



ΑΠΟΨΗ

Ενός κακού μύρια έπονται

Συνήθως, οι άμεσες συνέπειες ενός ναυτικού ατυχήματος (απόλεια ζωής, βλάβη σε φορτίο, πλοίο/περιουσία, περιβάλλον) εκδηλώνονται σε έναν συγκεκριμένο και προσδιορίσιμο γεωγραφικό χώρο. Πέραν των άμεσων συνεπειών, όμως, υπάρχουν και οι έμμεσες που εκδηλώνονται με τον γενικότερο προβληματισμό για τις αιτίες του ατυχήματος και την αναζήτηση τρόπων για αποφυγή παρομοίων ατυχημάτων στο μέλλον. Με την έννοια αυτή το ατύχημα καθίσταται ενίοτε πηγή ή του ναυτικού δικαίου και ενδιαφέρει όλους όσους δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία. Έτσι, π.χ. η καταστροφή του ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ το 1912 άνοιξε το μεγάλο ζήτημα της κατασκευής των διαφραγμάτων και των ναυαγσωστικών μέσων στα επιβατηγά πλοία, και οι έρευνες που έγιναν σε περισσότερα κράτη για τα ζητήματα αυτά οδήγησαν στην Δ.Σ. για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα τον 1929 και τις μεταγενέστερες ΔΣ του 1948, 1960 και 1974 που τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1978 με αφορμή την προσάραξη του AMOCO CADIZ. Η καταστροφή του MORRO CASTLE από φωτιά ήταν ο λόγος που υιοθετήθηκαν οι κανόνες που επέβαλαν την χρήση άκανστων υλικών κατά την κατασκευή, κλπ.

Η θέσπιση δικαίου εξ αφορμής ναυτικού ατυχήματος, εφόσον γίνεται από τα αρμόδια διεθνή όργανα (όπως π.χ. τον IMO), θα μπορούσε να θεωρηθεί ως η μοναδική θετική συνέπεια ενός ναυτικού ατυχήματος. Η θέσπιση, όμως, κανόνων δικαίου εξ αφορμής ναυτικού ατυχήματος από μεμονωμένα κράτη (ενίοτε δε περισσότερα του ενός) μπορεί να αποτελέσει τη δυσμενέστερη συνέπειά του. Και τούτο διότι η ναυτιλία, ως κατεξοχήν διεθνής δραστηριότητα έχει ανάγκη από κανόνες που να εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλες τις δικαιοδοσίες στις οποίες τυχόν βρεθεί ένα πλοίο, ιδιαίτερα στον τομέα της

κατασκευής και λειτουργίας του πλοίου και στα θέματα ασφαλείας γενικότερα, η ρύθμιση των οποίων απαιτεί, πλέον, εξειδικευμένη γνώση. Διαφορετικά, η επαύξηση της πολυνομίας σε εθνικό επίπεδο (και εν πάση περιπτώσει μη διεθνές) με ρυθμίσεις που διαφέρουν ή και αντικρούονται μεταξύ τους τελικώς υποβαθμίζει τη ζητούμενη ασφάλεια.

