Δελτίο
της
Ελληνικής Ενώσεως Ναυτιλιακών Δικηγόρων

Αρ. 14 • ΙΟΥΝΙΟΣ 2008

Ν. 3569/2007 ΠΕΡΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το 2007 έγινε μια μεγάλη τομή στην ελληνική ναυτασφαλιστική νομοθεσία, που έθεσε με το Νόμο 3569/2007 τις βάσεις ανάπτυξης και στην Ελλάδα του θεσμού των συνεταιρισμών θαλασσίας αλληλασφάλισης σε όλους τους τομείς όπου δραστηριοποιούνται στη διεθνή αγορά οι αντίστοιχοι αλλοδαποί συνεταιρισμοί - γνωστότεροι ως Clubs-, ασφάλιση πλοίων και εμπορευμάτων, ατυχημάτων και ασθενειών πληρώματος και επιβαινόντων και αστικής ευθύνης από τη χρήση πλοίων. Η σημασία της ρύθμισης είναι τεράστια για την περαιτέρω ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου και αποτελούσε πάγιο αίτημα των ελληνικών ναυτιλιακών κύκλων, ήδη δε έχει εγκριθεί από το Ειρηνοδικείο Πειραιώς το καταστατικό του πρώτου ελληνικού συνεταιρισμού θαλασσίας αλληλασφάλισης.

Ειδικότερα με τον ανωτέρω νόμο δίνονται λύσεις στο πρότυπο εταιρικών θεσμών, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί αστικών συνεταιρισμών, όπως η μη προσωπική ευθύνη των μελών του συνεταιρισμού έναντι τρίτων ή έναντι των άλλων μελών για τις υποχρεώσεις του συνεταιρισμού, η δυνατότητα συμμετοχής νομικού προσώπου ως μέλους, η συμμετοχή στις Γενικές Συνελεύσεις δι' αντιπροσώπου. Στο Διοικητικό Συμβούλιο, σχετικά με τις αρμοδιότητες και τη δεσμευτικότητα των πράξεων του οποίου έχουν κατά τα λοιπά ανάλογη εφαρμογή οι διατάξεις περί ΑΕ, δίδονται ευρείες εξουσίες, όπως η αποδοχή ή μη αίτησης εισόδου υποψήφιου μέλους, ο χειρισμός απαιτήσεων ασφαλιστικών αποζημιώσεων , η συμβιβαστική επίλυση διαφορών μεταξύ του συνεταιρισμού και των μελών του, η απόφαση επιβολής εκτάκτων εισφορών, η δυνατότητα ανάθεσης σε τρίτους μέρους των αρμοδιοτήτων του.

Οι συνεταιρισμοί θαλάσσιας αλληλασφάλισης, που υποχρεωτικά αποτελούνται από τουλάχιστον 50 μέλη, διέπονται περαιτέρω από την νομοθεσία περί αστικών συνεταιρισμών, από το ΝΔ 551/1970 Περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών και την λοιπή ασφαλιστική νομοθεσία για την άσκηση της ασφαλιστικής επιχείρησης, με δυνατότητα απαλλαγών υπό τους όρους των άρθρων 35-37 του Ν.400/1970.

Παρά την πολύ θετική εξέλιξη στην νομοθεσία μας ως ανωτέρω είναι βέβαιο πως εξακολουθούν να υπάρχουν θέματα που θα πρέπει να τύχουν προσοχής και ενδεχομένως μελλοντικά ρύθμισης για την καλύτερη και επί ίσοις όροις με τους αλλοδαπούς λειτουργία των συνεταιρισμών θαλάσσιας αλληλασφάλισης, όπως πχ το θέμα των διατάξεων της νομοθεσίας περί αστικών συνεταιρισμών περί ίσης συνεταιριστικής μερίδας και περιορισμού απόκτησης μέχρι και 5 μόνον μερίδων, περί δυνατότητας μόνο μιάς ψήφου ανά μέλος άσχετα από τον αριθμό μερίδων, περί δυνατότητας αποχώρησης με γραπτή δήλωση 3 μήνες πρίν το τέλος της οικονομικής χρήσης, περί εισφοράς κατά την είσοδο ανάλογης προς την καθαρή περιουσία του συνεταιρισμού κλπ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι παράλληλα με την ελληνική νομοθεσία περί συνεταιρισμών υπάρχει και ευρωπαικό συνεταιριστικό δίκαιο. Ο σχετικός Ευρωπαικός Κανονισμός (ΕΚ) υπ' αριθ. 1435/2003 του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003 "περί του Καταστατικού της Ευρωπαικής Συνεταιριστικής εταιρείας" που συμπληρώνει την υπό ιδίαν ημερομηνία Οδηγία 2003/72/ΕΚ, προβλέπει μεταξύ άλλων ελάχιστο κεφάλαιο, δυνατότητα συμμετοχής ως μελών επενδυτών και μονιστικό ή δυαδικό σύστημα διοίκησης. Ο Κανονισμός, μετά την θέση του σε ισχύ στη χώρα μας, θα συνυπάρχει με το εθνικό συνεταιριστικό δίκαιο.

