Δελτίο
της
Ελληνικής Ενώσεως Ναυτιλιακών Δικηγόρων

Αρ. 11 • ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2003

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ Δ/Ξ "PRESTIGE"

Το πρόσφατο ναυάγιο του Ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιου "PRESTIGE" ανοικτά των ακτών της Ισπανίας και η εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση, που προκάλεσε, εδημιούργησε πολλά ερωτηματικά ως προς την επάρκεια του υφισταμένου νομοθετικού πλαισίου για ένα ασφαλή και αποτελεσματικό έλεγχο της αξιοπλοΐας των πλοίων αυτής της κατηγορίας αλλά κυρίως επανέφερε με τον πιο δραματικό τρόπο την ανάγκη για απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού πυθμένα, τα οποία ως πιο ευάλωτα, υπάρχει πάντοτε αυξημένος κίνδυνος να προκαλέσουν ατύχημα και ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ειδικώτερα, σύμφωνα με πληροφορίες που είδαν το φως της δημοσιότητας το συγκεκριμένο πλοίο κατασκευάσθηκε στα ναυπηγεία Hitachi της Ιαπωνίας το έτος 1976 και είναι μονοπύθμενο. Είναι μεταξύ των πλοίων εκείνων που κατασκευάσθηκαν μαζικά την δεκαετία του 1970 στην Ιαπωνία και καλύπταν οριακά τις απαιτήσεις ασφαλείας της εποχής εκείνης.

Σύμφωνα με τα ίδια δημοσιεύματα, σχεδόν όλα τα δεξαμενόπλοια που προκάλεσαν εκτεταμένες οικολογικές καταστροφές ήταν μονοπύθμενα και ναυπηγήθηκαν στην Ιαπωνία την κρίσιμη δεκαετία του 1970, όπως το Δ/Ξ "ERRICA" (που βυθίστηκε ανοιχτά των Γαλλικών ακτών το Δεκέμβριο του 1999), το Δ/Ξ "SEA EMPRESS" (από το οποίο διέρρευσαν κατά μήνα Φεβρουάριο 1996 περί τους 72.000 τόννους αργού πετρελαίου κοντά στο λιμάνι Milford Heaven της Ουαλίας), το Δ/Ξ "BRAER" (προσάραξε ανοικτά των Νήσων Σέτλαντ τον Ιανουάριο του 1993), το Δ/Ξ "AEGEAN SEA" (ναυάγησε ανοικτά των Ισπανικών Ακτών τον Δεκέμβριο του 1992), το Δ/Ξ "HAVEN" (από το οποίο διέρρευσαν κατά μήνα Απρίλιο 1991 περισσότεροι από 50.000 τόννοι πετρελαίου ανοικτά της Γένοβας Ιταλίας), το Δ/Ξ "EXXON VALDEZ" (το οποίο προσάραξε στην περιοχή της Αλάσκας τον Μάρτιο του 1989 με αποτέλεσμα την διαρροή από αυτό 38.800 τόννων αργού πετρελαίου και την πρόκληση της μεγαλύτερης οικολογικής καταστροφής στην ιστορία των ΗΠΑ).

Ηδη, μετά το ναυάγιο του "Prestige" η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δέχεται ισχυρές πιέσεις από χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ενωσης, και ιδιαίτερα από την Γαλλία, την Ισπανία και την Αγγλία για την άμεση θέσπιση κανονισμού προβλέποντος την απόσυρση των παλαιών αυτών μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων.

Το Δ/Ξ "PRESTIGE" παρουσίασε ρήγμα ενώ έπλεε υπό άσχημες καιρικές συνθήκες ανοικτά των ακτών της Ισπανίας. Όταν έγινε σαφές ότι η βύθισή του θα ήταν αναπόφευκτη, με απόφαση των Ισπανικών Αρχών ρυμουλκήθηκε μακριά από τις ακτές. Αυτό όμως δεν απέτρεψε τη ρύπανση των ακτών της Β.Δ. Ισπανίας σε έκταση 300 περίπου χιλιομέτρων με μεγάλες ποσότητες αργού πετρελαίου, που έχουν διαρρεύσει από το πλοίο και ο φόβος τώρα είναι μήπως διαρρεύσει και άλλο πετρέλαιο από το βυθισμένο πλοίο εν όψει των μεγάλων πιέσεων που ασκούνται στα τοιχώματα των δεξαμενών του στο βάθος των 3600 μέτρων που βρίσκεται το ναυάγιο.