Το πρόσφατο ατύχημα του Δ/Ξ ERRIKA, που κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε στις 12.12.99 κοντά στις ακτές της Γαλλίας (St. Nazaire) προκάλεσε την αντίδραση διαφόρων φορέων, εθνικών και μη. Ειδικότερα, η Γαλλία που υφίσταται τις μεγαλύτερες συνέπειες της καταστροφικής ρύπανσης που ακολούθησε, μελετά μέτρα αποκλεισμού ναυλώσεων πλοίων που δεν φέρουν την Γαλλική σημαία και αυστηρότερες και συχνότερες επιθεωρήσεις σε πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών. Το Ευρωπαϊκό Κονοβούλιο με ψήφισμά του ζητά καθιέρωση κανονισμών που δεν θα επιτρέπουν σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας να αποφεύγουν τη συμμόρφωση με κανονισμούς και επιθεωρήσεις στους τομείς ασφαλείας κλπ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εστιάζει την προσοχή της, μεταξύ άλλων, στην ενδυνάμωση των επιθεωρήσεων των Δ/Ξ, στον αποκλεισμό των Δ/Ξ μονών τοιχωμάτων, στην αύξηση του ορίου ευθύνης αποζημίωσης και στη θέσπιση υποχρέωσης αποζημίωσης από τους κυρίους του φορτίου. Εταιρίες πετρελαίων μείωσαν το όριο ηλικίας για την ναύλωση Δ/Ξ. Άλλες, διεθνείς ή εθνικές επαγγελματικές ενώσεις εστιάζουν την προσοχή τους στους τομείς που επηρεάζουν τα συμφέροντά τους. Τέλος ο IMO συνιστά την αποφυγή λήψης βεβαιασμένων μέτρων υπό την πίεση της στιγμής.

Εκφράζεται η ενχή να ακολουθηθεί η σύσταση του IMO ώστε η μεγάλη οικολογική καταστροφή που προκάλεσε η βύθιση του ERRIKA να είναι η μοναδική αρνητική συνέπεια και, εάν κριθεί ότι το ατύχημα οφείλεται σε κενό δικαίου (και όχι σε μη εφαρμογή υπαρχόντων κανονισμών), να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα σε διεθνές επίπεδο από τον αρμοδιότερο όλων IMO.

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Επιλογή πρόσφατης νομοθεσίας με ενδιαφέρον για τη ναυτιλία

Τροποποίηση του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

Με το Π.Δ. 11/2000 (ΦΕΚ Α', 11/2000) τροποποιήθηκε το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/73) ούτως ώστε να επιτρέπεται η νηολόγηση υπό την ελληνική σημαία πλοίου που ανήκει, όχι μόνο σε Έλληνες υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα κατά ποσοστό άνω των 50% (όπως ίσχυε έως τώρα) αλλά και σε υπηκόους ή εταιρίες των λοιπών κρατών μελών της ΕΕ. Η τροποποίηση αυτή έγινε για να συμμορφωθεί η Ελλάδα με σχετική απόφαση του ΔΕΚ επί της υπόθεσης C.62/96 που είχε ως αντικείμενο την προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά της Ελλάδος για την τροποποίηση της σχετικής της νομοθεσίας.

Διεθνής Εμπορική Διαιτησία

Με τον Ν. 2735/1999 (ΦΕΚ 167 Α'18-8-99) η Ελλάδα υιοθέτησε τον Πρότυπο Νόμο περί διεθνούς εμπορικής διαιτησίας που έχει καταρτίσει η Επιτροπή του ΟΗΕ το

δικαίο του διεθνούς εμπορίου (UNCITRAL). Ο Πρότυπος Νόμος της UNCITRAL έχει υιοθετηθεί έως σήμερα από 32 κράτη και θεωρείται ότι απορροσταλώνει τα έθιμα και την συνήθη πρακτική που επικρατούν στον χώρο της διεθνούς εμπορικής διαιτησίας. Η εισαγωγή του νόμου της UNCITRAL στο ελληνικό δικαίο προορίζεται να καλύψει το νομοθετικό κενό που υπήρχε προηγουμένως, κάνοντας την Ελλάδα πόλο έλξης για την διεξαγωγή διεθνούς εμπορικής διαιτησίας στο έδαφός της. Αντικείμενο διεθνούς εμπορικής διαιτησίας στην Ελλάδα με βάση το νέο νόμο μπορούν να αποτελέσουν διαφορές, τα στοιχεία των οποίων συνδέονται με περισσότερα κράτη και οι οποίες προκύπτουν από σχέσεις εμπορικής φύσης με ευρεία έννοια, στις οποίες περιλαμβάνονται οι διαφορές από θαλάσσια, αεροπορική, σιδηροδρομική ή οδική μεταφορά αγαθών ή επιβατών, επενδύσεις, χρηματοδότηση και ασφαλίσεις.