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 επιμελήθηκαν:
"Συνεργαζόμενα Δικηγορικά Γραφεία Κ. Κοννίδα - Ν. Μπαρτσιώκα"
www.konnidas-bartsiokas.gr

Πραγματικός μέτοχος (beneficial owner) και πραγματική έδρα αλλοδαπής εταιρείας: εξελίξεις στη νομολογία

Το ζήτημα του πραγματικού μετόχου που βρίσκεται πίσω από μία αλλοδαπή εταιρεία (beneficial owner) και της πραγματικής έδρας αυτής έχει απασχολήσει πολλές φορές είτε κυρίως είτε παρεμπιπτόντως τα ελληνικά δικαστήρια, τα οποία με τις αποφάσεις τους τα τελευταία χρόνια επιβεβαιώνουν την σταθερή τάση της νομολογίας προς την κατεύθυνση της αμφισβήτησης της -άτυπης και σιωπηρής μεν, πλην όμως κυριαρχούσας μέχρι πρόσφατα- αντίληψης που τοποθετούσε στο απυρόβλητο τα φυσικά πρόσωπα που βρίσκονται πίσω από την αλλοδαπή εταιρεία και εκμεταλλεύονται αυτήν προς ίδιον όφελος.

Ετσι το Εφετείο Πειραιώς στην υπ. αρ. 97/2007 απόφασή του που αφορά πώληση καυσίμων σε πλοίο, διαπίστωσε, μεταξύ άλλων, ότι το επίδικο πλοίο ανήκε σε αλλοδαπή εταιρεία με καταστατική έδρα στα Marshall Islands, η οποία όμως στην πραγματικότητα συστεγαζόταν με τη διαχειρίστρια του πλοίου - εταιρεία του Ν. 89/67- στα γραφεία της τελευταίας στην Αττική, καθώς και ότι η λήψη των αποφάσεων για την πορεία των δύο εταιρειών και ο έλεγχος αυτών ασκείτο από ένα και το αυτό φυσικό πρόσωπο, κάτοικο Αττικής, ο οποίος ήταν νόμιμος εκπρόσωπος και

μοναδικός διευθυντής των δύο εταιρειών, κατευθύνοντας μόνον αυτός τα οικονομικά τους συμφέροντα. Ακολούθως το πλοίο μεταβιβάσθηκε σε αλλοδαπή εταιρεία με καταστατική έδρα στη Δημοκρατία της Ονδούρας, αλλά πραγματική στον Πειραιά, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, το οποίο διεπίστωσε ότι και η αγοράστρια συστεγαζόταν με εταιρεία του Ν. 89/67 με έδρα στον Πειραιά που ανέλαβε τη διαχείριση του πλοίου μετά την αγορά του, καθώς και ότι ο πρόεδρος, διευθυντής και νόμιμος εκπρόσωπος της αγοράστριας ήταν Ελληνας, μόνιμος κάτοικος Αττικής. Κατόπιν αυτών το Δικαστήριο έκρινε ότι παρόλον ότι η σύμβαση μεταβίβασης του πλοίου προέβλεπε ως εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο, εντούτοις από το σύνολο των ειδικών συνθηκών προέκυψε ότι εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο ως το αρμόζον κατά το άρθρο 4 της ΔΣ Ρώμης 1980, με αποτέλεσμα να ευθύνεται η αγοράστρια αλλοδαπή εταιρεία σύμφωνα με το άρθρο 479 ΑΚ για καύσιμα που είχαν παραληφθεί από το πλοίο πριν την πώλησή του.

