Δελτίο
της
Ελληνικης Ενωσεως Ναυτιλιακων Δικηγορων

Αρ. 12 • ΙΟΥΝΙΟΣ 2004

ΑΠΟΨΗ

Το Συμβούλιο Υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, στις συνεδριάσεις Οκτωβρίου και Δεκεμβρίου 2003, συζήτησε πρόταση οδηγίας σχετικά με τη ρύπανση που προέρχεται από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η οδηγία αποσκοπεί στην ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των διατάξεων της διεθνούς συμβάσεως MARPOL και στην θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων που θα διασφαλίζουν την εφαρμογή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τρόπο ενιαίο. Δικαιολογητική βάση της νέας νομοθετικής πρωτοβουλίας είναι οι αποκλίσεις που παρουσιάζονται μεταξύ των κρατών-μελών κατά την εφαρμογή της MARPOL. Αφορμή της -όπως και άλλων εσπευσμένων νομοθετικών μέτρων- το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου "PRESTIGE".

Σε ό,τι αφορά τις κυρώσεις, η προτεινόμενη οδηγία αξιώνει από τα κράτη-μέλη να διασφαλίσουν με τη νομοθεσία τους ότι η παράνομη απόρριψη ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα συνιστά ποινικό αδίκημα όταν γίνεται εκ προθέσεως ή βαρείας αμελείας και ότι στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ευθύνονται για ρύπανση επιβάλλονται πρόστιμα και άλλες κυρώσεις με οικονομικό χαρακτήρα. Το Συμβούλιο Υπουργών παρέπεμψε την πρόταση οδηγίας προς περαιτέρω επεξεργασία, με προοπτική ολοκληρώσεώς της στο άμεσο μέλλον. Εξέφρασε, πάντως, επιφυλάξεις για τη νομική ορθότητα της θεσπίσεως ποινικών κυρώσεων μέσω κοινοτικής πράξεως του λεγομένου "πρώτου πυλώνα" και για την ενδεχόμενη υπέρβαση του πεδίου εφαρμογής της MARPOL σε ό,τι αφορά τη διαφυγή ρυπογόνων ουσιών εξ αιτίας ζημίας στο πλοίο.

Η ελληνική νομοθεσία, από πολλών ετών, προβλέπει αστικές, ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις για την περίπτωση υπαίτιας ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος, χωρίς μάλιστα να τις περιορίζει μόνο στα περιστατικά που προκαλούνται από πρόθεση ή βαρεία αμέλεια. Κατά τούτο, επομένως, υπερκαλύπτει την προτεινόμενη κοινοτική ρύθμιση και είναι ήδη αυστηρότερη αυτής. Εκτός της εθνικής νομοθεσίας, οι προϋποθέσεις για την επιβολή ποινικών κυρώσεων για θαλάσσια ρύπανση, ειδικότερα δε ποινών στερητικών της ελευθερίας, προσδιορίζονται από τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας του έτους 1982 (UNCLOS). Ορθώς, επομένως, υποστηρίζει η χώρα μας την συνεπή τήρηση των διατάξεων της συμβάσεως αυτής, αλλά και της MARPOL, σε κάθε σχετική νομοθετική πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Υπό το πρίσμα αυτών των διεθνών ρυθμίσεων, και όχι με αποσπασματικές ρυθμίσεις, οφείλει να γίνει η περαιτέρω επεξεργασία τόσον της προτάσεως οδηγίας, όσον και της συναφούς με αυτήν προτάσεως αποφάσεως-πλαισίου του Συμβουλίου της Ε.Ε. για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία, με την οποία προσδιορίζονται τα ελάχιστα όρια των στερητικών της ελευθερίας ποινών και των προστίμων για περιπτώσεις παραβάσεων της υπό θέσπιση οδηγίας.

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Νομοθετικές εξελίξεις που αφορούν τη ναυτιλία

Περιορισμός της ευθύνης - Διεθνής σύμβαση Λονδίνου 1976

Την 13η Μαϊου 2004 ετέθη σε ισχύ, στις χώρες οι οποίες το έχουν επικυρώσει, το πρωτόκολλο του Λονδίνου της 3.5.1996 με το οποίο τροποποιείται η διεθνής σύμβαση του Λονδίνου της 19.11.1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (ν. 1923/1991). Με το πρωτόκολλο αυξάνεται το ύψος των χρηματικών ορίων ευθύνης του πλοιοκτήτη και προσαρμόζεται η σύμβαση του 1976 με τις μεταγενέστερες ρυθμίσεις άλλων διεθνών συμβάσεων αστικής ευθύνης. Οι χώρες στις οποίες εφαρμόζεται το πρωτόκολλο είναι: Αυστραλία, Γερμανία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Μάλτα, Νορβηγία, Ρωσική Ομοσπονδία, Σιέρα Λεόνε, Τόνγκα και Φινλανδία.

