθεί το εφαρμοστέο δίκαιο μέσα από τη λειτουργία του σχετικού κανόνα συνδέσεως.

Στο επόμενο σημείο, ο εθνικός νομοθέτης δεν περιορίζεται στις διεθνείς μεταφορές, αλλά επεκτείνει την ισχύ της Σύμβασης και στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές (θαλάσσιες μεταφορές ανάμεσα σε ελληνικά λιμάνια), χωρίς μάλιστα να περιλάβει και την προϋπόθεση της έκδοσης της φορτωτικής για τις μεταφορές αυτές. Κατά την κρατούσα και τελολογικά περισσότερο ενδεδειγμένη εκδοχή, δεδομένου ότι η ευρεία διατύπωση που επέλεξε ο νομοθέτης

¹⁴⁸ Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο, Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπεκ από την Ελλάδα*, (Παράρτημα στην τρίτη έκδοση), Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη (2003) και της ίδιας, *Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπεκ και το δίκαιο της ναυλώσεως* (άρθρα 107 επ. ΚΙΝΔ), *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου* (1993), τόμος 21, τεύχος 7-8, σελ 287 επόμ.

¹⁴⁹ Η δημοσίευση έγινε στις 29.12.1992.

¹⁵⁰ Οι προϋποθέσεις συμπληρώθηκαν στις 26.3.1993, οπότε άρχισε η εφαρμογή των κυρουμένων κειμένων.

για την τελευταία πρόταση της πρώτης παραγράφου του άρθρου 3 συντονίζεται με την εκδοχή αυτή, όταν πρόκειται για εσωτερική μεταφορά η Σύμβαση έχει εφαρμογή είτε εκδόθηκε φορτωτική είτε όχι¹⁵¹. Η ερμηνεία αυτή, ανταποκρίνεται στην πρόθεση του νομοθέτη, συντάκτη και του ΚΙΝΔ, να καταστήσει τους Κανόνες της Χάγης εσωτερικό μας δίκαιο για όλες τις εθνικές μεταφορές¹⁵².

Στη δεύτερη παράγραφο στο άρθρο 2 αρχικά γίνεται η αναφορά πως από την εφαρμογή των διεθνών κειμένων δεν θίγονται αυτές οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα, ενώ στη συνέχεια εξειδικεύονται τα άρθρα εκείνα του ΚΙΝΔ που δεν έχουν σχέση με τα διεθνή κείμενα. Για να γίνει κατανοητή η διάταξη αυτή, μπορούμε να την ερμηνεύσουμε λέγοντας ότι θίγονται εκείνες οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που έχουν σχέση με τα διεθνή κείμενα, πόσω μάλλον αντίκεινται σε αυτά, αφού πλέον οι εθνικές διατάξεις θα αντικατασταθούν από τις διατάξεις των διεθνών κειμένων.

Ο ΚΙΝΔ, όπως ήδη αναφέρθηκε, ενσωμάτωσε αρχικά τους Κανόνες της Χάγης κατ' ουσίαν, και επεξέτεινε την εφαρμογή τους σε όλα τα είδη ναυλώσεως, δηλαδή όχι μόνο στην υπό φορτωτική πραγματωθείσα ναύλωση (θαλάσσια μεταφορά με τα πλοία τακτικών γραμμών), αλλά και στη ναύλωση που διέπεται από το ναυλοσύμφωνο και συνιστά την κατά κυριολεξία ναύλωση, έτσι ώστε οι Κανόνες της Χάγης να εφαρμόζονται τελικώς στη ναύλωση υπό ευρεία έννοια, χωρίς διάκριση. Κατά την διαμόρφωση του συστήματος αυτού, ο έλληνας νομοθέτης ενσωμάτωσε τους Κανόνες της Χάγης ως ένα ενιαίο οργανικό σύνολο και τους τροποποίησε άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο.

Γι' αυτό, άλλωστε η αναφορά πως οι διατάξεις 168-173 του ΚΙΝΔ δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα και ως εξ αυτού δεν θίγονται, δεν είναι ακριβής. Γιατί και ο ΚΙΝΔ περιέχει πολύ περισσότερες διατάξεις που δεν έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα¹⁵³ αλλά και η Σύμβαση περιέχει πολλές διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν ζητήματα που ρυθμίζονται και από τα πιο πάνω άρθρα και οι οποίες μάλιστα αποκλίνουν σε αρκετά σημεία εξ αυτών¹⁵⁴. Και καλύτερα, για να είμαστε ακριβείς, το αν μια διάταξη έχει ή δεν έχει σχέση με τα κυρούμενα κείμενα θα κριθεί από τις σχέσεις στις οποίες εφαρμόζεται η διεθνής Σύμβαση του 1924 και τα τροποποιητικά της Πρωτόκολλα. Πρέπει, λοιπόν, να καταδειχθεί στο σημείο αυτό ποιες σχέσεις ρυθμίζει η Σύμβαση και σε ποιες σχέσεις που δεν ρυθμίζει αυτή, καλείται ο ΚΙΝΔ να εφαρμοστεί συμπληρωματικά¹⁵⁵.

