

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΑΚΗΣ**

**ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ  
ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

**(ΣΧΕΣΗ CMR ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ  
ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ I, ΡΩΜΗ I ΚΑΙ ΡΩΜΗ II)**

**Ανάτυπο**

από την Επισκόπηση Εμπ. Δικαίου, έτος 15ο, τεύχος Δ', Οκτώβριος-Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2009



**ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΑΚΚΟΥΛΑ  
ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΑΚΗΣ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ  
ΣΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ  
(ΣΧΕΣΗ CMR ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ  
ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ I, ΡΩΜΗ I ΚΑΙ ΡΩΜΗ II)

Ανάτυπο

από την Επισκόπηση Εμπ. Δικαίου, έτος 15ο, τεύχος Δ', Οκτώβριος-Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2009



ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΑΚΚΟΥΛΑ  
ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

**Διεθνής δικαιοδοσία και εφαρμοστέο δίκαιο  
στις συμβάσεις οδικής μεταφοράς  
(σχέση CMR και κανονισμών Βρυξέλλης I, Ρώμη I και Ρώμη II)\***

**Ευάγγελου Βασιλακάκη,  
Καθηγητή Νομικής ΑΠΘ**

Η εξέταση των ζητημάτων σχετικά με τη διεθνή δικαιοδοσία και το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβάσεις οδικής μεταφοράς, ως προς τα οποία η κυρωθείσα με τον ν. 559/1977 Σύμβαση για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων CMR (εφεξής CMR)<sup>1</sup> παρέχει αρκετά σαφείς και «ανθεκτικές» απαντήσεις, δεν μπορεί παρά να γίνει σε συσχέτιση με τη θέσπιση των κανονισμών 44/2001 (Βρυξέλλες I), 864/2007 (Ρώμη II) και 593/2008 (Ρώμη I).

**I. Ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας**

Η Σύμβαση CMR περιέχει μια γενική διάταξη, με την οποία ρυθμίζονται θέματα δικονομικού διεθνούς δικαίου. Πρόκειται για το άρθρο 31, το οποίο αναλύεται αμέσως κατωτέρω όσον αφορά το τμήμα του εκείνο που άπτεται θεμάτων διεθνούς δικαιοδοσίας. Αναφορά θα γίνει και στο άρθρο 39 παρ. 2 CMR που ρυθμίζει τη διεθνή δικαιοδοσία ως προς το ειδικότερο ζήτημα της ασκήσεως αγωγής σε σχέση με διαδοχική μεταφορά, αντικείμενο της οποίας είναι το δικαίωμα ανακτήσεως κατά των λοιπών μεταφορέων.

**A. Σχέση της CMR με τον κανονισμό 44/2001**

Η θέσπιση της Συμβάσεως των Βρυξελλών του 1968 και, στη συνέχεια στη θέση της, του κανονισμού 44/2001 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις έθεσε επί τάπτως το ζήτημα εάν διατηρούνται ή όχι σε ισχύ οι διμερείς ή πολυμερείς διεθνείς συμβάσεις, τις οποίες τα κράτη (συμβαλλόμενα μέρη όσον αφορά τη ΣΒρυξ και κράτη μέλη όσον αφορά τον κανονισμό) είχαν κυρώσει σε προγενέστερο χρονικό διά-

\* Το κείμενο αποτελεί γραπτή απόδοση εισηγήσεως που έγινε την 9.5.2009 στη διμερίδα με θέμα «Οδικές μεταφορές» που οργάνωσε στη Χίο το Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου του Αιγαίου.

1. Ως προς το ότι δεν εφαρμόζεται η CMR επί διεθνούς συνδυαστικής μεταφοράς βλ. BGH, 17.7.2008 – I ZR 181/05, IPRax 2008/6, IX. Για τη διεθνή συνδυαστική μεταφορά βλ. Kiantou-Pampouki, Multimodal Transport. Carrier liability and issues related to the bills of lading, Γενική Εισήγηση στο 15ο Συνέδριο Συγκριτικού Δικαίου, 2000.

στημα.

Το άρθρο 71 παρ. 1 του καν. 44/2001 ορίζει σχετικώς ότι δεν θίγονται οι συμβάσεις που «σε ειδικά θέματα ρυθμίζονται η διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση ή την εκτέλεση αποφάσεων», στις οποίες τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη. Δεδομένου ότι όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση CMR, η τελευταία υπερισχύει και, επομένως, με βάση το άρθρο 31 αυτής θα καθορισθεί ποια δικαστήρια έχουν διεθνή δικαιοδοσία όσον αφορά υποθέσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.

*B. Οι διατάξεις διεθνούς δικαιοδοσίας της CMR: άρθρα 31 παρ. 1 και 39 παρ. 2 CMR*

*1. Δομή των άρθρων 31 CMR*

Η διάταξη χωρίζεται σε τρεις παραγράφους, η πρώτη από τις οποίες αφορά τα ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας και θα αποτελέσει το αντικείμενο των σκέψεων που ακολουθούν. Η δεύτερη παράγραφος αναφέρεται στο ζήτημα της εικρεμοδικίας<sup>2</sup>. Τέλος, η τρίτη παράγραφος ρυθμίζει την αναγνώριση και εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων που εκδίδονται από τα δικαστήρια ενός συμβαλλόμενου κράτους στην επικράτεια κάποιου άλλου συμβαλλόμενου κράτους (στο κείμενο της παρ. 3 γίνεται λόγος για «εφαρμογή» της αποφάσεως και σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη από εκείνο στο οποίο εκδόθηκε).

Ως προς την εκτέλεση αποφάσεων ο κανονισμός 44/2001 δεν εμφανίζεται εξίσου «γενναιόδωρος» όσον αφορά την ισχύ των διεθνών συμβάσεων. Πράγματι, η ειδικότερη, σε σχέση με το άρθρο 71 παρ. 1 διάταξη του άρθρου 71 παρ. 2 β του καν. 44/2001 προβλέπει ότι μια απόφαση θα κηρυχθεί εκτελεστή κατά τις οικείες διατάξεις του κανονισμού, ακόμη και αν η διεθνής δικαιοδοσία του δικαστηρίου που την εξέδωσε στηρίζηκε στις διατάξεις της διεθνούς συμβάσεως για τη διεθνή δικαιοδοσία (δηλαδή εν προκειμένω στο άρθρο 31 παρ. 1 CMR). Η ρύθμιση περιπλέκεται όμως δεδομένου ότι ορίζεται ότι, εφόσον και το κράτος προελεύσεως και το κράτος εκτελέσεως είναι συμβαλλόμενα μέρη στη διεθνή σύμβαση που αφορά το ειδικό θέμα, εφαρμόζεται η τελευταία ως προς τις προϋποθέσεις εκτελέσεως

2. Ενδεικτική των σχέσεων μεταξύ της CMR και του κανονισμού 44/2001 είναι, όσον αφορά τη ρύθμιση των σχετικών με την εικρεμοδικία ζητημάτων, η πρόταση να επανεξετασθεί το άρθρο 31 παρ. 2 CMR υπό το πρίσμα του άρθρου 30 καν. 44/2001, με το οποίο δίδεται λόγη στις περιπτώσεις όπου ως προς την επέλευση της εικρεμοδικίας τα δίκαια των εμπλεκομένων δικαστηρίων περιέχουν διαφορετικές ρυθμίσεις (βλ. David Joseph, Jurisdiction and arbitration agreements and their enforcement, London 2005, 207). Πάντως, δεν λύνονται με τον ίδιο τρόπο όπως υπό τον κανονισμό 44/2001 σημαντικά ζητήματα, όπως για παράδειγμα αν ως εικρεμής αγωγή κατά το άρθρο 31 παρ. 2 CMR λογίζεται και η αρνητική αναγνωριστική αγωγή (αρνητική απάντηση έδωσε το BGH, 20.11.2003, I ZR 294/02, TransPR 2004, 77, contra Merzario v. Leitner Internationale Spedition [2001] Lloyd's Rep. 490 CA).

