



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



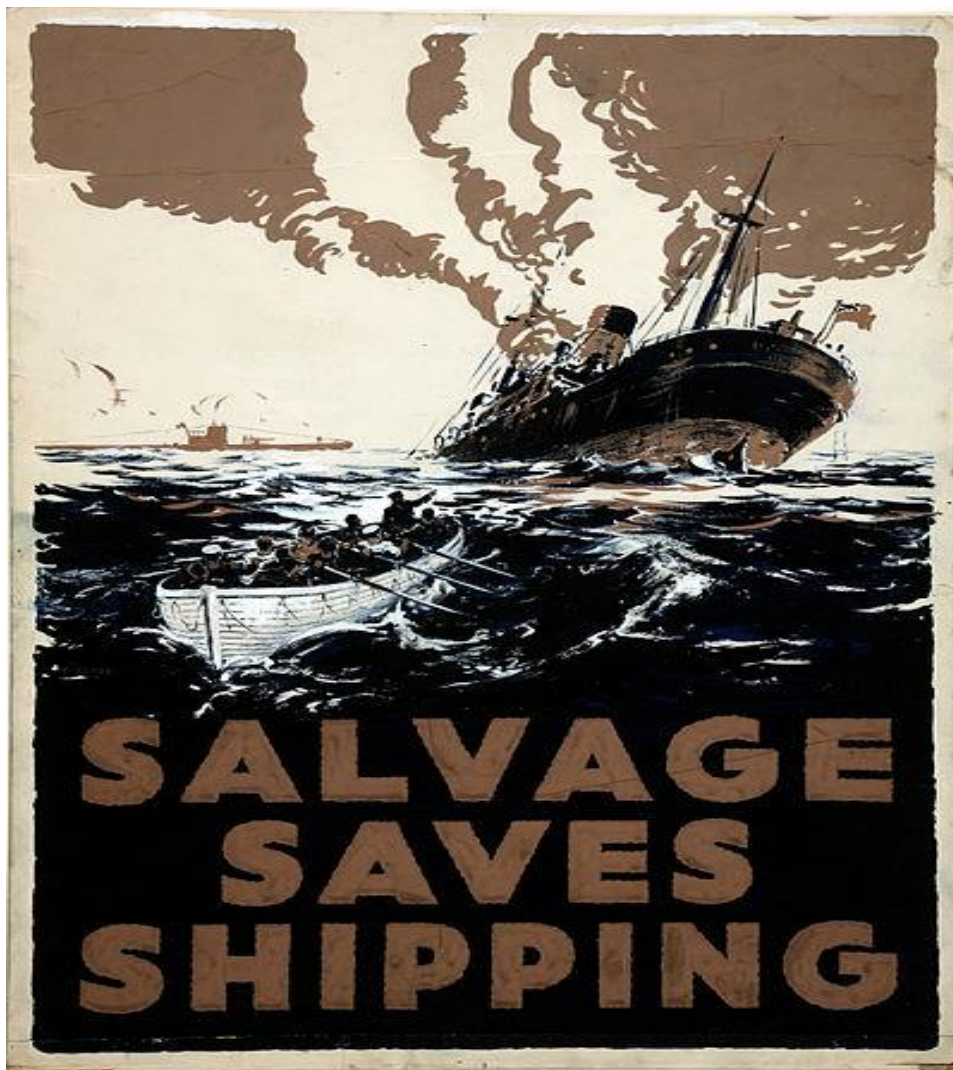
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Διπλωματική Εργασία

Επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση

Κατσώρης Νικόλαος (Α.Μ:08108613)

Επιβλέπων: Α.Κουτουγκος Καθηγητής ΕΜΠ



Σεπτέμβριος 2014

Αθήνα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣσελ.4

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....σελ.6

1.2 ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ.....σελ.11

1.3 ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ.....σελ.13

2. ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ-ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ.....σελ.16

2.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ.....σελ.18

2.3 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ.....σελ.52

2.4 ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΛΗΤΗ ΠΑΡΟΧΗ ΑΡΩΓΗΣ.....σελ.56

3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΞΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ

3.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ.....σελ.60

3.2 ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ.....σελ.64

3.3 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΑΡΩΓΗΣ.....σελ.71

4. ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ.....σελ.79
4.2 Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΤΟΥ Lloyd's.....σελ.80
4.3 ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....σελ.86
4.4 ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ.....σελ.90

5. ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ	σελ.93
--------------------------------------	---------------

ΕΠΙΛΟΓΟΣ	σελ.117
-----------------------	----------------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ.118
---------------------------	----------------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Α Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement.....σελ.120
Παράρτημα Β Lloyd's Standard Salvage and Arbitration clauses.....σελ.122
Παράρτημα Γ SCOPIIC CLAUSE.....σελ.127

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Από τα πρώιμα χρόνια ύπαρξης της ναυτιλίας η έννοια της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης είναι απόλυτα συνυφασμένη με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, καθώς χωρίς αυτήν θα είχαμε επισφαλείς θαλάσσιες μεταφορές. Οι κίνδυνοι της θαλασσοπλοΐας τυγχάνουν πολλοί και σοβαροί, αφού η θάλασσα ανέκαθεν ήταν και συνεχίζει να είναι ένας αστάθμητος παράγοντας. Τα ναυτικά ατυχήματα αποτελούν συχνό φαινόμενο παρά την ιδιαίτερα σημαντική εξέλιξη της τεχνολογίας στον θαλάσσιο τομέα.

Έτσι, λοιπόν, το αξίωμα «η παροχή βοήθειας προς τον πλησίον ως ηθικοκοινωνικό καθήκον βρίσκει ουσιαστικά αντίκρισμα πολύ περισσότερο στο θαλάσσιο πεδίο, το οποίο είναι ένα ιδιόμορφο πεδίο, παρά στην ξηρά.

Με τον όρο «θαλάσσια αρωγή» χαρακτηρίζεται η βοήθεια, που παρέχεται σε πλοίο, που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου. Εάν επιτευχθεί ωφέλιμο αποτέλεσμα, δηλαδή διασωθεί το ίδιο το πλοίο ή το φορτίο αυτού, τότε γεννιέται υποχρέωση αμοιβής προς τον διασώστη. Η υποχρέωση αμοιβής, μάλιστα, αποτελεί πολλές φορές ίσως και τις περισσότερες- το βασικότερο κίνητρο, εξαιτίας του οποίου κανείς προβαίνει στην συχνά δύσκολη και δαπανηρή διαδικασία της επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης ενός πλοίου.

Η παρούσα διπλωματική έχει ως αντικείμενο ενασχόλησης τον θεσμό της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης. Ο στόχος της εν λόγω εργασίας είναι να μελετήσει το πλαίσιο εφαρμογής της θαλάσσιας αρωγής τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο εστιάζοντας σε εκείνα τα χαρακτηριστικά, που την κάνουν περισσότερο αποτελεσματική. Ωστόσο, επειδή πρόκειται για ένα πολύπλοκο θέμα με ποικίλα τιθέμενα ζητήματα και προβληματισμούς, ενδείκνυται η εξέταση εδώ των σημαντικότερων πτυχών του, έτσι ώστε να

επιτευχθεί η ουσιαστική ανάλυση του θεσμού της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης.

Αρχικά, λοιπόν στο 1° κεφάλαιο γίνεται μία εισαγωγή στο θέμα της διπλωματικής μέσω μίας ιστορικής επισκόπησης του θέματος για να αποκτήσει ο αναγνώστης πληρέστερη εικόνα επί του ζητήματος. Στη συνέχεια, τονίζεται η σημασία, που έχει αποκτήσει ο θεσμός αυτός και παρατίθενται οι βασικές έννοιες και τα στοιχεία της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης

Στο 2° κεφάλαιο γίνεται ενασχόληση με το ζήτημα της νομικής φύσης της θαλάσσιας αρωγής. Στα πρώτα δυο μέρη παρατίθενται οι διεθνείς συνθήκες καθώς και τα ελληνικά νομοθετικά κείμενα που ισχύουν, δίνεται έμφαση μάλιστα ιδιαίτερα στον σημαντικό αντίκτυπο της ατυχηματικής ρύπανσης στο περιβάλλον μέσα από μία αναφορά επιλεγμένων ναυτικών ατυχημάτων, ενώ τέλος γίνεται διαχωρισμός μεταξύ συμβατικής και αυτόκλητης θαλάσσιας αρωγής. Ακολούθως στο 3° κεφάλαιο γίνεται μια εκτενής αναφορά σε στοιχεία της θαλάσσιας αρωγής. εξετάζονται κάποια ειδικότερα θέματα, όπως για παράδειγμα τα σχετικά με την αμοιβή, την παραγραφή και την διάσωση προσώπων και τέλος στο τρίτο μέρος παρατίθεται μια συνοπτική παρουσίαση ενδεικτικών πράξεων και ενεργειών αρωγής καθώς και η διάκριση της θαλάσσιας αρωγής από τη ρυμούλκηση

Εν συνεχεία στο 4° κεφάλαιο επιχειρείται μια ενδελεχής ανάλυση του διαιτητικού φαινομένου στο πεδίο της θαλάσσιας αρωγής τόσο στην Ελλάδα, όσο και σε διεθνές επίπεδο..

Τέλος στο 5° κεφάλαιο μελετάται η ισχύουσα νομολογία των δικαστηρίων για το αντικείμενο της θαλάσσιας αρωγής και παρουσιάζονται αναλυτικά διάφορες συναφείς υποθέσεις που έχουν εκδικαστεί από το Εφετείο Πειραιώς.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Ιστορική αναδρομή

Έχει υπολογιστεί, ότι χάνονται μέχρι και τριακόσιες χιλιάδες πλοία ανά αιώνα από τη στιγμή, που ο άνθρωπος άρχισε να διασχίζει την ανοιχτή θάλασσα με πλοία που κατασκεύαζε ο ίδιος καταφέροντας να δαμάσει πρώτα τα κύματα κ αργότερα τον άνεμο.

Από την αρχαιότητα έως τις αρχές του 19^{ου} αιώνα η ναυσιπλοΐα γινόταν με ξύλινα ιστιοφόρα. Τα πλοία, στα οποία συνέβαινε ένα ναυτικό ατύχημα, δέχονταν πολύ σπάνια βοήθεια κι έτσι τα συντρίμια του πλοίου και τα κατάλοιπα του φορτίου, που έφταναν στις ακτές από τα κύματα γίνονταν ιδιοκτησία εκείνου, που τα αποκτούσε.

Οι κίνδυνοι της θαλασσοπλοΐας είχαν κυρίως δύο αιτίες, οφείλονταν είτε σε πράξεις των κατοίκων των παραλίων είτε σε θαλάσσια περιστατικά. Οι κάτοικοι των παραλίων προκαλούσαν ναυάγια πλοίων με απατηλά σήματα και φανούς για να συλήσουν αυτά και τα φορτία τους. Επίσης συχνά, για να εξασφαλίσουν καλύτερα τα κέρδη τους, άναβαν φωτιές, έτσι ώστε τη νύχτα να εξαπατούν τους ναυτιλλόμενους, για να πέφτουν επάνω σε υφάλους, εκεί όπου νόμιζαν, ότι οι φωτιές έδειχναν διόδους ή καταφύγια. Υπήρχε, μάλιστα, η συνήθεια της λεηλασίας των πλοίων, που ναυαγούσαν και, κατά τις περιστάσεις, του φόνου των επιβατών, της υποδούλωσής τους. Η λεηλασία των ναυαγισμένων φορτίων κατά την αρχαιότητα και τον Μεσαίωνα έβαινε παράλληλα με την πειρατεία. Οι κάτοικοι των παράκτιων περιοχών πλήττονταν από τις επιδρομές των θαλασσοπόρων μερικοί απ'τους οποίους μάλιστα, για παράδειγμα οι Νορμανδοί άφησαν οδυνηρές αναμνήσεις λόγω της βαρβαρότητας των ηθών τους, που δεν έχουν λησμονηθεί ακόμη. Από αντίδραση στις επιδρομές αυτές των θαλασσοπόρων οι κάτοικοι των παράκτιων περιοχών θεώρησαν τα συντρίμια των πλοίων, τα ναυαγισμένα αντικείμενα και τους ίδιους τους ναυαγούς, ότι ήταν δυνατόν να ανήκουν στους πειρατές και η λεηλασία τους δεν ήταν παρά μια δίκαιη επιστροφή των

πραγμάτων, μια τιμωρία, που την άξιζαν οι ναυαγοί, καθώς θεωρούνταν «καταραμένοι απ' τον θεό» και δεν ήταν δυνατόν να επιδεικνύεται οποιαδήποτε ευσπλαχνία προς αυτούς.

Έτσι, λοιπόν, κατά την αρχαιότητα και τον Μεσαίωνα και μέχρι τον 14^ο αιώνα ο νομοθέτης δεν αντιμετώπιζε παρά ένα μόνο πρόβλημα, εκείνο της διασώσεως, δηλαδή την θέσπιση εμποδίων εναντίον της λεηλασίας των ναυαγών. Η σύλληψη προσαραγμένων πλοίων και ναυαγίων πλοίων και φορτίων στις ακτές παρουσίασε με την πάροδο του χρόνου κάμψη και έπαψε να αποτελεί υπολογίσιμη πρακτική των κατοίκων των παράλιων περιοχών από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Από τότε άρχισε κυρίως να αναδεικνύεται η παροχή βοήθειας από ένα πλοίο σε άλλο που διέτρεχε κίνδυνο να βυθιστεί ή να πάθει σοβαρές ζημιές.

Κάνοντας μία ιστορική επισκόπηση επί του ζητήματος θα ήταν συνετό να εξεταστεί και η ρωμαϊκή εποχή, καθώς η ελληνική αρχαιότητα δεν έχει να επιδείξει κάποια νομοθετικά κείμενα.

Οι ρωμαϊκοί νόμοι προσπάθησαν να βελτιώσουν τις συνθήκες, που επικρατούσαν για τα ναυάγια, έτσι ώστε να γίνουν σεβαστά τα δικαιώματα ιδιοκτησίας. Στο ρωμαϊκό δίκαιο αξιοσημείωτη είναι η διάκριση μεταξύ των πραγμάτων, που έχουν εγκαταλειφθεί από τους ιδιοκτήτες με την πρόθεση να μην τα αναζητήσουν ξανά («*animus derelinquendi*») και πραγμάτων, των οποίων ο ιδιοκτήτης μετά από ναυάγιο είχε χάσει μόνο την υλική κατοχή («*res perditae*») και επομένως μπορούσε να τα διεκδικήσει.

Ο πλούτος των φορτίων που μεταφέρονταν με πλοία τα οποία είχαν παραδοθεί στην θάλασσα ήταν δελεαστικός, και φυσικά οδήγησε σε προσπάθειες για την ανάκτησή του από ένα περιβάλλον που ήταν “Ένας σκοτεινός απέραντος ωκεανός χωρίς όρια, χωρίς διάσταση, όπου το μήκος, το πλάτος, το ύψος, ο τόπος και ο χρόνος χάνονται”.

Οι μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν αρχικά ήταν απλές (δίχτυα, άγκιστρα, δύτες), μέχρι τη στιγμή που οι εξελίξεις στην τεχνολογία, κατευθυνόμενες από τα επικείμενα οφέλη της λεηλασίας, οδήγησαν στην εφεύρεση του καταδυτικού εξοπλισμού (στολή, αυτόνομη υποβρύχια αναπνευστική συσκευή-SCUBA), πράγμα που έκανε την κατάδυση και την υποβρύχια εξερεύνηση προσιτές σχεδόν σε όλους. Φυσικά στο σημείο αυτό διατυπώθηκε και το ερώτημα ποιός τελικά θα έπαιρνε στην κυριότητά του τα ανακτημένα αντικείμενα, και εδώ ήρθε ο νόμος της επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης να ασχοληθεί με το εγειρόμενο ζήτημα των δικαιωμάτων των διασωστών.

Ο νόμος της διάσωσης έχει τις ρίζες του την αρχαιότητα και γεννιέται μέσα από τις αρχές που προέρχονται από το αστικό δίκαιο, όπως το Consolato del Mare, που ο Abbot στο Νόμο της Εμπορικής Ναυτιλίας (Law of Merchant Shipping) ονόμασε τον πρώτο ευρωπαϊκό θαλάσσιο κώδικα. Ο Ναυτικός Κώδικας των Ροδίων (διάστημα 500 π.Χ. με 300 π.Χ.), ο οποίος κάλυπτε τις θαλάσσιες υποθέσεις στην Ελλάδα και την τριγύρω Μεσόγειο, προέβλεπε τη χορηγία ανταμοιβής στους εθελοντές διασώστες για τις υπηρεσίες τους. Σε κάθε περίπτωση λοιπόν, η αρχή της αποζημίωσης προς εκείνους που παρέχουν υπηρεσίες διάσωσης, υφίσταται από την αρχαιότητα.

Κατά τα τέλη του 11^{ου} αιώνα εμφανίζεται η συλλογή «Κύλινδροι της Ολερόν» ένα πολύ ενδιαφέρον κείμενο, που αποτελεί μίγμα κειμένων του ρωμαϊκού δικαίου για τη διάσωση πραγμάτων και διατάξεων των Συνόδων σ' ότι αφορά τα πρόσωπα. Το θέμα των διασώσεων συνοψίζεται στα εξής:

1. Σε περίπτωση συντριβής του πλοίου, οι κύριοι του εμπορεύματος ή του σκάφους δύνανται να διασώσουν τα αγαθά τους, εάν είναι παρόντες. Αν δεν είναι, μπορούν να τα διεκδικήσουν μέσα στο χρόνο συν μία μέρα.
2. Υφίσταται υποχρέωση του άρχοντα του τόπου του ναυαγίου να βοηθήσει στην διάσωση των προσώπων, διαφορετικά του επιβάλλονται κυρώσεις.

3. Όσοι ιδιοποιούνται αγαθά, που προέρχονται από ναυάγια τιμωρούνται ως κλέφτες. Αν φονεύσουν ναυαγούς, πρέπει να βυθιστούν στο νερό μέχρι να πνιγούν, να λιθοβοληθούν και να φονευθούν. Ο άρχοντας-συνένοχος πρέπει να καεί μέσα στο σπίτι του και η οικία του να μετατραπεί σε αγορά χοίρων.
4. Αυτοί, που βοηθούν στη διάσωση πρέπει να αμειφθούν απ' το προϊόν των αγαθών που διασώθηκαν.

Οι βασιλικές *Ordonnances* διακηρύσσουν τα αποκλειστικά δικαιώματα των ιδιοκτητών ναυαγίων, είτε με την ευκαιρία διπλωματικών συμβάσεων είτε με διακηρύξεις που παραχωρούν προνόμια σε ορισμένους θαλασσοπόρους είτε με επίσημες αποποιήσεις των ηγεμόνων από την άσκηση των δικαιωμάτων επάνω στα συντρίμια. Ωστόσο, στην πραγματικότητα, οι *Ordonnances* είχαν ως απώτερο στόχο να περιορίσουν τις απαιτήσεις των τοπικών ηγεμόνων και να επεκτείνουν αντίστοιχα τα δικαιώματα του βασιλικού *fiscus*

Ιδιαίτερα η *Ordonnance* του 1681 περιέχει στο βιβλίο IV ένα κεφάλαιο που τιτλοφορείται «περί των ναυαγίων των συντριμμάτων και προσαράξεων *Ordonnance* διακηρύσσει, ότι τα πλοία που ναυαγούν είναι υπό την προστασία του βασιλιά και των αξιωματικών του Ναυαρχείου, οι οποίοι πρέπει να ενεργούν για τη διάσωση των φορτίων και των ναυαγίων που ρίπτονται στις ακτές εάν οι ιδιοκτήτες δεν είναι παρόντες ή δεν επιθυμούν να ασχοληθούν οι ίδιοι. Οι ιδιοκτήτες έχουν προθεσμία ένα χρόνο συν μία μέρα για να ασκήσουν τα δικαιώματά τους. Η βοήθεια που προκύπτει, πάντως, από τη συγκεκριμένη *Ordonnance* αποτελεί βοήθεια σε πλοίο, που ναυάγησε ή σε πράγματα, που προέρχονται από ναυάγιο .

Αξίζει να επισημάνουμε, πως η ραγδαία εξέλιξη της ναυτικής τέχνης ευνόησε ιδιαίτερα την πρόληψη επικείμενης καταστροφής αλλά και την ανατροπή ή τον περιορισμό των καταστρεπτικών συνεπειών ενός δυστυχήματος στο θαλάσσιο χώρο. Με την πάροδο του χρόνου τα πλοία έγιναν πιο ανθεκτικά μέσω της χρησιμοποίησης σιδήρου και χάλυβα στις ναυπηγήσεις, γεγονός το οποίο παρείχε μεγαλύτερο περιθώριο χρόνου για να μεσολαβήσει η παροχή βοήθειας προτού καταποντιστεί το πλοίο, όπως

συνέβαινε παλαιότερα. Πλέον τα εμπλεκόμενα συμφέροντα στις θαλάσσιες μεταφορές αποκτώντας ολοένα και μεγαλύτερη οικονομική σημασία δημιούργησαν τους αναγκαίους οικονομικούς όρους, προκειμένου ο θαλάσσιος αρωγός να ικανοποιηθεί ευρύτερα και η παροχή αρωγής να διαδραματίσει σπουδαιότερο ρόλο για την αποτροπή του κινδύνου, την πρόληψη ναυαγίου.

Μεταξύ των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στις οποίες επιδίδεται ο άνθρωπος, η επιθαλάσσια αρωγή είναι ξεχωριστή, λειτουργικά, εμπορικά και νομικά. Η λειτουργική μοναδικότητα εκφράζεται από την απαίτηση αυτοί που ασχολούνται με τις επιχειρήσεις αρωγής συχνά να πρέπει να αψηφούν τις καιρικές συνθήκες, κάτι που οι ναυτικοί δε θα έκαναν, αφού η ασφάλεια παίζει ύψιστο ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης, ο πλοίαρχος του σωστικού σκάφους είναι αναγκασμένος πολλές φορές να οδηγεί το σκάφος σε ρηχά νερά ή άλλες επικίνδυνες περιοχές, τις οποίες ως εκπαιδευόμενος ναυτικός είχε μάθει να αποφεύγει επιμελώς. Εμπορικά, κανένας πλοιοκτήτης ή πλοίαρχος δε θέλει να βρεθεί στη θέση ζητήσει υπηρεσίες βοήθειας, όμως αν οι περιστάσεις το επιβάλλουν, τότε ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος θέλουν ταχύτητα και βέλτιστη απόδοση. Η ταχύτητα χαρακτηρίζει την υπηρεσία και του διασώστη. Όταν ένα πλοίο βρεθεί σε κίνδυνο ο διασώστης πρέπει να δράσει γρήγορα και αποτελεσματικά με προσοχή στις λεπτομέρειες και υπευθυνότητα, ούτως ώστε να επιτύχει ένα όσο το δυνατόν καλύτερο αποτέλεσμα.

1,2 Έννοια της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης

1.2.1 Επιθαλάσσια αρωγή

Έτσι ονομάζεται γενικά η παροχή βοήθειας από πλοίο αρωγό και διάσωση άλλου πλοίου που κινδυνεύει. Ειδικότερα, επιθαλάσσια αρωγή σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ (Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου) είναι κάθε πράξη βοήθειας ή διάσωσης, καθώς και κάθε άλλη παρόμοια υπηρεσία, που παρέχεται σε πλοίο που κινδυνεύει, στα πρόσωπα και τα πράγματα που βρίσκονται πάνω σε αυτό ως επίσης και στο ναύλο. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινίσουμε πως δεν έχουμε επιθαλάσσια αρωγή, αν η βοήθεια παρέχεται χωρίς να υπάρχει κίνδυνος ή μετά την πραγματοποίησή του, για παράδειγμα αν το πλοίο είναι ακυβέρνητο, λόγω μηχανικής βλάβης και έχει απλώς ανάγκη ρυμούλκησης χωρίς να κινδυνεύει. Εφόσον η πράξη αυτή είχε ωφέλιμο αποτέλεσμα, χορηγεί δικαίωμα προς εύλογη αμοιβή στον διασώστη (salvage contractor). Τον ίδιο ορισμό υιοθετεί και η Διεθνής Σύμβαση του 1989, ορίζοντας ότι επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής σημαίνει κάθε πράξη ή δραστηριότητα που αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο που βρίσκεται σε κίνδυνο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα. Επιχειρήσεις αρωγής που είχαν ωφέλιμο αποτέλεσμα παρέχουν δικαίωμα για αμοιβή.

1.2.2 Ναυαγιαίρεση

Είναι η βοήθεια που παρέχεται σε πλοίο εκ των υστέρων, εάν αυτό έχει εγκαταλειφθεί. Πλέον οι όροι «θαλάσσια αρωγή» και «ναυαγιαίρεση» δεν χρησιμοποιούνται ενιαία ως ταυτόσημοι, αλλά διακρίνονται μεταξύ τους στα διάφορα κείμενα που τοποθετούνται, καθώς η θαλάσσια αρωγή περιγράφει κάτι εντελώς διαφορετικό σε σχέση με την ναυαγιαίρεση, όπως φαίνεται και από τους ορισμούς που υπάρχουν άνωθεν.

1.2.3 Αρωγός

Δεν υπάρχει σαφής καθορισμός των προσώπων, που διαθέτουν την ιδιότητα του θαλάσσιου αρωγού ή διασώστη, δηλαδή του ενεργητικού υποκειμένου της ενοχικής σχέσης, που δημιουργείται από την παροχή βοήθειας στη θάλασσα, και δανειστή της αμοιβής, που οφείλεται για τη βοήθεια αυτή. Ο ΚΙΝΔ αλλά και η διεθνής σύμβαση του 1910 , που θα εξεταστούν παρακάτω, δεν αναφέρονται εκτενώς στο θέμα του «ποιός είναι αρωγός», αλλά θέτουν κατά τρόπο γενικό ειδικότερα στοιχεία ως προϋποθέσεις της ιδιότητας αυτής. Κάθε ενδιαφερόμενος , λοιπόν, μπορεί σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση να κρίνει αν συντρέχουν σε σχέση με ορισμένο πρόσωπο τα στοιχεία αυτά, προκειμένου να αποφανθεί περαιτέρω. Πιο συγκεκριμένα, επιβάλλεται να συγκεντρώσει την προσοχή του στο αν το πρόσωπο αυτό παρέσχε υπηρεσίες που είναι νομικά δυνατό να αποτελέσουν περιεχόμενο της πράξης του θαλάσσιου αρωγού ή διασώστη. Αν η παροχή των υπηρεσιών αυτών είναι εκούσια, δηλαδή δεν αποτελεί εκπλήρωση προϋφιστάμενης υποχρέωσής του ή υπηρεσιακού καθήκοντός του ή δεν υπαγορεύεται από ιδιαίτερο συμφέρον του, ζητήματα, τα οποία θα εξεταστούν αναλυτικότερα σε επόμενο κεφάλαιο.

1.2.4 Λήπτης της αρωγής

Από την ενασχόληση με το θεσμό της θαλάσσιας αρωγής κατανοεί κανείς, πως βασική έννοια αυτού είναι αναμφισβήτητα και ο λήπτης της αρωγής, δηλαδή το παθητικό υποκείμενο της σχέσης. Ο νομοθέτης όρισε, ότι η διάσωση ορισμένων μόνο περιουσιακών αγαθών, που σχετίζονται με την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας στο θαλάσσιο χώρο και εκτίθενται συνήθως στους θαλάσσιους κινδύνους μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο ιδιαίτερης ρύθμισης και δεν ανήγαγε σε παθητικό υποκείμενο της θαλάσσιας αρωγής κάθε πρόσωπο, του οποίου διασώθηκε η ζωή ή η περιουσία στη θάλασσα.

Τα περιουσιακά αγαθά, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενα διάσωσης, διασωθείσες αξίες, που επηρεάζουν το μέτρο της οφειλόμενης στον αρωγό αμοιβής είναι σε γενικές γραμμές το πλοίο, το πλωτό ναυπήγημα και το φορτίο. Με βάση αυτά δύνανται να προσδιοριστεί το πρόσωπο, το οποίο θα συνιστά κάθε φορά τον λήπτη της αρωγής, το παθητικό υποκείμενο της σχέσης, που δημιουργείται.

1.3 Σημασία θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης

Η σημασία της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης είναι τεράστια. Οι θαλάσσιες μεταφορές καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό στις μεταφορές, που πραγματοποιούνται σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ αποτελούν το 80% και άνω του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Η ναυτιλία όσο και αν εξυπηρετεί κατά πολύ ποικίλες ανάγκες μεταφοράς ατόμων, αγαθών και την ανάπτυξη του εμπορίου γενικότερα, δεν παύει να συνιστά μία βιομηχανία υψηλού κινδύνου. Στον χαρακτηρισμό της ως υψηλού κινδύνου συμβάλλει κατά γενική αποδοχή ο ανθρώπινος παράγοντας, καθώς έχει παρατηρηθεί, πως τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινα λάθη, απροσεξίες, λάθος χειρισμούς, βιαστικές αποφάσεις κτλ. Τα ατυχήματα που συμβαίνουν στην θάλασσα προκαλούν συχνά απώλειες φορτίου, πλοίου, επιφέρουν τραυματισμό ή ακόμη και τον θάνατο σε πολλές ανθρώπινες ζωές.

Πρέπει να σημειωθεί, επίσης, πως οι διάφοροι φορείς που εμπλέκονται (ΙΜΟ, πλοιοκτήτες, λιμενικές αρχές, νηογνώμονες, ναυλωτές κ.ά.) επιδιώκοντας να ικανοποιήσουν ιδιοτελή συμφέροντα, αδιαφορούν παντελώς για το κομμάτι «ασφάλεια», το οποίο και αφήνουν σε δεύτερη μοίρα.

Στο σημείο αυτό, λοιπόν, έρχεται η θαλάσσια αρωγή για να καλύψει την ανασφάλεια, που δημιουργείται και να διασώσει επιβάτες, φορτίο, πλοίο και οτιδήποτε άλλο χρήζει ανάγκη βοήθειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, με την

πολύτιμη επέμβαση του ανθρώπινου παράγοντα σε μεγάλο βαθμό, αν και τα τελευταία χρόνια με την εξέλιξη της τεχνολογίας έχουν αναπτυχθεί αυτόματα ή ημιαυτόματα συστήματα, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις διάφορες φάσεις μιας επιχείρησης διάσωσης. Επομένως, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας, ότι οι επιχειρήσεις διάσωσης δεν μπορεί να είναι θαυματουργές, καθώς έχουμε να κάνουμε με αντίξοες συνθήκες, με στιγμιαίες αποφάσεις και με τον χρόνο να τρέχει εις βάρος της επιχείρησης διάσωσης. Παρά ταύτα, η θαλάσσια αρωγή και διάσωση αποτελεί τουλάχιστον ηθική υποχρέωση και η συνεισφορά της είναι ιδιαίτερα σημαντική.

Συνοπτικά, η συνεισφορά της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης έγκειται στα εξής:

- Διάσωση ανυπολόγιστου αριθμού ανθρώπων, που βρέθηκαν σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα.
- Θαλάσσιες μεταφορές περισσότερο ασφαλείς για όλους.
- Εξυπηρέτηση συμφερόντων των πλοιοκτητών.
- Προώθηση του εθελοντισμού.
- Βελτίωση των υπηρεσιών διάσωσης παγκοσμίως.
- Πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Echon Valdez στην Αλάσκα τον Μάρτιο του 1989. Αυτοί που έκαναν την επιχείρηση διάσωσης αφαίρεσαν επιτυχώς περισσότερα από 1,02 εκατομμύρια από τα 1,26 εκατομμύρια βαρέλια του αργού πετρελαίου, που ήταν φορτωμένο καθώς επίσης ρυμούλκησαν το πλοίο σε ένα ναυπηγείο επισκευής. Πάντως υπάρχουν πολλές περιπτώσεις επιτυχών ενεργειών διάσωσης όπου η πιθανή ρύπανση του περιβάλλοντος απεφεύχθη ή ελαχιστοποιήθηκε

Ο βαθμός στον οποίο η διάσωση μπορεί να αποτρέψει ή να ελαχιστοποιήσει τη ρύπανση εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των πόρων διάσωσης. Αναγνωρίζοντας αυτή την εξάρτηση, κάποια κράτη παρέχουν σήμερα τους απαιτούμενους πόρους. Για παράδειγμα, οι κυβερνήσεις της

Ισπανίας και της Νότιας Αφρικής διατηρούν ρυμουλκά διάσωσης για να βοηθήσουν πλοία σε κίνδυνο κατά μήκος των ακτών τους. Στη Γαλλία, μια κοινοπραξία μεταξύ κυβέρνησης και διασωστών παρέχει προστασία για το αγγλικό κανάλι και τις ατλαντικές και μεσογειακές ακτές της Γαλλίας και της Κορσικής. Από το 1979, τα διαθέσιμα ρυμουλκά διάσωσης έχουν ανταποκριθεί σε περισσότερες από 430 περιπτώσεις κινδύνου και έχουν διενεργήσει σχεδόν 80 επιχειρήσεις διάσωσης. Ο στόχος αυτών των συνεργασιών με κυβερνητική πρωτοβουλία είναι να εξασφαλιστεί η ικανότητα γρήγορης και αποτελεσματικής ανταπόκρισης σε όλες τις έκτακτες ανάγκες, ειδικά σε εκείνες όπου υπάρχει πιθανότητα περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Διατήρηση της ομαλής θαλάσσιας κυκλοφορίας μετά από ναυτικά ατυχήματα. Αξιοσημείωτο παράδειγμα εδώ είναι η σύγκρουση και βύθιση της φορτηγίδας Dunal 2 στο κανάλι του Χιούστον το 1992. Πιο συγκεκριμένα, η φορτηγίδα χωρίστηκε στα δύο αποκλείοντας την κυκλοφορία στο κανάλι για 24 ώρες. Η φορτηγίδα ωθήθηκε στην μία πλευρά του καναλιού και έτσι η μία κατεύθυνση κυκλοφορία στο κανάλι αποκαταστάθηκε, σε αντίθεση με την διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία, η οποία δεν αποκαταστάθηκε για δύο ολόκληρες εβδομάδες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα περίπου 200 σκάφη να υποστούν καθυστέρηση προκαλώντας προβλήματα στη λειτουργία των βιομηχανιών. Οι συνολικές λειτουργικές δαπάνες ανά πλοίο για κάθε ημέρα καθυστέρησης υπολογίστηκαν κατά μέσο όρο 20.000 δολάρια (American Waterways Operators, Απριλίου 1993).

2.ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ.

2.1 Γενικά

Η επιθαλάσσια αρωγή είναι θεσμός του ναυτικού δικαίου και ρυθμίζεται από τον ΚΙΝΔ και τη σύμβαση των Βρυξελλών. Ωστόσο τα έντεκα μόλις άρθρα του ΚΙΝΔ και τα 15 άρθρα της διεθνούς σύμβασης δεν είναι σε θέση να ρυθμίσουν ως προς όλα τα σημεία τον πολυμορφικό αυτόν θεσμό και τα ποικίλα ζητήματα, που θέτει η πρακτική εφαρμογή του. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο επιβάλλεται ο καθορισμός της νομικής φύσης της θαλάσσιας αρωγής, προκειμένου να εφαρμοστούν συμπληρωματικά οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα, που καταστρώνουν τις γενικές έννοιες και ρυθμίσεις του δικαίου. Ως προς τη νομική φύση, βέβαια, αντιμετωπίζουμε στο σημείο αυτό την έντονη διχογνωμία, που επικρατεί στην ελληνική, γαλλική και αγγλική θεωρία και νομολογία.

Μία πρώτη άποψη, που υποστηρίχθηκε στον νομικό κόσμο ήταν η ιδέα της αστικής αποζημίωσης ως νομική φύση της επιθαλάσσιας αρωγής, άποψη αμφίβολης ορθότητας όμως, καθώς το πλοίο στο οποίο παρέχεται η αρωγή δεν βαρύνεται με ππείσμα, ούτε προκύπτουν ζημιές από την θαλάσσια αρωγή καθεαυτή. Άλλη θεωρία ήταν αυτή, κατά την οποία, ο θεσμός της επιθαλάσσιας αρωγής είναι ειδικότερη έκφανση της διοίκησης αλλότριων. Σύμφωνα με αυτή, ο αρωγός παρέχει τις υπηρεσίες του στο βοηθούμενο πλοίο χωρίς οποιαδήποτε προηγούμενη πρόσκληση προς τούτο και γι' αυτό πρέπει να αποζημιωθεί. Οι υποστηρικτές της συγκεκριμένης θεωρίας, ωστόσο, παραβλέπουν το γεγονός, ότι ο διοικητής αλλότριων ενεργεί χωρίς πρόσκληση ή συναίνεση του κυρίου της υπόθεσης, πράγμα που στην θαλάσσια αρωγή σπάνια συμβαίνει, καθώς εδώ συνήθως η βοήθεια ζητείται με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο. Εξάλλου, η αποζημίωση στην διοίκηση αλλότριων προβλέπεται εξαιρετικά, ενώ στην επιθαλάσσια αρωγή η αμοιβή

είναι βασικότατο στοιχείο της σχέσης και υπερβαίνει κατά πολύ τα ποσά των δαπανών που δικαιούται να λάβει ο διοικητής αλλότριων.

Κατ' άλλους ο θεσμός της θαλάσσιας αρωγής θεωρείται περίπτωση αδικαιολόγητου πλουτισμού. Όπως ορθά παρατηρείται από τον διάσημο Γάλλο καθηγητή Ναυτικού Δικαίου Rene Rodiere(1907-1981), η αγωγή αδικαιολόγητου πλουτισμού, πολύ πιο σύγχρονη σε σχέση με την επιθαλάσσια αρωγή, δεν χορηγεί σε καμία περίπτωση στον ενάγοντα, του οποίου η περιουσία ελαττώθηκε, ποσό μεγαλύτερο από τη μείωση της περιουσίας, γεγονός το οποίο κατά κύριο λόγο συμβαίνει στην θαλάσσια αρωγή. Εκτός αυτού, όμως, η θεωρία του αδικαιολόγητου πλουτισμού απέχει κατά πολύ από την ουσιαστική φύση της επιθαλάσσιας αρωγής. Και αυτό γιατί, στην πλειονότητα των περιπτώσεων ο θεσμός αυτός είναι συμβατικός, με άλλα λόγια υπάρχει σύμπτωση των δηλώσεων βουλήσεως του λήπτη της αρωγής και του αρωγού.

Υποστηρίχθηκε, ακόμη, πως η θαλάσσια αρωγή είναι οιονεί σύμβαση και πιο συγκεκριμένα προσωρινή εταιρία συμφερόντων μεταξύ των δύο πλοίων ενόψει κοινού σκοπού. Εφόσον επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος στόχος, οι εταίροι μερίζονται το ωφέλιμο αποτέλεσμα της επιχείρησης, δηλαδή ο λήπτης της αρωγής, που δέχεται όλη την ωφέλεια, αποδίδει ένα τμήμα αυτής στον επιθαλάσσιο αρωγό. Η άποψη αυτή επικρίθηκε, καθώς οι πραγματικές προθέσεις των μερών είναι διαφορετικές. Ο βοηθούμενος επιθυμεί να διασώσει το πλοίο του και γι' αυτό το λόγο καλεί τον θαλάσσιο αρωγό με αντίτιμο υψηλή αμοιβή. Ο αρωγός, από την άλλη πλευρά, παρέχει τις απαραίτητες υπηρεσίες του στο πλοίο, το φορτίο και τους επιβάτες, προκειμένου να αποσοβήσει τον υπάρχοντα κίνδυνο, που τα απειλεί.

Η επικρατούσα στην ελληνική νομολογία άποψη δέχεται, πως η επιθαλάσσια αρωγή έχει χαρακτήρα σύμβασης έργου εμπορικής φύσης. Αυτή είναι και η πιο ορθή θεωρία, για το λόγο, ότι ο νομοθέτης για τη θεμελίωση της επιθαλάσσιας αρωγής απαιτεί σύμβαση, ρητή ή σιωπηρή με σύμπτωση των βουλήσεων των συμβαλλομένων ή κατά νόμιμο τεκμήριο σύμπτωση της βουλήσεως του λήπτη της αρωγής με την αντίστοιχη, που εκφράζει ο αρωγός,

εφόσον ο πρώτος δεν προβάλλει σαφή και εύλογη απαγόρευση ή απουσιάζει κατά την παροχή της αρωγής (άρθρο 249 παρ.2 ΚΙΝΔ). Εδώ δεν μπορεί να γίνει λόγος για έλλειψη του συμβατικού χαρακτήρα της επιθαλάσσιας αρωγής. Και στις ακραίες περιπτώσεις, όμως, της διάσωσης ανθρώπινης ζωής και της διάσωσης ύστερα από σύγκρουση πλοίων, όπου υπάρχει νομική επιταγή παροχής θαλάσσιας αρωγής (άρθρο 240 ΚΙΝΔ, 3 Ν.ΓΩΠΣΤ/1911, 120 ΚΔΝΔ) δεν παύουν να εφαρμόζονται οι διατάξεις για τη σύμβαση έργου, ούτε εκλείπει ο συμβατικός της χαρακτήρας.