¹⁵¹ Όπως ισχυρίζεται η Α. Κιάντου-Παμπούκη, ό.π. στο εν λόγω άρθρο, σελ. 306 : "...Αν ο νομοθέτης είχε πρόθεση να εξαρτήσει από την έκδοση της φορτωτικής την εφαρμογή των Κανόνων στις εθνικές μεταφορές πραγμάτων, θα διατύπωνε τη διάταξη αναλόγως, όπως το έπραξε στην αμέσως προηγούμενη πρόταση για τις διεθνείς μεταφορές...". Αντίθετα σε αυτή την ερμηνεία, ο Στ. Στυλιανού στο άρθρο του "Η έκταση εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών της 25.08.1924, όπως τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα της 23.02.1968 και της 21.12.1979, σύμφωνα με τον κυρωτικό νόμο 2107/1992", Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου (1994), τόμος 22, τεύχος 1, σελ. 2, ο οποίος θεωρεί την έκδοση φορτωτικής για τη συγκεκριμένη μεταφορά ως αναγκαία και αυτονόητη προϋπόθεση.

¹⁵² Βλ. ενδεικτικά ΕφΠειρ 703/2006, Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιριών (2006), σελ. 128, ΕφΠειρ 76/2006, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου (2006), σελ. 278.

¹⁵³ Για παράδειγμα, οι Κανόνες δεν περιέχουν διατάξεις για τον ναύλο, για τη λύση ή την ανώμαλη εξέλιξη της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, ώστε στις περιπτώσεις αυτές θα συνεχίσουν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΚΙΝΔ.

¹⁵⁴ Οι διατάξεις αυτές βεβαίως επικρατούν των τελευταίων.

¹⁵⁵ Οι σχέσεις στις οποίες δεν εφαρμόζεται η Σύμβαση μπορούν να προκύπτουν τόσο λόγω του ότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της βάσει του άρθρου 1 αυτής όσο και λόγω της αποσπασματικής ρύθμισης εξ αυτής, με αποτέλεσμα τα εν λόγω ζητήματα να δημιουργούν νομοθετικά κενά.

Η διεθνής Σύμβαση, αφορά σχέσεις, όπως αναλύσαμε, που καλύπτονται από φορτωτική, και όχι από ναυλοσύμφωνο μόνο (άρθρο 5 παρ. 2)¹⁵⁶, συνεπώς καλύπτει σχέσεις από σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων. Και τούτο διότι, επαναλαμβάνεται στο σημείο αυτό, το άρθρο 1 περ. β της διεθνούς Σύμβασης αναφέρει πως σύμβαση μεταφοράς “σημαίνει μόνο σύμβαση μεταφοράς που καλύπτεται από φορτωτική ή από άλλο παρόμοιο έγγραφο, που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων”, σημαίνει, δε, και τη “φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο ως ανωτέρω, που εκδίδεται δυνάμει ναυλοσυμφώνου, από τη στιγμή που (το έγγραφο) αυτό είναι ο τίτλος που διέπει τις σχέσεις του μεταφορέα και του κομιστή”.

Επομένως, ο ΚΙΝΔ παραμένει άθικτος και έχει εφαρμογή κατ’ αρχήν στη ναύλωση για την οποία δεν έχει εκδοθεί φορτωτική και καλύπτεται μόνο από ναυλοσύμφωνο και στη ναύλωση που εκδόθηκε και φορτωτική, εφόσον αυτή παραμένει στα χέρια του ναυλωτή, γιατί τότε στις σχέσεις εκναυλωτή και ναυλωτή θα υπερισχύουν οι όροι του ναυλοσυμφώνου (άρθρο 170 παρ. 2 ΚΙΝΔ)¹⁵⁷.

Αν η φορτωτική που εκδόθηκε για ναύλωση δεν παραμένει στα χέρια του ναυλωτή αλλά κυκλοφόρησε, τότε πρέπει να διακριθεί αν πρόκειται για ονομαστική ή φορτωτική εις διαταγήν.

Στην περίπτωση της ονομαστικής φορτωτικής, αυτή δεν έχει αυτονομία κατά το ελληνικό δίκαιο, αλλά παραμένει συνδεδεμένη με το ναυλοσύμφωνο, ώστε οι διατάξεις του ΚΙΝΔ να συνεχίζουν να εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτή και οι σχέσεις του κομιστή προς τον εκναυλωτή να διέπονται όχι μόνο από αυτήν αλλά και από το ναυλοσύμφωνο και το δίκαιο που διέπει τη ναύλωση.

Στην περίπτωση της φορτωτικής εις διαταγήν, οι διατάξεις του ΚΙΝΔ θα συνεχίσουν να εφαρμόζονται μόνο στις σχέσεις εκναυλωτή και ναυλωτή, ενώ στις σχέσεις μεταφορέα και κομιστή θα εφαρμοστούν οι διεθνείς κανόνες, καθώς η φορτωτική εις διαταγήν χαρακτηρίζεται στο ελληνικό δίκαιο από αυτονομία, στοιχείο που της προσφέρει η δυνατότητα οπισθογραφησεως της (άρθρο 170 παρ 3 ΚΙΝΔ)¹⁵⁸.

Επομένως, καθίσταται φανερό πως όλες οι διατάξεις του ΚΙΝΔ έχουν σχέση με τα κυρούμενα κείμενα και παύουν να ισχύουν μόνο στην περίπτωση που η φορτωτική που εκδόθηκε είναι εις διαταγήν και κυκλοφόρησε.