Θαλάσσια ρύπανση

1. Διεθνής σύμβαση FUND

Την 1η Νοεμβρίου 2003 ετέθησαν σε ισχύ διεθνώς αλλά και στη χώρα μας τα νέα όρια αποζημιώσεων που καταβάλλει το διεθνές κεφάλαιο αποζημίωσης συνεπεία ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο, όπως αυτά προσδιορίσθηκαν από την νομική επιτροπή του IMO κατά την 82η σύνοδό της (π.δ. 291/03 ΦΕΚ Α' 247).

2. Διεθνής σύμβαση OPRC

Το Πρωτόκολλο του έτους 2000 για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες κυρώθηκε από την Ελλάδα, επεκτείνοντας έτσι και στις λοιπές - πλην του πετρελαίου - ρυπογόνες ουσίες το πεδίο εφαρμογής της διεθνούς συμβάσεως OPRC 1990 (ν. 3100/03 ΦΕΚ Α' 20).

3. Διεθνής σύμβαση MARPOL

Κυρώθηκε από την Ελλάδα το Πρωτόκολλο του έτους 1997 με το οποίο προστέθηκε στη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78) νέο Παράρτημα VI σχετικά με την πρόληψη ρύπανσης του αέρα από πλοία (ν. 3104/03 ΦΕΚ Α' 28).

Ναυτική ασφάλεια και ασφάλεια ναυσιπλοΐας

1. SOLAS 1974 - Κώδικας ISPS

Κυρώθηκαν με προεδρικό διάταγμα και αποτελούν πλέον τμήμα του ελληνικού δικαίου οι τροποποιήσεις της Διεθνούς συμβάσεως για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 1974) που αφορούν, μεταξύ άλλων, τον Διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες υιοθετήθηκαν στη διάσκεψη των συμβαλλομένων κρατών της 13.12.2002 (π.δ. 56/04 ΦΕΚ Α' 47).

2. Ασφάλεια πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου

Με προεδρικό διάταγμα εισήχθη στο ελληνικό δίκαιο η κοινοτική Οδηγία 2001/96/ΕΚ σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί με την Οδηγία 2002/84/ΕΚ. Οι νέες διατάξεις αφορούν όλα τα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία προσεγγίζουν σε τερματικό σταθμό της χώρας για τη φόρτωση ή εκφόρτωση τέτοιων φορτίων, εκτός αν οι εργασίες πραγματοποιούνται με χρήση μόνο του εξοπλισμού του πλοίου, καθώς και όλους τους τερματικούς σταθμούς της χώρας τους οποίους επισκέπτονται τέτοια πλοία εκτός αν πρόκειται για εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται μόνον κατ' εξαίρεση για φόρτωση και εκφόρτωση ξηρού φορτίου χύδην (π.δ. 66/04 ΦΕΚ Α' 56).

3. Διεθνής κώδικας ασφαλείας για τα ταχύπλοα σκάφη

Έγινε πρόσφατα αποδεκτός από την Ελλάδα ο Διεθνής Κώδικας για τα ταχύπλοα σκάφη που υιοθέτησε το 2000 η Επιτροπή ναυτικής ασφαλείας του IMO. Ο Κώδικας αφορά πλοία υπό ελληνική σημαία που εκτελούν πλόες εσωτερικού και αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του ορίσθηκε ο Κλάδος ελέγχου εμπορικών πλοίων του ΥΕΝ (Απόφαση ΥΕΝ 4113.179/01/2004 της 29.1.2004 ΦΕΚ Β' 341/2004).