2.2 Διεθνείς συνθήκες για την επιθαλάσσια αρωγή

2.2.1 «Περί ενοποιήσεως κανόνων τινών περί θαλάσσιας αρωγής και ναυαγαιρέσεως»- Συνθήκη για την αρωγή και διάσωση στη θάλασσα.

Μέχρι το 1910 δεν υπήρχε διεθνής νομοθεσία για τη θαλάσσια αρωγή και διάσωση, αλλά κάθε κράτος που κατείχε ναυτική σημαία είχε θεσπίσει νόμους που αφορούσαν υπηρεσίες βοήθειας και διάσωσης και αυτοί εφαρμόζονταν σε πλοία ταξιδεύοντα με τη σημαία του σε ανοικτή θάλασσα. Η συνθήκη των Βρυξελλών του 1910 (23 Σεπτεμβρίου 1910) για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων όσον αφορά τη βοήθεια και τη διάσωση εν πλω απεικονίζει τις παραδοσιακές νομικές αρχές της θαλάσσιας διάσωσης. Αποτελεί την πρώτη προσπάθεια για την ενοποίηση των αρχών του νόμου της διάσωσης με πρωτοβουλία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Η σύμβαση κυρώθηκε από την Ελλάδα το 1911 με τον Νόμο ΓΩΠΣ που αποτέλεσε και τη βάση των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. Στις 27 Μαΐου 1967 εκδόθηκε πρωτόκολλο που τροποποιεί τη συνθήκη. Ως προς τις διατάξεις της συνθήκης, αναφέρουμε παρακάτω το κύριο περιεχόμενό τους. Στο άρθρο 2 διατυπώνεται ότι: “Κάθε πράξη βοήθειας ή διάσωσης από την οποία προκύπτει χρήσιμο αποτέλεσμα δίνει δικαίωμα στη δίκαιη ανταμοιβή.” Η συνθήκη εισάγει την αρχή “no cure, no pay”, σύμφωνα με την οποία “καμία ανταμοιβή δεν είναι οφειλόμενη εάν οι υπηρεσίες που παρέχονται δεν έχουν κανένα ευεργετικό αποτέλεσμα.” Σε καμία περίπτωση το ποσό που καταβάλλεται δεν υπερβαίνει την αξία της διασωθείσας ιδιοκτησίας. Τα πρόσωπα που έχουν συμμετάσχει σε

διαδικασίες διάσωσης παρά τη σαφή απαγόρευση εκ μέρους του πλοίου στο οποίο οι υπηρεσίες παράχθηκαν, δεν έχουν κανένα δικαίωμα σε οποιαδήποτε ανταμοιβή. Ένα ρυμουλκό δεν έχει κανένα δικαίωμα στην ανταμοιβή για τη βοήθεια ή τη διάσωση του πλοίου που ρυμουλκεί ή του φορτίου του πλοίου, εκτός αν έχει παράσχει υπηρεσίες που δεν μπορούν να θεωρηθούν ως παρεχόμενες στο πλαίσιο της σύμβασης ρυμούλκησης. Η ανταμοιβή είναι οφειλόμενη ακόμα και αν οι υπηρεσίες διάσωσης έχουν δοθεί από ή προς πλοία που ανήκουν στον ίδιο ιδιοκτήτη. Το ποσό ανταμοιβής καθορίζεται με συμφωνία μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, και για αποτυχούσα συμφωνία, από το δικαστήριο. Η αναλογία στην οποία η ανταμοιβή πρόκειται να διανεμηθεί μεταξύ των διασωστών καθορίζεται με τον ίδιο τρόπο. Η διανομή της ανταμοιβής μεταξύ του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου και άλλων προσώπων στην υπηρεσία κάθε διάσωσης πλοίου καθορίζεται από το νόμο της σημαίας του πλοίου. Κάθε συμφωνία ως προς τη βοήθεια ή τη διάσωση που γίνεται υπό καθεστώς κινδύνου μπορεί, με αίτημα του συμβαλλόμενου μέρους, να ακυρωθεί είτε να τροποποιηθεί από το δικαστήριο, εάν θεωρήσει ότι οι όροι που συμφωνούνται δεν είναι δίκαιοι. Σε κάθε περίπτωση, όταν αποδεικνύεται ότι η συγκατάθεση ενός από τα 24 συμβαλλόμενα μέρη υπόκειται σε απάτη ή απόκρυψη, ή όταν είναι ανάλογη η ανταμοιβή, με τις υπηρεσίες που παρέχονται, σε έναν υπερβολικό βαθμό πάρα πολύ μεγάλο ή πάρα πολύ μικρό, η συμφωνία μπορεί να ακυρωθεί ή να τροποποιηθεί από το δικαστήριο με αίτημα του προσβεβλημένου συμβαλλόμενου μέρους.

Η ανταμοιβή καθορίζεται από το δικαστήριο σύμφωνα με τις συνθήκες κάθε υπόθεσης, βάσει των ακόλουθων εκτιμήσεων: **α)** αρχικά, του μέτρου της επιτυχίας που εκπληρώθηκε, των προσπαθειών των διασωστών, του κινδύνου στον οποίο υποβλήθηκε το πλοίο, οι επιβάτες, το πλήρωμα και το φορτίο, οι διασώστες και το σωστικό πλοίο, του χρόνου που χρειάστηκε, των δαπανών και των απωλειών **β)** από την αξία της ιδιοκτησίας που διασώθηκε. Το δικαστήριο μπορεί να στερήσει από τους διασώστες όλη την ανταμοιβή, ή μπορεί να απονείμει μια μειωμένη ανταμοιβή, εάν αποδεικνύεται ότι οι διασώστες εξ' αιτίας δικού τους λάθους έχουν διενεργήσει τη διάσωση ή τη βοήθεια ή είναι ένοχοι κλοπής, ψευδούς συγκάλυψης ή άλλων πράξεων απάτης.

Καμία ανταμοιβή δεν οφείλεται από τα πρόσωπα των οποίων οι ζωές σώζονται. Διασώστες ανθρώπινων ζωών, που έχουν συμμετάσχει στις υπηρεσίες που παρέχονται επ' ευκαιρία του ατυχήματος που δίνει αφορμή για τη διάσωση ή τη βοήθεια, έχουν δικαίωμα σε ένα σημαντικό μέρος της ανταμοιβής που απονέμεται στους διασώστες του πλοίου, του φορτίου, και των εξαρτημάτων του.

Μια πράξη διάσωσης αποκλείεται μετά από ένα διάστημα δύο ετών από την ημέρα την οποία οι διαδικασίες της βοήθειας ή της διάσωσης ολοκληρώθηκαν. Οι αιτίες που η εν λόγω περίοδος περιορισμού μπορεί να ανασταλεί ή να διακοπεί καθορίζονται από το νόμο του δικαστηρίου όπου η υπόθεση διενεργείται. Σύμφωνα με το άρθρο 11:

«Κάθε πλοίαρχος είναι αναγκασμένος, εφ' όσον μπορεί να το κάνει χωρίς σοβαρό κίνδυνο στο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες, να παρέχει βοήθεια σε όλους, ακόμα και σε εχθρό, βρισκόμενο στη θάλασσα με κίνδυνο απώλειας.

Ο πλοιοκτήτης του πλοίου δεν υφίσταται καμία ευθύνη λόγω της παράβασης της ανωτέρω διάταξης.» Αυτή η διάταξη, αντικατοπτρίζοντας τον ανέκαθεν αποδεκτό κανόνα συμπεριφοράς του ναυτιλλόμενου, επιβάλλει στους πλοιάρχους την πρωτεύουσα σημασία υποχρέωση της διάσωσης.

Προβληματισμό είχε σαν επακόλουθο το άρθρο 14 της συνθήκης όπου αναφέρεται ότι οι διατάξεις της δεν εφαρμόζονται για τα πολεμικά πλοία ή τα κυβερνητικά πλοία που διατίθενται αποκλειστικά για δημόσιες υπηρεσίες. Όταν γαλλικό πολεμικό πλοίο πρόσφερε βοήθεια σε άλλο πλοίο, στη δίκη που πραγματοποιήθηκε, το πρωτοδικείο ισχυρίστηκε ότι δεν οφείλεται ανταμοιβή στη γαλλική κυβέρνηση καθώς η συνθήκη δεν εφαρμόζεται για πολεμικά πλοία. Η γαλλική κυβέρνηση άσκησε έφεση και υποστήριξε ότι το δικαστήριο είχε παρερμηνεύσει το άρθρο. Στις 19 Ιουλίου του 1955, η εκδίκαση της υπόθεσης είχε σαν αποτέλεσμα τη δικαίωση της γαλλικής κυβέρνησης, αφού διευκρινίστηκε αδιαμφισβήτητα ότι το άρθρο 14 δεν αναφέρει πουθενά ότι αποκλείει τα πολεμικά πλοία από τη διεκδίκηση αμοιβής. Υποστηρίχθηκε ότι η συνθήκη των Βρυξελλών είναι μία συνθήκη του εμπορικού ναυτικού δικαίου,

δηλαδή ιδιωτικού δικαίου, στο οποίο, εξ ορισμού, δεν υπόκεινται κρατικά πλοία και πιο συγκεκριμένα, πολεμικά πλοία, και αυτή είναι η ορθή ερμηνεία του άρθρου.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι οι διατάξεις της συνθήκης 1910 αποδείχτηκαν ανεπαρκείς στην κάλυψη των σύγχρονων αναγκών, ειδικότερα σε ότι αφορά προβλήματα που προκύπτουν από μεγάλες έκτασης καταστροφές και έχουν σαν αποτέλεσμα ζημία στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί το ότι δεν επιβάλλει κάποιο καθήκον για την προστασία του περιβάλλοντος ή για να αποτρέψει τον πλοιοκτήτη από το να υπέχει ευθύνη περιβαλλοντικής ζημιάς, ούτε και επιτρέπει περαιτέρω διερεύνηση για τον καθορισμό της ανταμοιβής μιας πράξης διάσωσης. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα περιστατικά των Torrey Canyon(1967), Amoco Cadiz(1978) και Exxon Valdez(1989), όπου προκλήθηκε εκτεταμένη ρύπανση των υδάτων. Στην περίπτωση μάλιστα του Torrey Canyon, το Μάρτιο του 1967, προκλήθηκε μεγάλη κλίμακας ρύπανση από πετρέλαιο των ακτών της Γαλλίας και Αγγλίας και το περιστατικό αποτέλεσε αφορμή για την διευθέτηση των νομικών ζητημάτων που προέκυψαν. Δημιουργήθηκε συνεπώς η ανάγκη ενθάρρυνσης και παροχής κινήτρων στους διασώστες προκειμένου να αποτραπούν ή να ελαχιστοποιηθούν τέτοιες απώλειες και προς αυτή την κατεύθυνση κινήθηκε η συνθήκη του 1989.

2.2.2 Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου (1989) περί επιθαλάσσιας αρωγής

Η πρώτη προσπάθεια προς την κατεύθυνση δημιουργίας εναυσμάτων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ήταν μία καινοτόμος ιδέα που περιλαμβάνεται στην LOF 1980 (Lloyd's Open Form 1980) και προβλέπει επαυξημένη ανταμοιβή(special compensation) σε περιπτώσεις που ο διασώστης, εκτός από τη διάσωση ιδιοκτησίας, αποτρέπει τη ρύπανση από πετρελαιοειδή , έχοντας μεγάλη σημασία, γιατί αποτελεί “δίχτυ ασφαλείας” (“safety net”) σαν μορφή αποζημίωσης για τα έξοδα του διασώστη δεδομένου

ότι ενδεχομένως να αποτύχει να πάρει αμοιβή, καθώς οποιοδήποτε κινδυνεύον πλοίο μπορεί να βυθιστεί, όμως εν τέλει ανταμείβεται για την αποφυγή της ρύπανση στην παράκτια περιοχή. Στην πραγματικότητα, το πλαίσιο ασφαλείας ήταν μια παρέκκλιση από τη γενική αρχή “no cure, no pay” που όμως παρείχε κίνητρο στο διασώστη να επιχειρήσει διάσωση που περιλαμβάνει πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια. Η επταυξημένη ανταμοιβή ήταν μέρος της “αμοιβής διάσωσης ιδιοκτησίας” (που πληρώνουν οι κύριοι ασφαλιστές του πλοίου και του φορτίου), αλλά η δικλείδα ασφαλείας έγινε γνωστή ως “αμοιβή διάσωσης ευθύνης” (που πληρώνουν οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί (Protection and Indemnity Clubs, P&I) των πλοιοκτητών.

Η CMI (Comité Maritime International) συνέταξε ένα προσχέδιο για νέα συνθήκη το 1981, το οποίο συζητήθηκε από το νομικό συμβούλιο του IMO και εντέλει, σε μια διπλωματική διάσκεψη στο Λονδίνο, στις 28 Απριλίου 1989, συνάφθηκε σε σύμβαση περί επιθαλάσσιας αρωγής του 1989. Αυτή η νέα συνθήκη αντικατέστησε τη συνθήκη των Βρυξελλών του 1910 για τη ενοποίηση ορισμένων κανόνων όσον αφορά τη βοήθεια και τη διάσωση στη θάλασσα. Οι ιδέες της επταυξημένης ανταμοιβής και των δικλείδων ασφαλείας που εγκλείονταν στην LOF 1980, υιοθετήθηκαν από τη νέα συνθήκη. Η επταυξημένη ανταμοιβή λαμβάνεται υπόψη όταν εκτιμηθεί η ανταμοιβή από τους διαιτητές σύμφωνα με το Άρθρο 13(1)(β) και η ιδέα του πλαισίου ασφαλείας είναι γνωστή ως η διάταξη της “ειδικής αποζημίωσης”(Special Compentation) σύμφωνα με το Άρθρο 14 που αναφέρθηκε παραπάνω. Δεν εφαρμόζονται μόνο για περιβαλλοντική ζημιά λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο, αλλά και για ουσιαστική φυσική ζημιά στην ανθρώπινη υγεία ή στη θαλάσσια ζωή ή ακόμα και στα παράκτια ή εγχώρια νερά ή τις παρακείμενες περιοχές σε αυτά, που προκλήθηκε από τη ρύπανση, τη μόλυνση, την πυρκαγιά, έκρηξη ή παρόμοια σημαντικά γεγονότα Άρθρο13 1(δ). Οι ασφαλιστές γάστρας και φορτίου συνεχίζουν να πληρώνουν τις αμοιβές που ορίζει το Άρθρο 13, ακόμα και αν αυτές είναι αυξημένες λόγω περιβαλλοντικών παραγόντων αλλά τα P&I Clubs καλύπτουν τις αμοιβές του Άρθρου 14.

Η εισαγωγική έκθεση της συνθήκης φανερώνει την ανάγκη για μια τέτοια κίνηση: “Τα συμμετέχοντα κράτη στην παρούσα συνθήκη αναγνωρίζοντας το επιθυμητό του καθορισμού με συμφωνία των ομοιόμορφων διεθνών κανόνων σχετικά με τις επιχειρήσεις διάσωσης,

Παρατηρώντας ότι οι ουσιαστικές εξελίξεις, και ιδιαίτερα η αυξανόμενη ανησυχία για την προστασία του περιβάλλοντος, έχουν καταδείξει την ανάγκη να αναθεωρηθούν οι διεθνείς κανόνες που περιλαμβάνονται προς το παρόν στη συνθήκη για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων δικαίου σχετικά με τη βοήθεια και τη διάσωση εν πλω, που έγινε στις Βρυξέλλες, 23 Σεπτεμβρίου 1910,

Έχοντας επίγνωση της σημαντικής συμβολής που οι αποδοτικές και έγκαιρες διαδικασίες διάσωσης μπορούν να έχουν στην ασφάλεια των πλοίων και άλλης ιδιοκτησίας σε συνθήκες κινδύνου και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Πεπεισμένα για την ανάγκη να εξασφαλιστεί ότι επαρκή κίνητρα είναι διαθέσιμα στα πρόσωπα που αναλαμβάνουν τις διαδικασίες διάσωσης για πλοία και άλλη ιδιοκτησία σε συνθήκες κινδύνου,...

Από τη μία πλευρά, το άρθρο 12, παράγραφος 1, όμοια με τη συνθήκη του 1910, απαιτεί να έχει επιτευχθεί ένα “χρήσιμο αποτέλεσμα”, ως όρο για να δικαιούται ο διασώστης αμοιβή. Το περιεχόμενο του άρθρου 12 στην παράγραφο 2, αναπαράγοντας το άρθρο 2, παράγραφο 2, της συνθήκης 1910, απαγορεύει κάθε αμοιβή εάν δεν υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα. Οι παραπάνω κανόνες αντικατοπτρίζουν τη θεμελιώδη υποκείμενη αρχή “no cure- no pay”. Τα κριτήρια για τον καθορισμό της αμοιβής είναι τα ακόλουθα: **α)** η αξία της περιουσίας, **β)** η ικανότητα και οι προσπάθειες του διασώστη να εμποδίσει ή να περιορίσει τη ρύπανση του περιβάλλοντος, **γ)** το μέτρο της επιτυχίας, **δ)** ο χρόνος, τα έξοδα και οι απώλειες, **ε)** το ρίσκο της ευθύνης που διατρέχει ο διασώστης, **στ)** η ταχύτητα και αμεσότητα του διασώστη, **ζ)** η διαθεσιμότητα και χρήση των πλοίων ή του εξοπλισμού, **η)** η ετοιμότητα και αποτελεσματικότητα του εξοπλισμού, **θ)** η φύση και ο βαθμός του κινδύνου (άρθρο 13, παράγραφος 1). Από την άλλη πλευρά, εάν ο διασώστης έχει διενεργήσει επιχειρήσεις για λογαριασμό ενός πλοίου, όπου είτε το ίδιο είτε το φορτίο που μεταφέρει, αποτελεί ζημιογόνο απειλή για το περιβάλλον, μπορεί

να διεκδικήσει αμοιβή με τη μορφή “ειδικής αποζημίωσης” που καταβάλλεται σύμφωνα με το άρθρο 14, ακόμα και αν ούτε το πλοίο ούτε το φορτίο ή άλλη ιδιοκτησία έχουν διασωθεί από τις επιχειρήσεις αυτές. Αυτή η ειδική αποζημίωση, ίσης αξίας τουλάχιστον με το κόστος της επιχείρησης του διασώστη, καταβάλλεται μόνο εάν ο διασώστης αποτυγχάνει να λάβει αμοιβή κάτω από το παραδοσιακό κριτήριο για τις αμοιβές διάσωσης, που συνίσταται στην επιτυχή διάσωση της περιουσίας. Κατ’ αυτό τον τρόπο, δημιουργείται κίνητρο για τον διασώστη να αναλάβει επιχείρηση διάσωσης για ένα πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο, και είναι πιθανό να μολύνει το θαλάσσιο περιβάλλον, ακόμα και αν τμήμα περιουσίας ή καμία περιουσία δεν έχει σωθεί. Επιπλέον, σε περιπτώσεις όπου ο διασώστης απέτρεψε ή ελαχιστοποίησε τη ζημιά στο περιβάλλον, μια περαιτέρω αμοιβή έως 30% του κόστους που είχε, και σε ειδικές περιπτώσεις έως και το 100% του κόστους, μπορεί να αποφασιστεί από το δικαστήριο. Ο διασώστης υπόκειται επίσης και σε μία αρνητική πρόκληση: η αμέλεια και η αποτυχία να αποτρέψει ή να περιορίσει την περιβαλλοντική ρύπανση μπορεί να του στερήσει ολόκληρη ή μέρος της ειδικής αποζημίωσης.

Η Διεθνής συνθήκη για τη θαλάσσια αρωγή και διάσωση του 1989 έχει διπλή σημασία: την ενθάρρυνση της διάσωσης και των μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις συνέπειες των ατυχημάτων. Υιοθετήθηκε κατά μεγάλο μέρος ως επακόλουθο του ατυχήματος του 1978 του Amoco Cadiz, που επέφερε εκτεταμένη ρύπανση των ακτών της Γαλλίας. Πέρα από την ενθάρρυνση των διασωστών, η συνθήκη προασπίζει τη νομική θέση των παράκτιων κρατών, όσον αφορά τη ρύπανση. Στο άρθρο 9 αναφέρει:

“Τίποτα σε αυτή τη συνθήκη δεν έχει επιπτώσεις στο δικαίωμα του παράκτιου κράτους να λάβει τα μέτρα σύμφωνα με τις γενικά αναγνωρισμένες αρχές του διεθνούς δικαίου για να προστατεύσει την ακτή ή τα σχετικά συμφέροντά του από τη ρύπανση ή την απειλή της ρύπανσης που ακολουθεί μετά από ένα θαλάσσιο ατύχημα ή τις πράξεις που σχετίζονται με ένα τέτοιο ατύχημα που μπορεί εύλογα να αναμένεται να οδηγήσει σε σημαντικές επιβλαβείς συνέπειες, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος ενός παράκτιου κράτους να δώσει τις κατευθύνσεις σε σχέση με τις διαδικασίες διάσωσης.”

Παρόλα αυτά, όταν πρόκειται να αποφασίσει αυτό το κράτος για την αποδοχή ή μη αποδοχή εισόδου στα λιμάνια του, των πλοίων σε κίνδυνο (συχνά αναφερόμενα ως “leper vessels”= λεπρά πλοία), ή και για άλλα ζητήματα διάσωσης, όπως είναι η μέριμνα για διευκολύνσεις στους διασώστες, το παράκτιο κράτος καλείται από τη σύμβαση, να λάβει υπ’ όψη του τα συμφέροντα των άλλων μερών και την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των διασωστών ώστε να διασφαλιστεί η διάσωση της ζωής και της περιουσίας και η πρόληψη της ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η συνθήκη δεν εφαρμόζεται για τη διάσωση πολεμικών ή μη εμπορικών πλοίων, που χρησιμοποιούνται από μία κυβέρνηση ή ανήκουν σε αυτή. Εφαρμόζεται όμως για επιχειρήσεις διάσωσης που διεξάγονται από τέτοια δημόσια πλοία, τα οποία μπορούν να διεκδικήσουν ανταμοιβή για υπηρεσίες διάσωσης που παρείχαν σε ένα ιδιωτικό πλοίο.

Η συνθήκη του 1989 τέθηκε σε ισχύ παγκοσμίως στις 14 Ιουλίου 1996. Οι ουσιαστικές αλλαγές που επέφερε η συνθήκη στο δίκαιο της επιθαλάσσιας αρωγής καταρχήν ενσωματώθηκαν στην LOF 1990. Παρόλα αυτά, προτού η συνθήκη αποκτήσει ισχύ, αυτές οι αλλαγές, όπως ενσωματώθηκαν στην LOF 1990, είχαν μόνο συμβασιακή ισχύ. Η Ελλάδα υπέγραψε τη συνθήκη και έπειτα προχώρησε στην επικύρωσή της με έναν συγκεκριμένο νόμο, το Νόμο 2391/ 1996, που επικύρωσε την ελληνική μετάφραση του πρωτότυπου κειμένου της συνθήκης.

Η συνθήκη του '89 είχε σαν αποτέλεσμα η υφιστάμενη αρχή “no cure- no pay” να περιοριστεί σημαντικά ώστε να εξασφαλίσει την επιβίωση της βιομηχανίας διάσωσης και να ενθαρρύνει τους επαγγελματίες διασώστες να συντηρήσουν τα πολυδάπανα μέσα για τις υπηρεσίες τους, προς όφελος όλης της βιομηχανίας. Αμέσως μετά την υπογραφή της συνθήκης, οι τομείς της βιομηχανίας που υπεισέρχονται σε επιχειρήσεις διάσωσης επέδειξαν την απόλυτη αποδοχή των διατάξεων της συνθήκης μέσω της ενσωμάτωσης των πιο κρίσιμων άρθρων της συνθήκης αυτής στην Lloyd’s Open Form '90 (LOF '90). Η συνθήκη της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης αποτελεί τυπικό

παράδειγμα του νέου ρόλου που ο IMO αποκτά για τον εαυτό του. Αυτός ο συγκεκριμένος τομέας της βιομηχανίας, αν και φαινόταν αποφασισμένος να προχωρήσει στην εισαγωγή ενός νεωτεριστικού στοιχείου που θα προσάρμοζε τον ίδιο στις συνθήκες της σύγχρονης πραγματικότητας, διαπίστωσε ότι θα έπρεπε πρώτα να ζητήσει την αποδοχή της διεθνούς κοινότητας μέσω της διαδικασίας IMO. Αφού πρώτα η διεθνής κοινότητα υιοθετήσει το καινοτόμο στοιχείο, ακόμα και αν το όργανο που την υιοθετεί δεν είναι ακόμα σε ισχύ, η βιομηχανία είναι καλυμμένη και ενθαρρύνεται να προχωρήσει στην πρακτική εφαρμογή αυτού του καινοτόμου στοιχείου. Περνώντας απλώς και μόνο μέσω του μηχανισμού του IMO και κερδίζοντας την αποδοχή του, οποιαδήποτε πρόταση μπορεί να προχωρήσει στην εγκαθίδρυση και στερέωσή της στις συνήθειες πρακτικές της βιομηχανίας.

Ένα σημαντικό θέμα αποτελεί το ερώτημα εάν η πιθανή ευθύνη ενός πλοιοκτήτη σε τρίτα συμβαλλόμενα μέρη συμποσούται με τον κίνδυνο. Από τη μία πλευρά, μπορούμε να προβάσουμε τον ισχυρισμό ότι η διάσωση ενός πλοίου και η αποτροπή του από το να προκαλέσει ζημιά σε άλλο πλοίο, είναι υπηρεσία διάσωσης που μπορεί να καταλήξει σε απαίτηση (claim). Ακόμη και αν οι απαιτήσεις για ζημιά ήταν ολοκληρωτικά ανεπιτυχείς, τα ακάλυπτα έξοδα της δίκης υπεράσπισης είχαν αποφευχθεί λόγω των ενεργειών των διασωστών. Για παράδειγμα, στην περίπτωση ατυχήματος ενός μεγάλου πετρελαιοφόρου, ο πλοιοκτήτης θα ήταν υπεύθυνος για την περιβαλλοντική ρύπανση που θα προκαλούσαν από μία πετρελαιοκηλίδα. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να συμποσούται με την ίδια την αξία του πλοίου του επί πολλές φορές. Θα μπορούσε να γίνει ο ισχυρισμός ότι ακόμα και εκεί που φυσική περιουσία δεν έχει διασωθεί για να τεθεί η βάση μίας απαίτησης διάσωσης, ο διασώστης θα μπορούσε να απαιτήσει κάποιο μερίδιο από την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Από την άλλη μεριά λοιπόν, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η διάσωση ευθύνης δε μπορεί να υπάρξει χωρίς κάποια συνυπάρχουσα διάσωση περιουσίας από έναν αναγνωρισμένο κίνδυνο. Πριν τη συμφωνία της συνθήκης του 1989, η διάσωση ευθύνης εμφανιζόταν από κάποιους σαν λύση στο πρόβλημα της ανταμοιβής των διασωστών για τις προσπάθειές τους να εμποδίσουν τη ρύπανση. Μια καλή κριτική σε αυτό είναι ότι οι πιθανές ευθύνες δεν είναι ποσοτικοποιήσιμες αφού έχουν απομακρυνθεί. Ακόμα και

σε περιπτώσεις όπου η ζημιά έχει συμβεί, όπως έγινε στην καταστροφή του Torrey Canyon, το κόστος της ζημιάς από την πετρελαιοκηλίδα βρέθηκε ότι ήταν “εκτεταμένο αλλά ανυπολόγιστο”. Αυτό το ζήτημα αντιμετωπίστηκε μερικώς με την εισαγωγή της ειδικής αποζημίωσης (στην LOF) που θα αναλυθεί εκτενέστερα στο κεφάλαιο 4 της παρούσας διπλωματικής, και με το άρθρο 14 στην σύμβαση του 1989 που έβγαλε τη διάσωση ευθύνης από τη διεθνή ατζέντα. Παρά ταύτα, δεδομένου του αυξανόμενου χάσματος ανάμεσα στις δαπάνες της περιβαλλοντικής αρωγής και τις εν δυνάμει αμοιβές διάσωσης, κάποια συμφέροντα και πάλι συνηγορούν υπέρ της εισαγωγής του συστήματος της διάσωσης ευθύνης και της παράλληλης λειτουργίας του με την LOF και το καθεστώς των συμβάσεων διάσωσης.

Το άρθρο 14 της συνθήκης δίνει το εναρκτήριο λάκτισμα για μια θεμελιώδη αλλαγή στον παραδοσιακό νόμο της αρωγής και διάσωσης στη θάλασσα καθώς ο διασώστης είναι πλέον ικανός να καλύψει τα έξοδά του, σε περίπτωση που δε σημειώσει επιτυχία όταν το πλοίο ή το φορτίο του απειλούν να βλάψουν το περιβάλλον ή όταν εμποδίσει ή περιορίσει τη βλάβη στο περιβάλλον, αντίθετα με την αρχή “no cure- no pay”, όπου δε θα καλυπτόταν. Είναι επίσης προφανές ότι τώρα είναι δυνατόν το συνολικό ανακτήσιμο από το διασώστη ποσό να ξεπεράσει τη συνολική αξία της διασωθείσας περιουσίας, λαμβανομένων υπ’όψιν των διατάξεων της ειδικής αποζημίωσης, σε αντίθεση με το παραδοσιακό ανώτατο όριο που καθοριζόταν με βάση τη διασωθείσα αξία της περιουσίας που σώθηκε.

Η παραπάνω αντίληψη των εξόδων και η εφαρμογή του άρθρου 14 στην πράξη, αποδείχτηκε διφορούμενη, ασαφής, με δυσκολία στην εφαρμογή, αβέβαιη στο αποτέλεσμα, όπως παρουσιάστηκε στην περίπτωση του “The Nagasaki Spirit”. Οι δαπάνες ορίζονται από τη συνθήκη ως “οι εκτός προϋπολογισμού δαπάνες στις οποίες με λογικό τρόπο περιέπεσε ο διασώστης κατά την επιχείρηση διάσωσης”, καθώς και “δίκαιη αναλογία” για τον εξοπλισμό και το προσωπικό που στην πραγματικότητα και με λογικό τρόπο χρησιμοποιήθηκε στην επιχείρηση, λαμβάνοντας υπ’ όψιν τα κριτήρια που εκτέθηκαν στο Άρθρο 13, παράγραφο 1(h), (i), (j). Στην περίπτωση του “The Nagasaki Spirit”, η Βουλή των Λόρδων έπρεπε να καταλήξει στον

ορισμό της έννοιας της “δίκαιης αναλογίας”. Συνοπτικά, οι ιδιοκτήτες του πλοίου και του φορτίου ισχυρίστηκαν κατηγορηματικά ότι η “δίκαιη αναλογία” δεν περιλάμβανε στοιχείο κέρδους ενώ οι διασώστες ισχυρίστηκαν προφανώς το αντίθετο.

Για το πόρισμα ότι η “δίκαιη αναλογία” δεν περιλαμβάνει στοιχείο κέρδους (η Πράξη για τα Ναυάγια και τη Θαλάσσια Αρωγή του 1996 κάνει σαφές στην παράγραφο 2(8) ότι η “δίκαιη αναλογία” περιέχει στοιχείο κέρδους, απευθυνόμενη στο αντίθετο πόρισμα σε αυτή την περίπτωση), ο Λόρδος Mustill είχε να πει τα παρακάτω για τον ισχυρισμό των διασωστών ότι απαιτούσαν περαιτέρω παρακίνηση σε μορφή κέρδους για να διεκπεραιώσουν επιχειρήσεις διάσωσης: “Αρχικά, δε δέχομαι ότι οι διασώστες χρειάζονται κάποιο στοιχείο κέρδους σαν επιπλέον κίνητρο. Σύμφωνα με το προγενέστερο καθεστώς, η διεξαγωγή μίας επιχείρησης διάσωσης ήταν καθαρός τζόγος. Αν δεν υπήρχε χρήσιμο αποτέλεσμα, δεν υπήρχε αμοιβή.

Αυτό δεν ισχύει πλέον, ακόμα και αν η καθιερωμένη διάσωση υποκύπτει λίγο ή πολύ, σύμφωνα με το άρθρο 13 ο διασώστης, σε περίπτωση που καταφέρει να προστατέψει το περιβάλλον, θα αμειφθεί το πολλαπλάσιο όχι μόνο των άμεσων δαπανών του αλλά και των έμμεσων. Επιπλέον, ακόμα και αν δεν επιτευχθεί ωφέλεια για το περιβάλλον, εξασφαλίζεται με αποζημίωση για τα έξοδά του και λαμβάνει τουλάχιστον μία εισφορά για τα εκκρεμή του έξοδα. Η απουσία επιτυχίας δε σημαίνει πλέον απουσία αμοιβής και οι διατάξεις αυτού του δικτυού ασφαλείας επαρκούν, κατά την άποψή μου, για να ανταποκριθούν στο σκοπό του νέου σχήματος.”

Η σύμβαση της θαλάσσιας αρωγής και διάσωσης, όπως και κάθε άλλη διεθνής συμφωνία, παραμένει ανοιχτή στην ερμηνεία. Για παράδειγμα, η ζημιά στο περιβάλλον απευθύνεται στα παράκτια ή εγχώρια ύδατα, “ή περιοχές παρακείμενες σε αυτά”, χωρίς να καθορίζονται αυτές οι περιοχές. Επιπλέον, ο διασώστης με το να αποτρέψει τη ρύπανση, δικαιούται όχι μόνο αποζημίωση για το κόστος που είχε, αλλά και δίκαιη αναλογία για τον εξοπλισμό και το προσωπικό που πραγματικά και λογικά χρησιμοποιήθηκε στην επιχείρηση, κάτι που εγείρει ερωτήματα ως προς τη διάρκεια της επιχείρησης, ποια έξοδα ή έσοδα συμπεριλαμβάνονται, και ούτω καθ’ εξής για το δικαστήριο. Λιγότερο

περίπλοκος δεν είναι ούτε και ο τρόπος με τον οποίο τα δικαστήρια αποφασίζουν κατά τη διακριτική τους ευχέρεια, την αύξηση της ειδικής αποζημίωσης, όπως αναφέρθηκε παραπάνω.

Είναι γεγονός ότι υπήρξαν αρκετά προβλήματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή των Άρθρων 13 και 14, μερικά από τα οποία έχουν απασχολήσει τους πλοιοκτήτες και τα Clubs και άλλα έχουν προβληματίσει τους διασώστες. Τα Clubs ανησυχούσαν ότι το δίκτυ ασφαλείας ωθεί τους διασώστες να επιμηκύνουν το χρόνο της εργασίας όσο περισσότερο γίνεται. Αυτό, με τη σειρά του, επιτρέπει στους ασφαλιστές ιδιοκτησίας να καθυστερήσουν την απόφαση για το αν το πλοίο θα θεωρηθεί ως εξ ερμηνείας ολοκληρωτική απώλεια, με τα Clubs και τον πλοιοκτήτη να μη μπορούν να κάνουν πολλά για να ελέγξουν την κατάσταση. Οι διασώστες ανησυχούσαν ότι το Άρθρο 14 βρίσκει εφαρμογή μόνο όταν υπάρχει απειλή για το περιβάλλον, κάτι που επίσης πρέπει να αποδειχτεί, και ότι το Άρθρο 14 δεν είναι εφαρμόσιμο εκτός των παράκτιων ή εγχώριων υδάτων ή παρακείμενων περιοχών. Συνεπώς υπάρχει γεωγραφικός περιορισμός. Οι διασώστες επίσης ανησυχούν για την απόφαση των Αγγλικών δικαστηρίων (“The Nagasaki Spirit”), η οποία όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, εκφράζει ότι οι αναλογίες για τον εξοπλισμό και το προσωπικό δε θα πρέπει να εγκλείουν στοιχείο κέρδους. Το κέρδος οριοθετείται στο πόσο μπορεί να αυξηθεί, κάτι που όμως εφαρμόζεται όταν η ζημιά στο περιβάλλον αποτρέπεται ή ελαχιστοποιείται. Το σύνολο αυτών των θεμάτων οδήγησαν σε διαιτησίες μακρές και πολυδάπανες, τα έξοδα των οποίων γενικά αφορούν τους πλοιοκτήτες και τα Clubs.

2.2.3 Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)

Η σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα έχει περιγραφεί, και πιθανότατα είναι, ως η πιο σημαντική διεθνής σύμβαση του IMO. Τη στιγμή που ο IMO δημιουργήθηκε το 1958, η SOLAS θεωρούνταν μία καλά εδραιωμένη σύμβαση που είχε καταφέρει να θέσει τα θεμέλια στα οποία ο IMO θα στήριζε τη λειτουργία του. Το πρώτο μεγάλο καθήκον του

IMO μετά τη δημιουργία του ήταν να αναβαθμίσει τη SOLAS (το 1914 έγινε η πρώτη και ακολούθησαν και άλλες). Το 1960 μία νέα Σύμβαση SOLAS υιοθετήθηκε, η οποία τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1965. Αρκετά σύντομα μετά την ισχύ της, ο IMO έκανε ενέργειες για να τροποποιήσει τη SOLAS 1960 με στόχο να την κρατήσει ενημερωμένη σχετικά με τις τεχνικές εξελίξεις της εποχής. Τροποποιήσεις πέρασαν τα έτη 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 και 1973. Ωστόσο, οι τροποποιήσεις αυτές ποτέ δεν τέθηκαν σε ισχύ, αφού ποτέ δεν πέτυχαν επικύρωση από τα 2/3 των συμβαλλομένων μερών. Η αδράνεια από μέρους των συμβαλλομένων κρατών οδήγησε τον Οργανισμό στο προσχέδιο της Σύμβασης SOLAS του 1974, που περιλάμβανε όχι μόνο τις τροποποιήσεις που είχαν αποφασιστεί μέχρι αυτήν την ημερομηνία αλλά και τη «σιωπηρή αποδοχή», δηλαδή οι τροποποιήσεις θα θέτονταν σε ισχύ μια συγκεκριμένη ημερομηνία, εκτός αν ένας αριθμός κρατών είχε αντίρρηση. Η ρύθμιση της σιωπηρής αποδοχής ενίσχυε την αποτελεσματικότητα των Συμβάσεων, καθώς οι τεχνικές εξελίξεις έτρεχαν και δεν γινόταν να τις προλάβουν μέσω των χρονοβόρων επικυρώσεων, προκειμένου να τις ενσωματώσουν στη σύμβαση. Η SOLAS 1974 τέθηκε σε ισχύ διεθνώς την 25^η Μαΐου 1980 και το Πρωτόκολλο αυτής την 1^η Μαΐου 1981.

Η SOLAS επιδιώκει να καθορίσει ελάχιστες σταθερές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων και θεωρείται ως η πιο σημαντική από όλες τις διεθνείς συνθήκες, που αφορούν την ασφάλεια για τα εμπορικά πλοία. Η σύμβαση αντιμετωπίζει θέματα, όπως η ευστάθεια, οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, η πυροπροστασία, οι κανονισμοί διάσωσης της ζωής, η ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα, η ραδιοεπικοινωνία, κτλ. Είναι στις αρμοδιότητες των κρατών να διασφαλίσουν ότι τα πλοία που έχουν τη σημαία τους ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της SOLAS και να εκδώσουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά, ως απόδειξη της συμμόρφωσής τους, όπως αυτά καθορίζονται από τη σύμβαση.

Η σύμβαση είναι χωρισμένη σε δώδεκα κεφάλαια, καθένα από τα οποία αποτελείται από έναν αριθμό κανονισμών. Το κεφάλαιο I τιτλοφορείται «Γενικές Διατάξεις». Αυτές οι διατάξεις καταρχήν προσδιορίζουν τον τύπο των πλοίων που υπόκεινται στη σύμβαση. Στη συνέχεια καθορίζονται τα χρονικά

διαστήματα για τις έρευνες για τα παρακάτω: τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής, τον εξοπλισμό φορητών πλοίων, τις ασύρματες εγκαταστάσεις, τα ναυαγοσωστικά πλοία, τις φορητές ασύρματες συσκευές για την ικανότητα επιβίωσης, και τέλος για τη γάστρα, τον μηχανολογικό εξοπλισμό, τον εξοπλισμό γενικότερα, τον μηχανισμό πηδαλίου και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις. Το Κεφάλαιο I ρυθμίζει την έκδοση των εγγράφων που πιστοποιούν ότι οι απαιτήσεις της σύμβασης πληρούνται από το πλοίο. Τέλος, το Κεφάλαιο I εγκλείει διάταξη για τις επιθεωρήσεις λιμενικών αρχών(port state control).