Εξ αφορμής του πιο πάνω ναυαγίου το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ενωσης κατά την συνεδρίασή του στις 6 Δεκεμβρίου 2002 υιοθέτησε πρόταση της Ελληνικής πλευράς για την επιτάχυνση της σταδιακής απόσυρσης των μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων.

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Νομοθετικές εξελίξεις που αφορούν τη ναυτιλία

Κύρωση των τροποποιήσεων της σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 "Για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από την Ρύπανση"

Με το Νόμο 3022/19.06.2002 (ΦΕΚ Α' 144) κυρώθηκαν οι τροποποιήσεις της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 (Ν. 855/1978 ΦΕΚ 235 Α'), που υιοθετήθηκαν στις 10 Ιουνίου 1995 στη Βαρκελώνη, καθώς και οι τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου του 1980 "για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πήγες" (Ν. 1634/1986 ΦΕΚ 104 Α'), που υιοθετήθηκαν στις 7 Μαρτίου 1996 στις Συρακούσες.

Με τις πιο πάνω τροποποιήσεις ο τίτλος της πιο πάνω διεθνούς σύμβασης τροποποιήθηκε σε "Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου". Τροποποιήθηκε επίσης το άρθρο για την γεωγραφική κάλυψη με επέκταση σε παράκτιες περιοχές που θα οριστούν από κάθε συμβαλλόμενο κράτος μέσα στην ίδια του την επικράτεια, επεκτάθηκε η έννοια του όρου "ρύπανση" και καθορίσθηκαν κατά τρόπο πιο συγκεκριμένο οι υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων Μερών για την πρόληψη, μείωση και εξάλειψη της ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων ή αεροσκαφών, από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, από ουσίες (τοξικές και άλλες) που προέρχονται από χερσαίες πηγές καθώς και από διασυνοριακές μεταφορές επικίνδυνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους.

Πρωτόκολλο τροποποιητικό της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών του 1974

Την 1η Νοεμβρίου 2002, η διπλωματική συνδιάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην έδρα του ΙΜΟ στο Λονδίνο υιοθέτησε ένα Πρωτόκολλο με το οποίο πραγματοποιείται ο προ πολλού αναμενόμενος εκσυγχρονισμός της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με την Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους. Το Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ εντός 12 μηνών από την αποδοχή του από 10 Κράτη και εισάγει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες τρεις σημαντικές τροποποιήσεις, στο πρότυπο των ρυθμίσεων για την ευθύνη και την αποζημίωση από μόλυνση του περιβάλλοντος: (α) Αντικειμενική ευθύνη: ο μεταφορέας ευθύνεται σε περιπτώσεις θαλασσίων συμ-

βάντων, εκτός αν αποδείξει ότι το συμβάν οφείλεται σε ένα περιορισμένο αριθμό εξαιρέσεων που σχετίζονται με την ανωτέρα βία ή σε ενέργεια ή παράλειψη τρίτου που πραγματοποιήθηκε με πρόθεση να προκληθεί το συμβάν. (β) Υψηλότερα όρια: Τα όρια ευθύνης αυξάνονται σημαντικά (250.000 Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα για κάθε θάνατο ή σωματική βλάβη αντί για 46.666 Ε.Τ.Δ. που ίσχυε, ενώ αντίστοιχες αυξήσεις προβλέπονται και για την απώλεια ή ζημία σε αποσκευές και οχήματα). Υπέρβαση του ορίου αυτού μπορεί να γίνει μέχρι του ποσού των 400.000 Ε.Τ.Δ. για κάθε θάνατο ή σωματική βλάβη, αλλά στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας δικαιούται να αποδείξει ότι δεν βαρύνεται με πταίσμα. (γ) Υποχρεωτική ασφάλιση: Ο μεταφορέας υποχρεούται να διατηρεί ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη οικονομική εξασφάλιση (π.χ. τραπεζική εγγύηση) αναφορικά με τα ως άνω όρια αντικειμενικής ευθύνης ανά επιβάτη ανά μεταφορά και θα του παρέχεται σχετικό πιστοποιητικό.

