



Δελτίο

της

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΚΗΓΟΡΩΝ

Αρ. 2 • ΙΟΥΛΙΟΣ 1997

ΑΠΟΨΗ

Η διεθνής ναυτιλία είναι ένας ιδιαίτερα ευαίσθητος τομέας της οικονομίας. Δεν ζητεί πολλά από το κράτος αλλά και δεν μπορεί να δεχθεί παρεμβάσεις. Οι ανταγωνιστές της βρίσκονται έξω από την χώρα και δεν υπόκεινται στις κανονιστικές της ρυθμίσεις. Γι' αυτό και οποιαδήποτε νομοθετικά μέτρα αφορούν ή επηρεάζουν το ελληνικό πλοίο δεν πρέπει να δημιουργούν μειονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστών του. Διαφορετικά το ελληνικό πλοίο εξωθείται σε αλλαγή σημαίας και το τελικό αποτέλεσμα είναι το κράτος να χάνει έσοδα τόσον άμεσα από το πλοίο όσον και από όσους του προσφέρουν υπηρεσίες.

Η κυβέρνηση δεν περιέλαβε τελικά στον νέο φορολογικό νόμο διατάξεις που να αφορούν ειδικά τη ναυτιλία αλλά και το ότι υπήρξαν τέτοιες διατάξεις στο σχέδιο νόμου άφησε την πικρία ότι η ναυτιλία δεν αντιμετωπίζεται με την προσοχή και την φροντίδα που της αξίζει και θεμελίωσε την άποψη ότι κάποιος τομέας της δημόσιας διοίκησης που έχει αρμοδιότητα να προωθεί νομοθεσία που επηρεάζει την ναυτιλία, έχει παντελή άγνοια των ιδιομορφιών της και της ευαισθησίας με την οποία πρέπει να αντιμετωπίζεται. Ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να φροντίσουν να αποφενχθεί στο μέλλον τέτοια -ανώφελη και ουσιαστικά αβέλητη- διατάραξη του νομοθετικού καθεστώτος της ναυτιλίας.

Αυτό που απομένει να διευκρινισθεί είναι η αβεβαιότητας (ακόμη μια αβέλητη παρενέργεια του νέου φορολογικού νόμου) για το αν υπόκειται σε φόρο υπεραξίας η μεταβίβαση των μετοχών των ναυτικών εταιρειών.

Με δεδομένο ότι η μεταβίβαση του πλοίου απαλλάσσεται από το φόρο αυτό (αφού οποιαδήποτε υπεραξία είναι ουσιαστικά εξωχώρια) είναι παράλογο να φορολογείται η μεταβίβαση των μετοχών της πλοιοκτητικής εταιρείας.

Μια τέτοια ρύθμιση απλώς δημιουργεί άλλη μια δυσκολία για τη ναυτιλία και ένα αντικίνητρο για την χρησιμοποίηση ελληνικών ναυτικών εταιρειών.

Μακροπρόθεσμα απαιτείται ένας νόμος που να ρυθμίζει όλα τα είδη φορολογίας της ελληνικής ναυτιλίας με ένα τρόπο σαφή και αναμφίβολο όπως ο ν. 27/75 ρύθμισε οριστικά το θέμα της φορολογίας εισοδήματος και ο ν. 740/77 έλυσε το ζήτημα της συνάψεως ναυτιλιακών συμβάσεων σε συνάλλαγμα.

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Επιλογή πρόσφατης νομοθεσίας με ενδιαφέρον για τη ναυτιλία

Διάσωση-Διεθνής σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή 1989

Την 3.6.1997 άρχισε η εφαρμογή και στην Ελλάδα της διεθνούς συμβάσεως του IMO για την επιθαλάσσια αρωγή που υπογράφηκε στο Λονδίνο το 1989 και κυρώθηκε από τη χώρα μας με τον ν. 2391/96 (Ανακοίνωση Υπουργείου Εξωτερικών της 19.6.96, ΦΕΚ Α'145). Άλλες χώρες στις οποίες ήδη ισχύει η σύμβαση είναι: Αίγυπτος, Γεωργία, Δανία, Ελβετία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένο Βασίλειο, Η.Π.Α., Ινδία, Ιορδανία, Ιρλανδία, Ισλαμική Δημοκρατία Ιράν, Ιταλία, Καναδάς, Κίνα, Marshall Islands, Μεξικό, Νιγηρία, Ομάν, Σαουδική Αραβία, Σουηδία.