Το Κεφάλαιο II-1 ασχολείται με τα ζητήματα της υποδιαίρεσης και της ευστάθειας. Εδώ η σύμβαση επιδιώκει να διασφαλίσει ότι στα επιβατηγά πλοία η υποδιαίρεση των στεγανών διαμερισμάτων πρέπει να είναι τέτοια ώστε ακόμα και μετά από ζημιά στη γάστρα του, το πλοίο να παραμένει επιπλέον και ευσταθές. Γενικά, η τάξη της υποδιαίρεσης ποικίλλει ανάλογα με το μήκος του πλοίου και τον τύπο του, αλλά και με τον εμπορικό λόγο για τον οποίο μισθώνεται. Επιπλέον, το Κεφάλαιο II-1 περιγράφει τις απαιτήσεις για τις μηχανές και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, οι οποίες θα εγγυηθούν ότι αυτές θα συνεχίσουν να λειτουργούν κάτω από διάφορες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Το Κεφάλαιο II-2 ασχολείται με την πυροπροστασία, την πυρανίχνευση και την πυρόσβεση και περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις για την ασφάλεια σε πυρκαγιά για δεξαμενόπλοια και πλοία O.B.O.

Οι εφαρμογές διάσωσης ζωής και οι ρυθμίσεις εξετάζονται στο Κεφάλαιο III, το οποίο είναι χωρισμένο σε τρία μέρη. Το τμήμα A ισχύει για όλα τα πλοία και περιλαμβάνει γενικές διατάξεις σε σχέση με τις εφαρμογές που απαιτούνται αλλά και τις διαδικασίες τόσο για εφαρμογές ρουτίνας όσο και για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Τα τμήματα B και Γ περιλαμβάνουν λεπτομερείς προδιαγραφές για επιβατηγά και φορητά πλοία.

Το κεφάλαιο IV περιγράφει τον τύπο του ασύρματου εξοπλισμού που πρέπει να φέρει κάθε πλοίο, τις λειτουργικές απαιτήσεις για την επιτήρηση και την ακουστική, και ξεκαθαρίζει τεχνικά θέματα που σχετίζονται με τη

ραδιοτηλεγραφία και τη ραδιοτηλεφωνία. Το κεφάλαιο IV προβλέπει την ύπαρξη ενός υποχρεωτικού ημερολογίου που κρατείται από τον χειριστή ασυρμάτων και περιγράφει τις καταχωρήσεις που θα πρέπει να υπάρχουν διατεταγμένες στο ημερολόγιο.

Το κεφάλαιο V της διεθνούς αυτής σύμβασης αναφέρεται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και έχει εφαρμογή σε όλα τα πλοία για όλα τα ταξίδια, με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία και τα πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά μέσα στις Μεγάλες Λίμνες της Βορείου Αμερικής και στα νερά που συγκοινωνούν και εισρέουν σε αυτές και ανατολικά. Αυτό το κεφάλαιο προσδιορίζει τις υπηρεσίες ασφάλειας ναυσιπλοΐας που κάθε συμβαλλόμενο μέρος πρέπει να παρέχει και περιλαμβάνει διατάξεις λειτουργικής φύσης που μπορούν να εφαρμοστούν σε όλα τα πλοία. Αυτές περιλαμβάνουν τη συντήρηση των μετεωρολογικών υπηρεσιών για πλοία, τη δρομολόγηση των πλοίων αλλά και τη συντήρηση υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Η υποχρέωση του Πλοιάρχου ενός πλοίου να παρέχει υπηρεσίες βοήθειας σε άλλα πλοία που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου και η υποχρέωση των συμβαλλόμενων μερών να βεβαιώσουν ότι όλα τα πλοία είναι επαρκώς και αποδοτικώς επανδρωμένα, από την οπτική γωνία της ασφάλειας, εκτίθενται σε αυτό το κεφάλαιο. Ομολογουμένως, το κεφάλαιο V είναι εξαιρετικής σημασίας καθότι όπως προελέχθη εφαρμόζεται για όλα τα πλοία και σε όλα τα ταξίδια, σε αντίθεση με το υπόλοιπο της σύμβασης που εφαρμόζεται για μερικούς μόνο τύπους πλοίων σε διεθνή ταξίδια.

Το κεφάλαιο VI ασχολείται με τη μεταφορά των σιτηρών και προσπαθεί να ελαχιστοποιήσει το φαινόμενο της μετατόπισης των σιτηρών που επιδρά στην ευστάθεια ενός πλοίου. Περιέχει διατάξεις σχετικά με τη στοίβαξη, την τακτοποίηση και την ασφάλιση των φορτίων σιτηρών. Παρουσιάζει μία μέθοδο υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τις δυσμενείς κλίσεις εξ' αιτίας της κίνησης του σιταριού στα κενά τμήματα πάνω από την επιφάνεια του σιταριού μέσα στο πλοίο. Επίσης προνοεί για τα έγγραφα άδειας, τα δεδομένα ευστάθειας για τη φόρτωση σιτηρών και τα σχετικά σχέδια φόρτωσης, καθένα απ' τα οποία θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στο πλοίο. Αυτό το κεφάλαιο

αναθεωρήθηκε εκτενώς το 1991, με σκοπό την επέκτασή του και σε άλλα είδη φορτίων.

Η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων αποτελεί το θέμα εξέτασης του κεφαλαίου VII. Σε αυτό περιέχονται διατάξεις για την ταξινόμηση, τη συσκευασία, το χαρακτηρισμό και το μαρκάρισμα, την τεκμηρίωση και τη στοίβαξη των επικίνδυνων φορτίων σε συσκευασμένη μορφή, σε στερεή μορφή χύμα, και υγρά χημικά ή υγροποιημένα αέρια χύμα. Παρόλα αυτά οι διατάξεις δεν απευθύνονται σε ουσίες που μεταφέρονται χύμα σε πλοία κατασκευασμένα γι' αυτό το σκοπό. Για να επιβοηθήσει τις εθνικές υπηρεσίες των συμβαλλόμενων μερών στην έκδοση οδηγιών για τα πλοία με τη σημαία τους σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνου φορτίου, ο IMO ανέπτυξε τον Κώδικα IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code), που αποτελεί ως και σήμερα σημαντική ενίσχυση για τη βιομηχανία.

Τα πυρηνικά πλοία εξετάζονται στο κεφάλαιο VIII, το οποίο υπογραμμίζει τις βασικές προδιαγραφές ασφάλειας σε τέτοια πλοία που έχουν να κάνουν ιδιαίτερα με κινδύνους ακτινοβολίας. Η σύνοδος του IMO υιοθέτησε ένα συνοδευτικό έγγραφο το 1981, το οποίο είναι περισσότερο λεπτομερές και κατανοητό και τιτλοφορείται "Code of Safety for Nuclear Merchant Ships".

Το Νοέμβριο του 1993 η σύνοδος του IMO υιοθετεί τον Κώδικα ISM (International Safety Management) που συντάχθηκε από μια κοινή επιτροπή συνδυασμένη από την MSC και MEPC. Το Μάιο του 1994, ο Κώδικας ISM προστέθηκε στη σύμβαση SOLAS στο Κεφάλαιο IX της σύμβασης. Ο Κώδικας ISM (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων) εγκαθιδρύει μία παγκοσμίως αναγνωρισμένη σταθερά για την οργάνωση του συστήματος διαχείρισης μιας εταιρίας σε σχέση με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

Η Διάσκεψη SOLAS του 1994, υιοθέτησε το Μάιο του 1994 το κεφάλαιο X της σύμβασης που αφορά μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη (HSC, high speed crafts). Το κεφάλαιο X τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 1996 και

προβλέπει υποχρεωτικούς διεθνείς κανονισμούς που αντιμετωπίζουν τις ειδικές ανάγκες αυτού του τύπου πλοίου.

Το κεφάλαιο XI περιλαμβάνει ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας. Ορίζει ότι οργανισμοί που ενεργούν εκπροσωπώντας κυβερνήσεις πρέπει να ακολουθούν τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO όταν διενεργούν επιθεωρήσεις ή έρευνες. Επίσης διατυπώνεται ότι κάποια συγκεκριμένα πλοία (επιβατηγά πάνω από 100 κόρους ολικής χωρητικότητας και φορτηγά πλοία πάνω από 300 κόρους) πρέπει να είναι εφοδιασμένα με έναν αριθμό ταυτοποίησης που εναρμονίζεται με το σύστημα του IMO και επιτρέπει στους Επιθεωρητές των Λιμενικών Αρχών να ελέγχουν τις λειτουργικές προδιαγραφές “όταν υπάρχουν προφανείς λόγοι να πιστεύεται ότι ο Πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικές διαδικασίες επί του πλοίου σχετικές με την ασφάλεια των πλοίων”, και τέλος το κεφάλαιο XII που περιλαμβάνει ειδικές κατασκευαστικές απαιτήσεις για φορτηγά χύδην πλοία μεγαλύτερα από 150m μήκος.

Μερικά χρόνια από την υιοθέτηση της SOLAS 74 και πριν την ισχύ της σύμβασης, ένας αριθμός ατυχημάτων πετρελαιοφόρων αποκάλυψε ότι οι διατάξεις της σύμβασης χρειαζόνταν τροποποιήσεις τέτοιες ώστε να συμπεριληφθούν περισσότερες προδιαγραφές ασφάλειας. Οπωσδήποτε όμως δεν είναι εφικτό να τροποποιηθεί μια συνθήκη η οποία δεν έχει ακόμα τεθεί σε ισχύ και έτσι ο Οργανισμός αναζητούσε εναλλακτικούς τρόπους για να εισάγει αυτές τις αλλαγές. Η λύση στο πρόβλημα ήρθε με την απόφαση της Διάσκεψης για την ασφάλεια πετρελαιοφόρων και πρόληψη ρύπανσης (Tanker Safety and Pollution Prevention, TSPP) η οποία έκρινε την ενσωμάτωση αυτών των τροποποιήσεων σε ένα Πρωτόκολλο που υιοθετήθηκε το 1978 και είναι γνωστό ως το Πρωτόκολλο 1978 της σύμβασης SOLAS. Το Πρωτόκολλο του 1978 εισήγαγε την αντίληψη των μη προγραμματισμένων επιθεωρήσεων και την ιδέα των υποχρεωτικών ετήσιων ερευνών στο κεφάλαιο I της SOLAS 74 και ισχυροποίησε τις προδιαγραφές του port state control στη σύμβαση. Βελτιώσεις έγιναν επίσης στα κεφάλαια II-1, II-2 και στο κεφάλαιο V. Γενικά, το πρωτόκολλο έκανε την εγκατάσταση ενός συστήματος αδρανούς αερίου (ING) υποχρεωτική για τα νέα

πετρελαιοφόρα αργού πετρελαίου και για τα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων χωρητικότητας 20000 dwt καθώς και για τα ήδη υπάρχοντα πετρελαιοφόρα αργού πετρελαίου χωρητικότητας 70000 dwt (από τη 1η Μαΐου 1983), και για τα πλοία των 20000 έως 70000 dwt (από την 1η Μαΐου 1985). Επιπλέον, όλα τα πλοία των 1600 κόρων και πάνω πρέπει να έχουν εγκατεστημένο ραντάρ και τα πλοία των 10000 και πάνω κόρων πρέπει να έχουν δύο ραντάρ εγκατεστημένα, ικανά να λειτουργούν ανεξάρτητα. Το πρωτόκολλο προβλέπει ότι τα πετρελαιοφόρα των 10000 κόρων και πάνω πρέπει να έχουν δύο απομακρυσμένα συστήματα ελέγχου μηχανισμού πηδαλίου, το καθένα από τα οποία να είναι ικανό να λειτουργεί ξεχωριστά από τη γέφυρα πλοήγησης.

Με βάση τη σύμβαση SOLAS (ιδίως τις τροποποιήσεις του έτους 1988) εκτός της ασφάλειας ο εξοπλισμός του πλοίου αναβαθμίστηκε και σε πολλά άλλα επίπεδα, ειδικά στις επικοινωνίες. Μα την πλήρη εφαρμογή του GMDSS (global maritime distress safety system) από την 1/2/1999 για όλα τα πλοία μαζί με το αντίστοιχο πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοεπικοινωνιών του φορτηγού πλοίου, στην ουσία δεν υπάρχει πλέον ανάγκη για πρόσληψη ραδιοτηλεγραφή. Επομένως τα πλοία θα πρέπει να εξοπλιστούν με νέες συσκευές τηλεπικοινωνίας που βασίζονται σε ψηφιακές τεχνικές και χρησιμοποιούν επίγεια και δορυφορικά ασύρματα αυτοματοποιημένα δίκτυα. Το GMDSS είναι έργο του INMARSAT-C και στην ουσία θα επιταχύνει την επιχείρηση διάσωσης διότι επιτρέπει στο πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο να έρθει απευθείας σε επαφή με το συνεργείο διάσωσης αντί μέσω άλλου πλοίου, με την προϋπόθεση ότι το τελευταίο διαθέτει τους δικούς του επίγειους σταθμούς πλοίων (Ship's Earth Station). Παράλληλα η εισαγωγή των δορυφορικών συστημάτων INMARSAT-B, M, mini M, δίνει δυνατότητες επικοινωνίας φωνής, δεδομένων και εικόνας σε υψηλές ταχύτητες, οδηγώντας σε εφαρμογές όπως τηλεδιάσκεψη, τηλεπισκευή και τηλεσυντήρηση.

Εν κατακλείδι, θα πρέπει να αναφερθεί μια σχετικά πιο πρόσφατη εξέλιξη όσον αφορά τη SOLAS, που είναι ο Κώδικας ISPS, ένας νέος, υποχρεωτικός Κώδικας ο οποίος δημιούργησε νέες απαιτήσεις για τη ναυτιλία προκαλώντας μεγάλες συζητήσεις και ερωτηματικά για το νέο πλαίσιο λειτουργίας των ποντοπόρων πλοίων. Ο Διεθνής Κώδικας ISPS (Διεθνής

Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έννομες ενέργειες – International Ship and Port Facility Security Code) χτύπησε την πόρτα της ναυτιλιακής βιομηχανίας το Δεκέμβριο του 2002 σχεδόν 10 ολόκληρα χρόνια μετά την υιοθέτηση του Κώδικα ISM (ως Απόφαση της Ολομέλειας του IMO και ως νέο κεφάλαιο στη Διεθνή σύμβαση SOLAS).

Ο Κώδικας ISPS που υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 έχει ως πεδίο εφαρμογής όχι μόνο τα φορτηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 κοχ. και όλα τα επιβατηγά πλοία επίσης διεθνών πλόων, αλλά και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν τα παραπάνω πλοία. Περιλαμβάνει, από πλευράς λιμενικών εγκαταστάσεων, βασικές υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισής τους αλλά και την κατάρτιση σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, με βάση την Αξιολόγηση Ασφαλείας το οποίο καλύπτει αποτελεσματικά τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα (ship – port interface), προβλέποντας τρία επίπεδα ασφαλείας. Ο Κώδικας, προϊόν πολιτικής συναίνεσης των κρατών μελών που συμμετέχουν στις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, συμπεριλήφθηκε στις τροποποιήσεις του κεφαλαίου XI της SOLAS ώστε να καταστεί υποχρεωτικός και αποτελεί πλέον ένα νέο πλαίσιο για την αναγνώριση και διαχείριση απειλών κατά της ασφάλειας πλοίων και λιμανιών με στόχο τον περιορισμό του κινδύνου και των πιθανών επιπτώσεων.

2.2.4 Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση (SAR)

Όσα προληπτικά μέτρα και αν ληφθούν, είναι αδύνατον να προστατευτεί πλήρως η ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα. Κανείς δε μπορεί να αποκλείσει τα διάφορα ναυτικά ατυχήματα που μπορούν να συμβούν, όπως οι συγκρούσεις, τα ναυάγια ή ακόμα και η ατυχής πτώση κάποιου στη θάλασσα. Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση αναφέρεται σε αυτές τις περιπτώσεις. Η σύμβαση στοχεύει στην απαραίτητη οργάνωση και το συντονισμό για τον εντοπισμό και τη διάσωση των ανθρώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα.

Στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS προβλέπεται από τον κανονισμό V/33.1 ότι “ο πλοίαρχος ενός πλοίου στη θάλασσα ο οποίος είναι σε θέση να παρέχει βοήθεια, όταν λάβει την πληροφορία από οποιαδήποτε πηγή ότι άτομα βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, είναι υποχρεωμένος να παρέχει γρήγορα βοήθεια σε αυτά και αν είναι εφικτό να ενημερώσει τα ίδια ή την υπηρεσία έρευνας και διάσωσης ότι το πλοίο του παρέχει βοήθεια.” Ομοίως, και στη σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση, περικλείονται διατάξεις τέτοιων ευθυνών για παροχή βοήθειας σε πλοίο που βρίσκεται εκτεθειμένο σε κίνδυνο. Η σύμβαση SOLAS επίσης αναφέρει στο κεφάλαιο V, στον κανονισμό 7, την ευθύνη των Κυβερνήσεων “να βεβαιώσουν ότι έχουν γίνει οι απαραίτητες ρυθμίσεις για την επικοινωνία και το συντονισμό στην περιοχή της ευθύνης τους και για τη διάσωση των ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα γύρω από τις ακτές τους. Αυτές οι ρυθμίσεις περιλαμβάνουν την εγκατάσταση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των διευκολύνσεων της έρευνας και διάσωσης όπως θεωρούνται εφαρμόσιμες και απαραίτητες...”

Η συμμόρφωση του πλοιάρχου με αυτή την υποχρέωση είναι απαραίτητη έτσι ώστε να διασφαλιστεί η ακεραιότητα των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Η ταχεία παροχή βοήθειας από τα πλοία αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία των παγκόσμιων υπηρεσιών SAR. Γι' αυτό το λόγο πρέπει να παραμείνει κορυφαία προτεραιότητα για όλους όσους εμπλέκονται στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

Παρότι η υποχρέωση των πλοίων να παρέχουν βοήθεια είχε ενσωματωθεί και στο εθνικό δίκαιο και σε διεθνείς συμφωνίες, δεν υπήρχε διεθνές σύστημα που να καλύπτει τις επιχειρήσεις ναυτικής έρευνας και διάσωσης, μέχρι την υιοθέτηση το 1979 της Διεθνούς σύμβασης SAR (International Convention on Maritime Search and Rescue). Σε μερικές περιοχές υπήρχε μία καλά θεμελιωμένη οργάνωση ικανή να παρέχει βοήθεια γρήγορα και αποτελεσματικά, ενώ σε άλλες δεν υπήρχε καμιά υποδομή για κάτι τέτοιο. Κέντρα συντονισμού Διάσωσης υπήρχαν σε ορισμένες χώρες αλλά όχι σε παγκόσμια κλίμακα. Ο συντονισμός και ο έλεγχος των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης έτεινε να οργανώνεται από κάθε χώρα

μεμονωμένα σε συμφωνία με τις δικές της προδιαγραφές και απαιτήσεις και όπως καταγραφόταν από δικές της πηγές. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τα εθνικά σχέδια οργάνωσης να αναπτύσσονται με βάση διαφορετικές κατευθυντήριες γραμμές. Αυτή η ανομοιομορφία σε συνδυασμό με την έλλειψη συμφωνημένων και παγιωμένων διαδικασιών σε μία παγκόσμια βάση μπορούσε να φέρει πολλές δυσκολίες, ιδιαίτερα στα αρχικά στάδια του συναγερμού κινδύνου. Σε μερικές περιπτώσεις επέφερε μη οικονομική χρήση των διευκολύνσεων έρευνας και διάσωσης ή επαναλήψεις προσπάθειες που τελικά δε χρειάζονταν.

Το 1979, σε μια διάσκεψη που συγκλήθηκε από τον IMO στο Αμβούργο, υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση (Σύμβαση SAR), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1985. Ο στόχος ήταν η ανάπτυξη ενός διεθνούς σχεδίου SAR, έτσι ώστε, ανεξαρτήτως του πού συμβαίνει το ατύχημα, η διάσωση των ατόμων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης στη θάλασσα να συντονίζεται από έναν οργανισμό έρευνας και διάσωσης (SAR) και, όπου κρίνεται απαραίτητο, μέσω της συνεργασίας γειτονικών οργανισμών SAR.

Η υποχρέωση στη βοήθεια απευθύνεται περισσότερο στα συμβαλλόμενα μέρη σε αυτή τη συνθήκη. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση “θα πρέπει, εφόσον είναι ικανά να το κάνουν, κατά μονάδες ή σε συνεργασία με άλλα κράτη..., να συμμετέχουν στην ανάπτυξη υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης για να διασφαλίσουν ότι παρέχεται βοήθεια σε οποιοδήποτε άτομο σε κίνδυνο στη θάλασσα. Με τη λήψη πληροφορίας ότι οποιοδήποτε άτομο είναι ή φαίνεται να είναι σε κίνδυνο στη θάλασσα, οι αρμόδιες αρχές ενός συμβαλλόμενου μέρους θα πρέπει να λάβουν επείγοντα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι παρέχεται η απαραίτητη βοήθεια...” Οι τεχνικές απαιτήσεις της σύμβασης SAR περιλαμβάνονται σε ένα παράρτημα, το οποίο διαιρείται σε πέντε κεφάλαια. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συνθήκη πρέπει για να εξασφαλίσουν ότι οι ρυθμίσεις γίνονται για την παροχή επαρκών υπηρεσιών SAR στα παράκτια ύδατά τους.

Η κύρια υποχρέωση των συμβαλλόμενων κρατών είναι η ανάπτυξη υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να δρα ανεξάρτητα ή σε συνεργασία με άλλα κράτη και το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Η αρμοδιότητα των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης επεκτείνεται πέρα από τις γεωγραφικές περιοχές τους οι οποίες οριοθετούνται με ειδικές συμφωνίες μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών.

Τα συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση SAR ενθαρρύνονται να προσχωρήσουν σε συμφωνίες SAR με γειτονικά κράτη οι οποίες περιλαμβάνουν συν τοις άλλοις την καθιέρωση περιοχών SAR, τη συγκέντρωση των εγκαταστάσεων, την καθιέρωση κοινών διαδικασιών, κατάρτιση και επισκέψεων συνδέσμων, καθώς και τη συνεργασία. Η συνθήκη αναφέρει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να λαμβάνουν μέτρα για να επισπεύδουν την είσοδο μέσα στα χωρικά τους ύδατα των μονάδων διάσωσης από άλλα συμβαλλόμενα μέρη. Επιπλέον, η σύμβαση αναλύει λεπτομερώς τα προπαρασκευαστικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται και η καθιέρωση κέντρων συντονισμού διάσωσης και δευτερευόντων κέντρων. Περιγράφει επίσης τις λειτουργικές διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή επιφυλακής κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων SAR

Η συνθήκη SAR επιτρέπει την υιοθέτηση τροποποιήσεων στο τεχνικό παράρτημα από μια διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών STCW ή από την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO, που επεκτάθηκε για να περιλάβει όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, μερικά από τα οποία μπορούν να μην είναι μέλη της οργάνωσης. Οι τροποποιήσεις στη συνθήκη SAR τίθενται σε ισχύ κατά μια καθορισμένη ημερομηνία εκτός αν υπάρχουν αντιρρήσεις από έναν απαραίτητο αριθμό συμβαλλόμενων μερών.

Μετά από την υιοθέτηση της συνθήκης SAR του 1979, η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO διαίρεσε τους παγκόσμιους ωκεανούς σε 13 περιοχές έρευνας και διάσωσης, σε κάθε μια από τις οποίες οι ενδιαφερόμενες χώρες έχουν οριοθετήσει τις περιοχές έρευνας και διάσωσης για τις οποίες είναι αρμόδιες.

Παρ' όλ' αυτά, η πρωτότυπη σύμβαση δεν έλαβε τόσες επικυρώσεις από τις χώρες όσες έλαβαν άλλες συμφωνίες. Η συνθήκη 1979 SAR επέβαλε σημαντικές υποχρεώσεις στα συμβαλλόμενα μέρη, όπως η καθιέρωση των εγκαταστάσεων στις ακτές που απαιτήθηκε, και κατά συνέπεια η συνθήκη δεν επικυρωνόταν από τόσες χώρες. Μέχρι το τέλος του Σεπτεμβρίου του 2006, για παράδειγμα, είχε επικυρωθεί από 88 χώρες, των οποίων οι εμπορικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν περίπου το 52% παγκοσμίως. Ίσης σημασίας ήταν ότι πολλά από τα παγκόσμια παράκτια κράτη δεν είχαν δεχτεί τη συνθήκη και τις υποχρεώσεις που επέβαλε.

Ήταν γενικά αναγνωρισμένο ότι ένας λόγος για το μικρό αριθμό αποδοχών και τον αργό ρυθμό της εφαρμογής οφειλόταν στα προβλήματα με την ίδια τη συνθήκη SAR και αυτά θα μπορούσαν καλύτερα να υπερνικηθούν με την τροποποίηση της συνθήκης. Συνεπώς, σε μια συνεδρίαση τον Οκτώβριο του 1995 στο Αμβούργο συμφωνήθηκε ότι υπήρχε ένας αριθμός ουσιαστικών υποθέσεων που έπρεπε να ληφθούν υπόψη, στις οποίες συμπεριλαμβάνονταν:

- τα μαθήματα από τις διαδικασίες SAR
- οι εμπειρίες των κρατών που είχαν εφαρμόσει τη συνθήκη
- οι ερωτήσεις και ανησυχίες που τέθηκαν ειδικά από τα αναπτυσσόμενα κράτη που δεν ήταν ακόμα στη συνθήκη
- η ανάγκη να εναρμονιστούν περαιτέρω οι διατάξεις SAR του IMO με του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και
- η ασυμβίβαστη χρήση της ορολογίας και της φρασεολογίας της σύμβασης.

Οι παραπάνω ανησυχίες αποτυπώθηκαν στη διάσκεψη, η οποία κατέληξε στην τροποποίηση της σύμβασης. Η υποεπιτροπή του IMO στις ραδιοεπικοινωνίες και την έρευνα και διάσωση (COMSAR) κλήθηκε να αναθεωρήσει το τεχνικό παράρτημα της συνθήκης. Ένα προσχέδιο προετοιμάστηκε και εγκρίθηκε από τη 68η σύνοδο της MSC το Μάιο του 1997, και υιοθετήθηκε έπειτα από τη 69η σύνοδο της MSC το Μάιο του 1998.

Το αναθεωρημένο παράρτημα της σύμβασης που ίσχυσε από την 1η Ιανουαρίου του 2000, ξεκαθαρίζει τις ευθύνες των Κυβερνήσεων και δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην τοπική προσέγγιση και το συντονισμό μεταξύ των θαλάσσιων και αεροναυτικών επιχειρήσεων.

Το αναθεωρημένο παράρτημα περιλαμβάνει πέντε κεφάλαια:

Κεφάλαιο 1 - Όροι και ορισμοί. Αυτό το κεφάλαιο ενημερώνει το αρχικό κεφάλαιο 1 του ίδιου ονόματος.

Κεφάλαιο 2 - Οργάνωση και συντονισμός. Αντικαθιστά το κεφάλαιο 2 του 1979 σχετικά με την οργάνωση. Το κεφάλαιο έχει αναδιαμορφωθεί για να καταστήσει τις ευθύνες των κυβερνήσεων σαφέστερες. Η σύμβαση απαιτεί τα συμβαλλόμενα μέρη, είτε μόνα τους είτε σε συνεργασία με άλλα κράτη, να εισάγουν βασικά στοιχεία μιας υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης, τα οποία ορίζονται ως εξής:

- νομικό πλαίσιο
- τοποθέτηση μίας αρμόδιας αρχής
- οργάνωση των διατιθέμενων πόρων
- εγκαταστάσεις επικοινωνίας
- συντονισμός και λειτουργίες
- διαδικασίες για τη βελτίωση της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού, τις εσωτερικές και διεθνείς σχέσεις συνεργασίας και την εκπαίδευση.

Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να καθιερώσουν περιοχές έρευνας και διάσωσης μέσα σε κάθε θαλάσσια περιοχή, με τη συμφωνία των ενδιαφερόμενων μερών. Τα συμβαλλόμενα μέρη δέχονται έπειτα την ευθύνη για τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για μια διευκρινισμένη περιοχή.

Το κεφάλαιο περιγράφει επίσης πώς οι υπηρεσίες SAR πρέπει να οργανωθούν και να αναπτυχθούν οι εθνικές δυνατότητες. Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει για να ιδρύσουν κέντρα συντονισμού διάσωσης και να τα ενεργοποιήσουν σε εικοσιτετράωρη βάση με εκπαιδευμένο προσωπικό. Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει επίσης για «να εξασφαλίσουν τη στενότερα εφαρμόσιμη συνεργασία μεταξύ των θαλάσσιων και αεροναυτικών υπηρεσιών».

Κεφάλαιο 3 - Συνεργασία μεταξύ των κρατών. Αντικαθιστά το αρχικό κεφάλαιο 3 σχετικά με τη συνεργασία. Απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να συντονίσουν τους οργανισμούς έρευνας και διάσωσης, και, όπου είναι απαραίτητο, τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης με εκείνες των γειτονικών κρατών. Στο κεφάλαιο δηλώνεται ότι, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών, το συμβαλλόμενο μέρος πρέπει να εγκρίνει, υποκείμενο στις εφαρμόσιμες εθνικές νομοθεσίες, τους κανόνες και τους κανονισμούς, άμεση είσοδο μέσα σε ή πέρα από τα χωρικό ύδατα ή το έδαφός του για τις μονάδες διάσωσης άλλων συμβαλλόμενων μερών μόνο για σκοπό την έρευνα και διάσωση.

Κεφάλαιο 4 - Λειτουργικές διαδικασίες. Ενσωματώνει τα προηγούμενα κεφάλαια 4 (προπαρασκευαστικά μέτρα) και 5 (λειτουργικές διαδικασίες). Το κεφάλαιο λέει ότι κάθε RCC (κέντρο συντονισμού διάσωσης ή Rescue Co-ordination Centre) και RSC (υπο-κέντρο διάσωσης ή Rescue Sub-Centre) πρέπει να έχει ενημερωμένη πληροφόρηση για τις εγκαταστάσεις έρευνας και διάσωσης και τις επικοινωνίες στην περιοχή και λεπτομερή σχέδια για τη διενέργεια των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης. Τα συμβαλλόμενα μέρη, χωριστά ή σε συνεργασία με άλλα, πρέπει να είναι ικανά να λαμβάνουν συναγερμούς κινδύνου σε εικοσιτετράωρη βάση. Οι κανονισμοί περιλαμβάνουν διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης και δηλώνουν ότι οι δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης πρέπει να συντονιστούν επιτόπου για την αποτελεσματικότερη έκβαση. Το κεφάλαιο αναφέρει, τέλος, ότι «οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης πρέπει να συνεχιστούν, εφόσον αυτό είναι κατορθωτό, μέχρι να έχει περάσει όλη η λογική ελπίδα της διάσωσης των επιζώντων».

Κεφάλαιο 5 - συστήματα αναφοράς πλοίων. Περιλαμβάνει συστάσεις σχετικά με την καθιέρωση των συστημάτων αναφοράς πλοίων για λόγους έρευνας και διάσωσης, σημειώνοντας ότι τα υπάρχοντα συστήματα αναφοράς πλοίων κα μπορούσαν να παρέχουν τις επαρκείς πληροφορίες για λόγους έρευνας και διάσωσης σε μια δεδομένη περιοχή.

Ταυτόχρονα με την αναθεώρηση της συνθήκης SAR, ο IMO και ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ανέπτυξαν από κοινού το εγχειρίδιο διεθνούς αεροναυτικής και θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης (IAMSAR), το οποίο δημοσιεύθηκε σε τρεις τόμους που καλύπτουν τα θέματα της οργάνωσης και της διαχείρισης, του συντονισμού αποστολών και των κινητών εγκαταστάσεων.

Το εγχειρίδιο IAMSAR αναθεωρεί και αντικαθιστά το εγχειρίδιο έρευνας και διάσωσης εμπορικών πλοίων του IMO (MERSAR), που δημοσιεύθηκε αρχικά το 1971, και το εγχειρίδιο έρευνας και διάσωσης του IMO (IMOSAR), που δημοσιεύθηκε το 1978.

Το εγχειρίδιο MERSAR ήταν το πρώτο βήμα προς την ανάπτυξη της συνθήκης SAR του 1979 και παρείχε οδηγίες για εκείνους που, κατά τη διάρκεια των έκτακτων αναγκών εν πλω, μπορούν να απαιτήσουν βοήθεια από άλλους ή που μπορούν και είναι σε θέση να παρέχουν τη βοήθεια οι ίδιοι. Πιο συγκεκριμένα, ήταν έτσι σχεδιασμένο ώστε να βοηθήσει τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που μπορεί να κληθεί για να διενεργήσει επιχειρήσεις SAR στη θάλασσα για άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο. Το εγχειρίδιο ενημερώθηκε αρκετές φορές με τις πιο πρόσφατες τροποποιήσεις να υιοθετούνται το 1992 και οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το 1993.

Το δεύτερο εγχειρίδιο, το εγχειρίδιο IMOSAR, υιοθετήθηκε το 1978. Είχε ως σκοπό να βοηθήσει τις κυβερνήσεις να εφαρμόσουν τη συνθήκη SAR και μπορούμε να πούμε ότι παρείχε κατευθυντήριες γραμμές, παρά απαιτήσεις, για μια κοινή πολιτική θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης, που ενθαρρύνει όλα τα παράκτια κράτη να αναπτύξουν τους οργανισμούς τους σε παρόμοιους άξονες και που επιτρέπει στα παρακείμενα κράτη να συνεργαστούν και να παρέχουν αμοιβαία βοήθεια. Ενημερώθηκε επίσης το 1992, με τις τροποποιήσεις να τίθενται σε ισχύ το 1993.

Αυτό το εγχειρίδιο ευθυγραμμίστηκε όσο το δυνατόν περισσότερο με το εγχειρίδιο έρευνας και διάσωσης ICAO με στόχο να εξασφαλίσει μια κοινή πολιτική και να διευκολύνει το συμβουλευτικό χαρακτήρα των δύο εγχειριδίων για διοικητικούς ή λειτουργικούς λόγους. Το εγχειρίδιο MERSAR ευθυγραμμίστηκε επίσης, όπου απαιτήθηκε, με το IMOSAR.

Αναφέρονται και οι πιο πρόσφατες τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν το Μάιο του 2004 και ίσχυσαν από την 1η Ιουλίου του 2006, οι οποίες σχετίζονται με τα άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Οι τροποποιήσεις στο παράρτημα της συνθήκης περιλαμβάνουν:

- προσθήκη μιας νέας παραγράφου στο κεφάλαιο 2 (οργάνωση και συντονισμός) σχετικά με τον ορισμό των προσώπων σε κίνδυνο
- νέες παράγραφοι στο κεφάλαιο 3 (συνεργασία μεταξύ των κρατών) σχετικά με τη βοήθεια στον πλοίαρχο για την τοποθέτηση των προσώπων που διασώζονται στη θάλασσα σε ένα σημείο ασφάλειας
- μια νέα παράγραφος στο κεφάλαιο 4 (λειτουργικές διαδικασίες) σχετικά με τα κέντρα συντονισμού διάσωσης που ξεκινούν τη διαδικασία της αναγνώρισης των πιο κατάλληλων σημείων για την αποβίβαση των προσώπων που βρέθηκαν σε κίνδυνο στη θάλασσα.

Επιπροσθέτως, έχει αναγνωρισθεί ευρέως ότι πρέπει να δοθεί έμφαση στη διάσωση της ζωής των μεταναστών που βρίσκονται σε δυσχερή θέση στη θάλασσα. Αυτό αποτελεί μακρόχρονη ναυτική παράδοση, καθώς και η υποχρέωση που προβλέπεται στο διεθνές δίκαιο. Μεγάλης σημασίας είναι η παράγραφος στη σύμβαση SAR όπου θίγεται αυτό το ζήτημα και συγκεκριμένα αναφέρεται ότι “τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι παρέχεται βοήθεια σε κάθε πρόσωπο σε κίνδυνο στη θάλασσα. Θα πρέπει να πράξουν έτσι ανεξαρτήτως της εθνικότητας ή της νομικής κατάστασης ενός τέτοιου προσώπου ή των συνθηκών κάτω από τις οποίες το πρόσωπο έχει βρεθεί.” (Κεφάλαιο 2.1.10) και να (...) “παρέχεται στα άτομα αυτά η ιατρική βοήθεια ή οτιδήποτε άλλο χρειάζονται, καθώς και να παραδίδονται σε ασφαλές μέρος” (Κεφάλαιο 1.3.2). Η ερμηνεία ωστόσο των διατάξεων αυτών είναι συζητήσιμη, π.χ. όσον αφορά τον τρόπο αποβίβασης και το κράτος που είναι υπεύθυνο για τους μετανάστες που βρίσκονται στη θάλασσα.

Τέλος, η σύμβαση SAR σχεδιάστηκε για να παρέχει το πλαίσιο των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης. Μαζί με άλλα ψηφίσματα και συστάσεις που υιοθετήθηκαν στη διάσκεψη του 1979, έπρεπε να διασφαλίσει ότι αυτές οι

επιχειρήσεις διενεργούνται με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα και αποτελεσματικότητα, ανεξαρτήτως με το πού εμφανίζεται το συμβάν. Αλλά η αποτελεσματικότητά της εξαρτάται σχεδόν ολοκληρωτικά από το πόσο καλά εκπληρώνεται και αυτό με τη σειρά του εξαρτάται από την ενεργοποίηση των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης.

2.2.5 Παγκόσμιο Σχέδιο Έρευνας Και Διάσωσης (Global Search And Rescue Plan)

Έως την υιοθέτηση της σύμβασης SAR δεν υπήρχε ένα συντονισμένο, διεθνές σύστημα έρευνας και διάσωσης, μολονότι υπήρχε η υποχρέωση των πλοίων να σπεύδουν για βοήθεια όποτε λάβουν σήμα κινδύνου. Το συνέδριο του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO) το έτος 1979 στο Αμβούργο είχε στόχο την ανάπτυξη ενός διεθνούς σχεδίου έρευνας και διάσωσης, ούτως ώστε οπουδήποτε βρεθεί πλοίο σε κίνδυνο, η διάσωσή του να συντονίζεται από έναν οργανισμό SAR και όποτε είναι αναγκαίο, με τη συνεργασία γειτονικών οργανισμών SAR.

Τα συμβαλλόμενα κράτη αποκτούν κίνητρο να δημιουργήσουν SAR συμφωνίες με τα γειτονικά τους κράτη, οι οποίες περιλαμβάνουν την ίδρυση SAR περιοχών αλλά και την υιοθέτηση κοινών πρωτοκόλλων. Η σύμβαση αναφέρει, πως τα συμβαλλόμενα κράτη οφείλουν να βοηθούν την είσοδο μονάδων διάσωσης άλλων συμβαλλόμενων κρατών στα χωρικά τους ύδατα. Μία από τις ενέργειες που επιβάλλεται να γίνει είναι η ίδρυση Κέντρων Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης. Ακόμη, οι συμβαλλόμενες χώρες πρέπει να εγκαταστήσουν ένα σύστημα ανταπόκρισης πλοίων, με το οποίο τα πλοία θα αναφέρουν τη θέση τους μέσω συστημάτων ραδιοεπικοινωνίας.

Μετά την υιοθέτηση της σύμβασης του 1979, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee, MSC) του IMO διαχώρισε τους

ωκεανούς σε 13 SAR περιοχές και κάθε συμβαλλόμενο κράτος όρισε τα όρια περιοχών ευθύνης χειρισμού.

Ο αριθμός επικυρώσεων της σύμβασης SAR του 1979 ήταν αρκετά περιορισμένος σε σύγκριση με άλλες συμβάσεις, καθότι το νομοθετικό αυτό κείμενο επέβαλε πολλά καθήκοντα στα κράτη που επρόκειτο να συμβληθούν. Η καθυστέρηση στην υλοποίησή της και η μικρή αποδοχή της πρόβαλλαν έντονα την ανάγκη αναθεώρησής της.

Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, ζητήθηκε από την υποεπιτροπή των ραδιοεπικοινωνιών έρευνας και διάσωσης (Sub-Committee on Radio-Communications and Search and Rescue, COMSAR) να αναθεωρήσει το τεχνικό παράρτημα της σύμβασης. Ένα προσχέδιο δημιουργήθηκε και εγκρίθηκε στην 68^η σύνοδο της MSC το Μάιο του 1997 και υιοθετήθηκε στην 69^η σύνοδο της MSC τον Μάιο του 1998. Η αναθεώρηση του τεχνικού παραρτήματος ξεκαθάρισε τις υποχρεώσεις των κυβερνήσεων, ενώ έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στον συντονισμό ναυτιλιακών και αεροναυτικών επιχειρήσεων. Απαιτήθηκε από τα συμβαλλόμενα κράτη να ιδρύσουν περιφέρειες έρευνας και διάσωσης μέσα στις θαλάσσιες περιοχές και να θεωρούνται αυτά υπεύθυνα για την εξασφάλιση αποτελεσματικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στις περιοχές ευθύνης χειρισμού. Επίσης, η σύμβαση ζήτησε την ίδρυση κέντρων συντονισμού διάσωσης, τα οποία θα λειτουργούν όλο το 24ωρο με εκπαιδευμένο προσωπικό και τα οποία θα είναι ενημερωμένα με επίκαιρες πληροφορίες για τις εγκαταστάσεις έρευνας και διάσωσης της περιοχής.