Το Πρωτόκολλο αναφέρει ότι τα Άρθρα 1 έως 22 της Σύμβασης, όπως τροποποιούνται από το Πρωτόκολλο, μαζί με τα Άρθρα 17 έως 25 του Πρωτοκόλλου και το Παράρτημα αυτού, θα αποτελούν και θα ονομάζονται "η Σύμβαση των Αθηνών του 2002 σχετικά με την Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και των Αποσκευών τους". Τα Κράτη που επικυρώνουν το Πρωτόκολλο του 2002 οφείλουν να καταγγείλουν την Σύμβαση του 1974 και τα Πρωτόκολλα του 1976 και του 1990.

Οργανισμός ινστιτούτου Αιγαίου του Δικαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου

Με το Π.Δ. 167/01.07.2002 (ΦΕΚ Α' 154) εγκρίθηκε ο Οργανισμός του πιο πάνω Ινστιντούτου Αιγαίου με αποστολή την έρευνα και μελέτη του Δικαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου.

Οι υπηρεσίες του Ινστιτούτου Αιγαίου διαρθρώθηκαν σε μια ενιαία οργανική μονάδα που περιλαμβάνει την επιστημονική και την διοικητική υπηρεσία. Η επιστημονική υπηρεσία επανδρώνεται από ειδικό επιστημονικό προσωπικό που προσλαμβάνεται με 3ετή θητεία και περιλαμβάνει τρεις θέσεις κύριων ερευνητών και μια θέση συνεργάτη ερευνητή. Του Ινστιτούτου προΐσταται Διευθυντής - νομικός με διοικητική πείρα και διδακτορικό δίπλωμα στο Δίκαιο της Θάλασσας ή το Ναυτικό Δίκαιο - που διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Δικαιοσύνης για τριετή θητεία.

Σε ισχύ η αναθεωρημένη Solas 1974

Από την 1η Ιουλίου 2002 τέθηκε σε πλήρη ισχύ το αναθεωρημένο Κεφάλαιο V ("Safety of Navigation") της SOLAS 74 περί ισοδυναμίας των ηλεκτρονικών με τους συμβατικούς χάρτες.

"Μαύρο κουτί" και στα πλοία

Οσα νεότευκτα πλοία κατασκευάστηκαν μετά την 1η Ιουλίου 2002 είναι υποχρεωμένα να έχουν εγκαταστήσει συσκευή καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (Voyage Data Recorder). Για τα πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν την 1η Ιουλίου 2002 προβλέπεται χρονοδιάγραμμα μέσα στο οποίο υποχρεούνται να προσαρμοσθούν.
Αυτά αναφέρονται σε έγγραφο του Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων (ΚΕΕΠ) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στο οποίο παρέχονται διευκρινιστικές οδηγίες σε ό,τι αφορά την έγκριση, αποδοχή και εγκατάσταση των πιο πάνω συσκευών. Στο ίδιο έγγραφο επισημαίνεται ότι παράλειψη συμμόρφωσης στην υποχρέωση αυτή θα έχει ως συνέπεια την επιβολή προστίμου και την απαγόρευση απόπλου του πλοίου.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Επιλογή πρόσφατης νομολογίας με ενδιαφέρον για τη ναυτιλία

α) Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Απόφαση C-205/99 της 20ης Φεβρουαρίου 2001, ECR (2001) I-1271