Κατ΄αναλογία το Εφετείο Πειραιώς με την υπ. αρ. 1052/2006 απόφασή του έκρινε ότι από τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης αποδείχθηκε ότι αλλοδαπή πλοιοκτήτρια εταιρεία με καταστατική έδρα στην Μάλτα και μη εγκατεστημένη στην Ελλάδα δυνάμει του Ν. 25/75 ή των Α.Ν. 89/67 και 378/68, είχε πραγματική έδρα στον Πειραιά, όπου συνεδρίαζε και το Δ.Σ. αυτής και ασκείτο στην ουσία η διοίκησή της, με αποτέλεσμα να θεωρείται ομόρρυθμη "εν τοις πράγμασι" εταιρεία, για τη χρέη της οποίας ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον τα μέλη της- ομόρρυθμοι εταίροι. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την εφαρμογή ελληνικού δικαίου και δη του άρθρου 479 ΑΚ στη μεταβίβαση πλοίου από ελληνική ναυτική εταιρεία στην προαναφερθείσα "εν τοις πράγμασι" ομόρρυθμη εταιρεία, καθώς και η συμμετοχή των ίδιων φυσικών προσώπων στο Δ.Σ. και στη μετοχική σύνθεση των δύο εταιρειών, οδήγησε το Δικαστήριο στην κρίση ότι οι "ομόρρυθμοι" εταίροι της αγοράστριας εταιρείας ευθύνονται για την καταβολή προκαταβολικών εισφορών (advance calls), όπως προέβλεπε η επίδικη ασφαλιστική σύμβαση που είχε καταρτισθεί μεταξύ της πωλητρίας και αλληλοασφαλιστικού οργανισμού.

Των ανωτέρω αποφάσεων είχε προηγηθεί η υπ. αρ. 2511/2005 απόφαση του Εφετείου Αθηνών, μια, κατά τη γνώμη μας, απόφαση-σταθμός που εκδόθηκε επί ανακοπής σε διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης, με την οποία δόθηκε τέλος σε μία διαμάχη 20 και πλέον ετών που ξεκίνησε στην Αγγλία ενώπιον διαιτησίας και κατέληξε στα ελληνικά δικαστήρια. Η απόφαση αυτή έκρινε ως καθ'όλα έγκυρη τη συμφωνία μεταξύ δύο εταιρειών που ανήκαν στον ίδιο όμιλο επιχειρήσεων και προέβλεπε ότι εάν η μία εξ αυτών έχανε στη διαιτησία που είχε ξεκινήσει μεταξύ αυτής και μιας τρίτης εταιρείας -της ανακόπτουσας- και αφορούσε τη ναύλωση, η δεύτερη των συμβαλλομένων -καθ'ης στην ανακοπή- θα αναλάμβανε να καταβάλει αυτή την επιδικαζόμενη αποζημίωση στην τρίτη εταιρεία. Το ενδιαφέρον εν προκειμένω είναι ότι μεταξύ των κριτηρίων που έλαβε υπ'όψιν του το Δικαστήριο για να καταλήξει στο συμπέρασμα αυτό είναι το γεγονός ότι η καθ'ής -ελληνική ανώνυμη εταιρεία- και η αντισυμβαλλομένη της – αλλοδαπή εταιρεία χωρίς εμφανή περιουσιακά στοιχεία, αλλά με πραγματική εγκατάσταση στην Ελλάδα και με διοικητικό συμβούλιο αποτελούμενο από έλληνες κατοικους Αθηνών - ήταν εταιρείες που ανήκαν στον ίδιο όμιλο επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων, καθώς επίσης και ότι τη συμφωνία υπέγραψαν δύο αδελφοί ενεργώντας ο καθένας για λογαριασμό της κάθε εταιρείας. Το Δικαστήριο μάλιστα στο σημείο αυτό απέρριψε τον περί του αντιθέτου ισχυρισμό της καθ'ης η οποία υποστήριξε ότι η σχέση μεταξύ των δύο εταιρειών είναι εκείνη που, μεταξύ άλλων, αποδεικνύει την εικονικότητα της μεταξύ τους συμφωνίας.

Αντικρουόμενες τάσεις ως προς την ποινικοποίηση της ευθύνης για θαλάσσια ρύπανση στους κόλπους της ΕΕ.