(άρθρο 71 παρ. 2 πρώτη φράση της δεύτερης υποπαραγράφου). Παραμένει όμως δυνατή η εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού σχετικά με τη διαδικασία για την αναγνώριση και εκτέλεση (άρθρο 71 παρ. 2 δεύτερη φράση της δεύτερης υποπαραγράφου).

**2. Περιεχόμενο του άρθρου 31 παρ. 1 CMR**

Επανερχόμενοι στην παρ. 1 που αποτελεί το εξεταζόμενο εδώ ζήτημα, πρέπει να δούμε το περιεχόμενό της. Ορίζει συγκεκριμένα αυτή ότι «*επί δικαστικών ενεργειών επί μεταφοράς δυνάμει της παρούσης συμβάσεως ο ενάγων δύναται να εγείρη αγωγήν ενώπιον οιουδήποτε δικαστηρίου συμβαλλομένης χώρας οριζομένου βάσει συμφωνίας μεταξύ των αντιδίκων και, επιπροσθέτως, ενώπιον των δικαστηρίων χώρας εις την επικράτειαν της οποίας,*

- α) ο εναγόμενος διαμένει συνήθως, ή έχει την έδραν των εργασιών του ή το υποκατάστημα ή πρακτορείον μέσω του οποίου εγένετο το συμβόλαιον της μεταφοράς, ή*
- β) ευρίσκεται ο τόπος εις τον οποίον παρελήφθησαν τα εμπορεύματα υπό του μεταφορέα ή ο ορισθείς τόπος διά την παράδοσιν, και ενώπιον ουδενός ετέρου δικαστηρίου».*

Η σημασία που δίνεται στις συμφωνίες παρεκτάσεως είναι απόλυτα κατανοητή, εν όψει του τρόπου με τον οποίο καταρτίζονται οι συμβάσεις διεθνούς χερσαίας μεταφοράς. Με τη ρύθμιση αυτή καθιερώνονται, παράλληλα προς τη δωσιδικία του παρεκτενομένου δικαστηρίου,

*α) η συντρέχουσα δωσιδικία του τόπου συνήθους διαμονής ή έδρας του εναγόμενου (ή τυχόν κάποιας άλλης μορφής εγκαταστάσεως, του υποκαταστήματος ή του πρακτορείου). Στην ουσία πρόκειται για τη –συνήθως αναγορευόμενη σε κύρια– δικαιοδοτική βάση της κατοικίας/έδρας του εναγομένου, και*

*β) η συντρέχουσα δωσιδικία του πραγματικού τόπου παραλαβής των εμπορευμάτων ή του συμφωνηθέντος τόπου παραδόσεώς τους.*

Αντίστοιχη ρύθμιση στον κανονισμό 44/2001 αποτελεί η διάταξη του άρθρου 5 σημ. 1, στο μέτρο που με αυτή θεσπίζεται ειδική συντρέχουσα δωσιδικία, με την οποία ειδικότερα ως προς την παροχή υπηρεσιών (όπου θα μπορούσε να ενταχθεί η σύμβαση μεταφοράς) προβλέπεται ότι μπορεί να ασκηθεί αγωγή (εκτός από το δικαστήριο της κατοικίας/έδρας του εναγομένου κατά τη γενική δικαιοδοτική βάση του άρθρου 2 παρ. 1 καν. 44/2001) και στο δικαστήριο του τόπου εκτληρώσεως της παροχής. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών, ως τόπος εκπληρώσεως της παροχής, που επιτελεί λειτουργία δικαιοδοτικού συνδέσμου, λογίζεται *ex lege* ο «*τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπερπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών*» (άρθρο 5 σημ. 1 στοιχ. β' υποπε-

ρίπτωση 2η)<sup>3</sup>. Αντικείμενο ερμηνείας (και ενδεχομένως πηγή ερμηνευτικών ζητημάτων) αποτελεί το κατά πόσο τίθεται σε ίση βάση με τον συμφωνηθέντα ο πραγματικός τόπος παροχής των υπηρεσιών.

Από την άποψη αυτή, η διάταξη του άρθρου 31 παρ. 1 CMR είναι σαφέστερη, καθώς ρητά ορίζει ως δικαιοδοτικούς συνδέσμους τον πραγματικό τόπο παραλαβής και τον συμφωνηθέντα τόπο παραδόσεως των εμπορευμάτων. Είναι επίσης πολύ καταλληλότερη από εκείνη του άρθρου 5 σημ. 1 στοιχ. β' υποπερίπτωση 2η του κανονισμού 44/2001 όσον αφορά τις συμβάσεις μεταφοράς. Τούτο διότι η σύμβαση οδικής μεταφοράς υλοποιείται συχνά σε μεγάλο αριθμό χωρών, οπότε η εφαρμογή της εδώ αναφερόμενης διατάξεως του κανονισμού θα είχε στις περιπτώσεις αυτές ως αποτέλεσμα την υπέρμετρη αύξηση του αριθμού των δικαστηρίων, στα οποία θα ήταν δυνατή η εισαγωγή της ένδικης διαφοράς. Αυτό θα αποτελούσε υπερβολική εύνοια προς τον ενάγοντα.

Σαφές βέβαια είναι ότι με τη ρύθμιση του άρθρου 31 παρ. 1 CMR, και ιδίως με τη θέσπιση συντρεχουσών δωσιδικιών, γεννώνται πλεονεκτήματα για τον ενάγοντα, ο οποίος έχει την ευχέρεια να προβεί στην επιλογή του δικαστηρίου εκείνου, που θεωρεί καταλληλότερο με γνώμονα τη δική του δικονομική στρατηγική<sup>4</sup>. Γίνεται όμως τούτο με λελογισμένο τρόπο.

Οι συντρέχουσες δωσιδικίες της συνήθους διαμονής ή έδρας του εναγομένου και του πραγματικού τόπου παραλαβής των εμπορευμάτων ή του συμφωνηθέντος τόπου παραδόσεως τους τίθενται σε ίση βάση μεταξύ τους. Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι τίθεται η καθεμιά από αυτές σε ίση μοίρα με τη δωσιδικία του παρεκτεινομένου δικαστηρίου (βλ. και κατωτέρω υπό Ι Γ 2).

