

**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

ΓΕΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΚΑΙΟΥ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ»**

Κατεύθυνση Ιδιωτικού Δικαίου

*«Διεθνής δικαιοδοσία στις διεθνείς μεταφορές
εμπορευμάτων»*

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Άννας Εμμ. Πανάγου
(Α.Μ.: 0908M001)

Επιβλέπων: Λέκτορας Α. Μώλος

Τριμελής Επιτροπή

Β. Δούβλης, Καθηγητής
Α. Μώλος, Λέκτορας
Δ. Ρούσσης, Δ.Ν. - Ειδικός Επιστήμων

**ΑΘΗΝΑ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010**

ABSTRACT

Transportation is the movement of passengers and cargo handling from one place to another. Depending on means used for the execution of transfer, carriage of goods is divided into road, rail, air and sea. Nowadays, the continuing expansion of economic activity and the intensification of trade within the internal market, particularly after the introduction of euro and the use of new technology, helped carriage of goods to play an influential role in international trade. The rapid distribution of products in international markets contributed to the establishment of international cooperation between countries in transport law. The collaboration was initially a form of government cooperation in solving technical issues and then took the form of international consolidation of transport law. The integration of transport law took place by drafting international Conventions (CMR, COTIF/CIM, Warsaw and Montreal, Hague-Visby Rules), which established uniform rules of substantive private international law.

The connection of international transport with more than one countries raises questions about the court that has jurisdiction to settle disputes which have arisen or which may arise from the contracts of carriage. In this case, the jurisdiction of courts will be decided based either on the international Conventions governing the carriage either on the provisions of Regulation 44/2001, which adjustable jurisdiction in civil and commercial matters, including freight services. In cases that none of the parties to the international carriage is a EU Member State, jurisdiction is governed by the above international texts, as long as these countries have signed the Conventions. But when the carriage is associated with certain EU Member State and becomes a community transport, then the provisions of international Conventions are in conflict with Community provisions of Regulation Brussels I. Since the Regulation is a legislative act, general and immediately applicable and binding on all EU Member States, we conclude that its provisions prevail over the relevant provisions of international Conventions. Thus, jurisdiction in such disputes is in principle under Art. 2 of Regulation 44/2001, which establishes the general jurisdiction of domicile of the defendant. Moreover, since carriage of goods requires training specific contract, Art. 5 § 1 can be also applied conferring over contract disputes special concurrent jurisdiction on the place of performance, and in particular paragraph (b) of this Article, which provides that when it comes to services, like freight, judicial competence acquire beyond the courts the domicile of the defendant and courts of the place where, under the contract the services were provided or should have been provided.

In any case, what was said above for the Art. 2 and 5 of Regulation 44/2001 may have little practical importance, since in the majority of international freight transport,

it is very frequent constituting in fact a "usage of international trade" to include jurisdiction agreements in the transport documents, such as marine bill of lading, delivery orders cmr, etc. In our opinion, today there are very few cases in which the parties to the contract of carriage don't make a choice court. Jurisdiction agreements are one of the most important sources of jurisdiction in commercial cases, especially in international transport cases. Therefore, jurisdiction in international carriage of goods is usually covered by Art. 23 of Regulation Brussels I. With these clauses, jurisdiction is extended on the courts of the place where the carrier has his domicile. Agreements on jurisdiction are regarded as a vital business practice for the carrier, since they give him the power to perform the proceedings against himself at the place and (usually) in accordance with the law, he knows, in order to be able to identify in advance his rights and obligations.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	vi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄: Γενικό Μέρος

1. Ιστορική Αναδρομή.....	7
2. Σύμβαση των Βρυξελλών (1968).....	8
3. Σύμβαση του Λουγκάνο (1988).....	10
4. Ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς.....	11
5. Κοινοτικοποίηση του διεθνούς δικονομικού δικαίου.....	13
5.1. Συνθήκη του Άμστερνταμ (1997).....	15
5.2. Ειδικότερα: η θέσπιση του Κανονισμού «Βρυξέλλες Ι».....	17
5.3. Ενιαία κοινοτική πολιτική για τις μεταφορές.....	18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄: Δικαιοδοτική αρμοδιότητα στις Διεθνείς Συμβάσεις

1. Εισαγωγικά.....	20
2. Οδικές μεταφορές - Σύμβαση της Γενεύης CMR (1956).....	22
3. Σιδηροδρομικές μεταφορές - Σύμβαση COTIF (1980).....	26
4. Αεροπορικές μεταφορές - Συμβάσεις Βαρσοβίας (1929)/Μόντρεαλ (1999).....	29
5. Θαλάσσιες μεταφορές - Κανόνες Χάγη/Βίσμπυ και Αμβούργου.....	32
6. Ενδιάμεσο συμπέρασμα.....	36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄: Διεθνής δικαιοδοσία στον Κανονισμό Βρυξέλλες Ι

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.....	39
2. Εφαρμογή του Κανονισμού 44/2001 «Βρυξέλλες Ι».....	39
2.1. Γενική δωσιδικία του τόπου κατοικίας του εναγομένου (άρθρ. 2).....	41
2.2. Ειδική δικαιοδοσία στις διαφορές εκ συμβάσεως (άρθρ. 5 §1).....	42
2.2.1. Ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής ως κριτήριο διεθνούς δικαιοδοσίας	43
2.2.2. Λόγοι αποφυγής της παραπομπής στη lex contractus.....	45
2.2.3. Η ενοποίηση των κανόνων εφαρμοστέου δικαίου.....	47
2.2.4. Η τροποποίηση του άρθρ. 5 σημ. 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών....	49
2.2.5. Προβλήματα της νέας διατύπωσης.....	51
2.2.6. Προτεινόμενες λύσεις για την ορθότερη ερμηνεία του άρθρ. 5 §1β.....	54
3. Σύμβαση μεταφοράς: Παροχή υπηρεσίας ή πώληση εμπορευμάτων.....	56

3.1. Η έννοια της πώλησης εμπορευμάτων.....	57
3.2. Η έννοια της παροχής υπηρεσιών.....	60
3.2. Νομικός χαρακτηρισμός της συμβάσεως μεταφοράς.....	63
3.3. Το ζήτημα των πολλαπλών τόπων εκπλήρωσης στις μεταφορές.....	66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄: Ρήτρες παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας

1. Εισαγωγικά.....	69
2. Περιεχόμενο της συμφωνίας.....	73
3. Τυπικό κύρος της συμφωνίας.....	73
4. Ουσιαστικό κύρος της συμφωνίας.....	78
5. Έννομα αποτελέσματα.....	80
6. Δέσμευση του τρίτου.....	81
7. Τόπος εκπλήρωσης και παρέκταση δικαιοδοσίας.....	83
8. Ρήτρες παρέκτασης στη φορτωτική (ιδίως θαλάσσια).....	84

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	91
--------------------------	-----------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	94
--------------------------	-----------

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ.....	101
-----------------------	------------

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ.....	104
--------------------------------	------------

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΚ	Αστικός κώδικας
ΑΠ	Άρειος Πάγος
απόφ.	Απόφαση
άρθρ.	Άρθρο
αριθμ.	Αριθμός
Αρμ	Αρμενόπουλος
βλ. ή βλ.	Βλέπε
ΓΟΣ	Γενικοί Όροι Συναλλαγών
ΔΕΕ	Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιρειών
ΔΕΚ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
δηλ.	Δηλαδή
Δ	Δίκη
εδ.	Εδάφιο
ΕΔΤ	Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΕυρΔ	Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου
ΕΕμπΔ	Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
ΕΖΕΖ	Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών
ΕιρΠειρ	Ειρηνοδικείο Πειραιώς
ΕΚΑΧ	Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα
έκδ.	Έκδοση
ΕΚ	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
ΕλλΔνη	Ελληνική Δικαιοσύνη
ΕμπΝ	Εμπορικός Νόμος
ΕΝΔ	Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
Επ	Επόμενα
ΕπισΕφημΕυρΚοιν	Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΕπισκΕΔ	Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου
ΕφΑθ	Εφετείο Αθηνών
ΕφΘες	Εφετείο Θεσσαλονίκης
ΕφΠειρ	Εφετείο Πειραιώς
Ιδ.δ.δ.	ιδιωτικό διεθνές δίκαιο
ΚΑΔ	Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου
Καν.	Κανονισμός
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
κλπ.	και λοιπά
ΚΠολΔ	Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας
λ.χ.	λόγου χάριν
ΜΠρΑθ	Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών
ΜΤΟ	Multimodal Transport Operator

ν.	Νόμος
Νδ	νομοθετικό διάταγμα
NoB	Νομικό Βήμα
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΝΕ	Οικονομική και Νομισματική Ένωση
ό.π.	όπου παραπάνω
παρ.	Παράγραφος
Πδ	προεδρικό διάταγμα
ΠΕΚ	Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
περ.	Περίπτωση
ΠΠΡΑθ	Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών
ΠΠΡΘες	Πολυμελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης
ΠΠΡΠειρ	Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς
π.χ.	παραδείγματος χάριν
σ.	Σελίδα
σημ.	Σημείο
στοιχ.	Στοιχείο
ΣυλλΝομολ	Συλλογή Νομολογίας του ΔΕΚ
ΣυμΒρ	Σύμβαση Βρυξελλών του 1968
ΣυμΛουγκ	Σύμβαση Λουγκάνο του 1988
ΣυμΡωμ	Σύμβαση Ρώμης του 1980
ΣυνΘΕΕ	Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση
ΣυνΘΕΚ	Συνθήκη περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας
ΣυνΘΕΟΚ	Συνθήκη περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας
ΣυνΘΛΕΕ	Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ενώσεως
τ.	Τόμος
υπόθ.	υπόθεση
υποσημ.	Υποσημείωση
ΦΕΚ	Φύλλα Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
ΧρΙΔ	Χρονικά Ιδιωτικού Δικαίου

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ως γνωστόν, σήμερα, με την εξάπλωση των διεθνών συναλλαγών, την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου, τα διεθνή ταξίδια και το διαδίκτυο, οι διεθνείς συμβάσεις πώλησης, μεταφορών, οι συμβάσεις εργασίας, οι καταναλωτικές και ασφαλιστικές συμβάσεις αποτελούν νομική ύλη πολύμορφη, πολύπλοκη, εξαιρετικά ενδιαφέρουσα αλλά και δύσκολη. Ειδικότερα στον τομέα των μεταφορών η Κοινότητα επιζητεί τη θέσπιση κοινών πολιτικών και μέτρων, που αποσκοπούν στην απελευθέρωση¹ της εσωτερικής αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, την ανάπτυξη Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών² και τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μεταφοράς ειδικότερα σε θέματα ασφάλειας των μεταφορών και προστασίας του περιβάλλοντος³. Η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση σε επίπεδο οικονομίας επέφερε μια σημαντική αύξηση των συναλλαγών και των εμπορευματικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, παράλληλα με την πραγματοποίηση της κοινής αγοράς των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών, έπρεπε να δημιουργηθεί και για τις μεταφορές μια αληθινή εσωτερική αγορά, μέσα στην οποία όλοι οι μεταφορείς των κρατών μελών θα έχουν πρόσβαση με τους ίδιους όρους με εκείνους που ισχύουν στην εθνική αγορά τους. Κρίνεται απαραίτητο να διασφαλιστεί η ελευθερία εγκατάστασης των μεταφορέων, η ελευθερία παροχής υπηρεσιών, η εξάλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία και η εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού.

Αρχικά η έννοια της κοινής αγοράς των μεταφορών περιοριζόταν⁴ μόνο ως προς τις χερσαίες μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές), οι οποίες αντιπροσώπευαν το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα. Αντίθετα οι θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές εισήλθαν πιο δυναμικά στην κοινοτική

-
1. Για να απελευθερωθεί η κοινοτική αγορά των μεταφορών, το άρθρ. 75 ΣυνθΕΟΚ (νυν άρθρ. 91 της Συνθήκης της Λισσαβώνας για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης) προέβλεπε τη θέσπιση από το Συμβούλιο κοινών κανόνων εφαρμοζόμενων στις διεθνείς μεταφορές τις εκτελούμενες από και προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους (ενδοκοινοτικές μεταφορές) ή διασχίζουσες την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών (κοινοτική διαμετακόμιση).
 2. Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, στα οποία συγκαταλέγονται και οι Θαλάσσιες Λεωφόροι, ενισχύουν τους δεσμούς μεταξύ των κρατών μελών και επιτρέπουν την πιο καλή, πιο ασφαλή και πιο φθηνή κυκλοφορία εμπορευμάτων και προσώπων, απαραίτητη για τη βελτίωση της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ποιότητας ζωής των πολιτών της.
 3. Όσον αφορά στα ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος, αξίζει να αναφέρουμε ότι όλα τα μεταφορικά μέσα καταναλώνουν ενέργεια και μολύνουν τον αέρα, το έδαφος, τα εσωτερικά και τα θαλάσσια ύδατα, συμβάλλοντας έτσι στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και την παρατηρούμενη άνοδο της θερμοκρασίας στον πλανήτη. Πιο ρυπαντικές για το περιβάλλον είναι οι οδικές μεταφορές, οι οποίες καταναλώνουν περισσότερο από το 80% της συνολικής ενέργειας που χρησιμοποιείται στον τομέα των μεταφορών και εκπέμπουν περισσότερο από το 75% των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.
 4. Βλ. άρθρ. 84 ΣυνθΕΟΚ.

σκηνή περί τα μέσα της δεκαετίας του '70, σημειώνοντας βέβαια τα τελευταία χρόνια θεαματικές προόδους, όχι μόνο στην υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των μεταφορών, αλλά και στην κοινοτική οργάνωσή τους⁵. Γίνεται δεκτό ότι οι μεταφορές και οι συγκοινωνίες αποτελούν, καθ' αυτές, ένα βασικότατο οικονομικό τομέα, ο οποίος, τουλάχιστον στο επίπεδο της ΕΕ των 27, απασχολεί περί τα 6 εκατομμύρια άτομα και αντιπροσωπεύει το 7,5% του ΑΕΠ της Ένωσης⁶.

Αξίζει να επισημάνουμε ότι εξαιτίας του καθοριστικού ρόλου των μεταφορών στην εξέλιξη της όλης οικονομικής διαδικασίας, αναπτύχθηκε η γενική τάση να υπάγονται στον έλεγχο κρατικών μονοπωλίων. Ως τμήμα της γενικής οικονομικής υποδομής μίας χώρας, γίνεται προσπάθεια ο τομέας των μεταφορών να παραμένει έξω από το γενικό κύκλο του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η κρατική πολιτική των μεταφορών στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του κόστους και των τιμών παροχής των αντίστοιχων υπηρεσιών του κλάδου. Σε πολλές περιπτώσεις, όταν δεν είναι δυνατός ο περιορισμός του κόστους, το κράτος επιδοτεί τα τιμολόγια προς όφελος εκείνων που χρησιμοποιούν τα μεταφορικά μέσα. Ωστόσο, ο περιορισμός του τελικού κόστους των προϊόντων δεν είναι ο μοναδικός στόχος του κρατικού παρεμβατισμού στον τομέα των μεταφορών. Παράλληλα, επιδιώκεται και η κατάκτηση ειδικότερων στόχων στον τομέα της προστασίας της εθνικής οικονομίας και της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των εθνικών προϊόντων απέναντι στα ξένα. Για το λόγο αυτό είναι συχνές οι περιπτώσεις πριμοδότησης ή επιδότησης της μεταφοράς προϊόντων που εξάγονται σε ξένες χώρες, ενώ πολύ σπάνια λαμβάνονται τέτοιου είδους κρατικά μέτρα στον τομέα των εισαγωγών.

Οι μεταφορές είναι ένας τομέας το μέλλον του οποίου προδιαγράφεται καλό γιατί επηρεάζεται από θετικές εξελίξεις, όπως είναι οι διαρθρωτικές μεταβολές της μεταποιητικής βιομηχανίας, η εξέλιξη των μεθόδων παραγωγής και η αυξανόμενη σημασία του τομέα των υπηρεσιών⁷. Από την καλή λειτουργία της αγοράς των μεταφορών εξαρτάται κατά μεγάλο μέρος και η καλή πορεία του εμπορίου μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών, τόσο οι δημόσιες⁸, όσο και οι ιδιωτικές, έχουν αναμφισβήτητες επιπτώσεις στην απασχόληση στο βιομηχανικό τομέα⁹. Οι τύποι των μεταφορικών μέσων που είναι διαθέσιμοι σε μία χώρα είναι ενδεικτικοί για τις τεχνολογικές δυνατότητες και τον βαθμό ανάπτυξής της. Οι οικονομικά

5. Μούσης, Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο- Οικονομία- Πολιτική, (2003)¹⁰, 420. Βλ. άρθρ. 80 ΣυνθΕΕ (νυν άρθρ. 100 ΣυνθΛΕΕ), τα οποία στην §2 συγκαταλέγουν στην έννοια της κοινής αγοράς των μεταφορών τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

6. Νούσια, Η διεθνής μεταφορά σε: *Παμπούκη*, Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, 2009, 1026.

7. Μούσης, (2003)¹⁰, 422.

8. Σημειώνεται ότι ο τομέας των μεταφορών απορροφά περίπου τα 40% των δημοσίων επενδύσεων των κρατών μελών.

9. Ζέκος, Σύμβαση μεταφοράς και η ευθύνη του μεταφορέα κατά το ελληνικό δίκαιο, 2002, 2.

αναπτυγμένες χώρες διαθέτουν σύγχρονους αυτοκινητόδρομους, αερογέφυρες, υπόγεια τούνελ, πυκνό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και διεθνή αεροδρόμια. Έτσι επιτυγχάνεται η γρήγορη, εύκολη, οικονομική και ασφαλής μετακίνηση των πολιτών και εμπορευμάτων.

Οι μεταφορές διακρίνονται σε οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές. Στο σύνολο των εσωτερικών μεταφορών εντός της Κοινότητας, τη μερίδα του λέοντος καταλαμβάνουν οι οδικές μεταφορές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 60% των κοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών. Το κυρίαρχο μέσο καθημερινής μετακίνησης εμπορευμάτων είναι το φορτηγό αυτοκίνητο. Με βασικό πλεονέκτημα την ευελιξία του και την ταχύτητά του, αποτελεί βασικό εργαλείο στη μεταφορά. Παράλληλα, και τα οδικά δίκτυα των κρατών μελών συνέχεια αναβαθμίζονται και πυκνώνουν, καθιστώντας πιο εύκολη τη διακίνηση φορτίων από έναν τόπο σε άλλον. Οι σιδηρόδρομοι, που ήταν άλλοτε το βασικό μεταφορικό μέσο¹⁰, περιέπεσαν σε δεύτερη μοίρα μετά το θρίαμβο του αυτοκινήτου κατά τη δεκαετία του '60. Περί τα τέλη όμως της δεκαετίας του '90 η εμφάνιση των τρένων μεγάλης ταχύτητας, έδωσαν νέα πνοή στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και επέβαλλαν την απελευθέρωση της αγοράς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν διεθνώς αποδεκτά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς και αποτελούν σημαντικό τομέα επενδύσεων για την μακροπρόθεσμη κάλυψη της σχετικής μεταφορικής ζήτησης, ιδίως σε περίπτωση μελλοντικής στενότητας ή έλλειψης των κλασικών πηγών ενέργειας. Επιπλέον, η διακίνηση εμπορευμάτων με τρένο λογίζεται ως ένας από τους ασφαλέστερους και οικονομικότερους τρόπους μεταφοράς. Σε μια εποχή με αυξανόμενες δαπάνες καυσίμων για τα φορτηγά, οι σιδηροδρομικές μεταφορές κερδίζουν συνεχώς έδαφος και αποτελούν μία βιώσιμη εναλλακτική λύση για πολλούς τύπους φορτίων¹¹.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα επιτεύχθηκε σταδιακά, μεταξύ 1987 και 1992. Μέχρι τότε οι μεγάλες αεροπορικές εταιρίες ήταν κρατικές και ασκούσαν ένα μονοπώλιο σε εθνικό επίπεδο. Τα μέτρα απελευθέρωσης που ολοκληρώθηκαν το 1992 είχαν πολύ σημαντικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιριών. Νέες γραμμές ανοίχθηκαν, νέες υπηρεσίες εισήχθησαν, τα μονοπώλια περιορίστηκαν, οι αναποτελεσματικές κρατικές εταιρίες αναγκάστηκαν να εκσυγχρονιστούν ή να κλείσουν και νέες εταιρίες δημιουργήθηκαν. Το αεροπλάνο αποτελεί το ταχύτερο μέσο μεταφοράς. Συγκριτικά όμως με τα υπόλοιπα

¹⁰Είναι γεγονός ότι η εφεύρεση της ατμομηχανής και του σιδηρόδρομου στις αρχές του 19^{ου} αιώνα αποτέλεσε το σημαντικότερο σταθμό στην ιστορία και ανάπτυξη των μεταφορών.

¹¹Ειδικά, στις περιπτώσεις διακίνησης μεγάλου όγκου εμπορευμάτων η διαφορά στο κόστος μεταφοράς μπορεί να είναι αρκετά σημαντική, γι' αυτό και προτιμάται ο σιδηρόδρομος κατά τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων ορυκτών ή καυσίμων (π.χ. άνθρακα).

μέσα μεταφοράς, είναι γεγονός ότι η κίνησή του στοιχίζει αρκετά και τα βασικά του τιμολόγια παραμένουν πολύ υψηλά. Για το λόγο αυτόν χρησιμοποιείται κυρίως για τη μετακίνηση επιβατών και αποσκευών και σαφώς λιγότερο για τη μετακόμιση εμπορευμάτων. Όσον αφορά, τέλος, στις θαλάσσιες μεταφορές, αυτές κατέχουν σήμερα το σημαντικότερο μερίδιο στις εμπορευματικές μεταφορές παγκοσμίως αντιπροσωπεύοντας το 70% του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου¹². Αυτό οφείλεται στον τεράστιο όγκο των φορτηγών πλοίων, το χαμηλό σχετικά κόστος κίνησης τους και τη χρησιμοποίηση σύγχρονου ηλεκτρονικού εξοπλισμού. Οι θαλάσσιες μεταφορές ενδιαφέρουν ιδιαίτερα την Ελλάδα λόγω της σημασίας τους για την οικονομία της, τη γεωγραφική και κοινωνική συνοχή, καθώς και την επαγγελματική απασχόληση¹³. Βασική επιδίωξη της χώρας μας είναι η καθιέρωση και διατήρηση της πρωτεύουσας θέσης που κατέχει η ελληνική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, δίνοντας έμφαση στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την τόνωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού και κατ' επέκταση του κοινοτικού στόλου.

Στις διεθνείς μεταφορές, όπως και σε όλες τις διαφορές ιδιωτικού δικαίου που παρουσιάζουν στοιχεία αλλοδαπότητας, η σύνδεση της διαφοράς με περισσότερα από ένα κράτη θέτει το ερώτημα τα δικαστήρια ποιου κράτους έχουν δικαιοδοσία για την επίλυση της διαφοράς. Το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο (στο εξής ιδ.δ.δ.) καθιερώνει μηχανισμούς και κανόνες δικαίου με τους οποίους ρυθμίζονται οι ως άνω διαφορές. Τα προβλήματα του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου είναι δυσεπίλυτα γιατί το δίκαιο αποτελεί προνόμιο της κρατικής κυριαρχίας και περιορίζεται μέσα σε ένα συγκεκριμένο εδαφικό χώρο, ενώ οι ανθρώπινες σχέσεις διασχίζουν ελεύθερα τα σύνορα. Παραδοσιακά κάθε κράτος είχε τους δικούς του κανόνες ιδ.δ.δ.¹⁴. Αυτό, όμως, συνεπαγόταν ανομοιομορφία λύσεων και προξενούσε νομική αβεβαιότητα. Έτσι, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας κρίθηκε πως η ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη της κοι-

12.Κομβικό χρονικό σημείο για την ανάπτυξή τους αποτέλεσε η ανακάλυψη των πανιών και η κατασκευή των πρώτων ιστιοφόρων.

13.Η επέκταση της Ενιαίας Αγοράς σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις βαλκανικές χώρες, καθώς και τον πολλαπλασιασμό του όγκου των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως κατά την τελευταία δεκαετία, είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση της κίνησης στα λιμάνια και τους θαλάσσιους διαύλους της χώρας μας. Σε αυτό συνέβαλε και η μεγάλη έμφαση που δόθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη ναυτιλιακή πολιτική, βλ. π.χ. Ανακοίνωση της Επιτροπής [COM (2003), 155 τελικό] με τίτλο «Πρόγραμμα για την προαγωγή των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων», η οποία υπογραμμίζει τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην ανακατανομή του ειδικού βάρους των επιμέρους τρόπων και μέσων μεταφοράς, στον περιορισμό της αύξησης των οδικών μεταφορών και στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές, υποβοηθώντας παράλληλα την αειφόρο ανάπτυξη και την ασφάλεια.

14.Το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο είναι εγχώριο δίκαιο. Δεν θεσπίζεται από διεθνή νομοθέτη, αλλά από τον εθνικό νομοθέτη της εκάστοτε χώρας. Παγκοσμίως, υπάρχουν τόσα ιδιωτικά διεθνή δίκαια όσες και έννομες τάξεις.

νής αγοράς, θα καθίστατο αδύνατη αν δεν εξασφαλιζόταν μια ομοιόμορφη και επαρκής νομική προστασία των πολιτών της μέσα από την εναρμόνιση των κανόνων δικαιοδοσίας του ιδ.δ.δ. των κρατών μελών, ιδιαίτερα στα θέματα που άπτονται των αστικών και εμπορικών υποθέσεων. Για το λόγο αυτό η Κοινότητα έθεσε ως στόχο τη θέσπιση κοινοτικών δικονομικών κανόνων δικαίου που να ισχύουν σε όλα τα κράτη μέλη και να καθιερώνουν ομοιόμορφους μηχανισμούς που θα υποδεικνύουν ποιο δικαστήριο θα έχει δικαιοδοσία να δικάσει την εκάστοτε διεθνή διαφορά. Στην παρούσα μελέτη θα επιχειρήσουμε να παρουσιάσουμε το νέο ευρωπαϊκό δικονομικό δίκαιο, όπως αυτό ισχύει σήμερα με τον Κανονισμό 44/2001 (Βρυξέλλες Ι), συσχετιζόμενο βέβαια με τις Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν καταρτιστεί σε βάθος χρόνων για να διέπουν τις διεθνείς μεταφορές.

Κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας περιέχονται και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όμως για τις σχέσεις που εμπίπτουν στο ρυθμιστικό του πεδίο, ο Κανονισμός Βρυξέλλες Ι έχει αντικαταστήσει τους κανόνες του ΚΠολΔ. Κατά συνέπεια κρίνεται σκόπιμο να ασχοληθούμε κατά κύριο λόγο με τις διατάξεις του κοινοτικού Κανονισμού, οι οποίες καλύπτουν πια τα περισσότερα και σημαντικότερα ζητήματα δικαιοδοσίας που καλούνται να κρίνουν τα ελληνικά δικαστήρια και λιγότερο με τις αντίστοιχες διατάξεις του ΚΠολΔ. Δεν πρέπει πάντως να ξεχνάμε ότι το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το ζήτημα του εφαρμοστέου δικαίου, ήτοι του ουσιαστικού δικαίου που διέπει την επίδικη έννομη σχέση. Το αρμόδιο δικαστήριο που θα υποδειχθεί με βάση τις διατάξεις των Κανονισμών θα κληθεί να εφαρμόσει τους δικούς του κανόνες συγκρούσεως και κατ' επέκταση το δίκαιο που αυτοί οι κανόνες θα υποδείξουν ως εφαρμοστέο. Υπό την έννοια αυτή ο προσδιορισμός της διεθνούς δικαιοδοσίας αποτελεί το πρώτο βήμα για την εφαρμογή του ενός ή του άλλου ουσιαστικού δικαίου, στοιχείο που επηρεάζει σημαντικά και τη λύση που θα δοθεί στην εκάστοτε διαφορά¹⁵. Δεν αποκλείεται συνεπώς σε αρκετά σημεία της εισήγησής μας να γίνονται σύντομες αναφορές και στις διατάξεις του Κανονισμού Ρώμη Ι για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές.

Στο πρώτο κεφάλαιο της μελέτης μας θα γίνει κατ' αρχήν μια γενική αναφορά στις βασικές κατευθύνσεις του ευρωπαϊκού δικονομικού δικαίου με έμφαση στην κοινοτικοποίηση του διεθνούς δικονομικού δικαίου και την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και κατά δεύτερο λόγο θα επισημανθούν οι πολιτικές της Κοινότητας που σχετίζονται ειδικά με τον τομέα των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών.

¹⁵Βλ. περισσότερα για τη σχέση μεταξύ των κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας και εφαρμοστέου δικαίου στο πεδίο της δικαστικής συνεργασίας στις διαφορές εκ συμβάσεως σε *Juenger*, Two European Conflicts Conventions, *Victoria University of Wellington Law Review* 1998, 528 επ' *Tang*, The interrelation of European jurisdiction and choice of law in contract, *JPrIntLaw* 2008, 35 επ.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, το οποίο πραγματεύεται την ενοποίηση του μεταφορικού δικαίου, θα εξεταστούν οι Διεθνείς Συμβάσεις που διέπουν τις διεθνείς μεταφορές, με εκτενείς αναφορές στις διατάξεις που ρυθμίζουν τη δικαιοδοτική αρμοδιότητα επί διαφορών που προκύπτουν από τις συμβάσεις διεθνούς μεταφοράς. Ακολούθως, στο τρίτο κεφάλαιο της παρούσης θα προβούμε στο νομικό χαρακτηρισμό της συμβάσεως διεθνούς μεταφοράς και θα προσπαθήσουμε να συσχετίσουμε τις ως άνω διεθνείς διατάξεις των Συμβάσεων με τις κοινοτικές διατάξεις του Κανονισμού 44/2001 «Βρυξέλλες Ι» για τη διεθνή δικαιοδοσία σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, δίνοντας εμφανώς ιδιαίτερη σημασία στη διάταξη του άρθρ. 5 §1β που ρυθμίζει ειδικά τη δωσιδικία επί συμβάσεων πώλησης εμπορευμάτων και παροχής υπηρεσιών. Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο κρίνουμε σκόπιμο να αναφερθούμε στις ρήτρες παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, δεδομένου ότι η ενσωμάτωσή τους στα έγγραφα διεθνούς μεταφοράς και ιδίως στη θαλάσσια φορτωτική αποτελεί σήμερα συνήθη εμπορική πρακτική μεταξύ των συναλλασσομένων. Θα εστιάσουμε στο τυπικό και ουσιαστικό κύρος, το επιτρεπτό περιεχόμενο, καθώς και τα έννομα αποτελέσματα των εν λόγω συμφωνιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ : Γενικό Μέρος

1. Ιστορική αναδρομή

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και των καταστροφικών του συνεπειών για το διεθνές εμπόριο, οι μεγάλες ευρωπαϊκές δυνάμεις άρχισαν να δραστηριοποιούνται προκειμένου να ενισχύσουν τις διακρατικές εμπορικές συναλλαγές με απώτερο στόχο την υλοποίηση μιας ενιαίας αγοράς που θα περιλαμβάνει όλες τις χώρες της Ευρώπης. Η διαδικασία της πολυεθνικής ολοκλήρωσης στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα ξεκίνησε το 1951 σαν μια τελωνειακή ένωση αφορούσα μόνο τους τομείς άνθρακα και χάλυβα έξι κρατών¹⁶ με βάση τη Συνθήκη Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα (ΕΚΑΧ). Το 1957 στη Ρώμη, τα έξι αυτά κράτη επέκτειναν την τελωνειακή ένωση και την κοινή αγορά σε όλους τους τομείς των οικονομιών τους, χάρη στη Συνθήκη Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας¹⁷ (ΕΟΚ). Πρώτο και κύριο μέλημα της ιδρυτικής αυτής συνθήκης¹⁸ υπήρξε η δημιουργία μιας κοινής αγοράς, ενός χώρου όπου πρόσωπα, εμπορεύματα, υπηρεσίες και κεφάλαια διακινούνται ελεύθερα χωρίς εμπόδια που οφείλονται σε διαφορετικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές ρυθμίσεις. Προκειμένου όμως να λειτουργήσει μια κοινή αγορά, έπρεπε, όπως αναφέραμε και ανωτέρω, να προηγηθεί κάποιος συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών σε τομείς, όπως το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο και η πολιτική οικονομία¹⁹.

Η δικονομική εναρμόνιση θα είχε ως στόχο την εξομάλυνση της πολλαπλότητας των διαφόρων εννόμων τάξεων του ευρωπαϊκού χώρου και την προσέγγιση των διαφορετικών κανόνων που ίσχυαν στα δίκαια των κρατών μελών προκειμένου να περιοριστούν τα εμπόδια στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές. Προς το σκοπό αυτόν, στα μέσα περίπου της δεκαετίας του '60, άρχισαν οι διαβουλεύσεις μεταξύ των κρατών μελών για την υλοποίηση της δικαστικής συνεργασίας σε θέματα δικαιοδοσίας και εφαρμοστέου δικαίου. Αρχικά προτιμήθηκε η σύναψη διεθνών συμβάσεων και όχι η έκδοση κοινοτικών πράξεων, δεδομένου ότι η δικαστική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών αντιμετωπίστηκε ως ζήτημα του διεθνούς και όχι του κοινοτικού δικαίου.

16. Τα έξι αυτά κράτη ήταν η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία, η Ολλανδία, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο.

17. Η Συνθήκη Ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) υπογράφηκε στις 25 Μαρτίου 1957 στο λόφο του Καπιτωλίου της Ρώμης και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου του 1958.

18. Διευκρινίζεται εδώ ότι μεταξύ των διεθνών συνθηκών και των διεθνών συμβάσεων τα έννομα αποτελέσματα στο πεδίο του διεθνούς δικαίου είναι τα ίδια. Υφίσταται, ωστόσο, μια εννοιολογική διάκριση, αφού η διεθνής συνθήκη είναι η νομικά δεσμευτική συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών, ενώ η διεθνής σύμβαση είναι η συμμετοχή σε δεσμευτική συμφωνία που καταρτίστηκε από διεθνή οργανισμό.

19. Σαχπεκίδου, Η κοινοτικοποίηση της δικαστικής συνεργασίας σε αστικές υποθέσεις μετά τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, Αρμ 2001, 1620.

Έτσι, το έτος 1968 καταρτίστηκε από τα κράτη μέλη η διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις²⁰, ενώ οι πρώτες ανάγκες συντονισμού του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου των κρατών μελών καλύφθηκαν από τη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές²¹. Τέλος, η μεγάλη απήχηση της Σύμβασης των Βρυξελλών οδήγησε, όπως είναι γνωστό, στην υπογραφή της «παράλληλης» Συμβάσεως του Λουγκάνο του 1988 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις²², ένα συμβατικό κείμενο σχεδόν ίδιο με εκείνο της Σύμβασης των Βρυξελλών που ισχύει στις σχέσεις μεταξύ των κρατών ΕΖΕΣ (Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών) και στις σχέσεις ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κράτη τα κράτη ΕΖΕΣ. Γίνεται δεκτό ότι το πρώτο καθοριστικό βήμα για τη δημιουργία του ευρωπαϊκού δικαϊκού χώρου είχε ήδη πραγματοποιηθεί και, μάλιστα, σε μια εποχή, κατά την οποία η σύνδεση των κοινοτικών αρμοδιοτήτων με το ιδιωτικό δίκαιο ή την πολιτική δικονομία των κρατών μελών δεν έβρισκε κανένα απολύτως νομοθετικό έρεισμα στα κείμενα των ως άνω διεθνών συνθηκών²³.

2. Σύμβαση των Βρυξελλών (1968)

Η σύναψη της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών του 1968 στηρίχτηκε στη νομική βάση του άρθρου 220 ΣυνθΕΟΚ (μετέπειτα άρθρο 293 ΣυνθΕΚ, μέχρι πρότινος άρθρο 65 ΣυνθΕΕ και σήμερα άρθρο 81 ΣυνθΛΕΕ²⁴), το οποίο εξουσιοδοτούσε τα κράτη μέλη να αναλάβουν πρωτοβουλίες με στόχο να εξασφαλιστεί, μεταξύ άλλων, η απλούστευση των διατυπώσεων για την αμοιβαία αναγνώριση και εκτέλεση δικαστικών και διαιτητικών αποφάσεων. Η ρητή πρόβλεψη στην ιδρυτική συνθήκη της ΕΟΚ νομοθετικών παρεμβάσεων στο χώρο του εν ευρεία εννοία ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και δη στο ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας και της αμοιβαίας αναγνώρισης/εκτέλεσης δικαστικών αποφάσεων (δ' περίπτωση του ως άνω άρθρου) αποδεικνύει ότι οι συντάκτες της ΣυνθΕΟΚ είχαν από την αρχή διαβλέψει τη σημασία του ιδ.δ.δ. για την πραγμάτωση των κοινοτικών στόχων και την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς²⁵.

Η Σύμβαση των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (στο εξής Συμβρ) υπογράφηκε

20.ΕΕ 26.1.1998, C 027/1 επ (παγιασμένη μορφή).

21.ΕΕ 26.1.1998, C 027/34 επ (παγιασμένη μορφή).

22.ΕΕ 25.11.1988, L 319/9 επ.

23.Σαχπεκίδου, Αρμ 2001, 1620.

24.Μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Λισσαβώνας για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 13 Δεκεμβρίου του 2007.

25.Ταγαράς, Η Σύμβαση του Λουγκάνο της 16.9.1988, 1995, 13.

στις 27 Σεπτεμβρίου 1968 μεταξύ των έξι²⁶ αρχικών κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Φεβρουαρίου 1973. Η Συμβρ είχε καθαρά δικονομικό χαρακτήρα, χωρίς άμεση σχέση με την εναρμόνιση κανόνων ουσιαστικού δικαίου. Καθιέρωσε ομοιόμορφους κανόνες διεθνούς δικονομικού δικαίου σ' όλα τα συμβαλλόμενα κράτη συμβάλλοντας σημαντικά στη δημιουργία ενός ενιαίου δικαιοσύνης χώρου. Η ως άνω επιδίωξη, που είναι γνωστή και από άλλες διεθνείς συμβάσεις του ίδιου αντικειμένου, απέκτησε μέσω της Συμβρ ασύμμετρα μεγαλύτερο βάθος και εντονότερη συνοχή χάρη σε τρία γνωρίσματα, τα οποία αξίζει σύντομα να υπογραμμισθούν.

Το πρώτο και βασικό προσόν της Συμβρ, που τη διαφοροποίησε από τις άλλες διμερείς ή πολυμερείς διεθνείς συμβάσεις του ίδιου αντικειμένου αφορούσε στην αυθεντία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ), το οποίο ανέλαβε την ενιαία ερμηνεία και εφαρμογή των κανόνων της²⁷. Κάνοντας συστηματική χρήση της ερμηνευτικής αρμοδιότητας του, το ΔΕΚ προχώρησε σε πολλές περιπτώσεις σε αυτόνομη, δηλαδή κατ' ουσίαν κοινοτική, ερμηνεία αρκετών κρίσιμων εννοιών της Συμβρ, προσδίδοντας στις διατάξεις της όχι μόνο ομοιογένεια κατά την εφαρμογή της, αλλά και πρωτόγνωρο κύρος. Οι αποφάσεις του, δεσμευτικές για την κάθε υπόθεση, ακολουθούνταν πιστά από τα δικαστήρια των κρατών μελών με συνέπεια να ισχύει όχι μόνο ενιαίο δίκαιο, αλλά και ενιαία ερμηνεία του, αίροντας έτσι το κυριότερο εμπόδιο που ανέκαθεν υπήρχε στην αποτελεσματική ενοποιητική λειτουργία των διεθνών συμβάσεων²⁸. Το δεύτερο γνώρισμα της Συμβρ είναι ότι χαρακτηρίστηκε από την αποκλειστικότητα της εφαρμογής της, αφού αποτέλεσε αμέσως ισχύον δίκαιο και έθεσε αυτομάτως εκποδών εθνικές, καθώς και διεθνείς μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών, ρυθμίσεις της ίδιας ύλης, όχι μόνο αντίθετες, αλλά ακόμη και σύμφωνες προς το περιεχόμενο της Συμβάσεως. Τέλος, το τρίτο ενοποιητικό χαρακτηριστικό της Συμβρ είναι η επιλογή της κατοικίας του εναγομένου ως της κύριας δικαιοδοτικής βάσεως, ανεξάρτητα από την ιθαγένειά του. Με την επιλογή του κριτηρίου της κατοικίας, η Συμβρ υπήγαγε σε ενιαία, άρα και ίση δικαιοδοτική μεταχείριση όλα τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που κατοικούν ή εδρεύουν στο έδαφος της Κοινότητας, αποκόπτοντας, βέβαια, από το πεδίο εφαρμογής της τους εξωκοινοτικούς κατοίκους, ακόμη κι αν αυτοί έχουν την ιθαγένεια ενός κράτους μέλους. Η διάκριση αυτή κρίθηκε αναγ-

26. Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ολλανδία, Βέλγιο και Λουξεμβούργο.

27. Με το συνοδευτικό Πρωτόκολλο της 3^{ης} Ιουνίου του 1971, ανατέθηκε στο ΔΕΚ η δεσμευτική ερμηνεία των διατάξεων της Σύμβασης, μετά από προδικαστικά ερωτήματα που προαιρετικά ή υποχρεωτικά του απηύθυναν τα εθνικά δικαστήρια των συμβαλλόμενων κρατών.

28. Κεραμέυς, Νομικές Μελέτες II, 1994, 660.

καία στην προσπάθεια δημιουργίας του ενιαίου δικαϊκού χώρου και της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η Συμβρ λογίζεται αναμφισβήτητα ως ένα σημαντικό νομικό επίτευγμα, μια «γενική σύμβαση» πρότυπο, που γνώρισε τεράστια πρακτική εφαρμογή. Μολονότι δεν εντάσσεται στο εν στενή εννοία κοινοτικό δίκαιο, πρωτογενές ή δευτερογενές αλλά γίνεται αντιληπτή ως αυτοτελές συμβατικό κείμενο του παραδοσιακού διεθνούς δικαίου, εντούτοις αντιμετωπίζεται ως κανονιστική ρύθμιση άρρηκτα συνδεδεμένη με την κοινοτική έννομη τάξη²⁹. Η πλειοψηφία της θεωρίας τη συγκαταλέγει τη Συμβρ στις *suī generis* πράξεις του κοινοτικού δικαίου, δεδομένου ότι καταρτίστηκε σε επιταγή διατάξεως του πρωτογενούς κοινοτικού δικαίου για την πραγμάτωση κοινοτικών στόχων, συμβαλλόμενα σε αυτήν κράτη ήταν αποκλειστικά τα κράτη μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι κανόνες της υπερίσχυαν έναντι των εσωτερικών κανόνων των συμβαλλομένων χωρών και, τέλος, το κείμενό της κατέστη πολλές φορές αντικείμενο της ερμηνευτικής αρμοδιότητας του ΔΕΚ.

3. Σύμβαση του Λουγκάνο (1988)

Το κείμενο της Συμβρ σχεδόν επαναλαμβάνεται στην ομότιτλη, λεγόμενη και «παράλληλη»³⁰ Σύμβαση του Λουγκάνο για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (στο εξής ΣυμΛουγκ), που υπογράφηκε³¹ στις 16 Σεπτεμβρίου 1988 και άρχισε να ισχύει από την 1^η Ιανουαρίου του 1992, επεκτείνοντας τους κανόνες που διέπουν τη διεθνή δικαιοδοσία μεταξύ των κρατών μελών, πέραν των συνόρων της Ευρωπαϊκής ένωσης, σε μια διευρυμένη αγορά 380 περίπου εκατομμυρίων πολιτών. Ως σύμβαση, ήταν ανοικτή για προσχώρηση και σε κράτη εκτός Ευρώπης, και θεωρήθηκε μάλιστα και αρκετά ελκυστική, για το λόγο ότι παραμέρισε ορισμένα μειονεκτήματα που συνεπαγόταν η εφαρμογή της Συμβρ για τρίτα κράτη (π.χ. τη δυνατότητα επίκλησης των υπέρμετρων βάσεων διεθνούς δικαιοδοσίας έναντι προσώπων που κατοικούν εκτός του κοινοτικού χώρου). Το γεγονός αυτό την ανέδειξε σε σημαντικό προγεφύρωμα για την προσέγγιση νέων χωρών στη διαδικασία της κοινοτικής δικαιοδικής ενοποίησης. Η ΣυμΛουγκ καταρτίστηκε για να διέπει τις σχέσεις των κρατών ΕΖΕΣ μεταξύ τους και τις σχέσεις μεταξύ

29. *Kuipers*, Party Autonomy in the Brussels I Regulation and Rome I Regulation and the European Court of Justice, *General Law Journal* 2009,1505.

30. Η ΣυμΛουγκ αποκαλείται «παράλληλη σύμβαση» εξαιτίας της μεγάλης ομοιότητας που παρουσιάζει με τη Συμβρ.

31. Συμβαλλόμενα μέρη στη ΣυμΛουγκ ήταν τα 12 τότε κράτη μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και 6 από τα κράτη ΕΖΕΣ (Αυστρία, Ελβετία, Νορβηγία, Σουηδία, Φινλανδία και Ισλανδία).

κρατών ΕΖΕΣ και κρατών ΕΟΚ³². Το κείμενο της ακολουθούσε σχεδόν κατά γράμμα σε πολλές διατάξεις το κείμενο της Συμβρ³³. Παρά την ομοιότητά της με τη Συμβρ, δε θεωρήθηκε ως μια σύμβαση προσχώρησης των κρατών ΕΖΕΣ στη Συμβρ, αλλά ως μια αυτόνομη διεθνής σύμβαση, η οποία, σε αντίθεση προς τη Συμβρ, δεν παρουσίασε πρόσθετους δεσμούς προς το κοινοτικό δίκαιο³⁴.

Η πρακτική αξία της Σύμβασης του Λουγκάνο περιορίστηκε σημαντικά όταν τα ευρωπαϊκά κράτη που αρχικώς ανήκαν στην ΕΖΕΣ, ξεκίνησαν σταδιακά το ένα μετά το άλλο να επιδιώκουν τη συμμετοχή τους στη διαδικασία ολοκλήρωσης και την ένταξή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου να εξασφαλίσουν τη δικονομικά ίση μεταχείριση των πολιτών και εταιριών τους στον ενιαίο κοινοτικό δικαιοχώρο³⁵. Η εξαίριση των κινδύνων άνισης μεταχείρισης αποτέλεσε για τις χώρες αυτές σημαντική προτεραιότητα, ανεξάρτητη από την κατά τα λοιπά κοινοτική τους προοπτική. Η υιοθέτηση του ως άνω συστήματος από τις χώρες ΕΖΕΣ προσέδωσε στις κοινοτικές χώρες το «ηθικό» όφελος της έμμεσης αναγνώρισης της ορθότητας των επιλογών τους στο διεθνές δικονομικό δίκαιο και του εκ των πραγμάτων ηγετικού ρόλου τους στην ενοποίηση του εν ευρεία εννοία ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

4. Ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς

Μετά τη σύναψη των ως άνω Συμβάσεων, καθώς και της Σύμβασης της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, η λήξη της πρώτης περι-

32.Βλ. Ταγαρά, 1995, 21, όπου αναφέρεται ότι ιστορικά, η ίδρυση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της ΕΖΕΣ τη δεκαετία του '50 αντανάκλασε δύο διαφορετικές αντιλήψεις για την οικονομική, και ευρύτερη συνεργασία των δυτικοευρωπαϊκών χωρών. Η κοινοτική αποσκοπούσε στη δημιουργία ενιαίας αγοράς και διαμόρφωση κοινών πολιτικών μέσα από ένα αρκετά σφιχτό θεσμικό μηχανισμό, ενώ η ΕΖΕΣ, με πολύ χαλαρότερη οργάνωση, περιοριζόταν στο στόχο της απελευθέρωσης των εμπορικών συναλλαγών. Η σύγκλιση των δύο οργανισμών τοποθετείται στα τέλη της δεκαετίας του '70, μετά την προσχώρηση στην ΕΟΚ της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, του ισχυρότερου οικονομικού εταίρου της ΕΖΕΣ, η οποία επέφερε αρκετές τροποποιήσεις στο αρχικό κείμενο της Συμβρ με στόχο την περαιτέρω εναρμόνιση του δικαίου των αρχικών συμβαλλομένων κρατών που ανήκαν στην οικογένεια του ηπειρωτικού δικαίου και των νέων συμβαλλομένων κρατών που ανήκαν κυρίως στην οικογένεια του αγγλικού κοινοδικαίου.

33.Οι αποκλίσεις και καινοτόμες ρυθμίσεις περιορίστηκαν μόνο στα ζητήματα εκείνα όπου και η ίδια η εμπειρία της Συμβρ είχε καταδείξει την ανάγκη τροποποιήσεων (όπως π.χ. η αναμόρφωση του άρθρ. 21 για την εκκρεμοδικία και τη συνάφεια, καθώς και οι "νέες" διατάξεις σχετικά με τις συμβάσεις εργασίας, τις μισθώσεις ακινήτων και την παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας).

34.Για το ζήτημα αυτό βλ. Έκθεση *Jenard/Möller* σχετικά με τη Σύμβαση του Λουγκάνο του 1988 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ΕΕ 28.7.1990, C 189/57 επ. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα αναφέρεται το γεγονός ότι η ΣυμΛουγκ δεν αναγνώρισε ερμηνευτικές αρμοδιότητες σε ορισμένο ενιαίο δικαιοδοτικό όργανο, είτε το ΔΕΚ είτε κάποιο *ad hoc* ή ειδικού αντικειμένου δικαστήριο, αλλά αρμόδια για την ερμηνεία της κρίθηκαν τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών της ΕΖΕΣ και της Κοινότητας.

35.Βλ. προσχώρηση Ισπανίας και Πορτογαλίας στην ΕΟΚ το 1989 με τη Σύμβαση Ντονόστια - Σαν Σεμπασιάν, καθώς και την προσχώρηση των τριών από τα έξι αρχικά κράτη ΕΖΕΣ (Αυστρία, Σουηδία, Φιλανδία) το 1995 στην ΕΕ.

όδου της ευρωπαϊκής ενοποίησης βρήκε σημαντικούς τομείς της κοινωνικοοικονομικής ζωής να είναι «κοινοτικοποιημένοι». Πέραν αυτού, ο στόχος της κοινής ευρωπαϊκής αγοράς είχε πλέον επιτευχθεί μέσα από “σημειακές” πρωτοβουλίες των κοινοτικών οργάνων που είχαν ως γνώμονα την εξάλειψη των τελωνειακών δασμών και των ποσοστώσεων εισαγωγής, την υιοθέτηση ενός κοινού δασμολογίου έναντι των τρίτων χωρών, την καθιέρωση του ελεύθερου ανταγωνισμού και τη θέσπιση κοινών πολιτικών³⁶ στους τομείς της γεωργίας και των μεταφορών. Η Κοινότητα αποτελώντας πλέον τελωνειακή ένωση παρουσιαζόταν ως ένας κοινός οικονομικός χώρος που στηριζόταν στην προσέγγιση των εθνικών νομοθεσιών και τον συντονισμό της οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής.

Οι εκτιμήσεις, όμως, όλων των κοινοτικών παραγόντων συνέκλιναν στην αποδοχή ότι η αρχική δυναμική της ευρωπαϊκής ενοποίησης είχε σχεδόν αναλωθεί και ότι η ενοποιητική διαδικασία χρειαζόταν νέα και σταθερή ώθηση. Η διάγνωση της ενοποιητικής αυτής ανάπαυλας ώθησε τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων στη σύλληψη της ιδέας της «Ευρωπαϊκής Ένωσης» για την εννοιολογική και λειτουργική κάλυψη μιας νέας εποχής της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Θεωρήθηκε δηλαδή αναγκαίο να ανοίξει μια νέα φάση κοινοτικής συμβίωσης με το μετασχηματισμό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε Ευρωπαϊκή Ένωση και τη δημιουργία ενός ομοιογενούς εσωτερικού οικονομικού χώρου, μέσα από την προώθηση νέων στρατηγικών για την εγκαθίδρυση της «εσωτερικής αγοράς χωρίς σύνορα»³⁷. Η εσωτερική αγορά έγινε πραγματικότητα με την υπογραφή της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης³⁸, που εξασφάλισε, από την 1^η Ιανουαρίου του 1993, την ελεύθερη κυκλοφορία προϊόντων, υπηρεσιών και παραγωγικών συντελεστών στο εσωτερικό της Ένωσης³⁹. Με την εξέλιξη αυτή η Ευρώπη των Δώδεκα περνούσε από το κοινό που ανήκε σε πολλούς και χρησιμοποιείτο από πολλούς, στο ενιαίο που βρίσκεται σε μια ενότητα και αποτελεί ένα σύνολο.