Οι συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 4 και 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των Κρατών-Μελών ("καμποτάζ") δεν επιτρέπουν, καταρχήν, να εξαρτάται η παροχή υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων ενδομεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, από προηγούμενη διοικητική άδεια. Κατ' εξαίρεση, τούτο επιτρέπεται εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας λόγω της ανεπάρκειας των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών σε κατάσταση ελεύθερου ανταγωνισμού και αποδεικνύεται ότι αυτό το σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών είναι αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντα διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Στην περίπτωση προηγούμενης διοικητικής άδειας, το κοινοτικό δίκαιο δεν αντιτίθεται στην εξουσία Κράτους-μέλους να περιλαμβάνει στις προϋποθέσεις χορήγησης και διατήρησης αυτής την απαίτηση ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφαλίσεως. Η προϋπόθεση αυτή, εφόσον εφαρμόζεται χωρίς δυσμενείς διακρίσεις, παρέχει στο εν λόγω Κράτος-μέλος τη δυνατότητα να ελέγχει την φερεγγυότητα και την "ικανότητα παροχής υπηρεσιών" του πλοιοκτήτη. Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του Κανονισμού 3577/92 επιτρέπει σε Κράτος-μέλος, για την ίδια γραμμή ή την ίδια θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ταυτοχρόνως να συνάπτει με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας προς εκτέλεση της ίδιας τακτικής γραμμής από και προς νησιά. Τούτο, όμως, προϋποθέτει αφενός την ύπαρξη πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας και αφετέρου την τήρηση της αρχής της ισότητας που αποκλείει τις δυσμενείς διακρίσεις και δικαιολογείται σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό δημοσίου συμφέροντος.

β) Άρειος Πάγος 356/2002 (Β2 Πολιτικό Τμήμα) Ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα. Διέπεται από το δίκαιο που ρυθμίζει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας

Ναυτεργατικό ατύχημα και θάνατος του ναυτικού. Από το συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 25 και 26 ΑΚ., 1, 2 και 3 της Σύμβασης της Ρώμης 1980 (κυρωτ. Νόμος 1792/1988), 914 ΑΚ, 1 και 16 του Ν. 551/1915 και 66 του ΚΙΝΔ η ευθύνη από ναυτεργατικό ατύχημα, που είναι διάφορη και δεν ταυτίζεται με την ευθύνη από αδικοπραξία, δεν ρυθμίζεται από το κατά το άρθρο 26 ΑΚ εφαρμοστέο δίκαιο επί ενοχών που απορρέουν από το αδίκημα, αλλά από το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας, δηλ. εκείνο που ορίζεται από το άρθρο 25 ΑΚ. Αν συμφωνήθηκε ως διέπον την σύμβαση ναυτικής εργασίας το Ελληνικό δίκαιο έχουν εφαρμογή, ως μέρος του διέποντος την σύμβαση Ελληνικού δικαίου, και οι διατάξεις της συμβάσεως του Λονδίνου που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980, το Πρωτόκολλο του Λονδίνου που κυρώθηκε με το Ν. 1159/1981 καθώς και η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών που κυρώθηκε με το Ν. 2321/1995.

Εξ άλλου, κατά το Ελληνικό δίκαιο ο παθών εξ εργατικού-ναυτικού ατυχήματος ή σε περίπτωση θανάτου του οι συγγενείς του κατά νόμον και η σύζυγός του έχουν δικαίωμα να εγείρουν την αγωγή του κοινού δικαίου και να ζητήσουν, εκτός από την πλήρη περιουσιακή αποζημίωση, και χρημα-

τική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, που κρίνεται πάντοντε κατά το κοινό δίκαιο (914, 922 και 932 ΑΚ) και για τη θεμελίωση της δεν απαιτείται το ειδικό πταίσμα της μη τήρησης των επιβαλλομένων όρων ασφαλείας, αλλ' αρκεί το κατά το κοινό δίκαιο πταίσμα του εργοδότη ή των προστηθέντων του.

γ) Άρειος Πάγος 295/2002 Εφαρμοστέο δίκαιο στην κατάταξη απαιτήσεων επί πλειστηριασμού αλλοδαπού πλοίου στην Ελλάδα

Πλειστηριασμός πλοίου με ξένη σημαία κατασχεμένου σε Ελληνικό λιμάνι. Κατάταξη απαιτήσεων. Εφαρμοστέο το Ελληνικό δίκαιο. Για να ισχύσει ο εμπράγματος χαρακτήρας των προνομίων του ΚΙΝΔ και να προηγηθούν αυτά έναντι της ναυτικής υποθήκης, ο ίδιος εμπράγματος χαρακτήρας θα πρέπει να καθιερώνεται και κατά το δίκαιο του Κράτους της σημαίας του πλοίου. Προνομιακές απαιτήσεις με βάση τα άρθρα 205 ΚΙΝΔ και 1507 Εμπορικού Κώδικα της Πολιτείας του Παναμά.

