



Δελτίο

της

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΙΚΗΓΟΡΩΝ

Αρ. 4 • ΜΑΪΟΣ 1998

ΑΠΟΨΗ

Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως - Η ώρα των δικηγόρων

Την 1η Ιουλίου 1998 τίθεται σε υποχρεωτική ισχύ ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως για τις περισσότερες κατηγορίες πλοίων. Ο Κώδικας έχει συνταχθεί από εμπειρογνώμονες σε θέματα ναυτιλίας και σε θέματα ποιότητας. Ο κώδικας είναι ναυτιλία και ποιότης είναι η ποιότης στη ναυτιλία. Οι κύριοι στόχοι του είναι η ασφάλεια στη θάλασσα και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Ο Κώδικας δεν δημιουργεί νέους κανόνες ασφαλείας ή προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος δημιουργεί ένα σύστημα που να εξασφαλίζει ότι οι ισχύοντες κανόνες τηρούνται προσπαθεί να δημιουργήσει περιβαλλοντική συνείδηση και συνείδηση ασφαλείας στην εταιρεία σε όλα τα επίπεδα, γραμμές επικοινωνίας μεταξύ του πλοίου και του γραφείου στην ξηρά και απαιτεί την έγγραφη τεκμηρίωση και την παρακολούθηση της εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας και προστασίας περιβάλλοντος.

Τώρα που ο Κώδικας έχει υιοθετηθεί και που οι περισσότερες εταιρείες έχουν εισαγάγει σύστημα ασφαλούς διαχειρίσεως, οι ερωτήσεις άρχισαν να δημιουργούνται: Ποιές είναι οι νομικές συνέπειες της εισαγωγής και εφαρμογής του Κώδικα; Ποιός είναι ο ρόλος και η ευθύνη του εξουσιοδοτημένου προσώπου; Πώς επηρεάζονται τα επίπεδα επιμελείας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία; Ποιες είναι οι συνέπειες σε σχέση με την απόδειξη στα πλαίσια δικών; Ποιες είναι οι σχέσεις μεταξύ πλοιοκτήτη και διαχειριστού ή ναυλωτού; Ποιες είναι οι συνέπειες στην ασφαλιστική κάλυψη; Ποιες είναι οι συνέπειες στον περιορισμό της ευθύνης; Αυτές είναι οι ερωτήσεις που οι νομικοί σύμβουλοι καλούνται τώρα να απαντήσουν.

Το σεμινάριο για τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως που οργανώθηκε από την Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων και τη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς στις 2 Απριλίου 1998 καθώς και άλλα παρόμοια σεμινάρια δείχνουν το μεγάλο ενδιαφέρον της ναυτιλιακής κοινότητας για το θέμα αλλά και την ανάγκη για συζήτηση των νομικών πλευρών της ασφαλούς διαχειρίσεως. Τα σεμινάρια είναι καλά και χρήσιμα. Δεν μπορούν όμως να λύσουν τα προβλήματα της καθημίας εταιρείας. Απαιτείται λεπτομερής νομική εργασία και επαγγελματική συμβουλή. Οι προνοητικοί την ζητούν από τώρα.

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Επιλογή πρόσφατης νομοθεσίας με ενδιαφέρον για τη ναυτιλία.

Θαλάσσια Ρύπανση - Κωδικοποίηση ν. 743/77

Ο νόμος 743/77 "περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων" κωδικοποιήθηκε σε ενιαίο κείμενο με τις τροποποιήσεις του και μεταγλωττίστηκε στη δημοτική (π.δ. 55/98, ΦΕΚ Α' 58).

Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο - Εναρμόνιση με νομοθεσία Ε.Ε.

Στα πλαίσια της εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας προς τους κανονισμούς της Ε.Ε. καταργήθηκε η

προϋπόθεση της αμοιβαιότητας για πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού από ξένα πλοία με τροποποίηση του άρθρου 165 § 2 ΚΑΝΑ (π.δ. 84/98, ΦΕΚ Α' 77).