Στην Ελλάδα από το έτος 1987 λειτουργεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Κ.Σ.Ε.Δ), το οποίο αποτελεί τη ακόλουθη μορφή του Θαλάμου Επιχειρήσεων και είναι επανδρωμένο με εξειδικευμένο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και της Πολεμικής Αεροπορίας. Ως αρμοδιότητά του έχει τον συντονισμό των ενεργειών έρευνας και διάσωσης σε περιπτώσεις ναυτικών και αεροπορικών ατυχημάτων μέσα στα όρια της περιοχής ευθύνης της χώρας μας. Επιλαμβάνεται σε περιστατικά εκτός περιοχής ευθύνης του όταν είναι ο

πρώτος αποδέκτης των σημάτων κινδύνου και μέχρι την ανάληψη της ευθύνης χειρισμού από το αρμόδιο κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης. Το Ενιαίο Κ.Σ.Ε.Δ. έχει επιτελέσει πολύ σημαντικό έργο, το οποίο αναγνωρίζεται από όλους τους ναυτιλιακούς φορείς, ενώ έχει στο ενεργητικό του πολλές επιτυχημένες επιχειρήσεις διάσωσης στο χώρο ευθύνης του.

2.2.6 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)

Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας ορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κυβερνήσεων, συμπεριλαμβανομένων των κρατών της σημαίας των πλοίων, σε διάφορες ναυτικές ζώνες που υπάγονται στην εθνική δικαιοδοσία αλλά και εκτός αυτής, όπως είναι η ανοικτή θάλασσα. Συνεπώς, στα πλαίσια του καθορισμού του νομικού καθεστώτος των διαφόρων ναυτικών ζωνών, η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών παρέχει πολλά δικαιώματα και επιβάλλει υποχρεώσεις στα κράτη-συμβαλλόμενα μέρη. Μεταξύ αυτών, υπάρχουν κάποιες που έχουν άμεση σχέση με το θέμα της ασφάλειας. Αυτές οι υποχρεώσεις αναφέρονται στην ικανότητα ενός παράκτιου κράτους να υιοθετεί όρους και συνθήκες για τα πλοία που περνούν μέσα από τα χωρικά τους ύδατα. Σχετίζονται επίσης με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τον κανονισμό και τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων, την προστασία των βοηθημάτων και εγκαταστάσεων πλοήγησης και άλλων εγκαταστάσεων, καθώς και τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την επάνδρωση ή τις προδιαγραφές εξοπλισμού των ξένων πλοίων, εκτός εάν εφαρμόζουν τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς και σταθερές. Η ίδια σύμβαση υποχρεώνει τα ξένα τροφοδοτούμενα με πυρηνική ενέργεια πλοία που μεταφέρουν πυρηνικές και άλλες εγγενώς επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες να φέρουν έγγραφα και να τηρούν όλα τα μέτρα πρόληψης, όταν περνούν από τα χωρικά ύδατα κάποιου άλλου κράτους.

Η σύμβαση υπογράφηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Μέχρι σήμερα έχει επικυρωθεί από 158 χώρες. Κυρώθηκε στην Ελλάδα με το Νόμο 2321/1995 (ΦΕΚ Αϋ 136).

Αναφορικά με την επιθαλάσσια αρωγή, το άρθρο 98 για την υποχρέωση παροχής βοήθειας, διατυπώνει τα εξής:

- Κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες.

α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί,

β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται από αυτόν,

γ) σε περίπτωση σύγκρουσης, να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, στο πλήρωμά του και στους επιβάτες του και, αν είναι δυνατό, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα του δικού του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησής του καθώς και το πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα προσεγγίσει αυτό.

- Κάθε παράκτιο κράτος, πρέπει να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και, όπου το απαιτούν οι περιστάσεις, να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη για το σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων.”

Η υποχρέωση του κράτους σημαίας να παρέχει βοήθεια σε πρόσωπα σε κίνδυνο στη θάλασσα δεν εφαρμόζεται μόνο στην ανοιχτή θάλασσα αλλά αποτελεί μια απαίτηση για όλα τα κράτη σημαίας σε όλες τις ναυτικές ζώνες. Εφαρμόζεται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη σύμφωνα με το άρθρο 58, παράγραφο 2, της UNCLOS και επίσης στα χωρικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους (άρθρο 18).

Η παραπάνω υποχρέωση συμπληρώνεται από τη Διεθνή σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση SAR 1979 και από τα ψηφίσματα της συνέλευσης του IMO που σχετίζονται με υπηρεσίες προειδοποίησης ναυσιπλοΐας και την προώθηση πληροφορίας για τη θαλάσσια ασφάλεια.

Επιπρόσθετα, το άρθρο 94 της UNCLOS, στην παράγραφο 7 απαιτεί από κάθε κράτος να διενεργήσει μια έρευνα που θα γίνεται από ή ενώπιον ενός καταρτισμένου προσώπου ή προσώπων για κάθε ναυτικό ατύχημα ή περιστατικό πλοήγησης στην ανοιχτή θάλασσα που περιλαμβάνει κάποιο

πλοίο με τη σημαία του και έχει ως συνέπεια απώλεια ζωής ή σοβαρό τραυματισμό των υπηκόων άλλου κράτους ή σοβαρή καταστροφή σε πλοία ή εγκαταστάσεις άλλου κράτους ή στο θαλάσσιο περιβάλλον.

2.2.7 Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREG)

Το θέμα της σύγκρουσης των πλοίων ενδιαφέρει άμεσα τη διεθνή κοινωνία λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να έχει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την αντιμετώπιση των σχετικών κινδύνων και την ομοιόμορφη ρύθμιση των πολλαπλών ζητημάτων που ανακύπτουν από τη σύγκρουση των πλοίων έχουν καταρτισθεί κατά το παρελθόν αρκετές συμβάσεις οι οποίες ίσχυσαν σε διεθνές επίπεδο.

Στη διεθνή σύμβαση του Άμστερνταμ (1949) περιλαμβάνεται ο “Κανονισμός προς Αποφυγή Συγκρούσεων Πλοίων” που ίσχυε στη χώρα μας από το 1954. Στη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών “περί Ενοποίησης Κανόνων Τινών επί Συγκρούσεως Πλοίων”, της οποίας τις διατάξεις συμπεριέλαβε ο ΚΙΝΔ. Επίσης, γίνεται πρώτη αναφορά στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα στο παράρτημα και την τελική πράξη της SOLAS (1960). Όμως οι κανονισμοί αυτοί δεν ενσωματώθηκαν στη σύμβαση και επομένως δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ.

Κατά τη διάρκεια της συνδιάσκεψης του Λονδίνου καταρτίστηκε η σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής συγκρούσεων στη Θάλασσα (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea), γνωστή ως COLREG, το 1972 (20/10/72) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977, στις 15 Ιουλίου, και τροποποιήθηκε το 1983. Στην Ελλάδα κυρώθηκε το 1974 με τον ΝΔ 93/1974 και το ΠΔ 94/1977. Η σύμβαση είναι χωρισμένη σε πέντε μέρη και επίσης περιλαμβάνει τέσσερα παραρτήματα. Το Μέρος Α έχει να κάνει με την εφαρμογή των κανόνων και παρουσιάζει τους

απαραίτητους ορισμούς για τη σύμβαση. Το Μέρος Β σκιαγραφεί τους κανόνες πηδαλιουχίας και ναυσιπλοΐας. Το Μέρος Γ περιγράφει τεχνικές λεπτομέρειες για τα φώτα και τα σχήματα ενώ το Μέρος Δ αφιερώνεται στα ηχητικά και φωτεινά σήματα. Το Μέρος Ε αναφέρεται στις εξαιρέσεις. Τα τέσσερα παραρτήματα αναφέρουν τεχνικές λεπτομέρειες των παραπάνω ζητημάτων, με το Παράρτημα 4 να αφιερώνεται στα “σήματα κινδύνου”.

Η COLREG αφορά στη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. Περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν την ασφαλή ταχύτητα, τη λειτουργία των πλοίων σε στενά κανάλια, την ανταπόκρισή τους σε περιορισμένη ορατότητα, τη συμπεριφορά των πλοίων που κινούνται μέσα ή κοντά σε υποχρεωτικές πορείες και τη συμπεριφορά των πλοίων που έχουν περιορισμένη δυνατότητα ελιγμών ή περιορίζονται από το σχεδιασμό τους. Ειδικές διατάξεις υιοθετούνται σχετικά με τα φώτα για τα αερόστρωμνα, τα ρυμουλκά, ή τα πλοία που χρησιμοποιούνται για βυθομέτρηση ή υποθαλάσσιες επιχειρήσεις. Οι βασικοί κανονισμοί της COLREG καθιερώνουν τα εξής:

- Τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων (Traffic Separation Schemes – TSS), ειδικά σε θαλάσσιες οδούς, κανάλια και διώρυγες όπου υπάρχει πυκνή κυκλοφορία. Οι πρώτες προσπάθειες για την καθιέρωση θαλασσίων οδών χρονολογούνται τον 19ο αιώνα, στην Κινέζικη Θάλασσα διαμέσου των εθελοντικών συμφωνιών ανάμεσα σε ανεξαρτήτους πλοιοκτήτες που πραγματοποιούσαν εμπόριο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Σύμφωνα με επίσημες στατιστικές του IMO, με την καθιέρωση των TSS ο αριθμός των συγκρούσεων στη θάλασσα έπεσε κατακόρυφα, π.χ. κατά την περίοδο 1956-61 είχαν ανακοινωθεί 156 συγκρούσεις πλοίων, ενώ αντίστοιχα την περίοδο 1976-81 μόνο 45.
- Πρόσθετα μέτρα που καθιερώθηκαν αρχικά στα στενά της Βαλτικής: **α)** περιορισμοί στην ταχύτητα των πλοίων, **β)** υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες λιμενικές αρχές, **γ)** τη χρήση πιλότων και **δ)** το σύστημα ραντάρ ARPA.

Η σύμβαση, η οποία περιλαμβάνει διατάξεις για την εισαγωγή τροποποιήσεων μέσω της διαδικασίας της “σιωπηρής αποδοχής”, τροποποιήθηκε το 1981, 1987, 1989, 1993 και 2001. Στην 59η σύνοδο της MSC καθιερώθηκαν οι τροποποιήσεις του 1991 που αφορούν: **α)** πορείες πλοίων σε βαθιά ύδατα π.χ. Βαλτική, Δυτικοευρωπαϊκά ύδατα, Νοτιοανατολική Ασία και τη θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Ατλαντικού και **β)** 44 θαλάσσιες περιοχές που πρέπει να αποφεύγουν τα εμπορικά πλοία π.χ. Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα και τις θάλασσες της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής. Ο πιθανότερος λόγος είναι η ύπαρξη εγκαταστάσεων (π.χ. εξέδρες, γεωτρύπανα) και άλλων πλωτών ναυπηγημάτων για την εκμετάλλευση και εξόρυξη υποθαλάσσιου πετρελαίου (Βόρειος Θάλασσα, Κόλποι Βενεζουέλας και Μεξικού).

Τέλος, σύγκρουση μεταξύ πλοίων, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης ναυτιλιακής κίνησης σε παγκόσμιο επίπεδο και ειδικότερα σε συγκεκριμένες θαλάσσιες οδούς, π.χ. πλησίον ή εντός λιμένων, αποτελεί έναν από τους συνηθέστερους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. Σύγκρουση (collision) είναι η πρόσκρουση ενός πλοίου με ένα άλλο, με συνέπεια την πρόκληση υλικών ζημιών στα κύτη ή τον εξοπλισμό τους ή το φορτίο τους ή σωματικές βλάβες στα πρόσωπα που επιβαίνουν στα πλοία. Σύγκρουση μπορεί να συμβεί μεταξύ πλοίων που ταξιδεύουν ή ακόμα και μεταξύ αγκυροβολημένων σκαφών. Η σύγκρουση προϋποθέτει δύο ή περισσότερα πλοία, ή πλοίο και πλωτό ναυπήγημα ή δύο πλωτά ναυπηγήματα και συνεπώς δεν υφίσταται αν ένα πλοίο προσκρούσει σε προκυμαία ή γέφυρα κλπ., διότι πρόκειται για επαφή (contact) του πλοίου με κάποιο μόνιμο εμπόδιο οπότε δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τη σύγκρουση πλοίων. Οι κανονισμοί σχετικά με τη σύγκρουση πλοίων δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση σύγκρουσης πλοίου που ρυμουλκεί και ρυμουλκούμενου πλοίου διότι υπάρχουν ειδικοί κανονισμοί που ρυθμίζουν τις σχέσεις τους. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση σύγκρουσης πλοηγούμενου πλοίου και πλοηγίδος. Μια σύγκρουση είναι δυνατόν να οφείλεται: **α)** σε τυχαίο περιστατικό ή ανώτερη βία (τυχαία σύγκρουση), **β)** σε υπαιτιότητα του ενός ή και των δύο πλοίων που συγκρούστηκαν (υπαίτια σύγκρουση) και **γ)** σε αίτια που δεν είναι δυνατόν να καθοριστούν.

2.3 Ελληνικά νομοθετικά κείμενα που ισχύουν

2.3.1 Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κυρώθηκε με το Νομοθετικό Διάταγμα 187/ΦΕΚ 261/τ.Αϋ/3-10-1973 και περιέχει 273 άρθρα.)

Στον Κ.Δ.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου , οι οποίες αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας (πλοίο, ναυτικοί, λιμάνια). Όσον αφορά το κομμάτι της επιθαλάσσιας αρωγής, ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου περιλαμβάνει διατάξεις που επιβάλλουν όχι μόνο στους πλοιάρχους αλλά και στους ναυτικούς την υποχρέωση να παρέχουν κάθε δυνατή συνδρομή σε πλοία, αεροσκάφη ή πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Πιο αναλυτικά, από το άρθρο 120 του Κ.Δ.Ν.Δ. εξάγεται η παραπάνω υποχρέωση του πλοιάρχου με την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο ή τους επιβαίνοντες. Αντίστοιχα, με το άρθρο 134 διασφαλίζεται, σε περίπτωση ναυαγίου, η άμεση παροχή βοήθειας από τα μέλη του πληρώματος προς τους ναυαγήσαντες και η περισυλλογή των ναυαγημάτων.

Με το κεφάλαιο Γ του Κ.Δ.Ν.Δ. γίνεται σαφές ότι η επιθαλάσσια αρωγή και η ρυμούλκηση είναι διαφορετικές διαδικασίες συνεπώς και με διαφορετικό τρόπο πλαισιωμένες νομικά. Η κατ' επάγγελμα επιθαλάσσια αρωγή διενεργείται από ειδικά πλοία που έχουν άδεια από την αρμόδια Λιμενική Αρχή, η οποία εκδίδεται με τη σύμφωνη γνώμη της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων. Οι όροι της επ' ευκαιρία ή έκτακτης αρωγής από άλλη κατηγορία πλοίων, ή από ρυμουλκά, ή από πλοία ξένης σημαίας καθώς και οι αναγκαίες λεπτομέρειες για τον τρόπο άσκησης της επιθαλάσσιας αρωγής, καθορίζονται με Προεδρικό Διάταγμα. Άλλο άρθρο περιέχει τις διατάξεις σχετικά με τη ρυμούλκηση. Οι όροι της έκδοσης άδειας ρυμούλκησης, ο κανονισμός ρυμούλκησης, τα δικαιώματα ρυμούλκησης εντός λιμένων και όρμων αλλά και κάθε άλλη λεπτομέρεια, καθορίζονται με Κανονισμό Λιμένος που εκδίδεται

από τη Λιμενική Αρχή. Η έκταση του δικαιώματος της ρυμούλκησης, η επ' ευκαιρία ή έκτακτη ρυμούλκηση από άλλα πλοία και τα αντίστοιχα δικαιώματα ρυμουλκών ή άλλων υπό ξένη σημαία πλοίων ορίζονται μέσω Προεδρικού Διατάγματος.

Στο κεφάλαιο Ε, περιλαμβάνονται άρθρα για τη βοήθεια σε ελληνικά και ξένα πλοία που έχουν ναυαγήσει ή βρίσκονται σε κίνδυνο. Ως προς το περιεχόμενό τους, η Λιμενική Αρχή ορίζεται υπεύθυνη για την παροχή βοήθειας σε αυτά και, για το σκοπό της διάσωσης των επιβαινόντων οφείλει να χρησιμοποιήσει όλα τα μέσα που έχει στη διάθεσή της. Επίσης, φροντίζει για τη διάσωση του πλοίου και του φορτίου και τη φύλαξη των τυχόν διασωθέντων πραγμάτων.

Τέλος, ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι διατάξεις για τα ειδικά ναυτικά εγκλήματα. Μέλος πληρώματος που εγκαταλείπει, χωρίς τη συναίνεση του πλοιάρχου, πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών, ενώ εάν έχει την ιδιότητα του αξιωματικού ασυρμάτου, αυτό αποτελεί επιβαρυντικό στοιχείο. Με φυλάκιση έως έξι μηνών αι χρηματική ποινή τιμωρείται και ο πλοίαρχος ή αξιωματικός φυλακής που εξ αμελείας παραβαίνει τις διατάξεις του Κανονισμού Προς Αποφυγήν Συγκρούσεων. Εάν εξ αμελείας άλλου μέλους του πληρώματος επήλθε σύγκρουση, προσάραξη, πρόσκρουση του πλοίου σε εμφανές εμπόδιο ή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, επιβάλλεται ποινή φυλάκισης μέχρι τρία έτη και χρηματική ποινή και εάν προκύψει απώλεια πλοίου ή του φορτίου, θάνατος ή τραυματισμοί, τότε ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματική ποινή. Η παράλειψη του πλοιάρχου να προσφέρει βοήθεια σε πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και επιβολή χρηματικής ποινής .

2.3.2 Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κυρώθηκε από το Νόμο 3816/ΦΕΚ 32/τ.Αϋ/28-2-1958 και περιέχει 297 άρθρα.)

Γενικά, στον Κ.Ι.Ν.Δ. περιέχονται διατάξεις κυρίως ενδοτικού δικαίου που ρυθμίζουν μεταξύ άλλων θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης. Όπως και ο Κ.Δ.Ν.Δ., έτσι και ο Κώδικας του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου υποχρεώνει τον πλοίαρχο που εμπλέκεται σε ένα ναυτικό ατύχημα να παρέχει βοήθεια στους επιβάτες και το πλήρωμα. Επιπλέον, ορίζει τις απαιτήσεις που προκύπτουν από τις ενέργειες της επιθαλάσσιας αρωγής (άρθρα 246- 256).

Έτσι, κάθε πράξη αρωγής ή διάσωσης πλοίου, εφόσον έχει ωφέλιμο αποτέλεσμα, παρέχει δικαίωμα εύλογου αμοιβής. Αμοιβή οφείλεται και όταν η αρωγή ή διάσωση έλαβε χώρα μεταξύ πλοίων που ανήκουν στον ίδιο πλοιοκτήτη. Ως προς το ποσό της αμοιβής, αυτό δε μπορεί να υπερβεί την αξία των διασωθέντων πραγμάτων. Επιπλέον καθορίζονται οι δικαιούχοι της αμοιβής καθώς και η αναλογία της αμοιβής στους δικαιούχους. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του κινδυνεύοντος πλοίου δεν δικαιούνται αμοιβή. Επίσης δεν δικαιούνται αμοιβή ούτε απόδοση δαπανών τα πρόσωπα που συμμετείχαν στην αρωγή παρά την ρητή απαγόρευση του πλοίαρχου. Τέλος, ο ρυμουλκών που ρυμούλκησε το πλοίο που κινδύνευσε δικαιούται αμοιβή μόνο όταν οι υπηρεσίες που παρείχε δεν ήταν υποχρεωτικές στα πλαίσια της σύμβασης ρυμούλκησης. Εάν το πλοίο παρείχε τη βοήθεια, τότε το μισό της αμοιβής ανήκει στον πλοιοκτήτη, το ένα τέταρτο στον πλοίαρχο και το υπόλοιπο ένα τέταρτο στο πλήρωμα ενώ η κατανομή της αμοιβής στο πλήρωμα προκύπτει βάσει πίνακα που συντάσσεται από τον πλοίαρχο με το κριτήριο της προσωπικής συμβολής του καθενός. Σε περίπτωση αμφισβήτησης, παρεμβαίνει η λιμενική ή προξενική αρχή. Για τα επαγγελματικά ναυαγοσωστικά πλοία προφανώς τα παραπάνω δεν εφαρμόζονται. Γενικώς, τα παραπάνω αλλά και οι υπόλοιπες σχετικές διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ. βασίζονται στη συνθήκη των Βρυξελλών του 1910 που αναφέρθηκε παραπάνω και αποτέλεσε τον άξονα βάσει του οποίου διαμορφώθηκε ο Κ.Ι.Ν.Δ..

2.3.3 Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (Νόμος 1815/1988, Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, ΦΕΚ Αϋ 250/11.11.1988)

Ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου υποχρεώνει τους κυβερνήτες αεροσκαφών να παρέχουν βοήθεια σε οποιονδήποτε βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα, να αναφέρουν τα ατυχήματα και να συνεισφέρουν σε περίπτωση που λαμβάνουν αντίστοιχη πληροφόρηση. Πιο αναλυτικά, το άρθρο 123 για την υποχρέωση παροχής αρωγής αναφέρει: “Ο κυβερνήτης αεροσκάφους σε πτήση ή έτοιμος για απογείωση υποχρεούται να παράσχει αρωγή σε πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα ή σε περιοχή που δεν εξυπηρετείται με άλλα σωστικά μέσα, εφόσον αυτό είναι δυνατό χωρίς κίνδυνο του αεροσκάφους, του πληρώματος ή των επιβατών. Η παράβαση της υποχρέωσης της προηγούμενης παραγράφου δεν γεννά ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος για αποζημίωση.”

2.3.4 Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας (Νόμος Υπ’ Αριθ.2287/95, Κύρωση του Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα)

Ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας υποχρεώνει τους πλοίαρχους των εμπορικών πλοίων να παρέχουν αρωγή σε κάθε πολεμικό πλοίο ευρισκόμενο σε κίνδυνο ή σε κατάσταση ανάγκης. Αντιστοίχως, υποχρεώνει τους κυβερνήτες των πολεμικών πλοίων και των πολεμικών αεροσκαφών να παρέχουν βοήθεια σε κάθε πλοίο ή αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο. Στο άρθρο 114 διατυπώνεται ότι κυβερνήτης ο οποίος σε περίπτωση πυρκαγιάς, προσάραξης, σύγκρουσης ή ναυαγίου, από αμέλεια δεν χρησιμοποιεί κάθε μέσο που έχει στη διάθεσή του για τη διάσωση του πλοίου από την καταστροφή, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών ετών, αν η πράξη δεν τιμωρείται βαρύτερα με άλλη διάταξη. Στο άρθρο 115 αναφέρεται ότι πλοίαρχος εμπορικού πλοίου ο οποίος δεν παρέχει βοήθεια σε πολεμικό πλοίο που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου ή ανάγκης, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους και εάν επέλθει η απώλεια του πλοίου, τότε τιμωρείται σε ειρηνική περίοδο, με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών και σε πολεμική περίοδο, με κάθειρξη.

2.3.5 Ποινικός Κώδικας

Ο ποινικός κώδικας υποχρεώνει τον καθένα προς βοήθεια σε οποιονδήποτε είναι σε κίνδυνο. Παρόλα αυτά, ο νόμος δεν απαιτεί την έκθεση της ζωής ή της υγείας σε κίνδυνο με σκοπό τη διάσωση άλλων προσώπων. Χαρακτηριστικά, το άρθρο 288 θίγει την περίπτωση παράλειψης βοήθειας και την περίπτωση παρεμπόδισης αποτροπής κινδύνου. Δηλαδή, στην πρώτη περίπτωση έχουμε να κάνουμε με κάποιον που σε περίπτωση κοινού κινδύνου δεν προσφέρει τη βοήθεια που του ζητήθηκε και που μπορούσε να προσφέρει χωρίς ο ίδιος να διατρέξει ουσιώδη κίνδυνο. Αυτός τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών. Στη δεύτερη, έχουμε την περίπτωση κάποιου προσώπου που με πρόθεση ματαιώνει ή δυσχεραίνει την ενέργεια που είναι αναγκαία για να αποτραπεί ή να κατασταλεί ένας κίνδυνος που υπάρχει ή που επίκειται και τιμωρείται με φυλάκιση, αν δεν συντρέχει περίπτωση αυστηρότερης τιμωρίας σύμφωνα με άλλη διάταξη.

2.4 Συμβατική και αυτόκλητη παροχή αρωγής

2.4.1 Συμβατική επιθαλάσσια αρωγή

Όταν δεν υπάρχει υποχρέωση αρωγής από το νόμο, οι σωστικές υπηρεσίες από πλοίο παρέχονται συνήθως με βάση σύμβαση που συνάπτεται ρητά ή σιωπηρά.

Η παροχή βοήθειας σε πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο γίνεται με ορισμένη σύμβαση, που συνάπτεται μεταξύ του βοηθού και του βοηθούμενου πλοίου, δηλαδή του εκμεταλλευόμενου το πλοίο ή του πλοιάρχου - είτε πριν αρχίσουν οι διαδικασίες βοήθειας για τον καθορισμό του αντικειμένου, είτε κατά τη διάρκεια της εκτέλεσής τους, για τον καθορισμό των λεπτομερειών εκτέλεσής τους, είτε και μετά το πέρας των διαδικασιών για την παροχή αρωγής. Η σύμβαση που έγινε πριν από την παροχή της επιθαλάσσιας αρωγής έχει

ένα πρακτικό ενδιαφέρον ότι μπορεί να ακυρωθεί ή να τροποποιηθεί. Σχεδόν πάντοτε, όμως, η σύμβαση καταρτίζεται κατά τη στιγμή του κινδύνου. Μια τυπική σύμβαση έχει ενδιαφέρον από πολλές απόψεις. Χρησιμεύει για τον προσδιορισμό των μερών, τον χρόνο της παρεμβάσεως του σώστη και τον κίνδυνο που διέτρεξε το πλοίο. Αυτά παρότι είναι θέματα που θα μπορούσαν να διαπιστωθούν και από τα ημερολόγια των πλοίων ή τις εκθέσεις των πλοιάρχων, εντούτοις θα μπορούσαν να αμφισβητηθούν περισσότερο απ' ό,τι θα μπορούσε να γίνει με τη σύμβαση. Και αυτό γιατί τα πρώτα είναι έγγραφα που συντάσσονται χωρίς αντιμωλία και κάτω από το πρίσμα του συμφέροντος του καθενός πλοίου, ενώ αντίθετα η σύμβαση είναι έγγραφο που συντάχθηκε με συναίνεση και κατ' αντιμωλία και είναι δύσκολο αμφισβητηθούν γεγονότα.

Η επιθαλάσσια αρωγή είναι σύμβαση, γιατί στηριζόμενη σε μια συνεργασία που παρέχεται στο πλήρωμα του πλοίου που δέχεται τη βοήθεια, δεν πρέπει να παρέχεται, παρά μόνο με τη συναίνεση εκείνων που τη δέχονται. Έτσι, λοιπόν, μια νομική σχέση, που απαιτεί τη σύμπτωση των βουλήσεων δεν μπορεί να είναι κάτι άλλο εκτός από σύμβαση.

Για τη σύμβαση της επιθαλάσσιας αρωγής δεν επιβάλλεται έγγραφος τύπος, όπως συμβαίνει με τις υπόλοιπες συμβάσεις του αστικού δικαίου. Συνήθως η σύμβαση καταρτίζεται σιωπηρά ή προφορικά ή με σήματα ή με ραδιοτηλεφωνικά μέσα.

Γενικότερα, το πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο προβαίνει σε μία αίτηση επιθαλάσσιας αρωγής εκπέμποντας ένα σήμα κινδύνου ή απευθύνοντας μια κλήση για βοήθεια δια μέσου των ραδιοτηλεγραφικών μέσων, οπτικών σημάτων ή κραυγών. Η αίτηση βοήθειας έχει τη θέση προτάσεως για κατάρτιση σύμβασης, η οποία γίνεται αποδεκτή από τον αρωγό. Ενδέχεται, μάλιστα, και η προσφορά από μέρος του πλοίου που είναι ειδικά προορισμένο για την παροχή επιθαλάσσιας αρωγής και που έρχεται μπροστά από το πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο να αποτελεί πρόταση για κατάρτιση συμβάσεως επιθαλάσσιας αρωγής.

Υποκείμενο της παρεχόμενης από το πλοίο σωστικής υπηρεσίας είναι ο αντισυμβαλλόμενος των βοηθούμενων. Η προβληματική στο σημείο αυτό εντοπίζεται στο εξής: αντισυμβαλλόμενος είναι μόνο ο εκμεταλλεόμενος το πλοίο ή και ο πλοίαρχος και το πλήρωμα.

Δεν υπάρχει διάταξη νόμου που να χορηγεί την εξουσία στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή να αντιπροσωπεύει τον πλοίαρχο και το πλήρωμα ή στον πλοίαρχο να αντιπροσωπεύει το πλήρωμα κατά τη σύναψη συμβάσεων τέτοιας φύσης. Ο νόμος επεδίωξε έτσι να μην θεωρηθούν ο πλοίαρχος και το πλήρωμα αντισυμβαλλόμενοι των βοηθούμενων και κατ' επέκταση υποκείμενα της απορρέουσας από τη σύμβαση υποχρέωσης παροχής σωστικής υπηρεσίας. Συνεπώς, όταν ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής συνάπτει σύμβαση παροχής αρωγής με πλοίο, ενεργεί γι' αυτόν τον ίδιο ατομικά και κατ' επέκταση είναι ο αντισυμβαλλόμενος των βοηθούμενων. Αλλά και όταν ο πλοίαρχος συνομολογεί τη σύμβαση της βοήθειας, αντισυμβαλλόμενος είναι επίσης ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής

Η σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής μπορεί να αποδειχθεί με όλα τα νόμιμα αποδεικτικά μέσα. Αυτός είναι ο λόγος που οι επαγγελματίες κυρίως ναυαγοσώστες προσπαθούν να επιτύχουν την υπογραφή της σύμβασης επιθαλάσσιας αρωγής από τον πλοίαρχο του πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο. Υπάρχουν, εξάλλου, έντυπες συμβάσεις, όπου αρκεί να συμπληρωθούν τα υπάρχοντα κενά. Η σύνταξη του εγγράφου, εκτός από την αναγνώριση του χαρακτήρα της συμβάσεως για την επιθαλάσσια αρωγή που ζητήθηκε, αποδεικνύει την αποδοχή της υπηρεσίας αυτής που παρέχεται, αποδοχή που είναι απαραίτητη για να υπάρχει επιθαλάσσια αρωγή.

Αξιοσημείωτο είναι, πως βάσει της σύμβασης επιτρέπεται κατ' αρχάς ο νομικός χαρακτηρισμός της εργασίας, εάν είναι για παράδειγμα επιθαλάσσια αρωγή ή ρυμούλκηση.

Η σύμβαση μπορεί να είναι περιληπτική, όπως γίνεται συνήθως όταν υπογράφεται από τον πλοίαρχο επάνω στο ένα από τα πλοία ή στην ξηρά από τους εκπροσώπους των δύο εκμεταλλεόμενων τα πλοία ή όταν γίνεται με τηλεγράφημα μεταξύ των πλοίων ή μεταξύ του εκμεταλλεόμενου το πλοίο

στην ξηρά και του αρωγού, αλλά και πληρέστερη ή περισσότερο σαφής, όταν καταρτίζεται από τους εκμεταλλευόμενους τα πλοία στην ξηρά ύστερα από ειδοποίηση των πλοιάρχων με τηλεγραφήματα ή με ραδιοτηλεγραφικά μέσα και είναι σε άμεση επαφή.

2.4.2 Αυτόκλητη επιθαλάσσια αρωγή

Όταν παρέχονται σωστικές υπηρεσίες από πλοίο με πρωτοβουλία του πλοιάρχου, χωρίς δηλαδή να έχει προηγηθεί ρητή ή σιωπηρή συμφωνία, πρόκειται για υπηρεσίες του πλοιάρχου και του πληρώματος που εμπίπτουν στον κύκλο των συμβατικών καθηκόντων τους. Επομένως, τις σωστικές υπηρεσίες παρέχει ο εργοδότης τους, ενώ ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος δικαιούνται να αξιώσουν από τον εργοδότη τους μέρος της αμοιβής που έχει εισπράξει, δηλαδή το δικαίωμά τους είναι παράγωγο εκείνο του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Ωστόσο, η εκδοχή αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή στο πλαίσιο του ελληνικού ουσιαστικού δικαίου, διότι παραβλέπει υφιστάμενες διατάξεις, όπως για παράδειγμα τα άρθρα 247,251 και 255 ΚΙΝΔ τα οποία θεμελιώνουν δικαίωμα του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος να αξιώσουν αμοιβή ευθέως από το λήπτη της αρωγής. Ο νομοθέτης δε θεώρησε τον πλοιοκτήτη σαν το μόνο ενεργητικό υποκείμενο της σωστικής υπηρεσίας και κατ' επέκταση αποκλειστικό δικαιούχο των απαιτήσεων που απορρέουν από αυτή. Γι' αυτό και στο άρθρο 251 ΚΙΝΔ αναφέρεται, πως αν η αρωγή παρασχεθεί από πλοίο, το μισό της αμοιβής ανήκει στον πλοιοκτήτη, το τέταρτο στον πλοίαρχο και το υπόλοιπο τέταρτο στο πλήρωμα, κάθε δε αντίθετη συμφωνία είναι άκυρη. Ορμώμενοι από την παραπάνω διάταξη μπορούμε να διακρίνουμε τρεις κατηγορίες δικαιούχων της αμοιβής, τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος. Κάθε κατηγορία έχει ίδιο αλλά όχι απόλυτα ανεξάρτητο δικαίωμα, καθόσον υπάρχει μεταξύ αυτών κοινωνία συμφερόντων.

3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΞΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

3.1 Στοιχεία θαλάσσιας αρωγής

3.1.1 Κίνδυνος

Απαραίτητος όρος για την θεμελίωση της έννοιας της θαλάσσιας αρωγής αποτελεί αναμφισβήτητα ο κίνδυνος απώλειας ή βλάβης των αντικειμένων της διάσωσης (πλοίου, φορτίου και ναύλου). Ωστόσο η έννοια του κινδύνου δεν επιδέχεται επακριβή οριοθέτηση.

Ένα πλοίο δεν βρίσκεται σε κίνδυνο από μόνο το γεγονός ότι κινείται ή επιπλέει στη θάλασσα. Προϋποτίθεται η ύπαρξη μίας μη κανονικής κατάστασης περιστατικών στη θάλασσα και η συναγωγή απ' αυτή κρίσης, ότι η επέλευση του επιζήμιου αποτελέσματος είναι κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας κατ της λογικής, δυνατή.

Η εκτίμηση της μη κανονικής, εξαιρετικής κατάστασης γίνεται με βάση αντικειμενικά κριτήρια από τον ίδιο τον δικαστή. Για να εκφέρει έγκυρη κρίση ο δικαστής πρέπει να έχει πλήρη και σαφή αντίληψη των ιδιομορφιών της συγκεκριμένης κάθε φορά περίπτωσης, καθώς δεν αποκλείεται η δυνατότητα πρόκλησης της ζημίας να οφείλεται στις ιδιομορφίες της.

Η δυνατότητα πρόκλησης επιζήμιου αποτελέσματος δεν έχει πάντοτε την ίδια ένταση. Πάντως πρέπει να υπογραμμιστεί, πως οι διατάξεις για τη θαλάσσια αρωγή και διάσωση δεν έχουν εφαρμογή μόνο στις περιπτώσεις που η απώλεια ή η βλάβη του πλοίου ή του φορτίου είναι άμεση και βέβαιη, αλλά αρκεί ο κίνδυνος να είναι ενδεχόμενος, πιθανός. Αυτό όμως δεν σημαίνει πως αρκεί κίνδυνος οποιασδήποτε βλάβης του πλοίου ή και του φορτίου. Εντούτοις, μόνο η αποτροπή μιας υπολογίσιμης βλάβης δικαιολογεί το κόστος της επέμβασης του αρωγού.

Δεν ενδιαφέρει, επίσης, αν ο κίνδυνος οφείλεται σε τυχαίο γεγονός ή σε ανώτερη βία ή ενέργεια τρίτου ή στην κακή κατάσταση του πλοίου ή του φορτίου, ενώ αδιάφορος είναι και ο τόπος, όπου βρισκόταν το πλοίο κατά τη στιγμή, που εκδηλώθηκε ο κίνδυνος. Με άλλα λόγια, οι διατάξεις για τη θαλάσσια αρωγή εφαρμόζονται τόσο όταν ο κίνδυνος παρουσιάστηκε κατά τον διάπλου της ανοιχτής θάλασσας όσο και σε περίπτωση κινδύνου κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι ή σε πλωτή δεξαμενή. Ο θαλάσσιος χώρος, όπου εκδηλώθηκε ο κίνδυνος ενδέχεται να έχει σημασία για το μέτρο της αμοιβής, γιατί επηρεάζει πολλές φορές τον βαθμό του κινδύνου.

3.1.2 Ωφέλιμο αποτέλεσμα

Όπως μας πληροφορούν τα κείμενα νομικής ισχύος, οι διεθνείς συμβάσεις οι σχετικές με τη θαλάσσια αρωγή, καθώς και ο ΚΙΝΔ, στον θαλάσσιο αρωγό αναγνωρίζεται το δικαίωμα να αξιώσει αμοιβή και αποκατάσταση των δαπανών και ζημιών του, αν η πράξη της αρωγής υπήρξε αποτελεσματική ή είχε ωφέλιμο αποτέλεσμα. Έτσι, λοιπόν, συμπεραίνουμε, πως η επίτευξη ωφέλιμου αποτελέσματος συνιστά απαραίτητο στοιχείο για τη θεμελίωση της έννοιας της θαλάσσιας αρωγής. Μάλιστα, για να υπάρξει αποτελεσματικότητα της βοήθειας, θα πρέπει ο αρωγός να ικανοποιείται ευρύτερα, δηλαδή η αμοιβή του να μην είναι απλώς το αντιστάθμισμα των εξόδων, των ζημιών και της εργασίας του.

Η διεθνής σύμβαση του 1989 υιοθέτησε κι αυτή με τη σειρά της τον κανόνα, ότι η ύπαρξη ωφέλιμου αποτελέσματος αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση όχι μόνο της αμοιβής αλλά και της απαίτησης των εξόδων ή άλλης αποζημίωσης, περιέλαβε όμως ρητά τις προσπάθειες του διασώστη για την πρόληψη και τον περιορισμό περιβαλλοντικών ζημιών μεταξύ των στοιχείων που λαμβάνονται υπόψη για να καθοριστεί η αμοιβή.

Η ικανοποίηση του θαλάσσιου αρωγού έχει βάση αλλά και όριο το πλοίο και το ναύλο που απαλλάχθηκαν, διασώθηκαν από κίνδυνο απώλειας ή βλάβης. Αν τα αγαθά αυτά διατηρηθούν ως οικονομικές αξίες, τότε μπορεί βεβαίως να γίνει λόγος για ωφέλιμο αποτέλεσμα της επιχείρησης διάσωσης

και συνεπώς θεμελιώνεται δικαίωμα αμοιβής. Αυτό δεν συμβαίνει, όταν οι ενέργειες του θαλάσσιου αρωγού παραμείνουν απλές απόπειρες δίχως κάποιο θετικό αποτέλεσμα. Παρά ταύτα μπορεί να ειπωθεί στο σημείο αυτό, πως δεν είναι απαραίτητο να επιτευχθεί πλήρως το ωφέλιμο αποτέλεσμα, να διασωθούν δηλαδή τελείως τα αντικείμενα της θαλάσσιας αρωγής, το πλοίο και το φορτίο. Το αν διασώθηκαν το πλοίο και το φορτίο, καθώς και αν οι υπηρεσίες ενός προσώπου υπήρξαν στη δεδομένη περίπτωση αναγκαίος όρος του ωφέλιμου αποτελέσματος, είναι ζητήματα πραγματικά, τα οποία εκτιμά κυριαρχικά ο δικαστής της ουσίας.