Ναυτική εκπαίδευση - Ισοτιμία αποδεικτικών

Πλήρη αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου για την ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση, περιλαμβανομένης της δυνατότητος παροχής αυτών από ιδιωτικούς φορείς, προβλέπει πρόσφατος νόμος (ν. 3153/03 ΦΕΚ Α' 153). Με τον ίδιο νόμο αναγνωρίζονται ως ισότιμα με τα ελληνικά τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητος και ναυτικών επαγγελματικών σπουδών εμπορικού ναυτικού που εκδίδονται σε άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Τέλος, προβλέπεται η παροχή εκπαιδεύσεως στα θεματικά αντικείμενα της διεθνούς συμβάσεως STCW από τις κατά τόπους δημόσιες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Επαγγελματικά σκάφη αναψυχής

Νέος τύπος εταιρίας, η ναυτιλιακή εταιρία πλοίων αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) καθιερώθηκε με ειδικό νόμο. Πρόκειται για εμπορική εταιρία κεφαλαιουχικού χαρακτήρα με αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση και διαχείριση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής υπό ελληνική σημαία. Με τον ίδιο νόμο συστάθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ειδικό μητρώο για τις εταιρίες αυτές και ρυθμίσθηκαν θέματα επαγγελματικών και ιδιωτικών σκαφών αναψυχής (ν. 3182/03 ΦΕΚ Α' 220).

Νέα λιμεναρχεία

Τρία νέα λιμεναρχεία ιδρύθηκαν στην περιοχή Αττικής, με μετάταξη αντίστοιχων λιμενικών τμημάτων του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς. Πρόκειται για τα λιμεναρχεία Περάματος, Σαλαμίνας και Σαρωνικού (με έδρα τη Γλυφάδα). Η τοπική αρμοδιότητα του Κ.Λ.Π. περιορίσθηκε στην περιοχή από τις εκβολές του Κηφισού μέχρι τον Νέο Μώλο Δραπετσώνας και εξακολουθεί να περιλαμβάνει τη ράδα Πειραιώς. Η καθ' ύλην αρμοδιότητα των νέων λιμεναρχείων δεν περιλαμβάνει την τήρηση νηολογίων (π.δ. 5/03 ΦΕΚ Α' 4).

Φορολογία ακινήτων

Εταιρίες που ανήκουν σε ναυτιλιακά συμφέροντα, οι οποίες μέχρι την 1.1.2003 απέκτησαν ακίνητα με κεφάλαια που εισήχθησαν στην Ελλάδα προερχόμενα από ναυτιλιακή δραστηριότητα, εξαιρούνται του ειδικού ετήσιου φόρου 3% επί της αξίας των ακινήτων (ν. 3193/03 ΦΕΚ Α' 266). Τα απαιτούμενα δικαιολογητικά προσδιορίζονται στις εγκυκλίους του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών υπ' αριθ. 1106005/506/0013 ΠΟΛ. 1125/25.11.2003 και 1106006/486/0013/ ΠΟΛ. 1126/25.11.2003. Με προηγούμενη διάταξη είχαν εξαιρεθεί του φόρου αυτού οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν εγκαταστήσει γραφεία στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις των Α.Ν.89/1967, 378/68 κλπ. και οι πλοιοκτήτριες εταιρίες εμπορικών πλοίων για τα ακίνητα που ιδιοχρησιμοποιούν, καθώς και οι εταιρίες που εκμισθώνουν ακίνητα στις ναυτιλιακές εταιρίες για τις λειτουργικές τους ανάγκες (ν. 3091/02 ΦΕΚ Α' 330 άρθ. 15 παρ. 2 γ').

Φορολογία πλοίων - ΗΠΑ

Δημοσιεύθηκαν από τις φορολογικές αρχές των Ηνωμένων Πολιτειών (IRS) οι από καιρού αναμενόμενες τροποποιήσεις του άρθρου 1.883 του Ομοσπονδιακού Κώδικα Φορολογίας που ρυθμίζει την απαλλαγή αλλοδαπών εταιριών από τον φόρο επί του εισοδήματος από εκμετάλλευση πλοίων σε διεθνείς πλόες από ή προς λιμένες των Η.Π.Α. Οι τροποποιήσεις ετέθησαν σε εφαρμογή την 26.8.2003 και προϋποθέτουν, μεταξύ άλλων, την τροπή των ανωνύμων μετοχών των προς απαλλαγή εταιριών σε ονομαστικές και την υποβολή δηλώσεων με τα στοιχεία των μετόχων (68 Fed. Reg. 51,393 (2003)· Internal Revenue Bulletin 2003-41 (Oct. 14, 2003) http://www.irs.gov/irb/2003-41_IRB/ar07.html#d0e1256).