Την 20.11.2007 δημοσιεύθηκε η γνωμάτευση της Γενικής Εισαγγελέως του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου όσον αφορά την προσφυγή που άσκησαν ενώπιον του Αγγλικού Ανωτέρου Δικαστηρίου από κοινού η Intertanko, η Intercargo, η Ελληνική Επιτροπή Συνεργασίας σε θέματα Ναυτιλίας, ο Νηογνώμονας Lloyd's Register και η Διεθνής Ενωση Επιθαλάσσιας Αρωγής κατά του Υπουργού Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου σχετικά με εφαρμογή της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ που αφορά τη ρύπανση που προέρχεται από πλοία. Με την προσφυγή αυτή που ασκήθηκε αρχικά ενώπιον του High Court of Justice, το οποίο λόγω της σοβαρότητας του θέματος ζήτησε τη συνδρομή του Ευρωπαικού Δικαστηρίου με την υποβολή προς αυτό τεσσάρων ερωτημάτων, ο προαναφερθείς συνασπισμός συμφερόντων υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, η Οδηγία 2005/35/ΕΚ, υπερβαίνει τα όρια εφαρμογής που θέτει τόσο η Διεθνής Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία (MARPOL), όσο και η Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), καθώς θα εφαρμόζεται όχι μόνο στα χωρικά ύδατα αλλά και στην ανοιχτή θάλασσα και στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη ενός κράτους-μέλους. Επίσης η Οδηγία προβλέπει την ποινική ευθύνη οποιωνδήποτε προσώπων, φυσικών ή νομικών, για απόρριψη ρυπογόνων ουσιών που γίνεται με πρόθεση, ενδεχόμενο δόλο ή ακόμη και σοβαρή αμέλεια, μια έννοια που έχει προκαλέσει τις μεγαλύτερες αντιδράσεις, καθώς σύμφωνα με όσα υποστηρίζει ο συνασπισμός, δεν εξειδικεύεται επαρκώς.

Η Γενική Εισαγγελέας Kokott στη γνωμάτευσή της υποστηρίζει ότι εκτός χωρικών υδάτων των κρατών μελών δεν υπάρχει δικαιοδοσία της ΕΕ για την εφαρμογή νόμων που υπερβαίνουν τα όρια της MARPOL, σκοπός που σαφέστατα επιδιώκεται μέσω της συγκεκριμένης Οδηγίας και της εφαρμογής ενός επιπλέον κριτηρίου, αυτού της "σοβαρής αμέλειας". Για τον λόγο αυτόν η Γενική Εισαγγελέας κρίνει σκόπιμο να εφαρμόζεται μόνο το κριτήριο του "ενδεχόμενου δόλου" (recklessness) της MARPOL, εκτός αν πρόκειται για χωρικά ύδατα κράτους-μέλους, όπου η ΕΕ μπορεί να νομοθετεί χωρίς τον περιορισμό της MARPOL.

Μεταξύ των κρατών που αναμένουν με μεγάλο ενδιαφέρον την απόφαση του Δικαστηρίου είναι προφανώς και η Ελλάδα, λαμβανομένου υπόψιν ότι η Οδηγία ήταν καταρχήν εφαρμοστέα από 31.3.2007 και ήδη αποτελεί τμήμα του εθνικού δικαίου σε κράτη όπως η Ισπανία, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Τσεχία, η Σουηδία και η Ολλανδία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την από 9.2.2007 πρότασή της ζητά την έκδοση Οδηγίας για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, η οποία ορίζει ένα ελάχιστο "πακέτο" σοβαρών προσβολών και υποχρεώνει τα κράτη μέλη να προβλέπουν ποινικές κυρώσεις εφόσον οι προσβολές αυτές λαμβάνουν χώρα σκόπιμα ή και λόγω βαρείας αμέλειας. Οι κυρώσεις αυτές, ανάλογα με τη βαρύτητα της πράξης, μπορεί να φτάνουν μέχρι και τα 10 χρόνια φυλάκισης, ενώ ειδικά για τα νομικά πρόσωπα προβλέπονται και χρηματικά πρόστιμα από 300.000 μέχρι και 1.500.000 Ευρώ. Η πρόταση βρίσκεται στο στάδιο των συζητήσεων ενώπιον του Ευρωπαικού Συμβουλίου, το οποίο όμως έκρινε ομόφωνα ότι πριν ληφθεί οποιαδήποτε απόφαση θα πρέπει να περιμένει κανείς την απόφαση του Ευρωπαικού Δικαστηρίου επί της Οδηγίας 2005/35.

Απόφαση ΔΕΚ της 11.1.2007 (υπόθεση C-251/04).

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με την από 11.1.2007 απόφασή του απέρριψε την προσφυγή που άσκησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά της Ελλάδας, υποστηρίζοντας ότι με διατάξεις εσωτερικού δικαίου, συγκεκριμένα με το ν.δ. 187/1973 και το π.δ. 45/1983, η τελευταία παραβίασε τις διατάξεις του Καν. 3577/1992 για την εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών.