3.1.3 Υποχρέωση αρωγής

Με την κύρωση από την Ελλάδα όλων των σχετικών διεθνών συμβάσεων σε συνδυασμό προς τους ισχύοντες νόμους, η πολιτεία θέσπισε την υποχρέωση, κυρίως των πλοιαρίων, να σπεύδουν με κάθε τρόπο και μέσο και να παρέχουν βοήθεια σε πλοία και πρόσωπα που κινδυνεύουν στα θάλασσα. Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση SOLAS (ασφάλεια ζωής στη θάλασσα) και την εθνική μας νομοθεσία, υπάρχει ρητή υποχρέωση για κάθε πλοίο, να παρέχει βοήθεια για τη διάσωση των ανθρώπων που κινδυνεύουν σε άλλο πλοίο.

Συγκεκριμένα, ο πλοίαρχος κάθε πλοίου στο πέλαγος όταν λαμβάνει σήμα από οποιαδήποτε πηγή ότι το πλοίο, αεροσκάφος ή σωστικό μέσο αυτών βρίσκεται σε κίνδυνο, υποχρεούται να πλεύσει ολοταχώς προς βοήθεια, ειδοποιώντας συγχρόνως αυτά αν είναι δυνατόν. Σε περίπτωση που δεν μπορεί να ενεργήσει έτσι, λόγω ειδικών συνθηκών ή αν δεν κρίνει εύλογο/αναγκαία τη βοήθεια, οφείλει να καταχωρήσει στο ημερολόγιο το λόγο. Διευκρινίζεται ότι κάθε πλοίαρχος υποχρεούται σε παροχή αρωγής προς κάθε πρόσωπο, ακόμα και στον εχθρό (πολέμιο) που βρέθηκε στη θάλασσα, με κίνδυνο απώλειας της ζωής του (διεθνής σύμβαση Βρυξελλών, 1910).

3.1.4 Επίταξη

Ο πλοίαρχος πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, ύστερα από συνεννόηση με τους πλοιάρχους που απάντησαν στην αίτησή του για βοήθεια, έχει το δικαίωμα να επιτάξει ένα ή περισσότερα από τα πλοία τους, που θεωρεί τα πιο ικανά να δώσουν βοήθεια. Οι πλοίαρχοι που επιτάχθηκαν, έχουν καθήκον να συμμορφωθούν προς την επίταξη, εξακολουθώντας να πλέουν ολοταχώς προς βοήθεια των προσώπων που κινδυνεύουν.

3.1.5 Εξαιρέσεις

Ο πλοίαρχος απαλλάσσεται από την υποχρέωση παροχής βοήθειας, έστω και αν το πλοίο του επιταχθεί, στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Αν ειδοποιηθεί από τα πρόσωπα που κινδυνεύουν ή από τον πλοίαρχο άλλου πλοίου που κατέφθασε εκεί, ότι η βοήθεια δεν είναι πλέον αναγκαία.
- Όταν για λόγους ανωτέρας βίας δεν μπορεί να παρασχεθεί βοήθεια, π.χ. αδυναμία πλου προς το σημείο λόγω εξαιρετικά δυσμενών συνθηκών καιρού, θάλασσας κ.λπ. Στην περίπτωση, όμως αυτή απαιτείται να επιχειρηθεί μεταβολή πορείας προς το κινδυνεύον πλοίο ή πρόσωπο, έως ότου αποδειχθεί το αδύνατο της προσέγγισης.
- Παρόμοια περίπτωση είναι και όταν τίθεται σε μεγαλύτερο κίνδυνο η ασφάλεια του αρωγού πλοίου και των επιβαινόντων σ' αυτό. Για παράδειγμα, μικρό επιβατηγό πλοίο ή θαλαμηγός δεν μπορεί να πλεύσει προς βοήθεια μεγάλου φορτηγού πλοίου, που κινδυνεύει ανοιχτά σε περιοχή που επικρατεί σφοδρά θαλασσοταραχή.
- Όταν, λόγω σοβαρού ατυχήματος (βλάβη μηχανής, πηδαλίου, ιστίων κ.λπ.) ή ανεπάρκειας καυσίμων του αρωγού πλοίου είναι αδύνατη η προσέγγιση στο πλοίο που κινδυνεύει.
- Σε κάθε άλλη εξειδικευμένη περίπτωση, όπου κατά γενικά εκτίμηση μπορεί να προκληθεί μεγάλος κίνδυνος για το αρωγό πλοίο και τους επιβαίνοντες (επιβάτες και πλήρωμα αυτού).

3.2 Ειδικότερα ζητήματα σε σχέση με την επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση

3.2.1 Νομικές βάσεις του καθορισμού αμοιβής

Όπως μας πληροφορεί η διάταξη του άρθρου 254 ΚΙΝΔ, εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία, το ποσό της αμοιβής ορίζεται από το δικαστήριο. Για να διαμορφώσει το δικαστήριο την κρίση του ως προς το μείζονος σημασίας αυτό θέμα λαμβάνει υπόψη του ως βάση **α)** κατά κύριο λόγο το αποτέλεσμα που επιτεύχθηκε, τις προσπάθειες και το ζήλο αυτών που βοήθησαν, τον κίνδυνο που διέτρεξε το πλοίο, που διασώθηκε, οι επιβάτες, το πλήρωμα και το φορτίο, οι σωστές και το πλοίο που διέσωσε, το χρόνο που διατέθηκε τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν καθώς και τις ζημίες, που υπέστησαν, τους διάφορους κινδύνους, τους οποίους διέτρεξαν οι διασώστες, την αξία του υλικού που εκτέθηκε σ' αυτούς τους κινδύνους έχοντας στο νου και την τυχόν ειδική διασκευή του πλοίου, που βοήθησε και **β)** κατά δεύτερο λόγο την αξία των πραγμάτων, που διασώθηκαν. Η ίδια άποψη επαναλαμβάνεται σχεδόν αυτούσια στο κείμενο της διεθνούς σύμβασης των Βρυξελλών του 1910 στο άρθρο 8 με ελάχιστες επουσιώδεις λεκτικές διαφορές.

Σε κάθε περίπτωση, βέβαια, το δικαστήριο, δύναται να μην επιδικάσει καθόλου αμοιβή ή να περιορίσει το μέτρο αυτής, εάν οι αρωγοί από πταίσμα τους κατέστησαν αναγκαία τη διάσωση ή την αρωγή, ή έγιναν ένοχοι κλοπών, αποκρύψεων ή άλλων δόλιων πράξεων.

3.2.2 Ποιος υποχρεούται να καταβάλλει την αμοιβή;

Η διεθνής σύμβαση δεν αποσαφήνισε ποιοι υποχρεούνται να καταβάλλουν την αμοιβή, ποιοί είναι δηλαδή τα παθητικά υποκείμενα της θαλάσσιας αρωγής, αλλά άφησε το σχετικό θέμα στην ευχέρεια των εθνικών

νομοθεσιών. Ο ΚΙΝΔ, ωστόσο, δεν αντιμετώπισε το ζήτημα ειδικά. Αξιοσημείωτες είναι δύο απόψεις που έχουν διατυπωθεί επί τούτου.

Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη υποστηρίζει, ότι οφειλέτης της αμοιβής είναι ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής του διασωθέντος πλοίου, διότι ο πλοίαρχος ενεργεί ως αντιπρόσωπός του (άρθρα 84, 85, 105 παρ.4 ΚΙΝΔ), δέχεται τη βοήθεια προς το συμφέρον του, καθώς αυτός φέρει κατά κύριο λόγο το βάρος της διατήρησης του πλοίου ικανού για ναυσιπλοΐα. Ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής, καταβάλλοντας το σύνολο της αμοιβής, δικαιούται να αξιώσει από τους κυρίους των μεταφερόμενων πραγμάτων την αναλογία, που τους βαρύνει σύμφωνα με τους κανόνες της κοινής αβαρίας. Αξιολογώντας την άποψη αυτή, καταλήγει κανείς, πως διαθέτει αφενός το πλεονέκτημα, ότι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής είναι προσιτός αφετέρου, όμως, δεν εξασφαλίζει το διασώστη, εάν το πλοίο έχει αξία πολύ μικρότερη σε σύγκριση με εκείνη του φορτίου και ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής είναι αφερέγγυος ή δεν έχει άλλο εμφανές περιουσιακό στοιχείο.

Η άλλη άποψη, που παρεμπιπτόντως είναι και η μάλλον επικρατούσα στην ελληνική νομολογία, αναγνωρίζει στο θαλάσσιο αρωγό το δικαίωμα να αξιώσει την αμοιβή είτε από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή και τον κύριο του φορτίου κατά την αναλογία της αξίας του διασωθέντος πλοίου και φορτίου, είτε από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή μόνο, εφόσον η παροχή αρωγής αποτελεί κοινή αβαρία. Ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής, καταβάλλοντας όλη την αμοιβή, δικαιούται να στραφεί αναγωγικά κατά του κυρίου του φορτίου, ο οποίος υποχρεούται να συνεισφέρει σύμφωνα με τον κανονισμό της κοινής αβαρίας.

Εξάλλου, πρέπει να γίνει κατανοητό, ότι υπόχρεοι προς καταβολή της αμοιβής δεν είναι αδιάκριτα όλα τα πρόσωπα, των οποίων εξυπηρετήθηκε περιουσιακό συμφέρον, αλλά μόνο οι δικαιούχοι των αντικειμένων της διάσωσης, αφού μόνο ως προς αυτούς μπορεί να λεχθεί ότι υπήρξε ωφέλιμο αποτέλεσμα με βάση τον κανόνα 'no cure no pay' που ενυπάρχει σε όλα τα σχετικά κείμενα και σημαίνει ειδικότερα 'καμία αμοιβή χωρίς ωφέλιμο αποτέλεσμα'. Έχοντας υπόψη, όπως ελέχθη και πιο πάνω σε άλλο σημείο, ότι κύρια αντικείμενα της διάσωσης είναι το πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα, το φορτίο

και ο σχετικός ναύλος, καταλήγουμε, πως παθητικά υποκείμενα της δημιουργούμενης από την παροχή αρωγής σχέσης εντέλει είναι κατά κανόνα ο κύριος του διασωθέντος πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος, ο ιδιοκτήτης του διασωθέντος φορτίου και ο δικαιούχος του σχετικού με το διασωθέν φορτίο ναύλου. Τα πρόσωπα αυτά, μάλιστα, ενέχονται για την πληρωμή αμοιβής ανάλογα με την αξία των διασωθέντων αγαθών, που ανήκουν σε καθένα από αυτά.

3.2.3 Ποιος είναι ο δικαιούχος της αμοιβής;

Σύμφωνα με το άρθρο 247 ΚΙΝΔ κάθε πράξη επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης παρέχει δικαίωμα προς εύλογη αμοιβή στον αρωγό και διασώστη. Επομένως, όποιος ασχολείται με την πρακτική εφαρμογή του θέματος, για να δώσει λύση στο ερώτημα 'ποιος είναι ο δικαιούχος της αμοιβής', πρέπει πρώτα να αναζητήσει ποιος παρέχει την αρωγή σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, από το οποίο θα εξαρτηθεί και η απάντηση στο πρώτο ερώτημα.

Διακρίνουμε σχετικά τις περιπτώσεις, κατά τις οποίες η αρωγή παρασχέθηκε από κατ' επάγγελμα ναυαγοσωστικά πλοία στα ελληνικά χωρικά νερά ή από άλλα πλοία οποιασδήποτε σημαίας ή από πλοία σε ανοικτή θάλασσα και σε ξένα χωρικά νερά.

Η κατ' επάγγελμα παροχή αρωγής προβλέπεται ειδικά από το Π.Δ 46/1983, όπου ορίζεται, πως αρμόδια είναι ειδικά πλοία με ελληνική σημαία κατά τις διατάξεις του άρ.189 εδάφιο 1 του Ν.Δ. 187/1973 « Περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου» (άρθρο 1).

Εφόσον δεν υπάρχουν πλοία με τις παραπάνω προϋποθέσεις, επιθαλάσσια αρωγή στα ελληνικά χωρικά νερά μπορεί να παρασχεθεί και από πλοία οποιασδήποτε σημαίας ευκαιριακά ή έκτακτα.

Ως προς την παροχή βοήθειας από πλοία σε ανοικτή θάλασσα, καθώς και σε ξένα χωρικά νερά δεν υπάρχει ειδική νομοθετική πρόβλεψη. Ωστόσο, συμπεραίνουμε, πως η αρωγή δύναται να παρασχεθεί τόσο από κατ' επάγγελμα ναυαγοσωστικά όσο και από μη ναυαγοσωστικά πλοία.

Τα ναυαγοσωστικά πλοία έχουν άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής, η οποία εκδίδεται ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Επιθεώρησης Εμπορικού Ναυτικού (άρθ.189 παρ.1 ΚΔΝΔ). Αυτό που έχει σημασία στα πλοία αυτού

του είδους είναι η πραγματική χρησιμοποίησή του ως εξ επαγγέλματος ναυαγοσωστικού πλοίου, δηλαδή ως πλοίου, που ενεργεί συνήθως εργασίες επιθαλάσσιας αρωγής με σκοπό το κέρδος. Για τα πλοία αυτά πρέπει να επισημανθεί, πως δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 251 ΚΙΝΔ σχετικά με την κατανομή αμοιβής (παράγραφος 3). Πλοίαρχος και πλήρωμα εξ επαγγέλματος ναυαγοσωστικών πλοίων μισθώνονται για την ειδική αυτή υπηρεσία κι έχουν μισθούς ανάλογους με τις υπηρεσίες που προσφέρονται να παρέχουν. Εξαιρέση θα μπορούσε να γίνει δεκτή μόνο κατ' αναλογία προς το άρθρο 250 ΚΙΝΔ.

Συνοψίζοντας, αυτός που παρέχει την αρωγή και, συνεπώς, δικαιούται σε εύλογη αμοιβή, θεωρείται ότι είναι το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που διατηρεί την άσκηση της επιχείρησης αυτής.

Η επιθαλάσσια αρωγή, όμως, μπορεί να παρασχεθεί και από μη ναυαγοσωστικό πλοίο. Σε μία τέτοια περίπτωση υπάρχει διάσταση απόψεων ανάμεσα στο ποιος παρέχει την αρωγή και ποιος νομιμοποιείται να εγείρει τη σχετική αγωγή.

Πιο συγκεκριμένα, ο διάσημος Ιταλός νομικός Torrente(1908-1965) υποστήριξε, ότι η σχέση δημιουργείται μεταξύ του πληρώματος του πλοίου, που δραστηριοποιείται προς βοήθεια άλλου πλοίου και με αυτόν τον τρόπο ενεργεί εκτός των ορίων, που επιβάλλει η σύμβαση ναυτολόγησης από τη μια μεριά και του εκμεταλλευόμενου το πλοίο που βοηθήθηκε ή διασώθηκε από την άλλη. Ο πλοίαρχος όταν καταρτίζει σύμβαση βοήθειας, αντιπροσωπεύει συγχρόνως τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο και το πλήρωμα και υπόσχεται τη δραστηριότητα του σύμφωνα με το αντιπροσωπευτικό του δικαίωμα και εκείνη των μελών του πληρώματος αλλά μόνο ως απλό έργο τρίτων.

Ο Ferrarini (Καθηγητής Νομικής Σχολής της Γένοβας) με τη σειρά του δεν υιοθετεί την άποψη, ότι ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο αποτελεί υποκείμενο της επιθαλάσσιας αρωγής. Τότε μόνο είναι ενεργητικό υποκείμενο, όταν πρόκειται για ειδικά εξοπλισμένο και επανδρωμένο πλοίο, γιατί τίποτε δεν οφείλεται στην περίπτωση αυτή στο πλήρωμα. Σύμφωνα με τον Ferrarini υποκείμενο της σύμβασης βοήθειας είναι όλη η θαλάσσια αποστολή του πλοίου, που προσφέρει τη βοήθεια ή τουλάχιστον η κοινωνία συμφερόντων του, δηλαδή ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα.

Από την άλλη πλευρά, ο Yollı διαχωρίστηκε από τους δύο προηγούμενους και ακολούθησε δική του γραμμή. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρεί ότι τα άρθρα 499 και 891 ΚΝ παρέχουν το δικαίωμα για ευθεία αγωγή στα μέλη του πληρώματος, όταν ο πλοιοκτήτης δεν νομιμοποιείται. Ο πλοιοκτήτης δεν νομιμοποιείται, ειδικότερα, μόνο όταν συντρέχει περίπτωση αρωγής μεταξύ πλοίων του ίδιου εφοπλιστή. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο πλοιοκτήτης είναι ο μοναδικός συμβαλλόμενος στη σχέση βοήθειας, που αναπτύσσεται, συντονίζοντας τις διάφορες δυνάμεις για να επιτύχει την καλή έκβαση των εργασιών.

Το γεγονός αυτό δεν αναιρεί τα δικαιώματα του πληρώματος, τα οποία γεννιούνται μόνο μετά την κατάρτιση της συμβάσεως και συγκεκριμένα με την επίτευξη ωφέλιμου αποτελέσματος.

Η ίδια άποψη με ελάχιστες διαφοροποιήσεις ακολουθείται και από έναν Έλληνα νομικό, τον Ρόκα, ο οποίος υποστηρίζει, πως είτε έγινε σύμβαση για παροχή βοήθειας είτε όχι, η θέληση του πλοιάρχου ή ωςάν συμβατική θέληση αυτού, που αποδέχθηκε την παροχή αρωγής, δεσμεύει τον πλοιοκτήτη, επειδή ενήργησε μέσα στον κύκλο της αρμοδιότητάς του.

Συμπεραίνουμε, λοιπόν, πως, κατά τον Ρόκα, ο πλοιοκτήτης του πλοίου που προσέφερε τη βοήθεια είναι ο μόνος νομιμοποιούμενος κατά του πλοιοκτήτη του πλοίου που κινδύνευσε, για την έγερση της αγωγής, ενώ το πλήρωμα δεν έχει ευθεία αγωγή έστω και για το μέρος που του ανήκει, για το λόγο, ότι δεν συνδέεται με οποιαδήποτε νομική σχέση με τον πλοιοκτήτη του πλοίου που βρέθηκε σε κατάσταση κινδύνου.

3.2.4 Επιμερισμός της αμοιβής μεταξύ αρωγών

Σε περίπτωση, που συνδράμουν περισσότερα του ενός αρωγά πλοία προς διάσωση ενός πλοίου που κινδυνεύει, ο επιμερισμός της αμοιβής μεταξύ του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου και των άλλων προσώπων που υπηρετούν σε καθένα από τα αρωγά πλοία, θα καθορίζεται από το δίκαιο της σημαίας του πλοίου.. Εάν η αρωγή δεν παρασχέθηκε από πλοίο, τότε ο επιμερισμός θα καθορίζεται από το δίκαιο, που διέπει τη σύμβαση μεταξύ του αρωγού και των προστεθέντων απ' αυτόν.

3.2.5 Διάσωση προσώπων

Οι κανόνες που διέπουν την διάσωση περιουσιακών αγαθών διαφέρουν από εκείνους που διέπουν την διάσωση προσώπων. Η διάσωση περιουσιακών αγαθών, όπως είδαμε, επιδιώκεται κυρίως με την υλική επιβράβευση του διασώστη. Αντίθετα, η διάσωση προσώπων βασίζεται ιδίως στο νομικό καταναγκασμό και στην παρέμβαση δημόσιων υπηρεσιών.

Όταν συντρέχουν συγκεκριμένα πραγματικά στοιχεία, ο νομοθέτης αναγορεύει σε νομική υποχρέωση το ηθικό καθήκον κάθε ατόμου για παροχή βοήθειας προς τον πλησίον, η παραβίαση του οποίου συνεπάγεται ποινικές κυρώσεις. Παράλληλα, ανατίθεται σε δημόσιες υπηρεσίες η παροχή συνδρομής ιδίως σε πρόσωπα που κινδυνεύουν στο θαλάσσιο χώρο και διαθέτει σ' αυτές τα κατάλληλα μέσα για την εκτέλεση της αποστολής τους.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 256 ΚΙΝΔ ουδεμία αμοιβή καταβάλλεται λόγω διασώσεως προσώπων, αλλά όσοι παρενέβησαν και διέσωσαν ανθρώπινες υπάρξεις δικαιούνται σε εύλογο μέρος της αμοιβής, η οποία δόθηκε στον αρωγό για τη διάσωση του πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου ή για την απομάκρυνση ή για την αποτροπή ή ελαχιστοποίηση βλάβης προς το περιβάλλον.

3.2.6 Παραγραφή

Αν και σε γενικές γραμμές ο ΚΙΝΔ αλλά και η διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών υιοθετούν σχεδόν πανομοιότυπη διατύπωση ως προς τα σχετικά με την επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση, στο θέμα της παραγραφής ειδικά εμφανίζεται μία μικρή διαφοροποίηση.

Κατά το άρθρο 10 παρ. 1 και 2 της σύμβασης, η αγωγή για πληρωμή της αμοιβής παραγράφεται μετά από δύο έτη από την ημέρα, κατά την οποία περατώθηκαν οι εργασίες της αρωγής και της διάσωσης. Οι λόγοι αναστολής και διακοπής της παραγραφής ορίζονται από το νόμο του δικαστηρίου, που δικάζει την αγωγή. Σύμφωνα με τα άρθρα 290 παρ.3 και 291 παρ.1 του ΚΙΝΔ, που ορθά κρίνεται ότι κατέργησαν την αντίστοιχη ρύθμιση της διεθνούς σύμβασης, σε διετή παραγραφή υπόκειται η αξίωση από θαλάσσια αρωγή ή διάσωση για την πληρωμή της αμοιβής και των εξόδων. Η παραγραφή αυτή αρχίζει από την λήξη του έτους, κατά το οποίο συμπύπτει η αφετηρία της.

Έγινε δεκτό, μάλιστα, πως η παραγραφή της αξίωσης για καταβολή αμοιβής από επιθαλάσσια αρωγή αρχίζει συγχρόνως με τη λήξη του έτους, κατά το οποίο συμπίπτει η αφετηρία της.

Αξιοσημείωτο είναι πως για τον καθορισμό του χρονικού σημείου, κατά το οποίο συμπίπτει η αφετηρία της παραγραφής, που αναφέρεται στο άρθρο 291 παρ.1 ΚΙΝΔ χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό, εφαρμογής τυγχάνει το άρθρο 251 Α.Κ. Βάσει αυτού, η αφετηρία της παραγραφής συμπίπτει με το χρόνο που γεννήθηκε η αξίωση και είναι δυνατή η δικαστική της επιδίωξη.. Έτσι, λοιπόν, εδώ η αξίωση γεννάται με το πέρας των σωστικών υπηρεσιών και την επίτευξη του ωφέλιμου αποτελέσματος.

Η διετής παραγραφή έχει υιοθετηθεί από όλες τις σύγχρονες νομοθεσίες, τη γαλλική, την αγγλική, τη νομοθεσία των Η.Π.Α., τους κώδικες, βελγικό, γερμανικό, ολλανδικό, ιταλικό, λιβανικό, ρωσικό. Ετήσια παραγραφή προβλέπουν, αντίθετα, ο ισπανικός και ο περουβιανός κώδικας, ενώ πενταετή ο χιλιανός κώδικας.

3.3 Διάφορες πράξεις αρωγής

3.3.1 Ρυμούλκηση

Σύμφωνα με το νόμο, η κατ' επάγγελμα ρυμούλκηση εκτελείται από ειδικά αναγνωρισμένα πλοία, τα ρυμουλκά, τα οποία πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις και είναι εφοδιασμένα με άδεια Λιμενικής Αρχής. Για τη ρυμούλκηση στο λιμάνι και τη γειτονική του περιοχή καταβάλλονται ρυμουλκικά δικαιώματα, βάσει τιμολογίου που καθορίζει ο Κανονισμός Λιμένα, ανάλογα με το χρόνο απασχόλησης του ρυμουλκού και της ιπποδύναμής του. Για εργασίες ρυμούλκησης εκτός της περιοχής του λιμανιού, η αμοιβή συμφωνείται μεταξύ των ενδιαφερομένων. Παρά το γεγονός ότι το δικαίωμα της ρυμούλκησης επιφυλάσσεται μόνο για τα ελληνικά ρυμουλκά, είναι δυνατή η ρυμούλκηση και από μη ρυμουλκό πλοίο υπό ορισμένες προϋποθέσεις, π.χ δεν προσφέρεται ρυμουλκό στην περιοχή ή κοντινό λιμάνι, η ιπποδύναμη του σκάφους που θα εκτελέσει τη ρυμούλκηση είναι επαρκής το πλοίο που θα ρυμουλκηθεί είναι κάτω των 500 κ.ο.χ. κ.α.

Σύμφωνα μ' αυτά και σε περίπτωση που ένα σκάφος μείνει ακυβέρνητο, μπορεί να επικαλεστεί λόγους ασφαλείας και να μην περιμένει την άφιξη ρυμουλκού, εφόσον υπάρχει πλησιέστερα σκάφος. Οι όροι ρυμούλκησης σκαφών διέπονται από τη σύμβαση ρυμούλκησης των δύο μερών. Στη συμφωνία αυτό περιλαμβάνεται φυσικά και κάθε αναγκαία συνήθως συνδρομή του ρυμουλκού προς το ρυμουλκούμενο. Αν, λόγω απρόβλεπτης μεταβολής των συνθηκών της ρυμούλκησης, οι υπηρεσίες που αναγκάστηκε να προσφέρει το ρυμουλκό είναι εξαιρετικές, διακόπτεται τότε η σύμβαση ρυμούλκησης και η σχέση μεταξύ των δύο σκαφών μετατρέπεται σε επιθαλάσσια αρωγή. Τέτοια περίπτωση έχουμε, για παράδειγμα, αν κατά τη ρυμούλκηση μεταβληθούν απότομα οι καιρικές συνθήκες και το ρυμουλκούμενο αποσπάται (κοπεί ο κύβος ρυμούλκησης για παράδειγμα) και κινδυνεύει να βυθισθεί ή να προσαράξει (εξοκείλει).

Το ρυμουλκό παρέχει εξαιρετική βοήθεια και διασώζει το ρυμουλκούμενο σκάφος. Έτσι το ρυμουλκό δικαιούται να μην αρκεστεί στα κανονικά δικαιώματα ρυμούλκησης ή στη συμφωνία ρυμούλκησης, αλλά ν' αξιώσει αμοιβή επιθαλάσσιας αρωγής. Στην απλή ρυμούλκηση το πλοίο δεν βρίσκεται σε κίνδυνο και θα πληρωθεί η αμοιβή που συμφωνήθηκε, ανεξάρτητα από την τύχη του πλοίου. Στη ρυμούλκηση δεν δικαιούνται αμοιβή ο πλοίαρχος και το πλήρωμα, αντίθετα από ότι συμβαίνει στην επιθαλάσσια αρωγή. Στην επιθαλάσσια αρωγή πρέπει να επιτευχθεί η διάσωση του πλοίου, ή και φορτίου, ή μέρους αυτού για να υπάρξει απαίτηση αμοιβής και χωρεί προσφυγή στο δικαστήριο, αν το ποσό που συμφωνήθηκε θεωρηθεί υπερβολικό από το πλοίο που βοηθήθηκε. Ρυμουλκώντας ένα πλοίο που κινδυνεύει στην ανοικτή θάλασσα, είναι πάντοτε επιθαλάσσια αρωγή. Ρυμουλκώντας ένα πλοίο που έχει κινητήρια δύναμη, αλλά του έσπασε το πηδάλιο, το ρυμουλκό αντικαθιστά το πηδάλιο, χωρίς το οποίο η κινητήρια δύναμη είναι άχρηστη. Επειδή συνήθως υπάρχει κίνδυνος σύγχυσης μεταξύ των εννοιών της επιθαλάσσιας αρωγής και της ρυμούλκησης, η διάκριση θα εξαρτηθεί από την απόφαση του δικαστηρίου τελικά, ανάλογα με τις συγκεκριμένες πραγματικές συνθήκες.

Τελειώνοντας, πρέπει να τονιστεί ότι όποιος δεν παρέχει βοήθεια στη θάλασσα, όταν αυτή του ζητηθεί, υπέχει και ποινικά ευθύνη, υπό προϋποθέσεις, η δε βοήθεια σε περίπτωση κινδύνου αναφέρεται τόσο στην ανοικτά Θάλασσα όσο και στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Συνοψίζοντας καταλήγουμε, πως η ρυμούλκηση ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο σε μια ασφαλή θέση, αποτελεί μια κοινή μορφή επιθαλάσσιας αρωγής. Η μορφή αυτή ρυμούλκησης, όμως, δεν πρέπει να συγχέεται με την απλή ρυμούλκηση ενός πλοίου σε μια λογικά σταθερή κατάσταση από θέση σε θέση. Η ρυμούλκηση-επιθαλάσσια αρωγή διακρίνεται από την απλή ρυμούλκηση, γιατί η πρώτη είναι μια υπηρεσία που παρασχέθηκε θεληματικά σε ένα πλοίο ή σε άλλα αγαθά του άρθρου 246 ΚΙΝΔ που χρειάζονται βοήθεια και στόχο έχει να τα απαλλάξει από κίνδυνο, ενώ η απλή ρυμούλκηση είναι μια υπηρεσία που προσφέρεται για να επισπεύσει το ταξίδι χωρίς καμία αναφορά σε συνθήκες κινδύνου.

Αμέσως παρακάτω παραθέτουμε ένα σχετικό παράδειγμα ναυτικού ατυχήματος, όπου χρειάστηκε να λάβει χώρα πράξη ρυμούλκησης αναφέροντας σχετική έφεση που ασκήθηκε στην κρίση του εφετείου Πειραιώς.

Συγκεκριμένα την 1η Αυγούστου 1998 ο Α.Β. με τη συνοδεία τριών φίλων του απέπλευσε από τη μαρίνα Καλαμακίου με το αναψυχής σκάφος «Α.» για ταξίδι αναψυχής έχοντας ως προορισμό τη νήσο Τήνο. Περί ώρα 09.00 περίπου της ίδιας ημέρας, οπότε το τουριστικό σκάφος έπλεε ανοικτά των βορειοανατολικών ακτών της νήσου Κύθνου, συνάντησε ιδιαίτερα δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Στην περιοχή αυτή, όπου επικρατούσαν βόρειοι - βορειοανατολικοί άνεμοι έντασης 5 - 6 Beaufort (βλ. το υπ'αριθμ. 999/09/6-8-1998 έγγραφο ΥΕΝ) αυξανόμενης έντασης και η θάλασσα είχε υψηλό κυματισμό 4 έως 5 μέτρων, με αποτέλεσμα το σκάφος να μείνει ακυβέρνητο λόγω αιφνίδιας παύσης και των δύο μηχανών του. Το γεγονός αυτό είχε ως συνέπεια να παρασυρθεί το σκάφος από τα κύματα και να υπάρχει κίνδυνος πρόσκρουσης του στις βραχώδεις και απόκρημνες ακτές των βορειοανατολικών παραλίων της νήσου Κύθνου. Ενόψει του κινδύνου αυτού καθώς και της απώλειας από τα κύματα, της φερόμενης επί του σκάφους εξωλέμβιας μηχανής, οι επιβαίνοντες επικοινωνήσαν μέσω κινητού τηλεφώνου με το λιμενικό σταθμό Μέριχα Κύθνου και ενημέρωσαν τον αρμόδιο λιμενικό υπάλληλο για την ακυβερνησία του σκάφους και τον κίνδυνο που αντιμετώπιζαν. Ο λιμενικός αξιωματικός Κύθνου, αμέσως μόλις έλαβε το σήμα κινδύνου από τη θαλαμηγό της εκκαλούσας αποτάθηκε στον εφεσίβλητο αλιεύς, ο οποίος διέθετε το πλέον ευμέγεθες σκάφος από τα ελλιμενισμένα στον όρμο Λουτρών Κύθνου προς παροχή επιθαλάσσιας αρωγής. Αυτός αποδέχθηκε την πρόσκληση και, αφού απέπλευσε περί ώρα 10 π.μ. της ίδιας ημέρας με το αλιευτικό σκάφος του, στο οποίο επέβαινε ο υπολιμενάρχης, μετά από μία ώρα εντόπισε το σκάφος περίπου 1,5 ναυτικό μίλι νότια του όρμου των Λουτρών και σε απόσταση μόλις 300 μέτρων από την ακτή, στη ξέρα του «Άη - Λια». Επειδή η θαλαμηγός λόγω του κυματισμού της θάλασσας αντιμετώπιζε τον άμεσο κίνδυνο να επιπέσει με την αριστερή της πλευρά στα βράχια, ο εφεσίβλητος παρέμβαλε το σκάφος του μεταξύ της ξέρας του «Άη - Λια» και της θαλαμηγού, την οποία ωθώντας απομάκρυνε στα ανοικτά. Στη συνέχεια με την πρόσδεση στην πλώρη της θαλαμηγού

κάβου ρυμούλκησης από την πρύμνη του αλιευτικού σκάφους του και με τις μηχανές του στο ανώτατο όριο λειτουργίας τους ρυμούλκηση τη θαλαμηγό στον όρμο των Λουτρών, όπου την παρέβαλε σε ναυλοχούντα πλωτό γερανό. Το εν λόγω εγχείρημα διάρκεσε τουλάχιστον μία (1) ώρα και είχε ως αποτέλεσμα την υπερβολική καταπόνηση του υδραυλικού πηδαλίου και την υπερθέρμανση της μηχανής του αλιευτικού σκάφους. Ακόμα ο εφεσίβλητος μετά την προσόρμιση και πρόσδεση της θαλαμηγού καθάρισε τα φίλτρα των δύο πετρελαιομηχανών της. Εξαιτίας των ενεργειών του εφεσίβλητου αποτράπηκε η βύθιση του σκάφους και συνεπώς οι σωστικές υπηρεσίες του συνιστούν επιθαλάσσια αρωγή και όχι ρυμούλκηση, αφού τελούν σε αιτιώδη συνάφεια με τον σοβαρό και επικείμενο κίνδυνο απώλειας του εν λόγω σκάφους που υπήρχε από την έναρξη τους μέχρι τη λήξη τους, τον οποίο και απέτρεψαν. Η αξία του επαγγελματικού αλιευτικού σκάφους του εφεσίβλητου κατά το χρόνο του συμβάντος ανερχόταν σε 25.000.000 δραχμές ή 73.367,57 ευρώ λαμβανομένου υπόψη του χρόνου ναυπήγησης του (1985) και του εξοπλισμού του με μία νηζελομηχανή τύπου Perkins ιπποδύναμης 120 ίππων (βλ. το από 29-9-1986 έγγραφο εθνικότητας YEN), η δε αξία του διασωθέντος θαλαμηγού σκάφους της εκκαλούσας τύπου Cruiser ανερχόταν κατά τον ίδιο χρόνο σε 35.000.000 δραχμές ή 102.714,60 ευρώ λόγω του έτους ναυπήγησης του (1988), του εξοπλισμού του με δύο πετρελαιομηχανές VoIno ιπποδύναμης 306 ίππων η καθεμία, της κατάστασης και του βαθμού συντήρησης του . Περαιτέρω δεν αποδείχθηκε ότι το σκάφος του εφεσίβλητου κατανάλωσε για τις υπηρεσίες διάσωσης καύσιμα αξίας 10.000 δραχμών ή 29,34 ευρώ ούτε ότι υπέστη ζημιές κατά την παροχή των υπηρεσιών αυτών. Έτσι λαμβανομένων υπόψη του επιτευχθέντος ωφέλιμου αποτελέσματος από την παροχή των σωστικών υπηρεσιών του σκάφους του εφεσίβλητου, της προσπάθειας και του ζήλου του εφεσίβλητου και του πραγματικού και σοβαρού κινδύνου που διέτρεξε το κινδύνευαν σκάφος της εκκαλούσας, του διατεθέντος χρόνου καθώς και της αξίας του διασωθέντος πλοίου και του αρωγού πλοίου, κατά την κρίση του Εφετείου Πειραιά, η εύλογη αμοιβή για την επιθαλάσσια αρωγή που παρασχέθηκε ανήλθε στο ποσό των 13.826 ευρώ. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο, το οποίο με την εκκαλούμενη απόφαση του δέχθηκε τα ίδια και υποχρέωσε την εναγομένη στην πληρωμή του, ως άνω ποσού προς τον ενάγοντα, με το νόμιμο τόκο από την επομένη της

επίδοσης της αγωγής έως την εξόφληση, σωστά εκτίμησε τις αποδείξεις και ορθά το νόμο ερμήνευσε και εφάρμοσε και έκρινε αβάσιμο τον αντίθετο λόγο της έφεσης.

3.3.2. Αποκόλληση πλοίου που προσάραξε

Συνήθης μορφή επιθαλάσσιας αρωγής είναι η βοήθεια προς ένα προσαραγμένο πλοίο ή στο φορτίο του βγάζοντας ή ανακουφίζοντας αυτά απ' αυτή τη θέση. Ένα πλοίο ενδέχεται να βρεθεί σε μία τέτοια δύσκολη θέση προσαράζοντας σε ρηχά νερά, άμμο, αμμώδες φράγμα στην είσοδο του λιμανιού, βράχο κτλ. Η πράξη της θαλάσσιας αρωγής συνίσταται στην πρόσδεση αλυσίδας στο προσαραγμένο πλοίο και τραβώντας το μέχρι να αποκολληθεί. Εξίσου αποτελεσματική μέθοδος είναι και η τοποθέτηση αγκύρων σε μια απόσταση από το πλοίο που κινδυνεύει και η σύνδεσή τους με τα βίντσια του πλοίου. Άντληση νερών από πλημμυρισμένο και προσαραγμένο πλοίο, έτσι ώστε να μπορεί πιο εύκολα να τραβηχτεί, είναι επίσης επιθαλάσσια αρωγή.

Κατά τις νυχτερινές ώρες της 20 Ιανουαρίου του 1961 το υπό γιουγκοσλαβική σημαία φορτηγό ατμόπλοιο «Κ», με ολική χωρητικότητα 784 κόρους, καθαρά 120 τόνους, φορτωμένο με χυτοσίδηρο σε χελώνες 210 τόνους και χαλυβδόσυρμα 120 τόνους, προσέκρουσε στις ακτές της νήσου Πατρόκλου με τα ύφαλα του πρωραίου τμήματός του. Προκλήθηκε ρήγμα στο πρωραίο κύτος, από το οποίο έμπαινε θαλασσινό νερό και υπήρχε κίνδυνος να βυθιστεί. Ο πλοίαρχος, λοιπόν, το έφερε στην απέναντι ατή της Αττικής και το προσάραξε σε αμμώδη ορμίσκο με την πλώρα προς το βορρά. Το υπό ελληνική σημαία φορτηγό «Β», που χρησιμοποιούνταν για θαλάσσιες μεταφορές, έφτασε κοντά στο προσαραγμένο «Κ». Αμέσως πλεύρισε στην αριστερή πλευρά του «Κ», το έδεσε από πλώρα αι πρύμνη και με τις μηχανές του το έσπρωχνε συνεχώς προς την ξηρά για να αποφύγει τον υφιστάμενο κίνδυνο. Αξιοσημείωτη είναι η κακοκαιρία που υπήρχε τη δεδομένη χρονική στιγμή και δυσκόλευε την επιχείρηση διάσωσης. Εντέλει στις 6 το πρωί της 20.1.1961 κατέφτασε στο σημείο το ναυαγοσωστικό «Μ.Μ» και ανέλαβε τη διάσωση και ρυμούλκησης του.

3.3.3. Κατάσβεση πυρκαγιάς

Η κατάσβεση πυρκαγιάς, που εκδηλώνεται σε πλοίο και η διάσωσή του από επικείμενο κίνδυνο αποτελεί υπηρεσία θαλάσσιας αρωγής.

Στις 12.6.1964 στο λιμάνι της Σύρου το υπό λιβεριανή σημαία φορτηγό ατμόπλοιο «Σ», που ήταν παροπλισμένο και πραγματοποιούσε εκτεταμένες επισκευές και ήταν αγκυροβολημένο στο S/T (τάνκερ) «Α», που ήταν φορτωμένο με πετρέλαιο και στάθμευε στο λιμάνι για ανεφοδιασμό σε καύσιμα των πλοίων που προορίζονταν για το εξωτερικό, κινδύνευε λόγω της πυρκαγιάς που εκδηλώθηκε σ' αυτό. Στις 16.30 της ίδιας ημέρας το ναυαγοσωστικό ρυμουλκό πλοίο «Ι.Μ.», που βρισκόταν στο ίδιο λιμάνι ειδοποιήθηκε από το Λιμεναρχείο Σύρου, ύστερα από αίτηση του πλοιάρχου του ατμόπλοιου «Σ», να σπεύσει να του προσφέρει βοήθεια, επειδή κινδύνευε. Αμέσως το ναυαγοσωστικό «Ι.Μ.» πλησίασε το «Σ» που κινδύνευε από πυρκαγιά και στις 17.10 της ίδιας ημέρας οι ναύτες του ναυαγοσωστικού επιβιβάστηκαν στο «Σ» και ύστερα από οργανωμένες προσπάθειες κατάφεραν να σβήσουν την πυρκαγιά και να αποτρέψουν την εξάπλωσή της στις 18.45 της ίδιας ημέρας.

