

ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ

Αντωνίου Κ. Αλαπάντα, Πρόεδρου Πρωτοδικών, Δ.Ν

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΙΚΑΣΤΩΝ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 2017

1.- Εισαγωγή (Ιστορικά – Γενικός ορισμός- Διάκριση από συναφείς έννοιες)

Ο θεσμός της επιθαλάσσιας αρωγής (και ως ναυαγιαίρεση) είναι πανάρχαιος και σχετικές ρυθμίσεις βρίσκουμε ήδη στην αρχαιότητα, στο δίκαιο της Αθήνας, στο Ναυτικό Νόμο των Ροδίων και στους Πανδέκτες του Ρωμαϊκού Δικαίου, ενώ αργότερα ρυθμίστηκε από το αγγλικό εθιμικό δίκαιο, τη γαλλική νομοθεσία με βάση την Ordonance του 1681 και τον Ιταλικό Κώδικα Εμπορικής Ναυτιλίας του 19ου αιώνα. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η ανάγκη για παγκόσμια ομοιόμορφη ρύθμιση του θεσμού αυτού οδήγησε στην Δ. Σύμβαση Βρυξελλών 1910 την επιθαλάσσια αρωγή και τη ναυαγιαίρεση που έχει κυρωθεί από τη χώρα μας.

Ως (επι)θαλάσσια αρωγή, γενικά, είναι η υπηρεσία που παρέχεται εκούσια και συνειδητά από αρωγό προς πλοίο ή άλλο περιουσιακό στοιχείο που βρίσκεται σε κίνδυνο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα, προς το σκοπό προσωρινής αποτροπής ή μείωσης του κινδύνου του πλοίου ή των περιουσιακών στοιχείων ή του περιβάλλοντος (είναι εμπορική πράξη κατά τα άρθρα 1, 3 του Β.Δ 2/14.5.1835 περί αρμοδιότητας των εμποροδικείων, Εφ.Πειρ 322/2007, Ε.Ν.Δ 2007, 297). Αυτή διακρίνεται από την κοινή αβαρία (άρθρα 219 επ. ΚΙΝΔ) που δεν αποτελεί έξωθεν βοήθεια, αλλά αφορά σε ζημιές και έκτακτες δαπάνες που γίνονται με απόφαση κυρίως του πλοιάρχου κατ' εύλογη κρίση, με σκοπό τη σωτηρία πλοίου και φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο. Οι έννοιες αυτές είναι διαφορετικές, αλλά μπορούν να συνδεθούν σε ένα περιστατικό, αφού η πληρωμή αμοιβής για επιθαλάσσια αρωγή μπορεί να θεωρηθεί έκτακτη δαπάνη κοινής αβαρίας (Εφ.Πειρ 1171/1997, Ε.Ν.Δ 1998, 39), περιορισμένα πάντως και υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις κατά τους κανόνες (που ισχύουν στην πράξη διεθνώς) αβαρίας Υόρκης- Αμβέρσας (τελευταίας έκδοσης) του 2016 (κανόνας VI). Η επιθαλάσσια αρωγή σαφώς διακρίνεται από τη ρυμούλκηση που είναι η ενέργεια που καταβάλλεται με

αμοιβή από το πλοίο που είναι εφοδιασμένο με κινητήρια δύναμη και έχει ως σκοπό του τη μεταφορά, από τόπο σε τόπο, είτε πλοίου που στερείται γενικά ή κατά ένα μέρος δικής του κινητήριας δύναμης, είτε γενικά οποιουδήποτε επιπλέοντος κατασκευάσματος, με τη βοήθεια ρυμουλκίου (σχοινιού), το οποίο ενώνει το ρυμουλκό με το ρυμουλκούμενο. Η ρυμούλκηση έχει το χαρακτήρα της σύμβασης μίσθωσης έργου, όταν το ρυμουλκούμενο έχει δικό του επαρκές πλήρωμα και είναι κύριο των δικών του κινήσεων, στο πλαίσιο της περιορισμένης δραστηριότητάς του και δεν ακολουθεί το ρυμουλκό ως αδρανές σώμα. Στις άλλες περιπτώσεις, όταν δηλαδή το ρυμουλκούμενο δεν έχει δικό του πλήρωμα και δεν είναι κύριο των δικών του κινήσεων, αλλά βρίσκεται στην παραφυλακή του ρυμουλκέα και υπό την εξουσία του πλοιάρχου του ρυμουλκούντος πλοίου και ακολουθεί το ρυμουλκό ως αδρανές σώμα, η ρυμούλκηση χαρακτηρίζεται ως σύμβαση ναύλωσης. 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, ενώ στη ρυμούλκηση το πλοίο απλώς δεν μπορεί από άλλο λόγο, όπως είναι η βλάβη των μηχανών, να συνεχίσει τον πλου του και ζητεί τη συνδρομή άλλου πλοίου για να συνεχίσει (Εφ.Πειρ. 55/2016, ΝΟΜΟΣ, Εφ.Πειρ 733/2013, ΕΝΔ 2013,118, Εφ.Πειρ. 893/2013, ΕΝΔ 2013, 311, Εφ.Πειρ 1013/2006, ΕΝΔ 2007,131).

2.- Εφαρμοστέο δίκαιο

Στην ελληνική νομοθεσία υπάρχουν τρία νομοθετικά κείμενα που ρυθμίζουν τις έννομες σχέσεις που απορρέουν από την (επι)θαλάσσια αρωγή. Αυτά είναι κατά χρονολογική σειρά : α) η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910 για την επιθαλάσσια αρωγή και τη ναυαγιαίρεση, η οποία κυρώθηκε με το Ν. ΓΩΠΣΤ/1911, β) οι διατάξεις του δέκατου τρίτου τίτλου του ΚΙΝΔ –Ν. 3816/1958 «περί των εκ της επιθαλασσίου αρωγής απαιτήσεων» άρθρα 246 επ. που απηχεί τις ρυθμίσεις της προηγούμενης Δ.Σύμβασης και γ) η νεότερη Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου του 1989 για την επιθαλάσσια αρωγή, με τις συνημμένες δύο ερμηνευτικές δηλώσεις, που κυρώθηκε με το νόμο 2391/1996 και απηχεί βασικές ρυθμίσεις της ως άνω παλαιάς Δ. Σύμβασης , αλλά με

σημαντικές καινοτομίες που διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της, ιδίως σε ζητήματα περιβάλλοντος. Η τελευταία Διεθνής Σύμβαση άρχισε να ισχύει διεθνώς και στην Ελλάδα στις 3 Ιουνίου 1997, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 29 αυτής. Εξ άλλου, εφόσον η Ελλάδα δεν διατύπωσε σχετική επιφύλαξη εκ του άρθρου 30 της Σύμβασης (CMI Yearbook 1999, σελ. 457-459), οι διατάξεις της 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 Δ.Σύμβασης των Βρυξελλών του 1910 και όσες διατάξεις του ΚΙΝΔ ρυθμίζουν τα θέματα, τα οποία υπάγονται στη ρύθμιση της νέας Σύμβασης αυτής και πλέον ρυθμίζει σχεδόν εξ ολοκλήρου τις περιπτώσεις επιθαλάσσιας αρωγής (πάγια νομολογία ενδεικτικά πρόσφατα, Εφ.Πειρ 480/2014, ΕλλΔνη 2015, 470. Βλ. όμως εσφαλμένα, Εφ.Δωδ 242/2004, ΝΟΜΟΣ: εφαρμογή των δύο πρώτων νομοθετικών κειμένων και όχι της Δ.Σ Λονδίνου, Εφ. Δωδ. 127/2015, ΝΟΜΟΣ: παράλληλη εφαρμογή και των τριών κειμένων, Μ.Πρ.Αλεξ 283/2011, Αρμ. 2012,571: εφαρμογή ΚΙΝΔ και Δ.Σ Λονδίνου 1989 παράλληλα). Μόνο στις περιπτώσεις που δεν εφαρμόζεται η Δ. Σύμβαση Λονδίνου 1989 (κατά τα άρθρα 3 και 4 αυτής), όπως στις περιπτώσεις θαλάσσιας αρωγής σε σταθερές ή πλωτές εξέδρες ή κινητές μονάδες θαλάσσιας γεώτρησης προς εκμετάλλευση ορυκτού πλούτου, σε κρατικά πλοία και αρωγή από δημόσιες αρχές, καθώς και σε στοιχεία ναυτικής πολιτιστικής περιουσίας (μοναδική επιφύλαξη της Ελλάδος κατά το άρθρο 30 παρ.1 της Δ.Σ αυτής), εφαρμόζονται τα ως άνω νομοθετικά κείμενα (Δ.Σ Βρυξελλών 1910 και ΚΙΝΔ). Εξ άλλου, ο επιμερισμός της αμοιβής για την επιθαλάσσια αρωγή, κατά ρητή παραπομπή με βάση τη διάταξη του άρθρου 15 παρ.2 της Δ.Σ Λονδίνου 1989, διέπεται από το εσωτερικό δίκαιο και επομένως ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 251 και 255 ΚΙΝΔ που ρυθμίζουν το ζήτημα αυτό, σύμφωνα με όσα θα αναφερθούν κατωτέρω.