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Επιλογή πρόσφατης νομολογίας με ενδιαφέρον για τη ναυτιλία

Νόμος 89/67 - Έδρα και κύρος εταιριών

Δύο καίρια ζητήματα του δικαίου των εταιριών, με άμεσο ενδιαφέρον για τις ναυτιλιακές και εμποροβιομηχανικές εταιρίες που έχουν σχέση με την Ελλάδα, απασχόλησαν πρόσφατα την Ολομέλεια του Αρείου Πάγου. Το ανώτατο δικαστήριο αφ' ενός επιβεβαίωσε την έννοια της έδρας του νομικού προσώπου, ως του τόπου εκείνου στον οποίο ασκείται πραγματικά η διοίκηση και λαμβάνονται οι βασικές για τη λειτουργία του αποφάσεις, και ο οποίος συχνά είναι διαφορετικός, λ.χ., από τον τόπο που αναγράφεται ως έδρα στο καταστατικό της εταιρίας ή από τον τόπο όπου έχει καταχωρηθεί σε δημόσια βιβλία η σύσταση της εταιρίας. Πρόκειται για επιβεβαίωση πάγιας θέσεως της νομολογίας των ελληνικών δικαστηρίων που ανάγεται σε απόφαση της Ολομελείας του Αρείου Πάγου του έτους 1978. Πρέπει, όμως, να σημειωθεί ότι, με βάση πρόσφατες αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

το κριτήριο της πραγματικής έδρας δεν έχει εφαρμογή προκειμένου για εταιρίες με καταστατική έδρα σε χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Με την πρόσφατη απόφασή της η Ολομέλεια έκρινε αφ' ετέρου ότι οι διατάξεις του ν. 791/78, με τις οποίες αναγνωρίζεται η εγκυρότητα ορισμένων ναυτιλιακών εταιριών ανεξαρτήτως του τόπου όπου λειτουργεί πραγματικά η διοίκησή τους, και στις οποίες περιλαμβάνονται και όσες έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα στην Ελλάδα με βάση την σχετική ειδική νομοθεσία, δεν εφαρμόζονται σε μη ναυτιλιακές εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις που διατηρούν εγκατάσταση στην Ελλάδα δυνάμει του ν. 89/67, και ότι ο νόμος 89/67 δεν καθιστά αφ' εαυτού έγκυρες τις εταιρίες αυτές όταν η πραγματική έδρα τους βρίσκεται στην Ελλάδα. Αφορμή για την απόφαση του Αρείου Πάγου ήταν η πτώχευση λιβεριανής εταιρίας εμπορίας, επεξεργασίας και μεταφοράς πετρελαιοειδών με γραφείο εγκατεστημένο στην περιοχή Αθηνών, για την οποία κρίθηκε, με βάση τα ανωτέρω, αφ' ενός ότι εδρεύει πραγματικά στην Ελλάδα και αφ' ετέρου ότι είναι άκυρη ως ανώνυμη εταιρία, περιουσιακά αυτοτελής σε σχέση με τους μετόχους της. Συνέπεια τούτου στην επίδικη περίπτωση ήταν η έλλειψη πτωχευτικής ικανότητας της εταιρίας αφ' εαυτής και απώτερη συνέπεια η υποχρεωτική συμπτώχευση των μετόχων της. Το ζήτημα της μη αναγνώρισης του κύρους αλλοδαπών εταιριών με πραγματική έδρα στην Ελλάδα έχει, βεβαίως, ευρύτερη σημασία λόγω των περιουσιακών συνεπειών που συνεπάγεται για τους μετόχους τους κατά την καθημερινή λειτουργία της επιχειρήσεως και καθιστά αναγκαία την μελετημένη και έγκαιρη επιλογή του ενδεδειγμένου τρόπου εγκαταστάσεως και λειτουργίας τους στην Ελλάδα (ΑΠ 2/2003 (Ολομ.) ΕΕμπΔ 2003. 60, ΔΕΕ 2003. 525).