Τέλος, οι διατάξεις του ΚΙΝΔ έχουν σχέση με τα διεθνή κείμενα στις περιπτώσεις μεταφοράς πραγμάτων μεταξύ ελληνικών κειμένων, αφού ως προανφέρθη, ο ΚΙΝΔ ήδη από πολύ νωρίς είχε επεκτείνει την εφαρμογή των διεθνών κειμένων και στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είτε αυτές πραγματοποιούνταν υπό φορτωτική είτε όχι (άρθρο 2 παρ. 1 τελ. Εδ. Ν. 2107 και άρθρο 108 παρ. 2 και 3 ΚΙΝΔ). Επομένως, στις μεταφορές αυτές τα διεθνή κείμενα θα κατισχύουν του ΚΙΝΔ, ο οποίος συμπληρωματικά θα καλείται να εφαρμοστεί στις εν λόγω συμβάσεις, σε περίπτωση που οι Κανόνες δεν έχουν προβλέψει σχετική ρύθμιση. Και αυτό καθιστά αυτονόητο αλλά και πολύ προφανή το λόγο που διατηρήθηκαν τα άρθρα του ΚΙΝΔ, γιατί οι Κανόνες δεν είχαν σκοπό να ρυθμίσουν καθ’ ολοκληρία τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς αλλά μόνο αποσπασματικά, ώστε στην περίπτωση που εμφανίζονται κενά, αυτά

¹⁵⁶ “Καμιά διάταξη αυτής της Σύμβασης δεν θα έχει εφαρμογή σε ναυλοσύμφωνο, αν όμως για πλοίο που είναι ναυλωμένο με ναυλοσύμφωνο εκδοθούν φορτωτικές τότε αυτές θα υπόκεινται στις διατάξεις αυτής της Σύμβασης”.

¹⁵⁷ “Δια τας σχέσεις μεταξύ εκναυλωτού και ναυλωτού επικρατούν αι εν τη συμβάσει ναυλώσεως περιεχόμεναι και δια του ναυλοσυμφώνου αποδεικνυόμεναι συμφωνίαι”.

¹⁵⁸ “Επί φορτωτικής εις διαταγήν εφαρμόζονται αναλόγως, ως προς τις ενστάσεις αι οποίαι δύνανται να ανταχθούν κατά του κομιστού, οι επί των συναλλαγματικών ισχύουσαι διατάξεις”.

καλύπτονται από το πλησιέστερο δίκαιο για τη ναύλωση, ήτοι αυτό του ΚΙΝΔ, ενώ σε διαφορετική περίπτωση θα δημιουργείτο νομοθετικό κενό.

Γίνεται συνεπώς κατανοητό ότι στις περιπτώσεις που οι κανόνες του ΚΙΝΔ έχουν σχέση με τις διατάξεις των διεθνών κειμένων καταργούνται στο μέτρο αυτό και καλύπτουν συμπληρωματικά τα σημεία εκείνα στα οποία η Σύμβαση δεν θα εφαρμοστεί.

2.7. Η ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

Όπως καταδείχθηκε στο πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης, η σχέση των κανόνων σύγκρουσης και των ομοιόμορφων κανόνων είναι σχέση συμπληρωματική. Ειδικά, στην περίπτωση διεθνών συμβάσεων με οριοθετημένο πεδίο εφαρμογής οι κανόνες σύγκρουσης έρχονται να ρυθμίσουν τις περιπτώσεις που παραμένουν εκτός του πεδίου εφαρμογής τους, υποδεικνύοντας το κατά περίπτωση εφαρμοστέο δίκαιο.

Δεν θα ήταν σκόπιμο να προχωρήσουμε ένα στάδιο πιο κάτω και να κατονομασθούν οι Διεθνείς Συμβάσεις που ρυθμίζουν το εφαρμοστέο δίκαιο (Κανονισμός Ρώμη Ι, για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και τι ορίζουν στις διατάξεις τους, καθώς ο σκοπός μας δεν είναι να παραθέσουμε τις Διεθνείς αυτές Συμβάσεις, αλλά να δούμε πώς σε αρχικό στάδιο ενεργοποιείται η ύπαρξή τους, ανεξαρτήτως του τι περιεχόμενο έχουν, στην περίπτωση των Κανόνων της Χάγης, Χάγης-Βίσμπυ και Αμβούργου. Συγκεκριμένα, αυτό που πρέπει να γίνει κατανοητό είναι το ποιες είναι οι προϋποθέσεις που συντρέχουν σε πρακτική βάση, ώστε το δίκαιο που θα εφαρμοσθεί να μην καταδειχθεί απευθείας από τις Διεθνείς Συμβάσεις (οι οποίες και περιέχουν ουσιαστικές ρυθμίσεις) αλλά να αναζητηθεί μέσω του κανόνα σύγκρουσης, ο οποίος θα μας παραπέμψει στο δίκαιο που θα εφαρμοσθεί και αυτό με τη σειρά του στην ουσιαστική ρύθμιση της εξεταζόμενης σχέσης.

Προϋπόθεση για την λειτουργία των κανόνων σύγκρουσης είναι είτε να έχουμε περίπτωση θαλάσσιας μεταφοράς που πραγματοποιείται μεταξύ συμβαλλόμενου κράτους και τρίτου κράτους μη συμβαλλόμενου, που όμως δεν εφαρμόζονται οι Διεθνείς Συμβάσεις, γιατί δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις των άρθρων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής τους είτε να έχουμε περίπτωση θαλάσσιας μεταφοράς που πραγματοποιείται μεταξύ κρατών που δεν έχουν κυρώσει τις Διεθνείς Συμβάσεις.