Η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση που υπογράφηκε στο Μάαστριχτ στις 7 Φεβρουαρίου του 1992 ήρθε να ενισχύσει την πιο πάνω τάση και να ανοίξει μια νέα

36. Κοινή πολιτική, στα πλαίσια της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, είναι ένα σύνολο αποφάσεων, κανόνων, ενεργειών και συμπεριφορών που προτείνονται ή θεσπίζονται από τα κοινά θεσμικά όργανα και που εφαρμόζονται από τα κοινά όργανα και τα κράτη μέλη. Οι κοινές πολιτικές αναπτύσσονται όταν οι κυβερνήσεις των κρατών μελών θεωρούν ότι τα συμφέροντα των κρατών τους εξυπηρετούνται καλύτερα από αυτές παρά από εθνικές πολιτικές.

37. Τα επιχειρήματα της προοπτικής ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς συνοψίσθηκαν στη «Λευκή Βίβλο», που υπέβαλλε η Επιτροπή στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μιλάνου (Ιούνιος 1985), COM (85) 310 τελικό.

38. Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου του 1987, ονομάζεται έτσι γιατί ενώνει σε μια ενιαία πράξη τις τροποποιήσεις των Συνθηκών περί ίδρύσεως των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και την ευρωπαϊκή πολιτική συνεργασία. Βλ. λεπτομερέστερα σε Παπαστάμκο/Τζανετάτο, Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, 1987, 33.

39. Αλεξάκης, Ευρωπαϊκή Οικονομική και Νομισματική Ένωση, 1994, 17.

φάση στη διαδικασία μιας διαρκώς στενότερης ένωσης των λαών της Ευρώπης. Το 1992, τα δώδεκα⁴⁰ κράτη μέλη της Κοινότητας αποφάσισαν να ξεκινήσουν το επόμενο στάδιο⁴¹ της ολοκλήρωσης τους, δηλαδή την οικονομική και νομισματική ένωση (ONE), η οποία προϋπέθετε ενιαία νομισματική πολιτική, απαραίτητη για τη διαχείριση ενός ενιαίου νομίσματος και τη σύγκλιση των εθνικών οικονομικών πολιτικών, ενόψει της επίτευξης οικονομικής και κοινωνικής συνοχής⁴². Ταυτόχρονα με τον σχεδιασμό της νομισματικής ολοκλήρωσης τους, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισαν στο Μάαστριχτ να προχωρήσουν και σε μια πολιτική ένωση, συντονίζοντας και τις μη οικονομικές πολιτικές τους, αφενός στους τομείς της δικαιοσύνης και των εσωτερικών υποθέσεων, ώστε να πραγματοποιήσουν έναν ενιαίο χώρο ελευθερίας, δημόσιας ασφάλειας και δικαιοσύνης, και αφετέρου στους τομείς της εξωτερικής πολιτικής και ασφάλειας, έτσι ώστε ο οικονομικός γίγαντας, τον οποίο δημιούργησαν με την οικονομική ολοκλήρωση, να έχει μια φωνή ανάλογη με το μέγεθος του στη διεθνή σκηνή. Η Συνθήκη του Μάαστριχτ για την Ευρωπαϊκή Ένωση επέφερε βαθιές αλλαγές στο ευρωπαϊκό πολιτικό σκηνικό, παγιώνοντας τον πολιτικό χαρακτήρα της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας στο ευρύτερο πλαίσιο της νέας Ευρωπαϊκής Ενώσεως⁴³. Συγχρόνως, κατέδειξε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την εκπληκτική ελκυστικότητα της διαδικασίας της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, της κοινωνικής μεθόδου, συγκρινόμενης με την αντίπαλό της, τη μέθοδο διακυβερνητικής συνεργασίας⁴⁴.

5. Κοινοτικοποίηση του διεθνούς δικονομικού δικαίου

40. Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Ολλανδία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Δανία, Ελλάδα, Ισπανία και Πορτογαλία. Σημειωτέον ότι η Γαλλία επιθυμούσε διακαώς την οικονομική και νομισματική ένωση των κρατών μελών, γιατί φοβόταν την επικράτηση του γερμανικού νομίσματος και την υπαγωγή της οικονομίας της στον έλεγχο της γερμανικής κεντρικής τράπεζας (Bundesbank). Η εγκαθίδρυση λοιπόν της ONE απέτρεπε την προοπτική μιας γερμανικής οικονομικής κηδεμονίας στην Ευρώπη.

41. Γίνεται δεκτό ότι το στάδιο της οικονομικής και νομισματικής ένωσης των κρατών μελών ολοκληρώθηκε με την κυκλοφορία του ευρώ, την 1^η Ιανουαρίου 2002, δέκα χρόνια μετά την εκκίνησή του.

42. Κατά τον Μούση, (2003)¹⁰, 545, η ONE βοήθησε σημαντικά στην καλή λειτουργία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, αφού εξάλειψε τις νομισματικές διακυμάνσεις μεταξύ των διαφορετικών νομισμάτων των κρατών μελών, οι οποίες εμπόδιζαν την αλληλοδιείσδυση των αγορών κεφαλαίων, παρενοχλούσαν τη γεωργική αγορά και δεν επέτρεπαν στην αγορά βιομηχανικών προϊόντων να μοιάζει καθ' όλα με μια εσωτερική αγορά.

43. Δαγτόγλου, Βασικά στοιχεία της Συνθήκης του Άμστερνταμ, 1999, 41.

44. Οι δύο μεγάλες τεχνικές δικαιοτικής ανάπτυξης στο ευρωπαϊκό δίκαιο διακρίνονται κυρίως ως προς τη διαδικασία και τον τρόπο λήψης αποφάσεων. Στη διακυβερνητική συνεργασία τα κράτη μέλη παραμένουν κυρίαρχα στη λήψη αποφάσεων με βάση την αρχή της ομοφωνίας, ενώ η τεχνική ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης στηρίζεται σε αυτόνομους θεσμούς (Επιτροπή, Συμβούλιο Υπουργών, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ΔΕΚ) και ο τρόπος λήψης αποφάσεων είναι η ενισχυμένη πλειοψηφία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, ως υπερεθνική νομική οντότητα, έχει τη δική της έννομη τάξη, την κοινοτική, η οποία είναι διακεκριμένη τόσο από την εθνική έννομη τάξη των επιμέρους κρατών μελών που την αποτελούν όσο και από τη διεθνή έννομη τάξη. Επιπλέον, έχει τα δικά της όργανα, τα κοινοτικά, με τα οποία ασκεί την εκτελεστική και νομοθετική της εξουσία, τα δικά της Δικαστήρια (ΔΕΚ, ΠΕΚ) και το δικό της δίκαιο, το κοινοτικό, το οποίο διακρίνεται σαφώς από το διεθνές δίκαιο. Το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο, το οποίο υπερισχύει⁴⁵ του εκάστοτε εθνικού δικαίου (εσωτερικού) των κρατών-μελών της Ε.Ε., είναι το σύνολο των κανόνων δικαίου που διέπουν τη σύσταση, δομή και λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, καθώς και τις σχέσεις αυτών με τα κράτη μέλη, με τους πολίτες της Ένωσης και τις τρίτες χώρες. Αποτελεί ιδιόμορφο από τη φύση του δίκαιο και έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση ορισμένων βιοτικών σχέσεων με τρόπο συναρτημένο προς το αποτέλεσμα που είναι η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Διακρίνεται σε πρωτογενές ή πρωτεύον δίκαιο⁴⁶ και σε δευτερογενές ή παράγωγο κοινοτικό δίκαιο⁴⁷.

Απ' την άλλη, το *εν στενή εννοία* Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο⁴⁸ (private international law) ορίζεται ως το σύνολο των κανόνων που καθορίζουν ποιο από τα δίκαια των διαφόρων πολιτειών που ισχύουν παράλληλα είναι αρμόδιο να ρυθμίσει μια σχέση με στοιχεία αλλοδαπότητας. Η χρήση των όρων «ιδιωτικό» και «διεθνές»⁴⁹ υποδηλώνει ότι το εν λόγω δίκαιο διέπει τις ιδιωτικές σχέσεις ανάμεσα σε ισότιμα μέρη και όχι ανάμεσα σε ιδιώτες και σε φορείς δημόσιας εξουσίας και περαιτέρω ότι οι σχέσεις αυτές ξεφεύγουν από τα όρια μιας πολιτείας και συνδέονται με περισσότερες χώρες. Το διεθνές δικονομικό δίκαιο, στο οποίο είναι αφιερωμένο το μεγαλύτερο μέρος της παρούσας εισήγησης συνδέεται πολύ στενά με το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο *stricto sensu*.

45. Την αρχή αυτή αποδέχονται τα κράτη μέλη με τη συνθήκη ένταξής τους.

46. Το πρωτογενές δίκαιο, το οποίο είναι γνωστό και ως πρωτογενής πηγή, αποτελεί το σημαντικότερο δίκαιο της Ένωσης και των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Βρίσκεται στην κορυφή της πυραμίδας της ευρωπαϊκής νομικής τάξης και περιλαμβάνει τις ιδρυτικές συνθήκες των Κοινοτήτων (Ρώμης 1957) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Μάαστριχτ 1992), καθώς και όλες τις μεταγενέστερες συνθήκες που τροποποίησαν ή συμπλήρωσαν τις ιδρυτικές. Σημειώνεται ότι οι ιδρυτικές συνθήκες αποτελούν διεθνείς συμφωνίες που στο σύνολό τους συνιστούν το "Σύνταγμα", τον "καταστατικό χάρτη" της Ε.Ε., διατηρώντας ένα χαρακτήρα θεσμικό και κανονιστικό.

47. Το δευτερογενές (ή παράγωγο) κοινοτικό δίκαιο είναι οι κανόνες νομοθετικής ισχύος που εκδίδουν τα αρμόδια κοινοτικά όργανα, δηλαδή οι κανονισμοί, οι οδηγίες, οι αποφάσεις, οι συστάσεις και οι γνωμοδοτήσεις. Στην ουσία πρόκειται για το κατ' εξοχήν κοινοτικό δίκαιο αφού αποτελεί δημιούργημα των οργάνων της Ε.Ε., ήτοι του Συμβουλίου των Υπουργών, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής.

48. Το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο διακρίνεται στο *εν ευρεία εννοία* (lato sensu) *ιδιωτικό διεθνές δίκαιο*, το οποίο αντιδιαστέλλεται προς το *εν στενή εννοία* (stricto sensu) *ιδιωτικό διεθνές δίκαιο* και περιλαμβάνει το εν στενή έννοια ιδ.δ.δ. και επιπλέον τους ειδικότερους κλάδους του διεθνούς δικονομικού δικαίου, του συνταγματικού διεθνούς δικαίου, του διοικητικού διεθνούς δικαίου, του ποινικού διεθνούς δικαίου, του δικαίου ιθαγένειας και του δικαίου καταστάσεως αλλοδαπών.

49. Διεθνές όχι εξαιτίας της πηγής ή του εφαρμοστή του, αλλά εξαιτίας του είδους των ζητημάτων που επιλύει.

Κάθε πρόβλημα ιδιωτικού δικαίου με στοιχεία αλλοδαπότητας εκκινεί από την επίλυση προβλημάτων διεθνούς δικαιοδοσίας, περνά μέσα από προβλήματα απονομής δικαιοσύνης σε τέτοιου είδους σχέσεις και ενδεχομένως καταλήγει σε ζητήματα αναγνώρισης και εκτέλεσης αλλοδαπών δικαστικών αποφάσεων⁵⁰. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το διεθνές δικονομικό δίκαιο ρυθμίζει τα διαδικαστικά προβλήματα ενός ζητήματος, ενώ το ιδ.δ.δ. τα ουσιαστικά ζητήματα, με σχέση αμοιβαίας εξάρτησης.

Η μεγάλη καμπή στις σχέσεις του κοινοτικού δικαίου προς το διεθνές δικονομικό δίκαιο των κρατών μελών τοποθετείται στις αρχές της δεκαετίας του '90. Την εποχή εκείνη η Κοινότητα βρέθηκε αντιμέτωπη με πρωτοφανείς πιέσεις από το ραγδαία μεταβαλλόμενο πολιτικό σκηνικό στην Ευρώπη και προχώρησε στην αναθεώρηση των ιδρυτικών συνθηκών με την ως άνω αναφερθείσα Συνθήκη του Μάαστριχτ του 1992. Με τη Συνθήκη αυτή η δικαστική συνεργασία σε αστικές υποθέσεις υπήχθη ως ένα από τα «θέματα κοινού ενδιαφέροντος των κρατών μελών» στον τρίτο πυλώνα⁵¹ της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, ο οποίος έφερε τότε τον γενικό τίτλο «Συνεργασία στη Δικαιοσύνη και τις Εσωτερικές Υποθέσεις». Ο τρίτος πυλώνας της Ε.Ε., όπως και ο δεύτερος που ήταν αφιερωμένος στην Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφαλείας, εκινείτο τότε εκτός των μηχανισμών του κοινοτικού δικαίου και στηριζόταν κατά βάση στη διακυβερνητική συνεργασία των κρατών μελών. Σε αντίθεση δηλαδή προς το κοινοτικό πρότυπο, τα κράτη μέλη διατηρούσαν στους τομείς αυτούς πρωταγωνιστικό ρόλο, έστω κι αν λειτουργούσαν στο πλαίσιο των ενεργειών των κοινοτικών οργάνων⁵². Η μεγάλη και επαναστατική αλλαγή στο διεθνές δικονομικό δίκαιο επήλθε με την Συνθήκη του Άμστερνταμ του 1997 και τη λεγόμενη «κοινοτικοποίηση» ενός μέρους του τρίτου πυλώνα της Ε.Ε. Κοινοτικοποίηση ονομάζεται η θέσπιση κανόνων διεθνούς δικονομικού δικαίου με κοινοτικούς Κανονισμούς αντί για Διεθνείς Συμβάσεις.

5.1. Συνθήκη του Άμστερνταμ (1997)

50. Γραμματικάκη-Αλεξίου/Παπασιώπη-Πασιά/Βασιλακάκης, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, (2002)³, 14.

51. Στον τρίτο πυλώνα της εποχής εκείνης είχαν ενταχθεί στα «θέματα κοινού ενδιαφέροντος» και άλλοι τομείς, όπως η πολιτική ασύλου, η μετανάστευση, η καταπολέμηση της τοξικομανίας, της τρομοκρατίας και άλλων σοβαρών μορφών διεθνούς εγκληματικότητας, η δικαστική συνεργασία σε ποινικές υποθέσεις κλπ.

52. Βλ. *Γέσιου-Φαλτσή*, *Δίκαιο αναγκαστικής εκτέλεσης* - Η διεθνής αναγκαστική εκτέλεση, τ. III, 2006, 221. Πιο συγκεκριμένα, το Συμβούλιο ήταν το κύριο όργανο που αποφάσιζε για τα ζητήματα του τρίτου πυλώνα, ενώ οι πράξεις που εξέδιδε αποτελούσαν απλώς «κοινές θέσεις» και «κοινές δράσεις» και δεν έπαιρναν τη μορφή πράξεων του κοινοτικού δικαίου. Περαιτέρω, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Επιτροπή ασκούσαν περιθωριακά καθήκοντα, ενώ το ΔΕΚ δεν είχε τη δυνατότητα ερμηνευτικού ελέγχου των ως άνω ζητημάτων.

Η Συνθήκη του Άμστερνταμ που υπογράφηκε στις 2 Οκτωβρίου του 1997 και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Μαΐου του 1999⁵³, επεδίωξε να θεραπεύσει τις διαρθρωτικές και νομικές αδυναμίες του παλαιού τρίτου πυλώνα της Συνθήκης του Μάαστριχτ μέσω της κοινοτικοποίησης ενός μέρους του⁵⁴. Ο παλαιός τρίτος πυλώνας διασπάσθηκε σε δύο τμήματα, από τα οποία μόνο το πρώτο τμήμα παρέμεινε στον νέο πλέον τρίτο πυλώνα, αφιερωμένο αποκλειστικά σε θέματα ποινικού δικαίου, με την ονομασία «Αστυνομική και Δικαστική Συνεργασία σε Ποινικές Υποθέσεις». Η νέα εκδοχή του τρίτου πυλώνα παρέμεινε σε διακυβερνητικό πλαίσιο συνεργασίας. Το υπόλοιπο, όμως, τμήμα του πρώην τρίτου πυλώνα «κοινοτικοποιήθηκε»⁵⁵, μεταφέρθηκε στον πρώτο κοινοτικό πυλώνα και ενσωματώθηκε στη ΣυνθΕΕ ως νέος Τίτλος IV (άρθρα 61-69 ΣυνθΕΕ) με προμετωπίδα «Θεωρήσεις, άσυλο, μετανάστευση και άλλες πολιτικές σχετικές με την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων». Στόχος του νέου Τίτλου ήταν η προοδευτική καθιέρωση ενός «χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης», που θα εξασφάλιζε την ελεύθερη κυκλοφορία των πολιτών της Ένωσης και των υπηκόων τρίτων χωρών που διαμένουν εντός των ορίων της⁵⁶.

Το βήμα που έγινε μετά από τη Συνθήκη του Άμστερνταμ είναι εξαιρετικά σημαντικό⁵⁷. Για πρώτη φορά στην ιστορία της Κοινοτικής Ευρώπης ζητήματα πολιτικά και κοινωνικά τόσο ευαίσθητα, μεταξύ αυτών και η δικαστική συνεργασία σε αστικές υποθέσεις, αποσπώνται από την απεριόριστη κυριαρχία των κρατών και υπάγονται απευθείας στο κανονιστικό πεδίο των κοινοτικών οργάνων, όπου και θα διεκπεραιώνονται μέσω πράξεων του δευτερογενούς κοινοτικού δικαίου⁵⁸. Αχρηστεύονται έτσι οι χρονοβόρες διαδικασίες κυρώσεως που απαιτούσαν οι διεθνείς συμβάσεις και επιτυγχάνεται η άμεση και καθολική εφαρμογή ενός ενιαίου κειμένου σε όλα τα κράτη μέλη κατά την ίδια χρονική στιγμή. Επιπλέον, κορυφαία συνέπεια της κοινοτικοποίησης του διεθνούς δικονομικού δικαίου θεωρείται και η ερμηνευτική παρεμβολή του

53. Η εν λόγω Συνθήκη κυρώθηκε στην Ελλάδα με το ν. 2691/1999.

54. Στάγκος σε: Στάγκο/Σαχπεκίδου, Δίκαιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2000, 36-37.

55. Για την κοινοτικοποίηση του διεθνούς δικονομικού δικαίου μετά τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, βλ. Pocar, *The Communitarization of Private International Law*, 2004.

56. Αναφορικά με τη μεταναστευτική πολιτική, πρέπει να γίνει μνεία και στα Συμπεράσματα του Τάμπερε (1999), όπου το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στηριζόμενο στο άρθρ. 63 §3 και 4 της Συνθήκης του Άμστερνταμ, κατέληξε στη διαπίστωση ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει, μέσα από μια σθεναρή πολιτική ένταξης, να εξασφαλίζει τη δίκαιη μεταχείριση υπηκόων τρίτων χωρών που διαμένουν νόμιμα στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, να στοχεύει στην παροχή δικαιωμάτων και υποχρεώσεων αντιστοίχων με εκείνες των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να καταπολεμά τις διακρίσεις στην οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική ζωή, λαμβάνοντας μέτρα κατά της ξενοφοβίας και του ρατσισμού. Στο νομοθετικό αυτό πλαίσιο σημαντικό σημείο αναφοράς αποτελεί και ο Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ.

57. Βλ. λεπτομερέστερα σε Ιωακείμδη, Η Συνθήκη του Άμστερνταμ-Νέο πρότυπο ολοκλήρωσης ή σύμπτωμα απο-ολοκλήρωσης;, 1998.

58. Σαχπεκίδου, Αρμ 2001, 1622.

ΔΕΚ στα ζητήματα δικαστικής συνεργασίας μέσω των προδικαστικών ερωτημάτων. Τα προδικαστικά ερωτήματα των κρατών μελών και των εθνικών δικαστηρίων που σχετίζονται με τα ευαίσθητα ζητήματα της διεθνούς δικαιοδοσίας και της αναγνώρισης/εκτέλεσης αλλοδαπών δικαστικών αποφάσεων, δεν υποβάλλονται πλέον στο ΔΕΚ δυνάμει του συνοδευτικού Πρωτοκόλλου για την ερμηνεία της Συμβρ του 1971, αλλά δυνάμει των άρθρων 68 και 234 ΣυνθΕΕ. Η επέκταση των αρμοδιοτήτων του ΔΕΚ, όπως αυτές είναι γνωστές από το υπόλοιπο κοινοτικό δίκαιο, στο νέο Τίτλο IV ενισχύει την ασφάλεια δικαίου και διαφυλάττει τη νομιμότητα στο εσωτερικό της Ένωσης.

5.2. Ειδικότερα: η θέσπιση του Κανονισμού «Βρυξέλλες Ι»

Μετά την υπογραφή της Συνθήκης του Άμστερνταμ, το άρθρ. 65 ΣυνθΕΕ προέβλεπε τη δυνατότητα λήψης κοινοτικών μέτρων στον τομέα της δικαστικής συνεργασίας σε αστικές υποθέσεις με διασυνοριακό χαρακτήρα, κατά τρόπο που να διευκολύνει την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Στα μέτρα αυτά συγκαταλέγονταν, μεταξύ άλλων, και όσα προωθούσαν τη συμβατότητα μεταξύ των εθνικών κανόνων των κρατών μελών για τη σύγκρουση νόμων και την αποφυγή συγκρούσεως δικαιοδοσιών. Υπήρχε πλέον νομική βάση επί της οποίας θα μπορούσε να στηριχτεί η έκδοση κοινοτικής νομοθεσίας, που θα αντικαθιστούσε τη Σύμβαση των Βρυξελλών και θα επέφερε σημαντικές τροποποιήσεις στα σημεία εκείνα που η τελευταία επιδεχόταν βελτιώσεις και παρουσίαζε ερμηνευτικές δυσχέρειες⁵⁹.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε από την αρχή την άποψη ότι η Συμβρ θα έπρεπε να αντικατασταθεί από κοινοτική πράξη⁶⁰ και όχι απλώς να αναθεωρηθεί. Η λύση αυτή προτιμήθηκε με γνώμονα την ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου⁶¹ (legal certainty) στο εσωτερικό της Ένωσης, μέσω της άμεσης και καθολικής εφαρμογής ενός ενιαίου κειμένου σε όλα τα κράτη μέλη, χωρίς να μεσολαβήσουν οι χρονοβόρες διαδικασίες επικύρωσης των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης των Βρυξελλών και μεταφοράς τους στην εσωτερική έννομη τάξη των κρατών μελών. Δεδομένου ότι και οι ρυθμίσεις της κοινοτικής Οδηγίας⁶² δεν αποτελούν από τη θέσπισή τους μέρος

59. Όπως π.χ. στις ειδικές και αποκλειστικές βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας, την παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας κλπ.

60. Σύμφωνα με την ονοματολογία του άρθρ. 288 ΣυνθΛΕΕ οι πράξεις των κοινοτικών οργάνων είναι: ο Κανονισμός, η Οδηγία, η Απόφαση, η Σύσταση και η Γνώμη.

61. Η ενίσχυση της δικαιοδικής ασφάλειας εκδηλώνεται στο πεδίο της ορθής ερμηνείας και εφαρμογής των κοινοτικών επιταγών και έχει σαν αποτέλεσμα την ενδυνάμωση της πίστης των συμβαλλομένων στις διασυνοριακές συναλλαγές προσώπων για μια δίκαιη ρύθμιση των μεταξύ τους δικονομικών σχέσεων. Βλ. για το ζήτημα αυτό *Magnus/Mankowski*, *Brussels I Regulation*, 2007, 8.

62. Οδηγία είναι η κοινοτική πράξη που περιέχει ένα σύνολο επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων, καθώς και την εντολή προς τα κράτη μέλη όπως, εντός ορισμένης προθεσμίας, προσαρ-

του εσωτερικού δικαίου των κρατών μελών, αλλά απαιτείται η παρεμβολή του εκάστοτε εθνικού νομοθέτη, προτιμήθηκε η έκδοση κοινοτικού Κανονισμού, ο οποίος από την έκδοση και δημοσίευσή του στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, έχει άμεση και υποχρεωτική ισχύ σε όλα τα κράτη μέλη⁶³. Εκδόθηκε, λοιπόν, ο Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 (γνωστός ως «Κανονισμός Βρυξέλλες Ι») για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ο οποίος τροποποίησε τη Συμβρ και ξεκίνησε να ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. από την 1^η Μαρτίου του 2002⁶⁴.

5.3. Ενιαία κοινοτική πολιτική για τις μεταφορές

Η έννοια της εσωτερικής αγοράς, με την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών δεν μπορεί να υπάρχει χωρίς ανεπτυγμένες μεταφορές. Οι μεταφορές και οι τηλεπικοινωνίες είναι οι δύο κατηγορίες στις οποίες «πατάνε» οι υπόλοιπες υπηρεσίες. Συνεπώς, η έλλογη και ορθολογική ανάπτυξη των μεταφορών είναι άμεσα συνυφασμένη με τη σύγχρονη οικονομία και το εμπόριο. Αυτό εξηγεί άλλωστε και την πρόβλεψη ειδικού τίτλου⁶⁵ για την πολιτική μεταφορών, ήδη από το 1957, στην Ιδρυτική Συνθήκη της ΕΟΚ (άρθρ. 74-84) – πολιτική, μάλιστα, η οποία απονέμει αποκλειστικές αρμοδιότητες στην Κοινότητα, αφαιρώντας τις αντίστοιχες αρμοδιότητες από τα κράτη μέλη⁶⁶.

Η κοινή ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές χαρακτηρίζεται από δύο τάσεις. Αφενός από τη συνεχή τροποποίηση των υπάρχοντων νομοθετικών κειμένων προκειμένου να εξασφαλίζεται η προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα και αφετέρου από τη χρήση κειμένων παρα-νομοθετικών, ήπιου δικαίου (soft-law), βάσει των οποίων επι-

μόσουν την εθνική τους νομοθεσία, θέτοντας σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για την επίτευξη των αποτελεσμάτων αυτών. Τα μέσα και ο τύπος με τον οποίο θα επιτευχθεί το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα δεν ορίζεται από τις διατάξεις της Οδηγίας, αλλά αφήνεται στην επιλογή των εθνικών αρχών. Στην πράξη, πάντως, στις περισσότερες περιπτώσεις τα αρμόδια νομοθετικά όργανα μεταφέρουν αυτούσιες τις κοινοτικές διατάξεις στο εσωτερικό δίκαιο με νόμο, προεδρικό διάταγμα, υπουργική απόφαση κλπ. Βλ αναλυτικότερα σε *Κανελλόπουλο, Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης: με βάση τη συνθήκη της Νίκαιας*, (2003)⁴, 272 επ.

63. Ο Κανονισμός αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του εκάστοτε εθνικού (εσωτερικού) δικαίου και δεν υπόκειται σε κανένα μέτρο αποδοχής από τα αρμόδια νομοθετικά όργανα των κρατών μελών. Αντιθέτως μάλιστα, υπερισχύει κάθε αντίθετης διατάξεως του εσωτερικού δικαίου.

64. ΕΕ 16.1.2001, L 012/1 επ.

65. Οι μεταφορές υπάγονται στον ad hoc Τίτλο VI (άρθρ. 90-100 ΣυνθΛΕΕ).

66. Οι αποφάσεις για τις πολιτικές των μεταφορών λαμβάνονται με τη διαδικασία της συναπόφασης με το Συμβούλιο, ύστερα από διαβούλευση με την ΟΚΕ (Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή), και την Επιτροπή Περιφερειών. Το άρθρ. 91 ΣυνθΛΕΕ προβλέπει ότι «το Συμβούλιο θεσπίζει: α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών, β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό, γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη».

χειρείται ο περαιτέρω συντονισμός των εθνικών πολιτικών. Καθιερώνεται, λοιπόν, η παράλληλη χρήση κανονιστικών πράξεων «ισχυρής» ενοποίησης από τη μία και Ανακοινώσεων ή άλλων μέσων ήπιου δικαίου από την άλλη⁶⁷. Η διαδικασία απελευθέρωσης της σχετικής αγοράς είναι προοδευτική και συνεχής⁶⁸. Όσον αφορά στις πολιτικές «ισχυρής» ενοποίησης, η ενιαία ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών καθιερώνεται με τη χρήση Κανονισμών και Οδηγιών. Χαρακτηριστικό, όμως, των Οδηγιών στον εν λόγω τομέα είναι οι πάρα πολλές παρεκκλίσεις και ειδικές ρυθμίσεις (ανά κράτος μέλος), οι σημαντικές εξαιρέσεις (ανά τομείς ή ανά δραστηριότητες) και οι ξεχωριστές μεταβατικές περίοδοι ιδίως για τα νέα κράτη μέλη. Η θεσμοθετούμενη ευελιξία επιτρέπει τη δημιουργία πολιτικής μεταφορών *a la carte* και η «κοινή» πολιτική μεταφορών αναλύεται στην πραγματικότητα, σε τόσες εθνικές πολιτικές όσες και τα κράτη μέλη της Κοινότητας⁶⁹. Γίνεται, επομένως, δεκτό ότι ο βαθμός ευελιξίας που επιτρέπουν τα πολυάριθμα κοινοτικά κείμενα είναι τέτοιος που στην ουσία καθίσταται αδύνατο διαβάζοντας κανείς μόνο αυτά να καταλάβει τι ισχύει σε οποιοδήποτε κράτος μέλος. Συνεπώς, η προσέγγιση στα πλαίσια της παρούσας μελέτης δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι αναλυτική⁷⁰.

67. Όσον αφορά στη δεύτερη τάση, βλ. την Ανακοίνωση της Επιτροπής του 2000 «Προς ποιτικές, πιο ασφαλείς και πιο ανταγωνιστικές μεταφορές στην Κοινότητα», COM (2000) 364 τελικό και τη Λευκή Βίβλο του 2001, η οποία έθεσε τους ενιαίους κοινοτικούς στόχους για τη δεκαετία μέχρι το 2010, COM(2001) 370. Κατά τη διάρκεια του 2009, η Επιτροπή οργάνωσε εκ νέου διαβούλευση προκειμένου να χαραχθεί κοινή στρατηγική για τις μεταφορές για την επόμενη εικοσαετία με κεντρικούς άξονες: α) την αναβάθμιση των υποδομών, β) την ορθολογικότερη οργάνωση των συνδυασμένων μεταφορών με τη δημιουργία «διαδρόμων» και γ) την εσωτερική του εξωτερικού κόστους των μεταφορών.

68. Συνολικά στα πενήντα δύο χρόνια δράσης της Ε.Ε. στον τομέα των μεταφορών, από το 1958 έως σήμερα, έχουν εκδοθεί από τα όργανα της Κοινότητας περισσότερα από 300 κείμενα δευτερογενούς κοινοτικού δικαίου που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στις διεθνείς μεταφορές και τα οποία έχουν τροποποιηθεί, κατά περίπτωση, από καμία έως και 36 φορές το καθένα.

69. Βλ. Χατζόπουλο, Ευρωπαϊκές πολιτικές απελευθέρωσης και ενίσχυσης του ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων (ΟΜΕ) ΕΕΕυρΔ 2009, 319, όπου ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Ελλάδα ήταν μέχρι πρότινος η μόνη από τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ που διατηρούσε σύστημα αδειοδότησης για τα επαγγελματικά φορτηγά δημόσιας χρήσης εθνικών μεταφορών.

70. Οι κωδικοποιημένες εκδόσεις των κειμένων αυτών είναι διαθέσιμες στην ιστοσελίδα της ΕΕ, http://eur-lex.eu/RECH_consolidated.do. Ενδεικτικά, μόνο, κρίνουμε σκόπιμο να αναφέρουμε τον Κανονισμό 11/1960 (ΕΕ 1960 L 52/1121), όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 3626/84 (ΕΕ 1984 L 335/4) και τον Κανονισμό 569/08 (ΕΕ 2008 L 161/1), σύμφωνα με τον οποίο καταργούνται οι διακρίσεις στον τομέα των τιμών και των όρων μεταφοράς και απαγορεύεται στους μεταφορείς να επιβάλλουν διαφορετικές τιμές ή όρους μεταφοράς για τα ίδια εμπορεύματα, αναλόγως με το κράτος μέλος που βρίσκονται ή δι-ασχίζονται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': Δικαιοδοτική αρμοδιότητα στις Διεθνείς Συμβάσεις

1. Εισαγωγικά

Μεταφορά, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζεται γενικά η οποιαδήποτε μετακίνηση επιβατών και διακίνηση φορτίων από έναν τόπο σε άλλον. Συνήθως η μετακίνηση γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισητήριο ή κόμιστρο ή ναύλος αντίστοιχα. Συνεπώς οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική χρησιμότητα. Η μεταφορά εμπορευμάτων⁷¹ είναι μια δραστηριότητα που από πολύ νωρίς απέκτησε διεθνή χαρακτήρα και έγινε διασυνοριακή, με την έννοια ότι ο τόπος παραλαβής⁷² και ο τόπος παράδοσης⁷³ των εμπορευμάτων βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη. Σε παλαιότερες εποχές, το εμπόριο από απόσταση δεν δημιουργούσε προβλήματα στους συναλλασσόμενους - στον πωλητή και τον αγοραστή - σχετικά με την απόσταση ανάμεσα στους τόπους όπου ήσαν εγκατεστημένοι. Οι έμποροι ταξίδευαν μαζί με το εμπόρευμα και το πουλούσαν στον προορισμό της μεταφοράς τους. Έτσι, η πώληση του εμπορεύματος που μεταφερόταν γινόταν «χέρι-με-χέρι», όπως στην επιτόπια συναλλαγή. Αργότερα όμως η τεχνική αυτή εγκαταλείφθηκε και αντικαταστάθηκε με την εγκαθίδρυση του μεταφορέα ως μεσολαβητικό πρόσωπο. Το εμπόρευμα ταξίδευε χωρίς τη συνοδεία του εμπόρου ή των ανθρώπων του και ως εκ τούτου εξέλιπε πλέον η ασφάλεια που προσέφερε η πώληση «χέρι-με-χέρι». Ο πωλητής, καταρτίζοντας μια σύμβαση μεταφοράς, έστελνε μέσω του μεταφορέα το εμπόρευμα στον αγοραστή, χωρίς πλέον να έχει καμία ασφάλεια για τη φερεγγυότητα του τελευταίου, αλλά και αντιστρόφως ο αγοραστής πλήρωνε το τίμημα της πώλησης χωρίς να είναι εξασφαλισμένος ότι ο πωλητής θα εκπληρώσει προσηκόντως την παροχή του⁷⁴. Η εν λόγω κατάσταση περιπλέχθηκε ακόμη περισσότερο μετά την εμφάνιση της συνδυασμένης⁷⁵ ή συνδυαστικής μεταφοράς (multimodal

71.Εμπόρευμα κατά την έννοια που επικρατεί στη νομική φιλολογία είναι κάθε κινητό, το οποίο έχει καταστεί αντικείμενο εμπορικής πράξης.

72.Τόπος παραλαβής νοείται ο τόπος όπου μεταβιβάζεται η κατοχή των εμπορευμάτων από τον αποστολέα στον μεταφορέα.

73.Τόπος παράδοσης νοείται ο τόπος όπου μεταβιβάζεται η κατοχή των εμπορευμάτων από το μεταφορέα στον παραλήπτη.

74.Μήτκα, Έγγραφα στη διεθνή χερσαία μεταφορά εμπορευμάτων, 2008, 7.

75.Συνδυασμένη καλείται η υπό ενιαία σύμβαση και ενιαίο τίτλο μεταφορά πραγμάτων που εκτελείται τμηματικά και περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς (οδικής, σιδηροδρομικής, ναυτικής, θαλάσσιας). Για τη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων βλ. λεπτομερέστερα *Γκολογκίνα-Οικονόμου*, Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων (εθνική και διεθνή), 2000· *Κιάντου-Παμπούκη*, Η συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων στην ελληνική νομολογία, *ΕπισκεΔ* 2001, 585 επ. *Hoeks*, Multimodal Transport Law- The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods, 2009.

transport)⁷⁶ εμπορευμάτων, η οποία αναπτύχθηκε εντυπωσιακά χάρη στη χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων (containers). Τα ως άνω προβλήματα φανέρωσαν την ανάγκη κατάλληλης διαρρύθμισης της σύμβασης μεταφοράς που υπηρετεί την πώληση από απόσταση κατά τρόπο που να ανακτώνται τα ευεργετήματα που προσέφερε η πώληση «χέρι-με-χέρι».

Η θέσπιση και εξέλιξη του μεταφορικού δικαίου επηρεάστηκε σημαντικά από τη ραγδαία βελτίωση των οικονομικών και τεχνικών χαρακτηριστικών των μεταφορικών μέσων σε συνδυασμό με την τεράστια ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Η ταχεία διακίνηση των αγαθών στις διεθνείς αγορές και η συνακόλουθη εξάπλωση των εμπορικών συναλλαγών, συνέβαλαν στην καθιέρωση της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ των κρατών στο δίκαιο των μεταφορών. Η συνεργασία είχε αρχικά τη μορφή κρατικής συνεργασίας για επίλυση τεχνικών θεμάτων και στη συνέχεια έλαβε τη μορφή διεθνούς ενοποίησης του μεταφορικού δικαίου⁷⁷. Η ομοιόμορφη νομική ρύθμιση των διεθνών μεταφορών ήταν πλέον συνειδητή επιλογή του διεθνούς νομοθέτη προκειμένου να επιτευχθεί ασφάλεια δικαίου, ως αναγκαία προϋπόθεση της ασφάλειας των διεθνών συναλλαγών⁷⁸.

Η ενοποίηση του μεταφορικού δικαίου επιτεύχθηκε κατ' αρχήν με την κατάρτιση Διεθνών Συμβάσεων που θεσπίζουν ομοιόμορφους κανόνες ουσιαστικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, καθώς και με τη διάδοση της πρακτικής έκδοσης και χρήσης εγγράφων μεταφοράς προβλεπόμενων από τη διεθνή νομοθεσία. Τα εν λόγω έγγραφα, ήτοι το δελτίο παραδόσεως CMR, η σιδηροδρομική φορτωτική των κανόνων CIM, η αεροπορική φορτωτική και η θαλάσσια φορτωτική, μολονότι δεν έχουν συστατικό χαρακτήρα, με την έννοια ότι η έλλειψη, αντικανονική διατύπωση ή απώλεια τους δεν θίγει την ύπαρξη ή την ισχύ της συμβάσεως, εντούτοις συμβάλλουν και διευκολύνουν την εκτέλεση της συμβάσεως μεταφοράς. Λειτουργούν ως έγγραφα αποδείξεως⁷⁹, συνιστώντας μια *prima facie*⁸⁰ απόδειξη και ένα μαχητό δικαστικό τεκμήριο της κα-

76.Ο όρος *multimodal transport* χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στη Διεθνή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1980 για τη Διεθνή Συνδυασμένη Μεταφορά Εμπορευμάτων και αντικατέστησε τον όρο *combined transport*, που χρησιμοποιείτο έως τότε, σηματοδοτώντας και την έναρξη των διεθνών προσπαθειών για την απλούστευση της διαδικασίας μέσω της έκδοσης ενός ενιαίου εγγράφου συνδυαστικής μεταφοράς. Η Σύμβαση του 1980, δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι σήμερα, 30 χρόνια μετά την υπογραφή της, καθώς δε βρήκε ανταπόκριση και δεν κυρώθηκε από τον απαιτούμενο αριθμό κρατών.

77.Ζέκος, 2002, 1.

78.Γκολογκίνα-Οικονόμου, Η ομοιομορφία στο δίκαιο των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων: μύθος ή πραγματικότητα, Αρμ 2006, 853.

79.Διευκρινίζουμε ότι δεν καθιερώνεται αποκλειστικός αποδεικτικός τύπος κατά το άρθρ. 394 §2 ΚΠολΔ, αλλά επιτρέπεται η απόδειξη της σύναψης/εκτέλεσης της συμβάσεως και με άλλα αποδεικτικά μέσα (μάρτυρες, αυτοψία, ομολογία κλπ). Βλ. ΑΠ 659/2001, ΔΕΕ 2002, 80.

80.Η χρήση του όρου «*prima facie*» σημαίνει ότι η απόδειξη δεν είναι πλήρης, αλλά μπορεί να χωρήσει ανταπόδειξη του περιεχομένου του, δηλαδή οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέ-

τάρτισης και του περιεχομένου της σύμβασης μεταφοράς. Αποδεικνύουν απέναντι σε όλους τους ενδιαφερομένους τη σύναψη της συμβάσεως, την παραλαβή του φορτίου από τον μεταφορέα και τους ακριβείς όρους της μεταφοράς. Εκτός από τα ως άνω έγγραφα, κομβική σημασία στις διεθνείς πωλήσεις στις οποίες παρεμβάλλεται ένας ή περισσότεροι μεταφορείς, έχουν και οι κανόνες του κώδικα επικοινωνίας των εμπορικών συναλλαγών, οι οποίοι έχουν διαπλαστεί σταδιακά από τη συναλλακτική επαφή των εμπλεκόμενων μερών και έχουν ενσωματωθεί σε ρήτρες που φέρουν ειδικό ονομαστικό προσδιορισμό⁸¹. Οι ρήτρες αυτές δεν περιέχονται σε θετικούς κανόνες, αλλά αναγνωρίζονται από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο κατά την ερμηνεία των INCOTERMS.

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, βασικοί συντελεστές της ενοποίησης του μεταφορικού δικαίου είναι οι καταρτισθείσες Διεθνείς Συμβάσεις (CMR, COTIF/CIM, Συμβάσεις Βαρσοβίας και Μόντρεαλ, Κανόνες Χάγης κλπ), με τις οποίες διατυπώνονται, ανάλογα με το εκάστοτε είδος μεταφοράς, κανόνες άμεσα εφαρμοστέοι σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη και έτσι αποφεύγεται η προσφυγή στους κανόνες συγκρούσεως των διαφορετικών εννόμων τάξεων προκειμένου να βρίσκεται το εφαρμοστέο κάθε φορά δίκαιο. Πρόκειται για διεθνείς συμβάσεις ιδιωτικού δικαίου, οι οποίες έχουν μεν διαμορφωθεί σε υπερεθνικό επίπεδο, προορίζονται όμως να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται από τα εθνικά δικαστήρια. Οι ως άνω Συμβάσεις, εκτός από τις ουσιαστικού δικαίου διατάξεις που διέπουν τις διεθνείς μεταφορές, περιέχουν και δικονομικές διατάξεις αφορώσες στο αντικείμενο της παρούσας μελέτης μας, ήτοι στη διεθνή δικαιοδοσία στις συμβάσεις μεταφοράς. Ακολουθεί αναλυτική εξέταση των εν λόγω διατάξεων, ξεχωριστά για την κάθε κατηγορία συμβάσεως διεθνούς μεταφοράς (οδική, σιδηροδρομική, αεροπορική και θαλάσσια), καθότι η δικαιοδοτική αρμοδιότητα υπόκειται σε διαφορετικές ρυθμίσεις ανάλογα με το μέσο εκτέλεσης της επιδικαζόμενης μεταφοράς.

2. Οδικές μεταφορές – Σύμβαση της Γενεύης (1956)

Η σημαντική ανάπτυξη των οδικών μεταφορών μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο έδωσε το έναυσμα για να ευδοκιμήσει η ιδέα για τη διεθνή νομοθετική ρύθμιση και ενοποίηση του δικαίου των χερσαίων μεταφορών, προκειμένου οι διατάξεις που διέπουν τη σύμβαση για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων να έχουν μια ομοιομορφία⁸². Η ομοιόμορφη νομοθετική ρύθμιση των διεθνών οδικών μεταφορών επήλ-

ρος μπορεί να αμφισβητήσει την ορθότητα και την ακρίβεια του. Περαιτέρω, αν ο δικαστής έχει αμφιβολίες για το περιεχόμενο του δελτίου παραδόσεως, μπορεί να διατάξει αποδείξεις με άλλα αποδεικτικά μέσα.

81. Πρόκειται για τις ρήτρες c.i.f., f.o.b., c. & f., f.a.s., ex works, ex factory, ex warehouse κλπ.

82. Νούσια, σε: Παμπούκη, Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, 2009, 1066.

θε με την κατάρτιση της Διεθνούς Συμβάσεως CMR⁸³ που υπογράφηκε στις 19 Μαΐου 1956 στη Γενεύη και τέθηκε σε εφαρμογή στις 2 Ιουλίου 1961, ενώ στην Ελλάδα κυρώθηκε με τον ν. 559/1977 «περί κυρώσεως της συμβάσεως επί του συμβολαίου δια την διεθνή μεταφοράν εμπορευμάτων CMR»⁸⁴. Οι διατάξεις της Σύμβασης CMR, από τη θέση τους σε ισχύ στην Ελλάδα, αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου του εσωτερικού δικαίου⁸⁵ βάσει του άρθρ. 28 §1 του Συντάγματος. Διευκρινίζεται, ωστόσο, ότι το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο της Σύμβασης CMR εκτοπίζει το εκάστοτε εσωτερικό δίκαιο μόνο ως προς τα ζητήματα που ρυθμίζονται ειδικώς απ' αυτήν. Για θέματα που δεν ρυθμίζονται από τη Σύμβαση CMR το δικάζον δικαστήριο θα πρέπει να ανατρέχει στις διατάξεις του εθνικού ουσιαστικού δικαίου που υποδεικνύεται ως εφαρμοστέο με βάση το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο της *lex fori*⁸⁶, δηλαδή σύμφωνα με τον Κανονισμό Ρώμη Ι για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές⁸⁷. Τα ανωτέρω είναι εύλογα δεδομένου ότι οι διατάξεις της Σύμβασης CMR δεν καλύπτουν όλες τις πτυχές της συμβάσεως διασυνοριακής μεταφοράς, αλλά ρυθμίζουν αποσπασμαστικά ορισμένα μόνο θέματα από τη μεταφορά, αφήνοντας αρρύθμιστα διάφορα ζητήματα, όπως είναι λ.χ. η αδυναμία παροχής, η υπαναχώρηση και η υπερημερία δανειστή και οφειλέτη, τα οποία, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, διέπονται από το εκάστοτε εθνικό δίκαιο που κρίνεται εφαρμοστέο με βάση τους κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του δικάζοντος δικαστή⁸⁸. Γίνεται δεκτό ότι στις περιπτώσεις που κρίνεται εφαρμοστέο το ελληνικό δίκαιο, τα ζητήματα της σύμβασης διεθνούς μεταφοράς που δεν καλύπτονται από τη Σύμβαση CMR, θα ρυθμίζονται βάσει των διατάξεων περί σύμβασης έργου (άρθρ. 681επ ΑΚ) και αμφοτεροβαρών συμβάσεων (άρθρ. 380επ ΑΚ)⁸⁹.

Βασικός στόχος της Σύμβασης CMR ήταν να δημιουργήσει ομοιόμορφες συνθήκες για τις οδικές μεταφορές, ιδίως στην Ευρώπη, συμβάλλοντας έτσι στην ενοποίηση του ευρωπαϊκού δικαίου στον τομέα των μεταφορών. Μολονότι πρόκειται για Διεθνή

83.Πρόκειται για το ακρωνύμιο του τίτλου της Σύμβασης στη γαλλική γλώσσα «Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route». Το τελικό κείμενο της CMR είναι το αποτέλεσμα μακροχρόνιων διεργασιών της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (Economic Commission for Europe, ECE), του Διεθνούς Ινστιτούτου για την Ενοποίηση του Διεθνούς Δικαίου (UNIDROIT), του Σωματείου για τις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (International Road Transport Union, IRU) και του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (International Chamber of Commerce, ICC).

84.Ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε με τον ν. 1533/1985, ενώ άλλα νομοθετήματα που ρυθμίζουν τη διεθνή οδική μεταφορά είναι οι ν. 1741/1987, ν. 1020/1990, ν. 2006/1992, τα πδ 63/1986, πδ 474/1988, πδ 326/1992 και τα νδ 3588/1956 και νδ 202/1973.

85.Εφαθ 15872/1988, ΕΕμπΔ 1989, 40.

86.ΕφΘεσ 459/1982, Αρμ 1983, 672.

87.Σημειωτέον ότι η ίδια η Σύμβαση CMR (άρθρ. 29) αναθέτει την κάλυψη των νομικών κενών από την εφαρμογή της, στο ουσιαστικό εθνικό δίκαιο της χώρας που κατά τα λοιπά διέπει τη σύμβαση μεταφοράς.

88.ΠΠρΑθ 7435/1999, ΕΕμπΔ 2000, 501.

89.Βλ. Νούσια, σε: Παμπούκη, 2009, 1068.

Σύμβαση που αφορά τις διασυνοριακές μεταφορές⁹⁰ και ως εκ τούτου αρκετές από τις χώρες που την έχουν κυρώσει δεν ανήκουν στην Ευρώπη, εντούτοις η θέση της CMR σε εφαρμογή θεωρήθηκε συμβολή στην ενοποίηση του δικαίου στα πλαίσια της κοινής αγοράς. Στις περισσότερες περιπτώσεις, όσα κράτη μέλη ακολούθησαν το μοντέλο της CMR για να διαμορφώσουν το εθνικό τους μεταφορικό δίκαιο, το έπραξαν οικειοθελώς⁹¹. Η Σύμβαση CMR, αποτελώντας αναγκαστικό ουσιαστικό δίκαιο για τα εμπλεκόμενα μέρη (δηλ. τον μεταφορέα και τον αποστολέα ή τον παραλήπτη του φορτίου), εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε κάθε σύμβαση οδικής και επ' αμοιβή⁹² μεταφοράς εμπορευμάτων⁹³, όταν ο τόπος παραλαβής και ο τόπος παράδοσης των πραγμάτων βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη, από τα οποία το ένα τουλάχιστον είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση CMR⁹⁴. Συνεπώς κάθε οδική μεταφορά εμπορευμάτων στην οποία η Ελλάδα είναι είτε ο συμφωνηθείς τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων για μεταφορά είτε ο συμφωνηθείς τόπος παραδόσεως αυτών, διέπεται από τη Σύμβαση CMR. Σε περίπτωση όμως που τα εμπορεύματα μεταφέρονται από ένα σημείο μιας χώρας σε άλλο σημείο της ίδιας χώρας, έστω κι αν κάποια εμπορεύματα του εν λόγω φορτίου έχουν παραδοθεί σε άλλη χώρα, τότε γίνεται λόγος για εσωτερική και όχι για διεθνή μεταφορά και ως εκ τούτου η μεταφορά διέπεται από το εκάστοτε εθνικό δίκαιο⁹⁵. Βέβαια, δεδομένου ότι ο σκοπός της ενοποίησης επιτεύχθηκε και έτσι σήμερα η Σύμβαση CMR αποτελεί πλέον εσωτερικό δίκαιο για τις περισσότερες χώρες, διαπιστώνουμε ότι τόσο οι εθνικές όσο και οι διεθνείς οδικές μεταφορές του κάθε κράτους υπόκεινται εν τέλει σε ενιαία ρύθμιση.

Αναφορικά με τις διατάξεις της Σύμβασης CMR που ρυθμίζουν τη δικαιοδοτική αρμοδιότητα στις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, το άρθρ. 31 §1 προβλέπει

90. Βλ. άρθρ. 1 CMR.

91. Βλ. *Μήτκα*, 2008, 43. Αυτό συνέβη και στη Γερμανία, όπου ο νομοθέτης προχώρησε σε αναθεώρηση του γερμανικού μεταφορικού δικαίου με τον νόμο της 25-06-1998, διαμορφώνοντας τις διατάξεις του εθνικού δικαίου στα πρότυπα των αντίστοιχων διατάξεων της Σύμβασης CMR.

92. Ακριβέστερα επ' ανταλλάγματι. Δεν υπάρχει μεταφορά με την έννοια της Συμβάσεως CMR, όταν αυτή γίνεται δωρεάν. Περαιτέρω γίνεται δεκτό ότι η πληρωμή του μεταφορέα για την παροχή σχετικών υπηρεσιών μπορεί να συνίσταται και σε είδος (π.χ. ποσοστό επί του μεταφερόμενου φορτίου), αφού η Σύμβαση χρησιμοποιεί τον όρο «αμοιβή» και όχι «χρηματικό ποσό».