Ρύπανση - Συμβάσεις CLC και FUND

Από 15 Μαΐου 1998 παύει η ισχύς στην Ελλάδα των αρχικών συμβάσεων CLC και FUND των ετών 1969 και 1971 για την αστική ευθύνη και το κεφάλαιο αποζημιώσεως για ρύπανση από πετρελαιοφόρα πλοία. Οι συμβάσεις αυτές ισχύουν ήδη όπως τροποποιήθηκαν από τα πρωτόκολλα του 1992 (Ανακοίνωση ΥΠΕΞ της 10.7.1997, ΦΕΚ Α' 146).

Έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού (Port State Control)

Η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ενώσεως προχωρεί τη διαδικασία θεσπίσεως κυ-

ρώσεων για τα πλοία που δεν διαθέτουν τα πιστοποιητικά τα οποία πρέπει να υπάρχουν κατά τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος ελλιμενισμού — Port state control (COM (97) 416 τελικό). Υπενθυμίζεται ότι η χώρα μας, σε συμμόρφωση με την οδηγία αυτή (95/21/ΕΚ), καθιέρωσε τη διαδικασία ελέγχου των πλοίων στους ελληνικούς λιμένες με το π.δ. 88/97 (ΦΕΚ Α' 90).

Φορολογία - Υπεραξία μετοχών ναυτικών εταιρειών

Η Ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους με την πρόσφατη γνωμοδότηση 39/98, που έγινε αποδεκτή από τον Υφυπουργό Οικονομικών, απεφάνθη ομόφωνα ότι οι διατάξεις του ν. 2238/94 που αφορούν την φορολόγηση με συντελεστή 20% της υπεραξίας, που προκύπτει από την μεταβίβαση μετοχών, δεν εφαρμόζονται στις ναυτικές εταιρείες (ν. 959/79), καθ' όσον οι εταιρείες αυτές κατά τη βούληση του νομοθέτου σαφώς διακρίνονται από την ανώνυμη εταιρεία, παρά την κυριαρχία του "χαρτίου" της μετοχής στο κείμενο του νόμου. Αυτό γνωστοποιήθηκε με την υπ' αριθμόν 1012084/10088/80012/Πολ. 1085 19.3.1998 εγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών (ΔΦΝ 52.608).

Ανταγωνιστικότητα ελληνικού πλοίου - Σύνθεση πληρώματος

Στα πλαίσια της προσπάθειας ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τροποποίησε τον όρο 8 των εγκριτικών πράξεων νηολογήσεως του αρθρ. 13 του ν.δ. 2687/53 προσδιορίζοντας τον υποχρεωτικό ελάχιστο αριθμό Ελλήνων ναυτικών ανάλογα με την χωρητικότητα των πλοίων (Ανακοίνωση ΥΕΝ Αρ.πρωτ. 2311.5/17/98 της 9.2.1998).

Σημείωση: Όσοι πλοιοκτήτες επιθυμούν μπορούν να ζητούν την τροποποίηση παλαιότερων εγκριτικών πράξεων, ώστε να περιλάβουν τη νέα ρύθμιση.



ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Ιστορική απόφαση.

Το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θαλάσσης που συνεστήθη στα πλαίσια της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θαλάσσης, 1982, εξέδωσε την πρώτη απόφαση του στις 4 Δεκεμβρίου 1997.

Η απόφαση, που εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 292 της Συμβάσεως (ταχεία απόλυση πλοίων και πληρωμάτων), διέταξε την ταχεία απελευθέρωση έναντι ελόγου εγγυήσεως του δ/ξ "Saiga" (με σημαία St. Vincent), που είχε κατασχεθεί από τις αρχές της Γουϊνέας στην ανοικτή θάλασσα με την κατηγορία ότι είχε εφοδιάσει με καύσιμα αλιευτικά πλοία μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) ή και στη συνορεύουσα ζώνη της Γουϊνέας κατά παράβαση του αποκλειστικού δικαιώματος της χώρας αυτής να εκμεταλλεύεται τους φυσικούς πόρους στην ΑΟΖ της ή και των τελωνειακών κανονισμών της στην Συνορεύουσα Ζώνη της.

Η απόφαση που εκδόθηκε μέσα σε τρεις εβδομάδες από την κατάθεση της σχετικής αιτήσεως ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία του δικαίου της θαλάσσης και του ναυτικού δικαίου (m/v "Saiga" -Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θαλάσσης, Υπόθεση αρ. 1). (http://www.un.org/Depts/los/judg_1.htm)

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Επιλογή δικαστικών αποφάσεων με ενδιαφέρον για τη ναυτιλία.