δ) Άρειος Πάγος 1002/2002 Διεθνής Σύμβαση Αθηνών 1974 για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών. Ευθύνη μεταφορέα. Διετής παραγραφή αξιώσεων είτε από σύμβαση είτε από αδικοπραξία

Η Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών για την θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, που υπογράφηκε στις 13.12.1974 και κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 1922/1991, εφαρμόζεται σε κάθε διεθνή θαλάσσια μεταφορά, όπως η έννοιά της ορίζεται στο άρθρο 1 παρ. 9 και υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1.

Οποιαδήποτε αγωγή αποζημίωσης για τον θάνατο ή τις σωματικές βλάβες επιβάτη ή για την απώλεια ή την ζημία αποσκευών κατά την διάρκεια διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς, όπου εφαρμόζεται η πιο πάνω Διεθνής Σύμβαση, δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του, με άλλο τρόπο εκτός από αυτόν που προβλέπεται στην πιο πάνω σύμβαση (άρθρο 14). Συναφώς το άρθρο 16 προβλέπει ότι οποιαδήποτε αγωγή αποζημίωσης για θάνατο ή σωματικές βλάβες σε επιβάτη **θα παραγράφεται μετά πάροδο δύο ετών.** Ο χρόνος παραγραφής σε περίπτωση σωματικής βλάβης υπολογίζεται από την ημερομηνία αποβίβασης του επιβάτη από το πλοίο. Τα θέματα αναστολής και διακοπής του χρόνου παραγραφής ρυθμίζονται από την lex fori αλλά σε καμμιά περίπτωση δεν επιτρέπεται άσκηση αγωγής σύμφωνα με την πιο πάνω σύμβαση μετά την πάροδο τριών ετών από την ημερομηνία αποβίβασης του επιβάτη. Η πιο πάνω βραχυπρόθεσμη παραγραφή εφαρμόζεται σε κάθε αγωγή αποζημίωσης από την πιο πάνω αιτία ανεξάρτητα αν ο ενάγων επιχειρεί να θεμελιώσει το δικαίωμά του στην σύμβαση θαλάσσιας μεταφορά ή σε αδικοπραξία.

Η πιο πάνω ερμηνεία είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του άρθρου 16 καθώς και με τον σκοπό της πιο πάνω Διεθνούς Σύμβασης, η οποία, αποβλέποντας στην ενοποίηση των Κανόνων των σχετικών με την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα, καθιέρωσε κατά τρόπο ενιαίο την πιο πάνω σύντομη παραγραφή για τη συγκεκριμένη έννομη σχέση.

(ε)Ολομέλεια Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών Απόφαση Νο. 79/2002

Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Δρομολόγηση πλοίου για την εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκής γραμμής.
Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές αποτελεί θεμελιώδη αρχή της Συνθήκης ΕΚ και υπόκειται μόνο σε περιορισμούς που δικαιολογούνται από επιτακτικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος. Τέτοιος λόγος είναι η διασφάλιση της επάρκειας τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από και προς νησιά καθώς και μεταξύ νησιών ώστε να διασφαλιστεί η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και γενικότερα η διαβίωση του πληθυσμού χωρίς όμως τούτο να σημαίνει ότι όλες οι νησιωτικές μεταφορές θεωρούνται εξ ορισμού ως υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος.

Το σύστημα περιορισμών πρέπει να εφαρμόζεται σύμφωνα με την αρχή της μη διάκρισης και την αρχή της αναλογικότητας και να εξασφαλίζεται γνώση των κριτηρίων επιβολής από τους ενδιαφερομένους. Τέτοια γνώση αποτελεί η Υπουργική Απόφαση σχετικά με το δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Σε καμμιά περίπτωση δεν μπορεί να λειτουργήσει ως μέσο παρεμπόδισης εισόδου στην αγορά για την εξυπηρέτηση άλλης δρομολογιακής γραμμής από αυτήν που προβλέπεται στην Υπουργική Απόφαση.

Η δήλωση δρομολόγησης σε τακτική γραμμή αποτελεί δικαίωμα που καθιερώνεται από τον Νόμο 2932/2001 και δεν μπορεί να μετατραπεί σε σύστημα παροχής εγκρίσεων από την Διοίκηση για την άσκηση ακτοπλοΐας. Θεμιτός περιορισμός είναι η επιστροφή ελλιπούς φακέλου της δήλωσης δρομολόγησης με σκοπό την συμπλήρωσή του.