93. Για να εφαρμοστεί η Σύμβαση CMR, το αντικείμενο της μεταφοράς πρέπει να είναι εμπορεύματα. Έτσι γίνεται δεκτό ότι η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται λ.χ. σε περιπτώσεις μεταφοράς οικοσκευών.

94. ΑΠ 390/1992, ΕΛΛΔνη 1993, 1334.

95. ΑΠ 157/1996, ΕΕμπΔ 1996, 294. Όσον αφορά ειδικά στην Ελλάδα, πριν να κυρωθεί η Σύμβαση CMR με το ν. 559/1977 και να αποτελέσει εθνικό δίκαιο, οι εσωτερικές οδικές μεταφορές διέπονταν από τις παλαιές και αναχρονιστικές διατάξεις των άρθρ. 95-101 του ΕμπΝ «Περί των παραγγελιοδόχων των αναδεχομένων την διά γης ή δι' ύδατος μετακόμισιν» και 102-107 του ΕμπΝ «Περί του αγωγιάτου».

ότι «*επί δικαστικών ενεργειών*⁹⁶ επί μεταφοράς δυνάμει της παρούσης συμβάσεως ο ενάγων δύναται να εγείρει αγωγήν ενώπιον οιοδήποτε δικαστηρίου συμβαλλομένης χώρας, οριζομένου βάσει συμφωνίας μεταξύ των αντιδίκων και, επιπροσθέτως, ενώπιον των δικαστηρίων χώρας εις την επικράτεια της οποίας: α) ο εναγόμενος διαμένει συνήθως ή έχει την έδραν των εργασιών του ή το υποκατάστημα ή πρακτορείον μέσω του οποίου εγένετο το συμβόλαιο της μεταφοράς, ή β) ευρίσκεται ο τόπος εις τον οποίον παρελήφθησαν τα εμπορεύματα υπό του μεταφορέως ή ο ορισθείς τόπος διά την παράδοσιν, και ενώπιον ουδενός ετέρου δικαστηρίου». Από το κείμενο του άρθρ. 31 §1 προκύπτει κατ' αρχήν η προτίμηση του διεθνούς νομοθέτη στη δικαιοδοσία του δικαστηρίου που επέλεξαν τα μέρη. Η συμφωνία των διαδίκων για την παρέκταση της κατά τόπον αρμοδιότητας δε δημιουργεί αποκλειστική, αλλά συντρέχουσα («*επιπροσθέτως*») τοπική αρμοδιότητα κατά παρέκκλιση της διατάξεως του άρθρ. 44 ΚΠολΔ⁹⁷. Η Σύμβαση δε χρησιμοποιεί τον όρο «*συμβαλλόμενοι*», αλλά «*αντίδικοι*». Γεννάται, εν προκειμένω, το ερώτημα μήπως αυτό σημαίνει ότι η συμφωνία πρέπει να συναφθεί μετά την έναρξη του δικαστικού αγώνα. Ορθότερο κρίνεται να αποκλεισθεί μια παρόμοια ερμηνεία και να λεχθεί ότι τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να υπαχθούν στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων μιας χώρας και κατά τη σύναψη της συμβάσεως μεταφοράς⁹⁸. Η χρήση του όρου «*αντίδικος*» έχει την έννοια ότι η συμφωνία μπορεί να συναφθεί όχι μόνο μεταξύ των συμβαλλομένων (αποστολέας-μεταφορέας), αλλά π.χ. και μεταξύ του μεταφορέα και του παραλήπτη, ο οποίος δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος. Η ελευθερία των μερών να ορίσουν τοπικά αρμόδιο δικαστήριο είναι απόλυτη, με την έννοια ότι μπορεί να οριστεί και δικαστήριο το οποίο δε σχετίζεται καθ' οιονδήποτε τρόπο με τη σύμβαση μεταφοράς και είναι τοπικά απομακρυσμένο σε σχέση με τις έδρες των συμβαλλομένων, αρκεί να επιλέγονται τα δικαστήρια χώρας στην οποία ισχύει η Σύμβαση CMR («*συμβαλλόμενη χώρα*»). Από την άλλη, η έκφραση ότι «ο ενάγων μπορεί να εγείρει την αγωγή σε οποιοδήποτε δικαστήριο συμβαλλομένης χώρας» δεν είναι ακριβής. Οι διάδικοι ναι μεν μπορούν να υποδείξουν ως αρμόδια τα δικαστήρια μιας από τις συμβαλλόμενες χώρες, ωστόσο τόσο ο βαθμός δικαιοδοσίας, όσο και η κατά τόπον και καθ' ύλην αρμοδιότητα καθορίζονται από το εσωτερικό δίκαιο της συμβαλλόμενης χώρας που επέλεξαν⁹⁹. Αν λ.χ. τα μέρη όρισαν σαν αρμόδια τα ελληνικά δικαστήρια, ο ενάγων δεν μπορεί να ασκήσει τη σχετική αγωγή του απευθείας στο Εφετείο για πρωτοβάθμια κρίση υποθέσεως.

96. Στην έννοια των «*δικαστικών ενεργειών*» εμπίπτει κάθε αγωγή με την οποία ασκείται αξίωση που παρέχει η Σύμβαση CMR, ιδίως οι αγωγές για αποζημίωση, καταβολή του κομίστρου, παράδοση των εμπορευμάτων κλπ.

97. Το άρθρ. 44 ΚΠολΔ προβλέπει ότι οι συμφωνίες παρέκτασης αρμοδιότητας δημιουργούν αποκλειστική αρμοδιότητα, εκτός αν από την ίδια τη συμφωνία προκύπτει το αντίθετο.

98. Κιάντος, *Ιδιωτικό δίκαιο του διεθνούς εμπορίου*, (2002)³, 490.

99. Ρόκας, *Αστική ευθύνη στην οδική μεταφορά πραγμάτων*, 1984, 320.

Τέλος, επισημαίνεται ότι η συμφωνία των μερών δεν επιβάλλεται να είναι ρητή, αλλά δύναται να προκύπτει και έμμεσα, όπως συμβαίνει λ.χ. όταν ο ενάγων ασκεί την αγωγή σε δικαστήριο μιας χώρας και ο εναγόμενος δε φέρει αντιρρήσεις.

Πέρα από την ως άνω αναλυθείσα διεθνή δικαιοδοσία των δικαστηρίων του κράτους που επέλεξαν οι συμβαλλόμενοι, στο άρθρ. 31 §1 καθιερώνεται και η αρμοδιότητα άλλων δικαστηρίων. Αυτό προκύπτει από τη χρήση του όρου «επιπροσθέτως». Κατά τη γνώμη μας, ωστόσο, η επιλογή του ως άνω όρου δεν είναι εύστοχη, δεδομένου ότι στόχος του νομοθέτη εν προκειμένω δεν είναι να καθιερώσει επικουρικές αλλά εναλλακτικές-συντρέχουσες σε σχέση με τη δωσιδικία που επέλεξαν τα μέρη δικαιοδοτικές βάσεις. Η αρμοδιότητα αυτών των δικαστηρίων θεμελιώνεται ανεξάρτητα από το αν υφίσταται ή όχι επιλογή διεθνούς δικαιοδοσίας και δε δύναται να καταργηθεί από τα μέρη, αφού η σχετική συμφωνία κρίνεται άκυρη με βάση το άρθρ. 41 §1 CMR. Ειδικότερα, ως αρμόδια κατά την περίπτωση α' του εν λόγω άρθρου υποδεικνύονται τα δικαστήρια της χώρας όπου διαμένει συνήθως ο εναγόμενος ή έχει την έδρα των εργασιών του ή το υποκατάστημα¹⁰⁰ ή πρακτορείο μέσω του οποίου έγινε το συμβόλαιο μεταφοράς. Ακόμη, σύμφωνα με το στοιχείο β', αρμόδια είναι και τα δικαστήρια της χώρας όπου παρελήφθησαν τα εμπορεύματα από το μεταφορέα¹⁰¹, καθώς επίσης και τα δικαστήρια της χώρας όπου παραδόθηκαν ή έπρεπε να παραδοθούν τα εμπορεύματα στον παραλήπτη. Η απονομή διεθνούς δικαιοδοσίας, ειδικότερα, στον τόπο παραδόσεως των εμπορευμάτων κρίνεται λογική και πετυχημένη, διότι τα δικαστήρια του τόπου αυτού βρίσκονται κοντά στα εμπορεύματα κατά το χρόνο παραδόσεως τους, ώστε να μπορούν πιο εύκολα να διαπιστώνονται κάθε φορά οι ζημίες. Εκτός από τα ανωτέρω δικαστήρια, κανένα άλλο δεν δύναται να κριθεί ως αρμόδιο («*ενώπιον ουδενός ετέρου δικαστηρίου*»). Γίνεται δεκτό ότι ο ρητός αυτός αποκλεισμός δικαιοδοτικής αρμοδιότητας καταλαμβάνει όλα τα δικαστήρια που ενδεχομένως να πρότεινε η επιστήμη ή η νομολογία¹⁰².

3. Σιδηροδρομικές μεταφορές - Σύμβαση COTIF (1980)

Οι πρώτες συμβάσεις για την ενοποίηση του δικαίου στη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά ήταν οι «Συμβάσεις της Βέρνης», ήτοι η διεθνής Σύμβαση της Βέρνης της 14^{ης} Οκτωβρίου του 1890 σχετικά με τη σιδηροδρομική μεταφορά πραγμάτων (CIM)

100. Διευκρινίζουμε ότι το υποκατάστημα αποτελεί κριτήριο διεθνούς δικαιοδοσίας μόνο όταν συνδέεται στενά με την επίδικη διαφορά. Δεν μπορεί δηλαδή να ασκηθεί αγωγή στο Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών κατά του υποκαταστήματος του μεταφορέα στην Αθήνα για διαφορά, που γέννησε η δράση του υποκαταστήματος του μεταφορέα στο Λονδίνο. Η σχετική αγωγή θα πρέπει να ασκηθεί στα αγγλικά δικαστήρια.

101. Η παραλαβή των πραγμάτων μπορεί να γίνει και από υπάλληλο ή εργάτη του μεταφορέα.

102. Κιάντος, (2002)³, 492.

και η διεθνής Σύμβαση της Βέρνης της 14^{ης} Οκτωβρίου του 1890 σχετικά με τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και αποσκευών (CIV). Στις 9 Μαΐου 1980 υπογράφηκε μια νέα διεθνής Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, η λεγόμενη COTIF¹⁰³, η οποία ίδρυσε το Διακρατικό Οργανισμό¹⁰⁴ για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF) και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Μαΐου 1985. Η θέση της Συμβάσεως COTIF σε ισχύ είχε σαν αποτέλεσμα την κατάργηση των διεθνών συμβάσεων CIM και CIV. Τη θέση των δύο αυτών συμβάσεων πήραν σαν παραρτήματα¹⁰⁵ Α και Β στην COTIF οι «Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με τη σύμβαση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (COTIF/CIV)» και οι «Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με τη σύμβαση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς πραγμάτων (COTIF/CIM)». Η Σύμβαση COTIF, η οποία κυρώθηκε στην Ελλάδα με το ν. 1593/1986, τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε αργότερα με το Πρωτόκολλο¹⁰⁶ του Vilnius της 3^{ης} Ιουνίου 1999.

Ως διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων νοούνται οι επ' αμοιβή μεταφορές που γίνονται βάσει εκδιδόμενης φορτωτικής και περιλαμβάνουν διαδρομή από ένα κράτος σε ένα άλλο¹⁰⁷. Όσον αφορά στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, πρέπει να διευκρινίσουμε ότι δεν είναι απαραίτητο να την έχει υπογράψει και κυρώσει το κράτος όπου αποστέλλονται τα πράγματα, αλλά αρκεί η μεταφορά να γίνεται με σιδηρόδρομο που διέρχεται από το έδαφος τουλάχιστον δύο συμβεβλημένων κρατών¹⁰⁸. Περαιτέρω για να εφαρμοστεί η Σύμβαση COTIF, καθώς και το ειδικότερο παράρτημά της, ήτοι οι «Ενιαίοι νομικοί κανόνες σχετικά με τη σύμβαση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς πραγμάτων (COTIF/CIM)» θα πρέπει στη διαδρομή να μην παρεμβάλλονται χώρες στις οποίες δεν ισχύει η COTIF, αλλά οι σιδηροδρομικές

103. Πρόκειται για το ακρωνύμιο του τίτλου της στη γαλλική γλώσσα (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF).

104. Σύμφωνα με το άρθρ. 2 §1 COTIF «σκοπός του Διακρατικού Οργανισμού είναι, κυρίως, η κατάρτιση ενός ενιαίου νομικού καθεστώτος, για την κατευθείαν διεθνή μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών, επί σιδηροδρομικών γραμμών, όπως και η διευκόλυνση της εφαρμογής και της εξέλιξης του εν λόγω νομικού καθεστώτος».

105. Τα παραρτήματα αυτά αποτελούν στην ουσία αναθεωρημένα και τροποποιημένα κείμενα των παλαιότερων συμβάσεων CIM και CIV.

106. Το Πρωτόκολλο του Vilnius της 3^{ης} Ιουνίου 1999 τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2006 και εναρμόνισε το δίκαιο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών με τα δίκαια που ισχύουν στους άλλους τομείς των διεθνών μεταφορών (κυρίως τη CMR) και έτσι εισήγαγε μια νέου είδους, ανανεωμένη COTIF. Μολονότι η Ελλάδα δεν έχει κυρώσει ακόμη το συγκεκριμένο Πρωτόκολλο, εν τούτοις το εφαρμόζει στις μεταφορές με τα κράτη που το έχουν ήδη κυρώσει. Πάντως, το 2003 η Επιτροπή εξέδωσε πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για τη σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της συμφωνίας προσχώρησής των κρατών μελών της στη Σύμβαση COTIF του 1980, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του Vilnius του 1999, COM (2003) 696 τελικό.

107. Άρθρ. 1 COTIF/CIM.

108. Εφαθ 4909/1993, ΕΕμπΔ 1993, 389.

γραμμές που χρησιμοποιούνται για τη συγκεκριμένη μεταφορά να διέρχονται αποκλειστικά από το έδαφος κρατών που την έχουν υπογράψει¹⁰⁹.

Όσον αφορά στις διατάξεις της Σύμβασης που διέπουν τη διεθνή δικαιοδοσία στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων, το άρθρ. 56 των «ενιαίων νομικών κανόνων σχετικά με τη σύμβαση της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (CIM)» ορίζει ότι «οι αγωγές δεν μπορούν να εγερθούν παρά μόνο στο αρμόδιο¹¹⁰ δικαστήριο του Κράτους, στο οποίο ανήκει ο εναγόμενος σιδηρόδρομος, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις διακρατικές συμφωνίες ή στις πράξεις εκχώρησης της εκμετάλλευσης». Περαιτέρω προβλέπεται ότι «όταν ένας σιδηρόδρομος εκμεταλλεύεται αυτόνομα δίκτυα σε διαφορετικά Κράτη, καθένα από τα δίκτυα αυτά θεωρείται σαν ξεχωριστός σιδηρόδρομος, για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου». Η συνηθέστερη, ωστόσο, περίπτωση σε μια διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά είναι να εμπλέκεται σε κάθε κράτος διαφορετικός μεταφορέας-σιδηρόδρομος. Πάντως, είτε πρόκειται για ένα μεταφορέα με περισσότερα αυτόνομα δίκτυα, είτε για περισσότερους διαφορετικούς μεταφορείς, ο ενάγων καλείται να προσδιορίσει ποιος σιδηρόδρομος είναι υπεύθυνος κατά τους ενιαίους κανόνες. Στα δικαστήρια του κράτους που ανήκει ο εν λόγω σιδηρόδρομος, θα αποταθεί ο ενάγων. Ενδέχεται, όμως, σε ορισμένες περιπτώσεις να είναι υπεύθυνοι δύο ή περισσότεροι σιδηρόδρομοι. Τότε ο ενάγων (αποστολέας/παραλήπτης) δικαιούται κατ' επιλογήν είτε να στραφεί εναντίον ενός μόνο απ' αυτούς είτε να εγείρει την αγωγή του σε βάρος όλων των υπαίτιων σιδηροδρόμων. Ωστόσο, δεν μπορεί να αποζημιωθεί από περισσότερους του ενός σιδηροδρόμους για την ίδια ζημία.

Από τη διάταξη του ως άνω άρθρου προκύπτει ότι καθιερώνεται αποκλειστική αρμοδιότητα των δικαστηρίων του κράτους στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται η έδρα του σιδηροδρόμου. Επιπλέον, παρατηρούμε ότι δεν προβλέπεται η δυνατότητα επιλογής ορισμένου δικαστηρίου από τους συμβαλλομένους. Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι οι ρήτρες δικαιοδοσίας, εφόσον δεν επιτρέπονται με ειδικότερες κρατικές συμφωνίες ή πράξεις εκχώρησης είναι στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών ανενεργοί. Είναι προφανές ότι η ρύθμιση του άρθρου 56 των «ενιαίων κανόνων» ευνοεί σε μεγάλο βαθμό τους σιδηροδρόμους. Όμως, παρά το θεωρητικά «άδικο» της ρύθμισης, είναι γεγονός ότι σημαντικό μέρος της θεωρίας την αποδέχεται με την αιτιολογία ότι συμβαδίζει με την καθιερωμένη σε διεθνές επίπεδο αρχή, ότι αρμόδιο είναι κατ' αρχήν το δικαστήριο της κατοικίας του εναγομένου¹¹¹. Το σκεπτικό όμως αυτό

109. *Haenni*, Carriage by rail, σε: International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII Law of Transport, 1985, 15.

110. Η καθ' ύλην και κατά τόπον αρμοδιότητα του δικαστηρίου μέσα στο κράτος του υπεύθυνου σιδηροδρόμου, θα καθοριστεί με βάση το εσωτερικό δίκαιο του κράτους αυτού.

111. *Κιάντος*, (2002)³, 518.

καλύπτει μόνο τις περιπτώσεις κατά τις οποίες εναγόμενος είναι ο σιδηρόδρομος. Η διάταξη του άρθρ. 56 δεν θίγει τα ζητήματα αρμοδιότητας και δεν προσδιορίζει τη διεθνή δικαιοδοσία σε υποθέσεις κατά τις οποίες ο σιδηρόδρομος εναγάγει τον αποστολέα ή τον παραλήπτη των εμπορευμάτων. Διαπιστώνουμε εν προκειμένω ότι υπάρχει νομοθετικό κενό, το οποίο κατά τη γνώμη μας πρέπει να καλυφθεί σύμφωνα με το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο και δη, αν πρόκειται για κοινοτική σιδηροδρομική μεταφορά, με βάση τον Κανονισμό Βρυξέλλες Ι. Πάντως, αν λάβουμε υπόψη μας τη διεθνώς αναγνωρισμένη αρχή της γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του εναγομένου, αρμόδια θα πρέπει να κριθούν τα δικαστήρια του τόπου όπου ο αποστολέας/ παραλήπτης έχει την κατοικία του.

4. Αεροπορικές μεταφορές – Συμβάσεις Βαρσοβίας (1929)/Μόντρεαλ (1999)

Οι διεθνείς αερομεταφορές εμπορευμάτων διέπονται από το λεγόμενο «Σύστημα της Βαρσοβίας», το οποίο αποτελείται: **α)** από τη Διεθνή Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 «περί ενοποίησης διατάξεων σχετικών με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές»¹¹², όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της Χάγης (28-09-1955), τη συμπληρωματική Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα¹¹³ (18-09-1961), το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλας (08-03-1971) και τα τέσσερα Πρωτόκολλα¹¹⁴ του Μόντρεαλ (25-09-1975) και **β)** από τη νέα Διεθνή Σύμβαση του Μόντρεαλ¹¹⁵ της 28^{ης} Μαΐου 1999 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που κυρώθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση με την 2001/539/EK Απόφαση¹¹⁶ του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2001 και τέθηκε σε ισχύ την 04/11/2003 μετά την επικύρωσή της από 30 κράτη. Ως διεθνής εναέρια μεταφορά νοείται κάθε μεταφορά στην οποία το σημείο αναχώρησης και το σημείο προορισμού, ανεξάρτητα αν λάβει χώρα διακοπή της μεταφοράς ή μεταφόρτωση, βρίσκονται είτε στο έδαφος δύο συμβαλλομένων κρατών, είτε στο έδαφος ενός μόνο συμβαλλομένου κράτους, εφόσον έχει συμφωνη-

112. Επικύρωση στην Ελλάδα με το ν. 596/1937.

113. Βλ. αναλυτικότερα για τη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα *Clarke/Yates*, *Contracts of carriage by land and air*, (2008)², 435. Η Σύμβαση αυτή ρύθμισε τις περιπτώσεις στις οποίες η διεθνής αεροπορική μεταφορά πραγματοποιείται από πρόσωπο διαφορετικό από το συμβατικό μεταφορέα και οι οποίες δεν διέπονται από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας. Σύμφωνα με το άρθρ. 1 της εν λόγω Συμβάσεως, ως μεταφορέας θεωρείται τόσο το πρόσωπο που συμβάλλεται με τον αποστολέα ή με πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του (συμβατικός μεταφορέας), όσο και το πρόσωπο που χωρίς να συμβάλλεται με τον αποστολέα και χωρίς να έχει την ιδιότητα του διαδοχικού μεταφορέα, εκτελεί μέρος ή το σύνολο της μεταφοράς, δυνάμει εξουσιοδότησεως που του παρέχεται από τον συμβατικό μεταφορέα (πραγματικός μεταφορέας).

114. Τα τέσσερα Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ του 1975 και ειδικότερα το τέταρτο, που αναφέρεται στα εμπορεύματα, επέφεραν σημαντικές αλλαγές και εκσυγχρόνισαν την έως τότε ισχύουσα διεθνή νομοθεσία, καθιερώνοντας της εις ολόκληρον, σε ορισμένες περιπτώσεις, ευθύνη του μεταφορέα.

115. Επικύρωση στην Ελλάδα με το ν. 3006/2002.

116. ΕΕ 18.7.2001, L 194/38επ.

θεί σημείο στάθμευσης εντός του εδάφους άλλου κράτους και αν ακόμα το κράτος αυτό δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος¹¹⁷. Συνεπώς οι μεταφορές που γίνονται εντός των ορίων του κράτους και τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται εντός Ελλάδος θεωρούνται εσωτερικές¹¹⁸ αεροπορικές μεταφορές.

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας αποτέλεσε το βασικό θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Την εποχή που καταρτίστηκε, η αεροπορική μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων βρισκόταν σχεδόν σε πειραματικό στάδιο. Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος επέφερε μια πραγματική τεχνολογική επανάσταση στο χώρο της αεροπλοΐας και η εμπειρία του πολέμου βοήθησε στην ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα, λογίζεται ως μια Σύμβαση που πέτυχε το σκοπό της, δηλαδή τη θέσπιση ομοιόμορφων κανόνων σχετικών με τη διεθνή εναέρια μεταφορά και έχει γίνει αποδεκτή από μεγάλο αριθμό κρατών¹¹⁹. Εμείς, ωστόσο, θα σταθούμε περισσότερο στην πιο πρόσφατη Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999, η οποία φιλοδοξεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που δημιούργησε, αφενός, η πολυμορφία της Σύμβασης της Βαρσοβίας από το 1929 έως το 1975 με τις συνεχείς τροποποιήσεις¹²⁰ και, αφετέρου η ανάγκη εκσυγχρονισμού¹²¹ της στα νέα τεχνολογικά δεδομένα. Πράγματι, αυτή η νέα Σύμβαση, αντικαθιστώντας ορισμένες από τις απαρχαιωμένες διατάξεις της Σύμβασης της Βαρσοβίας, αποτελεί ένα πολύ θετικό και σημαντικό βήμα στην ενοποίηση του αεροπορικού δικαίου, καθιερώνοντας ένα νέο νομικό πλαίσιο για τις αερομεταφορές, σαφώς πιο μοντέρνο, το οποίο απαντά αποτελεσματικότερα στις υπάρχουσες αλλά και μελλοντικές ανάγκες των διεθνών αεροπορικών επιχειρήσεων¹²². Ωστόσο, η Σύμβαση του Μόντρεαλ δε διέπει όλα τα θέμα-

117. Άρθρ. 1 §2 Σύμβασης Βαρσοβίας και 1 §2 Σύμβασης Μόντρεαλ αντιστοίχως. Βλ. επίσης ΠΠρΑθ 4615/1999, ΕπισκΕΔ 1999, 917.

118. Οι εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων διέπονται από τις διατάξεις του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ΚΑΔ) που κυρώθηκε με το ν. 1815/1988.

119. Παπαχρονόπουλος, Η αστική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα πραγμάτων κατά τις Συμβάσεις Βαρσοβίας και Μόντρεαλ, 2002, 26.

120. Οι επί δεκαετίες προσπάθειες τροποποίησης της Σύμβασης της Βαρσοβίας με νέες Συμβάσεις και Πρωτόκολλα είχαν ως αποτέλεσμα την de facto δημιουργία μεγάλου αριθμού νομοθετικών κειμένων που δεν εξυπηρετεί την ενοποίηση του δικαίου.

121. Τα όρια ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα στα πλαίσια της Σύμβασης της Βαρσοβίας δεν ανταποκρίνονταν πλέον στα σύγχρονα δεδομένα, ενώ και οι τίτλοι μεταφορών δεν μπορούσαν να ακολουθήσουν τις τεχνολογικές εξελίξεις, δυνάμει των οποίων οι σύγχρονες συναλλαγές γίνονταν πια με ηλεκτρονικά μέσα.

122. Οι σημαντικότερες αποκλίσεις που εντοπίζονται στα νομοθετικά κείμενα των δύο ως άνω Διεθνών Συμβάσεων αφορούν κυρίως στη μεταφορά επιβατών και αποσκευών. Για τα ζητήματα εναέριας μεταφοράς επιβατών και αποσκευών, βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, Αεροπορική μεταφορά επιβατών σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών, 2005. Όσον αφορά στην αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων, τα κρισιμότερα σημεία είναι τα ακόλουθα: α) στη Σύμβαση της Βαρσοβίας καθιερωνόταν η αρχή της υπαιτιότητας ως βάση της ευθύνης, ενώ στη Σύμβαση του Μόντρεαλ θεσπίζεται γνήσια αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα για καταστροφή, απώ-

τα που σχετίζονται με την εκτέλεση μιας διεθνούς εναέριας μεταφοράς¹²³. Σειρά ζητημάτων, όπως λ.χ. η ικανότητα προς δικαιοπραξία, η ματαίωση ή μη εκτέλεση της μεταφοράς δεν ρυθμίζονται από της ως άνω Διεθνή Σύμβαση. Στα ζητήματα αυτά εφαρμόζεται συμπληρωματικά το ουσιαστικό εθνικό δίκαιο που υποδεικνύεται ως εφαρμοστέο δυνάμει του Κανονισμού Ρώμη Ι.

Ως προς τη δικαιοδοτική αρμοδιότητα στις διεθνείς αερομεταφορές εμπορευμάτων, το άρθρ. 33 §1 της Σύμβασης του Μόντρεαλ προβλέπει ότι «*η αγωγή αποζημίωσης ασκείται, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, στην επικράτεια ενός των συμβαλλομένων κρατών είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου κατοικίας του μεταφορέα ή του κύριου τόπου των δραστηριοτήτων του ή του τόπου που έχει εγκατάσταση, μέσω των οποίων συνήφθη η σύμβαση, είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου προορισμού*¹²⁴». Από τη διάταξη αυτή προκύπτει κατ' αρχήν ότι η Σύμβαση επιβάλλει ένα γενικό περιορισμό. Η σχετική αγωγή θα πρέπει να ασκηθεί μόνο ενώπιον των δικαστηρίων που εδρεύουν στο έδαφος συμβαλλομένων χωρών. Περαιτέρω, παρέχεται στον ενάγοντα η δυνατότητα να επιλέξει μεταξύ των αρμόδιων δικαστηρίων που ορίζει το ως άνω άρθρο. Εάν, όμως, εγείρει σε ένα δικαστήριο την αγωγή του και μετά παραιτηθεί από αυτή, δε δύναται να ασκήσει την ίδια αγωγή στο δικαστήριο άλλης χώρας. Η επιλογή έγινε και το δεσμεύει. Η λύση αυτή επιβάλλεται, γιατί ο εναγόμενος πιθανώς να ενημερώθηκε στο τοπικό δίκαιο και να έκανε ήδη έξοδα προσλαμβάνοντας συνήγορο, ώστε να μη κρίνεται δίκαιο να καταβάλει άλλα έξοδα¹²⁵. Η ευχέρεια επιλογής δικαστηρίου που παρέχεται στον ενάγοντα δεν υπόκειται σε περιορισμούς, δεν μπορεί δηλαδή να περιοριστεί με συμφωνία των μερών, η οποία θα υποδεικνύει ένα μόνο δικαστήριο ως αρμόδιο¹²⁶.

λεια ή φθορά των πραγμάτων, β) στη Σύμβαση της Βαρσοβίας η ευθύνη του μεταφορέα μπορούσε να καταστεί απεριόριστη, ενώ στη Σύμβαση του Μόντρεαλ, η ευθύνη του μεταφορέα διέπεται από την αρχή του ποσοτικού περιορισμού (17 SDR Special Drawing Rights, ήτοι περίπου 20 ευρώ ανά κιλό απωλεσθέντος ή βλαβέντος εμπορεύματος) και γ) η Σύμβαση της Βαρσοβίας προέβλεπε την έκδοση δηλωτικού εναέριας μεταφοράς, ενώ η Σύμβαση του Μόντρεαλ προβλέπει την έκδοση αεροπορικής φορτωτικής.

123. Αυτό προκύπτει εξάλλου και από τον τίτλο της Σύμβασης, όπου αναφέρεται ότι περιλαμβάνει μόνο μερικούς κανόνες (*certaines regles*) και ρυθμίζει ορισμένα μόνο ζητήματα σχετικά με τη διεθνή αεροπορική μεταφορά.

124. Αναφορικά με την αρμοδιότητα του δικαστηρίου του τόπου προορισμού, διευκρινίζουμε ότι αν λ.χ. μέρος των εμπορευμάτων προορίζεται για ένα τόπο και άλλο μέρος για διαφορετικό, λαμβάνεται υπόψη ο τόπος προορισμού του κάθε μέρους των εμπορευμάτων, έστω κι αν καταρτίστηκε μία ενιαία σύμβαση μεταφοράς. Για το μέρος των εμπορευμάτων που προορίζονται λ.χ. για τη Γερμανία αρμόδια είναι τα γερμανικά δικαστήρια, ενώ για τα εμπορεύματα που είχαν προορισμό την Ολλανδία, θεμελιώνεται αρμοδιότητα των ολλανδικών δικαστηρίων.

125. Κιάντος, (2002)³, 589.

126. Βλ. άρθρ. 49 Σύμβασης Μόντρεαλ (άλλως άρθρ. 32 §1 Σύμβασης Βαρσοβίας), το οποίο προβλέπει ότι «*κάθε ρήτρα που περιλαμβάνεται στη σύμβαση μεταφοράς και όλες οι ειδικές συμφωνίες που έχουν τεθεί σε ισχύ πριν από την επέλευση της ζημίας, με τις οποίες τα μέρη παραβαίνουν τους κανόνες που ορίζει η παρούσα σύμβαση, είτε αποφασί-*

Κατά τον ίδιο περίπου τρόπο ρυθμίζεται η αρμοδιότητα των δικαστηρίων και στο άρθρ. 28 §1 της Σύμβασης της Βαρσοβίας. Αποκλίσεις υπάρχουν κυρίως ως προς την ορολογία που χρησιμοποιείται. Έτσι, στα κράτη, τα οποία δεν έχουν προσχωρήσει στη Σύμβαση του Μόντρεαλ, αλλά εξακολουθούν να εφαρμόζουν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας απονέμεται διεθνής δικαιοδοσία στη «*διαμονή*» αντί για την «*κατοικία*»¹²⁷ του μεταφορέα, στην «*κύρια έδρα*»¹²⁸ της επιχειρήσεως» αντί για τον «*κύριο τόπο των δραστηριοτήτων*» και, τέλος, στο «*κατάστημα τη επιμελεία του οποίου συνήφθη το συμβόλαιον*» αντί για τον «*τόπο που έχει εγκατάσταση*» ο μεταφορέας μέσω της οποίας συνήφθη η σύμβαση. Δεδομένου ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ διακρίνει μεταξύ πραγματικού και συμβατικού μεταφορέα και θεσπίζει αμοιβαία ευθύνη αυτών και των πρακτόρων τους¹²⁹, η βασική διαφοροποίηση των δύο νομοθετικών κειμένων εντοπίζεται στην καθιέρωση και μιας πρόσθετης δικαιοδοσίας σε σχέση με τη Σύμβαση της Βαρσοβίας για τις περιπτώσεις που η μεταφορά εκτελείται από τον πραγματικό μεταφορέα, κατόπιν αδείας που του έχει παρασχεθεί από το συμβατικό μεταφορέα. Δυνάμει, λοιπόν, του άρθρ. 46 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, πέρα από τα δικαστήρια στα οποία μπορεί να ασκηθεί η αγωγή κατά του συμβατικού μεταφορέα βάσει του άρθρ. 33 §1, απονέμεται δικαιοδοτική αρμοδιότητα και στα δικαστήρια του τόπου όπου έχει την κατοικία ή τον κύριο τόπο των δραστηριοτήτων του ο πραγματικός μεταφορέας.

5. Θαλάσσιες μεταφορές – Κανόνες Χάγης/Βίσμπυ και Αμβούργου

Η ραγδαία εξάπλωση της μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης με containers, η εμφάνιση των πλοίων τακτικών γραμμών και η επέκταση του διεθνούς εμπορίου κατέστησαν αναγκαία τη συστηματική ρύθμιση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, μέσω της θέσπισης διεθνών κανόνων και συμβάσεων¹³⁰. Έτσι, το 1924 υπογράφηκε

ζοντας το εφαρμοστέο δίκαιο, είτε μεταβάλλοντας τους κανόνες όσον αφορά τη δικαιοδοσία, είναι άκυρες και άνευ αποτελέσματος».

127. Είναι γνωστή η διάκριση μεταξύ κατοικίας και συνήθους διαμονής. Η πρώτη προϋποθέτει τα στοιχεία της σταθερότητας και της μονιμότητας, πράγμα που δε συμβαίνει με τη δεύτερη. Περαιτέρω η έννοια της κατοικίας προϋποθέτει και τη σοβαρή πρόθεση του προσώπου να έχει τον τόπο αυτόν ως κέντρο των βιοτικών, επαγγελματικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων του για απεριόριστο χρονικό διάστημα (πνευματικό στοιχείο της κατοικίας σύμφωνα με την παράδοση του ρωμαϊκού δικαίου).

128. Διευκρινίζουμε ότι δε λαμβάνεται υπόψη ο τόπος που απλώς κατονομάζεται ως έδρα της εταιρίας στο καταστατικό της (καταστατική έδρα), αλλά απονέμεται διεθνής δικαιοδοσία στον τόπο όπου είναι εγκατεστημένη η κεντρική διοίκηση της αεροπορικής εταιρίας και λαμβάνονται οι βασικές για τη λειτουργία της αποφάσεις (πραγματική έδρα).

129. Άρθρ. 39 και 41 Σύμβασης Μόντρεαλ.

130. Ως πρώτη νομοθετική ρύθμιση θεωρείται η ψήφιση του Harter Act από το αμερικανικό Κογκρέσο τον Φεβρουάριο του 1893, ο οποίος αποτέλεσε επαναστατικό νομοθέτημα για την εποχή του και σταθμό για το δίκαιο της θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, καθιερώνοντας αναγκαστικούς κανόνες για τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του θαλάσσιου με-

η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές, γνωστή ως «Κανόνες της Χάγης», η οποία όμως δεν αποτέλεσε έναν ολοκληρωμένο κώδικα για τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, δεδομένου ότι ο σκοπός της να ενοποιήσει μόνο τις ειδικότερες ρυθμίσεις σχετικά με τη θαλάσσια φορτωτική κρίθηκε σαφώς περιορισμένος¹³¹. Παρ' όλα αυτά, γνώρισε παγκοσμίως εξαιρετικά μεγάλη αποδοχή και εφαρμογή από 87 κράτη και συνέτεινε αναμφίβολα στην εδραίωση της ομοιομορφίας στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά για μεγάλο χρονικό διάστημα¹³². Οι Κανόνες της Χάγης αναθεωρήθηκαν αργότερα από το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ του 1968 και το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1979 και μετονομάστηκαν σε «Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ»¹³³. Οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, επικρίθηκαν έντονα από μερικούς ναυτικούς κύκλους, γιατί θεωρήθηκε ότι ευνοούν υπερβολικά τα συμφέροντα των πλοιοκτητών-μεταφορέων και των ανεπτυγμένων ναυτικών χωρών, σε βάρος των φορτωτών και των αναπτυσσόμενων χωρών, ιδίως αυτών που δεν διαθέτουν εμπορικούς στόλους¹³⁴ (λ.χ. αφρικανικές χώρες).

Οι επικρίσεις των αναπτυσσόμενων χωρών που διαμαρτύρονταν για την άνιση μεταχείριση των συμβαλλομένων μερών στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές έδωσαν το έναυσμα προκειμένου να αρχίσουν οι διαδικασίες¹³⁵ για τη δημιουργία νέας Διεθνούς Συμβάσεως για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων. Έτσι, μετά από δέκα επακόλουθες συνεδρίες της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής (Comite Maritime Internationale, CMI), υπογράφηκε στις 31 Μαρτίου του 1978 στο Αμβούργο η νέα Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, γνωστή ως «Κανόνες

ταφορέα, εφαρμοστέους σε όλα τα πλοία που έκαναν μεταφορές από και προς τις Ηνωμένες Πολιτείες.

131. *Κιάντου-Παμπούκη*, Ναυτικό Δίκαιο: ναύλωση- θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, (2007)⁶, τ. II, 292.

132. *Γκολογκίνα-Οικονόμου*, Αρμ 2006, 856.

133. Το Πρωτόκολλο του Βίσμπυ επικυρώθηκε από 27 μόνο χώρες και το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών από 29, γεγονός που έπληξε την ομοιομορφία που είχε επιτευχθεί με τους Κανόνες της Χάγης του 1924. Σήμερα αρκετά κράτη πορεύονται με το αρχικό κείμενο της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1924, άλλα με αυτό και τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου του 1968 ή με το κείμενο της Σύμβασης και το Πρωτόκολλο του 1979 και, τέλος, ορισμένα κράτη, όπως και η χώρα μας, με το κείμενο της βασικής Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε και με τα δύο Πρωτόκολλα του 1968 και του 1979.

134. *Κιάντου-Παμπούκη*, (2007)⁶, τ. II, 294.

135. Οι αναπτυσσόμενες χώρες, πρώην αποικίες των μεγάλων ευρωπαϊκών ναυτικών δυνάμεων ζήτησαν από τον ΟΗΕ να καταρτισθεί νέα Σύμβαση που να κατανέμει δικαιότερα τους θαλάσσιους κινδύνους μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών. Ο ΟΗΕ ανταποκρίθηκε στο αίτημά τους και ανέθεσε σε δύο οργανισμούς του, την UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) και την UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) την επεξεργασία και κατάρτιση του σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως.

του Αμβούργου»¹³⁶, που τέθηκε σε εφαρμογή την 1^η Νοεμβρίου του 1992, όταν και συμπληρώθηκε ο απαιτούμενος αριθμός κυρώσεων. Οι Κανόνες του Αμβούργου θα λέγαμε ότι βρίσκονται στον αντίποδα των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και διαφέρουν από τους τελευταίους αφ' ενός μεν γιατί αποτελούν έναν ολοκληρωμένο κώδικα για τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων και όχι απλά ένα νομοθέτημα για τη θαλάσσια φορτωτική, αφ' ετέρου δε γιατί καταργούν πολλές από τις ευνοϊκές ρυθμίσεις όσον αφορά στην ευθύνη του μεταφορέα. Αυτό βέβαια είχε σαν επακόλουθο, οι εν λόγω Κανόνες να συναντήσουν τη σθεναρή αντίσταση των πλοιοκτητών, οι οποίοι αντέδρασαν, όπως αναμενόταν, στο ενδεχόμενο καθιέρωσης κανόνων που θα αυξάνουν τα όρια ευθύνης τους και συνεπώς και το κόστος θαλάσσιας ασφάλισης, με το οποίο βαρύνονται. Για το λόγο αυτό, σχεδόν καμία μεγάλη ναυτική δύναμη δεν κύρωσε τους Κανόνες του Αμβούργου, αλλά, τουναντίον, οι ανεπτυγμένες ναυτικές χώρες, εκπροσωπώντας τα συμφέροντα των πλοιοκτητών-μεταφορέων, εμμένουν μέχρι και σήμερα στην πλειοψηφία τους στην εφαρμογή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ¹³⁷. Βάσει των ανωτέρω, συμπεραίνουμε ότι το δίκαιο της διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων δεν είναι ομοιόμορφο. Παράλληλα, δεν είναι και σταθερό λόγω των αλληπάλληλων τροποποιήσεων των διεθνών κειμένων που επιβάλλονται λόγω των διαρκώς μεταβαλλόμενων συνθηκών της ναυτιλίας.

Στην Ελλάδα ισχύουν οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ, οι οποίοι κυρώθηκαν με τον ν. 2107/1992¹³⁸ και έγιναν έκτοτε μέρος του ελληνικού δικαίου. Οι Κανόνες αυτοί εφαρμόζονται από την 23^η Ιουνίου 1993 σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων που εκτελούνται υπό φορτωτική και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης ανήκουν σε διαφορετικά κράτη¹³⁹. Διεθνώς, βασική προϋπόθεση για την εφαρμογή των Κανόνων είναι η φορτωτική να αφορά διεθνή θαλάσσια μεταφορά και να έχει εκδοθεί σε συμβαλλόμενο κράτος ή να αφορά αφετηρία λιμένα συμβαλλόμενου κράτους. Ειδικά στην Ελλάδα, όμως, πέραν από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ ρυθμίζουν και τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμανιών, αφού το άρθρ. 2 του ν. 2107/1992 επεξέτεινε το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω Κανόνων και στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές για τις οποίες έχει εκδοθεί φορτωτική¹⁴⁰. Δεδομένου ότι οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν ρυθμίζουν καθ' ολοκληρίαν

136. Όσον αφορά στους Κανόνες του Αμβούργου, βλ. αναλυτικότερα *Chandiramani, Carriage of goods by sea and multimodal transport*, 1997, 1 επ.

137. *Νούσια*, σε: *Παμπούκη*, 2009, 1043.

138. ΦΕΚ/Α/203/29.12.1992.

139. Βλ. άρθρ. 2 ν. 2107/1992.

140. Σημειώνουμε ότι η διάταξη του άρθρ. 2 §1 του ν. 2107/1992 που προβλέπει την εφαρμογή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ και «στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων», μολονότι δεν κάνει καμία αναφορά σε έκδοση φορτωτικής, εντούτοις πρέπει να ερμηνεύεται στενά με την προσθήκη, ως αναγκαίας και αυτονόητης προϋποθέσεως, της

τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, αλλά μόνο ορισμένα θέματα αυτής, τα όποια κενά υπάρχουν στη ρύθμιση της εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων θαλάσσιας μεταφοράς, καλύπτονται με συμπληρωματική εφαρμογή των διατάξεων του πλησιέστερου εθνικού δικαίου, ήτοι των διατάξεων του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) για τη ναύλωση¹⁴¹, εφόσον τίποτα άλλο ιδιαίτερο δεν ορίζεται από το νόμο ή δεν έχει συμφωνηθεί ρητά.

Αναφορικά με τη διεθνή δικαιοδοσία στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, σημειώνουμε ότι οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ δεν περιέχουν διατάξεις σχετικές με την δικαιοδοτική αρμοδιότητα των δικαστηρίων¹⁴². Ούτε όμως και οι διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) που αφορούν στη σύμβαση ναυλώσεως και εφαρμόζονται συμπληρωματικά στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, καθορίζουν τη διεθνή δικαιοδοσία σε διαφορές που προκύπτουν από τις εν λόγω συμβάσεις. Ως εκ τούτου γίνεται δεκτό ότι θα ανατρέξουμε στη διεθνώς αναγνωρισμένη αρχή της γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του εναγομένου. Και στο ναυτικό δίκαιο, όπως άλλωστε και στην ευρύτερη περιοχή του ιδιωτικού δικαίου, η γενική βάση της δικαιοδοσίας παρέχεται από την κατοικία ή την έδρα του εναγομένου. Εκτός όμως από τη ως άνω γενική δωσιδικία, η κρατούσα γνώμη δέχεται ως ειδική βάση συντρέχουσας διεθνούς δικαιοδοσίας τον τόπο όπου η ναυτική σύμβαση εκπληρώθηκε ή έπρεπε να εκπληρωθεί¹⁴³. Δηλαδή σε μια σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων αρμόδια θα είναι τα δικαστήρια του τόπου φορτώσεως ή παραδόσεως των αγαθών που μεταφέρονται με πλοίο.

εκδόσεως φορτωτικής για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων. Γίνεται επομένως δεκτό ότι χωρίς την ύπαρξη φορτωτικής, δεν μπορεί να γίνει λόγος για εφαρμογή των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων. Βλ. και αντιθ. γνώμη *Κιάντου-Παμπούκη*, (2007)⁶, τ. II, 305, όπου αναφέρεται ότι η διάταξη του άρθρ. 2 §1 του ν. 2107/1992 επεκτείνει τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ στην εσωτερική θαλάσσια μεταφορά, ακόμα κι αν δεν έχει εκδοθεί φορτωτική.

141. Ναύλωση (chartering) είναι η σύμβαση κατά την οποία ο ένας εκ των συμβαλλομένων, καλούμενος ως «εκναυλωτής» (πλοιοκτήτης ή διαχειριστής εφοπλιστής ή αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ναυτικός πράκτορας), αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον αντι-συμβαλλόμενο του, «ναυλωτή» ή «φορτωτή», συγκεκριμένο πλοίο είτε ολόκληρο (ολική ναύλωση) είτε μέρος αυτού (μερική ναύλωση) για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών διά θαλάσσης, ενώ ο ναυλωτής υποχρεούται να καταβάλει τη συμφωνηθείσα χρηματική αμοιβή (ναύλος). Για τη συμπληρωματική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΙΝΔ, βλ. και *Στυλιανού*, Η έκταση εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών της 25.8.1924, όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα της 23.2.1968 και της 21.12.1979, σύμφωνα με τον κυρωτικό ν. 2107/1992, ΕΝΔ 1994, 1 επ.

142. Αντίθετα οι Κανόνες του Αμβούργου του 1978 ρυθμίζουν τα ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας στο άρθρ. 21. Ωστόσο, οι Κανόνες αυτοί δεν έχουν κυρωθεί από το ελληνικό κράτος και ως εκ τούτου δεν είναι εφαρμοστέοι στην Ελλάδα.

143. *Κεραμεύς*, Διεθνής δικαιοδοσία επί διαφορών ναυτικού δικαίου στις ηπειρωτικές χώρες και ιδίως στην Ελλάδα, Νομικές Μελέτες. τ. II, 1994, 538.

6. Ενδιάμεσο συμπέρασμα

Όπως ειπώθηκε και ανωτέρω, οι Διεθνείς Συμβάσεις που αναλύθηκαν στο παρόν κεφάλαιο της μελέτης μας περιέχουν κανόνες ουσιαστικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και παραμερίζουν τη διαδικασία εξευρέσεως του εφαρμοστέου δικαίου μέσα από τη λειτουργία του σχετικού κανόνα συνδέσεως. Τα κείμενα τους αποτελούν απευθείας το εφαρμοστέο δίκαιο σε μεταφορές με στοιχεία αλλοδαπότητας. Βασική προϋπόθεση εφαρμογής των κανόνων αυτών είναι να εμπίπτει η σχετική σύμβαση διεθνούς μεταφοράς στο πεδίο εφαρμογής τους. Δεδομένου ότι η μεταφορά εμπορευμάτων συντελείται με τη σύναψη σχετικής σύμβασης μεταξύ του αποστολέα και του μεταφορέα, θα εξετάσουμε παρακάτω αν τυγχάνει εφαρμογής το άρθρ. 5 §1 του Κανονισμού 44/2001 («Βρυξέλλες Ι»), το οποίο καθιερώνει ειδική βάση διεθνούς δικαιοδοσίας για τις διαφορές εκ συμβάσεως, συντρέχουσα με τη γενική δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου του άρθρ. 2 και υποδεικνύει ως αρμόδια τα δικαστήρια του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή. Διευκρινίζουμε ότι το άρθρ. 5 §1 δύναται να εφαρμοστεί μόνο όταν ο εναγόμενος στην επίδικη διαφορά από σύμβαση μεταφοράς κατοικεί σε κράτος μέλος της Κοινότητας¹⁴⁴. Σε διαφορετική περίπτωση, αν δηλαδή η κατοικία του εναγομένου βρίσκεται σε τρίτο κράτος, τότε η διεθνής δικαιοδοσία ρυθμίζεται με βάση τα σχετικά άρθρα των διεθνώς ενοποιημένων κανόνων των Διεθνών Συμβάσεων CMR, COTIF και Μόντρεαλ, εφόσον, βέβαια, στη σύμβαση μεταφοράς εμπλέκονται κράτη (με την έννοια του τόπου προορισμού, του τόπου συνήθους διαμονής του μεταφορέα κλπ) που έχουν υπογράψει τις ως άνω Διεθνείς Συμβάσεις.

Δεχόμενοι ότι ο Κανονισμός «Βρυξέλλες Ι» εφαρμόζεται στις συμβάσεις διεθνούς μεταφοράς που αποτελούν αντικείμενο εξέτασης της μελέτης μας, επισημαίνουμε ότι οι διατάξεις του υπερισχύουν έναντι των σχετικών διατάξεων των Διεθνών Συμβάσεων (που αναλύθηκαν ανωτέρω), δεδομένου ότι ο κοινοτικός Κανονισμός από τη θέσπισή του αποτελεί αναγκαστικό και άμεσα εφαρμοστέο δίκαιο σε όλα τα κράτη μέλη¹⁴⁵. Υποστηρίζεται ωστόσο και η αντίθετη άποψη, ότι δηλαδή οι διατάξεις διεθνούς δικαιοδοσίας των Διεθνών Συμβάσεων επικρατούν ως ειδικότερες (*lex specialis*) από τις αντίστοιχες του Κανονισμού Βρυξέλλες Ι. Κατά τη γνώμη μας όμως η προτεραιότητα ανήκει σαφώς στις διατάξεις του Κανονισμού, που θεσπίζουν αντικει-

¹⁴⁴. Είναι γεγονός ότι αυτή η απουσία κοινών κανόνων καθορισμού του αρμόδιου δικαστηρίου για τις αγωγές κατά εναγομένων που κατοικούν σε τρίτες χώρες είναι πιθανό να θέσει σε κίνδυνο την εφαρμογή των κανόνων αναγκαστικού δικαίου της κοινοτικής νομοθεσίας.

¹⁴⁵. Ο Κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του, με την έννοια ότι δεν μπορεί να εφαρμοστεί με τρόπο ελλιπή, επιλεκτικό ή μερικό από τα κοινοτικά όργανα και τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών.

μενικό δίκαιο γενικής εφαρμογής¹⁴⁶ και άμεσης ισχύος¹⁴⁷, καταλαμβάνοντας σχεδόν όλες τις διαφορές ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, σε αντίθεση με τις Διεθνείς Συμβάσεις που επιλύουν συγκεκριμένες μόνο περιπτώσεις συμβατικών διαφορών και έχουν περιορισμένη εφαρμογή. Εκτός αυτού, ο Κανονισμός χάρη στην αυτόνομη κοινοτική ερμηνεία των διατάξεων του από το ΔΕΚ εμπνέει, κατά γενική ομολογία, σαφώς μεγαλύτερη σιγουριά και ασφάλεια για τη δικαιότερη και ορθότερη επίλυση των ζητημάτων διεθνούς δικαιοδοσίας συγκριτικά με τα διεθνή κείμενα των Συμβάσεων.