3.- Ζητήματα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου –διεθνούς δικαιοδοσίας

Η διάταξη του άρθρου 2 της Διεθνούς Σύμβασης Λονδίνου 1989 (νόμος 2391/1996), προσδίδει οικουμενικότητα σε αυτήν, αφού καταλαμβάνει τις

δικαστικές ή διοικητικές διαδικασίες, που αφορούν θέματα που ρυθμίζονται από αυτήν, οποτεδήποτε οι διαδικασίες αυτές εισάγονται σε κράτος- μέλος, δηλαδή αυτή 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 (Εφ.Πειρ. 55/2016, ΝΟΜΟΣ, Εφ.Πειρ. 751/2007, Πειρ.Ν 2008,182, Μ.Πρ.Ροδ. 574/2008, ΕΕμπΔ 2009,122). Στα ελάχιστα μη ρυθμιζόμενα ζητήματα από αυτήν εφαρμόζεται ο κανονισμός 593/2008 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβάσεις (Σύμβαση Ρώμης Ι). Όσον αφορά στο θέμα της διεθνούς δικαιοδοσίας εφαρμόζεται από 10.1.2015 ο κανονισμός Ε.Ε 1215/2012 (πρώην 44/2001) για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές διαφορές. Στον κανονισμό αυτό μάλιστα, προβλέπεται και ειδική δικαιοδοσία για την πληρωμή αμοιβής θαλάσσιας αρωγής ή διάσωσης φορτίου ή ναύλου στο δικαστήριο του τόπου κατάσχεσης αυτού (άρθρο 7 παρ. 7). Στην περίπτωση που δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός αυτός (λ.χ εναγόμενος που δεν έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος, κατά το άρθρο 4 του κανονισμού), τότε εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις των άρθρων 3 επ. του ΚΠολΔ. Κατά την Εφ.Πειρ 322/2007 (ο.π), διεθνή δικαιοδοσία αποκτά κάθε δικαστήριο κράτους μέλους της Δ.Σ αυτής (Λονδίνου) στο οποίο το πρώτον εισάγεται διαφορά από επιθαλάσσια αρωγή, δεδομένου ότι η επιθαλάσσια αρωγή πολλές φορές, λόγω κατεπείγουσας ανάγκης, συμφωνείται μέσω ασυρμάτου στα διεθνή ύδατα μεταξύ του πλοιάρχου του κινδυνεύοντος πλοίου και του πλοιάρχου του αρωγού πλοίου και παρέχεται επίσης στα διεθνή ύδατα, με επίκληση των διατάξεων των άρθρων 3 παρ.1 και 31 παρ. 3 ΚΠολΔ (περίπτωση θαλάσσιας αρωγής σε διεθνή ύδατα ανοικτά της Κρήτης από πλοίο ελληνικής σημαίας, ημεδαπής εταιρείας, σε πλοίο με σημαία νήσων Μάρσαλ).

4.- Βασικές προϋποθέσεις και έννοιες

Από τον πιο πάνω γενικό ορισμό της (επι)θαλάσσιας αρωγής, συνάγεται ότι οι βασικές έννοιες και προϋποθέσεις της είναι οι πράξεις και υπηρεσίες παροχής βοήθειας σε πλοίο ή περιουσιακό στοιχείο (επιχείρηση θαλάσσιας

αρωγής κατά τη διατύπωση της Δ.Σ Λονδίνου), ο κίνδυνος για το αντικείμενο της αρωγής και το ωφέλιμο αποτέλεσμα.

Ο ορισμός της επιχείρησης θαλάσσιας αρωγής κατά το άρθρο 1 περ.α της Δ.Σ Λονδίνου σημαίνει κάθε πράξη ή δραστηριότητα, που αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο, που βρίσκεται σε κίνδυνο σε οποιαδήποτε ύδατα, πλεύσιμα ή μη. Δεν απαιτείται κατά τον ορισμό αυτό η αρωγή να προέρχεται από άλλο πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα, όπως περιοριστικά όριζε το άρθρο 246 ΚΙΝΔ, αλλά αυτή μπορεί να προέρχεται εκτός από άλλο πλοίο, από την ξηρά, από τον αέρα (λ.χ. ελικόπτερο) ή από επισκευαστή –δύτη των υφάλων του πλοίου που ενεργεί μόνος του ή με άλλους στη θάλασσα. Οι πράξεις αρωγής δεν είναι δυνατόν να καθοριστούν εκ των προτέρων και δεν υπάρχει κλειστός αριθμός τους, αρκεί να γίνονται εκουσίως (αρχή της «voluntariness») από τον θαλάσσιο αρωγό (άρθρο 17 της Δ.Σ Λονδίνου). Δεν υπάγονται δηλαδή στην έννοια της θαλάσσιας αρωγής (και στα τρία ως άνω νομικά κείμενα) σωστικές υπηρεσίες που παρασχέθηκαν στο πλαίσιο νόμιμης ή συμβατικής υποχρέωσης, εφόσον η τελευταία είχε αναληφθεί από τον αρωγό πριν από την επέλευση του κινδύνου και πάντα εντός των συμβατικών ορίων. Ειδικότερα : α) ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου που διασώθηκε δεν έχουν δικαίωμα αμοιβής για τις σωστικές υπηρεσίες που παρείχαν στο πλοίο ή και στο φορτίο, διότι αυτές περιλαμβάνονται στη σύμβαση ναυτολόγησης (βλ. και ρητά άρθρο 249 παρ.1 ΚΙΝΔ), β) ο επιβάτης επιβατηγού πλοίου που παρείχε υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής σε αυτό, που συνέβαλαν και στη διάσωση της δικής του ζωής, αφού υποχρεούται να βοηθά το πλοίο και το φορτίο υπό τις οδηγίες του πλοιάρχου, γ) ο πλοηγός, διότι οι σωστικές πράξεις συνιστούν εκπλήρωση του υπηρεσιακού του καθήκοντος, εκτός αν πρόκειται για εξαιρετικές περιστάσεις που δεν περιλαμβάνονται στην πλοηγική σύμβαση και στα συνήθη καθήκοντα του, δ) ο ρυμουλκέας που με βάση σχετική σύμβαση (κατά τα ανωτέρω) υποσχέθηκε να εκτελέσει το έργο ρυμούλκησης και να αντιμετωπίσει χωρίς αμοιβή τους σχετικούς συνήθεις κινδύνους, εκτός αν οι περιστάσεις που αντιμετώπισε ήταν εξαιρετικές και σαφώς πέρα από το πλαίσιο της ως άνω σύμβασης ρυμούλκησης (Μ.Πρ.Πειρ. 1772/2004, Ναυτ.Δικ 4, 415, βλ. και τη σχετική ρύθμιση στο άρθρο 250 ΚΙΝΔ). Η έννοια του πλοίου κατά τη Δ.Σ

Λονδίνου (άρθρο 1 περ.β) είναι ευρύτερη από την αντίστοιχη του ΚΙΝΔ (άρθρο 1) και περιλαμβάνει κάθε κατασκευή που είναι ικανή για ναυσιπλοΐα, επομένως και το πλωτό ναυπήγημα, αλλά εξαιρούνται από την εφαρμογή της οι ως άνω κατασκευές, κατά τα άρθρα 3 και 4 της Δ.Σ αυτής (πλωτές εξέδρες, μονάδες γεώτρησης και κρατικά πλοία). Η έννοια του περιουσιακού στοιχείου στο οποίο παρασχέθηκε αρωγή είναι ευρύτατη (άρθρο 1 περ.γ Δ.Σ), περιλαμβάνει κάθε στοιχείο που βρίσκεται σε υδάτινο περιβάλλον (όχι όμως μόνιμα και σκόπιμα δεμένο με την ακτογραμμή) και δεν απαιτείται αυτό να είναι επί του πλοίου. Συνεπώς στην έννοια αυτή περιλαμβάνονται το φορτίο, οι αποσκευές, τα καύσιμα, τα όργανα πλεύσης και τα αλιευτικά όργανα, ακόμα και αν βρίσκονται σε προσαραγμένο πλοίο ή ναυάγιο (η Δ.Σ Λονδίνου σε αντίθεση με τον ΚΙΝΔ περιλαμβάνει και τη ναυαγίαίρεση –διάσωση κοινών ναυαγίων), ενώ δεν περιλαμβάνονται οι λιμενοβραχίονες, οι γέφυρες, οι τεχνητές νησίδες, καθώς και η ναυτική πολιτιστική περιουσία, κατά τα ανωτέρω.

