

Λουκάς Ι. Ζυγούρος  
Δικηγόρος, ΔΝ, LL.M

# Η ΕΙΔΙΚΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ

Πρόλογος: Λία Ι. Αθανασίου







# Η ΕΙΔΙΚΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ

Η ειδική αποζημίωση στο δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής  
Λουκάς Ι. Ζυγούρος

ISBN 978-960-562-469-9

Σύμφωνα με το Ν. 2121/93 για την Πνευματική Ιδιοκτησία απαγορεύεται η αναδημοσίευση και γενικά η αναπαραγωγή του παρόντος έργου, η αποθήκευσή του σε βάση δεδομένων, η αναμετάδοσή του σε ηλεκτρονική ή οποιαδήποτε άλλη μορφή και η φωτοανατύπωσή του με οποιονδήποτε τρόπο, χωρίς γραπτή άδεια του εκδότη.

#### ΔΗΛΩΣΗ ΕΚΔΟΤΙΚΟΥ ΟΙΚΟΥ

Το περιεχόμενο του παρόντος έργου έχει τύχει επιμελούς και αναλυτικής επιστημονικής επεξεργασίας. Ο εκδοτικός οίκος και οι συντάκτες δεν παρέχουν διά του παρόντος νομικές συμβουλές ή παρεμφερείς συμβουλευτικές υπηρεσίες, ουδενμία δε ευθύνη φέρουν για τυχόν ζημία τρίτου λόγω ενέργειας ή παράλειψης που βασίστηκε εν όλω ή εν μέρει στο περιεχόμενο του παρόντος έργου.

Art Director: Γιάννης Μαμαλούκος  
Υπεύθυνος Παραγωγής: Ανδρέας Μενούνος  
Φωτοστοιχειοθεσία: Θεώνη Χαραλαμπίκη  
Παραγωγή: NB Production AM220915M23



ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Μαυρομιάλη 23, 106 80 Αθήνα

Τηλ.: 210 3678 800 • Fax: 210 3678 819

<http://www.nb.org> • e-mail: [info@nb.org](mailto:info@nb.org)

Αθήνα: Μαυρομιάλη 2, 106 79 • Τηλ.: 210 3607 521

Πειραιάς: Φίλωνος 107-109, 185 36 • Τηλ: 210 4184 212

Πάτρα: Κανάρη 15, 262 22 • Τηλ.: 2610 361 600

Θεσ/νίκη: Φράγκων 1, 546 26 • Τηλ.: 2310 532 134



member of Europe's 500  
dynamic entrepreneurs



Committed to excellence

© 2015, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

## Η ΕΙΔΙΚΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ



The Special Compensation in the Law of Salvage

Loukas I. Zygouros

ISBN 978-960-562-469-9

**COPYRIGHT**

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, without the prior permission of NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A., or as expressly permitted by law or under the terms agreed with the appropriate reprographic rights organisation. Enquiries concerning reproduction which may not be covered by the above should be addressed to NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A. at the address below.

**DISCLAIMER**

The content of this work is intended for information purposes only and should not be treated as legal advice. The publication is necessarily of a general nature; NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A. makes no claim as to the comprehensiveness or accuracy of the information provided; Information is not offered for the purpose of providing individualized legal advice. Professional advice should therefore be sought before any action is undertaken based on this publication. Use of this work does not create an attorney-client or any other relationship between the user and NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A. or the legal professionals contributing to this publication.



NOMIKI BIBLIOTHIKI

23, Mavromichali Str., 106 80 Athens Greece  
Tel.: +30 210 3678 800 • Fax: +30 210 3678 819  
<http://www.nb.org> • e-mail: [info@nb.org](mailto:info@nb.org)



member of Europe's 500  
dynamic entrepreneurs



© 2015, NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A.

*Στη μνήμη της μητέρας μου Ευσταθίας  
ως ελάχιστο φόρο τιμής και ευγνωμοσύνης  
για όλα όσα μου προσέφερε*





## ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ

Η παρούσα μελέτη στοχεύει στην ερμηνευτική προσέγγιση του άρθρου 14 της Διεθνούς Σύμβασης του 1989 για την επιθαλάσσια αρωγή. Η ενασχόληση με την ειδική αποζημίωση του θαλάσσιου αρωγού παρουσιάζει ιδιαίτερο θεωρητικό αλλά και αυξημένο πρακτικό ενδιαφέρον. Το περιεχόμενο και η λειτουργία της ειδικής αποζημίωσης έχει αποτελέσει την αφορμή, τα τελευταία χρόνια, για την έναρξη ενός «ζωηρού» επιστημονικού διαλόγου, σε διεθνές μάλιστα επίπεδο, τόσο σχετικά με την αποτελεσματικότητα όσο και την αναγκαιότητά της.

Από τη μία πλευρά οι πλοιοκτήτες, οι διασώστες και οι ασφαλιστές επιχειρηματολογούν υπέρ ή κατά της ειδικής αποζημίωσης ανάλογα με τα συμφέροντά τους και από την άλλη, η μεν θεωρία στέκεται κριτικά απέναντι στη ρύθμισή της, η δε βρετανική νομολογία στη υπόθεση «*The Nagasaki Spirit*» επιχείρησε να εξειδικεύσει τα επιμέρους ζητήματα που ανέκυψαν, κατ' άλλους με τρόπο αρκετά ικανοποιητικό κατ' άλλους όχι.

Έχοντας υπόψη τα δεδομένα αυτά έγραψα την ανά χείρας μελέτη σε συνθήκες εξαιρετικά δύσκολες δεδομένου των πολύ σοβαρών προβλημάτων υγείας που αντιμετώπισε η μητέρα μου, στην αντιμετώπιση και διαχείριση των οποίων αφιέρωσα ένα πολύ μεγάλο μέρος του χρόνου μου.

Στην προσπάθεια, όμως, αυτή δεν ήμουν μόνος. Θα ήταν, συνεπώς, μεγάλη παράλειψη να μην ευχαριστήσω την οικογένειά μου, πρωτίστως, τη σύζυγό μου Παναγιώτα για την αδιάλειπτη συμπαράσταση και την αμέριστη στήριξή της στις πολλές και μεγάλες δυσκολίες που παρουσιάστηκαν κατά τη συγγραφή της μελέτης. Είναι απολύτως βέβαιο ότι χωρίς τη βοήθεια αλλά και την ώβεια υπομονή της δεν θα τα είχα καταφέρει.

Επίσης, πρέπει να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στα παιδιά μου Ιωάννη και Ευσταθία-Εφραιμία-Αλίκη για την κατανόηση που έδειξαν όλο αυτό το διάστημα της συγγραφής αλλά και την συνεχή ενθάρρυνσή τους προκειμένου να ευοδωθεί η προσπάθεια.

Ιδιαίτερη μνεία οφείλω να κάνω στον πατέρα μου Ιωάννη και τον αδερφό μου Αθανάσιο για την συνεχή παρότρυνση και την ειλικρινή υποστήριξή τους σε όλα τα στάδια της συγγραφής. Χωρίς τη συμπαράστασή τους η μονογραφία δεν θα είχε ολοκληρωθεί.

Ομοίως, τα λόγια είναι φτωχά και δεν αποδίδουν πλήρως το μέγεθος της οφειλόμενης, ανυπόκριτης ευγνωμοσύνης μου προς τον *Γερ. Αν. Κουστένη*, ο οποίος με παρότρυνε ουσιαστικά και αποφασιστικά να συνεχίσω τη συγγραφική μου δραστηριότητα. Θα ήμουν, συνεπώς, αγνώμων εάν δεν υπογράμμιζα την ανεκτίμητη συμβολή του στην ολοκλήρωση της παρούσας μελέτης. Υπήρξε για ακόμα μία φορά πολύτιμος συμπαραστάτης και συνοδοιπόρος σε όλα τα στάδια της προσπάθειας που καταβλήθηκε. Η συνεχής εμπιστοσύνη του προς το πρόσωπό μου, η σταθερή και άνευ όρων στήριξη καθώς και το αδιάπτωτο και ανύστακτο ενδιαφέρον του υπερνίκησαν κάθε δυσκολία που παρουσιάστηκε και ήταν πράγματι πολλές και ποικίλες. Τον ευχαριστώ επίσης από καρδιάς για τις πολύτιμες συμβουλές που μου έδωσε.

Θα ήθελα, επίσης, να εκφράσω ειλικρινά πολλές και θερμές ευχαριστίες προς την κ. *Λία Αθανασίου*, καθηγήτρια του Ναυτικού Δικαίου στη Νομική Σχολή Αθηνών, η οποία αμέσως και με χαρά αποδέχτηκε να συμπεριλάβει την παρούσα μελέτη στη σειρά «ΜΕΛΕΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ». Της είμαι ευγνώμων.