Έτσι, αν πάρουμε για παράδειγμα *forum* ένα οποιοδήποτε συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο έχει κυρώσει και την αρχική Σύμβαση των Βρυξελλών και τις τροποποιήσεις της, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ θα εφαρμοσθούν σε διαφορά που θα ανακύψει με άλλο τρίτο κράτος-μη συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης, εφόσον συντρέχουν οι όροι του άρθρου 10, διαφορετικά π.χ. αν η φορτωτική εκδόθηκε σε μη συμβαλλόμενο κράτος ή η φορτωτική έχει αφετηρία λιμένα μη συμβαλλόμενου κράτους ή αν η χώρα αφετηρίας έχει κυρώσει μόνο την αρχική Σύμβαση ή αν το είδος της μεταφοράς εξαιρείται της Σύμβασης, το εφαρμοστέο δίκαιο θα αναζητηθεί βάσει του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του συμβαλλόμενου κράτους.

Εάν *forum* είναι τρίτο κράτος της Σύμβασης, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν τυγχάνουν εφαρμογής και το εφαρμοστέο δίκαιο θα αναζητηθεί βάσει του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του τρίτου κράτους, διότι θα ήταν αντίθετο στο σκοπό της οποιασδήποτε Διεθνούς Σύμβασης να δεσμεύει αναγκαστικά και μη συμβαλλόμενα κράτη.

Τέλος, ευνόητο είναι πως σε διαφορά μεταξύ τρίτων κρατών-μη μερών της Σύμβασης το εφαρμοστέο δίκαιο θα ανευρεθεί μέσω του κανόνα σύγκρουσης.

Στην περίπτωση που forum είναι η Ελλάδα, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ θα εφαρμοσθούν, ούτως ή άλλως, σε διαφορά με τρίτο κράτος, καθώς ως αναπτύχθηκε στο αμέσως ανωτέρω κεφάλαιο, ο Έλληνας νομοθέτης επεξέτεινε την εφαρμογή των όδε Κανόνων ακόμα και όταν δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 10, δηλαδή ακόμα και εάν η μεταφορά δεν αρχίζει από συμβαλλόμενο κράτος, ή η φορτωτική δεν εκδόθηκε σε συμβαλλόμενο κράτος ή εν ολίγοις πραγματοποιούνται θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης διαφορετικών μη συμβαλλομένων κρατών στη Σύμβαση.

Ακόμη, πρέπει να τονισθεί πως σε θέματα που δεν έχουν προβλεφθεί από τις Διεθνείς Συμβάσεις, κάτι το οποίο είναι σύνηθες, αφού, ως αναλύθηκε, αυτές έχουν συνήθως αποσπασματικό χαρακτήρα και δεν ρυθμίζουν καθ' ολοκληρίαν τα ζητήματα με τα οποία πραγματεύονται αλλά κάποια ειδικά θέματά τους, τα νομοθετικά κενά που δημιουργούνται, καλύπτονται από τον εθνικό κανόνα σύγκρουσης, ο οποίος, κατά περίπτωση, παραπέμπει στο εφαρμοστέο δίκαιο, σημείο που αναδεικνύεται και πάλι η αξία των κανόνων σύγκρουσης.

Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό πως για να κατανοήσει κάποιος το πότε θα εφαρμοσθεί μια Διεθνής Σύμβαση και πότε όχι, οπότε θα συντρέξει η εφαρμογή των κανόνων σύγκρουσης, απαιτείται να γνωρίζει εάν τα εμπλεκόμενα κράτη και δη το κράτος στο οποίο ανακύπτει η διαφορά (forum) την έχει κυρώσει, ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της, ώστε να αποκλείσει ή να επιβεβαιώσει εξ αρχής τη συνδρομή της και τέλος, να αναζητά στη συγκεκριμένη αναφερόμενη διαφορά το εάν συντρέχει εφαρμογή της.

2.8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΜΕΡΟΥΣ

Εξ όσων προαναφέρθηκαν μπορεί να συμπεράνει κανείς, εκ πρώτης όψεως, πως η ομοιομορφία δεν επαυγχάνεται στην περίπτωση της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ώστε να προλάβει να απαντήσει αρνητικά στο ερώτημα που θέσαμε νωρίτερα, στο κατά πόσο δηλαδή στο διεθνές πεδίο θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων η ομοιομορφία είναι ή όχι υπαρκτή.

Ωστόσο, προκειμένου να απαντήσουμε στο ερώτημα αυτό θα πρέπει να λάβουμε υπόψη πως οι κατεξοχήν μεταφορικές χώρες με σημαντική εμπορική ναυτιλία έχουν προσχωρήσει και στα δύο τροποποιητικά Πρωτόκολλα της αρχικής Σύμβασης των Βρυξελλών, ώστε η αποδοχή και η εφαρμογή των όδε διεθνών κειμένων από αυτές διασφαλίζει την ομοιομορφία στο εν λόγω πεδίο. Ελάχιστα κράτη, χωρίς αξιόλογη δύναμη, παραμένουν ακόμα στην αρχική Σύμβαση, γεγονός που δεν επηρεάζει ούτε μπορεί να επηρεάσει τη διαμορφωμένη ομοιομορφία. Το ίδιο, δε, συμβαίνει και με όσα κράτη παραμένουν εγκλωβισμένα στο πρώτο τροποποιητικό Πρωτόκολλο.