Σκάφη αναφυχής

Ο Ν. 2743/1999 (ΦΕΚ 211 Α' 12/13.10.99) εισάγει νέο νομικό πλαίσιο για τα επαγγελματικά πλοία αναφυχής (σκάφη ολικού μήκους άνω των 7 μέτρων και μεταφορικής ικανότητας μέχρι 49 επιβατών που προορίζονται για εκτέλεση ταξιδιών

αναφυχής με ολική ναύλωση). Από τις σημαντικότερες νέες ρυθμίσεις του νόμου είναι η υποχρέωση ασφάλισης των επαγγελματικών πλοίων αναφυχής, αλλά και των ιδιωτικών πλοίων αναφυχής (μη επαγγελματικών σκαφών ολικού μήκους άνω των 7 μέτρων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναφυχής) και των σκαφών και άλλων θαλασσιών μέσων αναφυχής που θεωρούνται 'ταχύπλοα' κατά τους ισχύοντες κανονισμούς. Η ασφάλιση θα καλύπτει αστική ευθύνη για θάνατο, σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές τρίτων και επιβαινόντων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή άλλη αιτία και ευθύνη από πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Επιλογή δικαστικών αποφάσεων με ενδιαφέρον για τη ναυτιλία

Φορτωτική Congenbill και ρήτρα διαιτησίας ναυλοσυμφώνου

Οι όροι ναυλοσυμφώνου που συμφωνήθηκαν μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή ή φορτωτή δεν δεσμεύουν τον παραλήπτη του φορτίου και κομιστή της φορτωτικής, παρά μόνον εάν οι όροι αυτοί προσηύχουν και στις σχέσεις



μεταφορεα και παραλήπτη και έγινε ρητή και ευκρινής παραπομπή σε αυτούς στη φορτωτική.

Το Εφετείο Πειραιώς, αναγνωρίζοντας τη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική σχετικά με τις φορτωτικές τύπου CONGENBILL, αλλιώς Φορτωτικές Ναυλοσυμφώνου (CHARTER-PARTY BILL), έκρινε ότι δεν απαιτείται ρητή και ευκρινής παραπομπή στους συγκεκριμένους όρους του ναυλοσυμφώνου για να δεσμεύουν τον παραλήπτη/κομιστή, όταν χρησιμοποιείται φορτωτική αυτού του τύπου, διότι η φορτωτική CONGENBILL είναι ειδικός τύπος φορτωτικής, που περιέχει λίγους όρους και κατά τα άλλα ενσωματώνει τις ρήτρες του συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου, στο οποίο παραπέμπει, εφ' όσον ο παραλήπτης/κομιστής είχε τη δυνατότητα να λάβει γνώση του περιεχομένου του ναυλοσυμφώνου. Για τις φορτωτικές τύπου Congenbill η δυνατότητα γνώσης προκύπτει από τον τύπο της φορτωτικής, την επαναλαμβανόμενη ένδειξη σε αυτή "χρησιμοποιούνται με ναυλοσύμφωνα", τον όρο 1 αυτής που προβλέπει ότι όλοι οι όροι, απαλλαγές και εξαιρέσεις του ναυλοσυμφώνου με την ημερομηνία που αναγράφεται όπισθεν της φορτωτικής περιλαμβάνονται σε αυτή αλλά και από την καθιερωμένη ναυτιλιακή πρακτική. Έκρινε έτσι το Εφετείο ότι ρητά διατηρήσας στο ναυλοσύμφωνο δεσμεύει τον κομιστή (ΕφΠειρ. 25/1998, ΔΕΕ 98, 1221).