Με μια πρόσφατη απόφαση του αγγλικού Court of Appeal κρίθηκε ότι ως εναγόμενος κατά το άρθρο 31 παρ. 1 CMR νοείται μόνο ο μεταφορέας, ο παραλήπτης ή ο αποστολέας των εμπορευμάτων, και όχι κάποιο άλλο πρόσωπο που έλκει, π.χ. ως εκδοχεύς, τα δικαιώματά του από τον μεταφορέα, τον παραλήπτη ή τον αποστολέα<sup>5</sup>.

### 3. Το άρθρο 39 παρ. 2 CMR

Ως προς τη μεταφορά που εκτελείται από διαδοχικούς μεταφορείς, το άρθρο 37 CMR προβλέπει ότι όποιος από αυτούς κατέβαλε αποζημίωση με βάση τη CMR, μπορεί να ασκήσει δικαίωμα ανακτήσεως κατά των λοιπών μεταφορέων. Την αγωγή μπορεί να ασκήσει, σύμφωνα με το άρθρο 39 παρ. 2 εδ. α' CMR «ενώπιον των αρμοδίου δικαστηρίου της χώρας εις την οποίαν εις εκ των ενδιαφερομέ-

3. Για τον τόπο εκπληρώσεως κατά τη διάταξη του άρθρου 5 σημ. 1 στοιχ. β' του καν. 44/2001 βλ. *Βασιλακάκη*, Ειδικές βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας επί διαφορών από σύμβαση και από αδικοπραξία, Αθήνα/Θεσσαλονίκη 2004, 119 επ.

4. *Ferrari*, 'Forum Shopping' Despite International Uniform Contract Law Conventions, ICLQ 2002. 693.

5. *Hatzi v. Insurance Co Limited* [2009] All ER 212.

### **Ε. Βασιλακάκη, Οδική μεταφορά: δ. δικαιοδοσία, εφ. δίκαιο** 893

νων μεταφορέων διαμένει συνήθως ή έχει την έδραν των εμπορικών εργασιών του ή το υποκατάστημα ή το πρακτορείον δια των οποίων εγένετο το συμβόλαιον μεταφοράς». Το άρθρο 39 παρ. 2 εδ. β' επιτρέπει την εναγωγή με το ίδιο δικόγραφο των υπολοίπων μεταφορέων, θεσπίζοντας έμμεσα την ομοδικία ενώπιον του δικαστηρίου που θα επιλέξει ο ενάγων εντός του πλαισίου του πρώτου εδαφίου.

#### **Γ. Ερμηνευτικά ζητήματα απορρέοντα από το άρθρο 31 παρ. 1 CMR**

Μεταξύ των ερμηνευτικών ζητημάτων που αναδεικνύει το άρθρο 31 παρ. 1 CMR είναι και τα ακόλουθα, πολλά από τα οποία αφορούν τη συμφωνία παρεκτάσεως.

##### *1. Είναι δυνατή η προφορική κατάρτιση μιας συμφωνίας παρεκτάσεως;*

Η γραμματική ερμηνεία δεν αποκλείει την καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό. Ενισχύεται έμμεσα σε κάποιο βαθμό η άποψη αυτή και από το ότι η δωσιδικία του παρεκτεινομένου δικαστηρίου συντρέχει με εκείνες του τόπου συνήθους διαμονής ή έδρας του εναγομένου και του πραγματικού τόπου παραλαβής των εμπορευμάτων ή του συμφωνηθέντος τόπου παραδόσεώς τους Σημειωτέον ότι το εσωτερικό δικονομικό δίκαιο αναγνωρίζει την προφορική κατάρτιση της συμφωνίας παρεκτάσεως (άρθρο 42 παρ. 1 ΚΠολΔ). Από την άλλη πλευρά, η άποψη σύμφωνα με την οποία είναι επιτρεπτή η προφορική κατάρτιση μιας συμφωνίας παρεκτάσεως έχει το μειονέκτημα ότι εισάγει έναν αυξημένο παρόγοντα αβεβαιότητας ως προς το χρονικά πρώτο ερώτημα που τίθεται στη δίκη, ήτοι ως προς την έλλειψη ή όχι διεθνούς δικαιοδοσίας του δικαστηρίου στο οποίο προσφεύγει ο ενάγων. Επιπλέον, δεν είναι ευχερής ο πορισμός από το δικαστήριο (που φέρεται ως προφορικά παρεκτάσεως) των αποδεικτικών μέσων, με βάση τα οποία θα αποφανθεί για το αν έχει ή όχι διεθνή δικαιοδοσία.

Έχει υποστηριχθεί ότι προσήκει η εφαρμογή του άρθρου 23 του κανονισμού 44/2001 ως προς τον τύπο της συμφωνίας παρεκτάσεως που ισχύει κατά το άρθρο 31 CMR<sup>6</sup>. Η άποψη αυτή δίνει λύση στα αποδεικτικά προβλήματα που προεκτέθηκαν, και παράλληλα επιτρέπει, τουλάχιστον εν μέρει, τη λειτουργία της προφορικής συμφωνίας παρεκτάσεως, εφόσον συντρέχουν οι όροι του άρθρου 23 παρ. 1 περ. α'-γ' του κανονισμού 44/2001. Είναι όμως δογματικά αμφισβητήσιμη, ιδιως στο μέτρο που παραμερίζει διεθνή σύμβαση, της οποίας η υπερίσχυση έχει ως έρεισμα το άρθρο 71 παρ. 1 του ίδιου κανονισμού. Γεννάται επομένως και αντίθεσή της με τη διάταξη αυτή του κανονισμού.

Ορθότερη είναι επομένως, παρά τα προβλήματα περί την απόδειξη που εγείρει, η άποψη σύμφωνα με την οποία είναι δυνατή, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 31 CMR, η προφορική κατάρτιση της συμφωνίας παρεκτάσεως.

Εφόσον όμως γίνει δεκτή η αντίθετη άποψη, κατά την οποία η συμφωνία παρεκτάσεως πρέπει να είναι έγγραφη, ανακύπτει το ερώτημα αν πρέπει να περιέχεται στη σύμβαση μεταφοράς. Χρήσιμη είναι η σύγκριση με το άρθρο 33 CMR. Η διάταξη αυτή, η οποία αφορά τη συμφωνία για τη διαιτητική επίλυση διαφορών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της CMR, φαίνεται να προϋποθέτει για το τυπικό κύρος της διαιτητικής ρήτρας να είναι αυτή ενσωματωμένη στο «*συμβόλαιο μεταφοράς*»<sup>7</sup>. Κατά συνέπεια, εφόσον ήθελε γίνει δεκτό ότι η ρήτρα παρεκτάσεως πρέπει να περιβάλλεται τον έγγραφο τύπο, ορθότερο είναι να θεωρηθεί ότι πρέπει να περιέχεται στη σύμβαση μεταφοράς.