3.3.4. Περισυλλογή του φορτίου

Εκούσια παροχή υπηρεσιών σε φορτίο που κινδύνευε σε πλεύσιμα νερά είναι επιθαλάσσια αρωγή. Στο σημείο αυτό η προβληματική που υπάρχει αφορά το αν οι υπηρεσίες παρασχέθηκαν συγχρόνως στο πλοίο και στο φορτίο, γιατί η διάσωση του πλοίου παρέχει μια ίση ωφέλεια στο φορτίο. Αλλά οι υπηρεσίες που παρασχέθηκαν αποκλειστικά στο φορτίο, όπως για παράδειγμα η ανάληψή του από πλοίο, που ναυάγησε και δεν διασώθηκε, συνιστά αναμφισβήτητα μια υπηρεσία αρωγής.

Στις 23.3.1977 το πλοίο «Μ» απέπλευσε από το λιμάνι της Χ φορτωμένο με 2.950 μετρικούς τόνους τσιμέντο με προορισμό το λιμάνι Ν. Στις 17.30 προσέκρουσε σε κοραλλιογενείς βράχους της περιοχής με συνέπεια να υποστεί ρήγματα στην πρωραία δεξαμενή ζυγοσταθμίσεως και στο υπ' αριθμόν Ι διπύθμενο. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα εγκατέλειψαν το πλοίο και επιβιβάστηκαν σε σωσίβια βάρκα. Εντούτοις, το πλοίο δεν βυθίστηκε. Ύστερα από μισή ώρα, παρά τις αντιρρήσεις των μελών του πληρώματος και με την επιμονή του πλοίαρχου επιβιβάστηκαν στο πλοίο. Ακολούθησε επιθεώρηση, από την οποία και φάνηκε, πως οι δεξαμενές ήταν γεμάτες με νερό. Ο πλοίαρχος ζήτησε αμέσως βοήθεια από την πλοιοκτήτρια, η οποία τον διαβεβαίωσε ότι θα κάνουν ότι μπορούν για να του παράσχουν βοήθεια. Την επομένη επιχειρήσαν να βγάλουν το φορτίο έτσι ώστε το πλοίο να γίνει επαναπλεύσιμο χωρίς κανένα αποτέλεσμα, καθώς υπήρξε επιδείνωση του καιρού. Μετά ταύτα, ο πλοίαρχος ήρθε για δεύτερη φορά σε επικοινωνία με τους πλοιοκτήτες, που του ανέφεραν, ότι ήδη σπεύδει σε βοήθεια το πλοίο «Ν», το οποίο στις 14.4.1977 κι ενώ βρισκόταν κοντά στις Ινδιών έλαβε εντολή να αλλάξει πορεία και να σπεύσει σε διάσωση του «Μ» και του φορτίου του και ειδικότερα να μεταφορτώσει και να παραλάβει μέρος του φορτίου του «Μ» για να μπορέσει αυτό να επιπλεύσει και να απαλλαγεί από τον κίνδυνο, που το απειλεί. Το «Ν» προσέγγισε το κινδυνεύον πλοίο και έγινε μεταφόρτωση 600 περίπου τόνων τσιμέντου υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες και με διακοπές στις περιόδους σφοδρής θαλασσοταραχής. Έτσι το πλοίο «Μ» έγινε επαναπλεύσιμο. Στη συνέχεια τα δύο πλοία κατευθύνθηκαν ύστερα από εντολή που εδόθη στο Κ. των Ενωμένων Αραβικών Εμιράτων, ως το πιο κοντινό λιμάνι για εκφόρτωση, όπου και αγκυροβόλησε με ασφάλεια το «Μ». Αξίζει να σημειωθεί, πως σε όλη αυτή τη διαδρομή και μέχρι να αγκυροβολήσει, το «Ν» συνόδευε το «Μ» ούτως ώστε να του προσφέρει βοήθεια σε περίπτωση που βρισκόταν εκ νέου σε κίνδυνο. Το ωφέλιμο αποτέλεσμα επαναπλεύσεως του πλοίου μετά από τα ρήγματα που έπαθε και η μετέπειτα συνοδεία του «Ν» μέχρι τη θέση εκφορτώσεως του «Μ» συνιστούν πράξη επιθαλάσσιας αρωγής.

3.3.5 Πλοήγηση

Όταν ο πλοηγός παρέχει υπηρεσίες , που υπερβαίνουν τα συνήθη καθήκοντα πλοηγείσεως, τότε μπορεί να γίνει λόγος για επιθαλάσσια αρωγή.

3.3.6 Πρόληψη συγκρούσεως πλοίων

Σε περίπτωση που κάποιος ενεργεί εκούσια και χωρίς κάποιο σύνδεσμο με οποιοδήποτε από τα πλοία, στα οποία παρέχει υπηρεσίες που αποβλέπουν να εμποδίσουν ενδεχόμενη σύγκρουση πλοίων, μπορούμε να πούμε, πως έχουμε επιθαλάσσια αρωγή.

Το « Ausable», ενώ φόρτωνε στο λιμάνι της Νέας Υόρκης, άρχισε να σύρει την άγκυρα και να πλησιάζει επικίνδυνα ένα άλλο πλοίο. Ο πλοίαρχός του κατάλαβε τον κίνδυνο και εξέπεμψε πολλά σφυρίγματα. Τα σφυρίγματα έγιναν αντιληπτά από τα δύο ρυμουλκά ως κλήσεις κινδύνου και έσπευσαν αμέσως σε βοήθεια, γεγονός το οποίο είχε ως συνέπεια να βγει το «Ausable» από τη δύσκολη θέση. Το δικαστήριο σε αυτήν την περίπτωση έκρινε, ότι τα ρυμουλκά δικαιούνται αμοιβή για επιθαλάσσια αρωγή.

3.3.7. Διάσωση προσώπων

Όταν η διάσωση ανθρώπινης ζωής συνδέεται με διάσωση αγαθών, είναι επιθαλάσσια αρωγή. Οι διασώστες ανθρώπινης ζωής, που έλαβαν μέρος στις υπηρεσίες, που παρασχέθηκαν λόγω του ατυχήματος, που δίνει δικαίωμα εγέρσεως αγωγής για απαίτηση από επιθαλάσσια αρωγή, έχουν δικαίωμα σ' ένα μερίδιο από την αμοιβή του διασώστη του πλοίου, του φορτίου και των παραρτημάτων του. Αντίθετα, η διάσωση ανθρώπινης ζωής χωρίς τη διάσωση πραγμάτων δεν δίνει δικαίωμα για αμοιβή στον διασώστη.

4. Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

4.1 Γενικά

Η Lloyd's Open Form (LOF) θεωρείται ως προτιμώμενος τύπος για τη διαιτητική επίλυση κάθε διαφοράς. Η ευρύτατη αποδοχή της και η συνήθης χρήση της προσδίδουν σε αυτήν χαρακτήρα διεθνούς συμβατικού κειμένου, ενώ η ταχεία και αποτελεσματική διαιτητική ρύθμιση, που παρέχει είναι ένα από τα ελκυστικότερα προτερήματά της.

Η διαιτησία της θαλάσσιας αρωγής συνιστά την πλέον χαρακτηριστική εκδήλωση της ναυτικής διαιτησίας. Και αυτό γιατί, το σύνολο σχεδόν των διαφορών, που ανακύπτουν από συμβάσεις θαλάσσιας αρωγής επιλύεται μέσω διαιτησίας. Η προτίμηση της διαιτησίας εμφανίζεται εντονότερα στο χώρο της ναυτιλίας.. Επίσης, η εφαρμοζόμενη διαιτησία παρουσιάζει παραδειγματική και ευεργετική ομοιομορφία. Η επανειλημμένη επιλογή της Lloyd's Open Form σε κάθε περίπτωση συμβατικής θαλάσσιας αρωγής, τόσο από επαγγελματίες όσο και από περιστασιακούς διασώστες, οδηγεί τις αναφερόμενες διαφορές στη διαιτησία του Lloyd's στο Λονδίνο.

Πρέπει να αναφερθεί, πως όταν μιλάμε για διαιτησία θαλάσσιας αρωγής, συνηθέστερα θα πρόκειται για συμβατική αρωγή. Η διαιτησία στην αυτόκλητη αρωγή προϋποθέτει μεταγενέστερη αυτής συμφωνία περί διαιτησίας. Ωστόσο, η συμβατική αρωγή αποτελεί πλέον τον κανόνα και αυτό ευνοείται ακόμη περισσότερο από την γενναιότερη ανταμοιβή που παρέχεται στους διασώστες από τα διαιτητικά δικαστήρια σε σύγκριση με τα κρατικά δικαστήρια. Πριν από την παροχή της αρωγής υπογράφεται σύμβαση θαλάσσιας αρωγής, τύπου 'no cure – no pay', η οποία προβλέπει για τη διαιτητική επίλυση κάθε διαφοράς. Ο πλέον προτιμώμενος τύπος, όπως προαναφέρθηκε, είναι αυτός της Lloyd's Open Form (βλ.Παράρτημα Α).

4.2 Η δαιτησία του Lloyd's

Κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα έγιναν προσπάθειες για τη δημιουργία ενός εγγράφου, το οποίο θα ενσωμάτωνε τους όρους παροχής της θαλάσσιας αρωγής στην περιοχή των Δαρδανελίων, ένα θαλάσσιο πέρασμα με ιδιαίτερες δυσκολίες για τη ναυσιπλοΐα. Μέχρι τότε, λόγω της δυσαρέσκειας προς τη διαδικασία και τις αποφάσεις των κρατικών δικαστηρίων, ορισμένοι διασώστες και λήπτες αρωγής άρχισαν με δική τους πρωτοβουλία να προσφεύγουν σε ποικίλες δαιτητικές διαδικασίες. Ύστερα από τρεις απόπειρες στη διετία 1890-1891 το Lloyd's ενέκρινε την τελευταία από αυτές, χωρίς όμως να κυκλοφορήσει ευρύτερα πριν από το τέλος του 1892, οπότε και υπέστη ορισμένες τροποποιήσεις. Η σύμβαση αρωγής υπό τύπο 'no cure – no pay' προέβλεπε για δαιτητική επίλυση με ορισμό του δαιτητή πριν από την Επιτροπή του Lloyd's. Μέχρι το τέλος του 1895 καταγράφηκαν 45 δαιτησίες. Η Lloyd's Open Form τροποποιήθηκε επανειλημμένως μέχρι την τελευταία της εκδοχή, που εμφανίστηκε το 2011 (LOF 2011).

Τα πλεονεκτήματα της Lloyd's είναι κυρίως η αποφυγή συντηρητικής κατασχέσεως του πλοίου με την καταβολή εγγυήσεως και το ιδιαίτερα αποτελεσματικό δαιτητικό πλέγμα. Το τελευταίο αυτό στοιχείο μαζί με τα κλασικά θετικά στοιχεία, όπως η ταχύτητα, η έλλειψη δημοσιότητας, η διαδικαστική απλότητα και οι ειδικευμένοι κριτές, παρέχει, ως η κύρια μέθοδος επίλυσης των διαφορών από αρωγή, τα αναγκαία εχέγγυα για την επίτευξη ομοιομορφίας λύσεων. Γι' αυτό άλλωστε, υπάρχει και δεύτερος βαθμός δαιτητικής κρίσεως.

Αξιοσημείωτο είναι, πως η δαιτησία του Lloyd's αποτελεί τη μοναδική ίσως περίπτωση θεσμικής δαιτησίας που εμφανίζει τα συμφέροντα του οικοδεσπότη και οργανωτή της να εμπλέκονται με την τελική δαιτητική έκβαση. Πράγματι, το Lloyd's, το οποίο συχνά καλείται να καλύψει με την ιδιότητα του ασφαλιστή τις δαπάνες του λήπτη της αρωγής, ορίζει ταυτόχρονα και το μόνο δαιτητή σε όλες τις δαιτησίες, που διεξάγονται υπό την αιγίδα του σύμφωνα με την LOF.

Το Salvage Arbitration (βλ.Παράρτημα Β) αποτελεί την πλέον χαρακτηριστική εκδήλωση της ναυτικής διαιτησίας. Οι περισσότερες διαφορές που προκύπτουν εδώ επιλύονται με διαιτησία, η οποία παρουσιάζει αξιοσημείωτη ομοιομορφία. Η επανειλημμένη επιλογή της Lloyd's Open Form σε κάθε περίπτωση συμβατικής επιθαλάσσιας αρωγής, τόσο από επαγγελματίες, όσο και από ερασιτέχνες διασώστες, οδηγεί τις αναφερόμενες διαφορές στη διαιτησία των Lloyd's. Η επί δεκαετίες λειτουργία της τελευταίας, καταγράφει μία διαδικαστική και ουσιαστική ομοιομορφία που αξιολογείται ευμενώς από τις συναλλαγές

4.2.1 Η έντυπη συμφωνία του Lloyd «Lloyd' s Standard Form of Salvage Agreement 'no cure no pay'»

Η έντυπη αυτή συμφωνία έχει ως συνηθισμένη πρόβλεψη ότι καταρτίζεται επάνω στο ένα από τα πλοία μεταξύ του πλοίαρχου του πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, ο οποίος είναι αντιπρόσωπος του εκμεταλλευόμενου το πλοίο, του φορτίου και του ναύλου καθώς και του διασώστη, που ονομάζεται «the contractor». Το έντυπο μπορεί να διορθωθεί και να προσαρμοσθεί σε μια συμφωνία που θα καταρτιστεί στην ξηρά, για παράδειγμα, με παρέμβαση αυτών που ενδιαφέρονται για το πλοίο και το φορτίο. Το έντυπο προβλέπει ακόμα, ότι η σύμβαση μπορεί να αφορά και υπηρεσίες που παρασχέθηκαν ολόκληρες ή εν μέρει κατά τη στιγμή της υπογραφής και διευκρινίζει ότι στην περίπτωση αυτή οι διατάξεις του εντύπου θα εφαρμοσθούν 'mutatis mutandis'.

Το περιεχόμενο της συμβάσεως υπάρχει στο Άρθρο 1 με τους ακόλουθους όρους: Ο διασώστης υποχρεούται να χρησιμοποιήσει τις καλύτερες φροντίδες του για να διασώσει το πλοίο και το φορτίο και να το οδηγήσει σε ένα ορισμένο τόπο ή σε άλλο, που μπορεί ακολούθως να συμφωνηθεί με τον πλοίαρχο και να προβλέψει με δικό του κίνδυνο σε ότι είναι αναγκαίο για την εργασία, εκτός της ευχέρειας να χρησιμοποιήσει δωρεάν τα μέσα του βοηθούμενου πλοίου.

Το άρθρο 1 συνεχίζει: «Οι υπηρεσίες θα παρασχεθούν και θα γίνουν δεκτές ως υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής και με βάση την αρχή ότι κανένα αποτέλεσμα και καμία αμοιβή.. κ.λ.π.» και ακολουθούν άλλα άρθρα που ρυθμίζουν διάφορα άλλα θέματα.

4.2.2 Η LOF 1980

Η LOF 1980 προβλέπει, ότι ο επιθαλάσσιος αρωγός πρέπει να καταβάλει τις καλύτερές του προσπάθειες για τη διάσωση του πλοίου και του φορτίου, των εφοδίων και των καυσίμων του. Αυτό δεν σημαίνει, βέβαια, πως πρέπει να παραβιαστούν τα όρια των λογικών προσπαθειών σε σχέση με τα έξοδα της υπηρεσίας, που έχει αναληφθεί. Η σύμβαση είναι 'no cure – no pay' και αν δεν επιτευχθεί ωφέλιμο αποτέλεσμα η αμοιβή δεν είναι απαιτητή. Εξάλλου, αν η σύμβαση δεν εκτελεστεί κατά τρόπο που ο διασώστης υπόσχεται, υποχρεούται να δώσει αποζημίωση.

Ειδική πρόβλεψη υπάρχει για τη ρύπανση με πετρέλαιο. Ο επιθαλάσσιος αρωγός υπόσχεται να καταβάλει τις καλύτερές του προσπάθειες, για να αποφύγει τη διαρροή πετρελαίου από το πλοίο κατά τη διάρκεια των σωστικών ενεργειών.

Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη, ότι αυτός και οι βοηθοί του θα συνεργαστούν με το διασώστη στην επιθαλάσσια αρωγή και κατά τη διάρκεια αυτής. Ο αρωγός υπόσχεται, ότι θα κάνει εύλογη χρήση των μηχανών του πλοίου, του εξοπλισμού, των αγκυρών, των εφοδίων και των άλλων εξαρτημάτων του πλοίου κατά τη διάρκεια και για τους σκοπούς των σωστικών επιχειρήσεων, αλλά θα είναι υπεύθυνος για κάθε μη αναγκαία βλάβη, εγκατάλειψη ή θυσία αυτών ή οποιουδήποτε περιουσιακού στοιχείου, πρόκειται να διασώσει.

Ο επιθαλάσσιος αρωγός αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει τα αντικείμενα της επιθαλάσσιας αρωγής στον τόπο που συμφωνήθηκε μετά από σύναψη της σύμβασης, ή εφόσον δεν συμφωνήθηκε κανένας τόπος, σε

ασφαλές μέρος. Μετά την εκπλήρωση της σύμβασης ο διασώστης μπορεί να ζητήσει αμοιβή αντίστοιχη για κάθε πακέτο πραγμάτων που σώθηκε από τον κύριο αυτού του πακέτου και μόνο απ' αυτόν.

Σύμφωνα με τον δεύτερο όρο, οι πλοιοκτήτες και οι βοηθοί εκπλήρωσης πρέπει να συνδράμουν πλήρως τον θαλάσσιο αρωγό κατά τη διάρκεια της επιθαλάσσιας αρωγής. Σε αυτήν την συνεργασία περιλαμβάνεται και η επίτευξη άδειας εισόδου στον τόπο που αναφέρεται τον πρώτο όρο της συμφωνίας, ή όποιον άλλο τόπο συμφωνήθηκε, οι δε ιδιοκτήτες των αξιών αυτών πρέπει πρόθυμα να δεχτούν την παράδοση των πραγμάτων σ' αυτόν τον τόπο ασφαλείας. Ο όρος 5 της σύμβασης ορίζει, πως ο επιθαλάσσιος αρωγός έχει ναυτικό προνόμιο στην παρουσία που διασώθηκε για εξασφάλιση της αμοιβής του. Αυτό, βεβαίως δεν σημαίνει ότι ο επιθαλάσσιος αρωγός αποστερείται του προνομίου που του παρέχει ο νόμος, απλά αποκτά πρακτική σημασία εκεί που δεν ισχύει το τελευταίο.

Οι συμβαλλόμενοι στο LOF 1980 υπόσχονται ότι ο διακανονισμός όλων των απαιτήσεων σε σχέση με την αμοιβή και άλλες διαφορές, που έχουν ως πηγή τη σύμβαση, θα καθοριστεί με διαιτησία στο Λονδίνο και ότι η σύμβαση και η διαιτησία διέπονται από το αγγλικό δίκαιο. Τα μέρη συμφωνούν ότι δεσμεύονται από την απόφαση του διαιτητή και από την απόφαση κατ' έφεση.

4.2.3 Η LOF 1995

Η Lloyd's Open Form του 1995 είναι το αποτέλεσμα των τροποποιήσεων που υπέστη η LOF 1980. Στον πρώτο όρο διευθετούνται γενικά ζητήματα. Ο αρωγός αναλαμβάνει να διασώσει το πλοίο, το φορτίο κλπ., ενώ ταυτόχρονα δείχνει ιδιαίτερη πρόνοια και για το περιβάλλον με βάση την αρχή 'no cure – no pay'. Οι όποιες διαφορές προκύπτουν παραπέμπονται στη διαιτησία στο Λονδίνο. Όταν δεν υπάρχει αντίθετη ρύθμιση, ορίζεται ότι οι νομισματικές αξίες θα εκφράζονται σε στερλίνες Αγγλίας. Ως εφαρμοστέο δίκαιο τόσο για το σύνολο της σύμβασης όσο και για την προβλεπόμενη διαιτησία λέγεται το αγγλικό. Η ρύθμιση αυτή μπορεί να

ανατραπεί, κάτι τέτοιο όμως δεν προβλέπεται στην πράξη, αφενός γιατί οι συνθήκες κάτω από τις οποίες συνάπτεται η LOF είναι τέτοιες ώστε να μην επιτρέπουν με ασφάλεια μία παρέκκλιση που μπορεί να έχει σοβαρές συνέπειες για την έκβαση των διαφορών που θα ανακύψουν, αφετέρου όλη η σύμβαση δομείται έχοντας ως πλαίσιο αναφοράς το αγγλικό δίκαιο.

Η περί διαιτησίας συμφωνία εντοπίζεται σε δύο παραγράφους που αποδίδουν αντίστοιχη ρύθμιση του όρου 1 (β) της LOF του 1980 χωρίς μεταβολή. Στη διαιτησία παραπέμπονται θέματα που σχετίζονται αφενός με την ανταμοιβή του αρωγού και αφετέρου κάθε διαφορά που προκύπτει από τη σύμβαση αρωγής ή από ενέργειες που αναλαμβάνονται βάσει αυτής. Έτσι στη δικαιοδοσία του διαιτητή υπάγονται όχι μόνο οι οικονομικές απαιτήσεις του αρωγού αλλά και απαιτήσεις των ληπτών της αρωγής ανεξάρτητα από το αν η περιουσία τους σώθηκε.

Είναι εμφανές, ότι η Lloyd's Open Form αποβλέπει σε ταχεία εκκαθάριση όλων των εκκρεμοτήτων από την παροχή της αρωγής. Γι' αυτό άλλωστε και το χρονικό σημείο έναρξης σηματοδοτείται από τον ορισμό διαιτητή. Η διαδικασία έναρξης της διαιτησίας τίθεται σε κίνηση μόνο με πρωτοβουλία ενός από τα μέρη, σε αντίθεση με την αυτόματη έναρξη που τη συναντούσαμε υπό την LOF 1980. Ο ορισμός διαιτητή γίνεται από το Συμβούλιο αφού περιέλθει σε αυτό σχετική αίτηση ενός από τα μέρη.

Η διαιτητική απόφαση, που εκδίδεται είναι οριστική και δεσμευτική για όλα τα υπαγόμενα στη διαιτησία μέρη. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της είναι ότι προβλέπεται και δεύτερος βαθμός δικαιοδοσίας. Η κατ' έφεση διαδικασία συμβάλλει στην επίτευξη μεγαλύτερης ομοιομορφίας στις διαιτητικές αποφάσεις του Lloyd's αλλά λειτουργεί και σαν κυματοθραύστης στη συνέχιση της αντιδικίας και ενώπιον των κρατικών δικαστηρίων.

Ο δεύτερος όρος της LOF 1995 αναφέρεται σαφώς στην ισχύ της νέας Διεθνούς Σύμβασης επιθαλάσσιας αρωγής του 1989. Ο τρίτος όρος της περιέχει προβλέψεις, οι οποίες αναφέρονται στη συνεργασία μεταξύ του δότη και του λήπτη της επιθαλάσσιας αρωγής. Οι σχετικές με την εγγύηση

ρυθμίσεις αναπτύσσονται στον πέμπτο και έκτο όρο. Για το ύψος της εγγύησης ο αρωγός ειδοποιεί αμέσως μετά τη λήξη παροχής υπηρεσιών του το Συμβούλιο του Lloyd's και τους λήπτες της αρωγής. Η εγγυητική κάλυψη αφορά και την ειδική αποζημίωση που προβλέπεται σε περιπτώσεις περιβαλλοντικής διακινδυνεύσεως, θέτοντας όμως ευρύτερα χρονικά όρια για το σχετικό αίτημα του διασώστη, στον οποίο αναγνωρίζεται η ευχέρεια να δύναται να ασκήσει μέχρι και δύο χρόνια μετά το τέλος των σωστικών υπηρεσιών.

Παρόλη την κοινή θετική αντιμετώπιση εκ μέρους όλων των πλευρών της ιδέας για την ύπαρξη της Ειδικής Αποζημίωσης (Special Compensation), η εμπειρία από τις υποθέσεις που ανέκυψαν από το 1990 και μετά, κατέδειξαν ένα πολύ σοβαρό μειονέκτημα του εν λόγω εγχειρήματος: οι μηχανισμοί εκτίμησης της αποζημίωσης αποδείχτηκαν ιδιαίτερος χρονοβόροι και πολυέξοδοι εξαιτίας του Άρθρου 14 της Συνθήκης του Λονδίνου όπου όριζε ότι ο όρος της Ειδικής Αποζημίωσης περιορίζεται μόνο σε θαλάσσια ύδατα παράκτιων περιοχών.

Υπό την πίεση αυτών των προβλημάτων, ξεκίνησαν συζητήσεις για την τροποποίηση της μεθόδου εκτίμησης της Ειδικής Αποζημίωσης, από επιτροπές των P&I Clubs και τον ISU (International Salvage Union). Σε αυτές τις συζητήσεις που ξεκίνησαν το φθινόπωρο του 1997, γεννήθηκαν οι βασικές αρχές του SCOPIC (Special Compensation P&I Club Clause). Μετά από 18 μήνες και αμοιβαίες υποχωρήσεις από όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές, το τελικό κείμενο της ρήτηρας ήταν πλέον έτοιμο. Η ρήτρα SCOPIC (βλ. Παράρτημα Γ) τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 1999 και ενσωματώθηκε στην LOF95. Αν και αρχικά θεωρήθηκε πως θα υπήρχε ανάγκη για τροποποίηση της LOF, ούτως ώστε να χρησιμοποιείται η ρήτρα, κάτι τέτοιο δεν χρειάστηκε τελικά. Έχει σχεδιαστεί με τρόπο ώστε να μπορεί να ενσωματώνεται σε ένα συμβόλαιο LOF από τα συμβαλλόμενα μέρη (τον πλοιοκτήτη και τον αρωγό), με απλή συμφωνία πως το συμβόλαιο θα την περιλαμβάνει. Το SCOPIC περιέχει 15 «ρήτρες», οι οποίες καθορίζουν το βασικό σχήμα της κατάστασης μεταξύ των αρωγών και των ιδιοκτητών, πλοίου και φορτίου, δύναται να επικαλεσθεί από τους αρωγούς σε

οποιαδήποτε στιγμή της επιχείρησης (αλλά με οικονομικές επιβαρύνσεις για τον αρωγό αν το επικαλεσθεί χωρίς να πληρούνται οι κατάλληλες συνθήκες). Δεν απαιτείται να επιδειχθεί η υπάρχουσα περιβαλλοντική απειλή σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ενώ το ποσό της αμοιβής ορίζεται από ήδη προσυμφωνημένους όρους. Τα P&IClubs και οι ναυτασφαλιστές δεν είναι συμβαλλόμενοι στην σύμβαση αρωγής και γι' αυτό δεν αναφέρονται καθόλου. Η ρήτρα αυτή αντικαθιστά, ουσιαστικά, το άρθρο 14 της Σύμβασης του 1989. Το SCOPIC έχει επικαλεσθεί από τους αρωγούς σε ποσοστό μικρότερο του 25% σε περιπτώσεις της LOF και από το χρονικό διάστημα της εφαρμογής του μόνο σε πέντε περιπτώσεις κατέληξε σε διαιτησία,

4.3 Διαιτητική διαδικασία

Είναι εύκολα αντιληπτός, ο προσανατολισμός της LOF προς την ταχεία εκκαθάριση όλων των εκκρεμοτήτων που προκύπτουν από την παροχή της αρωγής. Το ίδιο ισχύει και για το χρονικό σημείο έναρξης της διαιτησίας. Την έναρξη αυτή σηματοδοτεί ο ορισμός διαιτητή και όχι η παραπομπή της διαφοράς της διαιτησίας. Αυτό εξηγείται από το γεγονός πως το κρίσιμο, αλλά και συχνά μοναδικό αντικείμενο της διαιτησίας, ήτοι ο προσδιορισμός της ανταμοιβής του αρωγού, είναι προσδιορισμένο a priori. Η διαδικασία έναρξης της διαδικασίας τίθεται σε κίνηση με πρωτοβουλία ενός των μερών και όχι αυτόματα.

Ο ορισμός γίνεται από το συμβούλιο, αφού περιέλθει σε αυτό η σχετική αίτηση από τα μέρη. Η αίτηση πρέπει να είναι έγγραφη και μπορεί να έχει τον τύπο επιστολής fax, ή e-mail. Το απαιτούμενο της διάρκειας του μέσου μεταβίβασης, δημιουργεί κάποιες αμφιβολίες για την επάρκεια ενός ηλεκτρονικού μηνύματος. Το συμβούλιο, ασκώντας διακριτική ευχέρεια, μπορεί να εξαρτήσει τον ορισμό διαιτητή από την προηγούμενη καταβολή, εκ μέρους του αιτούντα, εγγύησης για την κάλυψη των αμοιβών του συμβουλίου και των διαιτητών, τόσο της πρωτόδικης, όσο και της κατ'έφεση δίκης.

Όλες οι διαιτησίες επιθαλάσσιας αρωγής του Lloyd's διενεργούνται με έναν μόνο διαιτητή, τόσο σε πρώτο, όσο και σε δεύτερο βαθμό. Ως προς τα πρόσωπα των διαιτητών, η επιλογή γίνεται από τους άγγλους barristers (δικηγόροι που παρίστανται ενώπιον των ανώτατων αγγλικών δικαστηρίων χωρίς να έρχονται σε απευθείας επαφή με τους διάδικους) που έχουν τον τίτλο Queen's Council. Ο ορισμός διαιτητή σε κάθε υπόθεση γίνεται από μία προκαθορισμένη σύνθεση έμπειρων QC σε θέματα επιθαλάσσιας αρωγής. Δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο, ένας QC σε μία υπόθεση να είναι διαιτητής, ενώ σε άλλη περίπτωση να είναι νομικός παραστάτης ενός διαδίκου. Για την κατ' έφεση διαδικασία, ορίζεται εξ αρχής ένας διακεκριμένος QC ως appeal arbitrator, ο οποίος εκδικάζει όλες τις εφέσεις, και δεν έχει λάβει μέρος σε καμία πρωτοβάθμια διαδικασία.

Η διαιτησία λαμβάνει χώρα στο Λονδίνο. Στην δικαιοδοσία του διαιτητή υπάγονται οι οικονομικές απαιτήσεις του αρωγού, αλλά και οι τυχόν ανταπαιτήσεις των ληπτών, ανεξάρτητα από το αν η περιουσία τους διασώθηκε ή όχι. Μία τέτοια περίπτωση ανταπαιτήσης θα στηρίζεται στην αμέλεια που επέδειξε ο αρωγός (salvorial negligence). Σε διαιτησία υπάγονται όχι μόνο απαιτήσεις συμβατικές, αλλά και από αδικοπραξία.

Η διαιτητική διαδικασία ακολουθεί ένα σχήμα απλό και ευέλικτο. Αυτό πιστοποιείται τόσο από την αυστηρά μονομελή σύνθεση του δικαστηρίου, όσο και από την έλλειψη άκαμπτων και επιτακτικών κανόνων. Η ρυθμιστική παρέμβαση τόσο της LOF, όσο και των συνοδευτικών Διαδικαστικών Κανόνων (Procedural Rules), εξαντλείται στην ενδεικτική απαρίθμηση των κινήσεων που μπορεί να ακολουθήσει ο διαιτητής, ο οποίος έχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια. Επιπλέον, σημαντικό στοιχείο είναι η έλλειψη δημοσιότητας, μιας και οι διαιτησίες διεξάγονται σε ιδιωτικά γραφεία των barristers.

Ο διαιτητής που ορίζει το Συμβούλιο, οφείλει μέσα σε προθεσμία 6 εβδομάδων από τον ορισμό του, να πραγματοποιήσει μία προκαταρκτική διαβούλευση. Εκεί προσδιορίζεται η δικάσιμος και οι λεπτομέρειες για την

αποδεικτική διαδικασία. Ανάμεσα στα θέματα που ρυθμίζονται προκαταρκτικά είναι ο καθορισμός των προθεσμιών για την απόδειξη των αξιών , για την επίδειξη εγγράφων (discovery) και για την εξέταση των πραγματογνωμόνων.

Η διαδικασία απόδειξης ακολουθεί τους κανόνες του αγγλικού δικαίου, υπό το φως των ειδικών ρυθμίσεων του LOF και των Procedural Rules. Ο διαιτητής έχει την εξουσία να επιτρέπει οποιαδήποτε απόδειξη με μάρτυρες ή έγγραφα. Στην πράξη, η αποδεικτική διαδικασία διεξάγεται στην πλειονότητα των υποθέσεων με έγγραφα. Από την πλευρά του αρωγού, τα έγγραφα που κατατίθενται είναι ένορκες βεβαιώσεις και εκθέσεις (salvage report) που α) περιγράφουν τις παρασχεθείσες υπηρεσίες και τους κινδύνους που ανέκυψαν β) προσδιορίζουν τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν, γ) εκτιμούν την αξία των σωστικών μέσων και δ) εισφέρουν κάθε άλλη χρήσιμη πληροφορία. Από την πλευρά του δέκτη, κατατίθεται δήλωση προσδιορισμού της αξίας που διασώθηκε. Για τα έγγραφα αυτά ορίζεται ημερομηνία ανάγνωσης, πριν την έναρξη της ακροαματικής διαδικασίας.

Οι διάδικοι εκπροσωπούνται από συνηγόρους διαμένοντες στην Αγγλία, οι οποίοι παρίστανται στην διεξαγωγή των αποδείξεων και στην ακροαματική διαδικασία. Η μη εκπροσώπηση λαμβάνεται ως παραίτηση από τα παραπάνω δικαιώματα. Συνήθως, δεν κατατίθενται προτάσεις, εκτός αν προκύπτουν περίπλοκα ζητήματα που αφορούν στη διασωθείσα αξία ή στην αμέλεια που επέδειξε ο αρωγός. Στην ακροαματική διαδικασία, μετά την διεξαγωγή των αποδείξεων, πρώτος αγορεύει ο συνήγορος του αρωγού και μετά ο συνήγορος του λήπτη. Η ακροαματική διαδικασία ολοκληρώνεται μέσα σε 4-5 ώρες.

Η απόφαση που εκδίδεται είναι οριστική και δεσμευτική για όλα τα μέρη. Υπάρχει και η δυνατότητα έκδοσης ενδιάμεσης διαιτητικής απόφασης (interimaward), η οποία λαμβάνεται με δίκαιη κρίση. Την έκδοσή της μπορεί να αιτηθούν οι διάδικοι, εντός προθεσμιών που καθορίζονται στην προκαταρκτική διαβούλευση. Για τα ζητήματα που κρίνουν, και αυτές οι αποφάσεις είναι οριστικές και δεσμευτικές.

Υπάρχει και πιθανότητα να προκριθεί συνοπτική διαιτητική διαδικασία. Στην περίπτωση αυτή, καθορίζεται το περιεχόμενό της και λαμβάνεται πρόνοια για τα συμφέροντα των μερών που δεν εκπροσωπούνται.

Οι διαιτητικές αποφάσεις υπόκεινται σε έφεση εντός 14 ημερών από την δημοσίευσή τους από το Συμβούλιο του Lloyd's. Η δημοσίευση αυτή δεν έχει την έννοια της δημοσιοποίησης. Αυτό που συμβαίνει είναι η υποβολή της στο Συμβούλιο του Lloyd's και μετά την έγκρισή της από αυτό, η δημοσίευσή της από το Salvage Arbitration and Guarantees Branch του Lloyd's. Η διαδικασία αυτή πραγματοποιείται μέσα σε 2 με 3 εβδομάδες από την διενέργεια της ακροαματικής διαδικασίας. Η διαιτητική απόφαση δεν εκτίθεται, ούτε καθίσταται με κάποιο τρόπο προσβάσιμη σε τρίτους. Όλες οι εκδιδόμενες αποφάσεις χαρακτηρίζονται από εμπιστευτικότητα και μυστικότητα, όπως άλλωστε και όλη η διαδικασία. Προτροπή για την εγκατάλειψη αυτής της πρακτικής περιέχεται στη νέα Διεθνή Σύμβαση Αρωγής του 1989. Οι διαιτητές έχουν πρόσβαση στις αποφάσεις που έχουν εκδοθεί παλιότερα. Τέλος, οι αποφάσεις είναι αναιτιολόγητες, μιας και η αιτιολογία καταγράφεται σε χωριστό έγγραφο, το οποίο διατίθεται στα μέρη.

Η έφεση ασκείται εντός προθεσμίας 14 ημερών από τη δημοσίευση από το Συμβούλιο του Lloyd's της απόφασης εναντίον της οποίας στρέφεται. Το εφετήριο έγγραφο απευθύνεται στο Συμβούλιο. Από την στιγμή που το Συμβούλιο θα το κοινοποιήσει στους ενδιαφερόμενους, αυτοί μπορούν να ασκήσουν εντός 14 ημερών αντέφεση. Το σύνηθες είναι να μην εκτίθενται οι λόγοι έφεσης/αντέφεσης, ενώ ο διαιτητής εφέσεων έχει την εξουσία να επικυρώσει, αυξήσει ή μειώσει το ποσό που επιδίκασε η διαιτητική απόφαση. Κάθε μέρος που δεσμεύεται από την διαιτητική απόφαση, μπορεί να ασκήσει έφεση/αντέφεση μόνο για το τμήμα της απόφασης που το αφορά. Έτσι, αν ο κύριος του φορτίου ασκήσει έφεση και ο πλοιοκτήτης όχι, τότε ο τελευταίος δεν βλάπτεται από ένα ενδεχόμενο αρνητικό αποτέλεσμα. Είναι διαφορετική η ρύθμιση που προβλέπει την δέσμευση ενός μέρους, ανεξάρτητα από το αν εκπροσωπήθηκε ή όχι, σε πρώτο ή δεύτερο βαθμό.

Ως προς την αποδεικτική διαδικασία, ο εφέτης διαιτητής έχει στη διάθεσή του τον φάκελο της πρωτόδικης διαιτησίας, ενώ μπορεί να επιτρέψει και συμπληρωματική διεξαγωγή αποδείξεων. Τέλος, ο διαιτητής εφέσεων μπορεί να χρεώνει εύλογη αμοιβή και έξοδα του ίδιου και του Συμβουλίου, όπως και δαπάνες της δευτεροβάθμιας διαιτησίας, με ρητά προβλεπόμενη δυνατότητα να επιδικάσει τόκους επί των σχετικών κονδυλίων. Για την εξόφληση του επιδικαζόμενου με την απόφαση ποσού, ισχύει ό, τι προβλέπεται και για την πρωτόδικη απόφαση.

4.4 Εφαρμοστέο δίκαιο

Η LOF προσανατολίζεται γενικά προς το αγγλικό δίκαιο. Αυτό ισχύει τόσο για την σύμβαση αρωγής, όσο και για την διαιτησία. Η ρύθμιση αυτή μπορεί να ανατραπεί με ρητή συμφωνία των μερών, κάτι που, βέβαια, δεν συμβαίνει ποτέ, μιας και οι συνθήκες κάτω από τις οποίες συνάπτεται η LOF είναι τέτοιες ώστε να μην επιτρέπουν την παρέκκλιση με ασφάλεια. Επιπλέον, η όλη σύμβαση δομείται έχοντας ως πλαίσιο αναφοράς το αγγλικό δίκαιο

Η υπογραφή της LOF δεν γίνεται συνήθως από τους άμεσα ενδιαφερόμενους, αλλά από τους πλοιάρχους του αρωγού και του βοηθούμενου πλοίου. Η απάντηση στο ερώτημα σε ποιο βαθμό έχει ο πλοίαρχος εξουσία να δεσμεύσει τον πλοιοκτήτη και τα άλλα μέρη, έρχεται από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο. Στο αγγλικό δίκαιο, η εξουσία του πλοιάρχου δεσμεύει τόσο τον πλοιοκτήτη, όσο και τους υπόλοιπους. Στην πρώτη περίπτωση, υπάρχει η δεδομένη αντιπροσωπευτική εξουσία την οποία διαθέτει και η οποία διακρίνεται σε *actual authority*, εμφανιζόμενη ως *express or implied* και σε *ostensible authority*. Η *actual authority* περιλαμβάνει τις πράξεις εκείνες για τις οποίες υπάρχει ρητή εξουσιοδότηση από τον αντιπροσωπευόμενο και πράξεις οι οποίες, αν και δεν καλύπτονται από ρητή εξουσιοδότηση, είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Η

ostensible authority αναφέρεται σε πράξεις για τις οποίες εικάζεται η αντιπροσωπευτική εξουσία του πλοιάρχου. Αποτελεί παρακολούθημα της actual authority και συνάγεται από την ύπαρξη αντιπροσωπευτικής εξουσίας για άλλα θέματα.

Η πρώτη περίπτωση αμφισβήτησης της εξουσίας του πλοιάρχου να δεσμεύσει με την συμφωνία για την διαιτησία που κατέληξε σε αντιδικία ενώπιον των αγγλικών δικαστηρίων καταγράφεται με την υπόθεση The City of Calcutta. Οι αντιρρήσεις που είχαν εκφραστεί, αμφισβητούσαν μέχρι και την νομιμότητα της διαιτησίας ως θεσμού.