Παρ' όλα αυτά βέβαια, η ομοιομορφία κλονίζεται από τους διασπαστικούς παράγοντες και δη από την ύπαρξη του COSGA των ΗΠΑ, οι οποίες δεν δέχονται να συμβαδίσουν με τα υπόλοιπα κράτη και από την ύπαρξη των Κανόνων του Αμβούργου, που μολονότι δεν έτυχαν ευρείας διεθνούς αποδοχής, καθώς καμιά από τις μεγάλες εμποροναυτικές δυνάμεις, ακόμα και εξ αυτών που είναι προσφιλείς στα συμφέροντα των φορτωτών δεν τους επικύρωσε, ωστόσο η ύπαρξή τους επηρεάζει και τις ανεπτυγμένες, ευρωπαϊκές και μη χώρες λόγω ακριβώς του προοδευτικού του χαρακτήρα και του ιδιαίτερου ευρέος πεδίου εφαρμογής τους.

Προς τούτο και ενόψει των ατελειών και των ανεπιτυχών ρυθμίσεων που επισημάνθηκαν τα τελευταία χρόνια, μετά από πολύχρονη προσπάθεια της Comité Maritime International

(CMI)¹⁵⁹ υπό την αιγίδα της UNCITRAL, δημιουργήθηκαν επιτροπές της τελευταίας (Working Groups) που από το 2001-2008 επεξεργάστηκαν και κατήρτισαν το τελικό Σχέδιο Διεθνούς Σύμβασης, γενικότερου περιεχομένου, προκειμένου να ρυθμίζονται σχεδόν όλες οι πτυχές της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων ακόμα και οι χερσαίες προεκτάσεις της¹⁶⁰. Το τελικό Σχέδιο παραδόθηκε προς έγκριση στην UNCITRAL. Η Επιτροπή, καθώς και η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών ενέκριναν το σχέδιο αυτό, που ονομάστηκε “Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods by Sea”¹⁶¹ και η αρχή της επικύρωσής του θα πραγματοποιηθεί με μία “εναρκτήρια τελετή υπογραφής” στο Ρότερνταμ, στην Ολλανδία την 23η Σεπτεμβρίου του τρέχοντος έτους¹⁶². Σκοπός του τελικού Σχεδίου είναι όχι τόσο η ενιαία θεωρητική ρύθμιση, αλλά να δοθεί πρακτική απάντηση στα ζητήματα, τα δε κενά να καλυφθούν από το κατά περίπτωση εφαρμοστέο συμπληρωματικά δίκαιο. Επίσης, δεν είναι μόνο η εξισορρόπηση των εκατέρωθεν συμφερόντων και ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων βάσει των νέων τεχνολογικών μέσων, αλλά και η παροχή πρακτικών λύσεων που να το καθιστά ελκυστικό για τα κράτη που ενδιαφέρονται να προχωρήσουν στην επικύρωσή του.

ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση που προηγήθηκε καθίσταται κατανοητό πως η σχέση μεταξύ ομοιόμορφων κανόνων και κανόνων σύγκρουσης δεν είναι αντιθετική, αλλά αποτελεί μία σύνθεση μέσω της οποίας προωθείται η εναρμόνιση και η συνεργασία. Το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο πρέπει να αντιμετωπίσει ικανοποιητικά τα προβλήματα της ομοιομορφίας και το ομοιόμορφο δίκαιο δεν μπορεί να αποφύγει τη διαφοροποίηση και την ποικιλία. Η διαλεκτική τους σχέση απαιτείται να καλλιεργήσει τόσο τη διαφοροποίηση όσο και την ενότητα.

Ενότητα ή διαφοροποίηση, ομοιομορφία ή πλουραλισμός λειτουργούν ως φορείς κοινωνικών αξιών και εκφράζουν, την ίδια στιγμή, μία νοοτροπία και μια στάση της κοινωνίας. Αποτελούν, δε, τις μεθόδους για την πραγμάτωση αυτής της στάσης. Η ομοιομορφία είναι συνδεδεμένη με την παγκοσμιοποίηση, ενώ η ποικιλία εκφράζει τη σχετικότητα. Συνιστούν δηλ. το αποτέλεσμα μιας άποψης και μιας στάσης, μία μέθοδο, μία διαδικασία και μία τεχνική.

Αν η ομοιομορφία, γενικά, είναι συνάρτηση της αποδοχής των διεθνών κειμένων από όσο το δυνατόν περισσότερα κράτη ανά την υφήλιο, και τούτο, διότι όσα περισσότερα κράτη αποδέχονται τις Διεθνείς Συμβάσεις τόσο περισσότερο επιτυγχάνεται η καθιέρωση της

¹⁵⁹ Η Comité Maritime International (CMI) είναι μια μη κυβερνητική διεθνής οργάνωση, το αντικείμενο της οποίας είναι να συμβάλει με όλα τα κατάλληλα μέσα και τις δραστηριότητες στην ενοποίηση του ναυτικού δικαίου σε όλες του τις πτυχές. Η CMI αποτελείται από τις εθνικές (ή πολυεθνικές) ενώσεις μέλη του ναυτικού δικαίου, το αντικείμενο των οποίων είναι σύμφωνο με αυτό της CMI και των οποίων η σύνθεση είναι ανοικτή σε πρόσωπα (ιδιώτες ή φορείς). Οι ενώσεις μέλη πρέπει να παρουσιάζουν μια εξισορροπημένη άποψη των συμφερόντων τους, που εκπροσωπούνται στο Σύνδεσμο. Η συνέλευση της CMI αποτελείται από όλα τα μέλη της CMI και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου. Η Συνέλευση συνεδριάζει κάθε χρόνο σε ημερομηνία και σε τόπο που αποφασίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Το CMI τώρα έχει περίπου 58 ενώσεις μέλη από όλο τον κόσμο.