Το στοιχείο του κινδύνου είναι θεμελιώδες για τη θαλάσσια αρωγή και τη διακρίνει από τη σύμβαση ρυμούλκησης. Ο κίνδυνος απώλειας ή βλάβης του βοηθούμενου πλοίου, πρέπει να είναι πραγματικός, έστω και μη άμεσος, αλλά αναμενόμενος με πιθανότητα (κατ' αντικειμενική εκτίμηση των πραγμάτων), 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 2001, 50). Επίσης είναι αρκετό το γεγονός ότι κατά το χρόνο που δόθηκε η βοήθεια, το αντικείμενο της να αντιμετώπισε 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 : α) η εγκατάλειψη του ταξιδιού, β) η χρήση των σημάτων κινδύνου, εφόσον με αυτά ζητείται βοήθεια εξαιτίας π.χ. των βλαβών του πλοίου, γ) ολική ή ουσιώδης απώλεια των μέσων πρόωσης με την παρούσα μείωση της ικανότητας του πλοίου να αντιπαραέλθει δυσκολίες, δ) η απώλεια αγκύρων και αλυσίδων κ.α (Εφ.Πειρ. 504/2015, ΝΟΜΟΣ, κρίθηκε λ.χ με την Μ.Πρ.Πειρ. 1772/2004, ο.π, ότι η

παροχή υπηρεσιών σε ακυβέρνητο πλοίο σε ήρεμες ατμοσφαιρικές συνθήκες δεν συνιστά θαλάσσια αρωγή αλλά ρυμούλκηση, ενώ με την Εφ.Πειρ. 204/2005, Ναυτ.Δικ 5, 187 κρίθηκε ότι οι υπηρεσίες σε ακυβέρνητο και προσαραγμένο πλοίο σε ταραγμένη θάλασσα συνιστούν κίνδυνο απώλειας και επιθαλάσσια αρωγή. Εφ.Πειρ. 906/2009, ΕΝΔ 2010,68: προσάραξη ιστιοφόρου στα αβαθή στη θαλάσσια περιοχή του Αγ. Κοσμά Αττικής σε ήρεμες ατμοσφαιρικές συνθήκες δεν συνιστά κίνδυνο). Στην έννοια του κινδύνου, κατά τη Δ.Σ Λονδίνου 1989 (άρθρα 1 περ. δ και 14), περιλαμβάνεται και η απειλή του περιβάλλοντος από το πλοίο ή το φορτίο του (και τα άλλα ως άνω περιουσιακά στοιχεία) μαζί με αυτά ή και αυτοτελώς και με οιονδήποτε τρόπο (φωτιά, μόλυνση, ρυπογόνες ουσίες, έκρηξη), πράγμα που αποτελεί καινοτομία της Δ.Σ αυτής σε σχέση με τα άλλα δύο ως άνω κείμενα (Εφ.Πειρ. 254/2014, ΕλλΔνη 2015, 524).

Τέλος, για να υπάρξει (επι)θαλάσσια αρωγή και διάσωση πρέπει να επιτευχθεί ωφέλιμο αποτέλεσμα (άρθρο 12 της Δ.Σ Λονδίνου), δηλαδή η ολική ή μερική διάσωση του αντικειμένου της αρωγής και οι σχετικές υπηρεσίες πρέπει να τελούν σε αιτιώδη σύνδεσμο με τη διάσωση που επιτεύχθηκε, με βάση την αρχή του αγγλοσαξωνικού δικαίου *no cure- no pay* που διέπει και τις δύο ως άνω Δ. Συμβάσεις, αλλά και τον ΚΙΝΔ. Χωρίς ωφέλιμο αποτέλεσμα, δεν οφείλεται αμοιβή στον αρωγό, εκτός αν συμφωνήθηκε διαφορετικά. Τέλος, αν παρασχεθεί αρωγή από πλοίο σε πλοίο του ίδιου πλοιοκτήτη, τότε αυτός δεν δικαιούται σχετικής αμοιβής (αφού συμπίπτουν σε αυτόν οι ιδιότητες του δανειστή και του οφειλέτη), τη δικαιούται όμως το πλήρωμα του αρωγού πλοίου (άρθρο 12 παρ.3 της Δ.Σ Λονδίνου, κατά λογική ερμηνεία).

5. Νομική φύση –Σύμβαση θαλάσσιας αρωγής

Για τη νομική φύση της επιθαλάσσιας αρωγής υπάρχει αμφισβήτηση. Κατά μία άποψη (Κοροτζής, Ναυτικό Δίκαιο, 3^{ος} τόμος, σελ. 347) αποτελεί σε κάθε περίπτωση ιδιόμορφη σύμβαση έργου που καταρτίζεται και σιωπηρά (ακόμα και όταν η άρνηση του δέκτη της βοήθειας είναι μη εύλογη), άποψη που συνάδει με το άρθρο 19 της Δ.Σ. Λονδίνου. Κατά άλλη άποψη πρέπει να διακρίνουμε στην αυτόκλητη θαλάσσια αρωγή που έχει χαρακτήρα διοίκησης αλλοτρίων και

στη συμβατική που αποτελεί σύμβαση έργου με συμπληρωματική εφαρμογή των σχετικών κανόνων του ΑΚ (Αντάπασης, θαλάσσια αρωγή και διάσωση, 1992, σελ. 461 επ). Η νομολογία ακολουθεί τη δεύτερη άποψη (Εφ. Πειρ. 504/2015, οπ, Εφ.Πειρ. 55/2008, ΕΝΔ 2008,136) και διακρίνει την αρωγή που διέπεται από τον νόμο (χωρίς τη σύναψη σύμβασης -αυτόκλητη), την αρωγή που διέπεται από σύμβαση που συνάφθηκε υπό την επήρεια του κινδύνου και την αρωγή που διέπεται από σύμβαση προγενέστερη του κινδύνου και εντός του πλαισίου αυτής. Η τελευταία, όπως προαναφέρθηκε, εξαιρείται (κατ' αρχάς) από τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου και την πληρωμή σχετικής αμοιβής, καθώς και από τα δύο άλλα ως άνω κείμενα (Δ.Σ Βρυξελλών και ΚΙΝΔ), αφού δεν γίνεται εκουσίως (αρχή της «voluntariness») από τον θαλάσσιο αρωγό (άρθρο 17 της Δ.Σ Λονδίνου). Στη διεθνή πρακτική, στη σύμβαση θαλάσσιας αρωγής έχουν ευρεία εφαρμογή τα σχετικά σχέδια συμβάσεων των Lloyd' s Standard Forms of Salvage Agreement (τελευταία έκδοση του 2011) που συνάδουν στα περισσότερα ζητήματα με την ως άνω Δ. Σύμβαση Λονδίνου και με τη βασική αρχή no cure- no pay.