Η συχνότερη αμφισβήτηση της εξουσίας του πλοιάρχου για την σύναψη σύμβασης αρωγής και κατ' επέκταση για την πρόκληση διαιτητικής διαδικασίας, σημειωνόταν, ως προς τους κυρίους του φορτίου, με το επιχείρημα ότι στις συγκεκριμένες περιστάσεις δεν συνέτρεχαν οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη agency of necessity. Το ζήτημα αυτό απασχόλησε τα αγγλικά δικαστήρια, με την υπόθεση The Choco Star, όπου επιβεβαιώθηκε η εξουσία του πλοιάρχου. Το εφετείο ανέτρεψε την πρωτόδικη απόφαση του High Court, εμμένοντας στην ανάγκη τήρησης των προϋποθέσεων που θεμελιώνουν την συνδρομή της αναγκαστικής αντιπροσώπευσης.

Σε αντίστροφη κατεύθυνση κινήθηκε η νέα Διεθνής Σύμβαση Αρωγής του 1989, σύμφωνα με την οποία, τόσο ο πλοίαρχος, όσο και ο πλοιοκτήτης, έχουν την ευχέρεια να δεσμεύουν τους κυρίους του φορτίου, χωρίς την υποχρέωση να πληρούνται οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη εξουσίας αντιπροσώπευσης exnecessitate. Η ρύθμιση αυτή αποτελεί πλέον τμήμα του αγγλικού δικαίου, μετά την ενσωμάτωση της Σύμβασης 1989 σε αυτό, με τον Merchant Shipping Act 1994. Ο κύριος του φορτίου έχει την ευχέρεια να αποσιλώσει τον πλοίαρχο από κάθε αντιπροσωπευτική εξουσία για την σύναψη σύμβασης αρωγής, με ρητή δήλωση βούλησης αυτής εκ προοιμίου.

Ρυθμίσεις που αφορούν στην εξουσία του πλοιάρχου περιλαμβάνονται και στην LOF π.χ. ο πλοίαρχος ενεργεί ως αντιπρόσωπος για το πλοίο, το

φορτίο, το ναύλο, τα καύσιμα. Εξουσία αντιπροσώπευσης αναγνωρίζεται και στον αρωγό, η οποία κατευθύνεται προς την δέσμευση των βοηθών εκπλήρωσης, των πρακτόρων, των πλοιάρχων άλλων πλοίων που σπεύδουν να βοηθήσουν.

Η γενικευμένη αποδοχή της LOF σε διεθνές επίπεδο, δεν αποκλείει περιστάσεις κατά τις οποίες το μόνο στοιχείο αλλοδαπότητας που εκδηλώνεται είναι η διενέργεια της διαιτησίας στο Λονδίνο, με βάση το αγγλικό δίκαιο. Όταν λοιπόν όλα τα στοιχεία της αρωγής έχουν τον ίδιο ημεδαπό παρανομαστή, π.χ. η αρωγή λαμβάνει χώρα εντός της δικαιοδοσίας του κράτους, του οποίου την σημαία φέρουν τόσο το αρωγό, όσο και το άλλο πλοίο, μπορεί να ανακύψει ζήτημα κύρους της LOF, ενώπιον των πολιτειακών δικαστηρίων. Η λύση που επιφυλάσσεται σε κάθε περίπτωση υποδεικνύεται από τις αντιλήψεις του forum για την διαιτησία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση *Brier vs Northstar marine* του ομοσπονδιακού πρωτοδικείου του New Jersey. Με όλα τα στοιχεία της αρωγής να έχουν αμερικανική ταυτότητα και την LOF να έχει υπογραφεί, το κεντρικό ζήτημα που απασχόλησε το δικαστήριο ήταν αν η αμερικανική νομοθεσία επέβαλε την παραπομπή της διαφοράς σε διαιτησία στο Λονδίνο. Το δικαστήριο απέρριψε την παραπομπή της διαφοράς. Πρέπει βέβαια να τονιστεί πως η κρίση για την συγκεκριμένη υπόθεση, δεν ασκεί επιρροή σε περιπτώσεις που υπάρχουν στοιχεία αλλοδαπότητας παράλληλα προς την επιλογή της LOF. Υπό αυτές τις περιστάσεις, η προσφυγή σε διαιτησία του Lloyd's είναι ασφαλής επιλογή και στις ΗΠΑ.

5. ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 516/2010

Πρόεδρος: Π. ΤΣΑΝΤΕΚΙΔΟΥ

Εισηγητής: Β. ΜΠΑΣΗΣ

Δικηγόροι: Κ. ΚΑΡΔΟΥΛΑΚΗΣ, Ι. ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Στην ελληνική νομοθεσία υπάρχουν τρία νομοθετικά κείμενα που ρυθμίζουν τις έννομες σχέσεις ιδιωτικού δικαίου που απορρέουν από την επιθαλάσσια αρωγή. Αυτά είναι κατά χρονολογική σειρά: α) η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 για την επιθαλάσσια αρωγή και τη ναυαγιάριση, η οποία κυρώθηκε με το ν. ΓΩΠΣΤ/1911, β) οι διατάξεις του δέκατου τρίτου τίτλου του ΚΙΝΔ «περί των εκ της επιθαλασσίου αρωγής απαιτήσεων» και γ) η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1989 για την επιθαλάσσια αρωγή, με τις συνημμένες δύο ερμηνευτικές δηλώσεις, οι οποίες κυρώθηκαν με το ν.2391/1996 Η τελευταία Διεθνής Σύμβαση άρχισε να ισχύει διεθνώς και στην Ελλάδα στις 3 Ιουνίου 1997, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 29 αυτής (βλ. ανακοίνωση ΥΠΕΞ της 19-6/4-7-1996 στον ΚΝοΒ 1996 σελ. 978). Κατά το άρθρο 2 της ως άνω Διεθνούς Σύμβασης, αυτή καταλαμβάνει τις δικαστικές ή διοικητικές διαδικασίες, που αφορούν θέματα που ρυθμίζονται από αυτήν, οποτεδήποτε οι διαδικασίες αυτές εισάγονται σε Κράτος - Μέλος, δηλαδή διέπει, μεταξύ άλλων, και τις σχετικές υποθέσεις που εισάγονται στα ελληνικά δικαστήρια, ανεξάρτητα από την ιθαγένεια του αρωγού ή του βοηθούμενου πλοίου και χωρίς να απαιτείται άλλο στοιχείο αλλοδαπότητας της διαφοράς (Α. Αντάπωση: Θαλάσσια αρωγή και διάσωση, 1992, Ι σελ. 151).

Εξάλλου, εφόσον η Ελλάδα δεν διατύπωσε καμία επιφύλαξη από αυτές που προβλέπει το άρθρο της Σύμβασης (βλ. CMI Yearbook 1999, σελ.

457 - 459), οι διατάξεις αυτές διέπουν και τις εσωτερικές θαλάσσιες αρωγές, δηλαδή αυτές που παρέχονται σε εσωτερικά ύδατα και από (ή σε) πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Η διεθνής αυτή σύμβαση καταργεί το δίκαιο της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1910 και όσες διατάξεις του ΚΙΝΔ ρυθμίζουν τα θέματα, τα οποία υπάγονται στη ρύθμιση της νέας Σύμβασης (βλ. σχόλια Ι. Κοροτζή σε Ναυτική Δικαιοσύνη 2002, σελ. 54-55). Περαιτέρω, όπως προκύπτει από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 1, 12 και 13 της ως άνω Διεθνούς Σύμβασης, οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για να γεννηθεί το δικαίωμα αμοιβής από πράξεις επιθαλάσσιας αρωγής είναι πράξη ή δραστηριότητα παροχής βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα, κίνδυνος απώλειας ή βλάβης και ωφέλιμο αποτέλεσμα. Όσον αφορά τον κίνδυνο απώλειας ή βλάβης του βοηθούμενου πλοίου, αυτός πρέπει να είναι πραγματικός, έστω και μη άμεσος, αλλά αναμενόμενος με πιθανότητα, που προϋπάρχει από τις σωστικές υπηρεσίες και δεν προκαλείται από αυτές, χωρίς να απαιτείται και αδυναμία ελκτικής ικανότητας ή αυτοδύναμης πρόωσης του πλοίου που κινδυνεύει (Εφ. Πειρ. 961/2000 ΕΝΔ 29.50). Επίσης είναι αρκετό το γεγονός ότι κατά το χρόνο που δόθηκε η βοήθεια, το αντικείμενο της να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε ατυχία ή πιθανότητα ατυχίας, η οποία θα μπορούσε να το εκθέσει σε απώλεια ή βλάβη, εάν οι υπηρεσίες της αρωγής δεν παρέχονταν. Ο κίνδυνος πρέπει ακόμη να είναι σοβαρός, η ύπαρξη δε και ο βαθμός αυτού πρέπει να εκτιμηθούν με τη συνολική εξέταση των περιστάσεων που συντρέχουν στη συγκεκριμένη περίπτωση. Τέτοιες περιστάσεις που ενδεικτικά μπορούν να υποδηλώσουν κίνδυνο είναι: 1) η εγκατάλειψη του ταξιδιού, 2) η χρήση των σημάτων κινδύνου, εφόσον με αυτά ζητείται βοήθεια εξαιτίας π.χ. των βλαβών του πλοίου, 3) ολική ή ουσιώδης απώλεια των μέσων πρόωσης με την παρούσα μείωση της ικανότητας του πλοίου να αντιπάρελθει δυσκολίες, 4) η απώλεια αγκύρων και αλυσίδων κ.α. (βλ. Ι. Κοροτζή: Το Δίκαιο της Επιθαλάσσιας Αρωγής κατά τον ΚΙΝΔ και τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910, έκδ. 1988, σελ. 46-48, 52-53, 57-58). Κριτήρια για τον καθορισμό της αμοιβής από την επιθαλάσσια αρωγή αποτελούν: **α)** η διασωθείσα αξία του πλοίου και των άλλων περιουσιακών στοιχείων, **β)** η

επιτηδειότητα και οι προσπάθειες που κατέβαλε ο αρωγός για να αποτρέψει ή να ελαχιστοποιήσει βλάβη του περιβάλλοντος, **γ)** το μέγεθος της επιτυχίας που επιτεύχθηκε από τον αρωγό, **δ)** η φύση και η έκταση του κινδύνου, **ε)** η επιτηδειότητα και οι προσπάθειες που κατέβαλε ο αρωγός για να σώσει το πλοίο, **στ)** ο χρόνος που διατέθηκε, οι δαπάνες και οι απώλειες που είχε ο αρωγός, **ζ)** ο κίνδυνος ευθύνης και άλλοι κίνδυνοι τους οποίους διέτρεξε ο αρωγός ή ο εξοπλισμός του, **η)** το έγκαιρο των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν, **θ)** η δυνατότητα διάθεσης και χρησιμοποίησης πλοίων ή άλλου εξοπλισμού που προορίζονται για επιχειρήσεις αρωγής και **ι)** ο βαθμός ετοιμότητας και επάρκειας του εξοπλισμού του αρωγού και η αξία αυτού (Εφ. Πειρ. 953/2005 ΕΝΔ 2006.193, Εφ. Πειρ. 1172/2005 ΕΝΔ 2006.187, Εφ. Πειρ. 696/2000 ΕΕμπΔ 2001.578, Εφ. Πειρ. 66/1997 Νομολογία Ναυτικού Τμήματος Εφετείου Πειραιώς 1996-1997, Εφ. Πειρ. 625/1999 ΕΝΔ 27.176, Εφ. Πειρ. 779/1994 ΕΝΔ 27.179).

Εξάλλου, η ρυμούλκηση πλοίου κατά κανόνα είναι και μετακίνηση και ετοιμότητα αντιμετώπισης των κινδύνων του μετακινούμενου πλοίου (διάσωση ή σωστική ρυμούλκηση), οπότε υπόκειται στα άρθρα 246-256 ΚΙΝΔ, κατ' εξαίρεση δε μπορεί να είναι απλή μετακίνηση χωρίς στοιχεία αντιμετώπισης κινδύνου, οπότε δεν υπόκειται στα άρθρα 246- 256 ΚΙΝΔ (βλ. Λ. Γεωργακόπουλου: Ναυτικό Δίκαιο, 2006 παρ. 32, ΙΙΙ, σελ. 313). Η διαφορά της θαλάσσιας αρωγής από την απλή ρυμούλκηση έγκειται ακριβώς στο ότι η πρώτη προϋποθέτει τη συνδρομή σοβαρού κινδύνου απώλειας ή βλάβης του πλοίου, ο οποίος (κίνδυνος), όπως έχει ήδη σημειωθεί, δεν είναι ανάγκη να είναι επικείμενος (άμεσος), αρκεί ότι είναι ενδεχόμενος και πιθανός, ενώ στη ρυμούλκηση το πλοίο απλώς δεν μπορεί από άλλο λόγο (στέρση γενικά ή κατά ένα μέρος της δικής του κινητήριας δύναμης) να συνεχίσει τον πλου του και ζητεί τη συνδρομή άλλου πλοίου για να συνεχίσει (Εφ. Πειρ. 1478/1978 ΕΝΔ 1991.38 , Πειρ. Νομ. 1987.418). Έτσι η σύμβαση ρυμούλκησης αποτελεί σύμβαση έργου, αν το ρυμουλκούμενο μπορεί να κινηθεί με δικά του μέσα και δεν σύρεται απλώς ως αδρανές σώμα. Περαιτέρω υπόχρεος για την καταβολή της αμοιβής, δηλαδή παθητικό υποκείμενο της δημιουργούμενης από την παροχή της αρωγής σχέσης, είναι μόνο οι δικαιούχοι των αντικειμένων της διάσωσης, καθόσον μάλιστα μόνο ως προς αυτούς μπορεί να λεχθεί ότι η θαλάσσια αρωγή είχε ωφέλιμο αποτέλεσμα.

Έτσι παθητικά υποκείμενα της θαλάσσιας αρωγής είναι κατά κανόνα ο κύριος του διασωθέντος πλοίου είτε το εκμεταλλεύεται ο ίδιος είτε όχι (βλ. Α. Αντάπαση: Θαλάσσια Αρωγή και Διάσωση Ι, έκδ. 1992, σελ. 450), ο εφοπλιστής, ο μισθωτής γυμνού πλοίου (βλ. Ι. Κοροτζή: Το Δίκαιο της Επιθαλάσσιας Αρωγής κατά τον ΚΙΝΔ και τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910, έκδ. 1988, σελ. 216). Ειδικότερα, όταν ο πλοίαρχος του κινδυνεύοντος πλοίου αποδεχθεί ρητά ή σιωπηρά την αρωγή ή συνάψει ρητά ή σιωπηρά σύμβαση ρυμούλκησης ενεργεί για λογαριασμό και του κυρίου του πλοίου και του μισθωτή, καθόσον με τη σύμβαση της ναυτολόγησης του αναλαμβάνει την «επιμέλεια αλλότριας υπόθεσης», κύριο χαρακτηριστικό των ρυθμίσεων της εντολής (βλ. Α. Αντάπαση όπ.π. σελ 451 και σημ. 41). Συνεπώς ο κύριος του πλοίου και ο μισθωτής αυτού δεσμεύονται από τη δικαιοπραξία του πλοίαρχου επί ρυμούλκησης.

Τέλος, όταν έχει ασκηθεί αγωγή για καταβολή αμοιβής από επιθαλάσσια αρωγή και αποδειχθεί ότι δεν πρόκειται για επιθαλάσσια αρωγή, αλλά για σύμβαση ρυμούλκησης, προκειμένου να προχωρήσει το δικαστήριο στην επιδίκαση αμοιβής με βάση την τελευταία σύμβαση, η αγωγή πρέπει να περιέχει τα στοιχεία τα οποία θεμελιώνουν το δικαίωμα από τη σύμβαση έργου (ή ναύλωση, ανάλογα με αυτά που αποδείχτηκαν), αλλιώς η αγωγή απορρίπτεται (βλ. Ι. Κοροτζή, όπ.π. σελ. 85-86).

Αποδεικνύονται τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Η ενάγουσα και τώρα εκκαλούσα εταιρία υπό την επωνυμία «Λ.Μ.Ν.Ρ. ΝΕ» είναι πλοιοκτήτρια του ναυαγοσωστικού - ρυμουλκού πλοίου «Α» νηολογίου Πειραιά υπ' αρ. ..., ΔΔΣ ..., αρ. IMO ..., κ.ο.χ. 192. Η πρώτη των εναγομένων και τώρα εφεσίβλητων εταιρία υπό την επωνυμία «S-M. GmbH» με έδρα τη Βιέννη Αυστρίας είναι κυρία της θαλαμηγού αναψυχής με την επωνυμία «S» τύπου «PROTEKSAN 88» και σημαία Αυστρίας, μικτής χωρητικότητας 138 κόρων και καθαρής χωρητικότητας 41 κόρων, ολικού μήκους 26,85 μ., πλάτους 6,50 μ., βυθίσματος 1,15 μ., με δύο μηχανές, ιπποδύναμης 2 X 1.030 Kw. Η δεύτερη των εναγομένων και τώρα εφεσίβλητων εταιρία υπό την επωνυμία «J.B. s.r.o.», όπως συνομολογείται από τους διαδίκους, ήταν την 8-11 -2006 χρηματοδοτική μισθώτρια του εν λόγω σκάφους, με βάση σχετική σύμβαση, που είχε καταρτίσει με την πρώτη εναγομένη και, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν στη μείζονα νομική σκέψη της παρούσας απόφασης,

νομιμοποιείται ως παθητικό υποκείμενο της δημιουργούμενης από παροχή θαλάσσιας αρωγής ή υπηρεσιών ρυμούλκησης σχέσης. Συνεπώς, η εκκαλουμένη, η οποία δέχθηκε τα αντίθετα και απέρριψε την αγωγή, κατά το μέρος της που στρεφόταν κατά της δεύτερης εναγομένης ως ουσιαστικά αβάσιμη για έλλειψη παθητικής νομιμοποίησης, κακώς εκτίμησε τις αποδείξεις και εσφαλμένα το νόμο ερμήνευσε και εφάρμοσε και ο δεύτερος λόγος της έφεσης της ενάγουσας είναι ουσιαστικά βάσιμος. Περαιτέρω αποδεικνύεται ότι κατά τις πρώτες πρωινές ώρες της 8-11-2006 το ανωτέρω σκάφος, ενώ έπλεε υπό καλές καιρικές συνθήκες στον Κορινθιακό κόλπο στη θαλάσσια περιοχή του Δρέπανου Αχαΐας, προσάραξε στα αβαθή στη θέση «ΑΚΡΑ» της εν λόγω περιοχής σε απόσταση διακοσίων περίπου μέτρων από την ακτή, χωρίς να δημιουργηθεί μηχανικό πρόβλημα και χωρίς να προκληθεί τραυματισμός προσώπων (επιβαινόντων ή πληρώματος). Ο πλοίαρχος του σκάφους επικοινωνήσε μέσω διαύλου ραδιοεπικοινωνίας VHF με το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών και ανέφερε το γεγονός της προσάραξης ζητώντας τη συνδρομή ρυμουλκού για την αποκόλληση του σκάφους. Το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών με σήμα του ειδοποίησε περί ώρα 05.10 π.μ. της 8-11-2006 το ναυαγοσωστικό - ρυμουλκό πλοίο της ενάγουσας, το οποίο έσπευσε να παράσχει συνδρομή και κατέπλευσε στην περιοχή του θαλάσσιου συμβάντος περί ώρα 06.45 π.μ. της ίδιας ημέρας. Στη συνέχεια έγινε βυθοσκόπηση από επαγγελματία δύτε, ο οποίος έλεγξε τα ύφαλα του πλοίου και διαπίστωσε ότι αυτό δεν είχε υποστεί εισροή υδάτων ούτε είχε εμφανή σπασίματα στη γάστρα και ότι μπορεί να αποκολληθεί. Επίσης διαπιστώθηκε από πλοίο του Λιμενικού Σώματος ότι δεν δημιουργήθηκε ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής λόγω της προσάραξης του ως άνω σκάφους. Ακολούθως, αφού το ρυμουλκό πλοίο της ενάγουσας περί ώρα 09.20 π.μ. της 8-11-2006 έδεσε κάβους στο προσαραγμένο σκάφος, άρχισε τους χειρισμούς ρυμούλκησης του τελευταίου και περί ώρα 10.10 π.μ. της 8-11-2006 επιτεύχθηκε η αποκόλληση του και η πλεύση του εκτός αβαθών. Επακολούθησε έλεγχος των υφάλων του και διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχε εισροή υδάτων και ότι μπορούσε να κινηθεί αυτοδύναμα με τη μηχανή του, γι' αυτό και απέπλευσε περί ώρα 10.40 π.μ. της 8-11 -2006 με τη συνοδεία του ρυμουλκού πλοίου της ενάγουσας και σκάφους του Λιμενικού Σώματος για το λιμάνι της Πάτρας, όπου κατέπλευσε περί ώρα 12.05 π.μ. της 8-11-2006 και

πρυμνοδέτησε με ασφάλεια περί ώρα 12.10 π.μ. της ίδιας ημέρας στην προβλήτα Νο 1. Τα προαναφερόμενα γεγονότα αποδεικνύονται από το ημερολόγιο του πλοίου της ενάγουσας και την από 8-11-2006 έκθεση ένορκης εξέτασης μάρτυρα του λιμενικού υπαλλήλου Χ.Γ. στα πλαίσια αυτεπάγγελτης προανάκρισης από ειδικούς ανακριτικούς υπαλλήλους. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί, ότι σύμφωνα με την από 4-12-2006 έκθεση επιθεώρησης εξωτερικού της γάστρας στη θάλασσα του επιθεωρητή Ν.Ν. η γενική κατάσταση του σκάφους ήταν καλή και οι ζημίες από την προσάραξη (επιφανειακά γδαρσίματα σε όλο το μήκος της γάστρας από το ύψος της γέφυρας και μέχρι την πλώρη στο κατώτερο σημείο της, ασήμαντες φθορές του δεξιού πηδαλίου λόγω τριβής του με το βυθό, μικρά σπασίματα σε δύο πτερύγια της δεξιάς έλικας και ενός πτερυγίου της αριστερής έλικας) δεν επηρέαζαν την αξιοπλοΐα του. Από τα παραπάνω αποδεδειγμένα πραγματικά περιστατικά το παρόν δικαστήριο οδηγείται στην ασφαλή κρίση ότι πράγματι το πλοίο της ενάγουσας παρέσχε υπηρεσίες ρυμούλκησης, όπως ισχυρίζονται οι εναγόμενες και όχι θαλάσσιας αρωγής, όπως ισχυρίζεται η ενάγουσα. Την κρίση του δε αυτή στηρίζει στο ότι δεν προϋπήρξε των υπηρεσιών του ρυμουλκού πραγματικός και αναμενόμενος με πιθανότητα σοβαρός κίνδυνος απώλειας ή βλάβης του προσαράξαντος σκάφους, δεδομένου ότι: α) όπως προκύπτει από το υπ` αρ. ... πιστοποιητικό της ΕΜΥ οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν γενικά στην ευρύτερη περιοχή Άκρα Δρέπανου Πάτρας στις 8 Νοεμβρίου 2006 ήταν καλές, δηλαδή ο καιρός ήταν σχεδόν αίθριος και οι άνεμοι έπνεαν μεταβλητοί ασθενείς 2-3 Beaufort, β) όπως προκύπτει από την κατάθεση του λιμενικού υπαλλήλου Χ.Γ., κατά τη ραδιοεπικοινωνία του πλοιάρχου του προσαράξαντος σκάφους με τη Λιμενική Αρχή αναφέρθηκε σ` αυτήν το γεγονός της προσάραξης χωρίς την ύπαρξη μηχανικού προβλήματος και ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκού για την αποκόλληση του σκάφους, γ) όπως προκύπτει από το ημερολόγιο του ρυμουλκού, δεν απωλέσθησαν ολικώς ή ουσιωδώς αλλά μερικώς τα μέσα προώθησης του πλοίου, αφού τούτο έπλευσε αυτοδύναμα μετά την αποκόλληση του από τα αβαθή της θαλάσσιας περιοχής Άκρας Δρέπανου Αχαΐας προς το λιμάνι της Πάτρας, συνοδευόμενο, απλώς, από το ρυμουλκό της ενάγουσας και σκάφος του Λιμενικού Σώματος. Συνεπώς η εκκαλουμένη, η οποία δέχθηκε τα ίδια, σωστά εκτίμησε το αποδεικτικό υλικό και ορθά το νόμο ερμήνευσε και

εφάρμοσε και ο πρώτος λόγος της έφεσης, με τον οποίο υποστηρίζονται τα αντίθετα, είναι αβάσιμος και απορριπτέος. Περαιτέρω το δικαστήριο κρίνει ότι η αμοιβή της ενάγουσας για την παροχή υπηρεσιών ρυμούλκησης στα πλαίσια σχετικής σύμβασης έργου, που συνήψε ο πλοίαρχος του προσαράξαντος σκάφους ενεργώντας για λογαριασμό της κυρίας του σκάφους πρώτης εναγομένης και της χρονομεριστικής μισθώτριας δεύτερης εναγομένης, ανέρχεται, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών της ρυμούλκησης και του δαπανηθέντος χρόνου καθώς και των διατεθέντων μέσων, στο ποσό των επτά χιλιάδων (7.000) ευρώ, που αποτελεί την συνηθισμένη για την υπόψη περίπτωση αμοιβή. Κατόπιν όσων εκτέθηκαν πρέπει η έφεση της ενάγουσας να απορριφθεί ως ουσιαστικά αβάσιμη αναφορικά με την πρώτη εναγομένη και να γίνει δεκτή ως ουσιαστικά βάσιμη αναφορικά με τη δεύτερη εναγομένη. Συνακόλουθα πρέπει να εξαφανισθεί εν μέρει η εκκαλούμενη απόφαση και, αφού κρατηθεί η υπόθεση από το παρόν δικαστήριο (άρθρο 535 παρ. 1 ΚΠολΔ), να ερευνηθεί κατ' ουσίαν η ένδικη αγωγή, η οποία είναι παραδεκτή και νόμιμη ως περιέχουσα κατ' εκτίμηση του δικογράφου της βάση με τα στοιχεία της σύμβασης έργου (ρυμούλκησης, ΑΚ 211, 713 σε συνδ, με ΑΚ 361, 681, 682), να γίνει δε αυτή εν μέρει δεκτή ως ουσιαστικά βάσιμη, κατά το μέρος της που στρέφεται κατά της δεύτερης εναγομένης, η οποία να αναγνωρισθεί ότι οφείλει να καταβάλει στην ενάγουσα το ποσό των επτά χιλιάδων (7.000) ευρώ, με το νόμιμο τόκο από την επομένη της επίδοσης της αγωγής έως την εξόφληση.

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 6/2009

Πρόεδρος: Π. ΤΣΑΝΤΕΚΙΔΟΥ

Εισηγητής: Λ. ΜΟΡΦΗΣ

Δικηγόροι: Αν. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ, Ν. ΛΥΓΟΥΡΗΣ

Επειδή, από τις διατάξεις των άρθρων 1, 12 παρ. 1 και 13 παρ. 1 της Διεθνούς Συμβάσεως περί επιθαλασσίου αρωγής, η οποία έχει κυρωθεί δια του άρθρου πρώτου του Ν. 2391/1996 και έχει υπερνομοθετική ισχύ δυνάμει του άρθρου 28 παρ. 1 του Συντάγματος, κατά τις οποίες αντιστοίχως, "Για τους σκοπούς αυτής της Σύμβασης: (α) Επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής σημαίνει κάθε πράξη ή δραστηριότητα, που αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο, που βρίσκεται σε κίνδυνο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα", "Επιχειρήσεις θαλάσσιας αρωγής οι οποίες είχαν ωφέλιμο αποτέλεσμα παρέχουν δικαίωμα για αμοιβή" και "1. Η αμοιβή θα καθορίζεται με στόχο την ενθάρρυνση των επιχειρήσεων αρωγής, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια, άσχετα με τη σειρά με την οποία αυτά αναφέρονται κατωτέρω: (α) τη διασωθείσα αξία του πλοίου και των άλλων περιουσιακών στοιχείων, (β) την επιτηδειότητα και τις προσπάθειες, που κατέβαλαν οι αρωγοί για να αποτρέψουν ή να ελαχιστοποιήσουν βλάβη του περιβάλλοντος, (γ) το μέγεθος της επιτυχίας, που επιτεύχθηκε από τον αρωγό, (δ) τη φύση και την έκταση του κινδύνου, (ε) την επιτηδειότητα και τις προσπάθειες που κατέβαλαν οι αρωγοί για να σώσουν το πλοίο, τυχόν άλλα περιουσιακά στοιχεία και ζωές, (στ) το χρόνο, που διατέθηκε, τις δαπάνες και τις απώλειες, που είχαν οι αρωγοί, (ζ) τον κίνδυνο ευθύνης και άλλους κινδύνους, τους οποίους διέτρεξαν οι αρωγοί ή ο εξοπλισμός τους, (η) το έγκαιρο των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν, (θ) τη δυνατότητα διάθεσης και χρησιμοποίησης πλοίων ή άλλου εξοπλισμού που προορίζονται για επιχειρήσεις αρωγής, (ι) το βαθμό ετοιμότητας και επάρκειας του εξοπλισμού του αρωγού και την αξία τούτου", συνάγεται ότι αναγκαίο στοιχείο της επιχειρήσεως επιθαλασσίου αρωγής είναι η συνδρομή κινδύνου απώλειας ή βλάβης του πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου, προς το οποίο παρέχεται

η αρωγή, ο οποίος όμως κατ' αντικειμενική εκτίμηση των πραγμάτων πρέπει να είναι υπαρκτός, χωρίς να απαιτείται να είναι άμεσος ή επικείμενος, αλλά να αναμένεται μετά πιθανότητας (ΕφΠειρ 751 /2007 ΕΝΔ 36.52, 953/2005 ενδ 34.193), η φύση δε και η έκταση του εν λόγω κινδύνου συνεκτιμώνται μετά των λοιπών κριτηρίων προς καθορισμό της αμοιβής του αρωγού. Εξάλλου, από την διάταξη του άρθρου 254 παρ. 1 ΚΠολΔ, η οποία εφαρμόζεται και επί της διαδικασίας της κατ' έφεση δίκης συμφώνως προς την διάταξη του άρθρου 524 παρ. 1 ιδίου Κωδικός, εν συνδυασμό προς εκείνες των άρθρων 368, 522, 529, 532, 533 και 535 παρ. 1 ΚΠολΔ προκύπτει ότι το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, προκειμένου να κρίνει περί του βάσιμου των λόγων της εφέσεως, όταν κατά την μελέτη της υποθέσεως ή την διάσκεψη παρουσιάζονται κενά ή αμφίβολα σημεία, τα οποία έχουν ανάγκη συμπληρώσεως ή επεξηγήσεως, δύναται, χωρίς να εξαφανίσει την εκκαλουμένη απόφαση, να διατάξει την επανάληψη της επ' ακροατηρίου συζητήσεως, η οποία έχει κηρυχθεί περαιωμένη, προκειμένου να διενεργηθεί πραγματογνωμοσύνη, εάν κατά την κρίση του απαιτούνται προς τούτο ειδικές ή ιδιόζουσες γνώσεις επιστήμης ή τέχνης (ΕφΑΘ 31272003 ΑρχΝ ΝΔ' 239). Εν προκειμένω, εν όψει των αντιθέτων ισχυρισμών, τους οποίους εν αναφορά προς το στοιχείο του κινδύνου απώλειας ή βλάβης του ιστοφόρου σκάφους "Κ" τύπου ".....", νηολογίου Πειραιώς, πλοιοκτησίας της εφεσίβλητου - εκκαλούσης, το οποίο περί ώρα 01.30 της 6ης Αυγούστου 2007 προσάραξε επί των αβαθών του όρμου Πέρδικα της νήσου Αιγίνης και προς το οποίο κατά τους αγωγικούς ισχυρισμούς παρέσχε αρωγή ο εκκαλών, προβάλλουν οι διάδικοι, ο μεν τελευταίος ότι το εν λόγω πλοίο λόγω της υψής του βυθού κατά την θέση προσαράξεως και πέριξ αυτής ως βραχώδους και των εξαιρετικώς δυσμενών συνθηκών ανέμου και θαλάσσης κατά πρώτον και αποθαλασσίας καθ' ύστερον χρόνον διέτρεχε άμεσο υπαρκτό κίνδυνο ρηγματώσεως τόσο κατά τα σημεία εδράσεως της τρόπιδος επί της ατράκτου εξ αιτίας ασκήσεως ασύμμετρων δυνάμεων πίεσεως όσον και πλευρικώς λόγω ενδεχομένης προσκρούσεως επί υφάλου συνεπεία διαρκών προς την ακτή πλαγιομετακινήσεων τούτου εξ αιτίας των ωθήσεων των κυμάτων και συνακολούθως εισροής του θαλασσίου ύδατος και ολικής καταστροφής, οι δε εφεσίβλητοι ότι το ανωτέρω πλοίο, το οποίο είχε προσαράξει επί αμμώδους βυθού, δεν αντιμετώπισε πραγματικό κίνδυνο βλάβης ή απώλειας, άμεσο ή

μετά πιθανότητας προσδοκώμενο, αναγκαία καθίσταται, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, χάριν της ασφαλούς διαγνώσεως της διαφοράς, λόγω των ειδικών τεχνικών γνώσεων, τις οποίες απαιτεί η αντίληψη των εν λόγω περιστατικών, η διενέργεια πραγματογνωμοσύνης επί των προαναφερομένων ζητημάτων. Πρέπει συνεπώς συμφώνως προς τα ανωτέρω να διαταχθεί η επανάληψη της επ' ακροατηρίου συζητήσεως, προκειμένου να διαταχθεί η διενέργεια πραγματογνωμοσύνης, ως ορίζεται κατωτέρω.

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 4/2008

Πρόεδρος: ΓΡ. ΜΠΟΥΦΟΥΝΟΥ

Εισηγητής: Β. ΜΠΑΣΗΣ

Δικηγόροι: Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ, Ν. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

Στην ελληνική νομοθεσία υπάρχουν τρία νομοθετικά κείμενα που ρυθμίζουν τις έννομες σχέσεις ιδιωτικού δικαίου που απορρέουν από την επιθαλάσσια αρωγή. Αυτά είναι κατά χρονολογική σειρά : α) η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 για την επιθαλάσσια αρωγή και τη ναυαγίαίρεση, η οποία κυρώθηκε με το ν. ΓΩΠΣΤ/1911, β) οι διατάξεις του δέκατου τρίτου τίτλου του ΚΙΝΔ "περί των εκ της επιθαλασσίου αρωγής απαιτήσεων" και γ) η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1989 για την επιθαλάσσια αρωγή, με τις συνημμένες δύο ερμηνευτικές δηλώσεις, οι οποίες κυρώθηκαν με το ν. 2391/1996. Η τελευταία Διεθνής Σύμβαση άρχισε να ισχύει διεθνώς και στην Ελλάδα στις 3 Ιουνίου 1997, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 29 αυτής (βλ. ανακοίνωση ΥΠΕΞ της 19-6/4-7-1996 στον ΚΝοΒ 1996 σελ. 978).

Κατά το άρθρο 2 της ως άνω Διεθνούς Σύμβασης, αυτή καταλαμβάνει τις δικαστικές ή διαιτητικές διαδικασίες που αφορούν θέματα που ρυθμίζονται από αυτήν, οποτεδήποτε οι διαδικασίες αυτές εισάγονται σε Κράτος -Μέλος, δηλαδή διέπει, μεταξύ άλλων, και τις σχετικές υποθέσεις που εισάγονται στα ελληνικά δικαστήρια, ανεξάρτητα από την ιθαγένεια του αρωγού ή του βοηθούμενου πλοίου και χωρίς να απαιτείται άλλο στοιχείο αλλοδαπότητας της διαφοράς (Α. Αντάπωση: Θαλάσσια αρωγή και διάσωση, 1992, Ι, σελ. 151).

Εξάλλου, εφόσον η Ελλάδα δεν διατύπωσε καμία επιφύλαξη από αυτές που προβλέπει το άρθρο της Σύμβασης (βλ. CM I Yearbook 1999, σελ. 457 - 459), οι διατάξεις αυτής διέπουν και τις εσωτερικές θαλάσσιες αρωγές, δηλαδή αυτές που παρέχονται σε εσωτερικά ύδατα και από (ή σε) πλοία εσωτερικής ναυσιπλοίας. Η διεθνής αυτή σύμβαση καταργεί το δικαίο της Σύμβασης των Βρυξελλών του 1910 και όσες διατάξεις του ΚΙ ΝΔ ρυθμίζουν τα θέματα, τα οποία υπάγονται στη ρύθμιση της νέας Σύμβασης (βλ. Ι. Κοροτζή σε Ναυτική Δικαιοσύνη 2002,σελ. 54 - 55).

Περαιτέρω, όπως προκύπτει από τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 1, 12 και 13 της ως άνω Διεθνούς Σύμβασης, οι προϋποθέσεις που απαιτούνται για να γεννηθεί το δικαίωμα αμοιβής από πράξεις επιθαλάσσιας αρωγής είναι πράξη ή δραστηριότητα παροχής βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα, κίνδυνος απώλειας ή βλάβης και ωφέλιμο αποτέλεσμα.

Όσον αφορά τον κίνδυνο απώλειας ή βλάβης του βοηθούμενου πλοίου, αυτός πρέπει να είναι πραγματικός, έστω και μη άμεσος, αλλά αναμενόμενος με πιθανότητα, που προϋπάρχει από τις σωστικές υπηρεσίες και δεν προκαλείται από αυτές, χωρίς να απαιτείται και αδυναμία ελικτικής ικανότητας ή αυτοδύναμης πρόωσης του πλοίου που κινδυνεύει (Εφ. Πειρ. 961/2000 ΕΝΔ 29.50).

Επίσης είναι αρκετό το γεγονός ότι κατά το χρόνο που δόθηκε η βοήθεια, το αντικείμενο της να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε ατυχία ή πιθανότητα ατυχίας, η οποία θα μπορούσε να το εκθέσει σε απώλεια ή βλάβη, εάν οι υπηρεσίες της αρωγής δεν παρέχονταν. Ο κίνδυνος πρέπει ακόμη να είναι σοβαρός, η ύπαρξη δε και ο βαθμός αυτού πρέπει να εκτιμηθούν με τη συνολική εξέταση των περιστάσεων που συντρέχουν στη συγκεκριμένη περίπτωση. Τέτοιες περιστάσεις που ενδεικτικά μπορούν να υποδηλώσουν κίνδυνο είναι : 1) η εγκατάλειψη του ταξιδιού, 2) η χρήση των σημάτων κινδύνου, εφόσον με αυτά ζητείται βοήθεια εξαιτίας π.χ των βλαβών του πλοίου,3) η ολική ή ουσιώδης απώλεια των μέσων πρόωσης με την παρούσα μείωση της ικανότητας του πλοίου να αντιπαραέλθει δυσκολίες,4) η απώλεια αγκύρων και αλυσίδων κ.α. (βλ. Ι. Κοροτζή: Το Δίκαιο της Επιθαλάσσιας Αρωγής κατά τον ΚΙΝΔ και τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910, έκδ. 1988, σελ. 46 - 48, 52 - 53, 57 - 58). Κριτήρια για τον καθορισμό της αμοιβής από την επιθαλάσσια αρωγή αποτελούν : α) η διασωθείσα αξία του πλοίου και των άλλων περιουσιακών στοιχείων, β) η επιτηδειότητα και οι προσπάθειες που κατέβαλε ο αρωγός για να αποτρέψει ή να ελαχιστοποιήσει βλάβη του περιβάλλοντος, γ) το μέγεθος της επιτυχίας που επιτεύχθηκε από τον αρωγό, δ) η φύση και η έκταση του κινδύνου, ε) η επιτηδειότητα και οι προσπάθειες που κατέβαλε ο αρωγός για να σώσει το πλοίο, στ) ο χρόνος που διατέθηκε, οι δαπάνες και οι απώλειες που είχε ο αρωγός, ζ) ο κίνδυνος

ευθύνης και άλλοι κίνδυνοι, τους οποίους διέτρεξε ο αρωγός ή ο εξοπλισμός του, η) το έγκαιρο των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν, θ) η δυνατότητα διάθεσης και χρησιμοποίησης πλοίων ή άλλου εξοπλισμού που προορίζονται για επιχειρήσεις αρωγής και ι) ο βαθμός ετοιμότητας και επάρκειας του εξοπλισμού του αρωγού και η αξία αυτού. Εξάλλου, η ρυμούλκηση πλοίου κατά κανόνα είναι και μετακίνηση και ετοιμότητα αντιμετώπισης των κινδύνων του μετακινούμενου πλοίου (διάσωση ή σωστική ρυμούλκηση), οπότε υπόκειται στα άρθρα 246 - 256 ΚΙΝΔ, κατ' εξαίρεση δε μπορεί να είναι απλή μετακίνηση χωρίς στοιχεία αντιμετώπισης κινδύνου, οπότε δεν υπόκειται στα άρθρα 246 - 256 ΚΙΝΔ (βλ. Λ. Γεωργακόπουλου: Ναυτικό Δίκαιο, 2006, παρ. 32, ΙΙΙ, σελ. 313).