Συγκεκριμένα το βασικό επιχείρημα της Επιτροπής ήταν ότι με τις ανωτέρω εν ισχύ νομοθετικές πράξεις, η ρυμούλκηση, η οποία κατά την Επιτροπή υπάγεται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, μεταξύ ελληνικών λιμένων επιτρέπεται μόνο από πλοία τα οποία φέρουν ελληνική σημαία.

Το ΔΕΚ με την ως άνω ιδιαιτέρως σημαντική για την Ελλάδα απόφασή του έκρινε ότι η φύση και τα χαρακτηριστικά της ρυμούλκησης διαφέρουν από αυτά της θαλάσσιας ενδομεταφοράς, όπως τα τελευταία ορίζονται από την παρ.1 του αρ.2 Καν. 3577/1992 και συνίστανται στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων έναντι αμοιβής. Ετσι η ρυμούλκηση, αν και ως υπηρεσία παρέχεται έναντι αμοιβής, δεν συνιστά άμεση θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, καθώς το ρυμουλκό, ακόμα και σε περίπτωση που αντικαθιστά λόγω βλάβης πλήρως τη μηχανή του ρυμουλκούμενου σκάφους, δεν καθίσταται το ίδιο σκάφος μεταφοράς, αλλά παρέχει αρωγή κατά τη μετακίνηση σκάφους.

Με αυτήν την αιτιολογία το ΔΕΚ κατέληξε ότι η ρυμούλκηση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Καν.3577/1992 και εφόσον δεν εμπίπτει στο αντίστοιχο πεδίο εφαρμογής άλλων κανόνων που ρυθμίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές, εξακολουθεί να ρυθμίζεται από την νομοθεσία των Κρατών Μελών, με την υποχρέωση τηρήσεως των γενικών διατάξεων της Συνθήκης ΕΚ.

Εντούτοις κρίσιμο είναι να επισημανθεί ότι η προσφυγή της Επιτροπής στηριζόταν μόνο στην παραβίαση του αρ.1 του Καν. 3577/1992 και επ'αυτής της βάσεως απεφάνθη το ΔΕΚ, γεγονός που επισημαίνεται ρητά και στην απόφαση. Εξ αυτού προκύπτει ότι κατάφαση παραβίασης άλλης διατάξεως του εν λόγω Κανονισμού δεν μπορεί να αποκλειστεί.

Ρήτρα διαιτησίας: εξελίξεις στη διεθνή και ελληνική νομολογία

Το ζήτημα της αναγνώρισης της εγκυρότητας μιας ρήτρας διαιτησίας που περιλαμβάνεται σε μια σύμβαση προσχώρησης ή που συμφωνείται «με παραπομπή» σε άλλη σύμβαση, έχει απασχολήσει επί μακρόν την ελληνική αλλά και τη διεθνή νομολογία. Στη Μ. Βρετανία, η πρόσφατη νομολογία φαίνεται να διαχωρίζει την ανωτέρω περίπτωση από αυτήν της φορτωτικής στην οποία γίνεται μεν ρητή παραπομπή στους όρους του ναυλοσυμφώνου, όχι όμως ειδικά και στη διαιτητική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε αυτό. Στην πρόσφατη υπόθεση Sea Trade Maritime Corporation v. Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd. ("The Athena") [2006] EWHC 2530, ο δικαστής Langley επεσήμανε ότι εφόσον τα μέρη που δεσμεύονται από τη φορτωτική είναι πιθανόν διαφορετικά από αυτά που συμβλήθηκαν για την κατάρτιση του ναυλοσυμφώνου, και, επομένως, αγνοούν τους επιμέρους όρους του, η εγκυρότητα της εφαρμογής της διαιτητικής ρήτρας και στην φορτωτική εξαρτάται από τη ρητή αναφορά της διαιτητικής ρήτρας του ναυλοσυμφώνου στο σώμα της φορτωτικής. Στην περίπτωση ωστόσο της σύμβασης προσχώρησης, όπως αυτή της θαλάσσιας ασφάλισης, όπου ο ασφαλισμένος αποδέχεται τους Κανόνες του Ασφαλιστικού Οργανισμού, στους οποίους περιλαμβάνεται ρήτρα διαιτησίας, δυνάμει μιας γενικής παραπομπής της σύμβασης ασφάλισης, η οποία μάλιστα συνήθως καταρτίζεται από μεσάζοντες ασφαλειομεσίτες, ο Langley J. σαφώς τάχθηκε υπέρ της εγκυρότητας της διαιτητικής συμφωνίας.