Η σύμβαση θαλάσσιας αρωγής είναι άτυπη και καταρτίζεται ρητώς ή σιωπηρώς, στην τελευταία περίπτωση η συναίνεση συναίγεται από τη συμπεριφορά των μερών. Κατά το άρθρο 19 της Δ.Σ Λονδίνου, η κατάρτιση της συμφωνίας θεωρείται ότι υπάρχει, εκτός αν εκδηλώθηκε ρητή και εύλογη άρνηση (απαγόρευση κατά τη διατύπωση της διάταξης αυτής) του ενδιαφερόμενου δέκτη της αρωγής πλοιοκτήτη ή πλοίαρχου ή κυρίου περιουσιακού στοιχείου μόνο αν δεν βρίσκεται αυτό πάνω στο πλοίο. Εύλογη είναι η απαγόρευση όταν ο σώφρων πλοίαρχος ή άλλος δέκτης της αρωγής, υπό τις επικρατούσες περιστάσεις, θα την απεύθυνε στον επίδοξο αρωγό. Δηλαδή, εάν το πλοίο ήταν αντικειμενικά ικανό να σωθεί με τα δικά του μέσα, αμοιβή στον αρωγό, που παρά την άρνηση αυτή, παρείχε τις υπηρεσίες του, δεν οφείλεται (Κοροτζής, ο.π σελ. 440, Π.Πρ.Πειρ. 3647/2001, ο.π, ο σχετικός ισχυρισμός της εύλογης και ρητής άρνησης -απαγόρευσης αποτελεί καταλυτική ένσταση). Εάν δεν εκδηλώθηκε τέτοια αντίρρηση (ρητή και εύλογη συνάμα) παρέχεται δικαίωμα αμοιβής στον αρωγό για τις σωστικές υπηρεσίες που παρείχε, κατ' απόκλιση από το κοινό δίκαιο (άρθρο 167 ΑΚ) που θέλει έγκυρη αποδοχή (Εφ. Πειρ. 1171/1997, ο.π). Υποκείμενα της σύμβασης θαλάσσιας

αρωγής (κατά την ως άνω Δ.Σ Λονδίνου) είναι από τη μία πλευρά ο πλοιοκτήτης του δεχόμενου την αρωγή πλοίου, ο κύριος του μεταφερόμενου φορτίου, ο δικαιούχος του ναύλου (ο εκναυλωτής) ή άλλου περιουσιακού στοιχείου που κατά τα ανωτέρω βρίσκεται σε κίνδυνο και από την άλλη δικαιούχοι της αμοιβής είναι ο πλοιοκτήτης, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του αρωγού πλοίου, ενώ δικαιούχος είναι ο αντισυμβαλλόμενος αν η αρωγή παρέχεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις από την ξηρά ή τον αέρα (λ.χ ο δύτες). Αν το αρωγό πλοίο είναι κατ' επάγγελμα ναυαγοσωστικό, κατ' εξαίρεση την αμοιβή αυτή δικαιούται μόνο ο πλοιοκτήτης αυτού που το διατηρεί με αυξημένες δαπάνες σε ετοιμότητα και όχι ο πλοίαρχος του ή το πλήρωμα που αμείβονται ειδικά γι' αυτό (Εφ.Πειρ. 322/2007, ο.π). Αν το πλοίο δεν το εκμεταλλεύεται ο κύριος του, αλλά τρίτο πρόσωπο για ίδιον όφελος (εφοπλιστής), τότε αυτός είναι υπόχρεος και δικαιούχος αντίστοιχα για την αμοιβή αυτή, εκτός αν έχει άλλως συμφωνηθεί (Κοροτζής, ο.π σελ. 366). Περαιτέρω, λόγω του ότι η σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής συνάπτεται υπό δυσμενείς συνθήκες, όπου συνήθως δεν υπάρχει χρόνος για εκτενείς διαπραγματεύσεις και ευχερής επικοινωνία, ο πλοίαρχος θεωρείται εκ του νόμου (άρθρο 6 παρ.2 Δ.Σ Λονδίνου) νόμιμος αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη για τη σύναψη της, ενώ ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος είναι εκ του νόμου αντιπρόσωποι για τη σύναψη της για λογαριασμό του κυρίου των ως άνω περιουσιακών στοιχείων. Επίσης, λόγω των κατά κανόνα ασυνήθιστων, επικίνδυνων και πιεστικών αυτών συνθηκών υπό τις οποίες συνάπτεται η σύμβαση θαλάσσιας αρωγής, το άρθρο 7 της Δ.Σ Λονδίνου, αναγνωρίζει το δικαίωμα (ex tunc) ακύρωσης της ή τροποποίησης της (στο προσήκον μέτρο) με σχετική διαπλαστική δικαστική απόφαση (κατόπιν αγωγής, ανταγωγής ή ένστασης), όταν : α) η σύμβαση έχει συναφθεί κάτω από ανεπίτρεπτη επήρεια (ανεπίτρεπτος επηρεασμός της βούλησης με σωματική ή ψυχολογική βία, ουσιώδη πλάνη, ή απάτη) ή κάτω από την επήρεια κινδύνου και (σωρευτικά) οι όροι της είναι επαχθείς (υπέρμετρη διατάραξη τη ισορροπίας της σύμβασης), ή (διαζευκτικά) β) η αμοιβή, που προβλέπεται από τη σύμβαση, είναι υπερβολικά μεγάλη ή υπερβολικά μικρή σε σχέση με τις υπηρεσίες που πραγματικά παρασχέθηκαν. Με την απόφαση Ολ.ΑΠ 2/1991, (Ελλ.Δνη 1991,746) ακυρώθηκε, κατά το προϊσχύσαν δίκαιο (προ του κυρωτικού νόμου 2391/1996 της ως άνω Δ.Σ), σύμβαση θαλάσσιας αρωγής ως

αντίθετη στα χρηστά ήθη , με βάση τις γενικές διατάξεις των άρθρων 178 και 179 ΑΚ.

6.- Υποχρεώσεις των μερών

Κατά το άρθρο 8 της Δ.Σ Λονδίνου , ο αρωγός υποχρεούται έναντι του πλοιοκτήτη ή του κυρίου άλλου περιουσιακού στοιχείου, που βρίσκεται σε κίνδυνο: α) να εκτελεί την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής με την οφειλόμενη επιμέλεια («due care» στο πρωτότυπο κείμενο, αντιστοιχεί στην επιμέλεια του μέσου συνετού επιχειρηματία αρωγού, τεχνίτη, πλοίαρχου, δύτη, κοκ ανάλογα με την ειδικότητα του αρωγού, ενώ η μείωση της ευθύνης του είναι δυνατή στο πλαίσιο των άρθρων 332 και 334 ΑΚ), β) κατά την εκτέλεση της υποχρέωσης αυτής να λαμβάνει την απαραίτητη μέριμνα αποτροπής ή ελαχιστοποίησης της βλάβης προς το περιβάλλον, γ) να ζητάει βοήθεια από άλλους αρωγούς, όταν οι συνθήκες εύλογα το απαιτούν και δ) να δέχεται την παρέμβαση άλλων αρωγών, όταν αυτή εύλογα ζητείται από τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο του πλοίου ή τον κύριο άλλου περιουσιακού στοιχείου, που βρίσκεται σε κίνδυνο, υπό την προϋπόθεση όμως ότι το ποσό της αμοιβής του δεν θα επηρεάζεται, εάν αποδειχθεί ότι αυτό το αίτημα δεν ήταν εύλογο (δηλαδή έχει υποχρέωση να δεχθεί την παρέμβαση άλλου αρωγού όταν το ζητεί ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος του πλοίου που κινδυνεύει, πάντως αυτός που επιλήφθηκε πρώτος λαμβάνει πλήρη αμοιβή, αν η πρόσληψη και άλλου αρωγού δεν ήταν εύλογη). Επί πλέον ο πλοίαρχος (και όχι ο πλοιοκτήτης) υποχρεούται να παρέχει βοήθεια σε κάθε πρόσωπο που κινδυνεύει να χαθεί στη θάλασσα , στο μέτρο που μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο του πλοίου και των επιβαινόντων σε αυτό (άρθρο 10 Δ.Σ Λονδίνου), η δε υποχρέωση του αυτή από μόνη της δεν γεννά δικαίωμα αμοιβής , αν δεν συνδέεται με τη διάσωση περιουσιακού στοιχείου ή αποτροπή βλάβης του περιβάλλοντος (άρθρο 16 της Δ.Σ αυτής).

Αντίστοιχα, ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος του πλοίου, ή ο κύριος άλλου περιουσιακού στοιχείου που βρίσκεται σε κίνδυνο, υποχρεούνται έναντι του αρωγού: α) να συνεργάζονται πλήρως με αυτόν κατά τη διάρκεια της επιχείρησης αρωγής, β) στη διαδικασία αυτή, να λαμβάνουν την απαραίτητη μέριμνα, ώστε να αποτρέπουν ή ελαχιστοποιούν τη βλάβη του περιβάλλοντος,

και γ) όταν το πλοίο ή άλλο περιουσιακό στοιχείο έχει μεταφερθεί σε ένα ασφαλές μέρος να δέχεται να το παραλαμβάνει, όταν τούτο εύλογα ζητείται από τον αρωγό. Τέλος, η Δ. Σύμβαση αυτή δεν θίγει το δικαίωμα του ενδιαφερόμενου παράκτιου Κράτους να λαμβάνει μέτρα σύμφωνα με γενικά αναγνωρισμένες αρχές του διεθνούς δικαίου, προκειμένου να προστατεύσει τις ακτές του ή τα σχετικά με αυτές συμφέροντά του, από τη ρύπανση ή την απειλή ρύπανσης, ως επακόλουθο ενός ναυτικού ατυχήματος ή πράξεων που συνδέονται με ένα τέτοιο ατύχημα και οι οποίες εύλογα μπορεί να αναμένεται ότι θα έχουν σημαντικές βλαβερές συνέπειες, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος ενός παράκτιου Κράτους να δίνει οδηγίες σχετικά με την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής (άρθρο 9 της Δ.Σ Λονδίνου), σύμφωνα με όσα ορίζονται για την ελληνική επικράτεια στο Π.Δ 55/1998 (κωδικοποίηση κυρωτικών νόμων σχετικών Δ. Συμβάσεων για τη ρύπανση περιβάλλοντος, επιχείρηση απορρύπανσης).