Περιορισμός της ευθύνης - Διαχρονικό δίκαιο

Η διεθνής σύμβαση του Λονδίνου για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (ν. 1923/1991) δεν εφαρμόζεται σε περιστατικά προγενέστερα της ενάρξεως ισχύος της στην Ελλάδα (1.11.1991), ανεξαρτήτως του εάν η άσκηση του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης εκ μέρους του πλοιοκτήτη γίνεται μετά την ημερομηνία αυτή. Τούτο απεφάνθη ο Άρειος Πάγος, τασσόμενος υπέρ της εφαρμογής του προϊσχύσαντος συστήματος αυτούσιας παραχωρήσεως του πλοίου σε υπόθεση βυθίσεως πλοίου εντός του λιμένος Πειραιώς που συνέβη το 1988, για την οποία ο πλοιοκτήτης ζήτησε τον περιορισμό της ευθύνης του ενώ είχε ήδη τεθεί σε ισχύ η διεθνής σύμβαση (ΑΠ 388/2004, αδημοσίευτη). Σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση η ευθύνη δεν μπορεί πλέον να περιορισθεί με παραχώρηση του πλοίου αλλά μόνο με σύσταση χρηματικού κεφαλαίου αποζημιώσεως.

Εφοπλισμός - Αξίωση για υλικές ζημίες του πλοίου

Αξίωση για υλικές ζημίες του πλοίου από σύγκρουση μπορεί να έχει και ο εφοπλιστής, παρά το γεγονός ότι δεν είναι κύριος του πλοίου, όταν αυτός υφίσταται άμεση ζημία από το περιστατικό. Τούτο έκρινε με πρόσφατη απόφασή του ο Άρειος Πάγος, διευκρινίζοντας ότι, στην περίπτωση αυτή, η αποζημίωση συνίσταται στις δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε ο εφοπλιστής προκειμένου να επαναφέρει το πλοίο στην κατάσταση που βρισκόταν πριν τη σύγκρουση ώστε να καταστεί πάλι οικονομικώς εκμεταλλεύσιμο. Άλλες αξιώσεις, που δεν συμβάλλουν στον σκοπό αυτό, όπως η αποκατάσταση της ζημίας από τη μείωση της εμπορικής αξίας, μπορούν να προβληθούν μόνο από τον κύριο του πλοίου (ΑΠ 1246/2003, αδημοσίευτη).

Ευθύνη από σύμβαση και αδικοπραξία

Δικάζοντας υπόθεση βλάβης φορτίου χάλυβος, που μεταφέρθηκε από το Βέλγιο στην Ελλάδα πριν από την έναρξη εφαρμογής των Κανόνων Χάγης-Visby στην χώρα μας, ο Άρειος Πάγος αποφάνθηκε ότι το κατά πόσον η ευθύνη από τη σύμβαση μεταφοράς συρρέει με ευθύνη από αδικοπραξία, κρίνεται κατά το δίκαιο που διέπει την αδικοπραξία (δηλαδή από το δίκαιο του τόπου όπου συνέβη το ζημιογόνο γεγονός) και όχι κατά το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση μεταφοράς (δηλαδή από το δίκαιο που συμφωνείται στο ναυλοσύμφωνο ή την φορτωτική). Συνέπεια τούτου ήταν ότι η απαίτηση των παραληπτών για αποζημίωσή τους από τον θαλάσσιο μεταφορέα εξετάσθηκε υπό δύο διαφορετικά δίκαια ως προς την παραγραφή της με αποτέλεσμα, ενώ είχε κριθεί παραγεγραμμένη κατά το βελγικό δίκαιο όταν προεβάλλετο ως αξίωση από την σύμβαση μεταφοράς, λόγω της παρόδου έτους μεταξύ της παραλαβής των πραγμάτων και της εγέρσεως της αγωγής, να θεωρηθεί μη παραγεγραμμένη κατά το ελληνικό δίκαιο όταν προεβάλλετο ως αξίωση από αδικοπραξία, καθώς η προθεσμία παραγραφής για την αδικοπρακτική ευθύνη είναι 5ετής (ΑΠ 1145/2003, αδημοσίευτη). Σε ό,τι αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το ζήτημα αυτό έχει ήδη επιλυθεί από τον νομοθέτη με την κύρωση των Κανόνων Χάγης-Visby, οι οποίοι εξομοιώνουν πλήρως την ευθύνη από τη σύμβαση μεταφοράς και την ευθύνη από αδικοπραξία καθιερώνοντας 12μηνη αποσβεστική προθεσμία και για τις δύο μορφές ευθύνης (ν. 2107/92). Υπενθυμίζεται ότι οι Κανόνες εφαρμόζονται από τα ελληνικά δικαστήρια σε κάθε περίπτωση διεθνούς μεταφοράς υπό φορτωτική, χωρίς να εξετάζονται άλλοι σύνδεσμοι της επίδικης υποθέσεως με τη χώρα μας ή με άλλα κράτη και αποκλείεται, έτσι, να εφαρμοσθεί διαφορετικός χρόνος παραγραφής αναλόγως του υπό ποια νομική βάση προβάλλει τις αξιώσεις του ο εκάστοτε ενάγων. Το ζήτημα παραμένει για τους υπόλοιπους τομείς του δικαίου και αναμένεται να επιλυθεί με κοινοτική ρύθμιση.

Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ στην Ελλάδα

Όταν, προς απόδειξη μιας συμβάσεως θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων, δεν έχει εκδοθεί φορτωτική αλλά sea waybill, δεν έχουν εφαρμογή οι Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ και σε μια τέτοια περίπτωση δεν επιτρέπεται η παράταση του χρόνου παραγραφής των αξιώσεων κατά του θαλάσσιου μεταφορέα με συμφωνία των μερών, την οποία προβλέπουν οι Κανόνες. Τούτο αποφάνθηκε το Εφετείο Πειραιώς σε υπόθεση προβαλλόμενης βλάβης φορτίου, κρίνοντας περαιτέρω ότι η αποσβεστική προθεσμία ενός έτους από της παραλαβής των πραγμάτων που προβλέπει ο Κώδ. Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου δεν παρατείνεται δυνάμει του άρθ. 14 ν. 2496/1997. Η διάταξη αυτή καθιέρωσε εξάμηνη παράταση της προθεσμίας παραγραφής όταν η αγωγή ασκείται από ασφαλιστή που έχει υποκατασταθεί στα δικαιώματα του ασφαλισμένου του, φορτωτή ή παραλήπτη του φορτίου (Εφετείου Πειραιώς 97/2004, αδημοσίευτη).

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

Κώδικας ISPS

Την 1.7.2004 τίθεται σε εφαρμογή ο Διεθνής κώδικας για την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις (ISPS Code) για τους λιμένες της χώρας μας που εξυπηρετούν διεθνείς πλόες επιβατηγών πλοίων, φορτηγών άνω των 500 GT και πλωτών μονάδων γεωτρήσεων. Η εφαρμογή του κώδικα ISPS

αφορά 50 ελληνικούς λιμένες, στους οποίους περιλαμβάνονται τα λιμάνια των Ολυμπιακών πόλεων. Το έπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προέβη στη δημιουργία μητρώου αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας, οι οποίοι θα είναι αρμόδιοι για την αξιολόγηση της ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων και την εκπόνηση σχεδίων ασφαλείας γι' αυτές.

Venture capital fund

Με έντονη παρουσία ναυτιλιακών κεφαλαίων άρχισε τη λειτουργία του το πρώτο venture capital fund στο οποίο συμμετέχει το Ταμείο Ανάπτυξης Νέας Οικονομίας (TANEO). Το fund Capital Connect Venture Partners A.K.E.Σ. έχει ύψος 24.000.000 ευρώ τα οποία εισέφεραν ιδιώτες επενδυτές από τον χώρο της ναυτιλίας, το ασφαλιστικό ταμείο της πορτογαλικής τράπεζας Banco Espirito Santo, το ελβετικό fund-of-funds CMA Technology Venture Partners και το TANEO. Διαχειρίστρια εταιρία είναι η Capital Connect Venture Managers A.E. και η επενδυτική επιτροπή του fund αποτελείται από τους κ.κ. Τ. Κανελλόπουλο, Σ. Μιωνή, Θ. Βενιάμη, Π. Κολλάκη και Μ. Ρήγα.

Το Ταμείο Ανάπτυξης Νέας Οικονομίας είναι ένα fund-of-funds ύψους 150.000.000 ευρώ που συγκροτείται κατά 70% από ιδιωτικά κεφάλαια και κατά 30% από συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου. Σκοπό έχει την μειοψηφική συμμετοχή σε venture capital funds που επενδύουν σε καινοτόμες μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στους τομείς της νέας οικονομίας ή στηρίζουν την ανταγωνιστικότητά τους σε εφαρμογές τεχνολογιών που προέρχονται από τη νέα οικονομία. Συστήθηκε κατά το πρότυπο παρόμοιων funds που λειτουργούν σε άλλες χώρες, εντός και εκτός Ε.Ε., όπως το UK High Technology Fund και το ισραηλινό Yozma.

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***
- ***Δανιόλος - Ησαΐας & Συνεργάτες***
- ***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***
- ***ΙΚΡΡ 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