Η συγγραφή της μονογραφίας ολοκληρώθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2013. Η δημοσίευσή της, όμως, δεν έγινε άμεσα. Παρ' όλα αυτά η μονογραφία είναι ενημερωμένη έως και την 11<sup>η</sup> Ιουνίου του 2015 με τα σπουδαιότερα γενικά έργα και τις μελέτες που εν τω μεταξύ εκδόθηκαν και πραγματεύονται το ζήτημα της ειδικής αποζημίωσης του θαλάσσιου αρωγού.

Τέλος, ευχαριστώ θερμά τον Εκδοτικό Οίκο ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ και προσωπικά τον εκδότη κ. *Αντώνη Καρατζά* που ανέλαβε την πραγματοποίηση της παρούσας μελέτης.

11.6.2015

**Λουκάς Ι. Ζυγούρος**

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑΣ Κ. Λ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

Η παρούσα εργασία, δεύτερη στη σειρά των «Μελετών Ναυτικού Δικαίου», εντάσσεται πλήρως στο πνεύμα και τους στόχους της εξειδικευμένης αυτής σειράς, η οποία φιλοδοξεί να καλλιεργήσει τον επιστημονικό διάλογο σε σύγχρονα θέματα του διεθνούς και εθνικού ναυτικού δικαίου. Πράγματι, η θεματική που πραγματεύεται η μελέτη του κου Λ. Ζυγούρου είναι άκρως επίκαιρη, με θεωρητικό και πρακτικό ενδιαφέρον.

Η θαλάσσια αρωγή είναι προφανώς ένας νομικά και ουσιαστικά κρίσιμος κρίκος στην ασφαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας αποστολής, και ως τέτοιος έχει ήδη αποτελέσει αντικείμενο ρύθμισης από το διεθνή νομοθέτη (Δ.Σ. 1910 και στη συνέχεια η ισχύουσα Δ.Σ. 1989) και αντικείμενο εκτενούς μονογραφικής επεξεργασίας από την επιστήμη του ναυτικού δικαίου. Πρόσφατα, ωστόσο, ο θεσμός αυτός επανήλθε στο προσκήνιο εξαιτίας του διεθνούς προβληματισμού σχετικά με την ανάγκη αναθεώρησης της Δ.Σ. 1989 και γενικότερα την επανεξέταση του ρόλου της θαλάσσιας αρωγής στην προστασία του περιβάλλοντος. Η παραδοσιακή εννοιολογική σύνδεση της θαλάσσιας αρωγής με την (επιτυχή) διάσωση κινδυνεύοντος πλοίου κατέστη αντικείμενο κριτικής, με το επιχείρημα ότι αποθαρρύνει την άμεση επέμβαση των διασωστών, σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος, σε περιπτώσεις κινδύνου περιβαλλοντικής ζημίας. Το κεντρικό ερώτημα που τίθεται λοιπόν είναι κατά πόσον είναι νομοπολιτικώς αναγκαίο και σκόπιμο να προχωρήσει ο διεθνής νομοθέτης σε μία ειδική ρύθμιση για περιβαλλοντική αμοιβή, περισσότερο αυτόνομη και διακριτή από την υφιστάμενη πρόβλεψη της ειδικής αποζημίωσης, όταν ο αρωγός επεμβαίνει με σκοπό την πρόληψη, την αποτροπή ή τον περιορισμό της ζημίας του περιβάλλοντος από υδρογονάνθρακες ή άλλες ρυπογόνες ουσίες.

Ο συγγραφέας εξετάζει με πληρότητα το ισχύον διεθνές νομοθετικό πλαίσιο όπως αυτό διαμορφώνεται και εμπλουτίζεται στην πράξη με μηχανισμούς ήπιου δικαίου (ασφαλιστική σύμβαση L.O.F και ρήτρα SCOPIC), ιδίως την ερμηνεία και εφαρμογή της ειδικής αποζημίωσης του άρθρου 14 ΔΣ 1989. Στη βάση αυτή, εξετάζει τη νέα πρόταση για την καθιέρωση «περιβαλλοντικής αμοιβής» και αξιολογεί κριτικά τόσο τα επιχειρήματα που προβάλλονται σε επίρρωση αυτής, όσο και τις ενστάσεις που διατυπώνονται, λαμβάνοντας υπόψη τα εμπλεκόμενα συμφέροντα και τις συνθήκες διεξαγωγής της σύγχρονης ναυσιπλοΐας. Ζητήματα δογματικής ορθότητας, οικονομικής θεμελίωσης και δυνατότητας πρακτικής εφαρμογής τίθενται επί τάπητος.

Οι παραπάνω σκέψεις δικαιολογούν τη χαρά με την οποία έγινε δεκτή η μελέτη για την «Ειδική αποζημίωση στο δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής» στη συλλογή μας. Η θεματική επιλογή και η σφαιρική προσέγγισή της δεν είναι, όμως, οι μόνο λόγοι της θετικής αυτής προδιάθεσης. Η χαρά έχει επίσης, αν όχι κυρίως, να κάνει με το πρόσωπο του συγγραφέα. Ο κος Λουκάς Ζυγούρος, πτυχιούχος και διδάκτορας της Νομικής Σχολής Αθηνών, εκπόνησε την τελευταία διδακτορική διατριβή που επόπτευσε ο αείμνηστος καθηγητής Α. Αντάπασης και με την έννοια αυτή είναι το τελευταίο πνευματικό παιδί του. Συνεχίζει έκτοτε να εντριφεί με σπάνια εργατικότητα και σεμνότητα στο γνωστικό αντικείμενο του ναυτικού δικαίου, συνδυάζοντας με επιτυχία, σε χαλεπούς καιρούς, την επιστημονική έρευνα με την πράξη.

Αθήνα, 14 Σεπτεμβρίου 2015

**Λ.Ι. Αθανασίου**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ .....	IX
ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑΣ κ. Λ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ .....	XI
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ .....	XXI

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το πρόβλημα .....	1
2. Αντικείμενο της μελέτης .....	6
3. Διάγραμμα της ύλης .....	9

### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

#### Το νομοθετικό πλαίσιο

##### Κεφάλαιο Πρώτο

##### Από τη Διεθνή Σύμβαση του 1910 στη Διεθνή Σύμβαση του 1989

4. Γενικές παρατηρήσεις .....	15
5. Η ανεπάρκεια της Διεθνούς Σύμβασης του 1910 .....	16
6. Η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου 1989 .....	19
6.1. Οι προπαρασκευαστικές εργασίες και ο «Συμβιβασμός του Μόντρεαλ» .....	19
6.2. Η καθιέρωση της ειδικής αποζημίωσης .....	20
6.3. Ο δικαιολογητικός λόγος θέσπισης της ρύθμισης .....	25
7. Συμπέρασμα .....	26

##### Κεφάλαιο Δεύτερο

##### «Liability Salvage» και «Environmental Salvage»

8. Γενικές παρατηρήσεις .....	29
9. Διεθνείς Συμβάσεις και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος .....	29
10. Η έννοια του «Liability Salvage» .....	31
11. Το L.O.F. του 1980 .....	34

12. Η στάση της νομολογίας.....	35
12.1. Η Βρετανική νομολογία.....	35
12.2. Η Αμερικανική νομολογία .....	36
13. Η έννοια του « <i>Environmental Salvage</i> » .....	38
14. Συμπέρασμα .....	39

### Κεφάλαιο Τρίτο

#### Η ειδική αποζημίωση ως θεσμός της θαλάσσιας αρωγής

15. Γενικές παρατηρήσεις.....	41
16. Η λειτουργική ένταξη της ειδικής αποζημίωσης στο δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής .....	43
16.1. Η ειδική αποζημίωση ως πληρωμή .....	43
16.2. Η ειδική αποζημίωση από οικονομικής σκοπιάς.....	44
16.3. Η σχέση της ειδικής αποζημίωσης με την αμοιβή.....	50
16.3.1. Ο κανόνας «καμία αμοιβή χωρίς ωφέλιμο αποτέλεσμα» και η επίδρασή του στην προστασία του περιβάλλοντος .....	53
16.4. Ειδική αποζημίωση και προληπτικά μέτρα.....	56
17. Συμπέρασμα .....	61

### ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

#### Η ρύθμιση της ειδικής αποζημίωσης στη Διεθνή Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989

### Κεφάλαιο Τέταρτο

#### Διεξαγωγή επιχείρησης θαλάσσιας αρωγής

18. Γενικές παρατηρήσεις.....	65
19. Κάθε πράξη ή δραστηριότητα που αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας .....	66
19.1. Διάκριση θαλάσσιας αρωγής - ρυμούλκησης.....	67
19.2. Απαραίτητη προϋπόθεση η διενέργεια θαλάσσιας αρωγής.....	68
19.3. Πράξη ή δραστηριότητα.....	69
19.3.1. Τα κίνητρα του διασώστη .....	71
19.3.2. Η αξία της διασωθείσας περιουσίας .....	74