Αδικοπρακτική ευθύνη νηογνώμονα

Το Περιφερειακό Δικαστήριο της Νέας Υόρκης έκρινε πρόσφατα, εφαρμόζοντας το ελληνικό δίκαιο, αγωγή αποζημίωσης λόγω αδικοπραξίας που άσκησαν οι ναυλωτές πλοίου που βυθίστηκε έμφορτο κατά τη διάρκεια ταξιδιού του κατά του νηογνώμονα στον οποίο ήταν ενταγμένο το πλοίο. Το Δικαστήριο εφάρμοσε το ελληνικό δίκαιο της αδικοπραξίας για να κρίνει κατά πόσον οι ναυλωτές υπέστησαν ζημία λόγω παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς του επιθεωρητή του νηογνώμονα, ο οποίος είχε πραγματοποιήσει την ενδιάμεση επιθεώρηση του πλοίου και είχε ανανεώσει τα σχετικά πιστοποιητικά της κλάσης.

Το Δικαστήριο δέχθηκε ότι οι επιθεωρητές ενός νηογνώμονα οφείλουν να εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με την καλή πίστη και τα χρηστά ήθη και ότι το καθήκον αυτό έχουν όχι μόνον έναντι του πλοιοκτήτη αλλά και έναντι των κυριών του φορτίου, των ναυλωτών και των χρονοναυλωτών. Το Δικαστήριο θεώρησε ότι οι επιθεωρητές, στα πλαίσια αυτού του καθήκοντος, οφείλουν να καταβάλλουν την επιμέλεια του μέσου συνετού επιθεωρητή ενός νηογνώμονα, και επομένως να πραγματοποιούν μια επιθεώρηση σύμφωνα με τους κανόνες και τις πρακτικές που ισχύουν και είναι αποδεκτές στον συγκεκριμένο επαγγελματικό χώρο.

Στην προκειμένη περίπτωση, το Δικαστήριο απέρριψε την αγωγή, κρίνοντας ότι δεν υπήρξε παράβαση του καθήκοντος επιμέλειας

από τον επιθεωρητή, διότι αυτός ενήργησε στα πλαίσια των Κανόνων του νηογνώμονα περί διενέργειας των επιθεωρήσεων, οι οποίοι εξέφραζαν τους γενικά αποδεδειγμένους κανόνες και πρακτικές που ίσχυαν τον καιρό που έγινε η επιθεώρηση. Επίσης το Δικαστήριο έκρινε ότι η βύθιση του πλοίου δεν οφειλόταν στη συγκεκριμένη περίπτωση σε ελάττωμα το οποίο όφειλε να είχε διαγνώσει ο επιθεωρητής κατά την ενδιάμεση επιθεώρηση (Carbotrade v. Bureau Veritas, 9.11.1999, U.S. District Court S.D.N.Y.)

Κανονισμοί αποφυγής συγκρούσεων και Ν. 551/1915

Οι διατάξεις της Σύμβασης του Λονδίνου 1972 "περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων", που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 93 της 4/7.10.1974, διέπουν την ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις των πλοίων. Δεν θεσπίζουν ειδικά μέτρα για την ασφάλεια των εργαζομένων, η παράβαση των οποίων γεννά την εκ του κοινού αστικού δικαίου αξίωση προς αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 16 παρ. 1 του Ν. 551/1915.

Ειδικά μέτρα για την ασφάλεια των εργαζομένων δεν θεσπίζουν ούτε οι διατάξεις του άρθρου 14 παρ. 1 εδ. α' και γ' του Β.Δ. 806/1970 περί εγκρίσεως και θέσεως σε εφαρμογή του Κανονισμού περί εργασίας επί των ελληνικών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόνων και άνω, που ορίζουν ότι ο Πλοίαρχος ορίζει την τηρητέα πλεύση και ευθύνεται για την ασφαλή διεξαγωγή του πλού, ενώ κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο σε κάθε περίπτωση. Οι κανόνες αυτοί αφορούν μόνον την ασφαλή διεξαγωγή του πλού και επομένως η ανάθεση της διακυβέρνησης του πλοίου σε πλοηγό κατά το πέρασμα από διάυλο δεν συνιστά παράβαση ειδικών μέτρων για την ασφάλεια εργαζομένων κατά το άρθρο 16 παρ. 1 Ν. 551/1915.