7.- Κριτήρια αμοιβής αρωγού –διάδικοι –όριο αμοιβής (συντρέχον πταίσμα)

Τα κριτήρια αμοιβής του αρωγού καθορίζονται περιοριστικά στο άρθρο 13 της Δ.Σ του Λονδίνου, απηχούν το προγενέστερο ως άνω δίκαιο (Δ.Σ Βρυξελλών 1910 και ΚΙΝΔ), με στόχο την ενθάρρυνση των επιχειρήσεων θαλάσσιας αρωγής και με νέο κριτήριο αυτό της προστασίας του περιβάλλοντος. Τα κριτήρια αυτά αποτελούν μια σφαιρική οδηγία στο δικαστήριο ή στους διαιτητές, ενώ η σειρά τους δεν αποδίδει κάποιο ιδιαίτερο βάρος σε κάποιο από αυτά. Αυτά είναι : α) η διασωθείσα αξία του πλοίου και των άλλων περιουσιακών στοιχείων. Ως προς τα πράγματα γενικά αναφέρεται η διάταξη αυτή στην αγοραία αξία τους κατά το χρόνο αποπεράτωσης της σωστικής επιχείρησης που συνήθως συμπίπτει με την αγκυροβολία του πλοίου στο πρώτο λιμάνι καταφυγής (ειδικά για το φορτίο η αξία cif μείον των δαπανών επισκευής, μεταφοράς και μεταφόρτωσης αν υπάρχουν). Ως προς το πλοίο αναφέρεται στην αγοραία αξία του πλοίου πριν από το ατύχημα μειωμένη από το κόστος των αναγκαίων επισκευών για την πλήρη αποκατάσταση του, χωρίς τον υπολογισμό τυχόν επωφελούς χρονοναυλοσύμφωνου. Ως προς τα ναύλο αν δεν υπολογίζεται στο φορτίο –σπανίως στην πράξη- νοείται ο καθαρός ναύλος

κατά τις ειδικές ρυθμίσεις των άρθρων 156 επ ΚΙΝΔ). 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 (έννοια ξέχωρη και υπάλληλη σε σχέση με αυτή του ωφέλιμου αποτελέσματος ως προϋπόθεσης της αμοιβής του αρωγού, βλ. ως άνω και Εφ.Πειρ. 412/2004, ΕΝΔ 32,377), δ) η φύση και η έκταση του κινδύνου, ε) η επιτηδειότητα και οι προσπάθειες που κατέβαλε ο αρωγός για να σώσει το πλοίο (εδώ ο νομοθέτης εστιάζει στην καταβολή της προσπάθειας του αρωγού και όχι στο αποτέλεσμα), στ) ο χρόνος που διατέθηκε, οι δαπάνες (λ.χ αντικατάσταση εξοπλισμού, πληρωμή δύτη, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, διαφυγόντα κέρδη) και οι απώλειες που είχε ο αρωγός (στο πλοίο ή άλλα αντικείμενα του), ζ) ο κίνδυνος ευθύνης και άλλοι κίνδυνοι (λ.χ τραυματισμού ή απώλειας σκαφών και εξοπλισμού) τους οποίους διέτρεξε ο αρωγός ή ο εξοπλισμός του (με το ανεύθυνο πάντως του αρωγού –ναυλωτή έναντι του εκναυλωτή κατά το άρθρο 4 περ.ιβ Δ.Σύμβασης Βρυξελλών 1924- κανόνες Χάγης Βίσμπυ–Ν. 2107/1992 και το άρθρο 144 περ.ζ ΚΙΝΔ), 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, ιδίως επί επαγγελματιών αρωγών (ενδεικτικά : Εφ.Πειρ 504/2015, ο.π, Εφ.Πειρ. 254/2014, ΝΟΜΟΣ, Εφ.Πειρ 830/2008 ΕΝΔ 2009, 50, βλ. και Εφ.Πειρ. 519/2009, ΕΝΔ 2009,439: κατάσβεση πυρκαγιάς από αρωγό επαγγελματικό ναυαγοσωστικό). Περαιτέρω, κατά το άρθρο 13 παρ.2 εδ.α της Δ.Σ Λονδίνου όταν οι δέκτες της αρωγής είναι περισσότεροι (λ.χ πλοιοκτήτης, δικαιούχος του φορτίου ή του ναύλου) τότε υποχρεούνται να καταβάλουν μέρος της αμοιβής του αρωγού, ανάλογο προς την αξία του περιουσιακού τους στοιχείου που δασώθηκε. Η αξία αυτή καθορίζεται , κατά την κρατούσα γνώμη ,αφού δεν υπάρχει σχετική αναφορά στη Δ.Σ αυτή, σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν στα κριτήρια καθορισμού της αμοιβής, δηλαδή, για το διασωζόμενο περιουσιακό στοιχείο, ανάλογα με την αγοραία αξία του στον τόπο και χρόνο που περατώθηκαν οι υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής που συνήθως συμπίπτει με την αγκυροβολία του πλοίου στο πρώτο λιμάνι καταφυγής. Κατά το άρθρο 13 παρ.2 εδ. β της Δ.Σ αυτής (Λονδίνου) είναι δυνατόν το εσωτερικό δίκαιο να προβλέπει έναν μόνο υπεύθυνο –παθητικά νομιμοποιούμενο για την πληρωμή

της αμοιβής έναντι του αρωγού, ο οποίος κατόπιν αναγωγικά θα τη ζητήσει αναλογικά από τους λοιπούς υπόχρεους. Τέτοια διάταξη δεν υπάρχει στο ελληνικό δίκαιο (αν και στο προισχύσαν δίκαιο υπήρχε σχετική διχογνωμία, βλ. Αντάπαση, ο.π, σελ. 450 επ), αλλά μπορεί να υπάρξει σχετική συμφωνία κατά την κατάρτιση της σύμβασης θαλάσσιας αρωγής ότι ο πλοιοκτήτης καθίσταται απέναντι στον αρωγό μόνος υπόχρεος για την καταβολή της αμοιβής του, πράγμα που συχνά συμβαίνει στην πράξη, αφού ο αρωγός το μόνο πρόσωπο που καταρχήν γνωρίζει είναι αυτό του πλοιοκτήτη. Κατά το άρθρο 13 παρ.3 της Δ.Σ Λονδίνου οι αμοιβές των αρωγών, πλην τόκων και δικαστικών εξόδων, δεν μπορούν να υπερβούν την αξία των περιουσιακών στοιχείων που διασώθηκαν (Εφ.Πειρ. 194/2009, ΕΝΔ 2009, 417), με εξαίρεση του κανόνα αυτού στην επόμενη διάταξη του άρθρου 14, αν ο αρωγός απέτρεψε ή ελαχιστοποίησε την απειλούμενη ρύπανση περιβάλλοντος, με την επιδίκαση ειδικής αυξημένης αποζημίωσης. Ο κανόνας αυτός αφορά τόσο τις αμοιβές που έχουν καθοριστεί συμβατικά, όσο και αυτές που καθορίζονται από τους δικαστές ή τους διαιτητές. Εξ άλλου, αν οι αρωγοί είναι περισσότεροι, δηλαδή ως προς όλους συντρέχουν οι ως άνω βασικές προϋποθέσεις και δη το ωφέλιμο αποτέλεσμα, δικαιούνται όλοι αμοιβής και ο επιμερισμός της, κατά το άρθρο 15 παρ.1 της Δ.Σ αυτής, γίνεται με βάση τη συμβολή του καθενός και τα ως άνω κριτήρια του άρθρου 13 παρ.1 της Δ.Σ (Εφ.Πειρ. 480/2014, ΕλλΔνη 2015, 470, Πολ.Πρ.Πειρ. 3143/2003, ΕΕμπ.Δ 2004, 386).