<b>20. Πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο</b> .....	76
20.1. Σκάφος, πλωτό ναυπήγημα ή κάθε κατασκευή ικανή για ναυσιπλοΐα .....	77
20.2. Περιουσιακό στοιχείο .....	80
<b>21. Κίνδυνος</b> .....	83
<b>22. Ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή οποιαδήποτε άλλα ύδατα</b> .....	86
<b>23. Συμπέρασμα</b> .....	88

### Κεφάλαιο Πέμπτο

#### Βλάβη στο περιβάλλον και μη λήψη αμοιβής

<b>24. Γενικές παρατηρήσεις</b> .....	89
<b>25. Εννοιολογική οριοθέτηση της βλάβης στο περιβάλλον</b> .....	90
25.1. Ουσιώδης φυσική βλάβη .....	90
25.1.1. Ουσιώδης βλάβη .....	91
25.1.2. Φυσική βλάβη .....	92
25.2. Γεωγραφικά όρια .....	94
25.2.1. Εσωτερικά ύδατα ή παρακείμενες περιοχές .....	94
<b>26. Απειλή πρόκλησης βλάβης από το πλοίο ή το φορτίο του</b> .....	96
<b>27. Αποτυχία λήψης αμοιβής ίσης προς την ειδική αποζημίωση</b> .....	99
<b>28. Συμπέρασμα</b> .....	101

### Κεφάλαιο Έκτο

#### Η απόφαση «*The Nagasaki Spirit*» και η έννοια των δαπανών

<b>29. Γενικές παρατηρήσεις</b> .....	103
<b>30. Η υπόθεση «<i>The Nagasaki Spirit</i>»</b> .....	103
30.1. Πραγματικά περιστατικά .....	103
30.2. Κρίση του διαιτητικού οργάνου .....	105
30.3. Η απόφαση του Πρωτοδικείου .....	107
30.4. Η απόφαση του Εφετείου .....	108
30.5. Η απόφαση της Βουλής των Λόρδων ( <i>House of Lords</i> ) .....	109
<b>31. Δαπάνες του αρωγού</b> .....	133
31.1. Έννοια και περιεχόμενο .....	133
31.2. Λογικό ποσοστό για τον εξοπλισμό και το προσωπικό .....	137



31.2.1. Τα κριτήρια του άρθρου 14 § 3.....	143
31.2.1.1. Το έγκαιρο των υπηρεσιών που παρασχέθηκαν .....	144
31.2.1.2. Η δυνατότητα διάθεσης και χρησιμοποίησης πλοίων ή άλλου εξοπλισμού που προορίζονται για επιχειρήσεις αρωγής.....	145
31.2.1.3. Ο βαθμός ετοιμότητας και επάρκειας του εξοπλισμού του αρωγού και η αξία του εξοπλισμού.....	147
<b>32. Συμπέρασμα .....</b>	<b>150</b>

### Κεφάλαιο Έβδομο

#### Υπολογισμός, καταβολή της ειδικής αποζημίωσης και πλημμέλεια του αρωγού

<b>33. Γενικές παρατηρήσεις.....</b>	<b>153</b>
<b>34. Υπολογισμός της ειδικής αποζημίωσης.....</b>	<b>153</b>
34.1. Πρώτο στάδιο: Να μην είναι η αμοιβή ίση με την ειδική αποζημίωση.....	153
34.2. Δεύτερο στάδιο: Επαύξηση της ειδικής αποζημίωσης.....	155
34.2.1. Αύξηση έως 30%.....	157
34.2.2. Αύξηση έως 100%.....	160
<b>35. Καταβολή της ειδικής αποζημίωσης.....</b>	<b>163</b>
35.1. Υπόχρεος.....	163
35.2. Ειδική αποζημίωση και γενική αβαρία.....	164
35.3. Εξασφάλιση του αρωγού.....	167
35.4. Μη περιορίσιμη απαίτηση.....	171
<b>36. Μη αποτροπή της βλάβης του περιβάλλοντος .....</b>	<b>173</b>
<b>37. Συμπέρασμα .....</b>	<b>173</b>

### Κεφάλαιο Όγδοο

#### Συνολική αποτίμηση του ρυθμιστικού πλαισίου της ειδικής αποζημίωσης

<b>38. Η αμφισβήτηση της αποτελεσματικότητας της ρύθμισης.....</b>	<b>177</b>
38.1. Η πρώτη εντύπωση.....	177
38.2. Πρακτικές δυσκολίες, ασάφειες και κενά.....	178
38.3. Οι αντιρρήσεις των φορέων της θαλάσσιας αρωγής.....	180

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

### Σύγχρονες τάσεις για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του κινδύνου της βλάβης του περιβάλλοντος κατά τη διεξαγωγή της επιχείρησης θαλάσσιας αρωγής

#### Κεφάλαιο Ένατο

#### Ειδική αποζημίωση και προδιατυπωμένοι όροι

39. Γενικές παρατηρήσεις.....	185
40. Η γένεση της ρήτηρας SCOPIC.....	186
41. Η ρήτρα SCOPIC 2011.....	187
41.1. Το βασικό περιεχόμενο της.....	189
41.2. Κριτικές παρατηρήσεις.....	191
41.3. Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα.....	193
41.3.1. Τα πλεονεκτήματα.....	193
41.3.2. Τα μειονεκτήματα.....	193
42. Συμπέρασμα.....	194

#### Κεφάλαιο Δέκατο

#### Προς μια νέα Διεθνή Σύμβαση;

43. Η μη ικανοποίηση της Διεθνούς Ένωσης Θαλάσσιας Αρωγής.....	195
44. Οι αλλαγές που επήλθαν από την υπογραφή της Σύμβασης του 1989 έως σήμερα.....	195
45. Οι προκαταρκτικές ενέργειες.....	198
45.1. Πρώτο ερωτηματολόγιο του C.M.I.....	198
45.1.1. Απαντήσεις ως προς τα ερωτήματα του άρθρου 1.....	199
45.1.2. Απαντήσεις ως προς τα ερωτήματα του άρθρου 14.....	201
45.2. Δεύτερο ερωτηματολόγιο του C.M.I.....	202
45.2.1. Οι θέσεις των Ενώσεων επί του δεύτερου ερωτηματολογίου.....	203
45.3. Οι αναφορές της Διεθνούς Ομάδας Εργασίας για τη Σύμβαση του 1989.....	204
45.3.1. Η αναφορά της συνάντησης της 18 <sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2009.....	204
45.3.2. Η αναφορά της συνάντησης της 13 <sup>ης</sup> Μαΐου 2011.....	207

46. Η συνάντηση της Διεθνούς Υποεπιτροπής το Μάιο του 2010 .....	209
47. Το Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου στην Αργεντινή τον Οκτώβριο του 2010.....	211
47.1. Τα επιχειρήματα υπέρ της αναθεώρησης της Σύμβασης του 1989 .....	211
47.1.1. Η θέση των διασωστών .....	211
47.1.1.1. Τα επιχειρήματα του Todd Busch.....	211
47.1.1.2. Τα επιχειρήματα του Archie Bishop .....	214
47.1.2. Η θέση των ασφαλιστών της θαλάσσιας περιουσίας.....	218
47.1.2.1. Τα επιχειρήματα του Nicholas Gooding.....	218
47.2. Τα επιχειρήματα κατά της αναθεώρησης της Σύμβασης του 1989 .....	219
47.2.1. Η θέση των πλοιοκτητών .....	219
47.2.1.1. Τα επιχειρήματα της Kiran Khosla .....	219
47.2.2. Η θέση των Αλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών.....	222
47.2.2.1. Τα επιχειρήματα του Hugh Hurst .....	222
48. Τελικές θέσεις.....	224
48.1. Των διασωστών .....	224
48.2. Των πλοιοκτητών.....	224
49. Κριτική αξιολόγηση των θέσεων.....	225
49.1. Οικονομικής φύσεως ενστάσεις .....	225
49.2. Ως προς την πιθανή την καθιέρωση του « <i>Environmental Salvage</i> » .....	227
49.3. Δυσαρμονία της Σύμβασης του 1989 με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις.....	230
49.4. Συμπέρασμα.....	232

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική

I. Εγχειρίδια / Μονογραφίες / Συλλογικά έργα.....	235
II. Άρθρα .....	236

### Αλλοδαπή

I. Εγχειρίδια / Μονογραφίες / Συλλογικά έργα.....	237
II. Άρθρα / Έγγραφα του C.M.I. / Ενημερωτικά Σημειώματα .....	238

**ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ**

I. Ελληνικές.....	243
II. Αλλοδαπές.....	243

**ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ**

LOF 2011 LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT .....	247
LLOYD'S STANDARD SALVAGE AND ARBITRATION CLAUSES.....	251
SCOPIC 2011 SCOPIC CLAUSE .....	263
SCOPIC 2011 APPENDIX A (SCOPIC) .....	269
SCOPIC 2011 APPENDIX B (SCOPIC).....	277
SCOPIC 2007 APPENDIX C (SCOPIC).....	281
SALVAGE GUARANTEE FORM ISU 5 (SCOPIC REMUNERATION) .....	283
CODE OF PRACTICE BETWEEN INTERNATIONAL SALVAGE UNION AND INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS .....	285
ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟ ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ.....	287



## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

### Ελληνικές

Τιμ. Τομ.