¹⁶⁰ Για περισσότερα επί των νέων αυτών ρυθμίσεων βλ. Ιω. Κοροτζή, Νέες ρυθμίσεις σε σχέση με την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα πραγμάτων, Επιθεώρηση Ναυτικού Δικαίου (2008), τόμος 36, τεύχος 5, σελ. 369 επόμενα. και Vincent M. DeOrchis, The Importance of the CMI/UNCITRAL Project on Transport Law to Shipowners, <http://www.marinelex.com/marinelex/ca/joc.doc>.

¹⁶¹ <http://www.univieenna.org/unis/pressrels/2008/unisl121.html>.

¹⁶² <http://www.univieenna.org/unis/pressrels/2008/unisl125.html>.

ομοιομορφίας, τότε η ομοιομορφία, ειδικά, στις θαλάσσιες μεταφορές προάγεται με την αποδοχή των σχετικών διεθνών κειμένων από ισχυρά ναυτιλιακά κράτη που διαθέτουν σημαντικούς εμπορικούς στόλους.

Παρά την ύπαρξη αποσταθεροποιητικών παραγόντων στον τομέα αυτό, το αποτέλεσμα, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να εκμηδενισθεί. Αναδεικνύει, όμως, η ύπαρξή τους, την ανάγκη συνεργασίας των διεθνών οργανισμών, προκειμένου τα διεθνή κείμενα να εκσυγχρονιστούν και να συμπλεύσουν με τις παντός είδους εξελίξεις σε όλους τους τομείς και προκειμένου να κατασταθεί η εφαρμογή τους ελκυστική για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό κρατών, συμβάλλοντας, με τον τρόπο αυτό, στην πληρότητα της ομοιομορφίας στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων.

Και μολονότι οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ είναι επιτυχημένοι, έχουν εμφανίσει σημάδια, τα οποία, πλέον, τους καθιστούν ξεπερασμένους, σημάδια, που, απ' όσο φαίνεται δεν μπόρεσαν να αναθεωρήσουν ή να τροποποιήσουν οι Κανόνες του Αμβούργου, οι οποίοι απέτυχαν.

Αυτό που απομένει να δούμε είναι η πορεία της προσπάθειας των Ηνωμένων Εθνών, για την υπογραφή μίας συνθήκης για τη διεθνή μεταφορά αγαθών η οποία πραγματοποιείται τμηματικά ή συνολικά στη θάλασσα. Σκοπός των συντακτών είναι να δημιουργηθεί ένας σύγχρονος και ομοιόμορφος κανόνας δικαίου αναφορικά με τη διεθνή μεταφορά αγαθών που περιλαμβάνει ένα διεθνές θαλάσσιο σκέλος, χωρίς η μεταφορά αυτή να περιορίζεται από λιμάνι σε λιμάνι.

ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

I. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Σπυρίδων Βλ. Βρέλλης (2008) : Ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, Γ΄ έκδοση, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

Απόστολος Σ. Γεωργιάδης (1998) : Ο δικαστικός έλεγχος των συμβάσεων ναυλώσεως, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.

Αναστασία Γραμματικάκη-Αλεξίου (1988) : Το εν ευρεία εννοία ιδιωτικό διεθνές δίκαιο (Πανεπιστημιακές παραδόσεις), Θεσσαλονίκη, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Χαράλαμπος Ι. Ζωγραφάκης (1996) : Ναυτλιακές αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων και σχετικές διεθνείς συμβάσεις, Εκδ. Η Ναυτεμπορική (ημερήσια πρωινή οικονομική εφημερίδα).

Δημήτριος Ι. Ευρυγένης (1973) : Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιον, Θεσσαλονίκη.

Κωνσταντίνος Καρδούλης, Γεώργιος Λεβίδης (1963) : Η εν στενή εννοία ναύλωση εις το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, Αθήνα.

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη (1993) : Ναυτικό δίκαιο, Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ από την Ελλάδα (Παράρτημα στην τρίτη έκδοση), Εκδ. Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη.

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη (2003) : Ναυτικό δίκαιο, Τόμος δεύτερος, Α΄ Η κατά κυριολεξία ναύλωση, Έκδοση τέταρτη, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη (2005) : Ναυτικό Δίκαιο, Τόμος πρώτος, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη (2007) : Ναυτικό Δίκαιο II, Ναύλωση-Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων, Έκδοση έκτη, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Ιωάννης Χ. Κοροτζής (1994) : Η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα σύμφωνα με τους κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, Εκδ. Αφοι Π. Σάκκουλα, Αθήνα.

Ιωάννης Χ. Κοροτζής (1996) : Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, Αθήνα.