Ως προς την εφαρμογή του Κανονισμού στις διεθνείς μεταφορές, θα πρέπει να διερευνήσουμε κατ' αρχήν αν οι εν λόγω συμβάσεις εντάσσονται σε κάποιον από τους τύπους συμβάσεων που ορίζονται στο στοιχείο β' του άρθρ. 5 (πώληση εμπορευμάτων ή παροχή υπηρεσιών). Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι η σύμβαση μεταφοράς δεν συγκαταλέγεται σε κάποια από τις δύο ως άνω κατηγορίες του άρθρ. 5 §1β, τότε εφαρμόζεται η διάταξη α' που αφορά στους υπόλοιπους τύπους συμβάσεων. Στις συμβάσεις αυτές ο τόπος εκπληρώσεως καθορίζεται με γνώμονα το εφαρμοστέο στη σύμβαση εθνικό ουσιαστικό δίκαιο (*lex contractus*) που υποδεικνύουν οι κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του δικάζοντος δικαστή. Εν προκειμένω, λόγω της ενοποίησης που συντελέστηκε στους κανόνες του μεταφορικού δικαίου, γίνεται δεκτό ότι εφαρμοστέοι σε όλα τα κράτη μέλη είναι οι ομορφοποιημένοι κανόνες των Διεθνών Συμβάσεων CMR, COTIF, Βαρσοβίας και Χάγης-Βίσμπυ. Άρα ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής θα κριθεί με γνώμονα τις ανωτέρω Συμβάσεις. Αν, αντίθετα, διαπιστώσουμε ότι η σύμβαση μεταφοράς εμπίπτει στο άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/01, το επόμενο βήμα θα είναι να διακρίνουμε αν πρόκειται για σύμβαση πώλησης εμπορευμάτων ή σύμβαση παροχής υπηρεσιών. Ειδικότερα, αν καταλήξουμε ότι πρόκειται για πώληση εμπορευμάτων, τότε αρμόδια θα κριθούν τα δικαστήρια του κράτους μέλους, όπου, δυνάμει της συμβάσεως, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παράδοση των εμπορευμάτων. Αν, αντίστοιχα, καταλήξουμε ότι πρόκειται για σύμβαση παροχής υπηρεσιών, τότε θα θεμελιωθεί η αρμοδιότητα των δικαστηρίων του κράτους μέλους, όπου, δυνάμει της συμβάσεως, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών. Στις δύο ως άνω ειδικά ρυθμιζόμενες κατηγορίες συμβάσεων, εισάγεται το τεκμήριο της χαρακτηριστικής παροχής στη θέση της εκάστοτε επίδικης. Αν λοιπόν κριθεί ότι η σύμβαση μεταφοράς εντάσσεται στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, τότε

146. Οι διατάξεις του δεν αφορούν συγκεκριμένες περιπτώσεις και συγκεκριμένα πρόσωπα, αλλά ρυθμίζουν κατά τρόπο γενικό, αφηρημένο και απρόσωπο τις σχέσεις μεταξύ της Κοινότητας, των κρατών μελών και των ιδιωτών.

147. Η έννοια της άμεσης ισχύος (*direct effect*) των κοινοτικών διατάξεων δεν πρέπει να συγχέεται με την έννοια της άμεσης εφαρμογής (*direct applicability*). Μία κοινοτική διάταξη έχει άμεση ισχύ μόνο όταν απονέμει απευθείας δικαιώματα στους πολίτες των κρατών μελών να την επικαλεστούν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων προκειμένου να ζητήσουν την παροχή έννομης προστασίας.

ως τόπος εκπλήρωσης της παροχής λογίζεται ο τόπος όπου, δυνάμει της συμβάσεως, ο μεταφορέας παρέχει τις υπηρεσίες του στον αποστολέα (χαρακτηριστική παροχή) και όχι ο τόπος όπου καταβάλλεται το αντάλλαγμα/αμοιβή από τον τελευταίο. Το τελευταίο ζήτημα που μένει να διευκρινιστεί είναι αν ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής στη σύμβαση μεταφοράς είναι ο τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων από το μεταφορέα ή ο τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων στον παραλήπτη και τελικό αποδέκτη τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄: Διεθνής δικαιοδοσία στον Κανονισμό Βρυξέλλες Ι

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Με τον όρο διεθνής δικαιοδοσία νοείται η εξουσία των δικαστηρίων να επιλαμβάνονται διαφορών με στοιχεία αλλοδαπότητας. Η ύπαρξη διαφορών με στοιχεία αλλοδαπότητας, όπως είναι οι διαφορές από τις διεθνείς μεταφορές, συνεπάγεται τη σύνδεσή τους με περισσότερες από μια έννομες τάξεις. Η σύνδεση αυτή θα δικαιολογούσε εκ πρώτης όψεως την άσκηση δικαστικής εξουσίας εκ μέρους οποιασδήποτε από τις παραπάνω εθνικές έννομες τάξεις, κάτι τέτοιο όμως θα κατέληγε σε ανεπιθύμητες για τη διεθνή έννομη τάξη συγκρούσεις¹⁴⁸. Όπως θα αναλυθεί κατωτέρω, ο Κανονισμός 44/2001 επιλύει τα ως άνω ζητήματα, καθιερώνοντας ένα κλειστό δικαιοδοτικό σύστημα για τον καθορισμό της διεθνούς δικαιοδοσίας σε διασυνοριακές διαφορές μεταξύ δικαστηρίων των κρατών μελών. Για τους περισσότερους θεωρητικούς¹⁴⁹ ο Κανονισμός Βρυξέλλες Ι αποτελεί σήμερα το πιο επιτυχημένο νομικό εργαλείο στο πεδίο της δικαστικής συνεργασίας στον ευρωπαϊκό δικαστικό χώρο. Σαν νομοθέτημα βασίζεται στην αρχή της αμοιβαίας εμπιστοσύνης που επιδεικνύει το κάθε κράτος μέλος στο νομικό σύστημα και τις διαδικασίες απονομής δικαιοσύνης (ορθότητα δικαστικών αποφάσεων κλπ) των υπολοίπων κρατών μελών της Ένωσης¹⁵⁰. Το σύστημα δικαστικής συνεργασίας που θεσπίζει έχει προσαρμοστεί με επιτυχία στο μεταβαλλόμενο θεσμικό πλαίσιο –από μέσο διακυβερνητικής συνεργασίας σε μέσο ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης- και στις νέες προκλήσεις της σύγχρονης εμπορικής ζωής¹⁵¹. Ωστόσο, η γενικότερη αυτή ικανοποίηση από την εφαρμογή του Κανονισμού δεν αποκλείει τη δυνατότητα βελτίωσης της λειτουργίας του.

2. Εφαρμογή του Κανονισμού 44/2001 «Βρυξέλλες Ι»

Ο Κανονισμός «Βρυξέλλες Ι» για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις¹⁵² που εκδόθηκε από το

¹⁴⁸. Νούσια, σε: Παμπούκη, 2009, 1035.

¹⁴⁹. Βλ. ενδεικτικά Hess/Pfeiffer/Schlosser, Brussels I- regulation (EC) no 44/2001: the Heidelberg Report on the Application of Regulation Brussels I in 25 Member States (Study JLS/C4/2005/03), 2008, 25.

¹⁵⁰. Η αμοιβαία εμπιστοσύνη πηγάζει από την προσδοκία ότι όλα τα κράτη μέλη είναι πρόθυμα να υπακούσουν και να εφαρμόσουν πιστά τα διατάγματα του Κανονισμού. Βλ. Magnus U./Mankowski P., 2007, 7.

¹⁵¹. Βλ. Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, COM (2009), 174 τελικό.

¹⁵². Κατά την πάγια νομολογία του ΔΕΚ (βλ. απόφ. 14.10.1976, υπόθ. C-29/1976, LTU/Eurocontrol, ΣυλλΝομολ 1976, I-1552 επ' απόφ. 16.12.1980, υπόθ. C-814-1979, Ολλανδικό Δημόσιο/Rueffer, ΣυλλΝομολ 1980, I-3807 επ) ο όρος «αστικές και εμπορικές

Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 22 Δεκεμβρίου 2000, εφαρμόζεται επί ιδιωτικών διεθνών διαφορών. Από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού «Βρυξέλλες Ι» εξαιρούνται¹⁵³ οι φορολογικές, τελωνειακές και διοικητικές υποθέσεις, καθώς επίσης και οι υποθέσεις που έχουν ως αντικείμενο την προσωπική κατάσταση και ικανότητα των φυσικών προσώπων, τις περιουσιακές σχέσεις των συζύγων, τις κληρονομικές σχέσεις, τις πτωχεύσεις, τους πτωχευτικούς συμβιβασμούς και άλλες ανάλογες διαδικασίες, την κοινωνική ασφάλιση και τη διαιτησία¹⁵⁴. Τέλος, δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού διαφορές που αφορούν στην ευθύνη του κράτους κατά την άσκηση δημόσιας (κρατικής) εξουσίας¹⁵⁵. Τα ζητήματα αυτά καθορίζονται με βάση τις κοινές δικονομικές διατάξεις του εκάστοτε δικάζοντος δικαστή.

Οι κανόνες διεθνούς δικαιοδοσίας που καθιερώνονται με τον Κανονισμό 44/2001 βρίσκονται μεταξύ τους κατά μια έννοια σε ιεραρχική σχέση. Αυτό σημαίνει ότι διαμορφώνουν μια πυραμίδα, με τις διατάξεις που βρίσκονται στην κορυφή της να προηγούνται και να αποκλείουν την εφαρμογή των διατάξεων που βρίσκονται χαμηλότερα στην πυραμίδα αυτή¹⁵⁶. Στην κορυφή της ιεραρχικής πυραμίδας βρίσκονται οι αποκλειστικές βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας του άρθρ. 22 του Κανονισμού (π.χ. δωσιδικία της τοποθεσίας του ακινήτου κλπ), ενώ ακολουθούν οι διατάξεις ειδικής διεθνούς δικαιοδοσίας που αφορούν καταναλωτικές (άρθρ. 8-14), ασφαλιστικές (άρθρ. 15-17) και εργατικές διαφορές (άρθρ. 18-21), ήτοι διαφορές στις οποίες παρίσταται ανάγκη προστασίας του φερόμενου ως ασθενέστερου μέρους. Παρακάτω στην ιεραρχία βρίσκονται οι διατάξεις για τη ρητή και σιωπηρή παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας (άρθρ. 23-24) και, τέλος, στη βάση της πυραμίδας βρίσκονται τα άρθρ. 2, 5 και 6 που καθιερώνουν μεταξύ τους συντρέχουσες δωσιδικίες. Το άρθρ. 2 εγκαθιδρύει τη γενική δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου, ενώ τα άρθρ. 5 και 6 ειδικές βά-

υποθέσεις» πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο αυτόνομο, έτσι ώστε η σχετική ερμηνεία να στηρίζεται στους σκοπούς και το σύστημα του Κανονισμού, καθώς επίσης και στις γενικές δικαιοδικές αρχές που είναι κοινές στα επί μέρους δίκαια των συμβαλλομένων κρατών. Δεδομένου ότι ενδέχεται μια υπόθεση να είναι αστική ή εμπορική μόνο κατά το ένα από τα δίκαια των χωρών, με τις οποίες συνδέεται η ένδικη διαφορά, η «αυτόνομη» ερμηνευτική προσέγγιση του νομικού αυτού ζητήματος ευνοεί την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη ομοιομορφία των νομολογιακών λύσεων που διαμορφώνονται από τα εθνικά δικαστήρια.

153. Η εξήγηση της ρητής εξαίρεσης βρίσκεται στη συμμετοχή στον Κανονισμό και κρατών της οικογένειας του common law, όπου η διάκριση δημόσιου και ιδιωτικού δικαίου δεν είναι πάντα αυτονόητη.

154. Βλ. άρθρ. 1 Καν 44/01.

155. Απόφ. 15.2.2007, υπόθ. C-292/2005, *Λεχουρίτου/Γερμανικού Δημοσίου*, ΣυλλΝομολ 2007, I-1519 επ. Η εν λόγω απόφαση του ΔΕΚ σχετίζεται με τις γερμανικές αποζημιώσεις και ειδικότερα με το ζήτημα αν θα μπορούσε να εφαρμοστεί ο Κανονισμός 44/2001 σε αγωγή, ασκηθείσα εντός συμβαλλόμενου κράτους από τους έλκοντες δικαιώματα εκ των θυμάτων σφαγών εν πολέμω κατ' άλλου συμβαλλόμενου κράτους λόγω ενεργειών των ενόπλων δυνάμεών του. Βλ. σχετικά *Muir Watt/Pataut*, *Les actes iure imperii et le Reglement Bruxelles I. A propos de l'affaire Lechouritou*, *RevCrit* 2008, 61 επ.

156. *Νούσια*, σε: *Παμπούκη*, 2009, 1326.

σεις διεθνούς δικαιοδοσίας (π.χ. για τις περιπτώσεις διαφορών εκ συμβάσεως, ενοχών εξ αδικοπραξίας, ομοδικίας, ανταγωγής κλπ).

2.1. Γενική δωσιδικία του τόπου κατοικίας του εναγομένου (άρθρ. 2)

Ήδη με τη Σύμβαση των Βρυξελλών το βασικό δίλημμα μεταξύ ιθαγένειας και κατοικίας ως βασικού συνδέσμου διεθνούς δικαιοδοσίας επιλύθηκε υπέρ της δεύτερης. Την ως άνω λύση υιοθέτησε και ο Κανονισμός «Βρυξέλλες Ι»¹⁵⁷. Η έννοια της κατοικίας έχει το πλεονέκτημα να περιορίζει, αν όχι να αποκλείει πλήρως, την πιθανότητα διακρίσεων βάσει της ιθαγένειας, στοιχείο που επιβεβαιώνει και τονίζει περαιτέρω τον ευρωπαϊκό κοινοτικό χαρακτήρα του Κανονισμού. Η γενική δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου («actor sequitur forum rei»)¹⁵⁸ του άρθρ. 2 εμφανίζεται ως ο κύριος υποχρεωτικός¹⁵⁹ κανόνας διεθνούς δικαιοδοσίας, ενώ οι λοιπές διατάξεις του Κανονισμού λαμβάνουν τη μορφή εξαίρεσης σε αυτόν¹⁶⁰.

Ο Κανονισμός δίνει έμφαση στην προστασία του εναγομένου μιας διεθνούς διαφοράς, δεδομένου ότι ο ενάγων είναι αυτός που εισβάλλει στη σφαίρα του εναγομένου. Ο τελευταίος, αμυνόμενος και μη έχων την πρωτοβουλία, κινδυνεύει να αιφνιδιαστεί με το να κληθεί να παραστεί σε δικαστήριο άλλου κράτους μέλους¹⁶¹. Εύλογα, λοιπόν, του παρέχεται το πλεονέκτημα, η εις βάρος του δίκη να διεξάγεται ενώπιον δικαστηρίου του κράτους μέλους όπου έχει την κατοικία του, ώστε να είναι καλύτερα πληροφορημένος σχετικά με τα μέσα και το χρόνο που διαθέτει για να αμυνθεί. Επιπλέον, η επιλογή της κατοικίας του εναγομένου ως βασικού κανόνα διεθνούς δικαιοδοσίας καθιστά κατά τεκμήριο ευκολότερη την εκτέλεση της δικαστικής απόφασης που θα εκδοθεί στη χώρα του εναγομένου, αφού εκεί λογικά θα βρίσκονται τα περισ-

157. Βλ. άρθρ. 2 §1 Καν 44/01, όπου προβλέπεται ότι τα πρόσωπα που κατοικούν στο έδαφος κάποιου κράτους μέλους ενάγονται ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους όπου κατοικούν, ανεξάρτητα από την ιθαγένειά τους. Η κατοικία του ενάγοντος, με εξαίρεση τις περιπτώσεις διατροφής, ασφαλιστικής και καταναλωτικής σύμβασης, δεν λαμβάνεται καθόλου υπόψη για την εφαρμογή του Κανονισμού. Βλ. απόφ. 13.7.2000, υπόθ. C-412/1998, *Group Josi/UGIC*, ΣυλλΝομολ 2000, I-5925 επ, όπου κρίθηκε ότι μόνο κατ' εξαίρεση μπορεί να εξαρτηθεί η θεμελίωση διεθνούς δικαιοδοσίας από την ύπαρξη κατοικίας του ενάγοντος στο έδαφος κράτους μέλους.

158. Ο κανόνας αυτός γίνεται δεκτός και στο εθνικό μας δίκαιο σύμφωνα με τα άρθρ. 3 και 22 ΚΠολΔ. Κατά τον Νίκα, Πολιτική Δικονομία Ι, 2003, 107, ισχύει η αρχή της συνισταμένης, βάσει της οποίας η κατανομή της κατά τόπον αρμοδιότητας των δικαστηρίων αποτελεί συγχρόνως και προσδιορισμό της διεθνούς δικαιοδοσίας. Ως εκ τούτου το δικαστήριο που έχει τοπική αρμοδιότητα σύμφωνα με τα άρθρ. 22 επ ΚΠολΔ έχει και διεθνή δικαιοδοσία να δικάσει την επίδικη διαφορά. Με τον τρόπο αυτόν επιτυγχάνεται η δικαιοδοτική εξίσωση ημεδαπών και αλλοδαπών.

159. Ο υποχρεωτικός χαρακτήρας έχει την έννοια ότι δεν είναι δυνατόν να μην εφαρμοστεί όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του, βλ. απόφ. 1.3.2005, υπόθ. C-281/2002, *Owusu/Jackson*, ΣυλλΝομολ 2005, I-1383 επ.

160. *Κεραμεύς/Κρεμλής/Ταγαράς*, Η Σύμβαση των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων όπως ισχύει στην Ελλάδα. Ερμηνεία κατ' άρθρο, 1989, 35.

161. *Νούσια*, σε: *Παμπούκη*, 2009, 1339-1340.

σότερα και σημαντικότερα περιουσιακά του στοιχεία¹⁶². Σημειώνουμε πάντως ότι για τον καθορισμό της κατοικίας κατά τον Κανονισμό, όσον αφορά μεν στα φυσικά πρόσωπα εφαρμόζεται η *lex fori*¹⁶³, όσον αφορά δε στα νομικά πρόσωπα εφαρμόζεται το άρθρ. 60 που παρέχει αυτόνομο ορισμό της «έδρας» του νομικού προσώπου¹⁶⁴.

2.2. Ειδική δικαιοδοσία στις διαφορές εκ συμβάσεως (άρθρ. 5 §1)

Η γενική δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου συμπληρώνεται και από ειδικές βάσεις συντρέχουσας δικαιοδοσίας που στηρίζονται στην ύπαρξη στενού συνδέσμου μεταξύ του δικαστηρίου που κρίνεται αρμόδιο και της επίδικης διαφοράς¹⁶⁵. Αυτό συμβαίνει κυρίως για λόγους επωφελούς οργάνωσης της δίκης και διευκόλυνσης του έργου της δικαιοσύνης (λ.χ. για την ευχερέστερη συλλογή των αποδείξεων). Επιπλέον, με τη θέσπιση ειδικών δωσιδικιών, επέρχεται η εξισορρόπηση των αντικρουόμενων συμφερόντων ενάγοντος και εναγομένου¹⁶⁶, διότι η καθιέρωση του κανόνα *actor sequitur forum rei* ως βασικού κανόνα διεθνούς δικαιοδοσίας ευνοεί εμφανώς τον εναγόμενο και αντίστοιχα δεν εξυπηρετεί την εκ μέρους του ενάγοντος διεξαγωγή της δίκης. Δεδομένου ότι ο ενάγων επιδιώκει κατά τεκμήριο την αποκατάσταση της προηγούμενης σύννομης καταστάσεως, την οποία έθιξε ο εναγόμενος, του παρέχεται η δυνατότητα να επιλέξει την παράκαμψη το δικαστηρίου της γενικής δωσιδικίας του εναγομένου και να προτιμήσει τα δικαστήρια άλλης χώρας, από εκείνη όπου κατοικεί ο εναγόμενος¹⁶⁷. Κεντρική θέση στο κοινοτικής προελεύσεως σύστημα διατάξεων διεθνούς δικαιοδοσίας κατέχει το άρθρ. 5, το οποίο προβλέπει εναλλακτικές δωσιδικίες για διαφορές εκ συμβάσεως, υποχρεώσεις διατροφής, ενοχές εξ αδικοπραξίας, διαφορές σχετικές με την εκμετάλλευση υποκαταστήματος ή πρακτορείου κ.α.

162. Stone, EU Private International Law- Harmonization of Laws, 2006, 46.

163. Βλ. άρθρ. 59 §1 Καν 44/01. Σε περίπτωση εφαρμογής του ελληνικού δικαίου, η έννοια της κατοικίας προσδιορίζεται βάσει των άρθρων 51-56 ΑΚ.

164. Για να υπαχθεί ένα νομικό πρόσωπο στις διατάξεις του Κανονισμού θα πρέπει να βρίσκεται στο έδαφος ενός από τα κράτη μέλη της Ε.Ε. είτε η καταστατική του έδρα, είτε η κεντρική του διοίκηση, είτε η κύρια εγκατάστασή του. Παρατηρούμε ότι ο κοινοτικός νομοθέτης συμπεριέλαβε σχεδόν όλες τις διεθνώς αναγνωρισμένες θεωρίες για την έδρα των νομικών προσώπων. Τα τρία ως άνω κριτήρια τίθενται στο νόμο εναλλακτικά και όχι επικουρικά. Δηλαδή κανένα από αυτά δεν εμφανίζεται ισχυρότερο έναντι των άλλων, αλλά ο ενάγων έχει τη δυνατότητα να επιλέξει μεταξύ τριών ισοδύναμων δικαιοδοτικών συνδέσμων.

165. Αιτιολογική σκέψη 12 Καν 44/2001.

166. Τέντες, Ο τόπος εκπληρώσεως της παροχής ως βάση διεθνούς δικαιοδοσίας, 1991, 34.

167. Διευκρινίζεται, ωστόσο, ότι οι δικαστές οφείλουν να αποφεύγουν τη διασταλτική ερμηνεία των όρων που περιλαμβάνονται στις ειδικές δικαιοδοτικές βάσεις του άρθρ. 5 του Κανονισμού, διότι έτσι θίγεται και υποβαθμίζεται η δυναμική του βασικού κανόνα δικαιοδοσίας «*actor sequitur forum rei*», στον οποίο ο Κανονισμός δίνει βαρύνουσα σημασία στοχεύοντας πρωτίστως στην καλύτερη δυνατή προστασία του εναγομένου. Βλ. Magnus/Mankowski, 2007, 9.

Από τις παραπάνω ειδικές δικαιοδοτικές βάσεις ξεχωρίζει σαφώς, από πρακτική άποψη και νομολογιακή πυκνότητα, η διάταξη του άρθρ. 5 §1 για τη συντρέχουσα δικαιοδοσία επί συμβατικών ενοχών, λόγω της ιδιαίτερης σπουδαιότητάς της για τις διεθνείς συναλλαγές¹⁶⁸. Όσον αφορά, λοιπόν, στις διαφορές εκ συμβάσεως¹⁶⁹, ο Κανονισμός προβλέπει στο άρθρ. 5 §1α τη συντρέχουσα δωσιδικία του τόπου όπου «εκπληρώθηκε» ή «οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή»¹⁷⁰. Πρόσωπο δηλαδή που κατοικεί σε κράτος μέλος της Ε.Ε. μπορεί να εναχθεί για την συμβατική του ευθύνη σε άλλο κράτος μέλος, και συγκεκριμένα ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου εκπλήρωσης της παροχής. Περαιτέρω, για να αποφευχθούν οι διαφορετικές ερμηνείες των δικαστηρίων των κρατών μελών, ο Κανονισμός προσδιορίζει ότι, εφόσον δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο τόπος της επίδικης παροχής είναι¹⁷¹: α) προκειμένου για πώληση εμπορευμάτων ο τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παράδοση των εμπορευμάτων και β) προκειμένου για συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ο τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών.

2.2.1. Ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής ως κριτήριο διεθνούς δικαιοδοσίας

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, με τη θέσπιση του Κανονισμού 44/2001 ο κοινοτικός νομοθέτης δεν είχε την πρόθεση αλλαγής των γενικών αρχών της Σύμβασης

¹⁶⁸. Για τη μεγάλη σπουδαιότητα της συγκεκριμένης δικαιοδοτικής βάσης βλ. *Κεραμέα/Κρεμλή/Ταγαρά*, (1989), 50· *Παπαδημόπουλο*, Η αναγκαιότητα μιας αυτόνομης κοινοτικής ερμηνείας του άρθρου 5 σημείο 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών, Δ 1997, 479.

¹⁶⁹. Ως «διαφορές εκ συμβάσεως» νοούνται, σύμφωνα με την αυτόνομη κοινοτική ερμηνεία του ΔΕΚ, όλες οι ενοχές που απορρέουν από σύμβαση ή αθέτηση συμβατικής υποχρέωσης (απόφ. 22.3.1983, υπόθ. C-34/82, *Peters/ZNAV*, ΣυλλΝομολ 1983, I-987επ). Η χρήση του όρου «σύμβαση» συνεπάγεται τον αποκλεισμό των μονομερών δικαιοπραξιών από το πεδίο εφαρμογής της διάταξης, σε αντίθεση με ό,τι ισχύει στο ελληνικό δίκαιο και συγκεκριμένα στο άρθρ. 33 του ΚΠολΔ, το οποίο αναφέρεται γενικά σε «δικαιοπραξίες εν ζωή» και όχι αποκλειστικά σε συμβάσεις. Περαιτέρω, διευκρινίζουμε ότι στις «διαφορές εκ συμβάσεως» δεν συμπεριλαμβάνονται και οι περιπτώσεις προσυμβατικής ευθύνης, οι οποίες ρητά συμπεριλήφθηκαν στο υλικό πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 864/2007 («Ρώμη II») για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές (άρθρ. 12). Για το ζήτημα αυτό βλ. Εφαθ 9382/2000, Αρμ 2001, 1239 επ' απόφ. 17.9.2002, υπόθ. C-334/2000, *Tacconi/Wagner*, ΣυλλΝομολ 2002, I-7357 επ' *Μπώλο*, Προσυμβατική ευθύνη και εφαρμοστέο δίκαιο μετά τον Κανονισμό 864/2007 («Ρώμη II»), ΧρΙΔ 2009, 585 επ.

¹⁷⁰. Ο όρος «οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή» υποδηλώνει ότι ο κοινοτικός νομοθέτης συμπεριλαμβάνει στη ρύθμισή του και τις διαφορές που προκύπτουν από ανεκτέλεστες συμβάσεις, καθώς και τις διαφορές εκείνες που αφορούν στην ύπαρξη και το κύρος των σχετικών συμβάσεων. Για τη λειτουργία της διάταξης δεν απαιτείται έγκυρη σύμβαση. Εάν η αμφισβήτηση της καταρτίσεως της συμβάσεως αποτελούσε λόγο καθιστώντα αφ' αυτού ανενεργό την ειδική δικαιοδοτική βάση του άρθρ. 5 §1, το τελικό αποτέλεσμα θα ήταν να μην υφίσταται στην πράξη η ευχέρεια του ενάγοντος να στηριχθεί σε αυτή, καθώς θα αρκούσε μόνο να προβληθεί από τον εναγόμενο ο ισχυρισμός ότι δεν υπάρχει σύμβαση. Για το ζήτημα αυτό βλ. απόφ. 4.3.1982, υπόθ. C-38/81, *Effer/Kantner*, ΣυλλΝομολ 1982, I-825.

¹⁷¹. Άρθρ. 5 §1β Καν 44/01.

των Βρυξελλών, αλλά μόνο τροποποίησης εκείνων των διατάξεων της, η εφαρμογή των οποίων είχε προκαλέσει δυσχέρειες. Αναφορικά με τον καθορισμό του τόπου εκπληρώσεως της παροχής ως κριτήριο διεθνούς δικαιοδοσίας, διευκρινίζεται ότι στην προσπάθεια συγκερασμού των έκδηλων διαφορών των δικαίων των συμβαλλομένων κρατών ως προς το σύνδεσμο θεμελίωσης συντρέχουσας δικαιοδοσίας επί διαφορών από σύμβαση, προτιμήθηκε από τους συντάκτες της Συμβρ ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής, διότι ενεφάνιζε το πλεονέκτημα να καθιερώνεται από όλα τα δίκαια των τότε κρατών μελών, με εξαίρεση το ολλανδικό¹⁷². Επιπλέον ελήφθη υπόψη ότι η θέσπιση της ειδικής δωσιδικίας του τόπου εκπληρώσεως θα έχει ως αποτέλεσμα την εκδίκαση διαφοράς από το δικαστήριο εκείνο, που είναι εκ της γεωγραφικής θέσης του το καταλληλότερο να εγκύψει στην έρευνα της υποθέσεως, ιδίως όσον αφορά τη διενέργεια της αποδεικτικής διαδικασίας. Πράγματι, στις περιπτώσεις όπου αντικείμενο της δίκης αποτελεί η εκπλήρωση της παροχής, οπότε και αναλόγως διαμορφώνονται τα προς απόδειξη θέματα, το *forum solutionis* βρίσκεται κατά τεκμήριο πλησιέστερα προς τα κρίσιμα για την ορθοτόμηση της διαφοράς πραγματικά περιστατικά¹⁷³. Για παράδειγμα σε μια σύμβαση διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων, στην οποία ως τόπος εκπλήρωσης λογίζεται κατά κανόνα ο τόπος όπου παραδίδονται τα εμπορεύματα στον παραλήπτη τους, κρίνεται ευχερέστερη η εκ μέρους του δικαστηρίου του τόπου αυτού διενέργεια αυτοψίας στα εμπορεύματα (για τυχόν απώλεια, φθορά ή καταστροφή), εξέταση των εχόντων άμεση γνώση μαρτύρων κλπ. Αντίθετα, ο τόπος καταρτίσεως της συμβάσεως δεν θα μπορούσε να αποτελέσει σύνδεσμο κανόνα διεθνούς δικαιοδοσίας, διότι παρατηρήθηκε με το πέρασμα του χρόνου ότι οι γενικότερες κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις και η διεθνοποίηση της οικονομίας κατέστησαν τον τόπο αυτόν συχνά συμπτωματικό, άλλοτε δε και δυσχερώς προσδιορίσιμο, όπως συμβαίνει επί συμβάσεων καταρτιζομένων μεταξύ απόντων (λ.χ. συμβάσεις καταρτιζόμενες μέσω διαδικτύου)¹⁷⁴.

172. Βλ. έκθεση *Jenard* σχετικά με τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ΕΕ 24.11.1986, C 298/29 επ. Σήμερα ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής συναντάται ως βάση διεθνούς δικαιοδοσίας σε 19 κράτη μέλη της Ε.Ε., στα οποία θα μπορούσε κάποιος να προσθέσει και τα δύο κράτη μέλη (Αγγλία, Κύπρος) που απονέμουν δικαιοδοσία στον τόπο όπου παραβιάστηκε η σύμβαση (*«the place of the breach of the contract»*). Ο τόπος αυτός σχεδόν πάντα συμπίπτει με τον τόπο όπου έπρεπε να εκπληρωθεί η συμβατική υποχρέωση που δεν εκτελέστηκε και προκάλεσε την επίδικη διαφορά. Βλ. *Nuyts*, General Report- Study on Residual Jurisdiction (Final version dated 3 September 2007), 29 δημοσιευμένη στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://ec.europa.eu/civiljustice/news/docs/study_residual_jurisdiction_en.pdf.

173. *Βασιλακάκης*, Ειδικές βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας επί διαφορών από σύμβαση και από αδικοπραξία, 2004, 26.

174. Στο ελληνικό όμως δίκαιο και συγκεκριμένα στο άρθρ. 33 ΚΠολΔ που διέπει τις εγχώριες αντιδικίες από συμβατικές διαφορές, παρέχεται στον ενάγοντα η δυνατότητα να ασκήσει την αγωγή του είτε στο δικαστήριο του τόπου εκπλήρωσης της παροχής είτε στο δικασ-

Ο εννοιολογικός προσδιορισμός του τόπου εκπληρώσεως της παροχής ως συνδέσμου θεμελίωσης διεθνούς δικαιοδοσίας, σύμφωνα με το άρθρ. 5 σημ.1 Συμβρ, δεν αποτέλεσε ένα φλέγον ζήτημα μόνο στη νομική φιλολογία των κρατών μελών της Ε.Ε., αλλά απασχόλησε ανοιχτά το ΔΕΚ, στους κόλπους του οποίου διατυπώθηκαν αντίθετες απόψεις για την ερμηνεία της ως άνω διάταξης. Η εφαρμογή της Συμβρ έθεσε συχνά τους εφαρμοστές του δικαίου μπροστά στο δίλημμα ανάμεσα στην αυτόνομη ερμηνεία των κρίσιμων για την εφαρμογή της εννοιών ή, αντίθετα, στην ερμηνευτική προσέγγισή τους βάσει κάποιου εσωτερικού δικαίου. Και ενώ σήμερα είναι σαφές ότι ως κανόνας έχει υπερισχύσει η αυτόνομη ερμηνεία των κρίσιμων όρων των κοινοτικών κειμένων, ειδικά ως προς το άρθρ. 5 σημ.1 Συμβρ το ΔΕΚ¹⁷⁵ προτίμησε την προσφυγή στο εφαρμοστέο στη σύμβαση εθνικό δίκαιο (*lex contractus*)¹⁷⁶. Τον καιρό εκείνο, στάθηκε αδύνατο να ερμηνευτεί αυτόνομα η ως άνω διάταξη εξαιτίας των διαφορών που υπήρχαν στα εθνικά δίκαια των συμβαλλομένων χωρών ως προς τον προσδιορισμό του τόπου εκπλήρωσης της παροχής. Οι εν λόγω αποκλίσεις έκαναν στην πράξη προβληματική την ανάπτυξη αρχών με βάση τη συγκριτική μέθοδο και έθεταν υπερβολικές αξιώσεις στον εφαρμοστή του δικαίου¹⁷⁷.

2.2.2. Λόγοι αποφυγής της παραπομπής στη *lex contractus*

Η απόφαση του ΔΕΚ να προτιμήσει τις διατάξεις του εφαρμοστέου στη σύμβαση δικαίου για τον εντοπισμό του τόπου εκπληρώσεως επικρίθηκε με βάση προεχόντως το επιχείρημα ότι αντιστρέφει τη σειρά με την οποία τίθενται τα βασικά ερωτήματα επί υποθέσεων με στοιχεία αλλοδαπότητας. Ο καθορισμός της *lex contractus* δεν δύναται να προηγείται της απαντήσεως που πρέπει να δοθεί στο λογικά προηγούμενο ερώτημα εάν τα δικαστήρια της χώρας όπου ασκείται η αγωγή έχουν ή όχι διεθνή δικαιοδοσία¹⁷⁸. Τα ζητήματα της δικαιοδοσίας θεωρούνται προκαταρκτικά και πρέπει συνεπώς να ερευνώνται με πληρότητα και να αποφασίζονται *πριν* οποιαδήποτε ενασχόληση με την ουσία της υποθέσεως. Ένα επιπρόσθετο βασικό μειονέκτημα είναι

τήριο του τόπου καταρτίσεως της συμβάσεως. Αυτή είναι μία από τις βασικές διαφορές της εν λόγω διάταξης από τις αντίστοιχες διατάξεις της Συμβρ και του Κανονισμού 44/2001.

175. Βλ. απόφ. 6.10.1976, υπόθ. C-12/1976, *Tessili/Dunlop*, ΣυλλΝομολ 1976, I-1473· απόφ. 6.10.1976, υπόθ. C-14/1976, *de Bloos/Bouyer*, ΣυλλΝομολ 1976, I-1497· απόφ. 15.1.1987, υπόθ. C-266/1985, *Shenavai/Kreischer*, ΣυλλΝομολ 1987, I-239· απόφ. 29.6.1994, υπόθ. C-288/1992, *Custom Made/Stawa*, ΣυλλΝομολ 1994, I-2913.

176. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι το δικαστήριο που επιλαμβάνεται της διαφοράς θα πρέπει κατ' αρχήν να εντοπίζει με βάση τους κανόνες συγκρούσεως του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του *forum* ποιο είναι το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση και στη συνέχεια να εξακριβώνει ποιος είναι σύμφωνα με το δίκαιο αυτό ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής.

177. *Τέντες*, 1991, 130.

178. Στο ελληνικό δίκαιο η έλλειψη διεθνούς δικαιοδοσίας συνεπάγεται την απόρριψη της αγωγής ως απαράδεκτης σύμφωνα με το άρθρ. 4 ΚΠολΔ.

ότι το δικαστήριο που επιλαμβάνεται της εκάστοτε υποθέσεως είναι αναγκασμένο σε πολλές περιπτώσεις, παράλληλα με την εξατομίκευση της επίδικης παροχής, να επιλύσει και ζητήματα ξένου εφαρμοστέου ουσιαστικού δικαίου για την ανεύρεση της *lex obligationis*. Αυτό όμως σημαίνει επιβάρυνση της δικαστικής προσπάθειας. Εκτός αυτού, η προσφυγή σε κανόνες -αρχικά- ιδιωτικού διεθνούς δικαίου και -περαιτέρω- αλλοδαπού ουσιαστικού δικαίου κρίνεται ανεπιθύμητη, γιατί δεν οδηγεί πάντα σε μια ενιαία λύση της κρινόμενης υπόθεσης¹⁷⁹.

Περαιτέρω, υποστηρίχθηκε η άποψη ότι η εφαρμογή της *lex contractus* δεν μπορεί να ισχύει, όταν συνεπάγεται κατάφωρη θεμελίωση γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του ενάγοντος, αφού κάτι τέτοιο αντιστρατεύεται τόσο τη συστηματική διάρθρωση της Σύμβασης των Βρυξελλών όσο και το αξίωμα της χρηστής διεξαγωγής της δίκης. Με την εφαρμογή της *lex contractus*, ενισχύεται το *forum auctoris*¹⁸⁰, που συναντάται κυρίως στις αγωγές για απόδοση του τιμήματος από συμβατικές διαφορές, στις οποίες, λόγω της διαφοροποίησης των επιμέρους εθνικών δικαίων στο ζήτημα των χρηματικών οφειλών¹⁸¹, όταν οι δανειστές κατοικούν σε χώρα όπου το χρέος είναι κομίσιο, αρμόδια κρίνονται τα δικαστήρια του τόπου κατοικίας τους. Έτσι, όμως, δεν διασφαλίζεται η εκδίκαση της υποθέσεως από το εγγύτερα προς αυτήν ευρισκόμενο δικαιοδοτικό όργανο, αλλά ανάλογα με τη δομή του ισχύοντος ιδιωτικού ουσιαστικού δικαίου των κρατών μελών, δίνεται η δυνατότητα σε κατοίκους ορισμένων κρατών μελών να επωφελούνται στις συμβατικές συναλλαγές τους με κατοίκους άλλων κρατών μελών.

Επιπλέον, η επιλογή της *lex contractus* θεωρήθηκε ότι ευνοεί τη μεγάλη ανάπτυξη του φαινομένου της «άγρας δικαστηρίου», του *forum shopping*, όπως είναι σήμερα διεθνώς γνωστό. Δεδομένου ότι κατά το σύστημα της ανεξαρτησίας των παροχών,

179. Αυτό συμβαίνει όταν τα αγωγικά κεφάλαια στηρίζονται σε διαφορετικούς κανόνες σύγκρουσης (π.χ. ευθύνη εξ αδικοπραξίας, παράβαση συμβατικής υποχρέωσης, αδικαιολόγητο πλουτισμό κλπ), οι οποίοι δεν θεμελιώνουν τη διεθνή δικαιοδοσία ενός και μόνο δικαστηρίου μιας χώρας.

180. Το *forum auctoris* καθιερώνεται όταν η εύνοια προς τον ενάγοντα εξικνείται μέχρι του σημείου να του παρέχεται ευθέως και χωρίς άλλες προϋποθέσεις η ευχέρεια να ασκεί αγωγές ενώπιον των δικαστηρίων του τόπου, όπου βρίσκεται η κατοικία ή η έδρα του. Για το *forum auctoris*, βλ. απόφ. 19.2.2002, υπόθ. C-256/00, *Besix/Waba*, ΣυλλΝομολ 2002, I-1699· *Hertz*, Jurisdiction in Contract and Tort under the Brussels Convention, 1998. Η αποδοχή ενός γενικευμένου *forum auctoris* καταλήγει σε μια κατάσταση ευθέως αντίστροφη από εκείνη που επιδιώκεται με το σύστημα κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας της Συμβρ, στο οποίο κυρίαρχη θέση κατέχει η ανάγκη προστασίας του εναγομένου στις συμβατικές διαφορές, ώστε να μπορεί αυτός να προβλέπει ποιο δικαστήριο μπορεί να επιληφθεί της διαφοράς και να σχετικοποιείται με τον τρόπο αυτόν η ευνοϊκή για τον ενάγοντα λειτουργία της συντρέχουσας δικαιοδοσίας του άρθρ. 5 σημ.1.

181. Σε ορισμένα κράτη, όπως λ.χ. Ολλανδία, Ιταλία, Ελλάδα, Αγγλία οι χρηματικές οφειλές χαρακτηρίζονται ως κομίσιο χρέη και συνεπώς τόπος εκπληρώσεως τους είναι ο τόπος κατοικίας του ενάγοντος, ενώ σε άλλα κράτη, όπως λ.χ. Γαλλία, Γερμανία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο χαρακτηρίζονται ως άρσιμα χρέη με αποτέλεσμα ο τόπος εκπληρώσεως τους να είναι ο τόπος κατοικίας του εναγομένου.

ως κρίσιμη θεωρείται η εκάστοτε επίδικη, παρέχεται ευχέρεια στον κάθε διάδικο ξεχωριστά να προσπαθεί να ασκήσει την αγωγή στον τόπο κατοικίας του, με σκοπό να προσκομίσει οφέλη στην τελική έκβαση της υπόθεσης¹⁸². Το γεγονός, όμως, αυτό ενέχει πρωτίστως τον κίνδυνο εκδόσεως αντιφατικών δικαιοδοτικών κρίσεων και οδηγεί πολλές φορές σε άσκοπες επιβαρύνσεις, όταν το δικαστήριο κηρύσσεται αναρμόδιο για την εκδίκαση της υποθέσεως. Τέλος, γεγονός είναι ότι ο εθνικοποιημένος εννοιολογικός προσδιορισμός του τόπου εκπλήρωσης στέκεται σε μεγάλο βαθμό εμπόδιο για την προώθηση των εμπορικών συναλλαγών, ιδιαίτερα εκείνων των κρατών μελών που έχουν ανάγκη τις εξαγωγές, διότι οδηγεί σε μια αύξηση των διαφορετικών τόπων δωσιδικίας προς όφελος του εξαγωγέα πωλητή και δημιουργεί αβεβαιότητα στον υποψήφιο αγοραστή.

2.2.3. Η ενοποίηση των κανόνων εφαρμοστέου δικαίου

Στο σημείο αυτό πρέπει να ληχθεί ότι οι κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του forum, δυνάμει των οποίων καθορίζεται το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο έχουν σε μεγάλο βαθμό ενοποιηθεί μετά την κατάρτιση της Σύμβασης της Ρώμης του 1980 και κυρίως μετά τη θέσπιση του Κανονισμού «Ρώμη Ι» για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές. Ο Κανονισμός 593/2008 και συγκεκριμένα το τεκμήριο της χαρακτηριστικής παροχής (άρθρ. 4) μετριάξει αναμφίβολα τις δυσκολίες που ανέκυπταν στις διεθνείς συναλλαγές λόγω της διαφορετικότητας των κανόνων συνδέσεως που υπήρχαν σε κάθε κράτος μέλος ξεχωριστά¹⁸³. Πλέον εφαρμοστέο κρίνεται το δίκαιο της χώρας στην οποία ο συμβαλλόμενος οφείλει να εκπληρώσει τη χαρακτηριστική παροχή.

Παρά όμως τη θέσπιση ομοιόμορφων κανόνων ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, ο Κανονισμός «Ρώμη Ι» δεν μπόρεσε να εξαλείψει παντελώς τη νομική αβεβαιότητα που προκάλεσε η νομολογιακή παγίωση του εντοπισμού του τόπου εκπληρώσεως της παροχής με γνώμονα τη *lex contractus*, διότι η εγκαθίδρυση ομοιόμορφων κανόνων συνδέσεως δεν υποκαθιστά εξ ολοκλήρου τη διαφορετικότητα των κανόνων συγκροτώσεως των ουσιαστικών εθνικών δικαίων. Και, ναι, μεν στις συμβατικές υποχρεώσεις προς παροχή του συμφωνημένου πράγματος, η παρεχόμενη λύση του καθορισμού του τόπου εκπληρώσεως μέσω εθνικοποιημένων κριτηρίων δεν προκαλεί ερμηνευτι-

¹⁸². Για τα πλεονεκτήματα που αντλεί ο ενάγων από την άσκηση της αγωγής στα δικαστήρια του τόπου κατοικίας του (οικεία γλώσσα, ευκολότερη πρόσβαση, χαμηλότερο οικονομικό κόστος κλπ), βλ. αναλυτικότερα Βασιλακάκη, 2004, 20-21· Magnus/Mankowski, 2007, 373.

¹⁸³. Λ.χ. ο Έλληνας δικαστής ανέτρεχε στο άρθρ. 25 §2 ΑΚ προκειμένου να καθορίσει τη *lex contractus*, εφαρμόζοντας «το δίκαιο που ήρμοζε κάθε φορά στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών». Βλ. ΕφΘεσ 754/1991, Αρμ 1992, 367· ΠΠρΘεσ 15252/1995, Αρμ 1996, 225.

κές δυσκολίες, διότι τα ουσιαστικά δίκαια των κρατών μελών προβλέπουν στην κατεύθυνση αυτή ομοιόμορφες ρυθμίσεις, δε συμβαίνει το ίδιο και με τον προσδιορισμό του τόπου εκπλήρωσης της επίδικης χρηματικής παροχής σε ασκηθείσες αγωγές απόδοσης του οφειλόμενου τιμήματος, στις οποίες, ανάλογα με το εφαρμοστέο δίκαιο, επικρατεί κατά τρόπο εντελώς τυχαίο είτε η δωσιδικία της κατοικίας του ενάγοντος είτε η δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου.

Δεδομένου ότι θεωρήθηκε ανέφικτη, τουλάχιστον για το άμεσο μέλλον, η ενοποίηση των ουσιαστικών εθνικών δικαίων των κρατών μελών στα ως άνω ζητήματα, τέθηκε στα πλαίσια της ενιαίας ρύθμισης της άμεσης διεθνούς δικαιοδοσίας στον κοινοτικό χώρο *de lege ferenda* το ζήτημα, αν θα έπρεπε να καταργηθεί η ειδική δικαιοδοτική βάση του τόπου εκπλήρωσης της παροχής που εισήγαγε το άρθρ. 5 σημ.1 της Συμβρ ή αν θα έπρεπε να γίνεται ο καθορισμός του τόπου εκπληρώσεως με αυτόνομα κοινοτικά κριτήρια και όχι με βάση τη *lex contractus*. Η πρώτη λύση δεν έγινε δεκτή, διότι η αναγόρευση του τόπου εκπληρώσεως της παροχής σε ειδική δικαιοδοτική βάση στις συμβατικές διαφορές, αποτέλεσε, όπως αναφέραμε και ανωτέρω, αντιστάθμισμα προς όφελος του ενάγοντος απέναντι στην ευνοϊκή μεταχείριση του εναγομένου με την καθιέρωση στη Σύμβαση των Βρυξελλών και τον Κανονισμό «Βρυξέλλες Ι», αντίστοιχα, της γενικής αρχής «*actor sequitur forum rei*». Κρίθηκε, λοιπόν, ορθότερος ο προσδιορισμός του τόπου εκπλήρωσης της παροχής με βάση τη *lex communitatis*, διότι η ειδική δικαιοδοτική βάση του άρθρ. 5 §1 απαιτεί μια ερμηνεία που να επιτρέπει στον εθνικό δικαστή να αποφαινεται επί της ίδιας αρμοδιότητάς του, χωρίς να υποχρεούται να εξετάζει προδικαστικά ζητήματα ουσιαστικού δικαίου και να προβαίνει σε έρευνα της υποθέσεως κατ' ουσίαν.

Όσον αφορά στα προδικαστικά ζητήματα ουσιαστικού δικαίου, ο δικάζων δικαστής καλείται κατ' αρχήν να εξετάσει εάν έχει ενώπιον του σύμβαση, αν υφίσταται δηλαδή διαφορά εκ συμβάσεως. Η έννοια της συμβάσεως κατά τη νομολογία του ΔΕΚ συγκροτείται από τρία στοιχεία: ελεύθερη συμφωνία των μερών, ανάληψη αμοιβαίων υποχρεώσεων και ίδρυση συνεργασίας μεταξύ τους¹⁸⁴. Περαιτέρω, ο δικαστής καλείται να επιλύσει ένα επόμενο ζήτημα «εσωτερικού» νομικού χαρακτηρισμού και συγκεκριμένα, να διερευνήσει σε ποια κατηγορία συμβάσεων εμπίπτει η συναφθείσα σύμβαση (πώληση εμπορευμάτων, παροχή υπηρεσιών, σύμβαση έργου, κλπ). Ακριβώς για να μην υπεισέρχεται ο δικάζων δικαστής σε περίπλοκα ζητήματα ουσιαστικού δικαίου -και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις αλλοδαπού εφαρμοστέου δικαίου- επικράτησε η άποψη ότι, κατά τη διερεύνηση της διεθνούς δικαιοδοτικής αρμοδι-

184. Βλ. απόφ. 22.3.1983, υπόθ. C-34/82, *Peters/ZNAV*, ΣυλλΝομολ 1983, I-987επ, όπου, κατόπιν αυτόνομης ερμηνείας, κρίθηκε ότι σύμβαση σημαίνει «ελευθέρως αναληφθείσα υποχρέωση».

ότητας, ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής θα πρέπει να εξαρτάται από ενιαία και εκ των προτέρων γνωστά ευπροσδιόριστα κριτήρια, που θα διαμορφώνονται αυτόνομα από το ίδιο το ΔΕΚ.

2.2.4. Η τροποποίηση του άρθρ. 5 σημ. 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών

Στις ενοχικές σχέσεις που πηγάζουν από σύμβαση υφίστανται συνήθως περισσότερες από μια υποχρεώσεις προς παροχή. Γεννώνται υποχρεώσεις προς πράξη ή παράλειψη όχι μόνο για τον έναν από τους συμβαλλομένους, αλλά για αμφότερα ή για όλα τα μέρη (όταν είναι περισσότερα). Για παράδειγμα σε μια σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων ο μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει προσήκοντως τα πράγματα στον παραλήπτη και ο αποστολέας αντιστοίχως αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει στο μεταφορέα το συμφωνηθέν τίμημα («αμοιβή»)¹⁸⁵. Δεδομένου, λοιπόν, ότι ο εντοπισμός του τόπου εκπλήρωσης της εκάστοτε επίδικης παροχής μέσω της *lex contractus* αποτελούσε το βασικότερο μειονέκτημα της προγενέστερης διάταξης, επιδιώχθηκε η εξάλειψή του με την τροποποίηση της διάταξης του άρθρ. 5 σημ.1 Συμβρ από τον Κανονισμό «Βρυξέλλες Ι». Αξιοσημείωτο είναι πάντως ότι η ίδια η σκοπιμότητα τροποποίησης του άρθρ. 5 σημ.1 αποτέλεσε αντικείμενο αμφισβήτησης και διαμάχης μέχρι την τελική φάση των εργασιών αναθεώρησης¹⁸⁶. Υπήρξε διαφωνία ως προς την αναγκαιότητα αντικατάστασης του κριτηρίου της επίδικης παροχής με αυτό της χαρακτηριστικής (μη χρηματικής) παροχής.

Η κεντρική ιδέα της έννοιας της χαρακτηριστικής παροχής βρίσκεται στην αντίληψη ότι ο προσδιορισμός του τόπου εκπλήρωσης θα συνδέεται με την παροχή που χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη δικαιοπρακτική συναλλαγή. Πρόκειται για μια παροχή που δίνει σε κάθε μια ειδική σύμβαση το γνώρισμα εκείνο που την κάνει να ξεχωρίζει από τις άλλες συμβάσεις¹⁸⁷. Πράγματι, η προταθείσα υπερίσχυση της χαρακτηριστικής παροχής εμφανίζει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα: α) διασφαλίζει την εκδίκαση του συνόλου της διαφοράς από ένα και μόνο δικαστήριο, καθώς μόνο μια είναι η χαρακτηριστική παροχή, ενώ δεν ασκεί επιρροή ο αυτοτελής ή μη χαρακτήρας της παρεπόμενης παροχής, β) έχει ως αποτέλεσμα την υπαγωγή της διαφοράς στη δικαιοδοσία του δικαστηρίου που είναι το πλησιέστερο προς τα πραγματικά περιστατικά, άρα και το καταλληλότερο για τη διερεύνηση της ουσίας της υποθέσεως, γ) από δικαϊκή συγκριτική άποψη, ο τόπος αυτός ρυθμίζεται σχεδόν ομοιόμορφα από τα επιμέρους

185. Για τις ειδικότερες υποχρεώσεις των μερών (έκδοση φορτωτικής, παροχή πληροφοριών για τα εμπορεύματα, κατάλληλη συσκευασία αυτών κλπ), βλ. Ζέκο, 2002· Καλαντζή, 2004.