ΝοΒ

ΤοΣ

ΕΝΔ

Τιμητικός Τόμος

Νομικό Βήμα

Το Σύνταγμα

Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου

### Ξενόγλωσσες

MLAANZ Journal

Wash. L. Rev.

C.M.I. Yearbook

D.M.F.

O.E.C.D.

I.M.O.

A&NZMarLJ

BUFF. L. REV

I.W.G.

Maritime Law Association of Australia and New Zealand  
Journal

Washington Law Review

Yearbook edited by Comite Maritime International

Droit maritime français

Organisation de coopération et de développement  
économique

International Maritime Organisation

Australian and New Zealand Maritime Law Journal

Buffalo Law Review

International Working Group



## Κεφάλαιο Πρώτο Από τη Διεθνή Σύμβαση του 1910 στη Διεθνή Σύμβαση του 1989

### 4. Γενικές παρατηρήσεις

Η επιχείρηση διάσωσης ή διατήρησης περιουσίας που κινδυνεύει στη θάλασσα ρυθμίζεται μεταξύ άλλων από το θεμελιώδη κανόνα της απόληψης αμοιβής του διασώστη εφόσον υπάρχει ωφέλιμο αποτέλεσμα «*no cure - no pay*»<sup>25</sup>. Ο κανόνας αυτός ίσχυε τόσο πριν από την πρώτη ρύθμιση της θαλάσσιας αρωγής με διεθνώς ομοίμορφο τρόπο στη Σύμβαση του 1910 όσο και μετά από αυτή.

Παρά, ωστόσο, τη μεγάλη σημασία που έχει ο προαναφερθείς κανόνας στην πάροδο των χρόνων αποδείχτηκε ότι από μόνος του δεν επαρκούσε για να ρυθμίσει πλέον ικανοποιητικά όλες τις παραμέτρους της διάσωσης και ειδικότερα το ζήτημα της αποτροπής ή ελαχιστοποίησης της βλάβης του περιβάλλοντος που προέρχεται από πλοίο, πλωτό ναυπήγημα ή φορτίο. Και τούτο διότι ενώ αρχικά η κύρια αποστολή των αρωγών ήταν αποκλειστικά, όπως αναφέραμε, η παροχή βοήθειας σε πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα που βρισκόταν σε κίνδυνο<sup>26</sup>, τις τελευταίες δεκαετίες, ιδιαιτέρως μετά τα ναυτικά ατυχήματα του Torrey Canyon και του Amoco Cadiz, η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα έχει ιδιαιτέρως ευαισθητοποιηθεί για την προστασία του περιβάλλοντος μετά δε και από τις αυξημένες πιθανότητες ρύπανσής του από τη διαφυγή ή εκροή πετρελαίου, που μεταφέρεται ως φορτίο ή υπάρχει στις δεξαμενές καυσίμων ή από άλλες τοξικές ουσίες που μεταφέρουν τα νέα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια<sup>27</sup>.

Όπως, ήταν λογικό, η αντιμετώπιση του ζητήματος που ανέκυψε απαιτούσε αφενός την παροχή των σωστικών υπηρεσιών των διασωστών και αφετέρου τη δημιουργία του κατάλληλου νομικού πλαισίου ώστε να ρυθμίζονται με ασφάλεια δικαίου τόσο οι σχέσεις των μερών π.χ. πλοιοκτητών, ασφαλιστών

---

25. Βλ. Γενικότερα από τη σκοπιά του γαλλικού δικαίου: *Vialard*: “No cure no pay” vs. *Scopic*. *L’assistance maritime “no cure but pay”, un modele emergent du 21 siecle* σε Τιμ. Τομ. Αντάπαση 2013, 1359επ.

26. Βλ. *Τσαβδαρίδη*: Διεθνής ναυτική διαιτησία 1999, 388, ο οποίος τονίζει ότι τα πιο συχνά ναυτικά ατυχήματα που απαιτούν τη συνδρομή της επιθαλάσσιας αρωγής είναι οι προσαράξεις.

27. *Gabdulkhayeva*: Protection of marine environment as a dominant consideration in salvage operations, 151 σε *Trunk/Musin*: International commercial arbitration and international maritime law from a German and Russian perspective 2004.



- διασωστών όσο και να λαμβάνουν οι αρωγοί τη δέουσα αποζημίωση για τις προσπάθειες που κατέβαλαν κατά τη διεξαγωγή της επιχείρησης της θαλάσσιας αρωγής.

Τη σκιαγράφηση, συνεπώς, της ανεπάρκειας του προηγούμενου νομοθετικού πλαισίου αλλά και των διεργασιών που προηγήθηκαν για την ψήφιση της νέας Διεθνούς Σύμβασης θα εξετάσουμε ευθύς αμέσως.

## 5. Η ανεπάρκεια της Διεθνούς Σύμβασης του 1910

Παρά το γεγονός ότι το δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής έχει τις ρίζες του στην αρχαιότητα<sup>28</sup>, δεν υπήρχε έως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα ενιαίο και διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο γι' αυτή. Η προσπάθεια για τη διεθνή εναρμόνιση των κανόνων της θαλάσσιας αρωγής έφερε για πρώτη φορά αποτέλεσμα το 1910, όταν η Διεθνής Διάσκεψη των Βρυξελλών της 23/9/1910 ψήφισε τη Σύμβαση «*Περί Επιθαλασσίου Αρωγής και Ναυαγιαιρέσεως*»<sup>29</sup>, η οποία κυρώθηκε από τη χώρα μας με το νόμο ΓΩΠΣΤ 6/12-8-1911. Αρκετά χρόνια αργότερα οι συντάκτες του ΚΙΝΔ<sup>30</sup> περιέλαβαν τις περισσότερες από τις ρυθμίσεις της εν λόγω Σύμβασης με περιορισμένες τροποποιήσεις στα άρθρα ΚΙΝΔ 246-256<sup>31</sup>.

Ωστόσο, αν και η Διεθνής Σύμβαση του 1910 για πολλά χρόνια αποτελούσε το διεθνές νομικό πλαίσιο που διέπει τις σωστικές υπηρεσίες, η πρακτική του εφαρμογή με το πέρασμα των χρόνων κατέδειξε ότι δεν μπορούσε πλέον ν' ανταποκριθεί ικανοποιητικά στις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλίας<sup>32</sup> πολλώ δε μάλλον ήταν ανεπαρκές για τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων αρωγής.

---

28. Βλ. *Αντάπαση: Θαλάσσια αρωγή και διάσωση I* 1992, 28επ. Γενικότερα για τις ιστορικές πηγές του ελληνικού ναυτικού δικαίου βλ. *Αντάπαση: Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο* 2009, 175επ.

29. Η Σύμβαση του 1910 έτυχε ευρείας αποδοχής καθώς περισσότερα από 80 κράτη την επικύρωσαν ή προσχώρησαν σε αυτή.

30. Νόμος: 3816 της 28/2/1958, ο οποίος άρχισε να ισχύει την 1/9/1958.

31. Για το ζήτημα εάν η σύμβαση του 1910 έχει καταργηθεί από την ψήφιση του ΚΙΝΔ βλ. την ορθή και πλήρως τεκμηριωμένη θέση του *Αντάπαση σε: Θαλάσσια αρωγή και διάσωση I* 1992, 96 επ.

32. Ο *Philippe Sands: Principles of international environmental law* 2012, 392, ορθά τονίζει ότι το ναυτικό ατύχημα του Amoco Cadiz ανέδειξε την ανεπάρκεια της διεθνούς σύμβασης του 1910.