Ιωάννης Χ. Κοροτζής (2005) : Ναυτικό δίκαιο, Τόμος δεύτερος, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.

Ηλίας Κρίτσης (1970) : Ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, Γενικό μέρος, Αθήνα.

Χριστίνα Λιβαδά (2008) : Εισαγωγή στις διεθνείς συναλλαγές, Σειρά μελετών δικαίου επιχειρήσεων & εταιριών, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

Ζωή Παπασιώπη-Πασιά (1985) : Νέες τάσεις του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου στο πεδίο των συμβατικών ενοχών, Εκδ. Α. Σάκκουλας, Αθήνα.

Εμμανουήλ Ρούκουνας (1997) : Διεθνές δίκαιο, Τεύχος πρώτο, Β' έκδοση, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.

Ιωάννης Γ. Σχινάς (1977) : Πηγαί του ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, Αθήνα.

Γιάννης Χολέβας (1997) : Διεθνείς Εμπορικές σχέσεις, Διεθνές Εμπόριο, Εκδόσεις Interbooks.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Jason Chuah (2005) : Law of International Trade, 3rd ed., Sweet & Maxwell, London.

Roy Goode (2004) : Commercial Law, 3rd ed., Penguin Books, London.

Antonio Malintoppi (1965-III) : Les rapports entre droit uniforme et droit international privé, Recueil des Cours III, tome 116.

Charalambos P. Pamboukis (2008) : Droit international privé holistique : droit uniforme et droit international privé, Academie de droit international de la Haye, Tire a part du Recueil des cours, tome 330 (2007) Hors Commerce, Martinus Nijhoff publishers, Leiden / Boston.

II. ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Αντώνιος Αντάπασης (1997) : Περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (γνωμοδότηση) Κοινοδίκιον, τόμος 3, σελ. 36 επόμε.

Πέτρος Βαλλήνδας (1959) : Αι διεθνείς εμπορικοί συναλλαγές και η δράσις του διεθνούς ισοτιούτου δια την ενοποίησην του ιδιωτικού δικαίου, Αρχείον Νομολογίας, τόμος Ι', σελ. 9 επόμε.

Πέτρος Βαλλήνδας (1959) : Κατευθυντήριοι αρχαί του διεθνούς ομοιόμορφου ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, Εφημερίς των Ελλήνων Νομικών, Αθήνα, σελ. 257 επόμε.

Σπυρίδων Βρέλλης (1998) : Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτου, Σχέσεις ομοιόμορφου δικαίου και εθνικών κανόνων συγκρούσεως (γνωμοδότηση), Κοινοδίκιον, τόμος 4, τεύχος Α, σελ. 43 επόμε.

Ελένη Γκογκολίνα-Οικονόμου (2006) : Η ομοιομορφία στο δίκαιο των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων : μύθος ή πραγματικότητα, Αρμενόπουλος, τόμος Ξ, τεύχος 6, σελ. 853 επόμε.

Αναστασία Γραμματικάκη-Αλεξίου (2001) : Ηλεκτρονικό εμπόριο, ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο και κοινοτικές ρυθμιστικές προσπάθειες – μια συγκριτική επισκόπηση, Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου, ειδικό τεύχος, σελ. 135 επόμε.

Παναγιώτης Ζέπος (1966) : Η διεθνής κίνησις προς ενοποίησην του δικαίου και η μοίρα των αστικών κωδίκων, Εφημερίς των Ελλήνων Νομικών, σελ. 1 επόμε.

Νίκος Ζάκος (2002) : Διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο : Σημείο επαφής του διεθνούς και του εθνικού δικαίου-ορισμένες σκέψεις, Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου, τεύχος 3, σελ. 561 επόμε.



Γεώργιος Θεοχαρίδης (2001) : Ερμηνευτικές προσεγγίσεις των διεθνών συμβάσεων για το δίκαιο της χερσαίας, θαλάσσιας, εναέριας και σιδηροδρομικής μεταφοράς από τα ελληνικά δικαστήρια, Αρμενόπουλος, τεύχος 2, σελ. 177 επόμε.

Γεώργιος Θεοχαρίδης (2006) : Νομιμοποιητικό έγγραφο φορτωτικής, ενεργοποίηση πεδίου εφαρμογής κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, τόμος 34, τεύχος 4, σελ. 253 επόμε.

Μαριάνος Καράσης (2001) : Παγκοσμιοποίηση και μεθοδολογία του δικαίου, Αρμενόπουλος, τεύχος 10, σελ. 1313 επόμε.

Σέργιος Μαναρδάκης (2008) : Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή την καταστροφή του φορτίου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιριών τόμος 14, τεύχος 12, σελ. 1339 επόμε.

Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη (1993) : Η κύρωση των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και το δίκαιο της ναυλώσεως (άρθρα 107 επ. ΚΙΝΔ), Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, τόμος 21, τεύχος 7-8, σελ. 287 επόμε.

Ιωάννης Κοροτζής (2008) : Νέες διεθνείς ρυθμίσεις σε σχέση με την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα πραγμάτων, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, τόμος 36, τεύχος 5, σελ. 369 επόμε.

Στυλιανός Στυλιανός (1994) : Η έκταση εφαρμογής στην Ελλάδα της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελλών της 25.08.1924, όπως τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα της 23.02.1968 και της 21.12.1979, σύμφωνα με τον κυρωτικό νόμο 2107/1992, Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, τόμος 22, τεύχος 1, σελ. 1 επόμε.