186. Ταγαράς, Η αναθεώρηση της Σύμβασης των Βρυξελλών με τον Κανονισμό 44/2001, ΝοΒ 2004, 1145.

187. Π.χ. σε μια σύμβαση πώλησης, αυτό που χαρακτηρίζει τη σύμβαση αυτή είναι η παροχή του συμφωνημένου πράγματος από τον πωλητή και όχι η καταβολή του τιμήματος από τον αγοραστή, επειδή το τίμημα υπάρχει και σε πολλές άλλες κατηγορίες συμβάσεων.

ουσιαστικά δίκαια των κρατών μελών με αποτέλεσμα να μειώνονται σημαντικά οι πιθανότητες να προκύψουν σχετικά ερμηνευτικά ζητήματα ή να αδικηθεί ορισμένος διάδικος και δ) δεδομένου ότι η χαρακτηριστική παροχή χρησιμοποιείται και από το άρθρ. 4 §2 του Κανονισμού «Ρώμη Ι» για το καθορισμό της *lex contractus*, επιτυγχάνεται η χρησιμοποίηση ενιαίων κριτηρίων για τον καθορισμό της διεθνούς δικαιοδοσίας και του εφαρμοστέου δικαίου. Αντίθετα, η ισοδυναμία των επίδικων παροχών εγκυμονεί έναν από τους βασικότερους κινδύνους για τη λειτουργία του ευρωπαϊκού δικαστικού χώρου, ήτοι τη διάσπαση δικαιοδοσίας με περαιτέρω αποτέλεσμα την πιθανή έκδοση αντιφατικών αποφάσεων, λόγω της πολλαπλότητας των αρμοδίων δικαστηρίων. Από την άλλη πλευρά οι επικριτές της τροποποίησης επικεντρώθηκαν στην άποψη ότι η ανάδειξη της χαρακτηριστικής παροχής σε σύνδεσμο διεθνούς δικαιοδοσίας περικλείει σημαντικό βαθμό αβεβαιότητας (λ.χ. σε περιπτώσεις μη προσδιορίσιμης χαρακτηριστικής παροχής) και αντ' αυτού προτάθηκε να υπερισχύσει η θεωρητικά ευκολότερη λύση του προσδιορισμού του τόπου εκπληρώσεως βάσει της εκάστοτε επίδικης παροχής.

Τελικά, οι υποστηρικτές της τροποποίησης επικράτησαν, αλλά κατά το ήμισυ. Η νέα διάταξη (άρθρ. 5 §1β) ακολούθησε μεν το κριτήριο της χαρακτηριστικής παροχής, η τροποποίηση ωστόσο περιορίστηκε σε ορισμένες μόνο κατηγορίες συμβάσεων, ήτοι τις συμβάσεις πώλησης εμπορευμάτων και τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, οι οποίες, βέβαια, αποτελούν και τις κυριότερες και τις συχνότερα εμφανιζόμενες στο διεθνές εμπόριο και τη συναλλακτική πρακτική¹⁸⁸. Η νέα διάταξη του άρθρ. 5 §1 του Κανονισμού 44/2001 αποτελείται πλέον από τρεις κανόνες. Ειδικότερα, ο πρώτος κανόνας, υπό στοιχείο α', που αφορά στις λοιπές κατηγορίες συμβάσεων, έχει πανομοιότυπο περιεχόμενο με εκείνο του άρθρ. 5 σημ.1 της ΣυμΒρ (με εξαίρεση τους κανόνες για τις συμβάσεις εργασίας, που ρυθμίζονται πλέον σε χωριστό κεφάλαιο¹⁸⁹), απονέμοντας διεθνή δικαιοδοσία στο δικαστήριο του τόπου εκπλήρωσης της επίδικης παροχής. Στις συμβάσεις που καλύπτονται από το στοιχείο α', ο τόπος εκπλήρωσης εξακολουθεί να καθορίζεται με βάση το εφαρμοστέο δίκαιο που υποδεικνύεται από τους κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του *forum*. Ακολουθεί η διάταξη του στοιχείου β', η οποία εισάγει εξαίρεση για τις συμβάσεις πωλήσεως και παροχής υπηρεσιών (*lex specialis* στο στοιχείο α'), απονέμοντας διεθνή δικαιοδοσία στα δικαστήρια του τόπου, όπου, σύμφωνα με τη σύμβαση, τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες θα

¹⁸⁸. Magnus/Mankowski, 2007, 100.

¹⁸⁹. Αντί των αποσπασματικών διατάξεων της Σύμβασης των Βρυξελλών, που ήταν μάλιστα κατανεμημένες σε δύο διαφορετικά άρθρα (άρθρ. 5 σημείο 1 και άρθρ. 17 τελευταία παράγραφος), οι συμβάσεις εργασίας αποτελούν πλέον, όπως και οι λοιπές συμβάσεις με τα λεγόμενα «αδύνατα» μέρη (δηλ. συμβάσεις ασφάλισης και καταναλωτών), αντικείμενο ολοκληρωμένης ρύθμισης, σε ειδικό αυτοτελές τμήμα του Κανονισμού με τίτλο «Διεθνής δικαιοδοσία σε ατομικές συμβάσεις εργασίας» (Τμήμα 5, άρθρ. 18-21).

έπρεπε να παραδοθούν/παρασχεθούν, αρκεί ο συγκεκριμένος τόπος εκπλήρωσης να βρίσκεται σε κράτος μέλος της Ε.Ε. Στις συμβάσεις αυτές, το *forum* θα ανευρίσκεται σύμφωνα με το εν πολλοίς «πραγματικό» κριτήριο του τόπου παράδοσης των εμπορευμάτων ή του τόπου παροχής των υπηρεσιών, το οποίο επιδέχεται «αυτόνομης» ερμηνείας. Τέλος, ο τρίτος κανόνας, υπό στοιχείο γ', αποσκοπεί να διασφαλίσει, προς όφελος του ενάγοντος, την επιλογή δικαιοδοτικής βάσης συντρέχουσας με τη γενική δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου του άρθρ. 2, για την περίπτωση που μια τέτοια δικαιοδοτική βάση δεν προκύπτει από το στοιχείο β'. Η εν λόγω διάταξη προβλέπει ότι σε περίπτωση μη εφαρμογής του κανόνα υπό β', διατηρείται σε εφαρμογή ο κανόνας υπό α'¹⁹⁰. Περαιτέρω, με τον τρίτο κανόνα καλύπτονται και συμβατικές διαφορές που υπάγονται μεν στο στοιχείο β', ωστόσο δεν μπορεί να λειτουργήσει ως προς αυτές ο αυτόνομος προσδιορισμός και ως εκ τούτου λαμβάνεται υπόψη ο υποδεικνυόμενος από τη *lex contractus* τόπος εκπληρώσεως της επίδικης παροχής (στοιχ. α') για τη θεμελίωση διεθνούς δικαιοδοσίας¹⁹¹.

2.2.5. Προβλήματα της νέας διατύπωσης

Όσον αφορά στη νέα διατύπωση, σημειώνουμε ότι υπήρξε το αποτέλεσμα συμβιβασμού μεταξύ αυτών που επιθυμούσαν τη διατήρηση των κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας που διατυπώθηκαν με τη νομολογία των αποφάσεων *De Bloos*, *Tessili* και *Custom Made*, και εκείνων που υποστήριζαν την τροποποίηση της νομολογίας αυτής. Μεταξύ αυτών των διαμετρικώς αντίθετων προτάσεων, από τη διατήρηση του *status quo* έως τον καθορισμό της διεθνούς δικαιοδοσίας για όλες τις συμβάσεις βάσει του τόπου εκπληρώσεως της χαρακτηριστικής παροχής, υιοθετήθηκε τελικώς μια συμβιβαστική πρόταση, σύμφωνα με την οποία η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζεται βάσει του ως άνω τόπου όσον αφορά μόνο δύο είδη συμβάσεων, ενώ για όλα τα άλλα είδη συμβάσεων διατηρείται το ισχύον καθεστώς. Πρόκειται ασφαλώς για μια συμβιβαστική λύση που ενισχύει τη δικαιοδική ασφάλεια τόσο για τους συμβαλλομένους όσο και για τον εφαρμοστή του δικαίου. Θέτει, όμως, με τη σειρά της και αρκετά ερμηνευτικά ζητήματα.

Κατά πρώτον, το βασικό πρόβλημα της νέας διάταξης συνίσταται στην οριοθέτηση του ουσιαστικού πεδίου εφαρμογής της. Δεδομένου ότι η αυτόνομη ερμηνεία του τόπου εκπληρώσεως αφορά αποκλειστικά στις συμβάσεις πωλήσεως και στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, γεννάται το ζήτημα του νομικού χαρακτηρισμού της επί-

¹⁹⁰ Λ.χ. περιπτώσεις όπου ο τόπος παράδοσης εμπορευμάτων/παροχής υπηρεσιών βρίσκεται σε τρίτη χώρα (π.χ. Κίνα) και όχι σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

¹⁹¹ Λ.χ. περιπτώσεις πραγματικής παράδοσης/παροχής σε τόπο άλλον από εκείνο που αναφέρεται στη σύμβαση ή σε τόπο μη προσδιορισμό, όπως συμβαίνει με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών που εκτελούνται στον κυβερνοχώρο.

δικης συμβάσεως, έτσι ώστε να κριθεί εάν αυτή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρ. 5 §1β, ή αν αντίθετα εφαρμοστέο είναι το άρθρ. 5 §1α του Κανονισμού 44/2001 που διέπει τις λοιπές κατηγορίες συμβάσεων. Η διάκριση αυτή δεν είναι ευχερής, καθ' ότι ο κοινοτικός νομοθέτης δεν ορίζει επακριβώς τις έννοιες της σύμβασης πωλήσεως και της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, αντίστοιχα. Ως εκ τούτου προκύπτει ότι το ΔΕΚ είναι το κοινοτικό όργανο που πρέπει να συνεχίσει το έργο από το σημείο που σταμάτησε ο νομοθέτης και να αναλάβει τη δύσκολη αποστολή προσδιορισμού των ως άνω εννοιών και καθορισμού των δικαστηρίων που έχουν διεθνή δικαιοδοσία για να κρίνουν διαφορές εξ αυτών των ιδιαίτερων ειδών συμβάσεων.

Επιπροσθέτως, ερμηνευτικές δυσχέρειες προκαλούνται και από τη φράση «εφόσον δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά» του άρθρ. 5 §1β. Η ανάδειξη του τόπου παράδοσης των εμπορευμάτων ή του τόπου παροχής των υπηρεσιών σε σύνδεσμο θεμελίωσης συντρέχουσας διεθνούς δικαιοδοσίας τελεί υπό την επιφύλαξη ότι οι συμβαλλόμενοι δεν έχουν προβεί σε αντίθετη συμφωνία¹⁹². Σημειώνουμε ότι στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές, όπως για παράδειγμα στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές, σπάνια οι συμβαλλόμενοι δεν καθορίζουν με συμβατικό όρο τον τόπο εκπλήρωσης της από τον καθένα οφειλόμενης παροχής. Κατ' ακριβολογία, λοιπόν, δεν πρόκειται για αυτόνομο προσδιορισμό του τόπου εκπλήρωσεως, καθώς αυτός ορίζεται με βάση τη βούληση των μερών και όχι *ex lege*. Το ερώτημα που τίθεται είναι αν η συμφωνία των συμβαλλομένων επενεργεί και στο πεδίο διεθνούς δικαιοδοσίας, αν δηλαδή παρέχεται στα μέρη η δυνατότητα να παρέμβουν στα ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας και να παρακάμψουν τον κανόνα που θεσπίζεται με το άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001, καθορίζοντας ως τόπο εκπλήρωσης της επίδικης κρίσιμης παροχής, τόπο διαφορετικό από εκείνον όπου έγινε ή έπρεπε να γίνει η παράδοση των εμπορευμάτων ή η παροχή των υπηρεσιών (ρήτρα διαφυγής από το άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001). Γίνεται δεκτό ότι η προβλεπόμενη στη νέα ρύθμιση αντίθετη συμφωνία δεν αφορά μόνο θέματα ουσιαστικού δικαίου (π.χ. ομαλή εξέλιξη της σύμβασεως), αλλά έχει και δικονομική επενέργεια, με την έννοια ότι μέσω αυτής καθορίζεται και η συντρέχουσα διεθνής δικαιοδοσία. Όταν όμως τα μέρη προβαίνουν στην επιλογή ορισμένου τόπου, η οποία, έστω και μη ηθελημένα, επενεργεί στη θεμελίωση διεθνούς δικαιοδοσίας, ενδέχεται να ανακύψει το ζήτημα αναφορικά με το επιτρεπτό της σχετικής συμφωνίας.

192. Απαιτείται ρητή επιλογή των μερών «για τον τόπο εκπλήρωσης». Κατά κανόνα η συμφωνία των μερών σχετικά με τον τόπο εκπλήρωσης της παροχής γίνεται κατά την κατάρτιση της μεταξύ τους σύμβασεως, χωρίς πάντως να αποκλείεται *prima facie* ούτε η σε μεταγενέστερο χρόνο συνομολόγησης της ούτε η μεταγενέστερη μεταβολή του περιεχομένου της. Για το ζήτημα του συμβατικού καθορισμού του τόπου εκπλήρωσης της παροχής, βλ. αναλυτικότερα Χατζή, Δ 2004, 1343 επ.

Πρόδηλο είναι, σε συνέχεια των όσων προεκτέθηκαν, να εξετάσουμε τις σχέσεις των άρθρ. 5 §1β και 23 του Κανονισμού, δεδομένου ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η αντίθετη συμφωνία των συμβαλλομένων ενδέχεται να λειτουργεί ως υποκρύπτουσα συμφωνία παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας, με συνέπεια να πρέπει να υπόκειται στον τύπο που επιβάλλει το άρθρ. 23 του Κανονισμού. Κριτήριο για το ζήτημα αυτό είναι το αν ο επιλεγόμενος τόπος είναι πραγματικός ή πλασματικός. Αν ο επιλεγείς τόπος είναι πραγματικός¹⁹³ και επιχειρείται με τον τρόπο αυτόν ο κατά κυριολεξία καθορισμός του τόπου εκπλήρωσης της παροχής, τότε προσδίδονται στη ρήτρα αποκλειστικά και μόνο ουσιαστικού δικαίου συνέπειες, με αποτέλεσμα να παρέλκει η τήρηση των τυπικών προϋποθέσεων του άρθρου 23¹⁹⁴. Αντίθετα, όταν με τη συμφωνία επιλέγεται τόπος πλασματικός, όπως συμβαίνει όταν τα μέρη γνωρίζουν εξ αρχής ότι δεν πρόκειται να εκπληρωθεί εκεί η παροχή, τότε τεκμαίρεται ότι επιδιώκεται εμμέσως η κατά παρέκταση ρύθμιση της διεθνούς δικαιοδοσίας και ως εκ τούτου επιβάλλεται η τήρηση των τυπικών όρων του ως άνω άρθρου. Θέμα ερμηνείας αποτελεί το κατά πόσο η εν λόγω συμφωνία παρεκτάσεως συγκροτεί ή όχι αποκλειστική διεθνή δικαιοδοσία κατά το άρθρ. 23 του Κανονισμού. Κατά τη γνώμη μας, εν προκειμένω εγκαθιδρύεται συντρέχουσα διεθνής δικαιοδοσία, η οποία δεν καταργεί τη γενική δικαιοδοσία της κατοικίας του εναγομένου του άρθρ. 2 του Κανονισμού. Διαφορετικά ο απλός συμβατικός καθορισμός του τόπου εκπλήρωσεως της παροχής, ο οποίος μπορεί να είναι και τελείως τυχαίος, θα περιόριζε σημαντικά τις δυνατότητες επιλογής δικαστηρίου, ενώ η συμφωνία του άρθρ. 5 §1β εξ ορισμού προσθέτει μία ακόμη δυνατότητα προσφυγής σε δικαστήριο διαφορετικό από εκείνο του τόπου κατοικίας του εναγομένου.

Τέλος, η έκταση των ερμηνευτικών ζητημάτων αυξάνεται με την προσθήκη και τη χρησιμοποίηση των λέξεων «δυνάμει της σύμβασης» στις δύο περιπτώσεις του στοιχείου β', από τις οποίες διαφαίνεται ότι ο Κανονισμός προσνέμει διεθνή δικαιοδοσία στον τόπο παράδοσης των εμπορευμάτων/παροχής των υπηρεσιών που αναφέρεται στη σύμβαση. Η αναφορά στη σύμβαση γεννά ερωτήματα, δεδομένου ότι συνυπάρχει στην ίδια διάταξη με την επιφύλαξη τυχόν αντίθετης συμφωνίας των μερών. Κατά τη γνώμη μας, η εν λόγω διάκριση έχει νόημα, στο μέτρο που καθίσταται σαφές ότι η διαφορετική συμφωνία των μερών επιτελεί κυρίως δικονομική λειτουργία, ακυρώνοντας την ανάδειξη του τόπου παραδόσεως των εμπορευμάτων/παροχής των υπηρε-

193. «Πραγματικός» τόπος εκπλήρωσης είναι ο τόπος όπου εκπληρώθηκε η παροχή.

194. Σε μια τέτοια περίπτωση, αρκεί η ρήτρα που καθορίζει τον τόπο εκτελέσεως να είναι έγκυρη και να επιτρέπεται σύμφωνα με το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο. Η *lex contractus* καθορίζει το ζήτημα αν η σχετική συμφωνία μπορεί να είναι προφορική ή πρέπει να περιβληθεί τον έγγραφο τύπο, αν το περιεχόμενό της είναι επιτρεπτό, ή αν, αντίθετα, αντίκειται σε κανόνες αναγκαστικού δικαίου κλπ.

σιών σε καθοριστικό για τον προσδιορισμό του *forum contractus*. Από την άλλη πλευρά, η αναφορά στη σύμβαση υποδηλώνει ότι ο συμφωνηθείς τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων/παροχής των υπηρεσιών υπερισχύει έναντι του νόμιμου¹⁹⁵ τόπου εκπληρώσεως.

Αντιλαμβανόμαστε ότι στις περιπτώσεις που η παράδοση των εμπορευμάτων/παροχή των υπηρεσιών λαμβάνει χώρα στον τόπο που κατονομάζεται στη σύμβαση, παρέλκει η διερεύνηση του περιεχομένου του σχετικού συμβατικού όρου. Αντίθετα, ζητήματα εξέτασης ανακύπτουν: α) όταν τα εμπορεύματα παραδίδονται ή οι υπηρεσίες παρέχονται σε τόπο άλλον από τον συμφωνηθέντα, χωρίς τη συναίνεση του παραλήπτη των εμπορευμάτων ή του αποδέκτη των υπηρεσιών, β) όταν ο τελευταίος αμφισβητεί ότι η παράδοση ή η παροχή έγιναν στον συμφωνηθέντα τόπο και γ) όταν δεν λαμβάνει χώρα παράδοση των εμπορευμάτων ή παροχή των υπηρεσιών, οπότε, ελλείψει πραγματικής εκπληρώσεως της χαρακτηριστικής παροχής, καθίσταται αναγκαίο να προσδιορισθεί που θα έπρεπε αυτή να είχε εκπληρωθεί. Στις περιπτώσεις αυτές προέχει η πραγματική βούληση των μερών και ο εφαρμοστής του δικαίου καλείται να προσδιορίσει τον τόπο εκπλήρωσης της παροχής με βάση τη συμφωνία τους. Π.χ. όταν η μεταφορά των εμπορευμάτων είχε συμφωνηθεί να γίνει στη χώρα Α και είτε, τελικά, δεν διενεργήθηκε είτε έγινε στη χώρα Β δίχως τη συναίνεση του αποστολέα, τότε γίνεται δεκτό ότι τα δικαστήρια της χώρας Α εξακολουθούν να είναι αρμόδια βάσει του σχετικού συμβατικού όρου¹⁹⁶.

2.2.6. Προτεινόμενες λύσεις για την ορθότερη ερμηνεία του άρθρ. 5 §1β

Από τις ως άνω κρίσεις καταδεικνύονται τα όρια του αυτόνομου καθορισμού του τόπου εκπληρώσεως της παροχής και προκύπτει ότι η διάταξη του άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001 είναι ένα πολύ καλό παράδειγμα νομοθετικής κακοτεχνίας. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η εφαρμογή της γεννά περισσότερα ερμηνευτικά ζητήματα από εκείνα που ανέκυπταν σε σχέση με την αρχική ρύθμιση. Η προσπάθεια των συντακτών του Κανονισμού να συνδυάσουν τον αυτόνομο καθορισμό του τόπου εκπληρώσεως με την παραπομπή σε σχετικούς συμβατικούς όρους «απέτυχε»¹⁹⁷, καθώς κατέληξε πάλι στην επίλυση των κυριότερων ερμηνευτικών ζητημάτων δυνάμει του εφαρμοστέου στη σύμβαση δικαίου, μολονότι η παράκαμψη των κανόνων αυτών

195. «Νόμιμος» τόπος εκπλήρωσης είναι ο τόπος όπου οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή.

196. Διευκρινίζεται ότι όταν συναινεί και ο αντισυμβαλλόμενος στην παράδοση των εμπορευμάτων ή την παροχή των υπηρεσιών σε τόπο διαφορετικό από τον αναφερόμενο στη σύμβαση, έχουμε συμφωνηθέντα πλασματικό τόπο εκπλήρωσης. Η περίπτωση αυτή δεν εμπίπτει στο άρθρ. 5 1§β του Κανονισμού και, συνεπώς, βάσει του άρθρ. 5 1§γ επανέρχεται σε εφαρμογή το άρθρ. 5 1§α, με αποτέλεσμα να καθορίζεται ο τόπος εκπλήρωσης της επίδικης παροχής σύμφωνα με τη *lex contractus*.

197. Βλ. για το ζήτημα αυτό *Hess/Pfeiffer/Schlosser*, 2008, 92-93.

αποτελέσει το ζητούμενο της νέας ρυθμίσεως. Ο βασικός λόγος που καθιστά ενδεχόμενη ή και αναγκαία την προσφυγή στα επιμέρους εθνικά ουσιαστικά δίκαια, είναι η απουσία σε ευρωπαϊκό επίπεδο ενός ολοκληρωμένου *corpus* κοινοτικών διατάξεων ουσιαστικού δικαίου.

Αυτόνομης και ομοιόμορφης κοινοτικής ερμηνείας επιδέχεται από τα κοινοτικά όργανα, ιδίως δε από το ΔΕΚ, ορισμένος νομικός όρος που έχει διαφορετικό περιεχόμενο στα διάφορα κράτη μέλη (όπως λ.χ. ο όρος «αστικές και εμπορικές υποθέσεις», που αναφέραμε ανωτέρω). Στην προκειμένη όμως περίπτωση (του «*τόπου παράδοσης των εμπορευμάτων/παροχής των υπηρεσιών*»), ο Κανονισμός επιβάλλει ερμηνεία «*δυνάμει της σύμβασης*». Η σύμβαση είναι το μοναδικό κριτήριο ερμηνείας που προβλέπεται. Κατά συνέπεια, όταν τα μέρη έχουν ρητά¹⁹⁸ ή σιωπηρά¹⁹⁹ συμφωνήσει τον εν λόγω τόπο στο πλαίσιο της συναφθείσης σύμβασης πώλησης εμπορευμάτων ή παροχής υπηρεσιών, περιθώρια αυτόνομης ερμηνείας των όρων δεν υπάρχουν. Άλλως αυτή η ρητή πρόβλεψη του Κανονισμού για αναγωγή στη σύμβαση θα έμενε κενή περιεχομένου. Αντίθετα, ευρύτερα είναι αυτά τα περιθώρια, όταν δεν υπάρχει ρητή ή σιωπηρή συμβατική πρόβλεψη. Τότε, αρμόδια για την ερμηνεία των όρων είναι κατά πρώτο λόγο τα εκάστοτε εθνικά δικαστήρια και κατά δεύτερο και τελικό λόγο, το ΔΕΚ²⁰⁰. Έως ότου, όμως, υπάρξει σταθερή νομολογία, αρχικώς, των εθνικών δικαστηρίων και, περαιτέρω και κυρίως, του ΔΕΚ, η οποία θα ερμηνεύει -ελλείψει σχετικής συμβατικής συμφωνίας- αυτόνομα²⁰¹ τους όρους «*τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων*» και «*τόπος παροχής υπηρεσιών*», θεωρείται ασφαλέστερο να ερμηνεύονται και να καθορίζονται οι όροι αυτοί μέσω της *lex contractus*, η οποία μπορεί να

198. Ρητή πρόβλεψη υπάρχει και στις περιπτώσεις που οι συμβαλλόμενοι παραπέμπουν στις σχετικές διεθνείς ρήτρες του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου, που είναι γνωστές ως INCOTERMS. Βλ. Εφαθ 3613/1999, ΕΕμπΔ 2000, 305.

199. Σιωπηρή συμφωνία των μερών υπάρχει όταν λ.χ. δεν περιέχεται στη σύμβαση πώλησης ειδικός σχετικός όρος, αλλά ο τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων προκύπτει έμμεσα από την ερμηνεία της σύμβασης και δη από τις ρήτρες μετάθεσης κινδύνου ή τις συναφείς κοστολογικές ρήτρες, με τις οποίες ρυθμίζονται οι καλυπτόμενες από το τίμημα δαπάνες. Για τις ρήτρες αυτές, βλ. αναλυτικότερα, Γεωργακόπουλο, Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου - Εμπορευματικές Συμβάσεις, (1999)², τ. II, 87 επ.

200. Σύμφωνα με το άρθρ. 267 ΣυνθΛΕΕ (πρώην 234 ΣυνθΕΚ), κάθε δικαστήριο κράτους μέλους δύναται να απευθύνει στο ΔΕΚ προδικαστικό ερώτημα με σκοπό την ερμηνεία των ασαφών κοινοτικών όρων, η οποία κρίνεται αναγκαία για την έκδοση απόφασης, ενώ αν η απόφαση του εθνικού δικαστηρίου δεν υπόκειται σε ένδικο μέσο του εκάστοτε εσωτερικού δικαίου, το εν λόγω δικαστήριο έχει υποχρέωση να παραπέμψει το ως άνω ζήτημα στο ΔΕΚ για να αποφανθεί επ' αυτού.

201. Με εντελώς αντικειμενικά κριτήρια (π.χ. με βάση τη «γενική οικονομία της συμβάσεως» κλπ), βλ. Αιτιολογική Έκθεση της πρότασης Κανονισμού, άρθρ 5 §5, υποσημ. 3.

είναι είτε διεθνές ομοιόμορφο²⁰² δίκαιο είτε εθνικό δίκαιο²⁰³ στο οποίο παραπέμπουν οι κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου της *lex fori*.

Αντιθέτως, η καταφυγή σε κανόνες ενός δήθεν «αυτόνομου ευρωπαϊκού δικαίου των συμβάσεων» δεν μπορεί να γίνει δεκτή, δεδομένου ότι τέτοιο δίκαιο, τουλάχιστον ως προς το ζήτημα καθορισμού του τόπου παράδοσης των εμπορευμάτων ή παροχής υπηρεσιών, δεν υπάρχει²⁰⁴. Η αυτόνομη εύρεση του ως άνω τόπου δύσκολα επιτυγχάνεται, διότι οι συντάκτες του Κανονισμού επέλεξαν το πλέον ακατάλληλο κριτήριο, ήτοι τη βούληση των μερών, η οποία δεν μπορεί εξ ορισμού να έχει εκ των προτέρων ορισμένο, αμετάβλητο, αυτόνομο περιεχόμενο, αλλά διαφέρει από σύμβαση σε σύμβαση. Αν ο κοινοτικός νομοθέτης επιζητούσε την αυτόνομη ερμηνεία των ως άνω κρίσιμων όρων για τη θεμελίωση ειδικής βάσης διεθνούς δικαιοδοσίας, θα έπρεπε να έχει επιλέξει ένα καταλληλότερο από τη «σύμβαση» κριτήριο. Ακόμη καλύτερα, αν και εφόσον στους σκοπούς του ήταν ως τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων ή παροχής των υπηρεσιών να νοείται ο τόπος (τελικού) προορισμού των εμπορευμάτων ή λήψης των υπηρεσιών, θα μπορούσε ευθύς εξ αρχής να κάνει λόγο για «τόπο προορισμού των εμπορευμάτων» και «τόπο λήψης των υπηρεσιών». Πρόκειται για ένα συνδυαστικό στοιχείο, ανεξάρτητο από την εκάστοτε σύμβαση των μερών, σαφώς πιο τεχνικό και «λιγότερο νομικό», εγγύτερο στη συναλλακτική πρακτική και στο μέσο άνθρωπο²⁰⁵.

3. Σύμβαση μεταφοράς: Παροχή υπηρεσίας ή πώληση εμπορευμάτων

Όπως αναφέραμε και ανωτέρω, ο νομικός χαρακτηρισμός της επίδικης σύμβασης προκαλεί σε πολλές περιπτώσεις ερμηνευτικές δυσχέρειες. Τις δυσχέρειες αυτές επιτείνει η χρήση των όρων «πώληση εμπορευμάτων» και «παροχή υπηρεσιών», η ερμηνεία των οποίων γίνεται χωρίς την παράθεση σχετικού ορισμού στον Κανονισμό 44/2001. Δεν αποκλείεται, λοιπόν, μια σύμβαση να μπορεί να θεωρηθεί είτε ως σύμβαση πωλήσεως είτε ως σύμβαση παροχής υπηρεσιών, χωρίς να είναι ευχερής η

202. Λ.χ. στις συμβάσεις διεθνούς μεταφοράς εφαρμόζονται, ανάλογα με το εκάστοτε είδος μεταφοράς, οι ενοποιημένοι κανόνες των Διεθνών Συμβάσεων CMR, COTIF, Μόντρεαλ και των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, αντίστοιχα.

203. Βλ. *Nuyts*, General Report- Study on Residual Jurisdiction (Final version dated 3 September 2007), 29, που αναφέρει ότι «ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής συνήθως προσδιορίζεται είτε με αναφορές στους όρους της σύμβασης είτε δυνάμει του εθνικού δικαίου που εφαρμόζεται στη σύμβαση». Όλες σχεδόν οι έννομες τάξεις περιέχουν διατάξεις για τον τόπο εκπλήρωσης της συμβατικής (μη χρηματικής) παροχής, που κατά κανόνα δεν αποτελούν αναγκαστικό αλλά ενδοτικό δίκαιο και τυγχάνουν εφαρμογής ελλείψει ρητής ή σιωπηρής σχετικής συμφωνίας των μερών. Στο ελληνικό δίκαιο κρίσιμη για τον τόπο παράδοσης των εμπορευμάτων ή τον τόπο παροχής υπηρεσιών είναι η ΑΚ 320.

204. Χατζής, Η αμφισβητούμενη επιτυχία της τροποποίησης του άρθρου 5 §1 της Σύμβασης των Βρυξελλών από το άρθρο 5 §1 του Κανονισμού ΕΚ 44/2001, Δ 2004, 1355.

205. Χατζής, Δ 2004, 1358.

εξεύρεση του κατάλληλου κριτηρίου²⁰⁶, όπως συμβαίνει λ.χ. με τις συμβάσεις μεταφοράς. Επιπλέον, ενδέχεται τα μέρη να έχουν προβεί στο νομικό χαρακτηρισμό των συμβάσεων που κατήρτισαν, χαρακτηρίζοντας την ως σύμβαση «πωλήσεως εμπορευμάτων» ή «παροχής υπηρεσιών», ενώ αυτή δεν εμπίπτει σε κανένα από τους δύο συμβατικούς τύπους. Το πιθανότερο είναι να πρόκειται για εσφαλμένο νομικό χαρακτηρισμό, οπότε και δεν θα θεωρηθεί δεσμευτικός για το δικαστήριο. Ακόμη περισσότερο βέβαιο είναι ότι δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη ο λανθασμένος χαρακτηρισμός, όταν έγινε επί τούτου από τα μέρη, προφανώς για να εξυπηρετηθεί κάποια καταστρατηγική στόχευση. Τέλος, είναι δυνατόν σε ορισμένες περιπτώσεις τόσο οι συμβάσεις πωλήσεως όσο και οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών να επικαλύπτονται με ορισμένες από τις μορφές καταναλωτικών συμβάσεων, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρ. 15 §1²⁰⁷ του Κανονισμού. Κριτήριο για την υπαγωγή των εν λόγω συμβάσεων στις ειδικές προβλέψεις των άρθρ. 15 επ αποτελεί το να μη σχετίζεται ο σκοπός τους με την επαγγελματική δραστηριότητα του καταναλωτή. Εάν αντίθετα συνδέονται με αυτήν, τότε ανακύπτει περίπτωση να υφίσταται συντρέχουσα δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού.

3.1. Η έννοια της πώλησης εμπορευμάτων

Η έννοια της πώλησης εμπορευμάτων δεν ορίζεται στον άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001. Στο ελληνικό δίκαιο η ΑΚ 513 προβλέπει ότι «πώληση» είναι η σύμβαση με την οποία ο ένας συμβαλλόμενος (πωλητής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταβιβάσει στον άλλο συμβαλλόμενο (αγοραστή) την κυριότητα ενός πράγματος ή ένα δικαίωμά του και, αν το αντικείμενο της πώλησης είναι πράγμα, να το παραδώσει σ' αυτόν, ενώ ο αγοραστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει στον πωλητή το συμφωνημένο τίμημα. Η σύμβαση της πώλησης λογίζεται και ως εμπορική σύμβαση, όταν για τον έναν τουλάχιστον από τους συμβαλλομένους αποτελεί εμπορική πράξη (λ.χ. η αγορά κινητού πράγματος προς μεταπώληση με πρόθεση κέρδους είναι εμπορική πράξη για τον αγοραστή)²⁰⁸. Διεθνής εμπορική πώληση θεωρείται κάθε εμπορική πώληση που εμφανίζει κάποιο στοιχείο αλλοδαπότητας (λ.χ. έδρα του πωλητή στη Γερμανία και κατοικία του αγοραστή στην Ελλάδα, καταβολή του τιμήματος μέσω τραπεζικού λογαριασμού που τηρείται σε ελβετική τράπεζα κλπ). Στο ελληνικό δίκαιο δεν υπήρχε ειδικό δίκαιο για την εμπορική πώληση με συνέπεια το

206. Βλ. ενδεικτικά απόφ. 27.4.1999, υπόθ. C-99/96, *Mietz/Intership Yachting*, ΣυλλΝομολ 1999, I-2277.

207. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, καταναλωτικές ορίζονται οι συμβάσεις «που ο σκοπός τους μπορεί να θεωρηθεί ξένος προς την επαγγελματική δραστηριότητα του προσώπου που τις καταρτίζει, του καταναλωτή...».

208. Φλάμπουρας, Η διεθνής πώληση σε: *Παμπούκη*, 2009, 283.

δίκαιο της πώλησης (ΑΚ 513 επ) να είναι ενιαίο είτε πρόκειται για αστική είτε για εμπορική πώληση²⁰⁹. Μετά την κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1980 για τη διεθνή πώληση κινητών πραγμάτων (Convention for the International Sale of Goods, GISG), γνωστή ως Σύμβαση της Βιέννης με το ν. 2532/1997²¹⁰ εφαρμόζονται πλέον οι κανόνες της τελευταίας τόσο στις εμπορικές όσο και στις αστικές²¹¹ πωλήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της²¹². Ωστόσο, ο ορισμός της «διεθνούς εμπορικής πώλησης» είναι ιδιαίτερα ευρύς και περιλαμβάνει πολλές συμβάσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της GISG. Στις περιπτώσεις αυτές εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΑΚ.

Το κείμενο της Σύμβασης της Βιέννης συνιστά ομοιόμορφο ουσιαστικό δίκαιο και εφαρμόζεται απευθείας στις διεθνείς πωλήσεις κινητών πραγμάτων, δίχως να απαιτείται η καταφυγή στις διατάξεις του Κανονισμού Ρώμη Ι για τον εντοπισμό του εκάστοτε εφαρμοστέου εθνικού δικαίου που διέπει τη σχετική σύμβαση. Παράλληλα, κατόπιν σχετικής συμφωνίας των μερών, η GISG ή ένα τμήμα αυτής δύναται να εφαρμοστεί και σε πωλήσεις που δεν παρουσιάζουν στοιχεία αλλοδαπότητας (εσωτερικές πωλήσεις), αρκεί η εν λόγω συμφωνία να είναι έγκυρη με βάση τους κανόνες που ρυθμίζουν την ιδιωτική αυτονομία στο εθνικό δίκαιο, στο οποίο παραπέμπουν οι διατάξεις του Κανονισμού Ρώμη Ι (lex contractus). Σημειωτέον, ότι οι εθνικοί αυτοί κανόνες, λόγω του αναγκαστικού χαρακτήρα τους, υπερισχύουν των διατάξεων της Σύμβασης της Βιέννης κατά το μέτρο που έρχονται σε αντίθεση με αυτές²¹³.

Εν προκειμένω, στον Κανονισμό 44/2001 και συγκεκριμένα στο άρθρ. 5 §1β η χρήση του όρου «πώληση εμπορευμάτων» είναι μάλλον ατυχής, στο μέτρο που μπορεί να οδηγήσει στη συσταλτική ερμηνεία, σύμφωνα με την οποία μόνο όταν τα πωλούμενα πράγματα μπορούν να χαρακτηρισθούν ως εμπορεύματα, συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού. Με δεδομένη την ασάφεια του

209. Λιακόπουλος, Γενικό εμπορικό δίκαιο- από την εμπορική πράξη στην εμπορική σύμβαση, (1998)³, 61.

210. ΦΕΚ Α/227/11.11.1997.

211. Η Σύμβαση της Βιέννης εφαρμόζεται και στις αστικές πωλήσεις, αφού, δυνάμει του άρθρ. 1 §3 αυτής, δε λαμβάνεται υπόψη η αστική ή εμπορική ιδιότητα των μερών. Ωστόσο, η εφαρμογή της στις αστικές πωλήσεις είναι περιορισμένη, δεδομένου ότι στις περισσότερες περιπτώσεις οι συμβαλλόμενοι ασκούν κάποια μορφή επιχειρηματικής δραστηριότητας. Εκτός αυτού, η αγορά πραγμάτων για προσωπική, οικογενειακή ή οικιακή χρήση βρίσκεται κατά κανόνα εκτός του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης.

212. Στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης της Βιέννης εμπίπτουν σύμφωνα με το άρθρ. 1 §1 αυτής «οι συμβάσεις πώλησης κινητών πραγμάτων μεταξύ μερών που έχουν εγκατάσταση σε διάφορα κράτη: α) όταν τα κράτη αυτά είναι Συμβαλλόμενα κράτη ή β) όταν οι κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου υποδεικνύουν ως εφαρμοστέο το δίκαιο Συμβαλλόμενου κράτους». Για τη Σύμβαση της Βιέννης βλ. αναλυτικότερα σε Νικολαΐδη, Η διεθνής πώληση κινητών κατά τη Σύμβαση της Βιέννης, 2000· Πουλιάδη, Η ευθύνη του πωλητή στο σύστημα των συμβατικών παραβάσεων, 2005· Φλάμπουρα, Η κατανομή και η μετάθεση του κινδύνου στην πώληση κινητών, 2007· Βρέλλη, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, 2008.

213. Φλάμπουρας σε: Παμπούκη, 2009, 285.

όρου «εμπορεύματα», γεννώνται ερωτήματα όσον αφορά στη μεταβίβαση απαιτήσεων, εταιρικών μεριδίων ή άυλων αγαθών. Η πλειοψηφία της θεωρίας, πάντως, τάσσεται ενάντια στην εφαρμογή της εν λόγω διατάξεως ως προς την πώληση μετοχών και ως προς την πώληση δικαιωμάτων, θεωρώντας ότι ο όρος «εμπορεύματα» καταλαμβάνει τα κινητά ενσώματα πράγματα που είναι αντικειμενικώς δεκτικά μετακινήσεως²¹⁴. Κρίνουμε ότι πιο δόκιμος θα ήταν, εν προκειμένω, ο όρος «προϊόντα» ή ο όρος «κινητά πράγματα» που περιέχεται στη Σύμβαση της Βιέννης ή, έστω, ο περιεχόμενος στο άρθρ. 15 §1α του Κανονισμού 44/2001 όρος «ενσώματα κινητά» που αφορά σε καταναλωτικές συμβάσεις.

Όσον αφορά στον όρο «πώληση», η περιγραφή του συγκεκριμένου συμβατικού τύπου δεν δημιουργεί σημαντικά ερμηνευτικά προβλήματα, καθώς πρόκειται για την παράδοση και μεταβίβαση πραγμάτων κατά κυριότητα έναντι του συμφωνημένου τιμήματος. Το περιεχόμενο αυτό της έννοιας «πώλησης» συναντάται σχεδόν σε όλες τις έννομες τάξεις. Προκύπτει επομένως ότι από το πεδίο εφαρμογής του άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού εξαιρούνται κατά βάση οι χαριστικές συμβάσεις (π.χ. συμβάσεις δωρεάς) και οι συμβάσεις από τις οποίες απουσιάζει η καταβολή χρηματικού τιμήματος (π.χ. συμβάσεις ανταλλαγής). Αντίθετα, ο όρος «*τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων*» προκαλεί ποικίλες ερμηνευτικές δυσχέρειες, δεδομένου ότι στις περισσότερες διεθνείς συμβάσεις πωλήσεως παρεμβάλλεται συνήθως τρίτο πρόσωπο, που εκτελεί τη μεταφορά από τον τόπο αποστολής στον τόπο παραλαβής. Τίθεται, λοιπόν, το ερώτημα στις περιπτώσεις αυτές αν ο «*τόπος παραδόσεως*» αναφέρεται στον τόπο όπου παραδίδονται τα πράγματα στον πρώτο ή τους επόμενους μεταφορείς ή αν εννοείται ο τόπος όπου παραδίδονται τα πράγματα στον παραλήπτη και τελικό αποδέκτη τους (αγοραστή). Η λύση στο συγκεκριμένο ζήτημα περιπλέκεται ακόμη περισσότερο αν λάβουμε υπόψη μας ότι η μεταφορά μπορεί να είναι, ανάλογα με το είδος της, οδική, σιδηροδρομική, αεροπορική ή θαλάσσια, με συνέπεια να εφαρμόζονται σε κάθε επιμέρους περίπτωση διαφορετικοί δικαιοϊκοί κανόνες, θεσπιζόμενοι με Διεθνείς Συμβάσεις, οι οποίες και υπερισχύουν δυνάμει του άρθρ. 28 §1 Σ των εσωτερικών διατάξεων.

Οφείλουμε πάντως να επισημάνουμε ότι συνήθως στη διεθνή συναλλακτική πρακτική ο «τόπος παραδόσεως των εμπορευμάτων» συμφωνείται από τα συμβαλλόμενα μέρη κατά τη σύναψη της σχετικής σύμβασης. Εδικότερα, στις περισσότερες περιπτώσεις προσδιορίζεται μέσω της παραπομπής σε κάποιον από τους διεθνείς όρους εμπορικών συναλλαγών (INCOTERMS), οπότε και συνάγεται από ρήτρες που

214. Στην έννοια των εμπορευμάτων δεν εμπίπτουν οι διάφορες πηγές ενέργειας, καθώς και τα χρήματα όταν λαμβάνονται υπόψη ως μέσο (μονάδα) υπολογισμού της αξίας των πραγμάτων.

περιέχονται στη σύμβαση. Στις περιπτώσεις αυτές, ανάλογα με τη σχετική ρήτρα, άλλοτε υποδεικνύεται ως τόπος παράδοσης ο τόπος από τον οποίο ο πωλητής προβαίνει στην αποστολή των εμπορευμάτων, ενώ άλλες φορές ο κρίσιμος τόπος είναι εκείνος όπου ο αγοραστής παραλαμβάνει τα πράγματα. Ελλείψει σχετικής συμφωνίας των μερών, ο προσδιορισμός του τόπου παραδόσεως των εμπορευμάτων στην περίπτωση που παρεμβάλλεται ένας ή περισσότεροι μεταφορείς, θα γίνεται με γνώμονα το άρθρ. 31 εδ. α'²¹⁵ της Συμβάσεως της Βιέννης, αρκεί η επίδικη σύμβαση να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της. Εάν η Σύμβαση της Βιέννης δεν είναι εφαρμοστέα, ο τόπος παράδοσης των εμπορευμάτων θα κρίνεται με βάση το δίκαιο που διέπει την εκάστοτε σύμβαση πώλησης σύμφωνα με τον Κανονισμό «Ρώμη Ι». Σημειωτέον ότι η υπόδειξη του τόπου εκπληρώσεως της παροχής μέσω Διεθνούς Συμβάσεως είχε ήδη γίνει αποδεκτή και στο πλαίσιο του άρθρ. 5 σημ. 1 της Συμβ²¹⁶. Πιο συγκεκριμένα είχε επικρατήσει ότι ο τόπος εκπληρώσεως καθορίζεται σύμφωνα με το δίκαιο που υποδεικνύεται από τους κανόνες συγκρούσεως της *lex fori*, ακόμη κι όταν αυτοί παραπέμπουν σε διατάξεις ουσιαστικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου περιεχόμενους σε διεθνή σύμβαση. Όμως, κατά την εφαρμογή του άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού, η διαφορά έγκειται στο ότι ο αυτόνομα προσδιοριζόμενος τόπος εκπληρώσεως συγκεκριμένοποιείται με την προσφυγή σε κανόνες ουσιαστικού ιδιωτικού διεθνούς δικαίου όπως είναι αυτοί της Σύμβασης της Βιέννης, χωρίς να παρεμβάλλεται κάποιος κανόνας συγκρούσεως²¹⁷.

3.2. Η έννοια της παροχής υπηρεσιών

Το άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001 δεν περιλαμβάνει ορισμό της έννοιας της «υπηρεσίας», αλλά αρκείται στον καθορισμό του δικαιοδοτικού τύπου ως προς τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Ούτε όμως και το ΔΕΚ είχε ερμηνεύσει τον όρο αυτό στα πλαίσια του εν λόγω Κανονισμού από την έκδοσή του το 2001 έως και την εκδίκαση της υποθέσεως *Falco*²¹⁸ το 2007. Γίνεται δεκτό ότι η έννοια της «υπηρεσί-

215. Με δεδομένο ότι ο πωλητής δεν υποχρεούται να παραδώσει τα κινητά πράγματα σε άλλον ορισμένο τόπο, το στοιχείο α' του άρθρ. 31 προβλέπει ότι «αν η σύμβαση πώλησης προβλέπει μεταφορά των πραγμάτων η υποχρέωση παράδοσης συνίσταται στην παράδοση των πραγμάτων στον πρώτο μεταφορέα για μεταφορά στον αγοραστή».

216. Βλ. απόφ. 29.6.1994, υπόθ. C-288/1992, *Custom Made/Stawa*, ΣυλλΝομολ 1994, I-2913, όπου εφαρμοστέες κρίθηκαν οι διατάξεις του προσαρτημένου στη Σύμβαση της Χάγης της 1.7.1964 ενιαίου νόμου για τη διεθνή πώληση κινητών ενσώματων αντικειμένων και συγκεκριμένα το άρθρ. 59 (Σκέψη 28 της αποφάσεως).

217. Βασιλακάκης, 2004, 143.

218. Η υπόθεση αυτή αφορούσε σύμβαση παραχωρήσεως άδειας εκμεταλλεύσεως δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας. Ο τραγουδιστής *Falco* και το μουσικό του συγκρότημα είχαν παραχωρήσει στην αντίδικο (*Gisela Weller-Lindhorst*) άδεια εμπορικής εκμεταλλεύσεως μαγνητοσκοπημένων εγγραφών εικόνας συναυλίας, της οποίας κατείχαν τα δικαιώματα δημιουργού, λαμβάνοντας αμοιβή επί των διαπιστωμένων πωλήσεων του dvd

ας» πρέπει να ερμηνεύεται αυτοτελώς, ανεξαρτήτως της σημασίας που έχει στα εσωτερικά δίκαια των κρατών μελών. Περαιτέρω, η ερμηνεία της πρέπει να στηρίζεται στην εν γένει οικονομία και το σκοπό του Κανονισμού που έγκειται στη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του από όλα τα κράτη μέλη²¹⁹. Από 'κει και πέρα τίθεται το ερώτημα αν θα πρέπει η «παροχή των υπηρεσιών» του άρθρ. 5 §1β, στα πλαίσια του αυτόνομου και αποσυνδεδεμένου από τις εθνικές ρυθμίσεις χαρακτηρισμού, να ερμηνεύεται διασταλτικά όπως στο πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο (άρθρ. 57 ΣυνθΛΕΕ, πρώην άρθρ. 50 ΣυνθΕΚ) και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, ή αν, αντίθετα, ο όρος αυτός χρήζει εν προκειμένω συσταλτικής ερμηνείας. Από το ζήτημα αυτό εξαρτάται ο νομικός χαρακτηρισμός της εκάστοτε επιδικαζόμενης σύμβασης. Αν κριθεί ότι πρόκειται για σύμβαση παροχής υπηρεσιών, αυτή θα υπόκειται στη ρύθμιση του άρθρ. 5 §1β και ο τρόπος εκπλήρωσης της παροχής θα εξευρίσκεται με αυτοτελή κοινοτικά κριτήρια. Σε αντίθετη περίπτωση που κριθεί ότι η σύμβαση δεν εμπίπτει στην ως άνω κατηγορία συμβάσεων, αλλά πρόκειται για άλλο ξεχωριστό τύπο σύμβασης, εφαρμοστέο θα είναι το άρθρ. 5 §1α, βάσει του οποίου ο τρόπος εκπλήρωσης καθορίζεται σύμφωνα με τη *lex contractus*.

Οι διατάξεις της ΣυνθΛΕΕ για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών (άρθρ. 56 επ) έχουν ευρύτατη εμβέλεια εφαρμογής και επενεργούν άμεσα στην απελευθέρωση των οικονομικών συναλλαγών. Ειδικότερα, το άρθρ. 57 ΣυνθΛΕΕ (πρώην άρθρ. 50 ΣυνθΕΟΚ και άρθρ. 60 ΣυνθΕΟΚ) διακρίνει την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών από εκείνη των εμπορευμάτων, των κεφαλαίων και των προσώπων. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, η έννοια των υπηρεσιών καταλαμβάνει όλες τις «*παροχές που κατά κανόνα προσφέρονται αντί αμοιβής*²²⁰», ιδίως των βιομηχανικών, εμπορικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων, καθώς και των ελεύθερων επαγγελματιών. Ο διασταλτικός αυτός ορισμός της έννοιας στο πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο, με την απαρίθμηση ορισμένων γενικών παραδειγμάτων υπηρεσιών, είναι ουσιαδώς ευρύτερος από τον ορισμό κατά το αστικό δίκαιο των κρατών μελών, δεδομένου ότι περιλαμβάνει το σύνολο σχεδόν των οικονομικών δραστηριοτήτων και των συμβάσεων. Αντίστοιχα, διασταλτική είναι η ερμηνεία του όρου και στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο και συγκε-

της συναυλίας. Το βασικό ζήτημα της εν λόγω υποθέσεως συνίστατο στο κατά πόσο μια τέτοια σύμβαση συγκαταλέγεται στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με συνέπεια να εφαρμόζεται το άρθρ. 5 §1β για τον καθορισμό της διεθνούς δικαιοδοσίας.

219. Βλ. προτάσεις της Γενικής Εισαγγελέα *Trstenjak* της 27^{ης} Ιανουαρίου 2009 στην υπόθεση *Falco Privatstiftung* και *Thomas Rabitsch* κατά *Gisela Weller-Lindhorst* (C-533/2007, NOMOS).

220. Η αμοιβή αποτελεί για την προσφερόμενη υπηρεσία «οικονομική αντιπαροχή», την οποία κατά κανόνα προσδιορίζουν από κοινού ο παρέχων την υπηρεσία και ο αποδέκτης της. Επομένως το συστατικό της στοιχείο είναι να αποτελεί αντικείμενο ελεύθερης συμφωνίας των μερών.