Ήταν, επομένως, κοινή πεποίθηση<sup>33</sup> ότι έπρεπε να επέλθουν ριζικές αλλαγές στο έως τότε υφιστάμενο διεθνές ομοιόμορφο νομικό πλαίσιο<sup>34</sup>, οι οποίες ν' ανταποκρίνονται στα νέα δεδομένα που εν τω μεταξύ είχαν διαμορφωθεί παγκοσμίως ούτως ώστε οι διασώστες εκτός από την παροχή των σωστικών υπηρεσιών στο πλοίο ή το πλωτό ναυπήγημα να έχουν και ένα επιπλέον οικονομικό κίνητρο για την αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τυχόν διαρροή πετρελαίου ή άλλων τοξικών ουσιών.

Επιπλέον, η μη ικανοποιητική ρύθμιση του ομοιόμορφου δικαίου της θαλάσσιας αρωγής γινόταν εντονότερη: α) από τις τεχνικές και οικονομικές εξελίξεις που εν τω μεταξύ είχαν επέλθει στη ναυτιλία<sup>35</sup>, β) από τις ουσιώδεις αλλαγές που είχαν επέλθει στο διεθνές νομικό περιβάλλον αναπόσπαστο τμήμα του οποίου,

---

33. *Wooder*: The new salvage convention: a shipowner's perspective, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1990, 81

34. *Selvig E*: Report on the revision of Salvage (April 1980), *Travaux Preparatoires of the Convention on Salvage 1989*, C.M.I. 2003, 16. Πρβλ. *Sands*: Principles of international environmental law 2003, 450.

35. *Selvig E*: Report on the revision of Salvage (April 1980), *Travaux Preparatoires of the Convention on Salvage 1989*, C.M.I. 2003, 16 («One reason is to be found in the technical and economic developments in international shipping.

First, the dangers to ship and cargo have been reduced while the dangers which ship and cargo represent vis-à-vis environment and other third party interests have been substantially increased. One consequence is that salvage has become of direct concern also to various third parties and public authorities.

Second, the values of ship and cargo have increased substantially with the result of a heavy concentration of risks on fewer keels. For the professional salvors this means fewer, but more valuable opportunities.

This, together with improvements of world-wide communications, also produces competition among salvors with possible detrimental effects to the salvage industry as a whole.

Third, the salvage techniques have substantially improved, but they have become by far more capital intensive. Even this has important implications for the professional salvors.

Fourth, new and important economic interests have been attached to ship and cargo so as to be affected by the dangers in a salvage situation. One is the risk of liabilities from marine casualties, another is a consequence of the added importance in shipping of the time factor. Salvage of ship and cargo may also mean salvage of such economic interests, which may also derive benefit from a salvage operation although ship and cargo do not.

Fifth, from a practical and economic point of view salvage creates a paramount and direct link between the salvors and the marine insurers of the interests in danger. In a salvage situation, generally speaking, it is not the owners of such interests, but the insurers who bear the risk of economic loss and who derive the economic benefits from successful salvage operations. In accordance with the insurance conditions insurers actually exercise control over or otherwise have a decisive influence on the salvage operations, approve salvage contracts, etc. Settlements with the salvors are also a matter for the insurers since it is for them to make the necessary payments to the salvors».).

όπως σημειώθηκε, ήταν το δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής<sup>36</sup>, γ) από τη διατύπωση της Σύμβασης του 1910<sup>37</sup> καθώς και β) από τις ραγδαίες αλλαγές που επέφερε τόσο στη ναυτιλία, αλλά και γενικότερα στην παγκόσμια οικονομία, η ναυπήγηση νέων υπερσύγχρονων (υπερ)δεξαμενόπλοιων όσο και στις επιχειρήσεις θαλάσσιας αρωγής<sup>38</sup>. Οι ποσότητες, πλέον, των μεταφερόμενων με τα πλοία υδρογονανθράκων ήταν περισσότερες και τούτο είχε ως άμεση συνέπεια την επαύξηση των κινδύνων που εγκυμονούνται για ρύπανση ή σημαντική βλάβη του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Περαιτέρω, ζητήματα<sup>39</sup> όπως π.χ. α) η ανεπιτυχής διατύπωση ότι οι ουσιαστικές ρυθμίσεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1910 περιλαμβάνουν και τα βυθισμένα και εγκαταλειμμένα πλοία, β) η μη εφαρμογή της στα πολεμικά, ή κρατικά πλοία που εκτελούν δημόσια υπηρεσία και γ) η μη αντιμετώπιση του περιορισμού της ευθύνης του θαλάσσιου αρωγού, δημιούργησαν εκ των πραγμάτων την επιτακτική ανάγκη για συνολική επανεξέταση και αναθεώρηση των ρυθμίσεων της Διεθνούς Σύμβασης του 1910. Μ' άλλα λόγια, ήταν κοινός τόπος στη ναυτιλιακή και νομική κοινότητα ότι έπρεπε να διαμορφωθεί μια νέα Διεθνής Σύμβαση για τη θαλάσσια αρωγή, η οποία θα εκσυγχρονίσει το ρυθμιστικό πλαίσιο της θαλάσσιας αρωγής, θα ρυθμίσει με τρόπο ικανοποιητικό τις σχέσεις των συμβαλλομένων μερών της και θα επιλύσει ζητήματα που αναφέρονται κατά τη διεξαγωγή της αρωγής και άπτονται της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η ανάγκη, συνεπώς, για ριζική αλλαγή γινόταν πολύ περισσότερο εμφανής από τη στιγμή μάλιστα που η Διεθνής Σύμβαση του 1910 δεν παρείχε σαφές και ικανοποιητικό κίνητρο<sup>40</sup> στους διασώστες να παράσχουν υπηρεσίες αρω-

---

36. *Selvig E*: Report on the revision of Salvage (April 1980), Travaux Preparatoires of the Convention on Salvage 1989, C.M.I. 2003, 16 («Another reason is the several changes in the international legal environment of which the law of salvage is an integrated part. Important changes in the law of liability for marine casualties have taken place by virtue of the 1969 Oil Pollution Liability Convention and the related 1971 Fund Convention as well as of the 1976 Limitation Convention. Further changes of similar implications for the law of salvage have been contemplated by the new convention on the liability for noxious and hazardous substances currently under preparation by the IMCO Legal Committee»).

37. *Selvig E*: Report on the revision of Salvage (April 1980), Travaux Preparatoires of the Convention on Salvage 1989, C.M.I. 2003, 17.

38. *Gaskell N.*: The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's open form salvage agreement 1991, 16 Tulane Maritime Law Journal, 2 σε <http://www.personal.soton.ac.uk/njjg/Publications/>.

39. Για αυτά βλ. *Αντάπαση: Θαλάσσια αρωγή και διάσωση* I 1992, 136 και τις εκεί παραπομπές.

40. *James Broadus/Raphael Vartanov*: The Oceans and Environmental Security (Shared U.S. and Russian Perspectives) 1994, 96.

γής στα πλοία στις περιπτώσεις που υπήρχε μικρή πιθανότητα λήψης αμοιβής ανάλογης με το χρόνο που διέθεσαν και τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν για να αποτρέψουν την περιβαλλοντολογική ζημιά<sup>41</sup>. Η προσπάθεια που θα κατέβαλαν οι διασώστες έπρεπε, όμως, να ανταμείβεται σε κάθε περίπτωση και όχι όταν θα υπήρχε ωφέλιμο αποτέλεσμα διότι οι δαπάνες που θα έκαναν για κινητοποίηση συγκεκριμένου αριθμού ναυαγοσωστικών και απορρυπαντικών πλοίων με τα πληρώματά τους θα υπερέβαιναν κατά πολύ τις συνήθεις δαπάνες που απαιτούνταν μόνο για τη διατήρηση ή διάσωση περιουσίας που κινδυνεύει στη θάλασσα.

Το ζήτημα, επομένως, έπρεπε να ρυθμιστεί με τρόπο ειδικό και αναμφισβήτητο.

## 6. Η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου 1989

### 6.1. Οι προπαρασκευαστικές εργασίες και ο «Συμβιβασμός του Μόντρεαλ»

Με την πάροδο του χρόνου και με τις προαναφερθείσες εξελίξεις να διαμορφώνουν μια νέα πραγματικότητα το πρόβλημα της ανεπάρκειας της Διεθνούς Σύμβασης του 1910, όπως ήταν φυσικό, απασχολούσε ολοένα και περισσότερο τη ναυτιλιακή κοινότητα. Ο παραδοσιακός κανόνας της καταβολής αμοιβής για ωφέλιμο αποτέλεσμα «*no cure - no pay*» δεν ήταν πλέον ικανοποιητικός από οικονομικής πλευράς για τους διασώστες στην περίπτωση που θα καλούνταν να παράσχουν τις υπηρεσίες τους και για την αποτροπή της βλάβης του περιβάλλοντος εάν η επιχείρηση διάσωσης δεν ήταν επιτυχημένη ή όταν η διασωθείσα περιουσία είχε μικρή ή δεν είχε κάποια αξία. Την αρνητική αυτή κατάσταση για τους διασώστες επιδείνωσαν, περαιτέρω, ορισμένες σημαντικές αποφάσεις της βρετανικής νομολογίας που είδαν το φως της δημοσιότητας και οι οποίες τους καθιστούσαν υπεύθυνους για τις ζημιές στα πλοία ή για πρόκληση ρύπανσης κατά την επιχείρηση της θαλάσσιας αρωγής<sup>42</sup>.