Τα ελληνικά δικαστήρια αντιμετώπιζαν το ζήτημα με επιφύλαξη. Πρόσφατη νομολογία ωστόσο αναδεικνύει ως αποφασιστικό παράγοντα το δίκαιο που ρυθμίζει τη διαιτητική συμφωνία. Αυτό ανευρίσκεται κατά τα άρθρα 11 και 25 ΑΚ. Στην απόφαση του ΠΠΠ 930/2005, η οποία τελεσιδίκησε μόλις το Μάρτιο του τρέχοντος έτους, το Δικαστήριο έκρινε υπέρ Κυπριακού Αλληλοασφαλιστικού Οργανισμού Hull & Machinery εφαρμόζοντας το αγγλικό δίκαιο ως αυτό που τα μέρη επέλεξαν για να ρυθμίζει τη μεταξύ τους σχέση. Το δίκαιο αυτό επομένως θα κρίνει και την εγκυρότητα και επομένως εφαρμογή της περιλαμβανόμενης στους Κανονισμούς του Οργανισμού διαιτητικής ρήτρας. Η πρόσφατη αυτή τάση των ελληνικών δικαστηρίων, επιβεβαιώθηκε περαιτέρω με τις γνωστές αποφάσεις του ΑΠ 1932/2006 (πάλι για περίπτωση εγκυρότητας «κατά παραπομπή» διαιτητικής ρήτρας) και 1066/2007.

Σύμβαση απομάκρυνσης ναυαγίων (WRC), Ναϊρόμπι Μάιος 2007: Ένα ακόμα σημαντικό κομμάτι στο "παζλ" του Διεθνούς Νομοθετικού Πλαισίου

Τον Μάιο του 2007, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) σε μια συνεδρίασή του, στο Ναϊρόμπι, υιοθέτησε το τελικό σχέδιο Σύμβασης για την ανέλκυση ναυαγίων (Wreck Removal Convention – στο εξής WRC). Η WRC έχει ως στόχο την προστασία της ζωής, των αγαθών και της ιδιοκτησίας στη θάλασσα από ναυάγια τα οποία μπορούν εν δυνάμει να αποβούν επικίνδυνα και εφαρμόζεται κατ'αρχήν σε ναυάγια που βρίσκονται πέρα από τα χωρικά ύδατα των Κρατών που συμμετέχουν, τα οποία, εντούτοις, μπορούν να επεκτείνουν κατά τη διακριτική τους ευχέρεια, το γεωγραφικό εύρος εφαρμογής της σύμβασης ώστε να περιλαμβάνει και τα χωρικά τους ύδατα.

Η Σύμβαση περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την αναφορά (αρθ.5), εντοπισμό (αρθ.7), σηματοδότηση (αρθ.8) και απομάκρυνση (αρθ.9) των ναυαγίων, γεγονός που απλοποιεί τις καταστάσεις καθιστώντας τη διαδικασία συγκεκριμένη. Εν ολίγοις η διαδικασία συνίσταται από τα εξής στάδια:

α. Ο Πλοίαρχος/πλοιοκτήτης/διαχειριστής του πλοίου αναφέρει στο Κράτος που επηρεάζεται από το ναυάγιο.

β. Το Κράτος που επηρεάζεται από το ναυάγιο προσδιορίζει εάν το ναυάγιο συνιστά κίνδυνο, σύμφωνα με τα κριτήρια που δίνονται στο αρθ.6.

γ. Εάν το ναυάγιο θεωρηθεί κατά τα ανωτέρω ότι συνιστά κίνδυνο, ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρουσιάσει στο Κράτος που επηρεάζεται είτε απόδειξη ασφαλίσεως του πλοίου είτε άλλη οικονομική ασφάλεια.

δ. Ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με την υποχρέωση να απομακρύνει το ναυάγιο και να αναλάβει το αντίστοιχο κόστος για ολόκληρη τη διαδικασία. Εντούτοις, σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν προβεί στις απαραίτητες κατά τα ανωτέρω ενέργειες ή είναι απαραίτητο να ληφθούν άμεσα μέτρα, τότε το Κράτος μπορεί να αναλάβει το "έργο" και να χρεώσει τα έξοδα στον πλοιοκτήτη.