ριμένα στην Οδηγία 2006/123²²¹ σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά, καθώς επίσης και στις κοινοτικές διατάξεις περί φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) για την παροχή υπηρεσιών²²². Αναφορικά με την κοινοτική Οδηγία 2006/123, επισημαίνουμε ότι το κείμενό²²³ της, βασιζόμενο τότε στα άρθρ. 49 επ ΣυνθΕΚ, αποσκοπεί στη δημιουργία ενός γενικού νομικού πλαισίου που θα διέπει μεγάλη ποικιλία υπηρεσιών²²⁴ προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελευθερία εγκατάστασης και η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών εντός της Κοινότητας.

Ειδικά, ως προς τον Κανονισμό 44/2001 για τη διεθνή δικαιοδοσία, οι απόψεις περί διασταλτικής ή συσταλτικής ερμηνείας της έννοιας της «υπηρεσίας» του άρθρ. 5 §1β δίστανται. Κατά μία άποψη ο όρος αυτός πρέπει και εδώ να ερμηνεύεται διασταλτικά. Διατυπώνεται, ωστόσο, και η αντίθετη άποψη κατά την οποία ένας τόσο ευρύς ορισμός της έννοιας δεν είναι αναγκαίος στα πλαίσια του Κανονισμού 44/2001, αφού παραμένει σε κάθε περίπτωση δυνατός ο καθορισμός της διεθνούς δικαιοδοσίας βάσει του άρθρ. 5 §1α, σε περίπτωση που δεν είναι δυνατό να καθοριστεί δυνάμει του άρθρ. 5 §1β. Υποστηρίζεται ότι μια στενότερη ερμηνεία της «παροχής υπηρεσιών» φαίνεται να συμβαδίζει περισσότερο με τους σκοπούς²²⁵ του Κανονισμού 44/2001, δεδομένου ότι το στοιχείο β' του άρθρ. 5 §1 θεσπίστηκε από τον κοινοτικό νομοθέτη ακριβώς για να αποτελέσει την εξαίρεση ως προς το γενικό κανόνα του άρθρ. 5 §1α. Κατά τη γνώμη μας, το ζήτημα της διασταλτικής ή συσταλτικής ερμηνείας της ως άνω έννοιας θα πρέπει να εξετάζεται *ad hoc*, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Το βέβαιο είναι ότι θα πρέπει στην επιδικαζόμενη σύμβαση το ένα μέρος να ασκεί και το άλλο μέρος να αποδέχεται ορισμένη δραστηριότητα ή ενέργεια. Τέλος,

221. ΕΕ 27.12.2006, L 376/36.

222. Ωστόσο, οι διατάξεις που αφορούν στο ΦΠΑ δεν είναι λυσιτελείς για την ερμηνεία του άρθρ. 5 §1β, διότι ο Κανονισμός 44/2001 δεν έχει εφαρμογή επί φορολογικών υποθέσεων (άρθρ. 1 §1).

223. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρ. 4 της Οδηγίας 2006/123: α) «ως υπηρεσία νοείται κάθε μη μισθωτή οικονομική δραστηριότητα, που παρέχεται κατά κανόνα έναντι αμοιβής, κατά το άρθρ. 50 της συνθήκης», β) «ως πάροχος νοείται κάθε φυσικό πρόσωπο που έχει την ιθαγένεια κράτους μέλους ή κάθε νομικό πρόσωπο, κατά το άρθρο 48 της συνθήκης, εγκατεστημένο σε κράτος μέλος, τα οποία προσφέρουν ή παρέχουν μια υπηρεσία» και γ) «ως αποδέκτης ορίζεται κάθε φυσικό πρόσωπο που έχει την ιθαγένεια κράτους μέλους ή που επωφελείται από δικαιώματα που του παρέχονται από κοινοτικές διατάξεις ή κάθε νομικό πρόσωπο, κατά το άρθρο 48 της συνθήκης, εγκατεστημένο σε κράτος μέλος, τα οποία χρησιμοποιούν ή επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν μια υπηρεσία για επαγγελματικούς ή άλλους σκοπούς».

224. Για το ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων που ρυθμίζονται από την εν λόγω Οδηγία, βλ. Αιτιολογική Σκέψη 33 αυτής.

225. Βλ. προτάσεις της Γενικής Εισαγγελέα *Trstenjak* της 27^{ης} Ιανουαρίου 2009 στην υπόθεση *Falco Privatstiftung* και *Thomas Rabitsch* κατά *Gisela Weller-Lindhorst* (C-533/2007, NOMOS), όπου αναφέρεται ότι τυχόν ευρύτερη ερμηνεία της έννοιας της υπηρεσίας κατά το άρθρ. 5 §1β δεν θα διασφάλιζε κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο την επίτευξη του βασικού σκοπού του Κανονισμού 44/2001, ήτοι της διασφάλισης της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, μέσω της ενοποίησης των κανόνων διεθνούς δικαιοδοσίας στις αστικές και εμπορικές υποθέσεις.

δεν αρκεί απλώς η άσκηση ορισμένης δραστηριότητας (όπως λ.χ. στις συμβάσεις εργασίας), αλλά θα πρέπει η σύναψη της σύμβασης να στοχεύει στην επίτευξη ορισμένου αποτελέσματος.

3.3. Νομικός χαρακτηρισμός της συμβάσεως μεταφοράς

Όσον αφορά στο νομικό χαρακτηρισμό της σύμβασης μεταφοράς, η ανάλυση πρέπει να έχει ως σημείο εκκινήσεως τον ορισμό της συμβάσεως μεταφοράς. Με τη σύμβαση αυτή ο ένας συμβαλλόμενος (μεταφορέας) αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει τα εμπορεύματα του αντισυμβαλλομένου του προς έναν τρίτο (παραλήπτη) και ο άλλος συμβαλλόμενος (αποστολέας) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει τη συμφωνηθείσα αμοιβή. Διεθνής είναι η μεταφορά που παρουσιάζει στοιχεία αλλοδαπότητας, με την έννοια ότι ο τόπος παραλαβής των πραγμάτων από το μεταφορέα και ο τόπος παράδοσής τους στον αποδέκτη τους βρίσκονται σε διαφορετικές χώρες. Πρόκειται για μια γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου, αντικείμενο της οποίας δεν είναι τα πράγματα προς μεταφορά, αλλά το μεταφορικό έργο. Ο μεταφορέας παρέχει τις υπηρεσίες του στον αποστολέα. Το στοιχείο αυτό της σύμβασης μεταφοράς τη διακρίνει από τη σύμβαση πώλησης εμπορευμάτων και την κατατάσσει στις λεγόμενες «συμβάσεις παροχής υπηρεσιών». Η άποψη αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι η ίδια η Σύμβαση της Βιέννης που διέπει τις διεθνείς πωλήσεις κινητών πραγμάτων στο άρθρ. 31 §1α διαχωρίζει τη μεταφορά των πραγμάτων από την έννοια της πώλησης. Επιπλέον, και στο κοινοτικό²²⁶ δίκαιο οι συμβάσεις μεταφοράς αντιμετωπίζονται ως συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Δεχόμενοι λοιπόν ότι η μεταφορά των εμπορευμάτων κατατάσσεται στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, στη συνέχεια του συλλογισμού μας οφείλουμε να καταλήξουμε εάν η έννοια της «παροχής υπηρεσιών» του άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001 πρέπει στη συγκεκριμένη περίπτωση να ερμηνεύεται κατά τρόπο διασταλτικό ή συσταλτικό, εξετάζοντας παράλληλα το ζήτημα αν η σύμβαση μεταφοράς μπορεί τελικά να χαρακτηριστεί ως σύμβαση παροχής υπηρεσιών κατά την έννοια του άρθρου αυτού.

Θα μπορούσε να υποστηριχθεί, εν προκειμένω, ότι η έννοια της «παροχής υπηρεσιών» δε δύναται να ερμηνευτεί διασταλτικά, διότι κρίνεται ορθότερο να ερμηνεύεται κατά τον ίδιο τρόπο όπως και στα πλαίσια του Κανονισμού Ρώμη Ι για το εφαρ-

²²⁶ Στο πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο, το άρθρ. 58 ΣυνθΛΕΕ προβλέπει ότι «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές», ενώ στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, το άρθρ. 2 εδ. δ' της Οδηγίας 2006/123 αναφέρει ότι «η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στις υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών, που εμπίπτουν στο πεδίο του τίτλου V της συνθήκης».

μοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές²²⁷. Ο Κανονισμός 593/2008 περιλαμβάνει ειδική διάταξη για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβάσεις μεταφοράς (άρθρ. 5 §1α²²⁸), εξαιρώντας τις μεταφορές από το πεδίο εφαρμογής της διάταξης του άρθρ. 4 §1β²²⁹ που διέπει εν γένει τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Παρά τη διάκριση των μεταφορών από τις υπόλοιπες υπηρεσίες στον Κανονισμό Ρώμη Ι, κατά την άποψή μας, θα πρέπει να ερμηνεύσουμε διασταλτικά την έννοια της «παροχής υπηρεσιών» στα πλαίσια του Κανονισμού 44/2001 και να εντάξουμε τη σύμβαση διεθνούς μεταφοράς στην ευρύτερη κατηγορία των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών του άρθρ. 5 §1β του εν λόγω Κανονισμού για λόγους ενίσχυσης της ασφάλειας δικαίου. Είναι κοινός τόπος ότι στα πλαίσια της εσωτερικής αγοράς οι μεταφορές διαδραματίζουν έναν από τους σπουδαιότερους ρόλους. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητη η απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα. Παράλληλα με την πραγματοποίηση της κοινής αγοράς των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών, πρέπει να διασφαλίζεται ότι όλοι οι μεταφορείς των κρατών μελών θα έχουν πρόσβαση με τους ίδιους όρους με εκείνους που ισχύουν στην εθνική αγορά τους. Προς εκπλήρωση αυτών των στόχων και την περαιτέρω ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, θα πρέπει επομένως να ενισχυθεί η δικαιοκή ασφάλεια ως προς τα εμπλεκόμενα στη σύμβαση μεταφοράς μέρη και ιδίως ως προς τους μεταφορείς.

Η ένταξη της σύμβασης μεταφοράς στην κατηγορία των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών του άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001 και κατ' επέκταση ο αυτόνομος προσδιορισμός του τόπου εκπλήρωσης της παροχής στις εν λόγω συμβάσεις υπηρετεί τον ως άνω σκοπό και έχει το πλεονέκτημα ότι παρακάμπτει τη δικαιοκή αβεβαιότητα που είναι συμφυής με την παρεμβολή ενός κανόνα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Η υπαγωγή της μεταφοράς εμπορευμάτων στις ρυθμίσεις του άρθρ. 5 §1β, έχει ως αποτέλεσμα να υπάγονται στο ίδιο *forum* όλες ανεξαιρέτως οι διαφορές που πηγάζουν από τις σχετικές συμβάσεις και, συνεπώς, όχι μόνο οι αγωγές για εκπλήρωση της κύριας χαρακτηριστικής παροχής, αλλά και οι αγωγές για εκπλήρωση της οφειλόμενης χρηματικής αντιπαροχής, καθώς επίσης και οι αγωγές που αφορούν παρεπόμε-

²²⁷. Αιτιολογική Σκέψη 17 του Κανονισμού Ρώμη Ι.

²²⁸. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, «στο μέτρο που το εφαρμοστέο δίκαιο σε σύμβαση μεταφοράς εμπορευμάτων δεν έχει επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρ. 3, το εφαρμοστέο δίκαιο είναι το δίκαιο της χώρας της συνήθους διαμονής του μεταφορέα, εφόσον ο τόπος παραλαβής ή ο τόπος παράδοσης ή η συνήθης διαμονή του αποστολέα ευρίσκεται επίσης σε αυτή τη χώρα. Εάν δεν συντρέχουν αυτές οι προϋποθέσεις, εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας στην οποία ευρίσκεται ο τόπος παράδοσης που έχει συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη».

²²⁹. Το άρθρ. 4 §1β του Κανονισμού Ρώμη Ι προβλέπει ότι: «η σύμβαση παροχής υπηρεσιών διέπεται από το δίκαιο της χώρας στην οποία ο πάροχος υπηρεσίας έχει τη συνήθη διαμονή του».

νες συμβατικές υποχρεώσεις²³⁰. Ως τόπος εκπλήρωσης της παροχής καθορίζεται ο τόπος όπου, δυνάμει της συμβάσεως, ο μεταφορέας οφείλει να παράσχει την υπηρεσία του (χαρακτηριστική παροχή). Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, στις περισσότερες συμβάσεις διεθνούς μεταφοράς, ο τόπος εκπλήρωσης της χαρακτηριστικής παροχής συμφωνείται από τα μέρη, είτε κατά την κατάρτιση της σύμβασης είτε μεταγενέστερα. Άρα εν προκειμένω οι συμβαλλόμενοι γνωρίζουν εκ των προτέρων ποια δικαστήρια θα είναι αρμόδια για την εκδίκαση των μεταξύ τους διαφορών, γεγονός που ενισχύει την ασφάλεια δικαίου, παρέχει στους διαδίκους τη δυνατότητα να ενημερωθούν σχετικά με το τοπικό δίκαιο και τους φέρνει αντιμέτωπους σε ένα οικείο γι' αυτούς δικαστικό περιβάλλον.

Στην περίπτωση που ο τόπος εκπλήρωσης δεν καθορίζεται από τη σύμβαση, γίνεται δεκτό ότι εξευρίσκεται σύμφωνα με τους ομορφοποιημένους κανόνες των Διεθνών Συμβάσεων που διέπουν τις διεθνείς μεταφορές και ισχύουν σε όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας. Μετά την ενοποίηση του μεταφορικού δικαίου, οι κανόνες αυτοί αποτελούν τη *lex contractus* ως προς τις συμβάσεις μεταφοράς. Είναι γεγονός ότι οι Διεθνείς Συμβάσεις, αποτελώντας τη *lex contractus*, θα εφαρμόζονταν ακόμα και στην περίπτωση που οι εν λόγω συμβάσεις δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρ. 5 §1 στοιχείο β' του Κανονισμού 44/2001, αλλά βάσει του στοιχείου γ', υπάγονταν στη ρύθμιση του άρθρ. 5 §1α. Η διαφορά όμως έγκειται ακριβώς στο ότι στην περίπτωση εφαρμογής του άρθρ. 5 §1β, τα κείμενα των Διεθνών Συμβάσεων εφαρμόζονται απευθείας προς επίλυση των διαφορών που προκύπτουν από τις διεθνείς μεταφορές, χωρίς να παρεμβάλλονται οι κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του δικάζοντος δικαστή για την υπόδειξη του εφαρμοστέου στη σύμβαση ουσιαστικού δικαίου.

Τέλος, μένει να διευκρινιστεί ποιος νοείται ως τόπος εκπλήρωσης της παροχής στις συμβάσεις μεταφοράς: ο τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων από το μεταφορέα ή ο τόπος παράδοσης αυτών στον παραλήπτη τους; Στο συγκεκριμένο ζήτημα δεν μπορούμε να δώσουμε μια σαφή και τεκμηριωμένη απάντηση, δεδομένου ότι ο τόπος αυτός θα προκύπτει συνήθως μέσα από την ίδια τη σύμβαση κατόπιν σχετικής συμφωνίας των συμβαλλομένων²³¹. Σε αντίθετη περίπτωση που δεν υπάρχει επιλογή των μερών, ο τόπος εκπλήρωσης θα προσδιορίζεται με βάση το εφαρμοστέο ομο-

230. Αυτή θεωρείται ως μια από τις βασικότερες καινοτομίες της νέας διάταξης (5 §1β). Βλ. *Magnus/Mankowski*, 2007, 136-137.

231. Στις περισσότερες περιπτώσεις διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ο τόπος εκπλήρωσης της παροχής καθορίζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη με τη χρήση των όρων INCOTERMS που έχουν θεσπιστεί από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο για την κατανομή των ευθυνών για το εμπόρευμα (RISKS) και των δαπανών (COSTS) που προκύπτουν κατά την μετακίνηση του εμπορεύματος από την αποθήκη του εξαγωγέα-αποστολέα μέχρι τον τελικό τόπο προορισμού που έχει συμφωνηθεί.

ιόμορφο δίκαιο των Διεθνών Συμβάσεων που διέπουν τις μεταφορές. Κλίνουμε πάντως προς την άποψη ότι η υπηρεσία της μεταφοράς (μεταφορικό έργο) εκπληρώνεται στον τόπο όπου παραδίδονται τα εμπορεύματα στον παραλήπτη τους.

3.4. Το ζήτημα των πολλαπλών τρόπων εκπλήρωσης στις μεταφορές

Σε μια σύμβαση διεθνούς μεταφοράς είναι πολύ πιθανό να συνομολογηθεί από τους συμβαλλομένους η μεταφορά των εμπορευμάτων όχι σε μια αλλά σε πολλές διαφορετικές χώρες (λ.χ. ένα μέρος των εμπορευμάτων συμφωνείται να διακομιστεί στην Ιταλία, ένα άλλο στη Γαλλία κλπ). Εγείρεται λοιπόν το ζήτημα τα δικαστήρια ποιας χώρας θα έχουν διεθνή δικαιοδοσία σε περίπτωση κατά την οποία παρέχονται υπηρεσίες εντός πλειόνων κρατών μελών. Προκειμένου να επιλύσουμε το ως άνω ζήτημα πρέπει πρώτα να απαντήσουμε στο ερώτημα εάν το άρθρ. 5 §1β εφαρμόζεται και στις περιπτώσεις που η παροχή εκπληρώνεται σε περισσότερα κράτη μέλη ή αν απαιτείται η παροχή της υπηρεσίας σε ένα μόνο κράτος μέλος. Μολονότι στη σχετική διάταξη η λέξη «τόπος» χρησιμοποιείται πάντα στον ενικό, εντούτοις από το ιστορικό και τους σκοπούς θεσπίσεως, καθώς και την εν γένει οικονομία του άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001 προκύπτει ότι η διεθνής δικαιοδοσία όσον αφορά στις συμβάσεις πώλησης εμπορευμάτων και παροχής υπηρεσιών καθορίζεται βάσει της διατάξεως αυτής και στις περιπτώσεις που η παροχή εκπληρώνεται σε πλείονα κράτη μέλη²³². Γίνεται δεκτό ότι ένας αντίθετος περιορισμός θα έπληττε ουσιωδώς την πρακτική αποτελεσματικότητα της διατάξεως αυτής.

Στο πλαίσιο καθορισμού της διεθνούς δικαιοδοσίας βάσει του άρθρ. 5, σημείο 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση του Κανονισμού, το ΔΕΚ στην υπόθεση *Rehder*²³³ που αφορούσε σύμβαση διεθνούς εναέριας μεταφοράς απεφάνθη ότι εφόσον οι υπηρεσίες παρέχονται σε πλείονες τόπους ευρισκόμενους εντός διαφορετικών κρατών μελών, ως τόπος εκπλήρωσης πρέπει να προσδιορίζεται ο τόπος που διασφαλίζει το στενότερο σύνδεσμο μεταξύ της συμβάσεως και του έχοντος διεθνή δικαιοδοσία δικαστηρίου. Το θεμελιώδες αυτό κριτήριο διασφαλίζεται ιδίως στον τόπο όπου γίνεται η κύρια παροχή των υπηρεσιών²³⁴. Ο τόπος της κυρίας παροχής υπηρεσιών πρέπει

²³². Βλ. προτάσεις Γεν. Εισαγγελέα *Trstenjak* της 12^{ης} Ιανουαρίου 2010 στην υπόθεση C-19/2009, *Wood Floor/Silva Trade*, NOMOS.

²³³. Απόφ. 9.7.2009, υπόθ. C-204/2008, *Rehder/Air Baltic Corporation*, ΣυλλΝομολ 2009, I-6073.

²³⁴. Η λύση αυτή είχε επικρατήσει ήδη νομολογιακά από την υπόθεση *Color Drack* (απόφ. 3.5.2007, υπόθ. C-386/2005, *Color Drack/Lexx International Vertriebs*, ΣυλλΝομολ 2007, I-3699) που αφορούσε πώληση εμπορευμάτων και προέβλεπε ότι ως τόπος εκπλήρωσης νοείται ο τόπος που εμφανίζει το στενότερο σύνδεσμο με την ουσία της μεταφοράς, ήτοι ο τόπος κυρίας παραδόσεως των εμπορευμάτων. Το ΔΕΚ με την απόφαση *Rehder* επεξέτεινε την εφαρμογή των κανόνων που διατύπωσε η απόφαση *Color Drack* και στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών.

να συνάγεται, στο μέτρο του δυνατού, από τις διατάξεις της ίδιας της συμβάσεως. Ως εκ τούτου σε μια σύμβαση μεταφοράς, προκρίνεται ο τόπος όπου ο μεταφορέας οφείλει, βάσει της σύμβασης, να παράσχει το σημαντικότερο μέρος των υπηρεσιών του, να παράσχει δηλαδή κυρίως την εργασία του, εργασία συνιστάμενη αφενός στην προετοιμασία (συσκευασία, φόρτωση) και αφετέρου στις καθ' αυτές πράξεις μεταφοράς (μεταφορικό έργο). Σε περίπτωση κατά την οποία οι ειδικότερες διατάξεις της σύμβασης δεν καθιστούν δυνατό τον προσδιορισμό του τόπου αυτού, επικουρικώς λαμβάνονται υπόψη πραγματικά στοιχεία της υποθέσεως, όπως λ.χ. η σπουδαιότητα της εκάστοτε εργασίας του μεταφορέα, ο τόπος όπου παραδόθηκε το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων, ο χρόνος που απαιτήθηκε για την παροχή των διαφόρων υπηρεσιών, οι δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε ο μεταφορέας, ο τόπος όπου ο μεταφορέας οργάνωσε τη δραστηριότητά του, εξέδωσε τη φορτωτική, κατήρτισε τη σχετική σύμβαση, έλαβε γνώση των ενδεχόμενων παραπόνων κλπ. Το δικάζον δικαστήριο οφείλει να συνεκτιμά το σύνολο των ως άνω κριτηρίων και περιστάσεων και να προσδιορίζει βάσει αυτής της σφαιρικής εκτιμήσεως τον τόπο όπου πραγματοποιήθηκε η κύρια παροχή των υπηρεσιών.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι αδύνατος ο καθορισμός της διεθνούς δικαιοδοσίας βάσει του τόπου κυρίας παροχής υπηρεσιών, είτε γιατί ο τόπος αυτός δεν μπορεί να προσδιοριστεί δυνάμει των διατάξεων της ίδιας της συμβάσεως μεταφοράς είτε γιατί δεν δύναται να προκύψει με σαφήνεια με γνώμονα τα πραγματικά στοιχεία της υποθέσεως, υπάρχουν αρκετές δυνατές λύσεις για τον καθορισμό αυτόν. Πρώτη δυνατή λύση είναι η υπαγωγή της υποθέσεως, κατόπιν σχετικής επιλογής του ενάγοντος, στα δικαστήρια οποιασδήποτε από τις χώρες στις οποίες παρασχέθηκαν οι υπηρεσίες. Η λύση αυτή όμως αντιβαίνει στο σκοπό της προβλεψιμότητας²³⁵, αφού καθιστά δυνατή την άσκηση της αγωγής σε υπερβολικά πολλούς τόπους. Επιπλέον, ευνοεί υπέρμετρα τον ενάγοντα, ο οποίος έχει τη δυνατότητα, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντά του, να επιλέξει τον τόπο όπου θα ασκήσει την αγωγή του, στοιχείο που ενέχει σοβαρό κίνδυνο forum shopping.

Βάσει της δεύτερης δυνατής λύσεως, διεθνή δικαιοδοσία έχει το δικαστήριο οποιουδήποτε κράτους μέλους εντός του οποίου παρασχέθηκε μέρος των υπηρεσιών μεταφοράς, μόνο όμως για τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την εκεί εκπληρωτέα τμηματική παροχή. Η λύση αυτή μπορεί εκ πρώτης όψεως να φαίνεται θεωρητικά κατάλληλη, αμφισβητείται όμως διότι έχει ως συνέπεια την υπερβολική κατάτμηση της διεθνούς δικαιοδοσίας και επιβαρύνει δυσανάλογα το έργο του ενάγοντος, ο οποίος πρέπει στην περίπτωση αυτή να ασκήσει περισσότερες διαφορετικές αγωγές σε πλε-

235. Πρέπει να μπορεί να προβλέπεται ποιο δικαστήριο θα έχει διεθνή δικαιοδοσία, στοιχείο που αποτελεί έκφραση της αρχής της ασφάλειας δικαίου.

ίονα κράτη. Εκτός αυτού, η ανωτέρω λύση ενέχει τον κίνδυνο εκδόσεως αντικρουόμενων δικαστικών αποφάσεων για την ίδια συμβατική σχέση.

Η τρίτη δυνατότητα είναι η πλήρης εγκατάλειψη της ειδικής βάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας του άρθρ. 5 §1β και η προσφυγή στο άρθρ. 2 του Κανονισμού 44/2001 που προβλέπει τη γενική δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου²³⁶. Αυτό όμως θα οδηγούσε στην απενεργοποίηση της ειδικής δωσιδικίας του τόπου εκπληρώσεως και θα αντέβαινε στο σκοπό θεσπίσεως της διατάξεως του στοιχείου β' του άρθρ. 5 §1, η οποία περιελήφθη στον Κανονισμό προκειμένου ο τόπος των επίδικων παροχών να καθορίζεται αυτοτελώς σε δύο κατηγορίες συμβάσεων, ήτοι στην πώληση εμπορευμάτων και την παροχή υπηρεσιών, όπως είναι η εμπορευματική μεταφορά. Σε κάθε περίπτωση, αν δεν τυγχάνει εφαρμογής το στοιχείο β', επανέρχεται σε εφαρμογή το στοιχείο α', δυνάμει του άρθρ. 5 §1γ. Αντίθετα η προσφυγή στον κανόνα «actor sequitur forum rei» παρακάμπτει το ενδιαμέσο αυτό στάδιο και αγνοεί πλήρως το στοιχείο γ' του άρθρ. 5, ταυτόχρονα δε και την εν γένει οικονομία του εν λόγω άρθρου²³⁷.

Προσφορότερη φαίνεται η λύση που υπαγορεύει τη χρησιμοποίηση της κατοικίας/έδρας του μεταφορέα ως κριτηρίου καθορισμού της διεθνούς δικαιοδοσίας στις περιπτώσεις αδυναμίας προσδιορισμού του τόπου κυρίας παροχής υπηρεσιών. Ο μεταφορέας είναι το συμβαλλόμενο μέρος που βαρύνεται με την εκπλήρωση της χαρακτηριστικής παροχής της συμβάσεως. Η ως άνω λύση είναι σύμφωνη με το σκοπό της προβλεψιμότητας, αφού καθίσταται σαφές ποιο δικαστήριο έχει διεθνή δικαιοδοσία. Επιπροσθέτως, πληρούται και η προϋπόθεση περί υπάρξεως στενού συνδέσμου του δικάζοντος δικαστηρίου με την επίδικη διαφορά, δεδομένου ότι τα αποδεικτικά έγγραφα είναι κατά κανόνα διαθέσιμα και στην έδρα του μεταφορέα. Τέλος, εξασφαλίζεται η εκδίκαση του συνόλου των απαιτήσεων που απορρέουν από την επίδικη σύμβαση από ένα και μόνο δικαστήριο. Μολονότι η τελευταία αυτή λύση αποκλίνει από το γράμμα του άρθρ. 5 §1β, γιατί δεν απονέμει διεθνή δικαιοδοσία στα δικαστήρια του τόπου όπου παρασχέθηκαν *πράγματι* οι υπηρεσίες, εντούτοις θεωρείται ως η πλέον κατάλληλη, δεδομένου ότι η αντικατάσταση του στηριζόμενου σε πραγματικά στοιχεία κριτηρίου από ένα γενικό κριτήριο δεν τυγχάνει γενικής εφαρμογής, αλλά εφαρμόζεται αποκλειστικά και μόνο στις περιπτώσεις που είναι αδύνατος ο καθορισμός της διεθνούς δικαιοδοσίας με βάση τον τόπο κυρίας παροχής υπηρεσιών²³⁸.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ': Ρήτρες παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας

²³⁶. Βλ. για το ζήτημα αυτό, απόφ. 19.2.2002, υπόθ. C-25/2000, *Besix/Waba*, ΣυλλΝομολ 2002, I-1699.

²³⁷. Βλ. προτάσεις Γεν. Εισαγγελέα *Trstenjak* της 12^{ης} Ιανουαρίου 2010 στην υπόθεση C-19/2009, *Wood Floor/Silva Trade*, NOMOS.

²³⁸. Απόφ. 11.3.2010, υπόθ. C-19/2009, *Wood Floor/Silva Trade*, NOMOS.

1. Εισαγωγικά

Η τεράστια τεχνολογική ανάπτυξη σε συνδυασμό με την παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομίας και τον πολλαπλασιασμό των διασυνοριακών συναλλαγών των τελευταίων χρόνων ανέδειξαν τα μεγάλα πλεονεκτήματα των συμφωνιών παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας και μετέτρεψαν το θεσμό σε σχεδόν μόνιμο τμήμα των καθημερινών εμπορικών και οικονομικών συμφωνιών²³⁹. Δεν είναι καθόλου υπερβολή να λεχθεί ότι οι πιο συχνές ρήτρες στη διεθνή συναλλακτική πρακτική είναι μαζί με τις ρήτρες επιλογής εφαρμοστέου δικαίου, οι ρήτρες διεθνούς δικαιοδοσίας²⁴⁰. Η μεγάλη πυκνότητα των συμφωνιών αυτών πηγάζει από την αδιαμφισβήτητη επιθυμία καθενός από τους συμβαλλομένους να πετύχει την υπαγωγή των συμβατικών διαφορών στα δικαστήρια της χώρας του, προκειμένου να επωφεληθεί από την οικειότητα της γλώσσας, την καλύτερη γνώση των απαραίτητων διατυπώσεων, την ευκολότερη πρόσβαση και ενδεχομένως το χαμηλότερο οικονομικό κόστος νομικής βοήθειας (νομικές συμβουλές, παράσταση στο δικαστήριο κλπ.) σε σχέση με τον αντισυμβαλλόμενο του²⁴¹. Ο κύριος λοιπόν δικαιολογητικός λόγος καταρτίσεως των συμφωνιών παρέκτασης είναι η ασφάλεια των συναλλαγών, δεδομένου ότι οι εν λόγω ρήτρες, εκτός από τις περιπτώσεις που τα μέρη ρητά συμφωνούν το αντίθετο²⁴², θεμελιώνουν αποκλειστική δικαιοδοσία, προκαθορίζοντας τη δικαιοδοτική αρμοδιότητα συγκεκριμένου δικαστηρίου (θετική επενέργεια - *prorogatio*) και καταργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη δικαιοδοσία άλλων δικαστηρίων που πιθανώς να κρίνονταν ως αρμόδια δυνάμει άλλων γενικών ή ειδικών δικαιοδοτικών βάσεων του Κανονισμού (αρνητική επενέργεια - *derogatio*)²⁴³. Με τον ακριβή προσδιορισμό του αρμόδιου δικαστηρίου, οι συμβαλλόμενοι γνωρίζουν εκ των προτέρων που ακριβώς πρέπει να απευθυνθούν για την ικανοποίηση των απαιτήσεων τους²⁴⁴. Εκτός αυτού, εξοικονομούν χρόνο και χρήματα, αποφεύγοντας παράλληλα τις άσκοπες αναζητήσεις και τις αγωγές με αβέβαιη έκβαση ενώπιον δικαστηρίων ποικίλων χωρών, σε ξένο για αυτο-

239. Σαχπεκίδου, Η παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο, 2000, 15.

240. Δωρής, Περιορισμοί της συμβατικής ελευθερίας στις ρήτρες αποκλειστικής διεθνούς δικαιοδοσίας, 1988, 1.

241. Magnus/Mankowski, 2007, 373.

242. Οι συμβαλλόμενοι μπορούν να συνομολογήσουν τη διεθνή δικαιοδοσία ως απλώς συντρέχουσα. Όμοια ρύθμιση συναντάμε και στο ελληνικό δικονομικό δίκαιο και συγκεκριμένα στο άρθρ. 44 ΚΠολΔ που ορίζει ότι «οι συμφωνίες κατά τα άρθρα 42 και 43 δημιουργούν αποκλειστική αρμοδιότητα, εκτός αν από την ίδια τη συμφωνία προκύπτει το αντίθετο».

243. Βλ. ΕφΠειρ 554/1998, ΔΕΕ 1999, 771· ΑΠ 561/2001, ΕλλΔνη 2002, 1042 επ' Briggs, Agreements on jurisdiction and choice of law, 2008, 238.

244. Merrett, Article 23 of the Brussels I Regulation: A comprehensive code for jurisdiction agreements?, ICLQ 2009, 555.

ύς δικαστικό περιβάλλον και σε γλώσσα, την οποία συνήθως δεν αντιλαμβάνονται και δεν χρησιμοποιούν με ευχέρεια²⁴⁵. Παράλληλα, επιταχύνεται η διαδικασία επίλυσης της διαφοράς, δεδομένου ότι τα δικαστήρια αποφεύγουν τη σχολαστική έρευνα της διεθνούς δικαιοδοσίας τους, αποφασίζουν απευθείας για την αρμοδιότητά τους και επικεντρώνονται άμεσα στην ουσία της διαφοράς²⁴⁶.

Από την άλλη πλευρά, οι συμφωνίες παρεκτάσεως περικλείουν και σοβαρούς κινδύνους, όταν οι δύο συμβαλλόμενες πλευρές εμφανίζονται οικονομικά και κοινωνικά άνισες και η επιβολή της σχετικής ρήτηρας στηρίζεται στη διαπραγματευτική υπεροπλία του ενός μέρους έναντι του άλλου. Αυτό συμβαίνει ιδίως σε συμβάσεις ευρείας εφαρμογής που λαμβάνουν τη μορφή σύμβασης προσχωρήσεως του αδύναμου συμβαλλομένου στους όρους που μονομερώς έχει διαμορφώσει, χωρίς διαπραγματευση, ο αντισυμβαλλόμενός του. Η ενσωμάτωση των ρητρών παρεκτάσεως σε έντυπους γενικούς όρους συναλλαγών (ΓΟΣ) έχει γενικευτεί σήμερα στο διεθνές εμπόριο και συνανατάται σε μεγάλο αριθμό υποθέσεων²⁴⁷. Μολονότι, οι σχετικές συμφωνίες είναι κατά βάση αποδεκτές από τον Κανονισμό 44/2001, αξιώνουν, ωστόσο, αυξημένη και ιδιαίτερη προσοχή κατά την εξέτασή τους από το δικαστή του *forum*, ώστε να εξασφαλίζεται ότι έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεως και συμφωνίας μεταξύ των μερών και να αποφεύγονται αδικίες σε βάρος του αδύναμου μέρους που δεν τις έχει επιβάλει. Γίνεται δεκτό ότι οι ρήτρες παρέκτασης θα πρέπει να μην αντιβαίνουν στα χρηστά και τα συναλλακτικά ήθη, να μην συνιστούν προϊόν πλάνης, απάτης ή απειλής και η προβολή τους να μην αποτελεί κατάχρηση δικαιώματος. Προκειμένου λοιπόν να προστατευθεί το οικονομικά ασθενέστερο μέρος, το άρθρ. 23 στην παράγραφο 5 θέτει κάποιους περιορισμούς στην ιδιωτική αυτονομία των συμβαλλομένων²⁴⁸. Παρά την ύπαρξη των εν λόγω περιορισμών, είναι κοινός τόπος ότι τα περιθώρια που διανοίγονται στην αυτονομία της ιδιωτικής βουλήσεως είναι ευρύτατα.

Οι ρήτρες παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας ρυθμίζονταν παλαιότερα από το άρθρ. 17 της Σύμβασης των Βρυξελλών και της Σύμβασης του Λουγκάνο, αντίστοιχα. Σήμερα διέπονται από το άρθρ. 23 του Κανονισμού 44/2001. Με τη διάταξη του άρθρ. 23 §1 καθιερώνεται η δυνατότητα των συμβαλλομένων, εκ των οποίων ο ένας τουλάχιστον πρέπει να κατοικεί²⁴⁹ σε κράτος μέλος, να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις περί διεθνούς δικαιοδοσίας του Κανονισμού και να υποβάλουν τις ήδη υπάρχου-

²⁴⁵. Σαχπεκίδου, 2000, 14.

²⁴⁶. Απόφ. 03.07.1997, υπόθ. C-269/1995, *Benincasa/Dentalkit Srl*, ΣυλλΝομολ 1997, I-3767.

²⁴⁷. *Hess/Pfeiffer/Schlosser*, 2008, 160.

²⁴⁸. Βλ. άρθρ. 13, 17, 21 και 22 του Κανονισμού 44/2001.

²⁴⁹. Η έννοια της κατοικίας στην πιο πάνω διάταξη, όταν πρόκειται για νομικά πρόσωπα, εξομοιώνεται με την έννοια της έδρας κατά το άρθρ. 60 του Κανονισμού 44/2001.

σες ή/και μελλοντικές διαφορές τους από συγκεκριμένη έννομη σχέση²⁵⁰, σε συγκεκριμένο δικαστήριο που τα ίδια θα συμφωνήσουν και το οποίο (το παρεκτεινόμενο) πρέπει να είναι κράτους μέλους²⁵¹. Από τη διατύπωση της εν λόγω διάταξης, συμπεραίνουμε ότι ο στόχος του κοινοτικού νομοθέτη είναι διττός: αφενός να εξασφαλίσει το δικαίωμα των μερών να επιλέξουν ελεύθερα το δικαστήριο στο οποίο θα υπαγάγουν τις μεταξύ τους διαφορές και αφετέρου να θέσει σ' αυτή την ελευθερία κάποια λογικά όρια²⁵². Τίθενται λοιπόν δύο προϋποθέσεις: α) θα πρέπει το ένα τουλάχιστον από τα μέρη που καταρτίζουν τη συμφωνία παρεκτάσεως να κατοικεί στο έδαφος κράτους μέλους²⁵³ και β) θα πρέπει η συμφωνία παρεκτάσεως να υποδεικνύει ως αρμόδια τα δικαστήρια κράτους μέλους. Οι δύο αυτές προϋποθέσεις είναι αποκλειστικές, υπό την έννοια ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να προσθέσουν και άλλες. Περαιτέρω, συντρέχουν υποχρεωτικά σωρευτικά. Στις περιπτώσεις που δεν τυγχάνει εφαρμογής το ως άνω άρθρο (λ.χ. όταν συμφωνείται η δικαιοδοτική αρμοδιότητα των δικαστηρίων της Κίνας), η παρέκταση της διεθνούς δικαιοδοσίας θα διέπεται από το εφαρμοστέο στην επίδικη έννομη σχέση εθνικό δίκαιο.

Ζήτημα γεννάται ως προς το ποιο είναι το κρίσιμο χρονικό σημείο, προκειμένου να κριθεί εάν πράγματι υπήρξε κατοικία στο έδαφος ενός κράτους μέλους. Κατά μια άποψη, η συμφωνία παρεκτάσεως, ως διαδικαστική πράξη που αποσκοπεί στην επέλευση δικονομικών συνεπειών, πρέπει να συγκεντρώνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία του κύρους της κατά τη στιγμή που επιχειρείται. Άρα θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο χρόνος κατά τον οποίο συνομολογήθηκε η ρήτρα παρεκτάσεως. Ωστόσο, υποστηρίζεται και η άποψη, σύμφωνα με την οποία θα ληφθεί υπόψη ο χρόνος ασκήσεως της αγωγής, δεδομένου ότι η σχετική ρήτρα συνιστά από τη φύση της επιλογή δικαιοδοσίας, η οποία στερείται εννόμου αποτελέσματος, εφόσον δεν έχει γίνει έναρξη του δικαστικού αγώνα, και επομένως δεν επιφέρει έννομες συνέπειες, παρά μόνον την ημέρα που θα κινηθεί η διαδικασία. Το ερμηνευτικό αυτό πρόβλημα δεν φαίνεται

250. Λ.χ σύμβαση πώλησης, δανείου, έργου, παροχής υπηρεσιών κλπ.

251. *Παμπούκης/Μειδάνης*, Διεθνής δικαιοδοσία σε αστικές και εμπορικές διαφορές σε: *Παμπούκη*, Δίκαιο διεθνών συναλλαγών, 2009, 1334.

252. *Magnus/Mankowski*, 2007, 372.

253. Δεν έχει σημασία ποια από τις δύο πλευρές έχει την κατοικία της σε κράτος μέλος της Ένωσης, ο ενάγων ή ο εναγόμενος. Η προϋπόθεση της κατοικίας σε κράτος μέλος τέθηκε από τον κοινοτικό νομοθέτη γιατί κατά κανόνα όταν καταρτίζονται οι συμφωνίες παρέκτασης η έννομη σχέση της δίκης δεν έχει ακόμη καθοριστεί και οι δικονομικοί ρόλοι των μερών παραμένουν αβέβαιοι. Ως εκ τούτου ενδέχεται να προκύψει η ανεπιθύμητη συνέπεια μόνο ο ένας από τους διαδίκους (ο εναγόμενος δυνάμει του άρθρ.2) να μπορεί να στηριχτεί και να επικαλεστεί τη συμφωνία παρέκτασης όταν η υπόθεση εισαχθεί σε δίκη.

να έχει λυθεί προς το παρόν. Κατά τη γνώμη μας πάντως, κρίσιμος χρόνος είναι εκείνος κατά τον οποίο καταρτίζεται η συμφωνία παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας²⁵⁴.

Πλην της ρητής παρέκτασης, προβλέπεται με το άρθρ. 24 του Κανονισμού 44/2001 και η δυνατότητα έμμεσης υπαγωγής της υπόθεσης σε δικαστήριο που στερείται διεθνούς δικαιοδοσίας μέσω σιωπηρής συμφωνίας²⁵⁵ των μερών, που θα πρέπει όμως να συνάγεται με βεβαιότητα από τις περιστάσεις. Οι συντάκτες του Κανονισμού επεδίωξαν κατ' αυτόν τον τρόπο να διευρύνουν τις δυνατότητες της αυτόνομης βουλήσεως των μερών, επιτρέποντας στον εναγόμενο να θεμελιώσει τη διεθνή δικαιοδοσία οποιουδήποτε δικαστηρίου, με την απλή συγκατάθεσή του να δικαστεί επί της ουσίας από αυτό. Σιωπηρή παρέκταση έχουμε στις περιπτώσεις που ο εναγόμενος εμφανίζεται και συμμετέχει κανονικά σε δίκη εισηγμένη ενώπιον δικαστηρίου κράτους μέλους κατ' αρχήν αναρμόδιου, χωρίς να διαμαρτύρεται για την έλλειψη δικαιοδοσίας²⁵⁶. Αντιθέτως, σε όσες περιπτώσεις ο εναγόμενος παρίσταται με αποκλειστικό σκοπό να αμφισβητήσει τη δικαιοδοτική αρμοδιότητα του δικάζοντος δικαστηρίου, δεν έχουμε παρέκταση δικαιοδοσίας. Ζήτημα, ωστόσο, γεννάται κατά πόσο ο εναγόμενος έχει τη δυνατότητα, φοβούμενος ότι η ένστασή του περί ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας δεν θα γίνει δεκτή, μπορεί να προβάλει και άλλους ισχυρισμούς σχετικούς με την ουσία της υποθέσεως. Και τούτο διότι εάν απορριφθεί η ένσταση ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας, ο εναγόμενος θα έχει απεμπολήσει κάθε άλλο δικαίωμα και μέσο άμυνας²⁵⁷. Εν προκειμένω, το ΔΕΚ υιοθέτησε ορθά την πιο ελαστική λύση, η οποία διασφαλίζει την πληρέστερη άμυνα του εναγομένου και έκρινε ότι εκτός από τη σχετική ένσταση, μπορούν να προβληθούν και άλλοι ισχυρισμοί συνδεδεμένοι είτε με διαφορετικά δικονομικά ζητήματα, είτε με την ουσία της υποθέσεως (λ.χ. ένσταση συμψηφισμού, ανταγωγή κλπ)²⁵⁸. Πρέπει να λεχθεί όμως ότι οι ως άνω ισχυρισμοί πρέπει να προβάλλονται σε επικουρική βάση, ώστε να κρίνονται στην περίπτωση που απορρίπτεται η ένσταση ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας²⁵⁹.

254. Η άποψη αυτή επικρατεί και νομολογιακά από το ΔΕΚ, βλ. ενδεικτικά απόφ. 13.11.1979, υπόθ. C-25/1979, *Sanicentral/Collin*, ΣυλλΝομολ 1979, I-3423.

255. Διευκρινίζουμε ότι ο όρος «σιωπηρή συμφωνία» γίνεται δεκτός μόνο εν ευρεία εννοία, διότι στην πράξη δεν καταρτίζεται εν προκειμένω κάποια πρότερη συμφωνία μεταξύ των μερών για τη μετατόπιση της δικαιοδοσίας, απλώς ο εναγόμενος συναινεί να συμπράξει στην παρέκταση κατά την εκδίκαση της υποθέσεως. Υπάρχει, θα λέγαμε, ένα είδος «συνεννοήσης» των διαδίκων.

256. Η ρύθμιση αυτή είναι συγγενής προς τη λύση που έχει επιλέξει για το ίδιο ζήτημα το ελληνικό αστικό δικονομικό δίκαιο με το άρθρ. 42 §2 ΚΠολΔ.

257. *Γραμματικάκη-Αλεξίου/Παπασιώπη-Πασιά/Βασιλακάκης*, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, (2002)³, 395.

258. Απόφ. 7.3.1985, υπόθ. C-48/1984, *Spitzley/Sommer*, ΣυλλΝομολ 1985, I-787.

259. Απόφ. 14.7.1983, υπόθ. C-201/1982, *Gerling/Amministrazione del Tesoro dello Stato*, ΣυλλΝομολ 1983, I-2503.

2. Περιεχόμενο της συμφωνίας

Όσον αφορά στο επιτρεπτό περιεχόμενο των συμφωνιών παρέκτασης, διευκρινίζεται ότι το άρθρ. 23 του Κανονισμού 44/2001 διέπει μόνο την κατά τόπον²⁶⁰ παρέκταση της διεθνούς δικαιοδοσίας των πρωτοβάθμιων τακτικών δικαστηρίων των κρατών μελών και δεν επιτρέπεται η ανάθεση της υποθέσεως απευθείας σε δευτεροβάθμιο δικαστήριο, η οποία μεταβάλλει τη λειτουργική αρμοδιότητα ή την προσήκουσα διαδικασία των δικαστηρίων²⁶¹. Η δυνατότητα επιλογής δικαστηρίου αποτελεί κατ'εξοχήν έκφραση της ιδιωτικής αυτονομίας των μερών²⁶², κατά τρόπο μάλιστα απόλυτο, αφού δεν απαιτείται η ύπαρξη κάποιου συνδέσμου του υποδεικνυόμενου δικαστηρίου με την επίδικη έννομη σχέση²⁶³. Για τον Κανονισμό αρκεί να ορίζονται ως αρμόδια γενικώς «τα δικαστήρια» ενός κράτους μέλους και όχι κάποιο ονομαστικά προσδιορισμένο δικαστήριο του κράτους αυτού. Επιτρέπεται ωστόσο και η ειδικότερη υπόδειξη του κατά τόπον αρμόδιου δικαστηρίου, εφόσον το επιθυμούν οι συμβαλλόμενοι²⁶⁴. Όταν όμως στη σχετική συμφωνία αναφέρεται απλώς η απονομή διεθνούς δικαιοδοσίας στα δικαστήρια μιας χώρας, το κατά τόπον και καθ' ύλην αρμόδιο δικαστήριο θα υποδεικνύεται σύμφωνα με τις εσωτερικές διατάξεις του αστικού δικονομικού δικαίου της συγκεκριμένης χώρας. Στις περιπτώσεις που δεν υφίσταται άλλος σύνδεσμος με το κράτος μέλος που έχει επιλεγεί, ούτως ώστε να είναι εφικτός με άλλο κριτήριο ο ειδικότερος τοπικός προσδιορισμός, τότε επικρατεί η άποψη να κρίνεται αρμόδιο το δικαστήριο της πρωτεύουσας του κράτους μέλους.

3. Τυπικό κύρος της συμφωνίας

Το άρθρ. 23 του Κανονισμού 44/2001 προϋποθέτει την ουσιαστική συμφωνία των μερών για την παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας. Ο δικάζων δικαστής οφείλει να εξε-

260. Αντίθετα δεν θίγονται: α) η καθ' ύλην αρμοδιότητα, β) το είδος της διαδικασίας, που πρέπει κατά το εσωτερικό δίκαιο να ακολουθηθεί ή/και γ) ο δικαιοδοτικός κλάδος στον οποίο το εθνικό δίκαιο αναθέτει την εκδίκαση της διαφοράς. Στις περιπτώσεις που θίγεται η καθ' ύλην αρμοδιότητα των δικαστηρίων, αν λ.χ. τα μέρη υποδείξουν ως αρμόδιο το Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών, ενώ η υπόθεση υπάγεται στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών, τότε επικρατεί η άποψη να μην ματαιώνεται γενικά η συμφωνία παρέκτασης, αλλά η υπόθεση να εκδικάζεται από το καθ' ύλην αρμόδιο δικαστήριο.

261. *Σαχπεκίδου*, 2000, 83-84.

262. *Merrett*, ICLQ 2009, 545.

263. Με τη συμφωνία παρεκτάσεως μπορεί να καταστεί αρμόδιο οποιοδήποτε δικαστήριο κράτους μέλους, ακόμη κι αν είναι άσχετο με την επίδικη διαφορά ή τα εμπλεκόμενα σ' αυτήν πρόσωπα, βλ. απόφ. 17.1.1980, υπόθ. C-56/1979, *Zelger/Salinitri*, ΣυλλΝομολ 1980, I-89· απόφ. 16.3.1999, υπόθ. C-159/1997, *Castelletti/Trumpy*, ΣυλλΝομολ 1999, I-1597. Επιπλέον, δύναται να συνομολογηθεί ρήτρα, με την οποία παρεκτείνεται η διεθνής δικαιοδοσία διαφορετικών δικαστηρίων για κάθε πλευρά, βλ. απόφ. 9.11.1978, υπόθ. C-29-1978, *Meeth/Glacet*, ΣυλλΝομολ 1978, I-2133.

264. Δεν είναι αναγκαίο να κατονομάζεται επακριβώς το υποδεικνυόμενο δικαστήριο, αλλά αρκεί να προσδιορίζεται με σαφήνεια, με βάση ορισμένα χαρακτηριστικά του, όπως λ.χ. όταν ορίζεται ως αρμόδιο «το δικαστήριο του τόπου κατάρτισης της σύμβασης».

τάζει αν υπάρχει πραγματική ταύτιση των βουλήσεων των δύο πλευρών²⁶⁵, αν η ταύτιση αφορά ειδικά στην παρέκταση και όχι άλλα στοιχεία της σύμβασης²⁶⁶, και τέλος, αν η ταύτιση υφίσταται ως απόρροια της αρχής της ελευθερίας των συμβαλλομένων. Έγινε δεκτό από το ΔΕΚ ότι η έννοια της ταυτίσεως δεν προσδιορίζεται με βάση τις εθνικές δικαιοδικές διατάξεις των κρατών μελών (π.χ. του κράτους του δικάζοντος δικαστηρίου), αλλά προϋποθέτει αυτόνομη ερμηνεία, δηλαδή ερμηνεία αναγόμενη στη γενικότερη «οικονομία» του Κανονισμού, ώστε να ισχύσουν σε όλες τις έννομες τάξεις της Κοινότητας ενιαία κριτήρια²⁶⁷. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύμπτωση των βουλήσεων των μερών για τη μετάθεση της διεθνούς δικαιοδοσίας, το άρθρ. 23 προέβλεπε την τήρηση συγκεκριμένου και αναγκαίου τύπου για την κατάρτιση των συμφωνιών παρεκτάσεως²⁶⁸. Ο απαιτούμενος τύπος κατορθώνει να εφιστά την προσοχή των συμβαλλομένων επί των κινδύνων της συμφωνίας παρεκτάσεως και αποτρέπει το ενδεχόμενο να περνούν απαρατήρητες ρήτρες, τις οποίες περιλαμβάνει στη σύμβαση ένα μόνο συμβαλλόμενο μέρος. Κατά δεύτερο λόγο, η αυστηρή τήρηση του τύπου διευκολύνει και το δικαστήριο κατά την απόδειξη της καταρτίσεως της σχετικής ρήτρας. Μολονότι η απαίτηση τύπου εμφανίζει την ασφάλεια δικαίου να στρέφεται κατά της ευκαμψίας των εμπορικών συναλλαγών, υποστηρίζεται ότι η προτεραιότητα ανήκει στην πρώτη. Η ανάγκη ταχύτητας και ευκολίας στην εμπορική πρακτική δεν είναι δυνατό να δικαιολογεί την ύπαρξη αμφιβολιών ή παρερμηνειών όσον αφορά στη συμφωνία των συμβαλλομένων να συμπεριλάβουν στη σύμβασή τους ρήτρα περί διεθνούς δικαιοδοσίας κατά παρέκκλιση των γενικών κριτηρίων δικαιοδοσίας²⁶⁹.