Ως εκ τούτου, έντεκα χρόνια ύστερα από το ναυτικό ατύχημα του Torrey Canyon (1967), ο Διεθνής Ναυτικός Οργανισμός (I.M.O.<sup>43</sup>) αποφάσισε το 1978 ότι η Διεθνής Σύμβαση του 1910 για την επιθαλάσσια αρωγή έπρεπε ν' αντικατασταθεί από μια νέα. Πράγματι, στο πλαίσιο αυτό κινούμενος ο Οργανισμός, ανέθεσε στη Διεθνή Ένωση Ναυτικού Δικαίου (C.M.I.) να επανεξετάσει

41. *Kiran Khosla: Salvage law - Is it working? Does it protect the Environment*, 2 σε [www.comitemaritime.org/Salvage-Convention-1989.html](http://www.comitemaritime.org/Salvage-Convention-1989.html). Work in progress /.

42. *The Eschersheim 1976*, 1 WLR 430, *The Amoco Cadiz 1984*, 2 LR 304.

43. «International Maritime Organization».

τις βασικές αρχές της θαλάσσιας αρωγής ετοιμάζοντας ένα νέο κείμενο Διεθνούς Σύμβασης. Το σχέδιο αυτό, που επεξεργάστηκε μια νομική υποεπιτροπή του C.M.I. υποβλήθηκε στις Εθνικές Ενώσεις Ναυτικού Δικαίου, που ήταν μέλη της Διεθνούς Ένωσης Ναυτικού Δικαίου και συζητήθηκε το 1981 στο Μόντρεαλ του Καναδά, όπου προήλθε μια καταρχήν συμφωνία μεταξύ των μερών στη βάση του σχεδίου αυτού. Ονομάστηκε για το λόγο αυτό η συμφωνία αυτή και «*Συμβιβασμός του Μόντρεαλ*»<sup>44</sup> διότι κατόπιν αμοιβαίου συμβιβασμού<sup>45</sup> όλων των εμπλεκόμενων μερών συμφωνήθηκε αφενός οι διασώστες να μην επιμείνουν σε όλες τις ρηξικέλευθες προτάσεις τους π.χ. καθιέρωση του «*Liability Salvage*»<sup>46</sup> και από την άλλη οι πλοιοκτήτες, οι ασφαλιστές αποζημίωσης και οι κύριοι των φορτίων συμφώνησαν να περιληφθούν κάποιες διατάξεις στο κείμενο της Σύμβασης, οι οποίες θα επαύξαναν την ευθύνη τους.

## 6.2. Η καθιέρωση της ειδικής αποζημίωσης

Το προαναφερθέν σχέδιο παραδόθηκε στη νομική επιτροπή του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού και άρχισε κατά την 52<sup>η</sup> σύνοδό του η συζήτησή του. Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το 1987 με την σύνταξη του τελικού σχεδίου, το οποίο θα υποβαλλόταν προς ψήφιση σε Διεθνή Συνδιάσκεψη που θα συγκαλούνταν για το σκοπό αυτό. Πράγματι, ο Διεθνής Ναυτικός Οργανισμός συγκάλεσε Συνδιάσκεψη στο Λονδίνο στις 17-28 Απριλίου 1989, κατά τη διάρκεια της οποίας έγιναν συζητήσεις, μεταξύ άλλων θεμάτων, τόσο για τη σχέση των άρθρων 13 και 14 (δηλαδή των κριτηρίων για τον καθορισμό της αμοιβής και της ειδικής αποζημίωσης) όσο για τον υπόχρεο για την καταβολή της ειδικής αποζημίωσης για την προστασία του περιβάλλοντος. Περαιτέρω, συζητήθηκε και το ύψος της. Η τελική συμφωνία των ενδιαφερομένων πλευρών για την ειδική αποζημίωση επετεύχθη στις 27/4/1989<sup>47</sup>.

Η σημαντικότερη μεταβολή, που επέφερε η νέα Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή είναι αναμφίβολα η καθιέρωση για τους αρωγούς της δυνατότητας, σύμφωνα με το άρθρο 14, να λάβουν από τον κύριο του πλοίου

---

44. «*The Montreal Compromise*».

45. Για τα εκατέρωθεν επιχειρήματα που προβλήθηκαν βλ. *Wooder: The new salvage convention: a shipowner's perspective*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1990, 95.

46. Η πρόταση για το «*Liability Salvage*» έγινε από το νορβηγό καθηγητή Erling Selvig, η οποία, όμως, δεν βρήκε απήχηση διότι προκρίθηκε η άποψη να διαμορφωθεί ένα ασφαλές δίκτυο το οποίο θα είχε εφαρμογή στη διάσωση κάθε πλοίου που θα συνιστούσε απειλή για το περιβάλλον (*Wooder: The new salvage convention: a shipowner's perspective*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1990, 82).

47. *Gaskell N.: The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's open form salvage agreement* 1991, 16 *Tulane Maritime Law Journal*, 4 σε <http://www.personal.soton.ac.uk/njjg/Publications/>.



ή του πλωτού ναυπηγήματος ειδική αποζημίωση «*Special Compensation*», η οποία αποτελεί δίκτυ ασφαλείας «*Safety Net*»<sup>48</sup> οποτεδήποτε διεξήγαγαν μια επιχείρηση αρωγής σε πλοίο (ή ναυπήγημα) που είτε το ίδιο είτε το φορτίο του αποτελούσε απειλή που μπορούσε να προκαλέσει βλάβη στο περιβάλλον και δεν έλαβαν αμοιβή, σύμφωνα με το άρθρο 13 τουλάχιστον ίση προς την ειδική αποζημίωση.

Μάλιστα, επιφανές μέρος της θεωρίας παρατήρησε<sup>49</sup> ότι η Σύμβαση του 1989 περιέλαβε ειδική ρύθμιση για την ειδική αποζημίωση διότι κατά το χρόνο ψήφισής της οι ασφαλιστές Lloyd's του Λονδίνου ενσωμάτωσαν μια σημαντική και θεμελιώδη μεταρρύθμιση στο κείμενο του πάγιου συμφωνητικού για τη διάσωση («*Lloyd's Open Form for Salvage Agreement*», ή όπως συνηθέστερα στην πράξη αναφέρεται ως L.O.F. του 1980<sup>50</sup> και του 1990. Ο κανόνας «*no cure - no pay*» εξακολουθούσε να ισχύει. Επρόκειτο, όμως, για μια πολύ σημαντική εξαίρεση - απόκλιση από τον προαναφερθέντα θεμελιώδη κανόνα της θαλάσσιας αρωγής σε φορτωμένο εν όλω ή εν μέρει δεξαμενόπλοιο<sup>51</sup>.

Συνεπώς, σε περίπτωση που οι σωστικές υπηρεσίες ήταν ανεπιτυχείς ή εν μέρει επιτυχείς ή ο διασώστης εμποδιζόταν και δεν μπορούσε να ολοκληρώσει την παροχή των υπηρεσιών, θα είχε το δικαίωμα ν' αξιώσει τις δαπάνες της αρωγής προσαυξημένες μέχρι 15%. Έτσι από τη μία πλευρά ο Διεθνής Όμιλος Ενώσεων Αλληλασφαλιστικών Συνεταιρισμών Προστασίας και Αποζημίωσης<sup>52</sup> (*International Group of P&I Clubs*) αποδέχτηκε να καταβάλει τις δαπάνες που όριζαν οι ρήτρες του «*Safety Net*» και από την άλλη πλευρά οι ασφαλιστές συμφώνησαν να συνεχίσουν να πληρώνουν το συνολικό ποσό της αμοιβής για τις υπηρεσίες τους μολονότι το σαφές, πλέον, καθήκον του αρωγού ήταν

---

48. Ο όρος «*safety net*», όπως ορθά επισημαίνεται (Gaskell N.: *The international convention on salvage 1989*, σε *International Journal of Estuarine and Coastal Law* vol.4, Nom.4, 281, υποσ.75) δεν έχει κάποια ιδιαίτερη ερμηνεία και δεν βρίσκεται (ως νομικός όρος) σε κάποιο άρθρο της σύμβασης.