## *2. Δημιουργείται αποκλειστική δικαιοδοσία με τη συμφωνία παρεκτάσεως;*

Η από κοινού πρόβλεψη στο άρθρο 31 παρ. 1 CMR για τη συμφωνία παρεκτάσεως και τις συντρέχουσες δωσιδικίες γεννά το ερώτημα εάν με τη ρήτρα παρεκτάσεως δημιουργείται αποκλειστική δικαιοδοσία του παρεκτεινομένου δικαστηρίου. Προαναφέρθηκε ότι από τη γραμματική ερμηνεία της διατάξεως δεν προκύπτει ότι η συμφωνία έχει υπέρτερη ισχύ σε σχέση με τις ειδικές δικαιοδοτικές βάσεις της συνήθους διαμονής ή της έδρας ή του υποκαταστήματος ή πρακτορείου του εναγομένου ή του τόπου παραλαβής/παραδόσεως των εμπορευμάτων. Επομένως με την παρέκταση καθιδρύεται συντρέχουσα, και όχι αποκλειστική, δικαιοδοσία. Στην ελληνική νομολογία έχει καταγραφεί η άποψη αυτή<sup>8</sup>, με την έννοια ότι η συνομολόγηση από τα μέρη ρήτρας παρεκτάσεως δεν παρακωλύει την άσκηση της αγωγής στο δικαστήριο του τόπου της συνήθους διαμονής ή της έδρας κλπ. του εναγομένου ή του τόπου παραλαβής/παραδόσεως των εμπορευμάτων.

Με τον τρόπο αυτό συνυπολογίζεται ότι συχνά η συμφωνία παρεκτάσεως επιβάλλεται από τον ισχυρότερο συμβαλλόμενο στον ασθενέστερο. Σε κάθε περίπτωση, ο αντισυμβαλλόμενος του μεταφορέα που δεν ευνοείται από τη συμφωνία παρεκτάσεως έχει σε μεγάλο βαθμό την ευχέρεια να προσφύγει σε κάποιο από τα άλλα αρμόδια δικαστήρια (κατά κύριο λόγο θα πρόκειται για εκείνο του πραγματικού τόπου παραλαβής των εμπορευμάτων ή του συμφωνηθέντος τόπου παραδόσεως τους).

Εν όψει των ανωτέρω, δεν φαίνεται να μπορεί να υποστηριχθεί ότι επιτρέπεται να προσδοθεί με ρητή συμφωνία των μερών αποκλειστικός χαρακτήρας στη συμφωνία παρεκτάσεως.

7. Υπό μια έννοια, ήτοι στο μέτρο που απαιτεί την καταχώριση της διαιτητικής συμφωνίας στη σύμβαση μεταφοράς, το άρθρο 33 CMR παρέχει επιχείρημα a contrario υπέρ της απόψεως ότι είναι επιτρεπτή η προφορική κατάρτιση συμφωνίας παρεκτάσεως.

8. ΕφΑθ 2545/1993 ΕΕμπΔ 1993. 584.

**Ε. Βασιλακάκη, Οδική μεταφορά: δ. δικαιοδοσία, εφ. δίκαιο** 895

3. Μπορεί να εναχθεί ο ασφαλιστής στο δικαστήριο που έχουν επιλόξει ο μεταφορέας και ο αντισυμβαλλόμενός του;

Εφόσον χωρεί εφαρμογή του κανονισμού 44/2001 ως προς τον ασφαλιστή του μεταφορέα (όταν δηλαδή αυτός έχει την κατοικία/έδρα του σε κάποιο κράτος μέλος), είναι δυνατή η προσεπίκλησή του σύμφωνα με το άρθρο 11 του εν λόγω κανονισμού. Η διάταξη αυτή, εφαρμοστέα σε υποθέσεις ασφαλίσεως αστικής ευθύνης, επιτρέπει την προσεπίκληση του ασφαλιστή «ενώπιον των δικαστηρίων που έχει επιληφθεί της αγωγής του ζημιωθέντος κατά τον ασφαλισμένον», χωρίς να διακρίνει μεταξύ των δυναμένων να επιληφθούν της διαφοράς δικαστηρίων. Προϋπόθεση είναι να επιτρέπεται η προσεπίκληση του ασφαλιστή από τη lex fori.

Εφόσον εκκρεμεί αγωγή κατά του μεταφορέα, αυτός μπορεί να προσεπικαλέσει τον ασφαλιστή, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό επιτρέπεται από τη lex fori του δικαστηρίου που έχει επιληφθεί της υποθέσεως. Εάν επομένως η αγωγή κατά του μεταφορέα έχει ασκηθεί βάσει του άρθρου 31 παρ. 1 CMR στο δικαστήριο, υπέρ του οποίου συμφωνήθηκε ρήτρα παρεκτάσεως δικαιοδοσίας, είναι δυνατή η προσεπίκληση στο δικαστήριο αυτό του ασφαλιστή από τον μεταφορέα.

Τυχόν προγενέστερη συμφωνία παρεκτάσεως μεταξύ ασφαλιστή και μεταφορέως δύσκολα θα κριθεί ως έγκυρη εκ του χρόνου καταρτίσεώς της (άρθρο 13 σημ. 1 του κανονισμού 44/2001). Θα είναι όμως έγκυρη αν επιτρέπει στον ασφαλισμένο μεταφορέα να προσφύγει σε δικαστήριο άλλο από αυτό που είναι αρμόδιο κατά τα άρθρα 8 επ. του κανονισμού (άρθρο 13 σημ. 2 του κανονισμού 44/2001)<sup>9</sup>.

4. Ποια είναι η σχέση του πραγματικού τόπου παραλαβής των εμπορευμάτων και του συμφωνηθέντος τόπου παραδόσεώς τους;

Όπως προαναφέρθηκε, σε σχέση με το άρθρο 5 σημ. 1 του κανονισμού 44/2001 αναφύεται το ερώτημα αν τίθεται σε ίση βάση με τον συμφωνηθέντα ο πραγματικός τόπος παροχής των υπηρεσιών. Στο σύστημα των συντρεχουσών δωσιδικιών που εισάγει το άρθρο 31 παρ. 1 CMR ως δικαιοδοτικοί σύνδεσμοι, μεταξύ άλλων, χρησιμοποιούνται ο πραγματικός τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων καθώς και ο τόπος που έχει ορισθεί/συμφωνηθεί για την παράδοσή τους<sup>10</sup>. Με τη

9. Με βάση τις ειδικές διατάξεις διεθνούς δικαιοδοσίας του κανονισμού για υποθέσεις ασφαλίσεων, αρμόδια για αυτές είναι είτε τα δικαστήρια του κράτους μέλους όπου ο ασφαλιστής έχει την κατοικία του (άρθρο 9 παρ. 1 περ. α' του κανονισμού 44/2001), είτε τα δικαστήρια του κράτους μέλους όπου ο ενάγον ασφαλισμένος, αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστή ή δικαιούχος του ασφαλισματος έχει την κατοικία του (άρθρο 9 παρ. 1 περ. β' του κανονισμού 44/2001) είτε, τέλος, τα δικαστήρια του κράτους μέλους όπου συνέβη το ζημιογόνο γεγονός, όταν πρόκειται κυρίως για ασφάλιση αστικής ευθύνης ή ασφάλιση ακινήτων (άρθρο 10 του κανονισμού 44/2001).