Περαιτέρω, εκτός από την ενδοσυμβατική ή αδικοπρακτική ευθύνη του αρωγού έναντι του δέκτη της αρωγής για παράβαση της ως άνω υποχρέωσης του να εκτελεί την επιχείρηση με την οφειλόμενη επιμέλεια, προβλέπεται στο άρθρο 18 της Δ.Σ Λονδίνου ότι το συντρέχον ππαίσμα του θαλάσσιου αρωγού μπορεί να οδηγήσει σε μείωση ή αποστέρηση της αμοιβής του. Ειδικότερα, η Δ.Σ στη διάταξη αυτή αναφέρεται σε σφάλμα ή αμέλεια του αρωγού που πρέπει να ερμηνευθεί υπό τους όρους των άρθρων 330 και 336 ΑΚ (ως υπαιτιότητα, ήτοι δόλος ή αμέλεια έως και το βαθμό της ελαφράς αφηρημένης αμέλειας) που πρέπει πάντως να κριθεί με επιείκεια, δεδομένων των ιδιαίτερων και δυσχερών συνθηκών στις οποίες παρέχεται η επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής. Δεύτερο κριτήριο της διάταξης αυτής είναι ότι οι επιχειρήσεις της θαλάσσιας αρωγής έγιναν απαραίτητες ή δυσχερέστερες εξ αιτίας υπαίτιας συμπεριφοράς του

αρωγού (βλ. ισχυρισμό στην Εφ.Πειρ. 540/1994, ΕΝΔ 22, 430: καθυστέρηση εκ προθέσεως στην άφιξη των αρωγών πλοίων στο δεξαμενόπλοιο που κινδύνευε). Τρίτο κριτήριο είναι η απάτη του αρωγού ή γενικά η ανέντιμη συμπεριφορά του (όπως η απειλή, η απόκρυψη ουσιωδών πληροφοριών κατά τη σύναψη της σύμβασης αρωγής, η κλοπή περιουσιακών στοιχείων από το πλοίο που κινδυνεύει, η αδικαιολόγητη απομάκρυνση άλλων αρωγών από το πλοίο που κινδύνευε). Συνέπεια του συντρέχοντος πταίσματος του αρωγού είναι η αποστέρηση του συνόλου ή μέρους της αμοιβής του, κατά την κρίση του δικαστηρίου, με βάση τη βαρύτητα του πταίσματος και τη διακινδύνευση (και όχι κατ' ανάγκη τη βλάβη) που επέφερε η συμπεριφορά του αρωγού, το δε πταίσμα κάποιου μέλους του πληρώματος επιβαρύνει και τους λοιπούς, διότι το πλοίο θεωρείται ως μία οικονομική και τεχνική ενότητα (η άποψη αυτή αμφισβητείται, βλ. Κοροτζή, ο.π σελ. 436).

8.- Ειδική αποζημίωση από την απειλή της βλάβης του περιβάλλοντος

Κατά την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής σοβαρό ενδεχόμενο είναι να προκληθεί βλάβη περιβάλλοντος, κυρίως ρύπανση από μεταφερόμενα καύσιμα ή τα καύσιμα του πλοίου και ο αρωγός αντιμετωπίζει τον κίνδυνο να θεωρηθεί συνυπεύθυνος για τη ρύπανση αυτή και να υποστεί σχετικές βαριές κυρώσεις. Το ως άνω κριτήριο (παρ.1 β) του άρθρου 13 για τον καθορισμό αμοιβής, δεν αποτελεί ικανό κίνητρο για τον αρωγό, ώστε να αναλάβει το έργο της διάσωσης. Στις προπαρασκευαστικές εργασίες για τη σύναψη της Δ.Σ Λονδίνου έγινε προσπάθεια να συμβιβαστούν τα αντιτιθέμενα συμφέροντα, κυρίως των ασφαλιστών του πλοίου (P & I clubs) και των ασφαλιστών του φορτίου και θεσπίστηκε, ως αποτέλεσμα συμβιβασμού, η σχετική πολύπλοκη διάταξη του άρθρου 14 της Δ.Σ Λονδίνου για την ειδική αποζημίωση του αρωγού από την απειλή ή την αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της βλάβης του περιβάλλοντος (όχι μόνο από πετρελαιοειδή αλλά γενικά από κάθε πηγή), διαφορετική από την αμοιβή του άρθρου 13, κατά παρέκκλιση από τη βασική ως άνω αρχή no cure – no pay (ωφέλιμο αποτέλεσμα) στη βασική της μορφή (άρθρο 14 παρ.1), με υπόχρεο αυτής μόνο τον πλοιοκτήτη και τον ασφαλιστή του (P & I club). Οι προϋποθέσεις γένεσης του δικαιώματος στην αποζημίωση αυτή, στη βασική

της μορφή (άρθρο 14 παρ.1 Δ.Σ Λονδίνου) είναι οι εξής : α) η απειλή πρόκλησης βλάβης στο περιβάλλον. Η έννοια της βλάβης του περιβάλλοντος από το πλοίο ή το φορτίο του, περιέχεται στο άρθρο 1 περ.δ της Δ.Σ Λονδίνου και πρέπει να είναι ουσιώδης και το περιστατικό σοβαρό (αποκλείονται δηλαδή οι ασήμαντες βλάβες από συνήθεις κινδύνους) και αφορά στα παράλια και τα εσωτερικά ύδατα (αιγιαλίτιδα ζώνη). Β) Διεξαγωγή σχετικής επιχείρησης αρωγής. Δεν ενδιαφέρει, όπως προαναφέρθηκε, στη βασική αποζημίωση αυτή, αν επιτεύχθηκε ωφέλιμο αποτέλεσμα, αν δηλαδή οι σχετικές ενέργειες του αρωγού ήταν επιτυχείς και οδήγησαν στην αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της βλάβης του περιβάλλοντος, αρκεί οι ενέργειες του να έγιναν όσο διαρκούσε η απειλή του περιβάλλοντος. Γ) Ενέργεια δαπανών από τον αρωγό. Οι δαπάνες αυτές είναι εύλογες, περιορισμένες, έκτακτης φύσης και σε αιτιώδη σύνδεσμο γενικά με την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής και όχι κατ' ανάγκη μόνο με την αποτροπή της βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος (λ.χ ανάλωση καυσίμων για να σπεύσει ο αρωγός στον τόπο του ατυχήματος). Δ) Αποτυχία απόληψης αμοιβής ίσης με την ειδική αποζημίωση, δηλαδή ως (αρνητική) προϋπόθεση είναι να αποτύχει ο αρωγός να λάβει αμοιβή, κατά τους όρους του άρθρου 13, ίση τουλάχιστον προς την ειδική αποζημίωση που καθορίζεται κατά το άρθρο 14 της Δ.Σ αυτής. Αν έχει προηγηθεί δικαστική ή διαιτητική απόφαση ή συμβιβασμός των μερών ως προς την αμοιβή του αρωγού, τότε υπάρχει δέσμευση για τον καθορισμό (ως προς το ύψος της) της ειδικής αποζημίωσης του άρθρου 14. Η ειδική αυτή αποζημίωση (βασική ειδική αποζημίωση) υπολογίζεται με βάση τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε ο αρωγός και (επί πλέον) επιδικάζεται ένα λογικό ποσοστό αποζημίωσης του για το προσωπικό και τον εξοπλισμό που χρησιμοποίησε στην επιχείρηση αυτή, με βάση τα κριτήρια του εγκαίρου των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν, τη δυνατότητα διάθεσης του εξοπλισμού και το βαθμό ετοιμότητας και επάρκειας του εξοπλισμού αυτού (άρθρο 14 παρ.3 της Δ.Σ αυτής), ενώ στη συνέχεια αφαιρείται το ποσό της αμοιβής του αρωγού που επιδικάστηκε κατά το άρθρο 13 της Δ.Σ ή που (αν δεν έχει προηγουμένως καθοριστεί) καθορίζεται για πρώτη φορά με βάση το άρθρο αυτό (13 της Δ.Σ). Η αποζημίωση αυτή μπορεί να αυξηθεί κατά το άρθρο 14 παρ.2 της Δ.Σ (αυξημένη ειδική αποζημίωση), αν όντως υπήρξε ωφέλιμο αποτέλεσμα (ήτοι αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της βλάβης του περιβάλλοντος, μέχρι του ορίου του 30% (επί πλέον) των δαπανών