Διεθνής δικαιοδοσία-Αναγνώριση και εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων

Κυρώθηκε πρόσφατα από τη χώρα μας η διεθνής σύμβαση του Lugano της 16.9.88 με την οποία ρυθμίζεται κατά ενιαίο τρόπο η διεθνής δικαιοδοσία των δικαστηρίων των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (χώρες Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ελβετία, Ισλανδία και Νορβηγία) και διευκολύνεται η αναγνώριση και εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ν. 2460/97, ΦΕΚ Α' 22). Η σύμβαση έχει ως πρότυπο αντίστοιχη διεθνή σύμβαση που ισχύει ήδη από 1.4.89 μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και της Ελλάδος.

Νηογνώμονες - Επιθεωρήσεις και έλεγχος πλοίων

Με προεδρικό διάταγμα εισήχθησαν στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις της Οδηγίας 94/57 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες θεσπίζουν κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεωρήσεως και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (π.δ. 32/97, ΦΕΚ Α'35).

Ρύπανση - αύξηση ορίων προστίμων

Με προεδρικό διάταγμα αυξήθηκαν τα ανώτατα όρια των προστίμων που επιβάλλονται από τις λιμενικές αρχές και τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για παραβάσεις της νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα νέα όρια είναι: για ρύπανση της θάλασσας, μέχρι 5.000.000 δρχ. με απόφαση της κατά τόπον αρμόδιας λιμενικής αρχής και μέχρι 250.000.000 δρχ. με απόφαση του Υπουργού Ε.Ν. για τις περιπτώσεις σοβαρής ρυπάνσεως για εξακολούθηση της ρυπάνσεως, μέχρι 2.000.000 δρχ. για κάθε ημέρα υπερβάσεως της τασομένης προθεσμίας αποκαταστάσεως για παραβάσεις της διεθνούς συμβάσεως MARPOL και της σχετικής με αυτή νομοθεσίας, μέχρι 5.000.000 δρχ. για παραβάσεις της διεθνούς συμβάσεως για την ετοιμότητα, συνεργασία για αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο της 30.11.1990 (OPRC 1990) και της σχετικής με αυτή νομοθεσίας, μέχρι 5.000.000 δρχ. (π.δ. 86/97, ΦΕΚ Α' 72).

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Επιλογή δικαστικών αποφάσεων με ενδιαφέρον για τη ναυτιλία

Διαιτησία - Όροι κανονισμών P & I Club

Η Ολομέλεια του Αρείου Πάγου διευκρίνισε ότι, σε διεθνείς εμπορικές συναλλαγές, εγκύρως συμφωνείται η υποβολή των μερών σε διαιτησία με την ανταλλαγή επιστολών ή τηλεγραφημάτων που περιέχουν διαιτητική ρήτρα. Οι διαφορές που γεννώνται από τέτοιες συναλλαγές διέπονται, ως προς τούτο, από τη διεθνή σύμβαση της Νέας Υόρκης "περί αναγνώρισεως και εκτελέσεως αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων" που έχει κυρώσει η Ελλάς με το ν.δ. 4220/61, και όχι από τις διατάξεις του Κώδικος Πολιτικής Δικονομίας και του Αστικού Κώδικος, οι οποίες αφορούν εσωτερικές διαφορές. Μέχρι το 1995, οι διατάξεις αυτές απαιτούσαν υπογραφή των συμβαλλομένων επί του ιδίου εγγράφου, ενώ σε κάθε άλλη περίπτωση ο όρος διαιτησίας ήταν άκυρος. Ήδη, το εσωτερικό δίκαιο έχει εσυγχρονισθεί και προβλέπει πλέον τη δυνατότητα συνάψεως συμφωνίας διαιτησίας με την ανταλλαγή ενυπόγραφων επιστολών, τηλεγραφημάτων, τηλετυπημάτων (telex) ή ενυπόγραφων τηλεμοιοτύπων (fax).



Η συγκεκριμένη υπόθεση αφορούσε ανταλλαγή επιστολών πριν το 1995, με τις οποίες γινόταν πρόταση και αποδοχή της προτάσεως καλύψεως του πλοιοκτήτη από αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό (P&I Club), με παραπομπή στο καταστατικό και τους κανονισμούς του συνεταιρισμού, οι οποίοι περιελάμβαναν όρο επιλύσεως οποιασδήποτε διαφοράς σε διαιτησία Λονδίνου (Ολομ. Α.Π. 8/97, αδημοσίευτη).