265. Πραγματική συμφωνία υπάρχει όταν και οι δύο πλευρές λαμβάνουν γνώση του γεγονότος ότι θα συμπεριληφθεί στη μεταξύ τους σύμβαση ρήτρα παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας. Έτσι, η επίδικη ρήτρα θα ήταν άκυρη και δε θα μπορούσε να παράγει τα έννομα αποτελέσματά της αν λ.χ. σε μια σύμβαση μεταφοράς η αποστολή του εγγράφου της φορτωτικής από τον μεταφορέα στον αποστολέα για υπογραφή γινόταν μέσω φαξ, με συνέπεια να μην αντιληφθεί ο τελευταίος τη ρήτρα παρεκτάσεως που βρισκόταν στην πίσω σελίδα με τους υπόλοιπους όρους. Εν προκειμένω, η τοποθέτηση της ρήτρας στην οπίσθια όψη του εντύπου της φορτωτικής δεν παρέχει καμία εγγύηση ότι ο αποστολέας όντως συμφώνησε στη μετατόπιση της διεθνούς δικαιοδοσίας κατά παρέκκλιση από τους γενικούς κανόνες που θεσπίζει η σύμβαση μεταφοράς ως προς τη δικαιοδοτική αρμοδιότητα των δικαστηρίων.

266. Απόφ. 09.11.2000, υπόθ. C-387/1998, *Maritime GmbH/Handelsveem BV*, ΣυλλΝομολ 2000, I-9337· *Briggs*, 2008, 253.

267. Απόφ. 14.12.1976, υπόθ. C-25/1976, *Segoura/Bonakdarian*, ΣυλλΝομολ 1976, I-1851 επ' απόφ. 10.3.1992, υπόθ. C-214/1989, *Powell Duffryn/Wolfgang Petereit*, ΣυλλΝομολ 1992, I-745 επ.

268. Δεν ισχύει το ίδιο και στον Κανονισμό Ρώμη I (άρθρ. 3), όπου η αυτονομία των μερών ως προς την επιλογή του εφαρμοστέου στη σύμβαση δικαίου δεν υπόκειται σε παρόμοιους αυστηρούς περιορισμούς και δεν επιβάλλεται η τήρηση συγκεκριμένου τύπου. Ο Κανονισμός Ρώμη I προβλέπει ότι «η επιλογή πρέπει να γίνεται ρητώς ή να συνάγεται σαφώς από τις διατάξεις της σύμβασης ή τα δεδομένα της υπόθεσης». Βλ. για το ζήτημα αυτό *Kuipers*, *General Law Journal* 2009, 1523.

269. Βλ. *Κουσουλή*, Προϋποθέσεις κύρους συμφωνίας παρεκτάσεως που περιέχεται στους έντυπους όρους φορτωτικής, ΕΕμπΔ 1998, 224.

Και το ΔΕΚ όμως, κινούμενο προς την ίδια κατεύθυνση, ερευνώντας τις προϋποθέσεις κύρους των εν λόγω συμφωνιών έχει διαγράψει ορισμένους βασικούς κανόνες, οι οποίοι καταγράφουν τον κοινό πυρήνα που διεθνώς απαιτείται για τη λειτουργία των σχετικών δικονομικών συμβάσεων. Αφετηρία της νομολογίας του ΔΕΚ είναι η παγια επισήμανση ότι οι τυπικές προϋποθέσεις κύρους που τίθενται από τον Κανονισμό πρέπει να ερμηνεύονται στενά, διότι σκοπός των σχετικών διατάξεων είναι να εξασφαλιστεί ότι η σύμπτωση βουλήσεως των μερών ως προς τη ρήτρα παρεκτάσεως είναι πράγματι αποδεδειγμένη και εκδηλώνεται κατά τρόπο σαφή και συγκεκριμένο²⁷⁰. Τέλος, αξίζει να λεχθεί ότι και η θεωρία ομόφωνα αποδέχεται ότι η ανάγκη τηρήσεως των περί τύπου προϋποθέσεων δεν αποτελεί στοιχείο απλώς αποδεικτικό της επίδικης ρήτρας, αλλά ο τύπος κατά το άρθρ. 23 του Κανονισμού είναι συστατικός της συμφωνίας παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας. Το εν λόγω άρθρο προβλέπει τέσσερις τρόπους έγκυρης καταρτίσεως της σχετικής συμφωνίας²⁷¹: α) έγγραφο τύπο, β) προφορική συμφωνία με γραπτή επιβεβαίωση, γ) τύπο ανταποκρινόμενο στην πρακτική που έχουν καθιερώσει οι συμβαλλόμενοι στις μεταξύ τους σχέσεις και δ) τύπο ανταποκρινόμενο στις συνήθειες του διεθνούς εμπορίου.

Αναφορικά με τον έγγραφο τύπο, επισημαίνουμε ότι συνιστά την πλέον αδιαμφισβήτητη και ευχερή απόδειξη της συμπτώσεως των βουλήσεων των δύο πλευρών²⁷². Ο έγγραφος τύπος δεν προσδιορίζεται από όρους του εκάστοτε εθνικού δικαίου, αλλά αυτόνομα από το άρθρ. 23. Η έγγραφη συμφωνία προκύπτει από το ίδιο το έγγραφο, όταν υπογράφεται από τα δύο μέρη από κοινού²⁷³. Η ρήτρα πρέπει να είναι ευδιάκριτη και ευανάγνωστη. Αντιθέτως, ρήτρες μισοσβησμένες ή γραμμένες με πολύ μικρά γράμματα που δεν μπορούν εύκολα να διαβαστούν δε γίνονται δεκτές. Ως προς το ζήτημα της υπογραφής, στα πλαίσια του άρθρ. 23, γίνεται δεκτό ότι δεν απαιτείται υποχρεωτικά η ιδιόχειρη υπογραφή των συμβαλλομένων, αλλά αρκεί και η αποτύπωσή της με μηχανικό μέσο²⁷⁴. Όταν υπάρχει υπογραφή, αυτή πρέπει να

270. Απόφ. 11.7.1985, υπόθ. C-221/1984, *Berghoef/ASA*, ΣυλλΝομολ 1985, I-2708.

271. Η διάταξη του άρθρ. 23 αποκλίνει σημαντικά από την αντίστοιχη διάταξη του άρθρ. 43 ΚΠολΔ, η οποία αναγάγει τον έγγραφο τύπο σε αναγκαία και αποκλειστική προϋπόθεση έγκυρης καταρτίσεως της ρήτρας παρεκτάσεως για μελλοντικές διαφορές μεταξύ των συμβαλλομένων.

272. Υπάρχουν βέβαια και εξαιρέσεις, όπως λ.χ. όταν ένας συμβαλλόμενος από παρανόηση ή λάθος υπογράφει μια έγγραφη συμφωνία παρεκτάσεως που είναι γραμμένη σε γλώσσα που δεν αντιλαμβάνεται. Βλ. *Merrett*, ICLQ 2009, 546.

273. Επιπλέον μπορεί να προκύπτει και ηλεκτρονικά (π.χ. μέσω e-mail κλπ), αρκεί η κατάρτιση της συμφωνίας, στο σύνολό της, να καταγράφεται (αποτυπώνεται) χωρίς διακοπές. Βλ. σχετικά *Kuipers*, *General Law Journal* 2009, 1509.

274. Αντίθετα στο ελληνικό δίκαιο ο ΑΚ προβλέπει ότι «αν ο νόμος ή τα μέρη όρισαν για τη δικαιοπραξία έγγραφο τύπο, το έγγραφο πρέπει να έχει την ιδιόχειρη υπογραφή του εκδότη» (ΑΚ 160 §1) εισάγοντας εξαίρεση μόνο για την περίπτωση των ανωνύμων τίτλων που εκδίδονται σε μεγάλο αριθμό, στους οποίους «η αποτύπωση της υπογραφής με μηχανικό μέσο ισχύει ως ιδιόχειρη υπογραφή» (ΑΚ 163).

βρίσκεται στο τέλος του κειμένου, δηλώνοντας ότι το σύνολο του εγγράφου έχει διαβαστεί και εγκρίθηκε.

Αναγνωρίζοντας τις δυσκολίες που συνοδεύουν την υποχρεωτική τήρηση του έγγραφου τύπου στις καθημερινές διεθνείς εμπορικές συναλλαγές, ο Κανονισμός 44/2001 επιτρέπει και την προφορική συνομολόγηση της ρήτηρας παρεκτάσεως, αρκεί να επακολουθήσει και γραπτή επιβεβαίωσή της. Όσον αφορά στη φύση και τη μορφή της γραπτής επιβεβαίωσης, η διάταξη του άρθρ. 23 κρίνεται αόριστη, η γενικότερη όμως σύλληψή της παραπέμπει στη μορφή της επιβεβαιωτικής επιστολής, που αποστέλλεται μεταξύ εμπόρων στη συνέχεια προφορικών διαπραγματεύσεων, οι οποίες κατέληξαν σε προφορική συμφωνία²⁷⁵. Η συμφωνία καθίσταται έγκυρη από τη στιγμή που το επιβεβαιωτικό έγγραφο φτάσει στον παραλήπτη του και εκείνος δεν εκφράσει αντιρρήσεις για το περιεχόμενό του²⁷⁶. Μολονότι το ζήτημα των χρονικών περιθωρίων, εντός των οποίων πρέπει να συνταχθεί το αναγκαίο επιβεβαιωτικό έγγραφο δε ρυθμίζεται από τον Κανονισμό, κατά τη γνώμη μας, αποτελεί καθήκον του εκάστοτε δικάζοντος δικαστηρίου να εξετάζει αν το επιβεβαιωτικό έγγραφο έχει καταρτισθεί και σταλεί μέσα σε εύλογο χρόνο²⁷⁷ ή αν η αποστολή του υπερβαίνει τα θεμιτά χρονικά όρια.

Η τρίτη εκδοχή έγκυρης καταρτίσεως συμφωνιών παρέκτασης αποδέχεται ότι σε περιπτώσεις που οι συμβαλλόμενοι διατηρούν συνεχείς συναλλακτικές σχέσεις, οι όροι που συμφωνήθηκαν μία φορά, κατά την πρώτη συνήθως συναλλαγή τους, ισχύουν και για τις επόμενες μεταξύ τους καταρτιζόμενες συμφωνίες. Δεν είναι πάντα εύκολο να προσδιοριστεί το ποσοτικό κριτήριο, ώστε να θεωρηθούν οι μεταξύ των δύο πλευρών σχέσεις ικανές να θεμελιώσουν μια «καθιερωμένη πρακτική». Η ένταση και η πυκνότητα των συναλλαγών πρέπει να εκτιμώνται με κριτήριο τόσο τη χρονική τους διάρκεια όσο και τον αριθμό των συμβάσεων που έχουν ολοκληρωθεί. Τα ζητήματα αυτά κρίνονται *ad hoc* από το εκάστοτε εθνικό δικαστήριο που επιλαμβάνεται της διαφοράς. Θα πρέπει πάντως να τεκμαίρεται με βεβαιότητα ότι η παρέκταση αποτέλεσε κάποια στιγμή αντικείμενο συμφωνίας των μερών και ότι δεν διέφυγε της απαραίτητης προσοχής του συμβαλλομένου που δεν την υπαγόρευσε.

275. Σαχπεκίδου, 2000, 147-148. Κατά βάση το έγγραφο που αποστέλλεται δεν αφορά ειδικά μόνο στην παρέκταση, αλλά συνιστά έντυπο επιβεβαιωτικό ολόκληρης της συμφωνίας (π.χ. στις συμβάσεις μεταφοράς αποστέλλεται η φορτωτική).

276. Απόφ. 11.7.1985, υπόθ. C-221/1984, *Berghoefer/ASA*, ΣυλλΝομολ 1985, I-2699. *Kuipers*, *General Law Journal* 2009, 1509.

277. Μολονότι οι σχετικές διατάξεις του ΑΚ δεν έχουν εν προκειμένω άμεση εφαρμογή, εντούτοις στο ζήτημα του εύλογου χρόνου θα μπορούσε να εφαρμοστεί αναλογικά η 189 ΑΚ η οποία αφορά στη δήλωση αποδοχής της προτάσεως προς κατάρτιση συμβάσεως και προβλέπει ότι όταν δεν τάσσεται ορισμένη προθεσμία, το χρονικό διάστημα της αναμονής καθορίζεται από τις περιστάσεις της κάθε υποθέσεως.

Όσον αφορά στο στοιχείο γ' του άρθρ. 23 §1, καθιερώνεται η έγκυρη κατάρτιση συμφωνίας παρεκτάσεως με βάση τον τύπο που ανταποκρίνεται στις συνήθειες του διεθνούς εμπορίου, τις οποίες τα μέρη γνωρίζουν ή οφείλουν να γνωρίζουν και οι οποίες είναι ευρέως γνωστές και τηρούνται τακτικά από τους συμβαλλομένους σε συμβάσεις, του συγκεκριμένου είδους εμπορικής δραστηριότητας για το οποίο προορίζεται και η σχετική ρήτρα. Η διάταξη αυτή ακολουθεί το δόγμα της ελευθερίας των συμβάσεων και επιτρέπει στα μέρη να παρεκκλίνουν από τους κανόνες της διεθνούς δικαιοδοσίας που θεσπίζει ο ίδιος ο Κανονισμός για τις ρήτρες παρέκτασης και ειδικότερα από το στοιχείο α' του ίδιου άρθρου (23) που αξιώνει την τήρηση έγγραφου τύπου. Για παράδειγμα στον τομέα των μεταφορών, η καινοτομία της συγκεκριμένης διατάξεως σε σχέση με τα υπό στοιχεία (α) και (β) του ως άνω άρθρου είναι ότι, εν προκειμένω, δεν αξιώνεται ειδική πληροφόρηση του εκάστοτε εμπλεκόμενου φορτωτή για το δικαστήριο που καθίσταται αρμόδιο να δικάσει τις διαφορές που πιθανόν να προκύψουν από τη σύμβαση μεταφοράς, αλλά η συμφωνία παρεκτάσεως είναι έγκυρη αρκεί ο τρόπος καταρτίσεως της να αποτελεί ευρέως γνωστή συνήθεια του διεθνούς εμπορίου.

Ο όρος του «διεθνούς εμπορίου» παραπέμπει σε ευρύτερες διασυνοριακές συναλλαγές. Δεδομένου ότι τα κριτήρια υπαγωγής μιας υποθέσεως στο εμπορικό δίκαιο διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα και ο σκοπός της εν λόγω διάταξης είναι η διευκόλυνση των διεθνών συναλλαγών με την υποβάθμιση της σημασίας του έγγραφου τύπου, επικράτησε μια ευρύτερη ερμηνεία του ως άνω όρου, προκειμένου η ρύθμιση του άρθρ. 23 §1γ να καταλαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερες συμβάσεις. Σύμφωνα με την ευρεία ερμηνεία του όρου, ως συναλλαγή του διεθνούς εμπορίου νοείται κάθε δραστηριότητα στην οποία, κατά κανόνα, κάθε πλευρά δεν εμφανίζεται να ενεργεί για τη διευθέτηση ιδιωτικών της υποθέσεων, αλλά δραστηριοποιείται κυρίως επαγγελματικά²⁷⁸. Η ιδιότητα του εμπόρου και η εν στενή εννοία εμπορική συναλλαγή δεν κρίνονται απαραίτητες. Σχετικά με τις «συνήθειες του διεθνούς εμπορίου»²⁷⁹, πρέπει να λεχθεί ότι ως έννοια δεν υπαγορεύεται από κάποιο εσωτερικό δίκαιο, αλλά ερμηνεύεται από το ΔΕΚ με αυτοτελή κοινοτικά κριτήρια²⁸⁰. Στην υπόθεση *MSG/Les Gravieres*²⁸¹ έγινε δεκτό ότι για να αποτελέσει μια συγκεκριμένη συμπεριφορά συνήθεια σε κάποιο κλάδο του διεθνούς εμπορίου, θα πρέπει να ακολουθείται

²⁷⁸. Σαχπεκίδου, 2000, 162.

²⁷⁹. Οι συνηθέστερες στη συναλλακτική πρακτική συνήθειες του διεθνούς εμπορίου αναφορικά με το ζήτημα της παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας είναι: α) η μονομερής υπογραφή φορτωτικών, τιμολογίων και αποδείξεων, που περιέχουν ρήτρες επιλογής δικαστηρίου και β) η εξομοίωση της σιωπής του παραλήπτη γραπτής επιβεβαίωσης ως συγκατάθεση για την παρέκταση.

²⁸⁰. Hess/ Pfeiffer/Schlosser, 2008, 161.

²⁸¹. Απόφ. 20.2.1997, υπόθ. C-106/1995, *MSG/Les Gravieres*, ΣυλλΝομολ 1997, I-911.

από τους επιχειρηματίες του σχετικού κλάδου «σταθερά και τακτικά». Εκτός αυτού, για να γίνεται δεκτή από το δικαστήριο θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι αμφότεροι οι διάδικοι είχαν γνώση αυτής, είτε γιατί είχαν συμβληθεί μεταξύ τους και στο παρελθόν, είτε γιατί η συγκεκριμένη συνήθεια τηρείται τόσο συστηματικά, ώστε να εξομοιώνεται προς παγιωμένη τακτική στον επίμαχο εμπορικό κλάδο, έχοντας αποκτήσει πραγματικά κανονιστικό περιεχόμενο. Αναφορικά, πάντως, με τη δικονομική της μεταχείριση, η πλέον κατάλληλη αντιμετώπιση φαίνεται να είναι αυτή που επιφυλάσσεται για τα πραγματικά γεγονότα²⁸².

4. Ουσιαστικό κύρος της συμφωνίας

Λαμβάνοντας υπόψη τα όσα εκτέθηκαν ανωτέρω, διαπιστώνουμε ότι από το σύνολο του θεσμού της παρεκτάσεως, τα άρθρ. 23 του Κανονισμού 44/2001 ρυθμίζει μερικές μόνο παραμέτρους. Ειδικότερα ρυθμίζει τις τυπικές προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες μια ρήτρα παρεκτάσεως είναι έγκυρη, δεν θίγει όμως καθόλου το ζήτημα του ουσιαστικού κύρους της συμφωνίας των μερών, ούτε καθορίζει το δίκαιο με βάση το οποίο θα κριθεί αν η σχετική συμφωνία αποτέλεσε προϊόν ελεύθερης βούλησης ή αντίθετα ελήφθη συνεπεία απάτης, εξαναγκασμού ή πλάνης. Επιπλέον δεν ρυθμίζονται και τα ζητήματα που αφορούν στην ικανότητα των συμβαλλομένων²⁸³. Κατά την κρατούσα, λοιπόν, άποψη²⁸⁴, ως προς την τυπική εγκυρότητα της ρήτρας παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας εφαρμόζεται αυτόνομα και απευθείας το άρθρ. 23 του Κανονισμού 44/2001, ενώ ως προς την ουσιαστική εγκυρότητά της εφαρμόζεται το δίκαιο του δικάζοντος δικαστή (lex fori)²⁸⁵. Το δίκαιο της πολιτείας του επιληφθέντος δικαστηρίου καλείται να ρυθμίσει τις συμφωνίες παρεκτάσεως διεθνούς δικαιο-

²⁸². Βλ. *Σαχπεκίδου*, 2000, 166. Το ελληνικό δικονομικό δίκαιο εξομοιώνει τις συνήθειες του διεθνούς εμπορίου με την έννοια των συναλλακτικών ηθών κατ' εφαρμογή του άρθρ. 337 ΚΠολΔ.

²⁸³. Για την ικανότητα των συμβαλλομένων, βλ. *Μητσόπουλο/Γέσιου-Φαλτσή*, Διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων δυνάμει συμφωνίας παρεκτάσεως. Διεθνής δικαιοδοσία για λόγους δημοσίας τάξεως και για λόγους συνάφειας, ΕλλΔνη 1998, 519, όπου υποστηρίζεται ότι για την έγκυρη κατάρτιση της συμφωνίας παρεκτάσεως απαιτείται ικανότητα δικαστικής παραστάσεως και όχι δικαιοπρακτική ικανότητα, αφού η εν λόγω συμφωνία επιφέρει τα κύρια έννομα αποτελέσματά της στο χώρο του δικονομικού δικαίου, εμπίπτοντας στην κατηγορία των δικονομικών συμβάσεων. Κατά τη γνώμη μας, απαιτείται και δικαιοπρακτική ικανότητα, δεδομένου ότι η ρήτρα παρεκτάσεως συνιστά και δικαιοπραξία και, συνεπώς, η ικανότητα των μερών δεν θα πρέπει να εξετάζεται μόνο μετά την έναρξη του δικαστικού αγώνα και την εισαγωγή της υποθέσεως σε δίκη, αλλά και νωρίτερα κατά την κατάρτιση της σχετικής συμφωνίας.

²⁸⁴. Βλ. *Παμπούκη/Μειδάνη σε: Παμπούκη*, Δίκαιο διεθνών συναλλαγών, 2009, 1334.

²⁸⁵. Στο ζήτημα αυτό δεν υπάρχει ομοφωνία. Σε ορισμένα κράτη μέλη οι δικαστές εφαρμόζουν τη lex fori, ενώ σε άλλα η συναίνεση μεταξύ των μερών διέπεται από τη lex contractus. Αυτό όμως προκαλεί ανεπιθύμητες συνέπειες, δεδομένου ότι η συμφωνία παρέκτασης μπορεί να θεωρηθεί έγκυρη σε ένα κράτος μέλος και άκυρη σε άλλο. Για τα προβλήματα που δημιουργεί αυτή η διαφοροποίηση βλ. *Hess/Pfeiffer/Schlosser*, 2008, 159.

οδοσίας κατ' αρχήν δικονομικά²⁸⁶, αλλά και ουσιαστικά όταν οι ισχύουσες δικονομικές διατάξεις δεν περιέχουν κανόνες που θα μπορούσαν να δώσουν λύση σε ζητήματα που συναρτώνται αμέσως προς το συμβατικό τους χαρακτήρα. Η αυτούσια εφαρμογή των κανόνων του ουσιαστικού δικαίου του *forum* θεωρήθηκε αυτονόητη λ.χ. ως προς τα ελαττώματα της δήλωσης βουλήσεως, ενόψει ανυπαρξίας αντίστοιχων διατάξεων στο δικονομικό δίκαιο, καθώς και ως προς το κύρος της καταπλεονεκτικής δικονομικής ρήτηρας που υποδηλώνει εκμετάλλευση του ασθενέστερου μέρους. Επισημαίνουμε όμως ότι οι κανόνες του δικονομικού δικαίου έχουν, ως *lex specialis*, απόλυτη προτεραιότητα έναντι εκείνων του ουσιαστικού²⁸⁷.

Δεν προτιμάται το εφαρμοστέο στη σύμβαση εθνικό δίκαιο (*lex contractus*) που προσδιορίζεται από τον Κανονισμό Ρώμη I, αφενός γιατί οι συμφωνίες επιλογής δικαστηρίου, καθώς και το ζήτημα της νομικής ικανότητας των μερών εξαιρούνται ρητά από το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω Κανονισμού²⁸⁸ και αφετέρου διότι η ρήτρα παρεκτάσεως, αυτή καθ' εαυτή, θεωρείται «δικονομική σύμβαση»²⁸⁹. Στο παρελθόν είχε διατυπωθεί η άποψη να περιληφθούν εντός του πεδίου εφαρμογής του Κανονισμού Ρώμη I τα ζητήματα εφαρμοστέου δικαίου ως προς το κύρος της συμφωνίας επιλογής δικαστηρίου²⁹⁰. Ύστερα από πολλές διαβουλεύσεις, υιοθετήθηκε τελικά μια ρύθμιση παρόμοια με αυτή της Συμβάσεως της Ρώμης του 1980 που προέβλεπε τον αποκλεισμό των εν λόγω συμφωνιών από το πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως, με το αιτιολογικό ότι το ζήτημα ανήκει στο πεδίο του δικονομικού και όχι του ουσιαστικού δικαίου και κατά συνέπεια σχετίζεται με την οργάνωση της δικαιοσύνης και την άσκηση κρατικής εξουσίας. Κατά τη γνώμη μας, η επιλογή για εξαίρεση των σχετικών συμφωνιών από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού ήταν απόλυτα ορθή. Αντίθετη επιλογή θα είχε περιπλέξει το ζήτημα, αφού ορισμένα θέματα θα ρυθμιζόνταν από τον Κανονισμό Βρυξέλλες I, ενώ άλλα θα ρυθμιζόνταν με βάση τον Κανονισμό Ρώμη I. Αυτό θα οδηγούσε εκ των πραγμάτων σε νομική ασάφεια. Ως προσφορότερη φαίνεται η λύση της διευθέτησης των παραπάνω ζητημάτων μέσω μιας μελλοντικής α-

286. Αποτελεί κανόνα γενικά αναγνωρισμένο στα εθνικά δίκαια ότι, προκειμένου περί δικονομικών ζητημάτων, εφαρμόζεται το δίκαιο του δικάζοντος δικαστή (*lex fori regit processum*).

287. *Απαλαγάκη*, Γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου. Δέσμευση του τρίτου από τη ρήτρα παρεκτάσεως που περιλήφθηκε στη σύμβαση, ΕΛΛΔνη 1993, 270.

288. Βλ. στοιχ. (α), (ε) και (στ) του άρθρ. 1 §2 του Κανονισμού 593/2008.

289. Οι χαρακτηριστικές συνέπειες της είναι δικονομικές και συνίστανται στον αποκλεισμό δικαστηρίων (αρνητική επενέργεια) και στη θεμελίωση της δικαιοδοσίας δικαστηρίου κατ' αρχήν αναρμόδιου (θετική επενέργεια).

290. Το ζήτημα αυτό τέθηκε ως ειδικό ερώτημα από την Επιτροπή στην Πράσινη Βίβλο για τη μετατροπή της Σύμβασης της Ρώμης του 1980 σε Κανονισμό, COM (2002) 654 final, question 6.

ναθεώρησης του άρθρ. 23 του Κανονισμού 44/2001²⁹¹. Μέχρι τότε το κύρος της συμφωνίας παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας, ως δικονομικής συμβάσεως, θα κρίνεται σύμφωνα με το δίκαιο του *forum*. Στο σημείο αυτό οφείλουμε να διευκρινίσουμε ότι όσα εκτέθηκαν ανωτέρω αφορούν μόνο στο συγκεκριμένο συμβατικό όρο (ρήτρα παρέκτασης) και όχι σε ολόκληρη τη σύμβαση, της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα. Το εφαρμοστέο στην κύρια σύμβαση δίκαιο θα εξευρίσκεται σύμφωνα με τον Κανονισμό Ρώμη Ι.

5. Έννομα αποτελέσματα

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, η έγκυρη συμφωνία παρεκτάσεως θεμελιώνει κατά κανόνα αποκλειστική διεθνή δικαιοδοσία του δικαστηρίου της παρεκτάσεως. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα υπόλοιπα δικαστήρια των κρατών μελών οφείλουν να απέχουν από την εκδίκαση της ίδιας υποθέσεως²⁹², ακόμη κι αν έχουν για την επίδικη διαφορά διεθνή δικαιοδοσία που βασίζεται είτε σε άλλες διατάξεις του Κανονισμού είτε στο εσωτερικό δίκαιο κράτους μέλους²⁹³. Αν παρ' όλα αυτά, μετά την έναρξη του δικαστικού αγώνα ενώπιον του δικαστηρίου που προβλέπει η συμφωνία παρεκτάσεως, ασκηθεί κατόπιν αγωγή με το ίδιο αντικείμενο και την ίδια αιτία μεταξύ των ίδιων διαδίκων ενώπιον δικαστηρίου άλλου κράτους μέλους, θα πρέπει το δικαστήριο αυτό, δυνάμει του άρθρ. 27 του Κανονισμού 44/2001 που ρυθμίζει την εκκρεμοδικία, να αναστείλει αυτεπάγγελα τη διαδικασία του μέχρις ότου διαπιστωθεί η διεθνής δικαιοδοσία του δικαστηρίου που επελήφθη πρώτο. Η ανάθεση της υποθέσεως στη διεθνή δικαιοδοσία ενός μόνο δικαστηρίου και η αποφυγή εμπλοκής περισσότερων δικαιοδοτικών οργάνων για την ίδια διαφορά έχει μεγάλη σημασία για την καθιέρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού δικαστικού χώρου. Αντίθετα, οι προκύπτουσες παράλληλες διαδικασίες μπορούν να οδηγήσουν σε καθυστερήσεις, οι οποίες είναι εις βάρος της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

Περαιτέρω, όσον αφορά στις έννομες συνέπειες της συμφωνίας παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας, δεν πρέπει να παραβλέπουμε το γεγονός ότι δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις εκείνες, όπου ο συμβατικός προσδιορισμός του δικαστηρίου που θα δικάσει τη διαφορά, δεν οφείλεται τόσο στα δικονομικού χαρακτήρα πλεονεκτήματα του *forum*, όσο στα οφέλη που απονέμονται από το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο-

291. Βλ. *Αιμιλιανίδη*, Το νέο Ευρωπαϊκό Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο των συμβάσεων- σύμφωνα με τον Κανονισμό Ρώμη Ι, 2009, 78.

292. Εξαιρούνται τα δικαστήρια που στηρίζουν την αρμοδιότητά τους στο άρθρ. 22 του Κανονισμού, το οποίο εγκαθιδρύει αποκλειστική διεθνή δικαιοδοσία και δεν θίγεται από τις συμφωνίες παρεκτάσεως.

293. *Kuipers*, *General Law Journal* 2009, 1508.

ο²⁹⁴. Στο παρελθόν ήταν αρκετά σύνηθες στην πράξη, αποτελώντας μάλιστα γενικό κανόνα διεθνώς αναγνωρισμένο, να συνδέεται ο συμβατικός προσδιορισμός δικαστηρίου με την επιλογή εφαρμοστέου δικαίου, με την επιθυμία δηλαδή των συμβαλλομένων να δουν και στην ουσία της υποθέσεως να εφαρμόζεται το δίκαιο του *forum* (*qui eligit iudicem, eligit ius*). Η υπαγωγή της υποθέσεως στη διεθνή δικαιοδοσία συγκεκριμένης πολιτείας είχε ως αποτέλεσμα τα μέρη να οδηγούνται μέσω του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του *forum* σ' ένα γνωστό και ευνοϊκό για τα συμφέροντά τους ουσιαστικό δίκαιο. Επιπλέον, καθίστατο ευχερέστερο και το έργο των δικαστών, οι οποίοι καλούνταν να εφαρμόσουν το εσωτερικό τους δίκαιο, που εφήρμοζαν σε καθημερινή βάση και γνώριζαν καλύτερα από κάθε άλλο. Σήμερα, ο παραπάνω κανόνας θεωρείται σε γενικές γραμμές ξεπερασμένος, ιδίως στα πλαίσια του Κανονισμού Ρώμη Ι, ο οποίος αποσυνδέει πλήρως την επιλογή δικαστηρίου από τον προσδιορισμό του εφαρμοστέου στην επίδικη διαφορά δικαίου. Ο εθνικός δικαστής, ο οποίος καλείται με τη συμφωνία παρεκτάσεως να αναλάβει την επίδικη υπόθεση, δε δύναται να αρνηθεί την εκδίκασή της με το πρόσχημα ότι εν προκειμένω εφαρμόζεται αλλοδαπό ουσιαστικό δίκαιο²⁹⁵, αλλά υποχρεούται να εφαρμόσει οποιοδήποτε εθνικό δίκαιο υποδεικνύεται ως εφαρμοστέο από τον Κανονισμό 593/2008²⁹⁶.

6. Δέσμευση του τρίτου

Όσον αφορά στη δέσμευση των τρίτων, επισημαίνουμε ότι η ρήτρα παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας, ως αποτέλεσμα της ιδιωτικής αυτονομίας των μερών, δεσμεύει κατ' αρχήν μόνο τους συμβαλλομένους, ενώ κατ' εξαίρεση σε ορισμένες περιπτώσεις επεκτείνεται και σε τρίτα πρόσωπα. Το ζήτημα της ισχύος της ρήτρας δικαιοδοσίας έναντι των τρίτων προσώπων, το οποίο συναντάται συνηθέστερα σε υποθέσεις μεταφοράς εμπορευμάτων (λόγω της νομικής φύσης²⁹⁷ της σχετικής σύμβασης) κρίνεται κατά το δίκαιο που διέπει την επίδικη σύμβαση σύμφωνα με τον Κανονισμό Ρώμη Ι. Η παραδοχή ότι η συμφωνία παρεκτάσεως, ακόμα κι όταν περιλαμβάνεται ως όρος σε ουσιαστικού δικαίου σύμβαση, επηρεάζει την πορεία της δίκης όταν αναφύει η διαφορά και εκδηλώνει τις συνέπειές της στο χώρο του δικονομικού δικαίου, θεμελιώνει απόλυτα την κρατούσα άποψη που χαρακτηρίζει τη σχετική σύμβαση καθαρά δικονομική. Η εξακρίβωση των υποκειμενικών της ορίων, έχει ως αναγκαία α-

294. Σαχπεκίδου, 2000, 229-230.

295. Βλ. λεπτομερέστερα για το ζήτημα αυτό Μουσταίρα, *Forum non conveniens*, 1995.

296. Σαχπεκίδου, 2000, 231.

297. Η σύμβαση μεταφοράς αποτελεί σύμβαση υπέρ τρίτου και δη γνήσια με την έννοια του άρθρ. 411 ΑΚ, αφού προσπορίζει στο δικαιούχο τρίτο (παραλήπτη) ευθεία αξίωση να απαιτήσει την προς αυτόν εκπλήρωση της παροχής. Ως εκ τούτου είναι αναμενόμενο να ανακύπτει συχνά μεταξύ των εμπλεκομένων στη μεταφορά προσώπων το ζήτημα της δεσμεύσεως των τρίτων από τη συμφωνία μετατόπισης της διεθνούς δικαιοδοσίας.

φετηρία το επιτρεπτό των δικονομικών συμβάσεων και τη δυνατότητα να εφαρμοσθούν ουσιαστικού δικαίου κανόνες στις δικονομικές συμβάσεις. Η δικονομική θεωρία αποδέχθηκε το επιτρεπτό των δικονομικών συμβάσεων, με την επισημάνση ότι η σύμβαση δεν αποτελεί δικαϊκό φαινόμενο του ουσιαστικού μόνο δικαίου. Ο ενδεχόμενος δικονομικός της χαρακτήρας δεν αναιρείται ούτε νοθεύεται από την επέλευση και ουσιαστικού δικαίου συνεπειών, ούτε επηρεάζεται από τη διαμόρφωση του πραγματικού της συμβάσεως.

Η προβληματική των υποκειμενικών ορίων ισχύος των δικονομικών συμβάσεων ανακύπτει σε όλες τις δικονομικές συμβάσεις, όπως και στις συμφωνίες παρεκτάσεως, ορώμενη δε από τη σκοπιά του ουσιαστικού δικαίου καταλαμβάνει κάθε περίπτωση μεταβολής των αρχικών υποκειμένων της έννομης σχέσεως (λ.χ. καθολική ή ειδική διαδοχή) ή διευρύνσεως του ενοχικού δεσμού (λ.χ. σύμβαση υπέρ τρίτου)²⁹⁸. Οι μεγαλύτερες δυσκολίες συναντώνται στις περιπτώσεις που η ρήτρα παρεκτάσεως καθιερώνει αποκλειστική διεθνή δικαιοδοσία και επιβαρύνει τη δικονομική θέση του τρίτου, δεδομένου ότι τον υποχρεώνει να απευθυνθεί μόνο στα δικαστήρια του συμφωνηθέντος τόπου. Τότε, η εν λόγω ρήτρα παρεκτάσεως λαμβάνει το χαρακτήρα συμβάσεως σε βάρος τρίτου με την έννοια του άρθρ. 415 ΑΚ. Το ζήτημα που τίθεται είναι αν το δικονομικό δίκαιο επιτρέπει τη σύναψη συμβάσεων σε βάρος τρίτου. Γίνεται δεκτό ότι για την επιτρεπτή και έγκυρη κατάρτιση μιας δικονομικής συμβάσεως απαιτείται να συνομολογείται σε τέτοιο χρονικό σημείο, ώστε οι συνέπειές της να είναι ορατές για τους συμβαλλομένους, καθώς και τους μελλοντικούς διαδίκους. Κανένα από τα μέρη δεν πρέπει να στερείται της αντικειμενικής δυνατότητας να προβλέψει κατά το χρόνο καταρτίσεως της συμφωνίας παρεκτάσεως τα όρια δεσμεύσεως του. Εν προκειμένω στη ρήτρα παρεκτάσεως, δεν παρέχεται στον τρίτο η δυνατότητα ούτε να συγκαθορίσει τη διεθνή δικαιοδοσία, αλλά ούτε και να προβλέψει τις συνέπειες της σχετικής συμφωνίας, αφού είναι αμέτοχος στην κύρια σύμβαση που την ενσωματώνει. Με βάση τα ανωτέρω, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι τα τρίτα πρόσωπα δε δεσμεύονται κατά κανόνα από τη ρήτρα παρεκτάσεως στις περιπτώσεις που αυτή λαμβάνει τη μορφή σύμβασης σε βάρος τρίτου, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά από το ίδιο το κείμενο της συμβάσεως ή από κάποια ειδική διάταξη νόμου του εφαρμοστέου στη σύμβαση δικαίου²⁹⁹.

298. Απαλαγάκη, ΕλλΔνη 1993, 267.

299. Briggs, 2008, 266. Βλ. απόφ. 19.6.1984, υπόθ. C-71/1983, *Tilly Rush/Nova*, ΣυλλΝομολ 1984, I-2435), όπου το ΔΕΚ δέχθηκε ότι είναι επιτρεπτή η επίκληση της ενσωματωμένης σε διεθνή φορτωτική ρήτρας παρεκτάσεως σε βάρος των τρίτων κομιστών, οι οποίοι αντλούν δικαιώματα από αυτήν, υπό τον όρο ότι κατά το εφαρμοστέο στην επίδικη σχέση ουσιαστικό δίκαιο ο τρίτος κομιστής (παραλήπτης του φορτίου, ασφαλιστής κλπ.) υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του αρχικού φορτωτή. Για το ζήτημα αυτό, βλ. επίσης ΕφΑθ 10165/1984, ΕΕμπΔ 1985, 489· ΕφΘεσ 1505/1987, ΕΕμπΔ 1988, 103.

Αυτό που μένει τώρα να διευκρινιστεί είναι κατά πόσο δεσμεύονται ή κατ' ακριβολογία επωφελούνται, τα τρίτα πρόσωπα στις περιπτώσεις που η ρήτρα παρεκτάσεως λαμβάνει τη μορφή συμβάσεως υπέρ τρίτου με την έννοια των άρθρ. 410 επ ΑΚ. Στην άποψη περί δεσμεύσεως του υπερού η σύμβαση από τη ρήτρα παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας θα καταλήξουμε αν ανατρέξουμε στο πεδίο του δικονομικού δικαίου. Στο δικονομικό δίκαιο τα υποκειμενικά όρια ισχύος των συμφωνιών παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας συμπίπτουν περισσότερο με τα υποκειμενικά όρια ισχύος του δεδικασμένου των άρθρ. 325 επ ΚΠολΔ. Υπό το πρίσμα των σχετικών με το δεδικασμένο διατάξεων και της σύγχρονης διδασκαλίας για την ισχύ του ευνοϊκού δεδικασμένου σε πρόσωπα που δεν μετείχαν στη δίκη, γίνεται δεκτό ότι σε μια σύμβαση υπέρ τρίτου, όπως είναι η σύμβαση μεταφοράς, ο υπερού η σύμβαση έχει δικαίωμα να κάνει χρήση της ρήτρας παρεκτάσεως που τον ευνοεί, δεν δεσμεύεται όμως από τη ρήτρα παρεκτάσεως που τον περιορίζει στην ελεύθερη επιλογή του κατά τόπο αρμόδιου δικαστηρίου ή θεμελιώνει σε βάρος του άλλη πέρα των νομίμων γενικών ή ειδικών δωσιδικιών³⁰⁰. Έτσι, σε μια σύμβαση διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων στην οποία ενσωματώνεται ρήτρα παρεκτάσεως υπέρ των δικαστηρίων του τόπου κατοικίας του παραλήπτη ως τόπου προορισμού του φορτίου, ο παραλήπτης μολονότι δεν μετέχει στην κατάρτιση της σύμβασης μεταφοράς, ούτε καθίσταται κοινωνός, δηλαδή εις ολόκληρον συνδικαιούχος του αποστολέα, ούτε, τέλος, επέχει θέση καθολικού ή ειδικού του διαδόχου, εντούτοις δύναται να επωφεληθεί από τη σχετική ρήτρα και να απευθυνθεί στα δικαστήρια της χώρας του, αξιώνοντας από το μεταφορέα την προσήκουσα εκπλήρωση της μεταφοράς ή/και αποζημίωση για την τυχόν απώλεια ή φθορά των εμπορευμάτων ή την καθυστέρηση κατά την παράδοσή τους.

7. Τόπος εκπλήρωσης και παρέκταση δικαιοδοσίας

Κατά παρέκκλιση των όσων εκτέθηκαν ανωτέρω, ο υπερού η σύμβαση τρίτος δύναται να δεσμευθεί και "έμμεσα" (χωρίς δηλ. να υφίσταται συμφωνία παρέκτασης) σε ορισμένο κατά τόπο αρμόδιο δικαστήριο, όταν οι συμβαλλόμενοι ορίσουν, κατά την έννοια του άρθρ. 5 §1β του Κανονισμού 44/2001, διαφορετικό τόπο εκπλήρωσης της παροχής από τον τόπο κατοικίας του. Όπως ειπώθηκε ήδη, δυνάμει του άρθρ. 5 §1 του Κανονισμού 44/2001 σε διαφορές εκ συμβάσεως αρμόδιο είναι το δικαστήριο του τόπου εκπληρώσεως της παροχής. Οι συμφωνίες καθορισμού του τόπου εκπληρώσεως θεμελιώνουν συνεπώς, όπως και η παρέκταση, τη διεθνή δικαιοδοσία στις συμβατικές διαφορές. Τέτοιου είδους συμφωνίες δεσμεύουν βέβαια τον τρίτο, δεν

³⁰⁰. Απαλαγάκη, ΕλλΔνη 1993, 273.

μπορούν όμως να εξομοιωθούν από άποψη συνεπειών με τη ρήτρα παρεκτάσεως του άρθρ. 23 του Κανονισμού, κυρίως γιατί δεν καθιερώνουν ποτέ αποκλειστική, αλλά μόνο συντρέχουσα με τις λοιπές νόμιμες γενικές ή ειδικές δωσιδικίες. Απο' κει και πέρα αποτελεί ζήτημα *in concreto* ελεγχόμενο κατά πόσο οι συμβαλλόμενοι δεν αρκέστηκαν στον προσδιορισμό του τόπου εκπληρώσεως της παροχής, αλλά θέλησαν να προσδώσουν αποκλειστική αρμοδιότητα σε συγκεκριμένο δικαστήριο, οπότε η συμφωνία τους είναι έγκυρη, μόνο εάν ανταποκρίνεται στους τυπικούς όρους του άρθρ. 23. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, η συμφωνία για τον τόπο εκπληρώσεως της παροχής τεκμαίρεται ότι ενέχει λανθάνουσα συμφωνία περί παρεκτάσεως της κατά τόπον αρμοδιότητας³⁰¹.

Όσον αφορά στη σχέση ανάμεσα στις διατάξεις των άρθρ. 5 §1 και 23 του Κανονισμού, που εξετάστηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσης, γίνεται δεκτό ότι οι δύο διατάξεις εμπνέονται από διαφορετικές αρχές και επιδιώκουν διαφορετικούς στόχους. Για το λόγο αυτό, η διάταξη του άρθρ. 23 δεν χρειάζεται να επηρεάσει με τις αυστηρές τυπικές της προϋποθέσεις την εφαρμογή του άρθρ. 5 §1 του Κανονισμού. Έχει κριθεί ότι στις περιπτώσεις που ο τόπος εκτέλεσης της σύμβασης καθορίζεται από τους συμβαλλομένους με συμφωνία έγκυρη κατά το εφαρμοστέο στη σύμβαση εθνικό δίκαιο, το δικαστήριο του τόπου αυτού θα διαθέτει διεθνή δικαιοδοσία σύμφωνα με το άρθρ. 5 §1 και όχι το άρθρ. 23 του Κανονισμού³⁰². Άρα, εν προκειμένω, δεν θα απαιτείται να τηρηθούν και οι τυπικές προϋποθέσεις για την παρέκταση. Το ζήτημα γίνεται κρίσιμο όταν η επίδικη συμφωνία για τον τόπο εκπληρώσεως της παροχής δεν εμφανίζει στην πραγματικότητα κανέναν ουσιαστικό σύνδεσμο με τη συμβατική σχέση, αλλά καταρτίζεται για να καλύψει δικονομικά θέματα, δηλαδή την, κατά παράκαμψη των τυπικών προϋποθέσεων του άρθρ. 23, δικονομική μετατόπιση της υποθέσεως από ένα κράτος σε ένα άλλο προκειμένου να επωφεληθούν οι διάδικοι από τα πλεονεκτήματα εκδικάσεως της υποθέσεως ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου αυτού³⁰³. Δεδομένου ότι οι πιθανότητες συστηματικής καταστρατηγήσεως των προβλεπόμενων για την παρέκταση εγγυήσεων είναι πολύ μεγάλες, γίνεται δεκτό ότι οι συμφωνίες που δεν υποδεικνύουν τον πραγματικό, αλλά έναν πλασματικό τόπο εκπληρώσεως της παροχής έχουν ως στόχο την παρέκταση της διεθνούς δικαιοδοσίας και συνεπώς είναι έγκυρες μόνο όταν τηρούν τις τυπικές προϋποθέσεις του άρθρ. 23 του Κανονισμού, άλλως καθίστανται άκυρες³⁰⁴.

8. Ρήτρες παρέκτασης στη φορτωτική (ιδίως θαλάσσια)

301. ΠΠρΘεσ 24779/1996, Αρμ 1997, 1272.

302. Απόφ. 17.1.1980, υπόθ. C-56/1979, *Zelger/Salinitri*, ΣυλλΝομολ 1980, I-89 επ.

303. *Σαχπεκίδου*, 2000, 199.

304. *Magnus/Mankowski*, 2007, 387.

Ιδιαίτερο πρακτικό ενδιαφέρον παρουσιάζει η μετατόπιση της διεθνούς δικαιοδοσίας στις συμβάσεις μεταφοράς, αποτελώντας σύνηθες αντικείμενο των ρητρών που αναγράφονται στερεότυπα στις εκδιδόμενες φορτωτικές. Ειδικά, τα τελευταία χρόνια με τη ραγδαία αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών, η ρήτρα παρεκτάσεως σε φορτωτική έχει αναδειχθεί σε ζήτημα μεγάλης πρακτικής σημασίας. Η προβληματική επικεντρώνεται κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές. Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς αποτελεί την κυριότερη κερδοφόρα έννομη σχέση στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Συνδέεται συχνότατα με αλλοδαπές έννομες τάξεις λόγω του ότι κατά κανόνα το πλοίο κινείται στο χώρο πλειόνων πολιτειών και προσεγγίζει ξένα λιμάνια. Ενόψει λοιπόν του διεθνούς χαρακτήρα του θαλάσσιου εμπορίου, τουλάχιστον σ' αυτό που διενεργείται από ποντοπόρα και μεσογειακά φορτηγά πλοία, συχνό είναι το φαινόμενο της παρέκτασης της διεθνούς δικαιοδοσίας υπέρ του δικαστηρίου όπου βρίσκεται το κέντρο της επαγγελματικής δραστηριότητας του θαλάσσιου μεταφορέα. Αυτό αποτελεί, άλλωστε, ειδικότερη έκφανση της εμπορικής συνήθειας να περιλαμβάνονται στις φορτωτικές όροι περισσότερο ευνοϊκοί για το θαλάσσιο μεταφορέα και λιγότερο για τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη.

Όπως ακριβώς συμβαίνει και με όλες τις συμβάσεις μεταφοράς, έτσι και στη θαλάσσια μεταφορά, η παρέκταση εμφανίζεται συνήθως ως ρήτρα περιεχόμενη, μαζί με άλλες ειδικότερες συμφωνίες που αφορούν στη μεταφορά καθ' εαυτήν, στους έντυπους όρους της θαλάσσιας φορτωτικής³⁰⁵. Η θαλάσσια φορτωτική συνιστά το έγγραφο στο οποίο ο θαλάσσιος μεταφορέας 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 του προορισμού του. Πέρα από την αποδεικτική της λειτουργία ως προς τη φόρτωση των εμπορευμάτων, η φορτωτική αποτελεί πιστωτικό τίτλο (document of title) που εμπεριέχει δικαίωμα νομής του κομιστή της στα εμπορεύματα που αναφέρονται σ' αυτή³⁰⁶. Με τη μεταβίβασή της μεταβιβάζεται η νομή των εμπορευμάτων, καθώς και εμπράγματα δικαιώματα σ' αυτή. Αυτή η συνύπαρξη της ρήτρας παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας με άλλους όρους της φορτωτικής δεν προδικάζει, ωστόσο, την ομοειδή νομική μεταχείριση των δύο συμβατικών μορφωμάτων.

305. Δεν είναι απαραίτητο η ρήτρα παρέκτασης, καθώς και οι υπόλοιποι έντυποι όροι της φορτωτικής να περιλαμβάνονται στο κείμενο της κύριας σύμβασης μεταφοράς. Στην πράξη το συνήθως συμβαίνει να περιλαμβάνεται στην πρώτη και μόνη σελίδα του σώματος της φορτωτικής παραπομπή (ειδική μνεία) στους έντυπους όρους της, οι οποίοι επισυνάπτονται στη συνέχεια σε ξεχωριστό κείμενο και οι οποίοι θεωρούνται ότι ενσωματώνονται σ' αυτή (τακτική short form).

306. Κοροτζής, Η ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας στη θαλάσσια φορτωτική και στη σύμβαση ναυτολόγησης, ΕλλΔνη 1997, 508.

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσης, η φορτωτική συνιστά απλώς αποδεικτικό έγγραφο της συμβάσεως μεταφοράς και ως εκ τούτου η μη έκδοσή της δεν καθιστά άκυρη τη σύμβαση. Καίτοι δεν έχουμε συστατικό τύπο για τη σύμβαση μεταφοράς εν συνόλω, εντούτοις ειδικά για τη ρήτρα παρεκτάσεως της διεθνούς δικαιοδοσίας, το άρθρ. 23 του Κανονισμού 44/2001 αξιώνει την τήρηση ορισμένου τύπου. Στις (ελάχιστες) περιπτώσεις, λοιπόν, που δεν εκδίδεται φορτωτική, τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να προβούν είτε σε χειρόγραφη αποτύπωση της συμφωνίας παρεκτάσεως (λ.χ. με τη μορφή ιδιωτικού συμφωνητικού) είτε σε προφορική συμφωνία με μεταγενέστερη έγγραφη επιβεβαίωση (λ.χ. ανταλλαγή επιστολών μέσω φαξ).