10. Η διάταξη αυτή μπορεί να αντιπαραβληθεί προς εκείνη του άρθρου 1 παρ. 1 (για την οποία επίσης βλ.. κατωτέρω υπό ΙΙ Α 1), που καθορίζει τις προϋπόθεσεις εφαρμογής της CMR, προβλέποντας ειδικότερα ότι αυτή εφαρμόζεται όταν ο καθορισθείς με τη σύμβαση τόπος παραλαβής και

ρύθμιση αυτή αντιμετωπίζονται επιτυχώς τα προβλήματα που δημιουργεί η διάκριση ανάμεσα στον τόπο παραλαβής των εμπορευμάτων από τον αποστολέα και στον τόπο παραδόσεως τους στον παραλήπτη. Ιδίως διευκρινίζεται ρητά ότι λαμβάνεται υπόψη ο τόπος όπου τα εμπορεύματα παραλαμβάνονται εκ μέρους του μεταφορέα, οπότε αποφεύγονται τα δυσεπίλυτα ζητήματα που ανακύπτουν σε σχέση ιδίως με το άρθρο 5 σημ. 1 του κανονισμού 44/2001 και τις εκάστοτε συνδυαστικά εφαρμοζόμενες με αυτόν διεθνείς συμβάσεις<sup>11</sup>, σχετικά με το αν θα ληφθεί υπόψη ο τόπος όπου τα πράγματα παραδίδονται στον παραλήπτη ή ο τόπος όπου τα παραλαμβάνει ο μεταφορέας<sup>12</sup>. Αντίθετα, δεν αποτελεί δικαιοδοτικό σύνδεσμο ο πραγματικός τόπος παραδόσεως των εμπορευμάτων στον παραλήπτη, όταν είναι διαφορετικός από εκείνον που είχε συμφωνηθεί.

Από την άλλη πλευρά, δεν φαίνεται να μπορεί να υποστηριχθεί η άποψη ότι ο τόπος που έχει ορισθεί για την παράδοση στον παραλήπτη αποτελεί δικαιοδοτικό σύνδεσμο μόνο όταν δεν παρελήφθησαν τα εμπορεύματα. Αντίθετα, τίθεται σε ίση βάση με τον τόπο της πραγματικής παραλαβής. Δίνεται έμμεσα στον παραλήπτη το δικαίωμα να ασκήσει αγωγή στα δικαστήρια του τόπου κατοικίας/έδρας του εναντίον του μεταφορέα.

#### *Δ. Συμπέρασμα*

Μπορεί να εξαχθεί ως συμπερασματική η παρατήρηση ότι το άρθρο 31 παρ. 1 CMR, αν και γενικό στη διατύπωση, ρυθμίζει με αρκετά ικανοποιητικό τρόπο τα βασικά ζητήματα που αναφύονται στο πεδίο εφαρμογής τουν. Από την άλλη πλευρά, η συνύπαρξη της CMR με το ολοκληρωμένο corpus διατάξεων του κανονισμού 44/2001 θέτει σε ορισμένες περιπτώσεις το ζήτημα εάν οι διατάξεις της CMR ερμηνεύονται ή εφαρμόζονται, σε κάποιο βαθμό, υπό το πρίσμα των νεότερων διατάξεων του κανονισμού.

#### *II. Το εφαρμοστέο δίκαιο*

Εισάγοντας ομοιόμορφους κανόνες ουσιαστικού δικαίου, η CMR παραμερίζει τους κανόνες συνδέσεως ως μέσο για την εξεύρεση του εφαρμοστέου δικαίου. Από την άποψη αυτή, αποτελεί το κατ' εξοχήν παράδειγμα για την ανταγωνιστική

τόπος παραδόσεως βρίσκονται σε διαφορετικές χώρες. Λαμβάνεται εν προκειμένῳ υπόψη ο συμφωνηθείς (και όχι ο πραγματικός) τόπος παραλαβής των εμπορευμάτων, ενώ αντίθετα το άρθρο 31 παρ. 1 ανάγει σε δικαιοδοτικό σύνδεσμο τον πραγματικό τόπο παραλαβής.

11. Την υπόδειξη του τόπου εκπληρώσεως μέσω της κατά περίπτωση ισχύοντας διεθνούς συμβάσεως έχει ρητά δεχθεί το ΔΕΚ (απόφαση της 29.6.1994, Custom Made/Stawa Metallbau, C-288/92, Συλλογολ. 1994.I-2913).

12. Βλ. *Αρβανιτάκη*, Η επίδραση της Συμβάσεως της Βιέννης για τις διεθνείς πωλήσεις κινητών στο δικονομικό δίκαιο, ΧρΙΔ 2001. 679-680, *Βασιλακάκη*, ό.π. σημ. 3, 141 επ.

σχέση ανάμεσα στο ιδιωτικό διεθνές και το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο<sup>13</sup>. Ωστόσο, δεν είναι πλήρης ο εξοβελισμός της προβληματικής σχετικά με το αν σε ορισμένα θέματα ενδείκνυται η προσφυγή σε κάποιο εθνικό δίκαιο (οπότε και επανακάμπτουν οι κανόνες συνδέσεως). Κυρίως η θέσπιση των κανονισμών Ρώμη I και Ρώμη II γεννά νέα ερωτήματα αναφορικά με το εφαρμοστέο επί της ουσίας δίκαιο.

#### A. Σχέση της CMR με τον κανονισμό Ρώμη I

##### 1. Οριοθέτηση του πεδίου εφαρμογής της CMR και του κανονισμού Ρώμη I

Σύμφωνα με το άρθρο 25 παρ. 1 του κανονισμού 593/2008 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (ή κανονισμού Ρώμη I), δεν θίγονται οι διεθνείς συμβάσεις, στις οποίες ένα κράτος μέλος είναι μέρος και οι οποίες περιέχουν «κανόνες σύγκρουσης νόμων σχετικά με τις συμβατικές ενοχές». Εφόσον η CMR εισάγει στο εσωτερικό δίκαιο των συμβαλλομένων μερών ομοιόμορφους κανόνες ουσιαστικού δικαίου, γεννάται το ερώτημα εάν η ισχύς της θίγεται από το άρθρο 25 παρ. 1 του κανονισμού Ρώμη I<sup>14</sup>. Τέθηκε για τον λόγο αυτόν, ήτοι προκειμένου να οριοθετηθεί η σχέση της CMR με τον κανονισμό Ρώμη I, το ερώτημα αν η διεθνής αυτή σύμβαση περιέχει κανόνες συνδέσεως.