Εκτέλεση αλλοδαπών αποφάσεων

Το Εφετείο Πειραιώς έκρινε ότι, προκειμένου μια αλλοδαπή δικαστική απόφαση να κηρυχθεί εκτελεστή στην Ελλάδα, αρκεί αυτή να είναι στο κράτος προελεύσεως της απλώς εκτελεστή, χωρίς να απαιτούνται πρόσθετες προϋποθέσεις δικονομικής ωριμότητας (π.χ. τελεσιδικία ή αμετάκλητο). Και ότι κρίσιμη χρονική στιγμή για τη συνδρομή της εκτελεστότητας στο κράτος προελεύσεως είναι ο χρόνος που η απόφαση κηρύσσεται εκτελεστή στο κράτος υποδοχής. Το Εφετείο αποφάνθηκε επί προσφυγής κατά αποφάσεως που κηρύσσει εκτελεστή στην Ελλάδα αλλοδαπή δικαστική απόφαση σύμφωνα με την κοινοτική διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών της 27.9.68, η οποία έχει σκοπό τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των δικαστικών αποφάσεων μεταξύ των χωρών μελών της Ε.Ε. Οι ναυτιλιακές διαφορές, λόγω του συνήθως διεθνούς χαρακτήρα τους, διέπονται σε σημαντικό ποσοστό από τη διεθνή αυτή σύμβαση και αποτελούν κινητήριο παράγοντα για την εφημερία της από τα δικαστήρια τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Η επιβεβαίωση της απόψεως ότι αρκεί μια αλλοδαπή απόφαση να είναι εκτελεστή στη χώρα εκδόσεώς της κατά τον χρόνο που κηρύσσεται εκτελεστή σε άλλη κοινοτική χώρα έχει σημασία για την ταχύτητα με την οποία αυτή πλέον μπορεί να παραγάγει τα αποτελέσματά της διεθνώς, αφού είναι έτσι, λ.χ., δυνατή η έναρξη της προδικασίας πριν ακόμη επέλθει η εκτελεστότητα στο κράτος εκδόσεως. Είναι, ακόμη, σύμφωνη με τη βασική αρχή της διεθνούς συμβάσεως που επιτρέπει την εκτέλεση σε άλλο κράτος κάθε είδους εκτελεστών δικαστικών αποφάσεων ή διαταγών, ανεξαρτήτως του οριστικού ή μη χαρακτήρα τους, στις οποίες περιλαμβάνονται και όσες διατάσσουν ασφαλιστικά μέτρα (Εφετείου Πειραιώς 606/97, αδημοσίευτη).

Θαλάσσια μεταφορά - Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ στην Ελλάδα

1) Πεδίο εφαρμογής των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ στην Ελλάδα

Ταυτόχρονα με την κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, η χώρα μας επεξέτεινε την εφαρμογή τους σε όλες τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές που πραγματοποιούνται υπό φορτωτική. Έτσι, τα ελληνικά δικαστήρια εφαρμόζουν τους Κανόνες σε κάθε τέτοια περίπτωση, χωρίς να εξετάζουν άλλα συνδετικά στοιχεία (π.χ. εθνικότητα του πλοίου ή των συμβαλλομένων μερών, φόρτωση των πραγμάτων ή έκδοση της φορτωτικής σε κράτος όπου ισχύουν οι Κανόνες). Οι Κανόνες δεν εφαρμόζονται σε ναυλοσύμφωνα ή σε φορτωτικές που παραμένουν εις χείρας του ναυλωτή, διέπουν όμως τις σχέσεις μεταφορέα και τρίτου κομιστή της φορτωτικής, από τη στιγμή που κυκλοφορήσει η φορτωτική (Πολυμ. Πρωτοδικείου Θεσ/νίκης 2062/96, ΕΕμπΔ ΜΗ' (1997) 90).

2) Παθητική νομιμοποίηση της αγωγής για απώλεια ή βλάβη πραγμάτων

Η φορτωτική που αναγράφει την επωνυμία του θαλάσσιου μεταφορέα και υπογράφεται από τον πράκτορα για λογαριασμό του μεταφορέα αποδεικνύει σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς συναφθείσα μεταξύ του φορτωτή και του αναγραφόμενου θαλάσσιου μεταφορέα. Η αναγραφή στην όψη της φορτωτικής του λογοτύπου άλλης εταιρίας με την ένδειξη "ως πράκτορες του πλοίου" δεν καθιστά την εταιρία αυτή θαλάσσιο μεταφορέα (Εφετείου Πειραιώς 71/97, αδημοσίευτη).