(Σημ. Η Σύμβαση διατηρεί ρητά το δικαίωμα του μέρους που επωμίζεται το κόστος της διαδικασίας να στραφεί κατά οποιουδήποτε τρίτου -αρθ. 10 παρ.4-).

Παρά τα ανωτέρω, πέραν πάσης αμφιβολίας, η πιο σημαντική συνεισφορά της Σύμβασης αυτής είναι ότι επιβάλλει α) ότι όλα τα πλοία εγγεγραμμένα σε νηολόγια Κρατών που είναι μέρη της Σύμβασης δεν θα μπορούν να λειτουργούν χωρίς Πιστοποιητικό Ασφάλισης το οποίο να καλύπτει και την απομάκρυνση ναυαγίου και β) ότι όλα τα Κράτη/μέρη της Σύμβασης θα φροντίζουν ώστε όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, που εισέρχονται εντός της δικαιοδοσίας τους θα φέρουν τέτοια πιστοποιητικά.

Επίσης, προκειμένου να καταστούν αποτελεσματικότερες οι ανωτέρω διατάξεις, η Σύμβαση προβλέπει μια "διάταξη ευθείας προσφυγής" κατά των ασφαλιστών (αρθ.12 παρ.10).

Η Σύμβαση που θα αρχίσει να έχει ισχύ 12 μήνες από τη στιγμή που το 10ο Κράτος εγκρίνει τη δέσμευσή του από αυτή (το οποίο δεν προβλέπεται να συμβεί πριν την παρέλευση 3 με 5 χρόνων), κατά κοινή ομολογία αποτελεί ένα σημαντικό όπλο στην ευρύτερη προσπάθεια μείωσης των κινδύνων που προκαλούνται από τα ναυάγια και των διαφωνιών που ανακύπτουν μεταξύ των εμπλεκομένων μερών σε αυτές τις περιπτώσεις.

ΝΕΑ - ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

✳ *Μεταξύ 12 και 17 Οκτωβρίου 2008, θα διεξαχθεί στην Αθήνα, στον Αστέρα της Βουλιαγμένης, το Διεθνές Συνέδριο της Διεθνούς Ναυτιλιακής Επιτροπής (CMI), το οποίο διοργανώνεται από την ως άνω Επιτροπή και την Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου. Οι σύνεδροι που θα παραστούν θα έχουν την ευκαιρία να συζητήσουν: (1) το σχέδιο της Σύμβασης UNCITRAL για τη Μεταφορά των Αγαθών αμέσως μετά την προγραμματισμένη έγκριση του σχεδίου από την Επιτροπή και το Συμβούλιο της UNCITRAL τον Ιούλιο του 2008, (2) την εργασία για τους Τόπους Καταφυγίου των Πλοίων σε κατάσταση Σοβαρού Κινδύνου, (3), την προετοιμασία των Οδηγιών για τους Κανόνες Διαδικασίας σχετικά με τον Περιορισμό της Ευθύνης στο Ναυτικό Δίκαιο, (4) την Προώθηση της Ποιότητας στην Ναυτιλία με Μη-Τεχνικά Μέσα, (5) την Εφαρμογή των Ναυτιλιακών Συμβάσεων για τον Περιορισμό της Ευθύνης, (6) τη Σύμβαση 2007 για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων, (7) το ζήτημα της Ανακύκλωσης των Πλοίων, (8) το Δικαίωμα των Ναυλωτών για Περιορισμό της Ευθύνης και (9) την Αμοιβαία Αναγνώριση των Πωλήσεων των Πλοίων μέσω Δικαστηρίων.*

✳ *Η 17η Μαρτίου 2008 σηματοδοτεί την 50η επέτειο από τη θέση σε ισχύ της σύμβασης που θέσπισε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Η Σύμβαση IMO υιοθετήθηκε την 6η Μαρτίου 1948 σε ένα συνέδριο στη Γενεύη, υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών. Η Ελλάδα ήταν ένα από τα 12 μέλη που χρεώθηκαν τη λειτουργία του νεοσύστατου Οργανισμού έως την πρώτη τακτική Συνεδρίαση της Συνέλευσης του IMO. Μέσα στα 50 χρόνια που πέρασαν ο IMO θέσπισε περισσότερες από 50 διεθνείς συμβάσεις και πρωτόκολλα, σε όλους τους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η πιο πρόσφατη είναι η Διεθνής Συνθήκη του Ναϊρόμπι, του 2007, για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων ενώ ένα διπλωματικό συνέδριο προγραμματίζεται για το 2009 προκειμένου να υιοθετήσει μια σύμβαση για την ανακύκλωση των πλοίων.*