στις οποίες υποβλήθηκε ο αρωγός (ως βασική ειδική αποζημίωση), ή κατά την κρίση του δικαστηρίου, σε εξαιρετικές περιπτώσεις (μεγάλη ωφέλεια για το περιβάλλον και σημαντικές προσπάθειες του αρωγού) με βάση τα ως άνω δέκα κριτήρια του άρθρου 13 παρ.1 Δ.Σ μπορεί να την αυξήσει έως το 100% των δαπανών αυτών (της βασικής ειδικής αποζημίωσης). Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι στα ως άνω σχέδια συμβάσεων (L.O.F 2011) προβλέπεται η ρήτρα Scorpic, με βάση την οποία ο υπολογισμός της ειδικής αποζημίωσης αυτής γίνεται με άλλον τρόπο (περιορισμένα) κατ'απόκλιση των όρων του άρθρου 14 της Δ.Σ αυτής (και χωρίς τους περιορισμούς των ακτών και εσωτερικών υδάτων ή της απειλής βλάβης του περιβάλλοντος), αλλά έχει συμβατική και μόνο ισχύ (για τα ζητήματα αυτά βλ. μελέτη Λ. Ζυγούρου, η ειδική αποζημίωση στο δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής, 2015, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη).

Εξ άλλου, ο αρωγός είναι δυνατό (κατά την κρίση του δικαστηρίου) να αποστερηθεί όλη ή μέρος της ειδικής αυτής αποζημίωσης, αν από υπαιτιότητα του (μέχρι και την ελαφρά αφηρημένη αμέλεια του) απέτυχε να αποτρέψει ή να περιορίσει τη βλάβη του περιβάλλοντος (άρθρο 14 παρ.5 της Δ.Σ Λονδίνου).

9.- Σχέση της ειδικής αποζημίωσης με την αμοιβή του αρωγού. Σχέση με αποζημίωση από άλλες Δ.Σ για τη θαλάσσια ρύπανση

Η αμοιβή του θαλάσσιου αρωγού κατά το άρθρο 13 Δ.Σ Λονδίνου, αφορά στη διάσωση πλοίου και άλλων περιουσιακών στοιχείων (φορτίου και ναύλου) και καταβάλλεται από τον δέκτη της αρωγής (κατά κανόνα πλοιοκτήτη, δικαιούχο του φορτίου ή του ναύλου) και τον ασφαλιστή του, με βάση τα ως άνω δέκα κριτήρια της παρ.1 και την αρχή του ωφέλιμου αποτελέσματος (no cure -no pay), η δε επιδίκαση της προηγείται κατά κανόνα αυτής της ειδικής αποζημίωσης του άρθρου 14 Δ.Σ Λονδίνου και έχει πάντα ως όριο την αξία των διασωθέντων αγαθών . Η ειδική αυτή αποζημίωση (άρθρου 14) επιδικάζεται κατά του πλοιοκτήτη και του ασφαλιστή του σε περίπτωση απειλής βλάβης περιβάλλοντος με βάση τις σχετικές δαπάνες, είναι διαρθρωμένη σε βασική και επαυξημένη σε δύο κλιμάκια, για την βασική δεν ισχύει η αρχή του ωφέλιμου αποτελέσματος και για την επαυξημένη (σε αποτροπή ή περιορισμό της βλάβης του περιβάλλοντος) ισχύει το ως άνω ποσοτικό όριο του 30% και 100% , ενώ

καταβάλλεται μόνο στην έκταση που είναι μεγαλύτερη από την αμοιβή του αρωγού, κατά το άρθρο 13 της Δ.Σ αυτής.

Τέλος, η σχέση της ειδικής αποζημίωσης του άρθρου 14 Δ.Σ Λονδίνου 1989 με τη βασική Δ.Σύμβαση Βρυξελλών 1969 για την αστική ευθύνη της ρύπανσης από υδρογονάνθρακες όπως ισχύει (Ν. 314/1976 και Ν. 743/1977, κωδικοποίηση με το Π.Δ 55/1998) και τη Δ. Σύμβαση Λονδίνου 2001 για την αστική ευθύνη από πετρέλαιο κίνησης του πλοίου (Ν. 3393/2005), είναι ότι το άρθρο 14 Δ.Σ Λονδίνου 1989 εφαρμόζεται μόνο όταν η αποτροπή της ρύπανσης συνδέεται με τον πρωταρχικό σκοπό της διάσωσης του πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου και όχι όταν πρωταρχικός σκοπός του διασώστη είναι η αποτροπή της ρύπανσης (Εφ.Πειρ. 254/2014, ο.π).

10.- Επιμερισμός της αμοιβής του αρωγού

Κατά τη διάταξη του άρθρου 15 παρ.2 της ως άνω Δ. Σύμβασης Λονδίνου 1989 ο επιμερισμός μεταξύ του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου και των άλλων προσώπων, που υπηρετούν σε καθένα από τα αρωγά πλοία, καθορίζεται από το δικαίωμα της σημαίας του πλοίου. Εάν η αρωγή δεν παρασχέθηκε από πλοίο, ο επιμερισμός καθορίζεται από το δικαίωμα, που διέπει τη σύμβαση μεταξύ του αρωγού και των προστηθέντων από αυτόν. Αν το αρωγό πλοίο έχει ελληνική σημαία, κατά τη διάταξη του άρθρου 251 ΚΙΝΔ που εφαρμόζεται κατά τη ρητή αυτή παραπομπή, το ήμισυ της αμοιβής ανήκει στον πλοιοκτήτη, το τέταρτο στον πλοίαρχο και το υπόλοιπο τέταρτο στο πλήρωμα. Ειδικά για το πλήρωμα η αμοιβή αυτή (το $\frac{1}{4}$) κατανέμεται με βάση πίνακα που συντάσσεται από τον πλοίαρχο, κατά το λόγο της προσωπικής συμβολής καθενός στο ωφέλιμο αποτέλεσμα (Εφ.Πειρ. 318/2010, ΕΝΔ 2011, 49, Εφ.Πειρ. 455/2008, ΕΝΔ 2009,55 : αναγκαστική ομοδικία μεταξύ τους). Αντίθετη συμφωνία είναι άκυρη για λόγους προστασίας των ναυτικών. Σχετική αμφισβήτηση για τον πίνακα αυτό λύνεται από τις λιμενικές ή προξενικές αρχές και τελικά από το δικαστήριο κατά τη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων. Κατά το άρθρο 255 ΚΙΝΔ ο πλοίαρχος εκπροσωπεί τα μέλη του πληρώματος και στις δικαστικές αρχές, εφόσον αυτά δεν παρίστανται διαφορετικά, δηλαδή μπορεί να ασκηθεί η σχετική αγωγή μόνο επ' ονόματι του πλοιάρχου για όλο το πλήρωμα (Εφ.Πειρ.

906/2009, ΕΝΔ 2010, 68, Εφ.Πειρ. 55/2008, ο.π). Αν η θαλάσσια αρωγή παρασχέθηκε από επαγγελματικό ναυαγοσωστικό που κατέχει την ειδική άδεια κατά το άρθρο 189 παρ.1 Κ.Δ.Ν.Δ (που έχει τον κατάλληλο εξοπλισμό και παρέχει κατ' επάγγελμα και κατά τρόπο συνήθη υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής και όχι συμπτωματικά, Α.Π 1643/1983, ΕΝΔ 12, 425, ανεξάρτητα αν ενίοτε κάνει και ρυμουλκώσεις), κατά τα προαναφερόμενα, μόνο ο πλοιοκτήτης δικαιούται αμοιβή αρωγής.

Αν η αρωγή δεν παρασχέθηκε από πλοίο, εφαρμοστέο είναι το δίκαιο που διέπει τις ενοχές σύμβασης μεταξύ του αρωγού και των προστηθέντων αυτού, δηλαδή των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκπλήρωση της παροχής του (εργάτες, υπαλλήλους), σύμφωνα με τον κανονισμό Ε.Ε Ρώμη Ι (593/2008) για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές.