Το πρώτο ιδιότυπο χαρακτηριστικό που συναντά ο θεωρητικός του δικαίου στη θαλάσσια φορτωτική είναι το ότι το έγγραφο αυτό, καίτοι αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο της συμβάσεως και των όρων της, κατά παγκόσμια πρακτική αιώνων και επικύρωση της πρακτικής αυτής από τις νομοθεσίες των περισσότερων κρατών του κόσμου, εκδίδεται και υπογράφεται μονομερώς από τον πλοίαρχο ή από το θαλάσσιο μεταφορέα ή από τον αντιπρόσωπο (πράκτορα) του τελευταίου³⁰⁷, χωρίς να καθίσταται απαραίτητη η υπογραφή της και από το φορτωτή³⁰⁸. Η φορτωτική είναι έγκυρη ως ιδιωτικό έγγραφο, αρκεί να φέρει την υπογραφή του εκδότη της. Επιπροσθέτως, στη μακροχρόνια ναυτιλιακή πρακτική παρατηρείται το φαινόμενο να περιλαμβάνεται στην πρώτη και μόνη σελίδα του σώματος της φορτωτικής παραπομπή (ειδική μνεία) στους έντυπους όρους της, οι οποίοι επισυνάπτονται στη συνέχεια σε ξεχωριστό κείμενο και οι οποίοι θεωρούνται ότι ενσωματώνονται σ' αυτή (short form)³⁰⁹. Από' κει και πέρα, η εναλλακτική αλλά λιγότερο συνήθης στην πράξη τακτική που συναντάμε είναι να περιλαμβάνει ο μεταφορέας πλήρη παράθεση του περιεχομένου των έντυπων όρων στην πίσω όψη της φορτωτικής (long form). Σε κάθε περίπτωση, οι όροι αυτοί είναι συνήθως πολλοί, σημαντικοί για την αποδεικτική αξία του εγγράφου και δεσμευτικοί για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Ο ως άνω ιδιόρρυθμος τρόπος καταρτίσεως της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς αποτελεί συνέπεια της ανάγκης εμπορευσιμότητας της φορτωτικής. Προκειμένου να κυκλοφορεί η φορτωτική με ταχύτητα και να μεταβιβάζεται με ευκολία, χρειάζεται η μεγαλύτερη δυνατή απλότητα κατά την έκδοσή της. Επιπλέον η μεγάλη κινητικότητα του πλοίου, το οποίο συνήθως παραλαμβάνει και ξεφορτώνει εμπορεύματα σε πολλές διαφορετικές χώρες, θα περιέπλεκε σε μεγάλο βαθμό την κατάσταση, αν δεν

307. Βλ. άρθρ. 3 §3 Κανόνων Χάγης-Βίσπυ.

308. Αυτό γίνεται δεκτό από την πλειοψηφία των ελληνικών δικαστηρίων κατά παρέκκλιση από το άρθρ. 43 ΚΠολΔ, βλ. ενδεικτικά ΕφΑθ 4933/1977, ΕΝΔ 1978, 80· ΠΠρΠειρ 1553/1990, ΕΝΔ 1990, 269.

309. Κοροτζής, ΕλλΔνη 1997, 509.

συγκεντρώνονταν όλες οι δικαστικές αγωγές σε βάρος του μεταφορέα σε ένα μόνο δικαστήριο ή στα δικαστήρια μιας χώρας με την προσθήκη ορισμένης ρήτρας παρεκτάσεως³¹⁰. Σε διαφορετική περίπτωση θα έπρεπε ο μεταφορέας να οδηγείται για κάθε πρόβλημα στα δικαστήρια διαφορετικών τόπων. Αντιλαμβανόμαστε, λοιπόν, ότι η προσθήκη (στη φορτωτική) του συμβατικού όρου, με τον οποίο η διεθνής δικαιοδοσία παρεκτείνεται υπέρ των δικαστηρίων του τόπου άσκησης της επιχειρηματικής του δραστηριότητας, αποτελεί για το θαλάσσιο μεταφορέα εμπορική συνήθεια ζωτικής σημασίας, καθώς του παρέχει τη δυνατότητα να εκδικάζει τις εις βάρος του διαφορές στον τόπο και (συνήθως) σύμφωνα με το δίκαιο, που αυτός γνωρίζει, ώστε να είναι σε θέση να προσδιορίζει εκ των προτέρων τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του.

Γίνεται επομένως δεκτό ότι στο βωμό της ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών και της ενίσχυσης της δικαιοσύνης ασφάλειας των μεταφορέων, έχει επικρατήσει παγκοσμίως η μονομερής υπογραφή της φορτωτικής με ρήτρα παρεκτάσεως. Η υπογραφή της φορτωτικής από το φορτωτή δεν απαιτείται. Παρ' όλα αυτά ο τελευταίος δεσμεύεται. Λόγω της διαδεδομένης και ευρείας τήρησής της, η πρακτική αυτή εξισώνεται πλέον από το μεγαλύτερο μέρος της θεωρίας και της νομολογίας προς έγκυρη κατάρτιση συμφωνίας παρεκτάσεως, ως εμπίπτουσα στην περίπτωση γ' του άρθρ. 23 §1 του Κανονισμού 44/2001 που αφορά στις συνήθειες του διεθνούς εμπορίου. Θεωρείται δηλαδή ότι ανταποκρίνεται στις συνήθειες του διεθνούς εμπορίου, που τα μέρη γνωρίζουν ή οφείλουν να γνωρίζουν. Απώτερος στόχος της αντίληψης αυτής είναι η βελτίωση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς σε συνδυασμό με την ευχέρεια επίτευξης κατά το δυνατόν συμφορότερου ναύλου. Ο σκοπός αυτός όμως δεν επιτυγχάνεται, όταν το νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει τους όρους της θαλάσσιας μεταφοράς (λ.χ. τη δικαιοδοσία για τις μελλοντικές διαφορές), δημιουργεί αβέβαια αποτελέσματα και κινδύνους ζημιών για το ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη³¹¹. Η δικονομική προστασία του ενάγοντος (φορτωτή, παραλήπτη ή ασφαλιστή των εμπορευμάτων), που τεκμαίρεται ως το ασθενέστερο συμβαλλόμενο μέρος στις διεθνείς μεταφορές είναι αρχές που καμία έννομη τάξη δεν μπορεί να παραβλέπει. Μολονότι στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς τα μέρη είναι συνήθως οικονομικά εύρωστα και δεν διαφέρουν στη δυνατότητα πρόσληψης ικανού νομικού παραστάτη, εντούτοις, κατά τη γνώμη μας, η διαπραγματευτική θέση του μεταφορέα είναι ισχυρότερη. Ο φορτωτής των εμπορευμάτων αποτελεί προστατευτέο συμβαλλόμενο μέρος και κρίνεται αναγκαίο να ειδοποιείται από το θαλάσσιο μεταφορέα για την ύπαρξη ρήτρας

310. Σαχπεκίδου, 2000, 177.

311. Κοροτζής, ΕλλΔνη 1997, 522.

αποκλειστικής δικαιοδοσίας στους έντυπους όρους της φορτωτικής (αναλογική εφαρμογή των άρθρ. 197 και 288 ΑΚ)³¹².

Έτσι, παρά την ευρύτερη αποδοχή της ανωτέρω πρακτικής, είναι φυσικό να διερωτάται κανείς εάν είναι δίκαιο και σκόπιμο οι ρήτρες αυτές να επιτρέπονται και να θεωρούνται δεσμευτικές για το φορτωτή και τους τρίτους ενδιαφερομένους ή αν θα πρέπει να προστατευθεί ο φορτωτής και οι διάδοχοί του στα δικαιώματα από και πάνω στη φορτωτική, με τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό των ρητρών παρέκτασης που υπογράφονται μονομερώς από τους μεταφορείς ή τους πλοιάρχους. Διατυπώνεται η άποψη ότι η ως άνω αναλυθείσα καθιερωμένη πρακτική παραμερίζει βασικούς κανόνες του παραδοσιακού αστικού δικαίου, όπως λ.χ. το άρθρ. 160 §2 ΑΚ που προβλέπει ότι αν πρόκειται για σύμβαση, η υπογραφή των συμβαλλομένων πρέπει να τίθεται στο ίδιο έγγραφο, άλλως, αν συνταχθούν για τη σύμβαση περισσότερα πρωτότυπα, τίθεται η υπογραφή του κάθε μέρους στο έγγραφο που προορίζεται για το άλλο³¹³. Είναι γεγονός ότι η ρήτρα παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας που είναι ενσωματωμένη απλώς στη φορτωτική και δεν σχετίζεται με τη λειτουργία αυτής ως αξιογράφου, έχει το χαρακτήρα συμβάσεως αυτοτελούς³¹⁴ και αυτόνομης έναντι της κύριας συμβάσεως της θαλάσσιας μεταφοράς³¹⁵. Αποτελώντας, λοιπόν, ξεχωριστή και ιδιαίτερη σύμβαση, πρέπει η σχετική συμφωνία να θεωρείται έγκυρη όταν η φορτωτική φέρει τις υπογραφές και των δύο συμβαλλόμενων πλευρών, δηλαδή του μεταφορέα ή του πλοιάρχου από τη μια και του φορτωτή ή του παραλήπτη των εμπορευμάτων, από την άλλη.

Με βάση τα ανωτέρω, γίνεται δεκτό ότι οι ανυπόγραφοι έντυποι όροι της φορτωτικής μολοντί δεσμεύουν εν συνόλω το φορτωτή και τους επόμενους κομιστές της, εντούτοις δεν παράγουν ανάλογη δέσμευση οπωσδήποτε και ως προς τη ρήτρα παρεκτάσεως, η οποία επίσης εκφαίνεται ως έντυπος όρος της φορτωτικής, αλλά η εγκυρότητα και η δεσμευτικότητα της συμφωνίας επιλογής δικαστηρίου πρέπει να ελέγχεται αυτοτελώς σε συνάρτηση προς την αποστολή της, καθώς και τις επιταγές (τυ-

312. Δωρής, 1988, 26-27.

313. Επιπλέον, ο φορτωτής προστατεύεται και με τις διατάξεις ΑΚ 178, 179, 332 και 281, οι οποίες θέτουν περιορισμούς στην ιδιωτική αυτονομία των συμβαλλομένων και αντιστρατεύονται την αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων (άρθρ. 361 ΑΚ).

314. Η αυτοτέλεια της συμφωνίας παρεκτάσεως εκδηλώνεται κατά βάση προς δύο κατευθύνσεις, ως προς το κύρος της και το εφαρμοστέο σ' αυτήν δίκαιο, το οποίο κρίνεται ανεξάρτητα και όχι σε σχέση με την κύρια σύμβαση. Για το ζήτημα της αυτοτέλειας βλ. λεπτομερέστερα σε Δωρής, 1988, 200 επ.

315. ΑΠ 884/1994, ΕλλΔνη 1996, 605. Στην απόφαση αυτή ο Άρειος Πάγος έκρινε τη ρήτρα δικαιοδοσίας υπέρ του ρωσικού δικαστηρίου άκυρη, στηρίζοντας την κρίση του στη διάταξη του άρθρ. 160 §2 ΑΚ. Το ακυρωτικό δικαστήριο δεν έλαβε υπόψη του τη φύση της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς και την πάγια ναυτιλιακή πρακτική της απόδειξής της με φορτωτική εκδιδόμενη από το ένα μόνο μέρος.

πικού κύρους) του άρθρ. 23³¹⁶. Η ρήτρα παρεκτάσεως, ως δικονομική σύμβαση, επηρεάζει την έννομη σχέση της δίκης, ενώ οι υπόλοιποι όροι της φορτωτικής αφορούν στην ουσιαστική έννομη σχέση των συμβαλλομένων, ήτοι στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς καθ' εαυτή. Ζήτημα εγκυρότητας της ρήτρας παρεκτάσεως τίθεται για παράδειγμα, αν αυτή περιλαμβάνεται σε ειδική θέση στη φορτωτική, ώστε να διαχωρίζεται από το υπόλοιπο περιεχόμενό της και είναι γραμμένη με πολύ μικρά και δυσανάγνωστα τυπογραφικά στοιχεία. Τότε είναι πιθανόν να υποδηλώνεται η πρόθεση του μεταφορέα να εξαπατήσει τον αντισυμβαλλόμενο του και να προκύπτει η κρίση ότι η σχετική ρήτρα έχει τεθεί κατά κατάχρηση δικαιώματος από το μεταφορέα, ο οποίος συνήθως διατυπώνει τους σχετικούς όρους³¹⁷. Στην περίπτωση αυτή η συμφωνία παρεκτάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας θεωρείται άκυρη και ανίσχυρη, χωρίς όμως να θίγεται το κύρος του υπόλοιπου περιεχομένου της φορτωτικής. Η καταρτισθείσα σύμβαση μεταφοράς εξακολουθεί να παράγει τα έννομα αποτελέσματά της.

Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις διατυπωμένες απόψεις γύρω από το ζήτημα της εγκυρότητας της μονομερούς υπογραφής της ρήτρας παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας που ενσωματώνεται στο έγγραφο της φορτωτικής, από τη μια πλευρά καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι σοφά η πλειοψηφία της θεωρίας και της νομολογίας, καθώς και οι νομοθεσίες των περισσότερων κρατών της γης υπαγάγουν τη μονομερή έκδοση της φορτωτικής στις ευρέως γνωστές συνήθειες του διεθνούς εμπορίου κατά την έννοια του άρθρ. 23 §1γ' του Κανονισμού προς ικανοποίηση των αναγκών των συναλλαγών. Η φορτωτική πρέπει να εκδίδεται απλά και γρήγορα και να μεταβιβάζεται εύκολα. Τέτοια εμπορική συνήθεια είναι αδύνατο να είναι άγνωστη στα συμβαλλόμενα στη φορτωτική μέρη και, σε κάθε περίπτωση, αυτά είναι υποχρεωμένα να τη γνωρίζουν. Από την άλλη όμως υπάρχει η ανάγκη να αντιμετωπίζεται η συμφωνία παρεκτάσεως σαν μια ξεχωριστή σύμβαση, καθ' ότι η συνομολόγησή της επιφέρει συνήθως δυσμενείς δικονομικές συνέπειες στο συμβαλλόμενο που δεν την επιβάλλει (δηλ. το φορτωτή). Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, με τις ρήτρες παρεκτάσεως συμφωνείται συνήθως η δικαιοδοτική αρμοδιότητα των δικαστηρίων της έδρας του μεταφορέα. Προκειμένου λοιπόν να δεσμεύεται και το αδύναμο θεωρητικά μέρος της συμφωνίας, θα πρέπει να βεβαιώνεται από τις περιστάσεις ότι έχει λάβει ειδική ενημέρωση σχετικά με τη δυσμενή γι' αυτόν παρέκταση. Ο εκάστοτε δικάζων δικαστής θα πρέπει δηλαδή να εστιάζει στη δυνατότητα γνώσης της ύπαρξης της ρήτρας από το φορτωτή, ήτοι το μέρος, έναντι του οποίου γίνεται η επίκλησή της. Η υπογραφή

316. Κουσουλής, ΕΕμπΔ 1998, 219· Magnus/Mankowski, 2007, 424.

317. Τσάντης, Ρήτρες δικαιοδοσίας αλλοδαπού δικαστηρίου στις φορτωτικές θαλάσσιας μεταφοράς, ΕΕμπΔ 1996, 690.

της σχετικής ρήτηρας θεωρείται ως η ευχερέστερη απόδειξη. Σε περίπτωση που η ρήτρα δεν έχει την υπογραφή του φορτωτή υποστηρίζεται ότι καθίσταται ανίσχυρη.

Κατά τη γνώμη μας, ωστόσο, δεν χρειάζεται να είμαστε τόσο απόλυτοι στην τελική κρίση μας, δεδομένου ότι υπάρχουν περιπτώσεις, κατά τις οποίες οι συμβαλλόμενοι κατέχουν παρόμοια διαπραγματευτική ικανότητα και οικονομική ευρωστία και συνεπώς δεν καθίσταται απαραίτητο να αποκλειστεί η δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη της συμβάσεως μεταφοράς να ορίσουν το forum που εκείνα προτιμούν με το δέλεαρ της προστασίας και της εξασφάλισης των συμφερόντων του “αδύναμου” φορτωτή. Η κάθε περίπτωση πρέπει να εξετάζεται ξεχωριστά και να επαφίεται στην κρίση του δικαστηρίου του forum το ad hoc κρινόμενο ζήτημα κατά πόσο υπάρχει εκμετάλλευση και ανάγκη προστασίας του ασθενέστερου μέρους της σύμβασης μεταφοράς. Επικουρικά, μπορεί εν τέλει να υιοθετηθεί η άποψη, σύμφωνα με την οποία ο φορτωτής δεσμεύεται μεν από τη μονομερώς υπογεγραμμένη ρήτρα παρεκτάσεως που του επιβάλλει ο μεταφορέας, ωστόσο η σχετική ρήτρα δεν θεμελιώνει αποκλειστική διεθνή δικαιοδοσία των δικαστηρίων της έδρας του τελευταίου. Αντιθέτως, εγκαθιδρύεται συντρέχουσα διεθνής δικαιοδοσία, χωρίς να καταργούνται οι υπόλοιπες νόμιμες γενικές ή ειδικές δωσιδικίες που προβλέπονται στον Κανονισμό 44/2001. Αυτό έχει ως συνέπεια να παρέχεται στο φορτωτή η δυνατότητα να προβάλει τις αξιώσεις του σε βάρος του μεταφορέα και σε διαφορετικά από το παρεκτεινόμενο δικαστήριο (λ.χ. στο δικαστήριο του τόπου εκπλήρωσης της παροχής που συμπίπτει με τον τόπο κατοικίας του και αποκτά δικαιοδοσία δυνάμει της ειδικής δικαιοδοτικής βάσης του άρθρ. 5 §1 του Κανονισμού).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ανακεφαλαιώνοντας τα όσα εκτέθηκαν ανωτέρω στην παρούσα μελέτη μας, πρέπει να λεχθεί ότι οι διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων αποτελούν ομολογουμένως έναν από τους σπουδαιότερους παράγοντες της οικονομικής ζωής. Είναι αυτονόητο ότι ένα προϊόν, όσο πολυδάπανη και αν είναι η παραγωγή του, είναι αδύνατο να αποκτήσει κάποια αξία, αν δε μεταφερθεί ως τον καταναλωτή ή αν δε μεταφερθεί ο καταναλωτής κοντά στο αγαθό. Από εδώ πηγάζει και η τεράστια σημασία του κλάδου των μεταφορών. Συνιστούν τη βάση της ανταλλαγής και της κυκλοφορίας των αγαθών και χωρίς αυτές δεν υπάρχει οικονομική ζωή. Παράλληλα, οι μεταφορικές δραστηριότητες διαδραματίζουν και σπουδαίο κοινωνικό ρόλο, δεδομένου ότι συνεισφέρουν στη βαθύτερη ενοποίηση των κρατών μελών, επιτρέποντας τις ανταλλαγές, πολιτισμικές και υλικές. Απαραίτητη, όμως, προϋπόθεση για την ανάπτυξη των μεταφορών είναι η ύπαρξη και των αντίστοιχων υποδομών, χερσαίου, θαλάσσιου και αεροπορικού δικτύου, (όπως οι αυτοκινητόδρομοι, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια), η ύπαρξη ικανού αριθμού μέσων μεταφοράς (φορτηγά αυτοκίνητα, σιδηρόδρομοι, πλοία, αεροπλάνα κλπ.), καθώς και αντίστοιχη τεχνική και διοικητική υποδομή υποστήριξης αυτών. Γίνεται δεκτό ότι η αρτιότητα του δικτύου μεταφορών κάθε χώρας αποτελεί την πιο ασφαλή ένδειξη για το μέτρο της ανάπτυξής της, γι' αυτό και το ποιος στην ουσία ελέγχει το δίκτυο μιας χώρας, είναι δείκτης του ποιος ελέγχει και το σύνολο της οικονομίας της.

Συνοψίζοντας, τώρα, τα ειδικότερα συμπεράσματα που προέκυψαν κατά την ανάπτυξη της παρούσης, θα σταθούμε κατ' αρχήν στη διαπίστωση ότι η μεταφορά πραγμάτων από ένα κράτος σε άλλο θέτει δυσχερέστατα προβλήματα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου. Η σύνδεση των μεταφορών αυτών με περισσότερα του ενός κράτη γεννά ζητήματα αναφορικά με το ποιο δικαστήριο θα είναι αρμόδιο να επιλύσει τις διαφορές που ενδεχομένως θα ανακύψουν από τη σύμβαση μεταφοράς. Καταλήξαμε λοιπόν στην εκτίμηση ότι η δικαιοδοτική αρμοδιότητα των δικαστηρίων δύναται να καθοριστεί είτε με βάση τις Διεθνείς Συμβάσεις που διέπουν τις μεταφορές είτε δύναται των διατάξεων του Κανονισμού 44/2001, που ρυθμίζει τη διεθνή δικαιοδοσία σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, στις οποίες συγκαταλέγονται και οι εμπορευματικές μεταφορές. Στις περιπτώσεις που κανένα από τα εμπλεκόμενα στη διεθνή μεταφορά κράτη δεν αποτελεί κράτος μέλος της ΕΕ, τα πράγματα είναι σαφώς πιο ξεκάθαρα και απλά, με την έννοια ότι η διεθνής δικαιοδοσία ρυθμίζεται από τα διεθνή κείμενα των Συμβάσεων, αρκεί βέβαια τα κράτη αυτά να έχουν υπογράψει τις Διεθνείς Συμβάσεις. Από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ, οι ως άνω Συμ-

βάσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού δικαίου για την εκάστοτε εθνική έννομη τάξη.

Προβλήματα, όμως, ανακύπτουν όταν η μεταφορά συνδέεται με ορισμένο κράτος μέλος της ΕΕ και καθίσταται κοινοτική. Τότε οι διεθνείς διατάξεις των Συμβάσεων έρχονται σε σύγκρουση με τις κοινοτικές διατάξεις του Κανονισμού Βρυξέλλες Ι. Δεδομένου ότι ο Κανονισμός αποτελεί κανονιστική πράξη γενικής και αμέσου εφαρμογής και δεσμευτικής ισχύος για όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης, συμπεραίνουμε ότι οι διατάξεις του υπερισχύουν έναντι των αντίστοιχων διατάξεων των Διεθνών Συμβάσεων. Συνεπώς η διεθνής δικαιοδοσία στις εν λόγω διαφορές ρυθμίζεται κατ' αρχήν με βάση το άρθρ. 2 του Κανονισμού 44/2001, το οποίο καθιερώνει τη γενική δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου. Παράλληλα, εφόσον για τη μεταφορά των πραγμάτων απαιτείται η κατάρτιση ορισμένης σύμβασης, εφαρμόζεται και το άρθρ. 5 §1 που απονέμει ειδική συντρέχουσα δικαιοδοσία για τις διαφορές εκ συμβάσεως και ειδικότερα το στοιχείο β' του άρθρου αυτού, το οποίο προβλέπει ότι όταν πρόκειται για παροχή υπηρεσιών, όπως συμβαίνει με τις εμπορευματικές μεταφορές, δικαιοδοτική αρμοδιότητα αποκτούν, πέρα από τα δικαστήρια του τόπου κατοικίας του εναγομένου, και τα δικαστήρια του τόπου, όπου, δυνάμει της σύμβασης έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών. Διευκρινίζουμε, ωστόσο, ότι το ως άνω άρθρο τυγχάνει εφαρμογής μόνο στις περιπτώσεις που ο εναγόμενος κατοικεί σε κράτος μέλος της ΕΕ.

Σε κάθε περίπτωση, τα όσα εκτέθηκαν ανωτέρω για τα άρθρ. 2 και 5 του Κανονισμού 44/2001, ενδέχεται να έχουν μικρή πρακτική σημασία, αφού στην πλειοψηφία των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί κανόνα και «συνήθεια του διεθνούς εμπορίου» να περιλαμβάνονται στα έγγραφα μεταφοράς (θαλάσσια φορτωτική, δελτίο παραδόσεως κλπ.) συμφωνίες παρέκτασης της διεθνούς δικαιοδοσίας. Κατά τη γνώμη μας, ελάχιστες είναι σήμερα οι περιπτώσεις στις οποίες τα συμβαλλόμενα στη σύμβαση μεταφοράς μέρη δεν προβαίνουν σε επιλογή δικαστηρίου. Συνήθως η προσθήκη του συμβατικού αυτού όρου στους έντυπους όρους της φορτωτικής επιβάλλεται από το μεταφορέα. Τις περισσότερες δε φορές υπογράφεται μονομερώς από τον τελευταίο. Με τη σχετική ρήτρα η διεθνής δικαιοδοσία παρεκτείνεται υπέρ των δικαστηρίων του τόπου άσκησης της επιχειρηματικής του δραστηριότητας, γεγονός που αποτελεί για το μεταφορέα εμπορική πρακτική ζωτικής σημασίας, καθώς του παρέχει την ευχέρεια να εκδικάζει τις εις βάρος του αγωγές στον τόπο και (συνήθως) σύμφωνα με το δίκαιο, που αυτός γνωρίζει, ώστε να είναι σε θέση να προσδιορίζει εκ των προτέρων τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του.

Τίθεται, όμως, εν προκειμένω το ακόλουθο ζήτημα: Είναι έγκυρη και συνάμα ισχυρή μια συμφωνία παρεκτάσεως που ενσωματώνεται στους έντυπους όρους τις

φορτωτικής και υπογράφεται μονομερώς από το μεταφορέα; Πώς μπορούμε στις περιπτώσεις αυτές να είμαστε σίγουροι ότι ο φορτωτής έλαβε γνώση και αποδέχτηκε τη σχετική ρήτρα; Στο ζήτημα αυτό συνηγορήσαμε υπέρ της άποψης ότι η ως άνω πρακτική αποτελεί σήμερα ευρέως γνωστή («widely known») και διεθνώς αποδεκτή εμπορική συνήθεια και για το λόγο αυτό είναι αδύνατο να την αγνοούν τα συμβαλλόμενα στη φορτωτική μέρη, αντιθέτως μάλιστα αυτά είναι “υποχρεωμένα” να τη γνωρίζουν, ακόμη κι αν εισήλθαν πού πρόσφατα στην αγορά των διεθνών μεταφορών. Από την άλλη όμως πλευρά επισημάναμε ότι, εφόσον η προσθήκη της ρήτρας παρεκτάσεως επιβάλλεται μονομερώς από το θεωρητικά ισχυρότερο μέρος, το μεταφορέα, σε βάρος του θεωρητικά πιο αδύναμου μέρους, του φορτωτή, ο εκάστοτε δικάζων δικαστής που καλείται να επιλύσει τη σχετική με τη ρήτρα παρεκτάσεως διαφορά θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός και αυστηρός όσον αφορά στις προϋποθέσεις τυπικού και ουσιαστικού κύρους της υπό εξέταση συμφωνίας, καθώς ενδέχεται σε κάποιες περιπτώσεις ο φορτωτής λόγω απειρίας στον εμπορικό κλάδο να αγνοεί την ύπαρξη της ως άνω συνήθειας και να μην έχει καν αντιληφθεί την ενσωμάτωση της σχετικής ρήτρας στο έγγραφο της φορτωτικής. Με άλλα λόγια, ενδέχεται να μην υφίσταται σύμπτωση και ταύτιση βουλήσεων και από τις δύο συμβαλλόμενες πλευρές. Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι δεν πρέπει να είμαστε απόλυτοι στην κρίση μας, αλλά θα πρέπει η κάθε υπόθεση και τα πραγματικά περιστατικά της να εξετάζονται *ad hoc*.

Προτού ολοκληρώσουμε στο σημείο αυτό την εισήγησή μας, κρίνουμε σκόπιμο να διευκρινίσουμε ότι οι απαντήσεις που δόθηκαν στα διάφορα ερωτήματα που ανέκυψαν, τις περισσότερες φορές, δεν είναι μοναδικές, αλλά ποικίλλουν απεριόριστα. Οι κοινοτικές πράξεις, οι διεθνείς συμβάσεις και τα εθνικά δίκαια προσφέρουν συχνά αντιφατικές λύσεις, που σε καμία περίπτωση δεν εξασφαλίζουν προβλέψιμη και δίκαιη επίλυση των διαφορών. Ειδικά στον τομέα των διεθνών μεταφορών, οι αποκλίσεις των κανόνων μπορεί να προκαλέσουν τον κλονισμό της εμπιστοσύνης των μεταφορικών εταιρειών και των φορτωτών, κάτι που θα είχε αρνητικά αποτελέσματα για το διεθνές εμπόριο και κατ’ επέκταση για το σύνολο της σύγχρονης οικονομίας. Με τα δεδομένα αυτά δημιουργείται η ανάγκη θέσπισης ενός ενιαίου ρυθμιστικού πλαισίου για τις διεθνείς και κοινοτικές μεταφορές, κατά τρόπο ώστε οι σύγχρονοι κανόνες του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου να ανταποκρίνονται στις συνθήκες που έχει προκαλέσει η αλματώδης ανάπτυξη της τεχνολογίας και η εντυπωσιακή αύξηση των διασυνοριακών συναλλαγών και εντός αλλά και εκτός της Κοινότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

I. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- *Αιμιλιανίδης Α.*, Το νέο Ευρωπαϊκό Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο των συμβάσεων- σύμφωνα με τον Κανονισμό Ρώμη Ι, εκδ. Σάκκουλα, 2009.
- *Αλεξάκης Π.*, Ευρωπαϊκή Οικονομική και Νομισματική Ένωση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1994.
- *Απαλαγάκη Χ.*, Γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου. Δέσμευση του τρίτου από τη ρήτρα παρεκτάσεως που περιλήφθηκε στη σύμβαση, ΕλλΔνη 1993, 266 επ.
- *Βασιλακάκης Ε.*, Τροποποιήσεις της Συμβάσεως των Βρυξελλών, που αφορούν στη διεθνή δικαιοδοσία, Αρμ 2001, 1671 επ.
- *Ο ίδιος*, Ειδικές βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας επί διαφορών από σύμβαση και από αδικοπραξία, εκδ. Σάκκουλα, 2004.
- *Ο ίδιος*, Δικονομικό διεθνές δίκαιο, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2008.
- *Βρέλλης Σπ.*, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2008.
- *Γέσιου-Φαλτσή Π.*, Δίκαιο αναγκαστικής εκτελέσεως- Η διεθνής αναγκαστική εκτέλεση, τ. ΙΙΙ, εκδ. Σάκκουλα και Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλα, 2006.
- *Γεωργακόπουλος Λ.*, Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου - Εμπορευματικές Συμβάσεις, τ. ΙΙ, β' έκδ., εκδ. Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλα, 1999.
- *Γκολογκίνα-Οικονόμου Ε.*, Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων (εθνική και διεθνή), εκδ. Σάκκουλα, 2000.
- *Η ίδια*, Η ομοιομορφία στο δίκαιο των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων: μύθος ή πραγματικότητα, Αρμ 2006, 853 επ.
- *Γραμματικάκη-Αλεξίου Α./Παπασιώπη-Πασιά Ζ./Βασιλακάκης Ε.*, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, γ' έκδ., εκδ. Σάκκουλα, 2002.
- *Δαγτόγλου Π.*, Η ελευθερία κυκλοφορίας εμπορευμάτων στο ευρωπαϊκό κοινοτικό δίκαιο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1996.
- *Ο ίδιος*, Η ελευθερία κυκλοφορίας προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων στο ευρωπαϊκό κοινοτικό δίκαιο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1996.
- *Ο ίδιος*, Βασικά στοιχεία της Συνθήκης του Άμστερνταμ, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1999.
- *Δωρής Φ.*, Περιορισμοί της συμβατικής ελευθερίας στις ρήτρες αποκλειστικής διεθνούς δικαιοδοσίας, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1988.
- *Ζέκος Γ.*, Σύμβαση μεταφοράς και η ευθύνη του μεταφορέα κατά το ελληνικό δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2002.

- Θεοχαρίδης Γ., Ερμηνευτικές προσεγγίσεις των διεθνών συμβάσεων για το δίκαιο της χερσαίας, θαλάσσιας, εναέριας και σιδηροδρομικής μεταφοράς από τα ελληνικά δικαστήρια, Αρμ 2001, 177 επ.
- Ιωακείμίδης Π., Η Συνθήκη του Άμστερνταμ-Νέο πρότυπο ολοκλήρωσης ή σύμπτωμα απο-ολοκλήρωσης;, εκδ. ΘΕΜΕΛΙΟ, 1998.
- Καλαβρός Κ., Παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας (Γνωμοδότηση), ΝοΒ 1987, 498 επ.
- Καλαντζής Αλ., Το δίκαιο των μεταφορών: οδικών- αεροπορικών- σιδηροδρομικών, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 1994.
- Κανελλόπουλος Ι., Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης: με βάση τη Συνθήκη της Νίκαιας, δ' έκδ., εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2003.
- Κεραμεύς Κ./Κρεμλής Γ./Ταγαράς Χ., Η Σύμβαση των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων όπως ισχύει στην Ελλάδα. Ερμηνεία κατ' άρθρο, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1989.
- Κεραμεύς Κ., Διεθνής δικαιοδοσία επί διαφορών ναυτικού δικαίου στις ηπειρωτικές χώρες και ιδίως στην Ελλάδα σε: Νομικές Μελέτες, τ. ΙΙ, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1994, 533 επ.
- Κεφάλας Χ./Μπώλος Α., Ευρωπαϊκό Δικονομικό Δίκαιο, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2005.
- Κιάντος Β., Ιδιωτικό δίκαιο του διεθνούς εμπορίου, γ' έκδ., εκδ. Σάκκουλα, 2002.
- Κιάντου-Παμπούκη Αλ., Στοιχεία του δικαίου της χερσαίας μεταφοράς και νομοθετικά κείμενα, β' έκδ., εκδ. Σάκκουλα, 1989.
- Η ίδια, Νομική ευθύνη του διεθνούς μεταφορέα, ΕπισκεΔ 1999, 995 επ.
- Η ίδια, Η συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων στην ελληνική νομολογία, ΕπισκεΔ 2001, 585 επ.
- Η ίδια, Η θαλάσσια φορτωτική ως αξιόγραφο, ΕπισκεΔ 2005, 283 επ.
- Η ίδια, Ναυτικό Δίκαιο: ναύλωση- θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων, τ. ΙΙ, στ' έκδ., εκδ. Σάκκουλα, 2007.
- Κοροτζής Ι., Το δίκαιο της θαλάσσιας φορτωτικής, εκδ. [ΧΟ], 1996.
- Ο ίδιος, Η ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας στη θαλάσσια φορτωτική και στη σύμβαση ναυτολόγησης, ΕλλΔνη 1997, 507 επ.
- Κουσουλής Σ., Προϋποθέσεις κύρους συμφωνίας παρεκτάσεως που περιέχεται στους έντυπους όρους φορτωτικής, ΕΕμπΔ 1998, 218 επ.
- Λιακόπουλος Αθ., Γενικό εμπορικό δίκαιο- από την εμπορική πράξη στην εμπορική σύμβαση, γ' έκδ., εκδ. Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλα, 1998.
- Μήτκα Κ., Έγγραφα στη διεθνή χερσαία μεταφορά εμπορευμάτων, εκδ. Σάκκουλα, 2008.

- *Μητσόπουλος Γ./Γέσιου-Φαλτσή Π.*, Διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων δυνάμει συμφωνίας παρεκτάσεως. Διεθνής δικαιοδοσία για λόγους δημοσίας τάξεως και για λόγους συνάφειας, ΕΛΛΔνη 1998, 517 επ.
- *Μούσης Ν.*, Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο- Οικονομία- Πολιτική, ι' έκδ., εκδ. Παπαζήση, 2003.
- *Μουσταίρα Ε.*, Forum non conveniens, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας, 1995.
- *Μπώλος Α.*, Προσυμβατική ευθύνη και εφαρμοστέο δίκαιο μετά τον Κανονισμό 864/2007 («Ρώμη II»), ΧρΙΔ 2009, 585 επ.
- *Νίκας Ν./Κεραμεύς Κ.*, Η Σύμβαση των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων- Δέκα χρόνια εφαρμογής της στην Ελλάδα σε: Liber Amicorum Κωνσταντίνου Δ. Κεραμέως, εκδ. Σάκκουλα, 2000, 1 επ.
- *Νίκας Ν.*, Ρήτρες αποκλειστικής διεθνούς δικαιοδοσίας: Προϋποθέσεις κύρους (Παρατηρήσεις στην ΟΛΑΠ 4/1992), ΝοΒ 1993, 1148 επ.
- *Ο ίδιος*, Ευρωπαϊκό Δικονομικό Διεθνές Δίκαιο, εκδ. Σάκκουλα, 2002.
- *Ο ίδιος*, Πολιτική Δικονομία Ι, εκδ. Σάκκουλα, 2003.
- *Νικολαΐδης Γ.*, Η διεθνής πώληση κινητών κατά τη Σύμβαση της Βιέννης, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2000.
- *Νούσια Κ.*, Η διεθνής μεταφορά σε: Παμπούκη Χ., Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2009, 1024 επ.
- *Παμπούκης Χ./Μεϊδάνης Χ.*, Διεθνής δικαιοδοσία σε αστικές και εμπορικές διαφορές σε: Παμπούκη Χ., Δίκαιο διεθνών συναλλαγών, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2009, 1314 επ.
- *Παπαδημόπουλος Ι.*, Η αναγκαιότητα μιας αυτόνομης κοινοτικής ερμηνείας του άρθρου 5 σημείο 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών, Δ 1997, 478 επ.
- *Παπαστάμκος Γ./Τζανετάτος Γ.-Χ.*, Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, εκδ. Αντ. Ν.Σάκκουλα, 1987.
- *Παπαχρονόπουλος Ν.*, Η αστική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα πραγμάτων κατά τις Συμβάσεις Βαρσοβίας και Μόντρεαλ, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2002.
- *Πατεράκης Μ.*, Ζητήματα μεταφοράς, Digesta 2007, 339 επ.
- *Περράκης Στ.*, Η Ευρωπαϊκή Ένωση σε μετεξέλιξη από το Μάαστριχτ στο Άμστερνταμ, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1998.
- *Ποταμιάνος Φ.*, Η Σύμβασις θαλάσσιας μεταφοράς- Μεταφορά πραγμάτων, τ. Ι, εκδ [ΧΟ], 1962.
- *Πουλιάδης Αθ.*, Η ευθύνη του πωλητή στο σύστημα των συμβατικών παραβάσεων, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2005.

- *Ρόκας Ι.*, Αστική ευθύνη στην οδική μεταφορά πραγμάτων, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1984.
- *Σαχπεκίδου Ε.*, Η παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο, εκδ. Σάκκουλα, 2000.
- *Η ίδια*, Η κοινοτικοποίηση της δικαστικής συνεργασίας σε αστικές υποθέσεις μετά τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, Αρμ 2001, 1620 επ.
- *Στάγκος Π.*, Εισαγωγική προσέγγιση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, του δικαίου και των θεσμών της σε: *Στάγκο Π./Σαχπεκίδου Ε.*, Δίκαιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκδ. Σάκκουλα, 2000, 3 επ.
- *Στεφάνου Κ.*, Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση- Γενικά & Θεσμικά χαρακτηριστικά μετά το Άμστερνταμ, τ. Ι, δ' έκδ., εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1999.
- *Στυλιανός Στ.*, Η έκταση εφαρμογής στην Ελλάδα της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών της 25.8.1924, όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα της 23.2.1968 και της 21.12.1979, σύμφωνα με τον κυρωτικό ν. 2107/1992, ΕΝΔ 1994, 1 επ.
- *Ταγαράς Χ.*, Η Σύμβαση του Λουγκάνο της 16.9.1988, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1995.
- *Ο ίδιος*, Η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών, κεφαλαίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1999.
- *Ο ίδιος*, Η αναθεώρηση της Σύμβασης των Βρυξελλών με τον Κανονισμό 44/2001, ΝοΒ 2004, 1143 επ.
- *Τέντες Ι.*, Ο τόπος εκπληρώσεως της παροχής ως βάση διεθνούς δικαιοδοσίας, 1991.
- *Τσάντης Επ.*, Ρήτρες δικαιοδοσίας αλλοδαπού δικαστηρίου στις φορτωτικές θαλάσσιας μεταφοράς, ΕΕμπΔ 1996, 685 επ.
- *Φλάμπουρας Δ.*, Η κατανομή και η μετάθεση του κινδύνου στην πώληση κινητών, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2007.
- *Ο ίδιος*, Η διεθνής πώληση σε: *Παμπούκη Χ.*, Δίκαιο Διεθνών Συναλλαγών, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2009, 275 επ.
- *Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ρ.*, Αεροπορική μεταφορά επιβατών - σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών, εκδ. Σάκκουλα, 2005.
- *Χατζής Δ.*, Η αμφισβητούμενη επιτυχία της τροποποίησης του άρθρου 5 §1 της Σύμβασης των Βρυξελλών από το άρθρο 5 §1 του Κανονισμού ΕΚ 44/2001, Δ 2004, 1343 επ.

- Χατζόπουλος Β., Ευρωπαϊκές πολιτικές απελευθέρωσης και ενίσχυσης του ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων (ΟΜΕ), ΕΕΕυρΔ 2009, 309 επ.
- Χριστιανός Β., Ευρωπαϊκή Κοινότητα και Δικονομική εναρμόνιση, ΝοΒ 2006, 1667 επ.
- Χριστοδουλίδης Θ./Στεφάνου Κ., Η Συνθήκη του Μάαστριχτ- Συνθετική θεώρηση, εκδ. Ι Σιδέρης, 1993.

II. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Έκθεση *Jenard P.* σχετικά με τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ΕΕ 24.11.1986, C 298/29 επ.
- Έκθεση *Jenard P./Möller G.* σχετικά με τη Σύμβαση του Λουγκάνο για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ΕΕ 28.7.1990, C 189/57 επ.
- Έκθεση *Ευρυγένη Δ./Κεραμέως Κ.* για την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας στην κοινοτική σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 24.11.1986, C 298/1επ).
- *Briggs A.*, Agreements on jurisdiction and choice of law, εκδ. Oxford University Press, 2008.
- *Chandiramani N. M.*, Carriage of goods by sea and multimodal transport, εκδ. Saptarang Publications, 1997.
- *Clarke M.*, International carriage of goods by road, δ' έκδ., εκδ. LLP Professional Publishing, 2003.
- *Ο ίδιος*, International carriage of goods by rail: CIM 1999 in force, Journal of Business Law, εκδ. Sweet and Maxwell, 2007, 213 επ.
- *Clarke M./Yates D.*, Contracts of carriage by land and air, β' έκδ., εκδ. Informa, 2008.
- *Haenni J.*, Carriage by trail, σε: International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XII, Law of Transport, εκδ. M. Nijhoff Publishers, 1985.
- *Hertz K.*, Jurisdiction in Contract and Tort under the Brussels Convention, εκδ. DJOF Forlag, 1998.
- *Hess B./Pfeiffer Th./Schlosser P.*, Brussels I- regulation (EC) no 44/2001: the Heidelberg Report on the Application of Regulation Brussels I in 25 Member States (Study JLS/C4/2005/03), εκδ. C. H. Beck, 2008.
- *Hoeks M.*, Multimodal Transport Law- The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods, Erasmus Universiteit Rotterdam, εκδ. Kluwer Law International, 2009.
- *Juenger F.*, Two European Conflicts Conventions, Victoria University of Wellington Law Review 1998, 528 επ.
- *Kuipers J.J.*, Party Autonomy in the Brussels I Regulation and Rome I Regulation and the European Court of Justice, General Law Journal 2009, 1505 επ.
- *Magnus U./Mankowski P.*, Brussels I Regulation, εκδ. Sellier. European Law Publishers, 2007.

- *Merrett L.*, Article 23 of the Brussels I Regulation: A comprehensive code for jurisdiction agreements?, ICLQ 2009, 545 επ.
- *Muir Watt H.t/Pataut E.*, Les actes iure imperii et le Reglement Bruxelles I. A propos de l'affaire Lechouritou, RevCrit 2008, 61 επ.
- *Nuyts A.*, General Report - Study on Residual Jurisdiction (Final version dated 3 September 2007), δημοσιευμένη στην ηλεκτρονική διεύθυνση http://ec.europa.eu/civiljustice/news/docs/study_residual_jurisdiction_en.pdf.
- *Pocar F.*, The Communitarization of Private International Law, εκδ. Αντ. Ν. Σάκουλα, 2004.
- *Stone P.*, EU Private International Law- Harmonization of laws, εκδ. Edward Elgar, 2006.
- *Tang Z.*, The interrelation of European jurisdiction and choice of law in contract, JPrIntLaw 2008, 35 επ.
- *Wilson J. F.*, Carriage of goods by sea, στ' έκδ., εκδ. Pearson Longman, 2008.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Ι. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

ΑΠ

- ΑΠ 390/1992, ΕλλΔνη 1993, 1334: σ. 24 (σημ. 94).
- ΑΠ 884/1994, ΕλλΔνη 1996, 605: σ. 88 (σημ. 315).
- ΑΠ 157/1996, ΕΕμπΔ 1996, 294: σ. 24 (σημ. 95).
- ΑΠ 561/2001, ΕλλΔνη 2002, 1042: σ. 69 (σημ. 243).
- ΑΠ 659/2001, ΔΕΕ 2002, 80: σ. 21 (σημ. 79).

ΕφΑθ

- ΕφΑθ 4933/1977, ΕΝΔ 1978, 80: σ. 86 (σημ. 308).
- ΕφΑθ 10165/1984, ΕΕμπΔ 1985, 489: σ. 82 (σημ. 299).
- ΕφΑθ 15872/1988, ΕΕμπΔ 1989, 40: σ. 23 (σημ. 85).
- ΕφΑθ 4909/1993, ΕΕμπΔ 1993, 389: σ. 27 (σημ. 108).
- ΕφΑθ 3613/1999, ΕΕμπΔ 2000, 305: σ. 55 (σημ. 198).
- ΕφΑθ 9382/2000, Αρμ 2001, 1239: σ. 43 (σημ. 169).

ΕφΘεσ

- ΕφΘεσ 459/1982, Αρμ 1983, 672: σ. 23 (σημ. 86).
- ΕφΘεσ 1505/1987, ΕΕμπΔ 1988, 103: σ. 82 (σημ. 299).
- ΕφΘεσ 754/1991, Αρμ 1992, 367: σ. 47 (σημ. 183).

ΕφΠειρ

- ΕφΠειρ 554/1998, ΔΕΕ 1999, 771: σ. 69 (σημ. 243).

ΠΠρΑθ

- ΠΠρΑθ 4615/1999, ΕπισκΕΔ 1999, 917: σ. 30 (σημ. 117).
- ΠΠρΑθ 7435/1999, ΕΕμπΔ 2000, 501: σ. 23 (σημ. 88).

ΠΠρΘεσ

- ΠΠρΘεσ 24779/1996, Αρμ 1997, 1272: σ. 84 (σημ. 301).
- ΠΠρΘεσ 15252/1995, Αρμ 1996, 225: σ. 47 (σημ. 183).

ΠΠρΠειρ

- ΠΠρΠειρ 1553/1990, ΕΝΔ 1990, 269: σ. 86 (σημ. 308).

II. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ

ΔΕΚ

- Απόφ. 6.10.1976, υπόθ. C-12/1976, *Tessili/Dunlop*, ΣυλλΝομολ 1976, I-1473: σ. 45 (σημ. 175).
- Απόφ. 6.10.1976, υπόθ. C-14/1976, *de Bloos/Bouyer*, ΣυλλΝομολ 1976, I-1497: σ. 45 (σημ.175).
- Απόφ. 14.12.1976, υπόθ. C-25/1976, *Segoura/Bonakdarian*, ΣυλλΝομολ 1976, I-1851: σ.74 (σημ. 267).
- Απόφ. 14.10.1976, υπόθ. C-29/1976, *LTU/Eurocontrol*, ΣυλλΝομολ 1976, I-1552: σ. 39 (σημ. 152).
- Απόφ. 9.11.1978, υπόθ. C-29-1978, *Meeth/Glacet*, ΣυλλΝομολ 1978, I-2133: σ. 73 (σημ. 263).
- Απόφ. 13.11.1979, υπόθ. C-25/1979, *Sanicentral/Collin*, ΣυλλΝομολ 1979, I-3423: σ. 72 (σημ. 254).
- Απόφ. 17.1.1980, υπόθ. C-56/1979, *Zelger/Salinitri*, ΣυλλΝομολ 1980, I-89: σ. 73 (σημ. 263), σ. 84 (σημ. 302).
- Απόφ. 16.12.1980, υπόθ. C-814/1979, *Ολλανδικό Δημόσιο/Rueffer*, ΣυλλΝομολ 1980, I-3807: σ. 39 (σημ. 152).
- Απόφ. 4.3.1982, υπόθ. C-38/81, *Effer/Kantner*, ΣυλλΝομολ 1982, I-825: σ. 43 (σημ. 170).
- Απόφ. 22.3.1983, υπόθ. C-34/82, *Peters/ZNAV*, ΣυλλΝομολ 1983, I-987: σ. 43 (σημ. 169), σ. 48 (σημ. 184).
- Απόφ. 14.7.1983, υπόθ. C-201/1982, *Gerling/Amministrazione del Tesoro dello Stato*, ΣυλλΝομολ 1983, I-2503: σ. 72 (σημ. 259).
- Απόφ. 19.6.1984, υπόθ. C-71/1983, *Tilly Rush/Nova*, ΣυλλΝομολ 1984, I-2435: σ. 82 (σημ. 299).
- Απόφ. 7.3.1985, υπόθ. C-48/1984, *Spitzley/Sommer*, ΣυλλΝομολ 1985, I-787: σ. 72 (σημ. 258).
- Απόφ. 11.7.1985, υπόθ. C-221/1984, *Berghoefer/ASA*, ΣυλλΝομολ 1985, I-2708: σ. 75 (σημ. 270), σ. 76 (σημ. 276).
- Απόφ. 15.1.1987, υπόθ. C-266/1985, *Shenavai/Kreischer*, ΣυλλΝομολ 1987, I-239: σ. 45 (σημ.175).
- Απόφ. 10.3.1992, υπόθ. C-214/1989, *Powell Duffryn/Wolfgang Petereit*, ΣυλλΝομολ 1992, I-745: σ. 74 (σημ. 267).

- Απόφ. 29.6.1994, υπόθ. C-288/1992, *Custom Made/Stawa*, ΣυλλΝομολ 1994, I-2913: σ. 45 (σημ. 175), σ. 60 (σημ. 216).
- Απόφ. 20.2.1997, υπόθ. C-106/1995, *MSG/Les Gravieres*, ΣυλλΝομολ 1997, I-911: σ. 77 (σημ. 281).
- Απόφ. 03.07.1997, υπόθ. C-269/1995, *Benincasa/Dentalkit Srl*, ΣυλλΝομολ 1997, I-3767: σ. 70 (σημ. 246).
- Απόφ. 16.3.1999, υπόθ. C-159/1997, *Castelleti/Trumpy*, ΣυλλΝομολ 1999, I-1597: σ. 73 (σημ. 263).
- Απόφ. 27.4.1999, υπόθ. C-99/96, *Mietz/Intership Yachting*, ΣυλλΝομολ 1999, I-2277: σ. 57 (σημ. 206).
- Απόφ. 13.7.2000, υπόθ. C-412/1998, *Group Josi/UGIC*, ΣυλλΝομολ 2000, I-5925: σ. 41 (σημ. 157).
- Απόφ. 09.11.2000, υπόθ. C-387/1998, *Maritime GmbH/Handelsveem BV*, ΣυλλΝομολ 2000, I-9337: σ. 74 (σημ. 266).
- Απόφ. 19.2.2002, υπόθ. C-256/00, *Besix/Waba*, ΣυλλΝομολ 2002, I-1699: σ. 46 (σημ. 180), σ. 68 (σημ. 236).
- Απόφ. 17.9.2002, υπόθ. C-334/2000, *Tacconi/Wagner*, ΣυλλΝομολ 2002, I-7357: σ. 43 (σημ. 169).
- Απόφ. 1.3.2005, υπόθ. C-281/2002, *Owusu/Jackson*, ΣυλλΝομολ 2005, I-1383: σ. 41 (σημ. 159).
- Απόφ. 15.2.2007, υπόθ. C-292/2005, *Λεχουρίτου/Γερμανικού Δημοσίου*, ΣυλλΝομολ 2007, I-1519: σ. 40 (σημ. 155).
- Απόφ. 3.5.2007, υπόθ. C-386/2005, *Color Drack/Lexx International Vertriebs*, ΣυλλΝομολ 2007, I-3699: σ. 66 (σημ. 234).
- Απόφ. 23.4.2009 και προτάσεις Γεν. Εισαγγελέα *Trstenjak* της 27^{ης} Ιανουαρίου 2009, υπόθ. C-533/2007, *Falco Privatstiftung- Rabitsch/ Weller-Lindhorst*, NOMOS: σ. 61 (σημ. 219), σ. 62 (σημ. 225).
- Απόφ. 9.7.2009, υπόθ. C-204/2008, *Rehder/Air Baltic Corporation*, ΣυλλΝομολ 2009, I-6073: σ. 66 (σημ. 233).
- Απόφ. 11.3.2010 και προτάσεις Γεν. Εισαγγελέα *Trstenjak* της 12^{ης} Ιανουαρίου 2010 στην υπόθεση C-19/2009, *Wood Floor/Silva Trade*, NOMOS: σ. 66 (σημ. 232), σ. 68 (σημ. 237), σ. 68 (σημ. 238).

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- ❖ <http://www.dsanet.gr>
- ❖ <http://ec.europa.eu>
- ❖ <http://el.wikipedia.org>
- ❖ <http://lawdb.intrasoftnet.com>
- ❖ <http://www.statistics.gr>
- ❖ <http://www.yme.gr>