Με άλλα λόγια, η ανεύρεση στη CMR κανόνων συγκρούσεως ή συνδέσεως, δηλαδή κανόνων της κατηγορίας εκείνης που η CMR έχει ως αποστολή να εκτοπίσει, αποτελεί όρο για να συνεχίσει να εφαρμόζεται η ίδια μετά τη θέση σε ισχύ του κανονισμού Ρώμη I, και να μην αντικατασταθεί από αυτόν. Σαφές είναι ότι η CMR, ως σύμβαση εισάγουσα στα δίκαια των συμβαλλομένων κρατών ομοιόμορφους ουσιαστικούς κανόνες δικαίου, δεν περιέχει κανόνες συνδέσεως με τους οποίους να καθορίζεται το δίκαιο που είναι εφαρμοστέο ως *lex contractus* στη σύμβαση διεθνούς οδικής μεταφοράς.

Κυρίως υποστηρίζεται ότι κανόνα συνδέσεως, και δη μονομερή, αποτελεί το άρθρο 1 παρ. 1 CMR<sup>15</sup>. Το τελευταίο ορίζει ότι αυτή εφαρμόζεται, εφόσον ο τόπος παραλαβής και ο τόπος παραδόσεως των εμπορευμάτων βρίσκονται σε διαφορετικές χώρες, εκ των οποίων η μια τουλάχιστον πρέπει να είναι συμβαλλόμενο μέρος.

13. *Basilakakis, Ανταγωνισμός ιδ.δ.δ. και ομοιόμορφου ουσιαστικού δικαίου στο εμπορικό δίκαιο, στον Τόμο «Το Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο του Εμπορίου» (17<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Εμπορικού Δικαίου, 2008, 31 επ. Γενικότερα για μια συνολική εξέταση της σχέσης των δύο κλάδων βλ. Ch. Pambourakis, Droit international privé holistique: Droit uniforme et droit international privé, Martinus Nijhoff Publishers, LeidenBoston, 2008).*

14. *Jayme/Nordmeier, Multimodaler Transport: Zur Anknüpfung an den hypothetischen Teilstreckenvertrag im Internationalen Transportrecht: Ist § 452a HGB Kollisions- oder Sachnorm?, IPRax 2008, 507.*

15. *Mankowski, Konnosemente und die Rom I-Verordnung, TransPR 2008, 417, Παπούκης (K.), Τάσεις και προοπτικές στις οδικές μεταφορές, ΕπισκΕμπΔ 2009, 573.*

Αν εμμείνει κανείς παγίως σε ό,τι γίνεται δεκτό στη θεωρία, δηλαδή στο ότι κανόνας συνδέσεως είναι εκείνος που υποδεικνύει ποιο (εθνικό) δίκαιο θα εφαρμοσθεί<sup>16</sup>, η απάντηση στο ερώτημα εάν το άρθρο 1 παρ. 1 CMR αποτελεί κανόνα συνδέσεως είναι αρνητική. Πρέπει ακόμη να προστεθεί ότι μονομερής κανόνας συνδέσεως είναι εκείνος που ορίζει το πεδίο εφαρμογής μόνο του δικαίου εκείνου, στο οποίο ο ίδιος εντάσσεται (πρακτικότερα, της *lex fori*). Το άρθρο 1 παρ. 1 CMR καθορίζει τις προϋποθέσεις εφαρμογής της, και όχι το χωρικό πεδίο εφαρμογής ενός δικαίου, της *lex fori* ή οποιουδήποτε άλλου. Δεν είναι επομένως κανόνας συνδέσεως με αμιγή θεωρητικά κριτήρια, στα οποία όμως πρέπει να προσφύγει ο εφαρμοστής του δικαίου από τη στιγμή που ο κοινοτικός νομοθέτης του άρθρου 25 παρ. 1 του κανονισμού Ρώμη I έχει χρησιμοποιήσει την έννοια του κανόνα συγκρούσεως (συνδέσεως), ήτοι έννοια που, ευτυχώς ή δυστυχώς, είναι νομική. Ο προσδιορισμός του περιεχομένου της δεν μπορεί να γίνει με κριτήρια σκοπιμότητας.

Παρατίθεται η ανάπτυξη αυτή με πλήρη επίγνωση του ότι η CMR είναι ένα επιτυχές νομοθέτημα, εφαρμοζόμενο εδώ και πολλές δεκαετίες, με τις διατάξεις του οποίου έχουν εξουκειωθεί τα δικαστήρια. Για να περισωθεί από την πλημμυρίδα του κανονισμού Ρώμη I, θα πρέπει άλλες διατάξεις της να χαρακτηρισθούν ως κανόνες συνδέσεως. Αυτή τη λειτουργία θα μπορούσε ίσως να επιτελέσει η πολύ ειδική διάταξη του άρθρου 16 παρ. 5 CMR, με την οποία για τη διαδικασία της, υπό ιδιάζουσες συνθήκες, πωλήσεως εμπορευμάτων από τον μεταφορέα ορίζονται ως εφαρμοστέα η νομοθεσία ή τα έθιμα του τόπου, όπου βρίσκονται τα εμπορεύματα. Ακόμη, ως κανόνες συνδέσεως θα μπορούσαν να θεωρηθούν τα άρθρα 29 παρ. 1, 32 παρ. 1 και 32 παρ. 3 CMR, για τα οποία γίνεται λόγος αμέσως κατωτέρω υπό Β και Γ (και υπό το πρίσμα αυτό δικαιολογείται η αναφορά σε αντά κατά τη συσχέτιση της CMR με τον κανονισμό Ρώμη I). Τέλος, το άρθρο 5 παρ. 1 εδ. β' CMR παραπέμπει στο δίκαιο του τόπου όπου εκδόθηκε το δελτίο παραδόσεως, προκειμένου να κριθεί αν οι υπογραφές του μεταφορέα και του αποστολέα μπορούν να είναι έντυπες ή να έχουν αντικατασταθεί με τις σφραγίδες τους<sup>17</sup>.

Παρατηρείται επομένως το ακόλουθο παράδοξο: ενώ η CMR είναι σύμβαση ουσιαστικού ομοιόμορφου δικαίου, υπερισχύει του κανονισμού Ρώμη I ακριβώς στο μέτρο που θεωρείται ότι περιέχει κανόνα/ες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

## 2. Η ηθελημένη κακή διαχείριση κατά το άρθρο 29 CMR

Μια από τις βασικές διατάξεις της CMR είναι το άρθρο 29, σύμφωνα με την παρ. 1 του οποίου ο μεταφορέας δεν μπορεί να επωφεληθεί των διατάξεων εκεί-

16. Μαριδάκης, Ιδιωτικός Διεθνές Δίκαιον, Β' εκδ., 1967, 77 επ., Βρέλλης, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, Γ' εκδ. 2008, 4 επ., Γραμματικάκη-Αλεξίου/Παπασιώπη-Πασία/Βασιλακάκης, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, 2002, 3η εκδ., 19 επ.

17. Βλ. Παμπούκη (Κ.), ό.π.. σημ. 15, ΕπισκΕμπΔ 2009. 573.