Η διαφορά της θαλάσσιας αρωγής από την απλή ρυμούλκηση έγκειται ακριβώς στο ότι η πρώτη προϋποθέτει τη συνδρομή σοβαρού κινδύνου απώλειας ή βλάβης του πλοίου, ο οποίος (κίνδυνος), όπως έχει ήδη σημειωθεί, δεν είναι ανάγκη να είναι επικείμενος (άμεσος), αρκεί ότι είναι ενδεχόμενος και πιθανός, ενώ στη ρυμούλκηση το πλοίο απλώς δεν μπορεί από άλλο λόγο (στέρηση γενικά ή κατά ένα μέρος της δικής του κινητήριας δύναμης) να συνεχίσει τον πλου του και ζητεί τη συνδρομή άλλου πλοίου για να συνεχίσει

Αποδεικνύονται τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Η ενάγουσα ημεδαπή εταιρία με την επωνυμία Πειραιά, είναι πλοιοκτήτρια του υπό ελληνική σημαία επαγγελματικού ρυμουλκού - ναυαγοσωστικού πλοίου "Α.Δ." μήκους 50,97 μέτρων, κ.ο.χ. 499. Η εναγομένη αλλοδαπή εταιρία με την επωνυμία "F.S.C.", που έχει καταστατική έδρα στην Κύπρο και πραγματική έδρα στην Καλλιθέα Αττικής, είναι πλοιοκτήτρια του επιβατηγού πλοίου (κρουαζιερόπλοιο) "S" υπό σημαία Κύπρου μήκους 214,51 μέτρων, κ.ο.χ. 37.773, DWT: 5000 tonnes και έτους ναυπήγησης 1983.

Το ως άνω πλοίο της εναγομένης, όπως προκύπτει από το επίσημο ημερολόγιο του, την 15 Φεβρουαρίου 2005 ήταν πλαγιοδετημένο (παραβεβλημένο) με τη δεξιά του πλευρά στην προβλήτα "Κανέλλου", που βρίσκεται στην είσοδο του προλιμένα Πειραιά. Στην περιοχή του λιμανιού του Πειραιά, όπως προκύπτει από το υπ' αριθμ. ... πιστοποιητικό της ΕΜΥ, την ημέρα εκείνη και από την 05.00 π.μ. ώρα έως την 11.00 π.μ. ώρα οι άνεμοι έπνεαν από νότιες γενικά διευθύνσεις σχεδόν θυελλώδεις μέχρι θυελλώδεις

έντασης 7 έως 8 Beaufort με ριπές κατά διαστήματα πολύ θυελλώδεις μέχρι θύελλα έντασης 9 έως 10 Beaufort και πιθανώς πρόσκαιρη ισχυρή θύελλα έντασης 11 Beaufort, ενώ στον προλιμένα Πειραιά η θάλασσα ήταν ταραγμένη έως κυματώδης (3 και πλέον μέτρα το ύψος του κύματος).

Περί ώρα 06.30 π.μ. της 15-2-2005 λόγω των ανωτέρω δυσμενών καιρικών συνθηκών έσπασαν δύο πρυμναία σκοινιά πρόσδεσης (κάβοι) του ως άνω παραβεβλημένου πλοίου, με συνέπεια την απομάκρυνση της πρύμνης του από την προβλήτα και τη στρέψη της αριστερά με διεύθυνση προς την είσοδο του λιμένα. Περί ώρα 07.15 π.μ. της 15-2-2005 ο πλοίαρχος αντιλαμβανόμενος τον άμεσο κίνδυνο που διέτρεχε το πλοίο λόγω του κακού καιρού και της ανασφαλούς θέσης του (άνοιγμα από τον προβλήτα εξαιτίας της αποκοπής των πρυμναίων κάβων) επικοινωνήσε με το Γραφείο Ελέγχου Κίνησης Πειραιά (Piraeus Traffic Control), όπως προκύπτει από το ημερολόγιο συμβάντων του τελευταίου, ζητώντας τη συνδρομή ρυμουλκού, προκειμένου να επανέλθει στην αρχική του θέση.

Στο αίτημα αυτό ανταποκρίθηκε το ρ/κ - ν/γ πλοίο "Α.Δ." της ενάγουσας, του οποίου ο πλοίαρχος έλαβε μέσω του καναλιού 13 VHF την εντολή από τον πλοίαρχο του κινδυνεύοντος πλοίου να παράσχει συνδρομή. Έτσι περί ώρα 07.30 π.μ. της 15-2-2005 το ως άνω ρ/κ - ν/γ πλοίο προσέγγισε το πλοίο "S" από την αριστερή του πλευρά. Στη συνέχεια άρχισε να βογάρει (να το σπρώχνει) προς τον προβλήτα, για να το παραβάλει με τη δεξιά του πλευρά. Περί ώρα 07.40 π.μ. της 15-2-2005 επιτεύχθηκε η αντικατάσταση των πρυμναίων κάβων του πλοίου "S", πλην όμως δεν κατέστη δυνατή η προσέγγιση της πρύμνης του στον προβλήτα παρά το συνεχές βογάρισμα του ρ/κ - ν/γ "Α.Δ." λόγω του υψηλού κυματισμού της θάλασσας, που δημιουργούσε κίνδυνο πρόκλησης ζημιών και στα δύο πλοία.

Έτσι, κατόπιν συνεννόησης των πλοιαρχών τους το ρ/κ - ν/γ πλοίο απομακρύνθηκε από την αριστερή πλευρά του ε/γ πλοίου και παρέμεινε πλησίον σε ετοιμότητα μέχρι την 08.10 π.μ. ώρα της 15-2-2005, οπότε έπλευσε προς βοήθεια άλλου κινδυνεύοντος πλοίου, που είχε προσκρούσει στον απέναντι μώλο "Κράκαρη", όπου ήταν πρυμνοδετημένο.

Περί ώρα 08.30 π.μ. της 15-2-2005 λόγω των συνεχιζόμενων δυσμενών καιρικών συνθηκών και της επικρατούσας θαλασσοταραχής έσπασαν όλοι οι πρυμναίοι κάβοι πρόσδεσης του πλοίου "S" και η πρύμνη

του άρχισε να παρασύρεται και το πλοίο να απομακρύνεται από το μώλο "Κανέλλου" κατευθυνόμενο στο νοητό άξονα του λιμανιού και συγκεκριμένα στο μέσο του διαύλου, που οδηγεί στην έξοδο του λιμανιού, και από εκεί προς τα πρυμνοδετημένα στον απέναντι μώλο "Κράκαρη" και την αποβάθρα υπ` αριθμ. 3 πλοία "Δ", "Μ", "Α.Μ.", "Β.Σ.", "Α.Γ." και "Ρ".

Προ του ορατού πλέον κινδύνου πρόσκρουσης στα παραπάνω πλοία ο πλοίαρχος του "S" έδωσε εντολή στον πλοίαρχο του ρ/κ - ν/γ "Α.Δ." να παράσχει συνδρομή. Έτσι περί ώρα 08.36 π.μ. της 15-2-2005 το ως άνω ρ/κ - ν/γ πλοίο προσέγγισε εκ νέου το κινδυνεύον ε/γ πλοίο και άρχισε να βογάρει (να το σπρώχνει) σε διάφορα σημεία της αριστερής του πλευράς, που "έβλεπαν" το μώλο "Κράκαρη" και τα εκεί παραβεβλημένα πλοία, με αποτέλεσμα να αποτρέψει προσωρινά την πρόσκρουση σ` αυτά. Η προσπάθεια αυτή του ρ/κ - ν/γ "Α.Δ." διήρκεσε μέχρι την 09.00 π.μ ώρα της 15-2-2005, οπότε κατέπλευσε προς βοήθεια και το ρ/κ - ν/γ "Π".

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι η πόντιση της δεξιάς άγκυρας από το κινδυνεύον σκάφος και η θέση σε λειτουργία των μηχανών και των πρωραίων κινητήρων πρόωσης δεν αρκούσαν για να αποτραπεί η πρόσκρουση του, εξαιτίας των ακραίων καιρικών φαινομένων που επικρατούσαν στην περιοχή του λιμένα Πειραιά και είχαν ως αποτέλεσμα να παρασυρθούν αρκετά πλοία και να υποστούν βλάβες καθώς και να γίνουν καταστροφές στην υποδομή παραπλήσιων λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως της μαρίνας Ζέας. Έτσι εξηγείται η κλήση προς βοήθεια των παραπάνω ρ/κ - ν/γ πλοίων, τα οποία στη συνέχεια πήραν από το κινδυνεύον ε/γ πλοίο κάβο από την πρύμνη και την πλώρη αντίστοιχα και μέχρι την 10.00 π.μ. ώρα της 15-2-2005 πραγματοποίησαν τη μεθόρμισή του στον προβλήτα 256 - 265 του εσωτερικού του λιμένα του Πειραιά, όπου πρυμνοδετήθηκε με ασφάλεια από την αριστερή του πλευρά.

Χωρίς τη συνδρομή του ρ/κ - ν/γ "Α.Δ." το κινδυνεύον πλοίο "S" θα καθίστατο έρμαιο των ισχυρών ανέμων και θα επέπιπτε με κάθε βεβαιότητα στα παραβεβλημένα στο μώλο "Κράκαρη" πλοία προκαλώντας σ` αυτά αλλά και στο ίδιο μεγάλες υλικές ζημιές. Ο κίνδυνος αυτός ήταν πολύ σοβαρός, άμεσος και πραγματικός, όπως προκύπτει από το συσχετισμό του ημερολογίου συμβάντων του Γραφείου Ελέγχου Κίνησης Πειραιά με τα ημερολόγια γέφυρας των πλοίων των διαδίκων.

Η αποτροπή του κινδύνου αυτού έγινε με τις συντονισμένες προσπάθειες του πλοιάρχου και του πληρώματος του ρ/κ - ν/γ "Α.Δ.", το οποίο βογάρισε με κάθε μηχανική δύναμη με την πλώρη του στην αριστερή πλευρά του ε/γ "S", τόσο στην πρώτη φάση που "άνοιξε" από το μώλο "Κανέλλου" συγκρατώντας αυτό, ώστε να αποκατασταθούν οι σπασμένοι πρυμναίοι κάβοι του, αλλά και παραμένοντας κοντά του σε, όσο και στη δεύτερη φάση που το ως άνω κινδυνεύον πλοίο λόγω θραύσης όλων των πρυμναίων κάβων του εξήλθε προς το νοητό άξονα του λιμένα του Πειραιά, καθώς και στην τρίτη φάση, κατά την οποία παίρνοντας κάβο από την πρύμνη του και το ρ/κ - ν/γ "Π" από την πλώρη του το κατηύθυναν στο εσωτερικό του λιμένα του Πειραιά, όπου πρυμνοδετήθηκε με ασφάλεια. Ο ισχυρισμός της εναγομένης ότι οι ενέργειες, στις οποίες προέβη το ρ/κ - ν/γ πλοίο της ενάγουσας, δεν είχαν ωφέλιμο αποτέλεσμα (κατά την πρώτη φάση), και δεν συνιστούν θαλάσσια αρωγή αλλά μόνο υπηρεσίες ρυμούλκησης (κατά τη διάρκεια της τρίτης φάσης), καθώς και ότι δεν παρέμεινε σε ετοιμότητα κατά το ενδιάμεσο διάστημα (δεύτερη φάση) αλλά απομακρύνθηκε, δεν αποδείχθηκε, αφού, σύμφωνα με όσα προεκτέθηκαν, συνέτρεξε στη συγκεκριμένη περίπτωση τόσο το στοιχείο του κινδύνου όσο και του ωφέλιμου αποτελέσματος. Η αξία του διασωθέντος επιβατηγού πλοίου "S" λόγω του έτους ναυπήγησης του (1983), της κατάστασης και του βαθμού συντήρησης του ανερχόταν σύμφωνα με την υπ` αριθμ. ... έκθεση του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος σε 74.000.000 δολάρια ΗΠΑ.

Έτσι λαμβανομένου υπόψη του επιτευχθέντος ωφέλιμου αποτελέσματος παροχής των σωστικών υπηρεσιών του σκάφους της ενάγουσας, την προσπάθεια και το ζήλο του πληρώματος του και τον κίνδυνο που διέτρεξε το κινδυνεύον πλοίο της εναγομένης, τον διατεθέντα χρόνο, καθώς και την αξία του διασωθέντος πλοίου και του αρωγού πλοίου, κατά την κρίση του δικαστηρίου, η εύλογη αμοιβή για την επιθαλάσσια αρωγή που παρασχέθηκε ανέρχεται στο ποσό των τριάντα πέντε χιλιάδων (35.000) ευρώ.

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 696/2000

Περίληψη

Ναυτικό δίκαιο - Επιθαλάσσια αρωγή - Αμοιβή - Ενεργητική νομιμοποίηση - Τύπος σύμβασης επιθαλάσσιας αρωγής -. Το μέλος του πληρώματος του αρωγού πλοίου δεν μπορεί με αγωγή κατά του πλοιοκτήτη του διασωθέντος πλοίου να ζητήσει την επιδίκαση της ατομικής του αμοιβής δηλαδή της αμοιβής που ισχυρίζεται ότι του αναλογεί προσωπικά, ενώ ο πλοίαρχος του αρωγού πλοίου νομιμοποιείται να ασκήσει αγωγή για την καταβολή τόσο της ατομικής του αμοιβής όσο και της συνολικής αμοιβής που αναλογεί σε όλα τα μέλη του πληρώματος με την προϋπόθεση ότι αυτά δεν παρίστανται άλλως. Η σύμβαση παροχής επιθαλάσσιας αρωγής είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση η οποία μπορεί να καταρτισθεί και σιωπηρά στην οποία συμβαλλόμενοι ως διασώστες είναι ο πλοίαρχος, το πλήρωμα και ο πλοιοκτήτης.

Κείμενο Απόφασης

Ο ενάγων και ήδη εκκαλών με την από 30.12.1996 αγωγή του την οποία απεύθυνε ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, επικαλούμενος ότι στις 11.2.1994 ήταν μέλος του πληρώματος (Α' Μηχανικός) του υπό ελληνική σημαία δεξαμενοπλοίου S., νηολογίου Πειραιώς αριθμ. *, κοχ 18326, πλοιοκτησίας της λιβεριανής εταιρίας με την επωνυμία "SF.M. S. A.", το οποίο ενώ έπλεε στον Ατλαντικό Ωκεανό και συγκεκριμένα ανοικτά του Ντακάρ της Σενεγάλης βοήθησε στη διάσωση του υπό σημαία Παναμά φορτηγού πλοίου "V." πλοιοκτησίας της εναγομένης εταιρίας με την επωνυμία "SS.M. S.A.", η οποία τυπικά εδρεύει στον Παναμά, πράγματι όμως στον Πειραιά, και εκπροσωπείται στην Ελλάδα από την εταιρία με την επωνυμία "G.F.S. CO SA", η οποία εδρεύει στον Παναμά και διατηρεί στην Ελλάδα γραφείο δυνάμει του α.ν. 89/1967 και των μεταγενεστέρων τροποποιητικών αυτού νόμων, το οποίο (πλοίο), βρισκόταν σε κίνδυνο βυθίσσεως, ζήτησε με αυτήν (αγωγή) να αναγνωρισθεί ως η εναγομένη οφείλει ως συνολική (για την πλοιοκτήτρια του

αρωγού πλοίου, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του) εύλογη αμοιβή το ποσό των 720.000.000 δραχμών για τη διάσωση του πλοίου και του φορτίου, η οποία (διάσωση) έγινε κάτω από τις περιστάσεις που αναφέρονται σ' αυτήν και είχαν το εν λόγω ωφέλιμο αποτέλεσμα Με την εκκαλούμενη απόφαση απορρίφθηκε η αγωγή. Κατά της αποφάσεως αυτής παραπονείται τώρα ο ενάγων, για τους λόγους που αναφέρονται στην έφεση και ζητεί την εξαφάνιση της και την εκ νέου συζήτηση της υποθέσεως με το σκοπό να γίνει δεκτή η αγωγή. Από το συνδυασμό των διατάξεων των αρ. 246, 247, 251, 254 και 255 του ΚΙΝΔ συνάγεται ότι το ποσό της αμοιβής για την επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο, των πραγμάτων που βρίσκονται πάνω σε αυτά, του ναύλου, του φορτίου και των επιβατών, σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία, ορίζεται από το Δικαστήριο (με τα κριτήρια, που αναφέρει το αρ. 254 παρ 2 του ΚΙΝΔ) και ότι για την έγερση της σχετικής αγωγής (για την καταβολή της συνολικής αμοιβής που οφείλεται σε όλους τους δικαιούχους (πλοιοκτήτη, πλοίαρχο και πλήρωμα του αρωγού πλοίου) νομιμοποιείται ο πλοίαρχος του αρωγού πλοίου όσο και κάθε μέλος του πληρώματος (Εφ. Πειρ 540/1994 ΕΝΔ 22, 431). Να σημειωθεί σχετικά ότι το μέλος του πληρώματος του αρωγού πλοίου δεν μπορεί με αγωγή κατά του πλοιοκτήτη του διασωθέντος πλοίου να ζητήσει την επιδίκαση της ατομικής του αμοιβής δηλαδή της αμοιβής που ισχυρίζεται ότι του αναλάβει προσωπικά, ενώ ο πλοίαρχος του αρωγού πλοίου νομιμοποιείται να ασκήσει αγωγή για την καταβολή τόσο της ατομικής του αμοιβής όσο και της συνολικής αμοιβής που αναλογεί σε όλα τα μέλη του πληρώματος με την προϋπόθεση ότι αυτά δεν παρίστανται άλλως (Εφ. Πειρ 540/1994, ό.π., Εφ ειρ 1135/1986 ΕΛΛΔ 30, 171). Εξάλλου η σύμβαση παροχή επιθαλάσσιας αρωγής είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση η. οποία μπορεί να καταρτισθεί και σιωπηρά στην οποία συμβαλλόμενοι ως διασώστες είναι ο πλοίαρχος, το πλήρωμα και ο πλοιοκτήτης (βλ. Νικ. Παποπολίτη, Επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση, Αθήνα 1963, σελ. 260 επ., / Κ. Κοροτζή, Το Δίκαιο της Επιθαλάσσιας αρωγής κατά τον ΚΙΝΔ και τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 παρ. 281, 282, 283). Από την πλευρά του πλοίου το οποίο παρέχει την επιθαλάσσια αρωγή, ο πλοίαρχος δεσμεύει τον πλοιοκτήτη με τη γενική διάταξη του αρ. 84 του ΚΙΝΔ, ενώ καθ' όσον αφορά το πλήρωμα, ο πλοίαρχος το δεσμεύει εφ' όσον συντρέχουν οι γενικές διατάξεις περί αντιπροσωπεύσεως (αρ. 211 επ.

ΑΚ). Δηλαδή ο πλοίαρχος πρέπει να έχει πληρεξουσιότητα από τα μέλη του πληρώματος για να τα δεσμεύει με τη σύμβαση της επιθαλάσσιας αρωγής ή να την εγκρίνουν αυτά (αρ. 238 ΑΚ). Διαφορετικά ενεργεί ως διοικητής αλλότριων σύμφωνα με τις διατάξεις των αρ. 229, 230 και 231 ΑΚ.

Στην προκειμένη περίπτωση, ο ενάγων και ήδη εκκαλών με την αγωγή επί της οποίας εκδόθηκε η εκκαλουμένη απόφαση ζήτησε, ως μέλος του πληρώματος του αρωγού πλοίου τον ορισμό από το δικαστήριο της συνολικής αμοιβής (για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα) για το ωφέλιμο αποτέλεσμα που προέκυψε από την βοήθεια που παρασχέθηκε από το (αρωγό) πλοίο S., στο κινδύνευαν πλοίο V., πλοιοκτησίας της εναγομένης, νομίμως σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν ανωτέρω, ενόψει του ότι αυτός δεν κάνει λόγο στην αγωγή για ύπαρξη συμφωνίας σχετικά με την αμοιβή, διαφορετικά θεωρεί ότι η συμφωνία την οποία επικαλείται η εναγομένη σχετικά με την αμοιβή αυτή (που κατά τους ισχυρισμούς της καταρτίστηκε μεταξύ των πλοιάρχων των δύο πλοίων - αρωγού και κινδυνεύοντος ως εκπροσώπων και των πλοιοκτητών όπως και του πληρώματος του αρωγού πλοίου και η οποία προβλέπει τον καθορισμό της με διαιτησία στους Lloyd's του Λονδίνου με βάση τη ρήτρα No Cure-No Pay) δεν τον δεσμεύει, ενόψει του ότι, όπως ισχυρίζεται δεν συνέπραξε στην κατάρτιση του σχετικού από 11.2.1994 συμφωνητικού ως προς τον καθορισμό της αμοιβής αυτής ούτε παρέσχε την πληρεξουσιότητα του στον πλοίαρχο προκειμένου να προβεί την κατάρτιση της, όπως και στην κατάρτιση της από 6.10.1995 συμβάσεως συμβιβασμού που επακολούθησε για την οποία (σύμβαση συμβιβασμού) ισχυρίζεται περαιτέρω ότι, σε κάθε περίπτωση, αυτή είναι άκυρη ως εικονική ως προς το ύψος της συμφωνηθείσης αμοιβής (34.000 δολάρια ΗΠΑ) η οποία "συμφωνήθηκε" με σκοπό την από κοινού υπό των δύο πλοιοκτητριών εταιριών φαλκίδευση των δικαιωμάτων του πλοιάρχου και του πληρώματος του εκ των αρωγών πλοίων S. του οποίου αυτός αποτελούσε μέρος κατά τα άνω και, έλαβε μέρος στη διάσωση, λαμβανομένου μάλιστα υπ' όψη ότι στην αξία των διασωθέντων αντικειμένων δεν περιλαμβάνεται και η αξία του φορτίου του κινδυνεύοντος πλοίου, σύμφωνα με όσα λεπτομερέστερα εκθέτει αυτός (ενάγων) στις προτάσεις τις οποίες κατέθεσε στο πρωτοβάθμιο Δικαστήριο.

Επί των ισχυρισμών αυτών του ενάγοντος, οι οποίοι θεμελιώνουν το δικαίωμα του να ζητήσει ο ίδιος ατομικά τον καθορισμό από το Δικαστήριο της συνολικής αμοιβής του πλοιοκτήτη, του πλοίαρχου και του πληρώματος του αρωγού πλοίου, ελλείψει συμφωνίας καθορισμού της συμβατικής ή εν περιπτώσει ακυρότητός της, δεν τάχθηκε απόδειξη από το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, το οποίο θεώρησε -αντιθέτως προς τα ανωτέρω - ότι ο ενάγων εκπροσωπήθηκε από τον πλοίαρχο κατά την κατάρτιση της ως άνω από 11.2.1994 συμφωνίας επιθαλάσσιας αρωγής Lloyd's - No Cure-No Pay και από τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών κατά την κατάρτιση της επακολουθήσασας από 6.10.1995 συμφωνίας συμβιβασμού, παρείδε τον ισχυρισμό του περί ακυρότητας της τελευταίας αυτής συμβάσεως ως εικονικής και προχώρησε στην απόρριψη της αγωγής ως μη νόμιμης, αφού θεώρησε ότι υπήρχε συμφωνία καθορισμού της αμοιβής, η οποία παρακώλυε την έγερση τέτοιας αγωγής εκ μέρους του (ενάγοντος).

Από την άλλη πλευρά η εναγομένη ισχυρίζεται ότι ο ενάγων - εκκαλών παρέσχε την συναίνεση (πληρεξουσιότητα) του για την κατάρτιση των ως άνω συμφωνιών (καθορισμού της αμοιβής από την επιθαλάσσια αρωγή με διαιτησία των Lloyd's και συμβιβαστικής επίλυσης της διαφοράς), αλλιώς τις ενέκρινε, ενώ αρνείται τα περιστατικά που επικαλείται ο ενάγων προκειμένου να θεμελιώσει τους ισχυρισμούς του περί ακυρότητας της δευτέρας συμφωνίας (συμβιβασμού) λόγω της επικαλούμενης εικονικότητας της.

Επομένως για τα περιστατικά αυτά πρέπει χωρίς να εξαφανισθεί προηγουμένως η εκκαλούμενη απόφαση να ταχθεί απόδειξη εις βάρος της εναγομένης μεν ως προς την ύπαρξη πληρεξουσιότητας ή εγκρίσεως εκ μέρους του ενάγοντος για την κατάρτιση των ως άνω συμφωνιών που αφορούν την αμοιβή για την επιθαλάσσια αρωγή, του ενάγοντος - εκκαλούντος δε ως προς την επικαλούμενη εκ μέρους του ακυρότητα της συμβάσεως συμβιβασμού λόγω εικονικότητας της.

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 1478/1987

Περίληψη

Θαλάσσια αρωγή - Ρυμούλκηση -. Η θαλάσσια αρωγή διακρίνεται από τη ρυμούλκηση δεδομένου ότι σε περίπτωση αρωγής απαιτείται η συνδρομή σοβαρού κινδύνου, ενδεχομένου και πιθανού, έστω και έμμεσου. Στη ρυμούλκηση, το πλοίο δεν μπορεί να συνεχίσει τον πλου για άλλο λόγο, όπως είναι η βλάβη των μηχανών και ζητά τη συνδρομή άλλου πλοίου για να συνεχίσει.

Κείμενο Απόφασης

Ο ενάγων και ήδη εκκαλών με την από 30.12.1996 αγωγή του την οποία απεύθυνε ενώπιον του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, επικαλούμενος ότι στις 11.2.1994 ήταν μέλος του πληρώματος (Α' Μηχανικός) του υπό ελληνική σημαία δεξαμενοπλοίου S., νηολογίου Πειραιώς αριθμ. *, κοχ 18326, πλοιοκτησίας της λιβεριανής εταιρίας με την επωνυμία "SF.M. S. A.", το οποίο ενώ έπλεε στον Ατλαντικό Ωκεανό και συγκεκριμένα ανοικτά του Ντακάρ της Σενεγάλης βοήθησε στη διάσωση του υπό σημαία Παναμά φορτηγού πλοίου "V." πλοιοκτησίας της εναγομένης εταιρίας με την επωνυμία "SS.M. S.A.", η οποία τυπικά εδρεύει στον Παναμά, πράγματι όμως στον Πειραιά, και εκπροσωπείται στην Ελλάδα από την εταιρία με την επωνυμία "G.F.S. CO SA", η οποία εδρεύει στον Παναμά και διατηρεί στην Ελλάδα γραφείο δυνάμει του α.ν. 89/1967 και των μεταγενεστέρων τροποποιητικών αυτού νόμων, το οποίο (πλοίο), βρισκόταν σε κίνδυνο βυθίσεως, ζήτησε με αυτήν (αγωγή) να αναγνωρισθεί ως η εναγομένη οφείλει ως συνολική (για την πλοιοκτήτρια του αρωγού πλοίου, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του) εύλογη αμοιβή το ποσό των 720.000.000 δραχμών για τη διάσωση του πλοίου και του φορτίου, η οποία (διάσωση) έγινε κάτω από τις περιστάσεις που αναφέρονται σ' αυτήν και είχαν το εν λόγω ωφέλιμο αποτέλεσμα Με την εκκαλούμενη απόφαση απορρίφθηκε η αγωγή. Κατά της αποφάσεως αυτής παραπονείται τώρα ο ενάγων,

για τους λόγους που αναφέρονται στην έφεση και ζητεί την εξαφάνιση της και την εκ νέου συζήτηση της υποθέσεως με το σκοπό να γίνει δεκτή η αγωγή. Από το συνδυασμό των διατάξεων των αρ. 246, 247, 251, 254 και 255 του ΚΙΝΔ συνάγεται ότι το ποσό της αμοιβής για την επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο, των πραγμάτων που βρίσκονται πάνω σ' αυτά, του ναύλου, του φορτίου και των επιβατών, σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία, ορίζεται από το Δικαστήριο (με τα κριτήρια, που αναφέρει το αρ. 254 παρ 2 του ΚΙΝΔ) και ότι για την έγερση της σχετικής αγωγής (για την καταβολή της συνολικής αμοιβής που οφείλεται σε όλους τους δικαιούχους (πλοιοκτήτη, πλοίαρχο και πλήρωμα του αρωγού πλοίου) νομιμοποιείται ο πλοίαρχος του αρωγού πλοίου όσο και κάθε μέλος του πληρώματος (Εφ. Πειρ 540/1994 ΕΝΔ 22, 431). Να σημειωθεί σχετικά ότι το μέλος του πληρώματος του αρωγού πλοίου δεν μπορεί με αγωγή κατά του πλοιοκτήτη του διασωθέντος πλοίου να ζητήσει την επιδίκαση της ατομικής του αμοιβής δηλαδή της αμοιβής που ισχυρίζεται ότι του αναλάβει προσωπικά, ενώ ο πλοίαρχος του αρωγού πλοίου νομιμοποιείται να ασκήσει αγωγή για την καταβολή τόσο της ατομικής του αμοιβής όσο και της συνολικής αμοιβής που αναλογεί σε όλα τα μέλη του πληρώματος με την προϋπόθεση ότι αυτά δεν παρίστανται άλλως (ΕφΠειρ 540/1994, ό.π., ΕφΠειρ 1135/1986 ΕΛΛΔ 30, 171). Εξάλλου η σύμβαση παροχή επιθαλάσσιας αρωγής είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση η οποία μπορεί να καταρτισθεί και σιωπηρά στην οποία συμβαλλόμενοι ως διασώστες είναι ο πλοίαρχος, το πλήρωμα και ο πλοιοκτήτης (βλ. Νικ. Παποπολίτη, Επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση, Αθήνα 1963, σελ. 260 επ., / Κοροτζή, Το Δίκαιο της Επιθαλάσσιας αρωγής κατά τον ΚΙΝΔ και τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 παρ. 281, 282, 283). Από την πλευρά του πλοίου το οποίο παρέχει την επιθαλάσσια αρωγή, ο πλοίαρχος δεσμεύει τον πλοιοκτήτη με τη γενική διάταξη του αρ. 84 του ΚΙΝΔ, ενώ καθ' όσον αφορά το πλήρωμα, ο πλοίαρχος το δεσμεύει εφ' όσον συντρέχουν οι γενικές διατάξεις περί αντιπροσωπεύσεως (αρ. 211 επ. ΑΚ). Δηλαδή ο πλοίαρχος πρέπει να έχει πληρεξουσιότητα από τα μέλη του πληρώματος για να τα δεσμεύει με τη σύμβαση της επιθαλάσσιας αρωγής ή να την εγκρίνουν αυτά (αρ. 238 ΑΚ), διαφορετικά ενεργεί ως διοικητής αλλότριων. Στην προκειμένη περίπτωση, ο ενάγων και ήδη εκκαλών με την αγωγή επί της οποίας εκδόθηκε η εκκαλουμένη απόφαση ζήτησε, ως μέλος του πληρώματος του αρωγού πλοίου τον ορισμό από το δικαστήριο της συνολικής αμοιβής (για τον πλοιοκτήτη,

τον πλοίαρχο και το πλήρωμα) για το ωφέλιμο αποτέλεσμα που προέκυψε από την βοήθεια που παρασχέθηκε από το (αρωγό) πλοίο S., στο κινδυνεύον πλοίο V., πλοιοκτησίας της εναγομένης, νομίμως σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν ανωτέρω, ενόψει του ότι αυτός δεν κάνει λόγο στην αγωγή για ύπαρξη συμφωνίας σχετικά με την αμοιβή, διαφορετικά θεωρεί ότι η συμφωνία την οποία επικαλείται η εναγομένη σχετικά με την αμοιβή αυτή (που κατά τους ισχυρισμούς της καταρτίστηκε μεταξύ των πλοιάρχων των δύο πλοίων - αρωγού και κινδυνεύοντος ως εκπροσώπων και των πλοιοκτητών όπως και του πληρώματος του αρωγού πλοίου και η οποία προβλέπει τον καθορισμό της με διαιτησία στους Lloyd's του Λονδίνου με βάση τη ρήτρα No Cure-No Pay) δεν τον δεσμεύει, ενόψει του ότι, όπως ισχυρίζεται δεν συνέπραξε στην κατάρτιση του σχετικού από 11.2.1994 συμφωνητικού ως προς τον καθορισμό της αμοιβής αυτής ούτε παρέσχε την πληρεξουσιότητα του στον πλοίαρχο προκειμένου να προβεί την κατάρτιση της, όπως και στην κατάρτιση της από 6.10.1995 συμβάσεως συμβιβασμού που επακολούθησε για την οποία (σύμβαση συμβιβασμού) ισχυρίζεται περαιτέρω ότι, σε κάθε περίπτωση, αυτή είναι άκυρη ως εικονική ως προς το ύψος της συμφωνηθείσης αμοιβής (34.000 δολάρια ΗΠΑ) η οποία "συμφωνήθηκε" με σκοπό την από κοινού υπό των δύο πλοιοκτητριών εταιριών φαλκίδευση των δικαιωμάτων του πλοιάρχου και του πληρώματος του εκ των αρωγών πλοίων S. του οποίου αυτός αποτελούσε μέρος κατά τα άνω και, έλαβε μέρος στη διάσωση, λαμβανομένου μάλιστα υπ' όψη ότι στην αξία των διασωθέντων αντικειμένων δεν περιλαμβάνεται και η αξία του φορτίου του κινδυνεύοντος πλοίου, σύμφωνα με όσα λεπτομερέστερα εκθέτει αυτός (ενάγων) στις προτάσεις τις οποίες κατέθεσε στο πρωτοβάθμιο Δικαστήριο.

Επί των ισχυρισμών αυτών του ενάγοντος, οι οποίοι θεμελιώνουν το δικαίωμα του να ζητήσει ο ίδιος ατομικά τον καθορισμό από το Δικαστήριο της συνολικής αμοιβής του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου και του πληρώματος του αρωγού πλοίου, ελλείψει συμφωνίας καθορισμού της συμβατικής ή εν περιπτώσει ακυρότητός της, δεν τάχθηκε απόδειξη από το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο, το οποίο θεώρησε - αντιθέτως προς τα ανωτέρω - ότι ο ενάγων εκπροσωπήθηκε από τον πλοίαρχο κατά την κατάρτιση της ως άνω από 11.2.1994 συμφωνίας επιθαλάσσιας αρωγής Lloyd's - No Cure-No Pay και από τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών κατά την

κατάρτιση της επακολουθήσασας από 6.10.1995 συμφωνίας συμβιβασμού, παρέιθε τον ισχυρισμό του περί ακυρότητας της τελευταίας αυτής συμβάσεως ως εικονικής και προχώρησε στην απόρριψη της αγωγής ως μη νόμιμης, αφού θεώρησε ότι υπήρχε συμφωνία καθορισμού της αμοιβής, η οποία παρακώλυε την έγερση τέτοιας αγωγής εκ μέρους του (ενάγοντος).

Από την άλλη πλευρά η εναγομένη ισχυρίζεται ότι ο ενάγων - εκκαλών παρέσχε την συναίνεση (πληρεξουσιότητα) του για την κατάρτιση των ως άνω συμφωνιών (καθορισμού της αμοιβής από την επιθαλάσσια αρωγή με διαιτησία των Lloyd's και συμβιβαστικής επίλυσης της διαφοράς), άλλως τις ενέκρινε, ενώ αρνείται τα περιστατικά που επικαλείται ο ενάγων προκειμένου να θεμελιώσει τους ισχυρισμούς του περί ακύρωσης της δευτέρας συμφωνίας (συμβιβασμού) λόγω της επικαλούμενης εικονικότητας της.

Επομένως για τα περιστατικά αυτά πρέπει χωρίς να εξαφανισθεί προηγουμένως η εκκαλούμενη απόφαση να ταχθεί απόδειξη εις βάρος της εναγομένης μεν ως προς την ύπαρξη πληρεξουσιότητας ή εγκρίσεως εκ μέρους του ενάγοντος για την κατάρτιση των ως άνω συμφωνιών που αφορούν την αμοιβή για την επιθαλάσσια αρωγή, του ενάγοντος - εκκαλούντος δε ως προς την επικαλούμενη εκ μέρους του ακυρότητα της συμβάσεως συμβιβασμού λόγω εικονικότητας της

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η θαλάσσια μεταφορά κατέχει μια πολύ σημαντική θέση όχι μόνο ως είδος μεταφοράς , αλλά κυρίως ως παράγοντας της οικονομίας και μάλιστα της παγκόσμιας. Δικαίως επομένως οι άνθρωποι και τα κράτη έχουν προσδώσει στις θαλάσσιες μεταφορές μεγάλη αξία. Όπως γνωρίζουμε η επίδραση της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ,κοινωνική και πολιτισμική ανάπτυξη είναι καταλυτική. Βεβαίως η σχέση είναι αμφίδρομη .Η εμπορική ναυτιλία επηρεάζει αλλά και επηρεάζεται από τις οικονομικές ,κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις.

Λαμβάνοντας επομένως υπ' όψιν όλα όσα προαναφέρθηκαν καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο θεσμός της επιθαλάσσιας αρωγής είναι ένα σημαντικό κομμάτι της εμπορικής ναυτιλίας και συναντάται σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχουμε ατυχήματα στη θάλασσα. Ο θεσμός αυτός οδήγησε στην αλληλοβοήθεια των πλοίων καθώς και στη διάσωση όσο το δυνατόν περισσότερων αγαθών τα οποία θα είχαν αμφίβολη κατάληξη. Φυσικά το πιο σημαντικό είναι η διάσωση ανθρώπων που συμπεριλαμβάνεται στα πλαίσια της επιθαλάσσιας αρωγής, παρά το γεγονός ότι απ' αυτή την ενέργεια δεν απορρέει καμία χρηματική αμοιβή.

Επομένως αποτελεί επιτακτική ανάγκη, ο κυβερνήτης και το πλήρωμα κάθε πλοίου να είναι σωστά εκπαιδευμένοι, ώστε να μπορούν να παρέχουν ασφαλής και ουσιαστική επιθαλάσσια αρωγή ώστε να επιφέρουν το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα σε καταστάσεις που συντρέχει κίνδυνος στο απρόβλεπτο και αβέβαιο θαλάσσιο περιβάλλον.

Τέλος ένα βασικό θέμα που τίθεται προς επίλυση σε αυτόν τον χώρο, με εξαιρετικά μεγάλη σημασία για την ναυτιλία, είναι η αμοιβή του διασώστη. Το σύνολο σχεδόν των διαιτησιών της επιθαλάσσιας αρωγής διεξάγεται με βάση τη LOF (Lloyd's Open Form), επιτυγχάνοντας μία ομοιομορφία σε διεθνές επίπεδο, μέσω της εγκαθίδρυσης μιας διεθνούς δικαιοδοσίας για τις συγκεκριμένες διαφορές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ-ΑΡΘΡΑ

- Πετρελαϊκή Ρύπανση από τις Θαλάσσιες Μεταφορές: Πρόληψη και Καταστολή, Νικόλαος Π. Βεντικός, Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
- Περιβάλλον και Ανάπτυξη, Γ. Τριανταφύλλου, Μ. Βεργέτης, τμήμα ναυπηγών μηχανολόγων μηχανικών, εθνικό Μετσόβιο πολυτεχνείο, Αθήνα, 2004
- Θαλάσσια αρωγή και διάσωση Α.Μ Αντάπασης Εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1992
- Διεθνής ναυτική διαιτησία Α.Τσαβδαρίδης Εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1999
- Δίκαιο της διαιτησίας Σ.Κούσουλης Εκδ. Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2006
- Ιωάννη Χ. Κοροτζί - Το δίκαιο της επιθαλάσσιας αρωγής κατά τον ΚΙΝΔ και τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα ΑΘΗΝΑ-ΚΟΜΟΤΗΝΗ 1988
- Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Δρ.Μυλωνόπουλος Δημήτριος, Εκδόσεις Σταμούλης, 2000
- “Ναυτικό Δίκαιο” Α.Παμπούκη-Κιάντου Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα ΑΘΗΝΑ-ΚΟΜΟΤΗΝΗ 1997
- Νομολογία ναυτικού τμήματος Εφετείου Πειραιώς
- Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική Γ.Π Βλάχος Εκδ. Σταμούλης Αθήνα 2000
- International Shipping Law, G. P. Pamborides, Martinus Nijhoff Publishers
- International Law, Lassa Oppenheim, Ronald Roxburgh, The Lawbook Exchange Ltd

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- <http://emporiko.law.uoa.gr>
- <http://www.americansalvage.org>
- <http://www.marine-salvage.com>
- <http://www.marineews.gr>
- <http://www.lawnet.gr>
- <http://www.lloyds.com>
- <http://www.mararbpiraeus.eu/>
- <http://www.admiraltyguide.com>
- <http://www.lof-at-isu.com>
- <http://www.imo.org>
- <http://www.lloydsagency.com>