✳ *Το NEWBUILDCON, το νέο σχέδιο σύμβασης για ναυπήγηση πλοίου της BIMCO, ολοκληρώθηκε και βρίσκεται στην ιστοσελίδα της BIMCO (www.bimco.gr). Το NEWBUILDCON καλύπτει το μακροχρόνιο αίτημα για ένα διεθνώς αποδεκτό σχέδιο σύμβασης στην αγορά νεότευκτων πλοίων, η οποία στη παρούσα φάση βρίσκεται σε ιδιαίτερα μεγάλη ανάπτυξη. Η βελτιωμένη δομή του νέου σχεδίου δίνει κατευθύνσεις στους συμβαλλομένους βάσει της αλληλουχίας των γεγονότων που λαμβάνουν χώρα στη ναυπήγηση ενός πλοίου. Μεταξύ των καινοτομιών που εισάγει σε σχέση με παλαιότερα σχέδια συμβάσεων, όπως αυτών της Ενώσεως Ναυπηγείων της Ιαπωνίας (SAJ) ή της Νορβηγικής Συμβάσεως Ναυπηγήσεως του 2000 (Standard Norwegian Shipbuilding Contract 2000), είναι ότι περιέχει πλήρως κατανοητές διατάξεις όσον αφορά τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κατά τα στάδια παραγωγής και ειδικά όσον αφορά την υπεργολαβία, τις εγκρίσεις και επιθεωρήσεις, τις δοκιμές, τις αλλαγές και τους προμηθευτές του αγοραστή. Περιέχει επίσης μηχανισμούς για την αποφυγή καθυστερήσεων στην παράδοση του πλοίου σε περίπτωση επουσιωδών ελαττωμάτων, ρυθμίσεις και διατάξεις που αφορούν την παροχή εγγυήσεων από και προς το ναυπηγείο κατάλληλες για την ναυπήγηση από ναυπηγεία της Κίνας καθώς έναν πλήρη και κατανοητό όρο περί "ανωτέρας βίας".*

✳ *Η Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και η Ελληνική Ενωση Ναυτικού Δικαίου διοργανώνουν σε συνεργασία με το Σκανδιναβικό Ινστιτούτο Ναυτικού Δικαίου το 5ο Πανευρωπαϊκό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου που θα λάβει χώρα στην Αθήνα, στις 29 -30 Μαΐου 2008. Αντικείμενο του Συνεδρίου, μεταξύ άλλων, θα είναι θέματα ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, στις λιμενικές υπηρεσίες και τη θαλάσσια ασφάλιση.*

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. Γωγιός - Α. Νασίκας***
- ***Καρατζάς & Συνεργάτες***
- ***Κ. Κοννίδα - Ν. Μπαρτσιώκα Συνεργαζόμενα Δικηγορικά Γραφεία***
- ***Κυριακίδης - Γεωργόπουλος & Δανιόλος - Ησαΐας***
- ***Βλάσης Ν. Μακρής & Συνεργάτες***
- ***Πάνος Δ. Μαυρογιάννης & Συνεργάτες***
- ***Γ.Ε. Μπαϊρακτάρης & Συνεργάτες***
- ***Νίκος Κ. Μπαλταζάνης - Κατ. Πλουμίδου & Συνεργάτες***
- ***Μωράτης - Πασσάς***
- ***Μαρία Προεστού***
- ***Γ. Πωλογιώργης, Θ. Μπάμπαλης, Ν. Τρουλλινός, Τ. Μαύρος***
- ***Δευκαλίων Ρεδιάδης & Υιοί***
- ***IKRP Ρόκας & Συνεργάτες***
- ***Ρούσσος - Χατζηδημητρίου***
- ***Σαραντίτης & Συνεργάτες***
- ***Σαπουνάκης & Συνεργάτες***
- ***Σαρλής, Ποταμιάνος, Γκαρέτσος***
- ***Αδελφοί Σιούφα, Στ. Παπανδρεόπουλος, Κ. Εμμανουήλ, Π. Αναγνωστόπουλος & Συνεργάτες***
- ***Σκορίνη***
- ***Στυλιανού & Στυλιανού***
- ***Π. Κ. Σωτηρόπουλος***
- ***Γρ. Ι. Τιμαγένης***
- ***Γ. Τζαγάκης - Α. Κουτσούκος - Σ. Φωκάς***
- ***Ιωάννης Γ. Χατζής & Συνεργάτες***