### **Ε. Βασιλακάκη, Οδική μεταφορά: δ. δικαιοδοσία, εφ. δίκαιο** 899

νων που αποκλείουν ή περιορίζουν την ευθύνη του «εάν η ζημία προεκλήθη λόγω ηθελημένης κακής διαχειρίσεως αυτού ή εκ τοιαύτης παραλείψεως εκ μέρους του ήτις συμφώνως προς την νομοθεσίαν του έχοντος την δικαιοδοσίαν της υποθέσεως δικαστηρίου θεωρείται ως ισοδυναμούσα προς ηθελημένην κακήν διαχείρισιν εκ μέρους αυτού».

Η διάταξη αυτή, με την οποία καθίστανται ανενεργές οι διατάξεις της CMR σχετικά με τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα (την εφαρμογή των οποίων προβλέπει και το άρθρο 28 παρ. 1 CMR, βλ. κατωτέρω υπό II B), εξαρτά την ισχύ της από τη lex fori, και ειδικότερα από το κατά πόσο η συμπεριφορά του μεταφορέα αντιστοιχεί προς ηθελημένη κακή διαχείριση σύμφωνα με το δίκαιο αυτό. Προβλέπει την εφαρμογή της lex fori, προκειμένου να κριθεί με τις δικές της διαβαθμίσεις της υπαιτιότητας η συμπεριφορά του μεταφορέα.

Ειδικότερα όσον αφορά τη χώρα μας, η απουσία από το εσωτερικό ελληνικό δίκαιο της έννοιας «ηθελημένη κακή διαχείριση», με την οποία αποδίδεται ο όρος ‘wilful misconduct’, απασχόλησε ιδιαίτερα τη νομολογία. Μετά από αμφιταλαντεύσεις το ζήτημα λύθηκε με την ΑΠ (ολ.) 18/1998<sup>18</sup>, με την οποία κρίθηκε ότι με τον όρο «ηθελημένη κακή διαχείριση» εννοείται μια ενδιάμεση, μεταξύ δύο δολού και βαρείας αμέλειας, βαθμίδα υπαιτιότητας<sup>19</sup>.

#### **3. Ζητήματα παραγραφής κατά το άρθρο 32 παρ. 1 και 3 CMR**

Το άρθρο 32 παρ. 1 CMR ορίζει ότι είναι ενιαύσια η παραγραφή αξιώσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως<sup>20</sup>, εκτός αν συντρέχει περίπτωση ηθελημένης κακής διαχειρίσεως, οπότε ο χρόνος παραγραφής διαστέλλεται σε τριετή<sup>21</sup>. Την κατ’ αρχήν εφαρμογή του άρθρου αυτού προβλέπει και για τις διαδοχικές συμβάσεις μεταφοράς το άρθρο 39 παρ. 4 CMR. Ως προς τις αξιώσεις του μεταφορέα κατά του παραλήπτη για την αμοιβή του έχει κριθεί ότι η παραγρα-

18. ΕΕμπΔ 1998. 536, μεταγενέστερα έτσι και η ΑΠ 205/2007, ΝοΒ 2007. 1859 = ΧρΙΔ 2007. 637.

19. Βλ. *Χρυσάνθη*, Η ένταξη της «ηθελημένης κακής διαχείρισης» στο σύστημα αστικής ευθύνης του διεθνούς μεταφορέα, ΕΕμπΔ 1998. 690 επ., για την κριτική της προηγούμενης αντίθετης άποψης βλ. *Καραγκούνη*, «Ηθελημένη κακή διαχείριση» και «ισοδύναμο πταίσμα» στο δίκαιο της διεθνούς οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων – Συμβολή στην ερμηνεία των άρθρων 29 και 32 § 1 εδ. β' CMR (Με αφορμή την ΑΠ 281/194 Α' Τμ.), ΕπισκΕμπΔ 1995. 285 επ. Από την πιο πρόσφατη βιβλιογραφία βλ. *Παπούονη* (Κ.), Το κατ’ άρθρο 29 CMR πταίσμα του μεταφορέα και των προστηθέντων του, ΕπισκΕμπΔ 2009. 616 επ.

20. ΑΠ 270/2002 ΔΕΕ 2002. 1014 = ΕΕμπΔ 2002. 357, ΕφΑθ 5927/2004 ΔΕΕ 2005. 192, ΕφΘεσ 1099/2003 ΕπισκΕμπΔ 2003. 1166 με παρατηρήσεις *Μήτκα*. Βλ. Επίσης *Ρόκα* (Ι.), Αστική ευθύνη στην οδική μεταφορά πραγμάτων (με ιδιαίτερη αναφορά στη σύμβαση CMR), 1984, 325 επ., *Καλαντζή*, Το δίκαιο των μεταφορών (οδικών-αεροπορικών-σιδηροδρομικών), Αθήνα 1994, 74.

21. ΑΠ 767/2003 ΝΟΜΟΣ 336329, ΑΠ 205/2007 ΝοΒ 2007. 1859 = ΧρΙΔ 2007. 637, ΑΠ 157/2008 Αρμ. 2008. 905, ΕφΘεσ 171/2005 ΔΕΕ 2005. 984.

φή ρυθμίζεται από το εσωτερικό δίκαιο, ήτοι από τον ΕμπΝ και συμπληρωματικά από τις διατάξεις του ΑΚ<sup>22</sup>.

Ειδικότερα όσον αφορά την παράταση του χρόνου παραγραφής, είτε με τη μορφή της αναστολής είτε με τη μορφή της διακοπής, η παρ. 3 του άρθρου 32 ορίζει ότι τα σχετικά ζητήματα επιλύονται κατά τη lex fori. Πρόκειται για λύση που ανευρίσκεται και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις, όπως π.χ. στην κυρωθείσα με τον ν. 1922/1991 Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους<sup>23</sup> (άρθρο 16 παρ. 3 της εν λόγω Συμβάσεως). Η αυτονόητη αδυναμία να υπάρξει όσον αφορά την παράταση του χρόνου παραγραφής ενιαία ρύθμιση με τη διεθνή σύμβαση υπαγορεύει την υπόδειξη της lex fori ως εφαρμοστέου δικαίου.

Παράδειγμα συνδυασμένης εφαρμογής της CMR και των εσωτερικών διατάξεων παρέχει η πρόσφατη ΑΠ 487/2008<sup>24</sup>, με την οποία κριθηκεί ότι επήλθε διακοπή παραγραφής σε μια υπόθεση όπου ενώ ως πρώτη ημερομηνία για τη συζήτηση της αγωγής είχε ορισθεί η 17.4.2002, επακολούθησε η μετ' αναβολή εκδίκαση της σε ημερομηνία που απείχε κατά χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του έτους από την αρχική δικάσιμο, ήτοι την 17.9.2003. Στηρίχτηκε η κρίση αυτή στα άρθρα 255 και 261 ΑΚ, καθώς και στο άρθρο 32 παρ. 1 περ. α' CMR.