49. *Brice*: *The law of salvage: A time for change? 'No cure - no pay' no Good*, *The Tulane Law Review Association* 1999, 1836.

50. Το κείμενο του L.O.F. βλ σε *Journal of Maritime Law and Commerce* 1981, 257. Για τις αλλαγές που επήλθαν στο κείμενο του συμφωνητικού βλ. *Bessemer - Clark A. F.*: *The role of the L.O.F.* 1980, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 1980, 297, *Miller A.*: *Lloyd's Open Form 1980 - A commentary*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1981, 243, *Coulthard A.*: *A new cure for salvors? - A comparative analysis of the L.O.F. 1980 and C.M.I. Draft Salvage Convention*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1983, 45.

51. *Gold*: *Marine salvage: towards a new regime*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1989, 499.

52. Οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις (P&I Clubs) θεωρούνται ως ασφαλιστές αποζημίωσης (indemnity insurers) και όχι αστικής ευθύνης (liability insurers). Βλ. σχετ. *Bennett H.*: *The law of marine insurance* 1996, 236.

«να καταβάλει τη βέλτιστη προσπάθεια για να παρεμποδίσει τη διαρροή πετρελαίου»<sup>53</sup>. Ο σκοπός των αλλαγών που επήλθαν στο κείμενο του «L.O.F. 1980» ήταν να ενθαρρύνουν τους διασώστες να αναλάβουν επιχειρήσεις διάσωσης που αφορούν δεξαμενόπλοια<sup>54</sup>.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνουν οι ακόλουθες συγκριτικές παρατηρήσεις: πρώτον, ότι ενώ το «L.O.F. 1980» στη ρήτρα 1 (α) περιελάμβανε το δίκτυ ασφαλείας («*Safety Net*»), το άρθρο 14 της Σύμβασης του 1989 είναι πιο ευρύ, δεύτερον, ότι ο διεθνής νομοθέτης αντικατέστησε τον όρο δίκτυ ασφαλείας («*Safety Net*») με εκείνον της ειδικής αποζημίωσης («*Special Compensation*»), τρίτον, ότι το άρθρο 14 έχει εφαρμογή όταν υπάρχει απειλή πρόκλησης βλάβης στο περιβάλλον. Πρόκειται για ευρύτερη έννοια από την πετρελαιική ρύπανση (*Oil Pollution*) του L.O.F. και

τέταρτον ότι η ειδική αποζημίωση είναι μεγαλύτερη από την προσαύξηση του 15% του L.O.F. καθώς μπορεί να αυξηθεί μέχρι ενός ορίου που αντιστοιχεί στο 30% των δαπανών, ενώ υπάρχει και το περιθώριο περαιτέρω αύξησης έως το 100% των δαπανών, εφόσον το δικαστήριο το κρίνει εύλογο και δίκαιο.

Η νέα Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 28/4/1989 και τέθηκε σε ισχύ στις 14/7/1996 σύμφωνα με τη διάταξη 29 αυτής<sup>55</sup>. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση με το νόμο 2391/1996<sup>56</sup>. Η κυρωθείσα με τον προαναφερθέντα νόμο Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ για την Ελλάδα την 3η Ιουνίου 1997, σύμφωνα με την ανακοίνωση της 19ης Ιουνίου 1996. Η διατύπωση του άρθρου 14 του ν. 2391/1996 για την ειδική αποζημίωση του θαλάσσιου αρωγού έχει ως εξής<sup>57</sup>:

---

53. *Wooder*: The new salvage convention: a shipowner's perspective, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1990, 81.

54. *Gaskell N.*: L.O.F. 1990, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 1991, 105.

55. Τα αμερικανικά δικαστήρια κατά την εκδίκαση υποθέσεων θαλάσσιας αρωγής αγνοούν ή παραβλέπουν τη Διεθνή Σύμβαση του 1989. Και τούτο παρά το γεγονός ότι η Διεθνής Σύμβαση έχει υπογραφεί και ισχύει στις ΗΠΑ από τις 14/7/1996. Περισσότερα βλ. σε *Davies*: Whatever happened to the salvage convention 1989, 39 *Journal of Maritime Law and Commerce*, 463 και *Teitelbaum, Joshua C.*: Inside the Blackwall Box: Explaining U.S. Marine Salvage Awards, 2012, 7. *Georgetown Law Faculty Publications and Other Works*. Paper 960. (<http://scholarship.law.georgetown.edu/facpub/960>).

56. ΦΕΚ Α' 55/21.3.1996.

57. Article 14 - Special compensation: «1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.

3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j).

4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.

5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.

6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel».

Πρβλ. επίσης: HGB 578: «Sondervergütung (1) Hat der Berger Bergungsmaßnahmen für ein Schiff durchgeführt, das als solches oder durch seine Ladung eine Gefahr für die Umwelt darstellte, so kann er von dem Eigentümer des Schiffes die Zahlung einer Sondervergütung verlangen, soweit diese den Bergelohn übersteigt, der dem Berger zusteht. Der Anspruch auf Sondervergütung besteht auch dann, wenn das geborgene Schiff und das Schiff, von dem aus die Bergungsmaßnahmen durchgeführt wurden, demselben Eigentümer gehören.

(2) Die Sondervergütung entspricht den dem Berger entstandenen Unkosten. Unkosten im Sinne von Satz 1 sind die im Rahmen der Bergungsmaßnahmen vernünftigerweise aufgewendeten Auslagen sowie ein angemessener Betrag für Ausrüstung und Personal, die tatsächlich und vernünftigerweise für die Bergungsmaßnahme eingesetzt worden sind. Bei der Bestimmung der Angemessenheit des für Ausrüstung und Personal anzusetzenden Betrages sind die in § 577 Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 bis 10 genannten Kriterien zu berücksichtigen.

(3) Hat der Berger durch seine Bergungsmaßnahmen einen Umweltschaden (§ 575 Absatz 2) verhütet oder begrenzt, so kann die nach Absatz 2 festzusetzende Sondervergütung um bis zu 30 Prozent erhöht werden.

Abweichend von Satz 1 kann die Sondervergütung unter Berücksichtigung der in § 577 Absatz 1 Satz 2 genannten Kriterien um bis zu 100 Prozent erhöht werden, wenn dies billig und gerecht erscheint. Βλ. επίσης Décret n° 2002-645 du 23 avril 2002 portant publication de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989 (1)

#### Article 14 Indemnité spéciale

«1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pas pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.



«1. Αν ο αρωγός διεξήγαγε επιχείρηση αρωγής σε πλοίο, που είτε το ίδιο είτε το φορτίο τους απειλούσε να προκαλέσει βλάβη στο περιβάλλον και δεν έλαβε αμοιβή, σύμφωνα με το άρθρο 13, τουλάχιστον ίση προς την ειδική αποζημίωση, η οποία είναι δυνατόν να υπολογισθεί σύμφωνα με αυτό το άρθρο, τότε δικαιούται ειδικής αποζημίωσης από τον πλοιοκτήτη ίσης προς τις δαπάνες τους όπως αυτές καθορίζονται στο παρόν.

2. Εάν υπό τις περιστάσεις, που καθορίζονται στην παράγραφο 1, ο αρωγός, με την επιχείρηση αρωγής απέτρεψε ή ελαχιστοποίησε βλάβη του περιβάλλοντος, η ειδική αποζημίωση, που του οφείλεται από τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με την παράγραφο 1, μπορεί να αυξηθεί μέχρι ενός ανωτάτου ορίου, που αντιστοιχεί στο 30% των δαπανών, στις οποίες υποβλήθηκε ο αρωγός. Πάντως το δικαστήριο, εάν το θεωρήσει εύλογο και δίκαιο, έχοντας υπόψη του τα σχετικά κριτήρια, που καθορίστηκαν στο άρθρο 13, παράγραφος 1, μπορεί να αυξήσει ακόμη περισσότερο αυτήν την ειδική αποζημίωση, αλλά ουδέποτε το σύνολο της αύξησης θα υπερβαίνει το 100% των δαπανών, στις οποίες υποβλήθηκε ο αρωγός.

3. Κατά την έννοια των παραγράφων 1 και 2, δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε ο αρωγός είναι οι δαπάνες που ευλόγως κατέβαλε ο αρωγός κατά την επιχείρηση αρωγής, καθώς και ένα λογικό ποσοστό για τον εξοπλισμό και το προσωπικό, που πραγματικά και εύλογα χρησιμοποίησε στην επιχείρηση αρωγής, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων, που καθορίστηκαν από το άρθρο 13 παράγραφος 1 (η), (θ) και (ι).

---

2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité des dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 % des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 % des dépenses engagées par l'assistant.