Παναγιώτης Σωτηρόπουλος (1994) : Οι κανόνες του Βίσμπυ, Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου, σελ. 300 επόμε.

Δημήτρης Τζουγανάτος (1985) : Η εισδοχή ξένων νομοθετημάτων σαν μέσο για την διεθνή εναρμόνιση του δικαίου, Το Σύνταγμα, σελ. 324 επόμε.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Elisa Alexandridou (1988) : Conditions générales des contrats, Revue Hellénique de Droit International, vol. 40-41, n. 1, σελ. 205 επόμε.

Jürgen Basedow (2006) : Uniform Private Law Conventions and the Law of Treaties, <http://www.juridicas.unam.mx/sisjur/mercant/pdf/8-432s.pdf>.

Vincent M. DeOrchis : The Importance of the CMI/UNCITRAL Project on Transport Law to Shipowners, <http://www.marinelex.com/marinelex/ca/joc.doc>.

Zulkifli Hasan, Nazli Ismail (2008) : The weaknesses of the Hague-Rules and the extent of reforms made by the Hague-Visby Rules, <http://zulkiflihasan.files.wordpress.com/2008/06/microsoft-word-hague-visby-rules.pdf>.

Nicholas Veicopoulos (1963) : Le problème de l' unification internationale du droit privé, *Revue Hellénique de Droit International*, vol. 16, σελ. 334 επόμε.

Brian Makins (1991) : Uniformity of the law of the carriage of goods by sea in the 1990s : The Hamburg Rules-a casualty, *ANZMLJ Journal*, vol. 8, part 1, σελ. 34 επόμε.

Francis Reynolds (1990) : The Hague Rules, the Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules, σελ 16 επόμε., <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1990/2.pdf>.

Michael Sturley (2006) : International uniform laws in national courts : the influence of domestic law in conflicts of interpretation, <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/sturley.html>.

Michael Sturley (1995) : Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 26, n. 4, σελ. 564 επόμε.

Ms Anomi Wanigasekera, Comparison of Hague-Visby and Hamburg Rules, http://www.juliusandcreasy.com/inpages/publications/pdf/comparison_of_hague_and_hamburg-AW.pdf.

III. ΠΗΓΕΣ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Διεθνής Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις (1976)

Harter Act (1983)

Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση ορισμένων Κανόνων Σχετικά με τις Φορτωτικές, που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 24 Αυγούστου 1924 (Κανόνες της Χάγης)

Διεθνής Σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων Σχετικά με τις Φορτωτικές, που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 24 Αυγούστου 1924, Όπως Αυτή Τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 23^{ης} Φεβρουαρίου 1968 και της 21^{ης} Δεκεμβρίου 1979 (Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ)

The United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea, 1978 (The Hamburg Rules)

Carriage of Goods by Sea Act (COSSGA) (1991)

The draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods by Sea

ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις

Σύμβαση της Ρώμης του 1980 σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη Ι)

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Ν. 3816/1958 : Περί κυρώσεως Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Ν. 3816 της 26/28-2-58 (Α 32).

Αστικός Κώδικας και Εισαγωγικός Νόμος : Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ. 456 της 17/24 Οκτ.1984, ΦΕΚ Α' 164.

Ν 2107/1992 : Κύρωση "Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές και του Πρωτοκόλλου υπογραφής αυτής "Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων

σχετικά με τις φορτωτικές που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 25 Αυγούστου 1924" και "Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές της 25^{ης} Αυγούστου 1924 όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της 23ης Φεβρουαρίου 1968", ΦΕΚ Α' 203.

IV. ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Υπόθεση *Mediterranean Freight Services Ltd v. British Petroleum International Ltd. The "Fiona"*, Court of Appeal, 7 Ιουλίου 1994, Χαράλαμπος Ι. Ζωγραφάκης (1996), Ναυτλιακές αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων και σχετικές διεθνείς συμβάσεις, Εκδ. Η Ναυτεμπορική (ημερήσια πρωινή οικονομική εφημερίδα), που δημοσιεύεται στο 2 Lloyd's Rep. [1994] 506.

ΕφΠειρ 217/1003, 250/2003, 456/2003, Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη (2007), Ναυτικό Δίκαιο II, Ναύλωση-Θαλάσσια Μεταφορά Πραγμάτων, Έκδοση έκτη, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, σελ. 366.

ΑΠ 1765/1988, Νομικό Βήμα 38, σελ. 624.

ΕφΠειρ 273/1997, Επιθεώρηση Ναυτλιακού Δικαίου (1998), σελ. 111.

Εφ Πειρ 543/2003, Επιθεώρηση Ναυτλιακού Δικαίου (2003), σελ. 437.

ΕφΠειρ 557/1997, Νομολογία Εφετείου Πειραιά (1996-1997), σελ. 234.

ΑΠ 305/2005, Επιθεώρηση Ναυτλιακού Δικαίου (2005), σελ. 101.

ΕφΠειρ 703/2006, Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιριών (2006), σελ. 1289.

ΕφΠειρ 76/2006, Επιθεώρηση Ναυτλιακού Δικαίου (2006), σελ. 278.

V. ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

-http://ec.europa.eu/civiljustice/applicable_law/applicable_law_int_el.htm

-<http://www.unidroit.org/english/conventions/c-main.htm>

-<http://www.oecd.org/home/>