#### B. Σχέση της CMR με τον κανονισμό Ρώμη II

Η CMR ρυθμίζει την ευθύνη του μεταφορέα από τη σύμβαση, ενώ αντίθετα τυχόν υφισταμένη αδικοπρακτική ευθύνη του μεταφορέα θα κριθεί από τη lex loci delicti, ήτοι από το εθνικό δίκαιο που ήδη υποδεικνύεται από τον κανονισμό 864/2007 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές (κανονισμού Ρώμη II), ο οποίος εφαρμόζεται από την 11.1.2009<sup>25</sup>. Το άρθρο 28 παρ. 1 του κανονισμού αυτού ορίζει ότι δεν θίγεται η εφαρμογή διεθνών συμβάσεων, των οποίων ένα ή περισσότερα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη, εφόσον αυτές «θεσπίζουν κανόνες περί σύγκρουσης δικαίων στον τομέα των εξωσυμβατικών ενοχών».

Το άρθρο 4 παρ. 1 του κανονισμού Ρώμη II υποδεικνύει ως εφαρμοστέο το δίκαιο του τόπου όπου επήλθε η ζημία. Αν όμως υπαίτιος και ζημιωθείς είχαν, όταν επήλθε η ζημία, τη συνήθη διαμονή τους στην ίδια χώρα, τότε εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας αυτής (παρ. 2). Οι νεότευκτοι κανόνες συνδέσεως του κανονισμού Ρώμη II θα είναι εφεξής εκείνοι που θα υποδεικνύουν το εφαρμοστέο επί της αδικοπραξίας δίκαιο.

22. Εφθεσ 2696/2003 ΕπισκΕμπΔ 2004. 428 με παρατηρήσεις Μήτκα.

23. Βλ. Γκολογκίνα-Οικονόμου, Αστική ευθύνη στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αποσκευών, 2007.

24. ΝΟΜΟΣ 459224.

25. Για την περιεκτική ανάλυση του κανονισμού βλ. Σταματιάδη, Ο Κανονισμός (ΕΚ) 864/2007 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές («Ρώμη II»), ΧρΙΔ 2009. 391 επ.

Το άρθρο 4 παρ. 3 του κανονισμού Ρώμη II προβλέπει όμως, υπό τον τύπο ρήτρας διαφυγής, την εφαρμογή του δικαίου άλλης χώρας από κάποια εκ των αναφερομένων στις παρ. 1 και 2, εφόσον από το σύνολο των περιστάσεων συνάγεται ότι η αδικοπραξία εμφανίζει προδήλως στενότερο δεσμό με αυτή τη χώρα. Διευκρινίζεται ότι «*ο προδήλως στενότερος δεσμός βασίζεται ιδίως σε προϋπάρχονσα σχέση μεταξύ των μερών, όπως σύμβαση, η οποία συνδέεται στενά με την εν λόγω αδικοπραξία*» (εδ. β'). Μπορεί να υποστηριχθεί ως ερμηνευτική εκδοχή ότι με το «τεκμήριο» αυτό ως δεσμός της χώρας με μια σύμβαση εννοείται και η εφαρμογή του δικαίου της χώρας αυτής είτε διότι το επέλεξαν τα μέρη (άρθρο 3 του κανονισμού Ρώμη I) είτε διότι υποδεικνύεται κατά τα άρθρα 4 επ. του κανονισμού Ρώμη I, το άρθρο 5 παρ. 1 του οποίου αναφέρεται ειδικότερα στο εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβάσεις μεταφοράς εμπορευμάτων. Η τελευταία αυτή διάταξη ορίζει ως εφαρμοστέο το δίκαιο της χώρας συνήθους διαμονής του μεταφορέα, εφόσον εκεί βρίσκεται και ο τόπος αποστολής ή παραδόσεως των εμπορευμάτων ή η συνήθης διαμονή του αποστολέα.. Άλλοι ως εφαρμοστέο είναι το δίκαιο του συμφωνηθέντος τόπου παραδόσεως των εμπορευμάτων. Πρακτική σημασία αποκτά το άρθρο 5 παρ. 1 του κανονισμού Ρώμη I, κυρίως όταν ο μεταφορέας διαμένει σε χώρα που δεν έχει κυρώσει τη CMR.

Υπό την ανωτέρω ερμηνευτική εκδοχή ως προς το άρθρο 4 παρ. 3 εδ. β' του κανονισμού Ρώμη II, δεδομένου ότι η CMR δεν οδηγεί στην υπόδειξη του δικαίου μιας χώρας (αφού δεν εμπεριέχει κανόνες συνδέσεως με τους οποίους να καθορίζεται το δίκαιο που είναι εφαρμοστέο ως *lex contractus*), η εφαρμογή της στη θέση κάποιου εθνικού δικαίου έχει ως έμμεσο αποτέλεσμα να περιστέλλεται στον τομέα των διεθνών οδικών μεταφορών η σημασία του άρθρου 4 παρ. 3 του κανονισμού Ρώμη II όσον αφορά την υπόδειξη του δικαίου που διέπει τυχόν αδικοπρακτική ευθύνη. Ειδικότερα αποδυναμώνεται το τεκμήριο στενότερου δεσμού της αδικοπραξίας με κάποια άλλη (= εκτός από τις αναφερόμενες στις παρ. 1 και 2) χώρα, στο μέτρο που αυτό απορρέει από την εφαρμογή του δικαίου της χώρας αυτής στη συμβατική σχέση που σχετίζεται με την αδικοπραξία.

Παραμένει επομένως ακέραιη η πρακτική σημασία του άρθρου 28 CMR που εισάγει ρωγμή στο πεδίο εφαρμογής του –υποδεικνύμενον πλέον από τον κανονισμό Ρώμη II– εφαρμοστέον ως *lex loci delicti* εφαρμοστέον δικαίου<sup>26</sup>, επιβάλλοντας την εφαρμογή των ευνοϊκότερων για τον μεταφορέα διατάξεων της CMR, δια των οποίων η ευθύνη του περιορίζεται ή αποκλείεται.

### Γ. Συμπέρασμα

Η ‘διαλεκτική’ των αλλεπάλληλων νομοθετικών αλλαγών έχει ως συνέπεια

26. Βλ. αντί άλλων *Παμπόνη (Κ.)*, σημείωμα υπό τις Εφθεσ 425 και 426/2008, ΕπισκΕμπΔ 2008. 784.

να εξαρτάται η διατήρηση, μετά τη θέσπιση του κανονισμού Ρόμη I, της ισχύος της CMR από το αν αυτή περιέχει κανόνα/ες συνδέσεως, δηλ. το είδος εκείνο κανόνων δικαίου που η ίδια, ως σύμβαση ουσιαστικού ομοιόμορφου δικαίου, έχει παραμερίσει. Δεδομένου ότι πάντα υπάρχουν σημεία, έστω και παρεπόμενης σημασίας, για τα οποία χρειάζεται η προσφυγή σε κάποιο εθνικό δίκαιο, ανευρίσκονται και στη CMR κανόνες συνδέσεως. Τούτο διασφαλίζει την εξ αποστάσεως συνύπαρξή της με τον κανονισμό Ρόμη I.

Στενότερη και όχι αντιφατική είναι η σχέση της CMR με τον κανονισμό Ρόμη II, που έχει αντικαταστήσει σε μεγάλο βαθμό το άρθρο 26 ΑΚ.