3) Θαλάσσιο συμβεβηκός και πράξεις διασώσεως ως απαλλακτικοί λόγοι

Τα "θαλάσσια εν γένει συμβεβηκότητα" που προβλέπει η περίπτωση α' του άρθ. 144 Κώδ. Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (κατά το πρότυπο της περιπτώσεως (c) του άρθ. 4§ 2 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ) δεν απαιτείται να φθάνουν στα όρια της ανώτερης βίας, η οποία είναι έννοια στενότερη και καλύτερη από τις διατάξεις του κοινού δικαίου. Η απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη για ζημίες που έγιναν προς διάσωση προσώπων ή πραγμάτων στη θάλασσα (περίπτωση ζ' άρθ. 144 ΚΙΝΔ και (1) άρθ. 4§2 Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ) καθιερώνει το ανεύθυνο και για ζημίες από απλές προσπάθειες διασώσεως, καθώς και από την παρέκκλιση του πλοίου για το σκοπό αυτό. Οι εξαιρούμενοι κίνδυνοι δημιουργούν απλό τεκμήριο υπέρ του μεταφορέα για την έλλειψη ευθύνης του, που μπορεί να ανατραπεί με την απόδειξη προσωπικού πταίσματος αυτού ή διαχειριστικού (εμπορικού) πταίσματος των προστηθέντων του. Η δυνατότητα μη παροχής αγωγής προς κινδυνεύον πλοίο όταν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για

το διασώζον πλοίο και τους επιβαίνοντες δεν συνιστά απαγόρευση παροχής βοήθειας και δεν μπορεί να γίνει λόγος για παράβαση της διατάξεως και για γένεση ευθύνης για ζημίες στο φορτίο (Εφετείου Πειραιώς 373/97, αδημοσίευτη).

ΟΔΠ αγωγές για ζημίες εμπορευμάτων - διακοπή παραγραφής

Είναι απαραίτητη και η επίδοση της αγωγής στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς εντός της τρίμηνης αποσβεστικής προθεσμίας για την έγερση απαιτήσεων για ζημίες ή απώλειες φορτίων, προκειμένου αυτή να μην απορριφθεί ως απαράδεκτη (Τριμ. Διοικητικού Πρωτοδικείου Πειραιώς 202/96, ΕΕμπΔ ΜΗ' (1997) 89).

Η ΕΝΩΣΗ

Η Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων είναι μια μη κερδοσκοπική ένωση που έχει σκοπό να προβάλλει και βελτιώνει τις νομικές και δικαιοδοτικές υπηρεσίες που οι έλληνες ναυτιλιακοί δικηγόροι και η πόλις του Πειραιά μπορούν να προσφέρουν στην ναυτιλιακή κοινότητα, που αποτελείται όχι μόνον από τους πλοιοκτήτες και ναυτικούς αλλά και ένα ευρύ φάσμα συναφών επιχειρήσεων, όπως τράπεζες, που ασχολούνται με την χρηματοδότηση της ναυτιλίας, ναυλωτές, φορτωτές, μεσίτες, πράκτορες, ναυπηγοί και άλλοι συναφείς κλάδοι. Μέλη της Ενώσεως είναι δικηγορικά γραφεία με εξειδίκευση στη ναυτιλιακή δικηγορία. Η Ένωση δεν παρέχει νομικές υπηρεσίες. Οι νομικές υπηρεσίες προσφέρονται από τα μέλη της.

ΤΟ ΔΕΛΤΙΟ

Στα πλαίσια των δραστηριοτήτων της η Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων εκδίδει αυτό το Δελτίο που απευθύνεται σε αναγνώστες που ασχολούνται με τη ναυτιλία. Το Δελτίο περιέχει ενημέρωση σχετικά με νέους νόμους και δικαστικές ή διαιτητικές αποφάσεις, καθώς και νέα της Ενώσεως και γενικότερες ναυτιλιακές ειδήσεις. Η παρουσίαση, σύντομη και απλή σκοπεύει να το κάνει χρήσιμο και στα μέλη της Ενώσεως αλλά και στη ναυτιλιακή κοινότητα γενικότερα.

Το "Δελτίο" εκδίδεται από την
Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων
Ακτή Μιαούλη 41 β' όροφος, 185 35 Πειραιάς
Τηλ. (301) 4294900, Fax. (301) 4294941.

Την ευθύνη για την προετοιμασία και σύνταξη του αναλαμβάνουν
εκ περιτροπής τα δικηγορικά γραφεία - μέλη της Ενώσεως.
Το παρόν 2ο τεύχος συντάχθηκε από το
Δικηγορικό Γραφείο "Δευκαλίων Ρεδιάδης & Υιοί"
Ακτή Μιαούλη 41, 185 35 Πειραιώς Τηλ. (301) 429 4900,
Fax: (301) 429 4941 E-mail: main@rediadis.ath.forthnet.gr