Το Εφετείο Πειραιώς έκρινε υπόθεση στην οποία δύο πλοία συγκρούστηκαν στα Στενά του Βοσπόρου, από υπαιτιότητα του ενός, το οποίο άλλαξε απροειδοποίητα πορεία και εισήλθε στην αντίθετη κατεύθυνση του διαύλου των Στενών, σε πορεία σύγκρουσης με το άλλο πλοίο, κατά παράβαση των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγή Συγκρούσεως. Από την σύγκρουση προκλήθηκε έκρηξη στις δεξαμενές φορτίου του πλοίου και πυρκαϊά, στην οποία έχασαν τη ζωή τους μελή του πληρώματος και των δύο πλοίων, και μεταξύ αυτών ο ναυτολογημένος ως μάγειρας του υπαίτιου πλοίου. Το Εφετείο έκρινε ότι ο θάνατος του ναυτικού του υπαίτιου πλοίου κατά τη σύγκρουση αποτελεί εργατικό ατύχημα (άρθρο 1 Ν. 551/1915), αλλά ότι δεν ήταν αποτέλεσμα μη τηρήσεως ισχυόντων νόμων, διαταγμάτων ή κανονισμών σχετικά με τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων, δεν ήταν δηλαδή αποτέλεσμα της ειδικής αμέλειας του άρθρου 16 παρ. 1 του Ν. 551/1915. (ΕφΠειρ. 938/1999, αδημ.)

Την ευθύνη για την προετοιμασία και σύνταξη του ανάλυμμένου εκ περιτροπής τα δικηγορικά γραφεία - μέλη της Ενώσεως.

Το παρόν δε τεύχος συντάχθηκε από το

Δικηγορικό Γραφείο "Τ. & Ν. Α. Δανιόλος"

Δροσοπούλου 29, 112 57 Αθήνα, Τηλ. (301) 822.6801 - 422.3911,

Fax: (301) 821.7869 - 413.7613 E-mail: daniolos@daniolos.com

H 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.

Μέλη της Ενώσεως είναι τα δικηγορικά γραφεία:

- Π. Αβραμέα
- Βγενόπουλου & Συνεργατών
- Γερασίμου & Συνεργάτες
- Ν. Γιωλιού - Α. Νασίκα
- Γ. & Ν. Α. Δανιόλος
- Η. Ησαΐα
- Καρατζά & Περάκη
- Βλάσης Ν. Μακρής & Συνεργάτες
- Πάνου Α. Μαυρογιάννη & Συνεργατών
- Γ. Μπαϊρακτάρη & Συνεργατών
- Ν. Μπαλταζάνη - Κ. Πλουμίδου & Συνεργατών
- Μωράτη, Πετρόπουλου & Πασσά
- Δευκαλίων Ρεδιάδης & Υιοί
- Ρούσσου - Χατζηδημητρίου
- Σαραντίτη & Συνεργατών
- Σαπονιάκης & Συνεργάτες
- Σαρή, Ποταμιάνου, Γκαρέτσου
- Αδελφών Σιούφα, Στ. Παπανδρεόπουλου, Κ. Ερμανουήλ, Π. Αναγνωστόπουλου & Συνεργατών
- Ν. Σκορίνη
- Στυλιανού & Στυλιανού
- Π. Σωτηρόπουλου
- Γρ. Ι. Τιμαγένη
- Τζαγάκη - Μαδημένου - Κουτσούκου - Φωκά

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 Μισούλη 41 β' όροφος, 185 35 Πειραιώς

Τηλ. (301) 4294900, Fax. (301) 4294941.