3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h, i et j du paragraphe 1 de l'article 13.

4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.

5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire».

4. Η συνολική ειδική αποζημίωση, σύμφωνα με το παρόν άρθρο, θα καταβάλλεται μόνο στην έκταση που αυτή είναι μεγαλύτερη από αμοιβή που μπορεί να αξιώσει ο αρωγός, σύμφωνα με το άρθρο 13.

5. Εάν από πλημμέλεια του αρωγού και εξαιτίας αυτής δεν απετράπη ή δεν περιορίστηκε η βλάβη του περιβάλλοντος, είναι δυνατόν ο αρωγός να αποστραφηθεί από το σύνολο ή μέρος οποιασδήποτε ειδικής αποζημίωσης, που οφείλεται, σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

6. Οποιοδήποτε δικαίωμα αναγωγής εκ μέρους του πλοιοκτήτη δεν επηρεάζεται από το παρόν άρθρο».

### 6.3. Ο δικαιολογητικός λόγος θέσπισης της ρύθμισης

Οι συντάκτες της Διεθνούς Σύμβασης του 1989 επεδίωξαν με τη ρύθμιση της ειδικής αποζημίωσης στο άρθρο 14 να εξωθήσουν τους διασώστες ν' αναλάβουν έργα διάσωσης με μικρές πιθανότητες επιτυχίας και σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον αποζημιώνοντάς τους και στην περίπτωση που οι υπηρεσίες τους δεν θα απέτρεπαν την απώλεια του πλοίου και του φορτίου<sup>58</sup>. Ο αρωγός, άλλωστε, σύμφωνα και με το άρθρο 8 περ. α και β της Σύμβασης του 1989, οφείλει να εκτελεί την επιχείρηση της θαλάσσιας αρωγής με τη οφειλόμενη επιμέλεια<sup>59</sup> και να λαμβάνει την απαραίτητη μέριμνα αποτροπής ή ελαχιστοποίησης της βλάβης προς το περιβάλλον. Προς την κατεύθυνση αυτή είναι προσανατολισμένο και το άρθρο 13§1 της Σύμβασης του 1989 που ορίζει ότι: «Η αμοιβή θα καθορίζεται με στόχο την ενθάρρυνση των επιχειρήσεων αρωγής...».

Ακριβώς, λοιπόν, λόγω της σπουδαιότητας που έχει η παροχή των υπηρεσιών τους οι διασώστες πρέπει να ενθαρρύνονται για την ανάληψη επιχειρήσεων ώστε να μην επιλέγουν την επιχείρηση που θα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με κριτήριο είτε το αν είναι ή όχι κερδοφόρα για αυτούς είτε εάν θα υποστούν οικονομική ζημιά<sup>60</sup>. Πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να υπάρχει η βεβαιότητα, ότι και αν ακόμα δεν υπάρξει αποτελεσματική αντιμετώπιση της απειλής της βλάβης του περιβάλλοντος δηλαδή της ρύπανσης, θα λάβουν ως αποζημίωση τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν. Ανταποκρινόμενοι, συνεπώς, οι συντάκτες της Σύμβασης στο ολόένα και διεθνώς αυξημένο ενδιαφέρον της προστασίας του περιβάλλοντος προχώρησαν ένα βήμα περαιτέρω από τον κανόνα «no

58. Αντάπασης: Θαλάσσια αρωγή και διάσωση I 1992, 159.

59. Ο όρος «Best Endeavour's» του L.O.F. 1980 αντικαταστάθηκε στο κείμενο της Σύμβασης με τον όρο «due care».

60. Πρβλ. White: Australasian marine pollution laws 2007, 57.

*cure - no pay*» και καθιέρωσαν ένα σημαντικό οικονομικό κίνητρο για τους διασώστες: την ειδική αποζημίωση<sup>61</sup>.

Παρά το σκοπό, όμως, στον οποίο αποβλέπει, η νομοθετική καθιέρωση της ειδικής αποζημίωσης δεν πρέπει να μας αποπροσανατολίσει και να θεωρήσουμε ότι μετατοπίζεται η προσοχή μας από την παροχή των υπηρεσιών διάσωσης αποκλειστικά και μόνο στην προστασία του περιβάλλοντος. Το κύριο βάρος αλλά και ο σκοπός των επιχειρήσεων της θαλάσσιας αρωγής ήταν και εξακολουθεί να είναι η διάσωση της περιουσίας που κινδυνεύει στη θάλασσα, η οποία, όπως θα εξετάσουμε στη συνέχεια, αποτελεί προϋπόθεση για λάβει ο αρωγός την ειδική αποζημίωση. Άλλωστε και η Σύμβαση του 1989 αφορά στη ρύθμιση με ενιαίο και ομοιόμορφο τρόπο της επιθαλάσσιας αρωγής.

Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνει δεκτό ότι παράλληλα με την επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής, ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να επιδεικνύει ο διασώστης επιπρόσθετα και στην αποτροπή ή την ελαχιστοποίηση της βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος<sup>62</sup>. Χαρακτηριστικό, μάλιστα είναι ότι η ιδιαίτερη αυτή μέριμνα λαμβάνει, σύμφωνα με το άρθρο 8§1 της Σύμβασης του 1989, τη μορφή της νομικής υποχρέωσης<sup>63</sup>.

## 7. Συμπέρασμα

Από τα ανωτέρω προκύπτει με σαφήνεια η διαπίστωση ότι η Διεθνής Σύμβαση του 1910, αν και για πολλά χρόνια σε διεθνές επίπεδο αποτελούσε τον πυρήνα της θαλάσσιας αρωγής δεν μπορούσε πλέον ν' ανταποκριθεί ικανοποιητικά στη νέα πραγματικότητα που είχε διαμορφωθεί και να ρυθμίσει ικανοποιητικά τις σχέσεις των μερών. Επιτακτική ήταν, επομένως, η ανάγκη για μια συνολική αναθεώρηση του δικαίου της θαλάσσιας αρωγής καθώς και η καθιέρωση συγκεκριμένης ρύθμισης για την προστασία του περιβάλλοντος και για αποζημίωση του διασώστη για την προσπάθεια που κατέβαλε ασχέτως αποτελέσματος.

---

61. *Gabdulkhayeva*: Protection of marine environment as a dominant consideration in salvage operations, 153 σε Trunk/Musin: International commercial arbitration and international maritime law from a German and Russian perspective 2004, Mangone: United States admiralty law 1997,207.

62. Πρβλ. Clift & Gay: The shifting nature of salvage law: A view from distance, The Tulane law Review Association, 2005, 1357.

63. Βλ. IMO: OPRC Convention: International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990, including final act of the conference and attachment (resolutions 1 to 10) 1991, 19 ar. 7.2.4.

Πράγματι, η Διεθνής Σύμβαση του 1989, όπως τονίσαμε, ανταποκρίθηκε στην ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος<sup>64</sup> και καθιέρωσε ως βασικό σκοπό την ενθάρρυνση των αρωγών να παράσχουν τις υπηρεσίες τους σε πλοία, τα οποία, σε περίπτωση που υποστούν κάποια βλάβη ή ατύχημα, αποτελούν άμεσο κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον κυρίως λόγω της μικρής ή μεγάλης πιθανότητας διαρροής των ποσοτήτων των υδρογονανθράκων που μεταφέρουν στις δεξαμενές τους. Συνεπώς, η παρότρυνση των διασωστών να επιδείξουν ζήλο για την προστασία του περιβάλλοντος κατά την εκτέλεση του καθήκοντός τους είχε ως σκοπό να εξαλείψει κάθε περιθώριο επιλογής των περιπτώσεων στις οποίες θα παράσχουν τις σωστικές υπηρεσίες τους.

Ο διεθνής νομοθέτης αντιλαμβανόμενος πλήρως τις ανωτέρω παραμέτρους καθιέρωσε για πρώτη φορά στο διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο της θαλάσσιας αρωγής και πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 14 της Διεθνούς Σύμβασης του 1989, την ειδική αποζημίωση του αρωγού. Αυτός δικαιούται να την απαιτήσει, υπό αυστηρώς καθορισμένες στο άρθρο 14 προϋποθέσεις, για τις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε κατά τη διεξαγωγή της επιχείρησης διάσωσης. Επιπλέον δικαιούται και ένα εύλογο ποσοστό για τον εξοπλισμό και το προσωπικό που πραγματικά και εύλογα χρησιμοποίησε στην επιχείρηση της αρωγής λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων, που καθορίστηκαν από το άρθρο 13§1, η, θ, και ι.

---

64. Αντάπασης: Θαλάσσια αρωγή και διάσωση I 1992, 170.





ISBN: 978-960-562-395-1



15324