Συντηρητική κατάσχεση πλοίων

Δεν επιτρέπεται η συντηρητική κατάσχεση πλοίου υπό σημαία κράτους συμβεβλημένου στη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών της 10.5.1952 για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων (ν.δ.

4570/66) σε σχέση με απαίτηση από κατάλοιπο αλληλοχρέου λογαριασμού, επειδή αυτού του είδους οι απαιτήσεις δεν είναι ναυτικές απαιτήσεις, δηλαδή δεν περιλαμβάνονται σε εκείνες για τις οποίες η διεθνής σύμβαση επιτρέπει την κατάσχεση (Μονομελούς Πρωτοδικείου Βόλου 1475/97, αδημοσίευτη).

Απόδειξη της συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς

Ως έγγραφα, που απαιτούνται σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο για την απόδειξη της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, θεωρούνται και μηνύματα fax και telex που αντηλλάγησαν και περιέχουν την πρόταση του φορτωτή και την αποδοχή του μεταφορέα χωρίς να απαιτείται για την απόδειξη της σύμβασης η έκδοση φορτωτικής ή άλλου εγγράφου (Εφετείου Πειραιώς 1298/97, αδημοσίευτη).

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.

ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

Μέλη της Ενώσεως είναι τα δικηγορικά γραφεία:

- Π. Αβραμέα
- Βγενόπουλου & Συνεργατών
- Γερασίου & Συνεργάτες
- Ν. Γωγιού - Α. Νασίκα
- Γ. & Ν. Α. Δανιόλος
- Η. Ησαΐα
- Καρατζά & Περάκη
- Βλάσης Ν. Μακρής & Συνεργάτες
- Πάνου Δ. Μαυρογιάννη & Συνεργατών
- Γ. Μπαϊρακτάρη & Συνεργατών
- Ν. Μπαλταζάνη - Κ. Πλουμίδου & Συνεργατών
- Μωράτη, Πετρόπουλου & Πασά
- Δευκαλίων Ρεδιάδης & Υιοί
- Ρούσου - Χατζηρόμητριου
- Σαραντίτη & Συνεργατών
- Σαποννάκης & Συνεργάτες
- Σαρή, Ποταμιάνου, Γκαρέτσου
- Αδελφών Σιούφα, Στ. Παπανδρέοπουλου, Κ. Εμμανουήλ, Π. Αναγνωστόπουλου & Συνεργατών
- Ν. Σκορίνη
- Στυλιανού & Στυλιανού
- Π. Σωτηρόπουλου
- Γρ. Ι. Τιμαγένη
- Τζαγάκη - Μαδημένου - Κουτσούκου - Φωκά

Σύντομες Ειδήσεις

Σεμινάριο ISM από την Ένωσή μας

Με μεγάλη επιτυχία έγινε στις 2 Απριλίου 1998 σεμινάριο, που οργανώθηκε από την Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων και τη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, με θέμα "ISM και οι νομικές του επιπτώσεις". Τα ζητήματα παρουσιάστηκαν σε τρεις ενότητες : "Γενική επισκόπηση" (Μ. Γαλανοπούλου, γραφείο Τιμαγένη), "Περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη" (Ν. Μανουσάκης, γραφείο Μπαϊρακτάρη) και "Ασφαλιστική

κάλυψη του πλοιοκτήτη" (Κ. Σπαϊδιώτης, γραφείο Ησαΐα). Ακολούθησε συζήτηση με συντονιστή τον Γρ. Τιμαγένη.

3ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου

Το 3ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου που οργανώνει ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς γίνεται μεταξύ 27 και 30 Μαΐου 1998 στο Ευγενίδειο Ίδρυμα με γενικό θέμα "Το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα" με συμμετοχή διακεκριμένων Ελλήνων και ξένων ομιλητών.

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 98

Την πρώτη εβδομάδα του Ιουνίου πραγματοποιείται στον Πειραιά η καθιερωμένη διεθνής ναυτική έκθεση "Ποσειδωνία 98" με ρεκόρ συμμετοχής 1450 εκθετών από όλο τον κόσμο.

Το "Δελτίο" εκδίδεται από την

Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων

Ακτή Μιαούλη 41 β' όροφος, 185 35 Πειραιάς
Τηλ. (301) 4294900, Fax. (301) 4294941.