11.- Παραγραφή αξιώσεων

Κατά το άρθρο 23 παρ.1 της Δ.Σύμβασης Λονδίνου 1989 (Ν. 2391/1996) καθιερώνεται διετής παραγραφή για κάθε αξίωση που προβλέπεται σε αυτή (όπως της αμοιβής του αρωγού, της ειδικής αποζημίωσης του άρθρου 14), χωρίς να καταλαμβάνεται από αυτή η αξίωση του άρθρου 7 για ακύρωση της σύμβασης που δεν αφορά σε πληρωμή κάποιου ποσού. Η παραγραφή αυτή αρχίζει από την ημέρα τερματισμού της επιχείρησης θαλάσσιας αρωγής (και όχι κατά το άρθρο 291 παρ.1 ΚΙΝΔ από το τέλος του έτους που αφορά) και εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις του ΑΚ για την αναστολή και διακοπή της παραγραφής (άρθρα 255 επ ΑΚ). Η παραγραφή αυτή μπορεί να παραταθεί με δήλωση του καθ' ου η αξίωση προς τον υπέρ ου η αξίωση – ενάγοντα, ακόμα και άτυπη, εντός του χρόνου παραγραφής και πάνω από μία φορές. Τέλος, όταν ο υπόχρεος ικανοποίησε το θαλάσσιο αρωγό και έχει δικαίωμα αναγωγής κατά τρίτου (λ.χ συνυπόχρεου στην αμοιβή, συνυπεύθυνου για το ατύχημα), η αξίωση του είναι δυνατόν να ασκηθεί και μετά τον ως άνω χρόνο παραγραφής, εφόσον κάτι τέτοιο προβλέπεται από τη *lex fori*.

12.- Ναυτικό προνόμιο –ασφαλιστικά μέτρα- παροχή ασφάλειας

Κατά το άρθρο 20 παρ.1 της Δ.Σύμβασης του Λονδίνου 1989, το ζήτημα του εάν η αξίωση για θαλάσσια αρωγή εξοπλίζεται από προνόμιο και σε ποια έκταση, αφήνεται προς ρύθμιση στον εθνικό νομοθέτη, με εφαρμοστέο δίκαιο, κατ' αρχήν, αυτό της σημαίας του πλοίου (Εφ.Πειρ. 411/2014, ΕλλΔνη 2015, 490). Κατά το άρθρο 205 παρ.1 γ ΚΙΝΔ τα έξοδα και οι αμοιβές του θαλάσσιου αρωγού κατατάσσονται προνομιακά στην τρίτη τάξη πριν από τις απαιτήσεις αποζημίωσης εξ αιτίας σύγκρουσης ή πρόσκρουσης πλοίου (Εφ.Πειρ. 55/2016, ο.π, Εφ.Πειρ. 519/2009, ΕΝΔ 2009, 439). Κατά την κρατούσα άποψη , η ειδική αποζημίωση του άρθρου 14 δεν εξοπλίζεται με προνόμιο, αφού κάτι τέτοιο δεν αναφέρεται ρητά στη διάταξη αυτή του ΚΙΝΔ (που προϋπήρχε όμως της Δ.Σ αυτής) που πρέπει άλλωστε λόγω της φύσης της να ερμηνεύεται στενά (βλ. Κοροτζή, ο.π, σελ. 443, με τις εκεί παραπομπές). Πάντως, κατά το άρθρο 20 παρ.2 Δ.Σ αυτής είναι δυνατό ο αρωγός να αποκρουστεί στην άσκηση του προνομίου του, αν ο δέκτης του παρέχει επαρκή ασφάλεια που πρέπει να καλύπτει τόκους και έξοδα (λ.χ με την παροχή εγγυητική επιστολής αξιόχρεης τράπεζας).

Κατά ρητή πρόβλεψη της Δ.Σύμβασης αυτής (άρθρα 21, 22), κατόπιν αίτησης του αρωγού, μπορεί να επιδικαστεί η παροχή ικανοποιητικής ασφάλειας από τον υπόχρεο πληρωμής της αμοιβής ή ειδικής αποζημίωσης (πλοιοκτήτη , δικαιούχο του φορτίου ή του ναύλου) που θα περιλαμβάνει τόκους και έξοδα, με την μορφή ασφαλιστικών μέτρων λ.χ εγγυοδοσίας (άρθρο 704 ΚΠολΔ). Επίσης προβλέπεται ρητά και η προσωρινή επιδίκαση εύλογου και δίκαιου μέρους της αμοιβής του αρωγού (άρθρο 22 της Δ.Σ αυτής) κατά τα άρθρα 728 επ ΚΠολΔ, εφόσον δεν αντίκεινται στις ειδικές ρυθμίσεις της Δ.Σ αυτής, που αφαιρείται από τη συνολική αμοιβή που θα επιδικαστεί κατά την τακτική διαδικασία. Ειδικά για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων, εφαρμόζεται η Δ. Σύμβαση Βρυξελλών 1952 (Ν.Δ 4570/1966) που την αμοιβή θαλάσσιας αρωγής την εντάσσει (κατά το άρθρο 1 περ.γ) στην έννοια της θαλάσσιας απαίτησης, με βάση την οποία επιτρέπεται η συντηρητική κατάσχεση πλοίου (άρθρο 4 της Δ. Σύμβασης αυτής). Επί πλέον, με το άρθρο 21 παρ.3 Δ.Σ Λονδίνου αναγνωρίζεται κατ' ουσίαν δικαίωμα επίσχεσης του αρωγού στο διασωθέν περιουσιακό στοιχείο, αφού επιβάλλεται στον πλοιοκτήτη η υποχρέωση να μην επιτρέψει τη μετακίνηση του πλοίου και του φορτίου από το

λιμάνι καταφυγής , χωρίς τη συγκατάθεση του αρωγού του, μέχρι να του παρασχεθεί ικανοποιητική ασφάλεια, ενώ στο άρθρο 22 παρ.2 της Δ.Σ αυτής αναγνωρίζεται η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια, πριν την παράδοση του φορτίου, ώστε να υπάρξει ικανοποιητική ασφάλεια έναντι του αρωγού από τους δικαιούχους του φορτίου. Κατά τα λοιπά, οι σχέσεις πλοιοκτήτη και δικαιούχων (παραληπτών) του φορτίου καθορίζονται στο πλαίσιο για την κοινή αβαρία, κατά τα προαναφερόμενα. Από τα ασφαλιστικά μέτρα, την κατάσχεση ή την κατακράτηση εξαιρούνται τα κρατικά φορτία που έχουν ασυλία κατά το διεθνές δίκαιο και τα φορτία που έχουν δωρηθεί από ένα κράτος για ανθρωπιστικούς σκοπούς (άρθρα 25 και 26 της Δ.Σ). Τέλος, ως προς τους τόκους για τις αξιώσεις από τη Σύμβαση (εκ των άρθρων 13,14,20,22) εφαρμόζεται, κατά το άρθρο 24 της Δ.Σ αυτής, η *lex fori* (Εφ.Πειρ. 322/2007, ο.π, τόκοι κατά το άρθρο 111 ΕισΝΑΚ ως αμφιμερώς εμπορική πράξη από την παροχή της συμβατικής αξίωσης θαλάσσιας αρωγής).

Επίλογος

Η Δ.Σύμβαση Λονδίνου 1989 που εφαρμόζεται στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων της θαλάσσιας αρωγής, είναι λεπτομερής σε πολλά ζητήματα και με καινοτομίες σε σχέση με την παλαιά Δ.Σ Βρυξελλών 1910 (λ.χ ειδική αποζημίωση για την απειλή περιβάλλοντος του αρ. 14), πέτυχε σε μεγάλο βαθμό το στόχο της για παγκόσμια ομοιομορφία στα ζητήματα θαλάσσιας αρωγής, αφήνοντας πάντως, λόγω νομοτεχνικών δυσκολιών, κάποια ζητήματα ανοικτά στον εθνικό νομοθέτη (λ.χ τον καθορισμό της έννοιας του πταίσματος, του σφάλματος, των τόκων, τον επιμερισμό της αμοιβής του αρωγού) που ίσως θα έπρεπε να τα καθορίσει, προς μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου και ομοιομορφία (ιδίως στο θέμα του πταίσματος -υπαιτιότητας). Από την άλλη ο Έλληνας νομοθέτης επέλεξε, για λόγους ευκολίας, να μην εντάξει τη Δ.Σύμβαση αυτή στον κορμό του ΚΙΝΔ, ως θα όφειλε, για λόγους συστηματικούς, καθιστώντας έτσι ακόμα μεγαλύτερη την ανάγκη για τη θέσπιση νέου ΚΙΝΔ, ολοκληρωμένου, που θα καταλαμβάνει όλους τους θεσμούς και τις εξελίξεις στο ναυτικό δίκαιο που εκ της φύσης του (συχνή αλλαγή εννόμων τάξεων από το πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες) έχει οικουμενικό χαρακτήρα.