Δήλωση δρομολόγησης από πλοιοκτήτρια Εταιρία για την κάλυψη γραμμής σε συγκεκριμένα Ελληνικά νησιά. Αρνηση αποδοχής της δήλωσης δρομολόγησης από τον Υπουργό με το αιτιολογικό ότι η συγκεκριμένη γραμμή δεν περιλαμβανόταν στο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και ότι υπήρχε τυπική έλλειψη στο φάκελο δήλωσης της Εταιρίας λόγω μη κατάθεσης βεβαίωσης από την Αρχή ότι το πλοίο συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις για παροχή υπηρεσιών θαλασσίων ενδομεταφορών.

Προκήρυξη διαγωνισμού από τον Υπουργό για την κάλυψη της γραμμής που προέβλεπε το δίκτυο. Ακύρωση της Υπουργικής Απόφασης, μετά από προσφυγή, για τον λόγο ότι (α)αν θεωρούσε η Διοίκηση ότι η συγκεκριμένη γραμμή του δικτύου αφορούσε την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, θα έπρεπε να επιβάλλει αιτιολογημένα υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας και (β)η πρόβλεψη συγκεκριμένης ημερομηνίας για την υποβολή του ελλείποντος εγγράφου του φακέλου πρέπει να έχει ενδεικτικό χαρακτήρα ώστε να μην αποτελεί πηγή δυσμενούς διάκρισης σε βάρος της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων.

(στ)Άρειος Πάγος 576/2002 Κοινωνία σε μετοχές πλοιοκτητριών Εταιριών. Δικαστική διανομή μετοχών

Η μετοχή πλοιοκτήτριας Ανώνυμης Εταιρίας αποτελεί πράγμα κινητό και ταυτόχρονα αξιόγραφο. Ως πράγμα είναι αντικείμενο κυριότητας και ενσωματώνει την μετοχική έννομη σχέση που ακολουθεί το εμπράγματο επί του τίτλου δικαίωμα. Είναι δυνατή η κοινωνία, δηλαδή η συγκυριότητα μετοχής κατ' ιδανικά μέρη εξ αδιαιρέτου, επί περισσοτέρων δε μετοχών της ιδίας Ανώνυμης Εταιρίας δημιουργούνται τόσες κοινωνίες όσες και οι μετοχές.

Η διανομή μετοχών κατά το άρθρο 480 παρ. 2 ΚΠολΔ μπορεί να γίνει με κατανομή του συνόλου των μετοχών σε μέρη ανάλογα με τις μερίδες των μετόχων ώστε καθένας να λάβει ανάλογο αριθμό μετοχών.

Διανομή ναυτιλιακών επιχειρήσεων που αποτελούν οικονομικό σύνολο κατά το άρθρο 483 ΚΠολΔ. Ειδικώτερα επί Ανωνύμων Εταιριών που τυγχάνουν η καθεμιά πλοιοκτήτρια πλοίου που το εκμεταλλεύεται η ίδια, μετά από αίτηση κάποιου από τους κοινωνούς μπορεί να γίνει στον αιτούντα η επιδίκαση ολόκληρης της υπό διανομή επιχείρησης έναντι καταβολής χρηματικού ποσού ίσου προς την αγοραία αξία της επιχείρησης. Στην περίπτωση αυτή οικονομικό σύνολο κατά την έννοια της πιο πάνω διάταξης μπορεί να αποτελέσει είτε το σύνολο των μετοχών είτε η πλειοψηφία των μετοχών, αφού η κατοχή αυτών σημαίνει έλεγχο της Ανώνυμης Εταιρίας και της ανήκουσας σε αυτήν επιχείρησης.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ:

1. Επεξεργασία Κανόνων Ναυτικής Διαιτησίας

Σε επανειλημμένες συνεδριάσεις της, που έλαβαν χώρα κατά το χρονικό διάστημα από τον Σεπτέμβριο 2002 και συνεχίζονται μέχρι σήμερα, η Ελληνική Ενωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων ασχολήθηκε με την επεξεργασία Κανόνων Ναυτικής Διαιτησίας, οι οποίοι μετά την θεσμοθέτησή τους θα εφαρμόζονται από την Ενωση Ναυτικών Διαιτητών Πειραιώς. Οι υπό επεξεργασία Κανόνες έχουν ως βάση το Προσχέδιο που ετοίμασε ο Δικηγόρος Αντώνιος Τσαβδαρίδης, μέλος του Δικηγορικού Γραφείου και μέλους της Ενώσεως Ι. Κ. Ρόκας & Συνεργάτες.

Κατά την συνεδρίαση της Ενώσεως της 16ης Ιανουαρίου 2003 παρέστη και ο Αναπληρωτής Καθηγητής της Νομικής Σχολής στο Πανεπιστήμιο της Θεσσαλονίκης κ. Ευάγγελος Βασιλακάκης, ο οποίος ανέπτυξε τις απόψεις του επί του πιο πάνω προσχεδίου.

2.Ημερίδα του Συνδέσμου Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων & Πραγματογνωμόνων και της Ελληνικής Ενωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων

Την Τρίτη, 28 Ιανουαρίου 2003 έλαβε χώρα στην Αίθουσα Εκδηλώσεων του Μεγάρου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ακτή Μιαούλη 10) η δεύτερη κοινή επιστημονική ημερίδα του Συνδέσμου Ελλήνων Τεχνικών Συμβούλων & Πραγματογνωμόνων και της Ελληνικής Ενωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων με θέμα "Την συμβολή του Νομικού και Τεχνικού Συμβούλου στις νέες κατασκευές" (κατάρτιση ναυπηγικού συμβολαίου, προδιαγραφές, παρακολούθηση κατασκευής, παράδοση και παραλαβή).

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.

Μέλη της Ενώσεως είναι τα δικηγορικά γραφεία:

- ***Παύλος Κ. Αβραμέας & Συνεργάτες***
- ***Βγενόπουλος & Συνεργάτες***
- ***Γερασίμου & Συνεργάτες***
- ***Ν. Γωγιού - Α. Νασίκα***
- ***Γ. & Ν. Λ. Δανιόλος***
- ***Η. Ησαΐα***
- ***Καρατζά & Συνεργάτες***
- ***Βλάσης Ν. Μακρής & Συνεργάτες***
- ***Πάνος Δ. Μαυρογιάννης & Συνεργάτες***
- ***Γ.Ε. Μπαϊρακτάρη & Συνεργατών***
- ***Νίκου Κ. Μπαλταζάνη - Κατ. Πλουμίδου & Συνεργατών***
- ***Μωράτη - Πασσά***
- ***Μαρίας Προεστού***
- ***Γ. Πωλογιώργη, Θ. Μπάμπαλη, Ν. Τρουλλινού, Τ. Μαύρου***
- ***Δευκαλίων Ρεδιάδης & Υιοί***
- ***IKRP Ρόκας & Συνεργάτες***
- ***Ρούσσου - Χατζηδημητρίου***
- ***Σαραντίτης & Συνεργάτες***
- ***Σαπουνάκης & Συνεργάτες***
- ***Σαρλής, Ποταμιάνος, Γκαρέτσος***
- ***Αδελφών Σιούφα, Στ. Παπανδρεόπουλου, Κ. Εμμανουήλ, Π. Αναγνωστόπουλου & Συνεργατών***
- ***Ν. Σκορίνη***
- ***Στυλιανού & Στυλιανού***
- ***Π. Κ. Σωτηρόπουλου***
- ***Γρ. Ι. Τιμαγένη***
- ***Γ. Τζαγάκης - Α. Κουτσούκος - Σ. Φωκάς***

Το **"Δελτίο"** εκδίδεται από την
Ελληνική Ένωση Ναυτιλιακών Δικηγόρων

Ακτή Μιαούλη 41, β' όροφος - 185 35 Πειραιάς
Τηλ. (3210) 4294900 - Fax. (3210) 4294941
url:www.maritimelawyers.gr - E-mail: mail@maritimelawyers.gr

Το παρόν τεύχος το επιμελήθηκαν τα δικηγορικά γραφεία

- **Στυλιανού & Στυλιανού**
- **Ρούσσου - Χατζηδημητρίου**