# Έννοια του πλοίου

Νέο άρθρο προσεγγίζει πιο πολύ την επιστημονική έννοια του πλοίου και πια υπάρχει θετική εννοιολογική προσέγγιση του στατικού ναυπηγήματος.

I. **ΜΟΡΦΗ: πλωτή κατασκευή, καταργείται το περιοριστικότερο στοιχείο του σκάφους (κοίλου σώματος)**

II. **ΑΥΤΟΔΥΝΑΜΗ ΚΙΝΗΣΗ: ικανότητα να ενεργεί αυτοδύναμη πλεύση, ανεξαρτήτως του είδους ενέργειας (κωπήλατα, ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα, αρκεί να είναι αυτοκινούμενα).**

III. **ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ: εκτέλεση ναυσιπλοΐας (γενικός προορισμός) – αδιάφορος ο σκοπός της πλεύσης**

IV. **ΧΩΡΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ: επί ή υπό της θάλασσας (όχι υδροπλάνα)**

- **ΣΟΣ: ΜΕΓΕΘΟΣ πλέον αδιάφορο (πριν κρίσιμη η καθαρή χωρητικότητα)**

| **Και στατικά ναυπηγήματα** |
|---|
| Η διαφορά του είναι ότι δεν έχουν αυτοδύναμη κίνηση και χρησιμοποιείται για την παραγωγή έργου που σχετίζεται με την θάλασσα ή παροχής υπηρεσιών. Συνήθως έχουν σταθερή θέση αλλά δεν είναι απαραίτητο (ρυμουλκούμενη φορτιγίδα) |

→ Οι ναυταθλητικές κατασκευές δεν είναι πλοία γιατί εξυπηρετούν την αναψυχή χωρίς να έχουν όμως σκοπό ναυσιπλοίας.

→ Η πλέυση πρέπει να είναι ο κύριος προορισμός και σκοπός, κατι που πχ. δεν συμβαίνει στα αμφίβια αυτοκίνητα των οποίων η πλεύση είναι περιστασιακή

→ Επιπλέον η σχέση με τη θάλασσα πρέπει να είναι μόνιμη και όχι περιστασιακή όπως πχ στα υδροπλάνα που χρησιμοποιούνε τη θάλασσα απλώς για αποθαλάσσωση.

→ Η προσωρινή αδυναμία ναυσιπλοίας δεν αναιρεί τον ορισμό της κατασκευής ως πλοίου.

→ Σε ότι αφορά τις αυτοκινούμενες πλωτές γεωτρητικές μονάδες ενδιαφέρει ο σκοπός. Όταν σκοπός είναι η γεώτρηση εκλαμβάνονται ως στατικά ναυπηγήματα ενώ οταν πλέουν είναι πλοία.

→ Όσον αφορά το στατικό ναυπήγημα, ο σκοπός παραγωγής έργου πρέπει να αφορά την θάλασσα. Επίσης τα μέρη κατασκευών δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως στατικά ναυπηγήματα (π.χ κοντέινερ).

**Στοιχεία εξατομίκευσης του πλοίου**

1) Όνομα → ελεύθερη επιλογή πλοιοκτήτη. Δίνεται κατά την νηολόγηση. Προβλέπεται και αλλαγή σε περίπτωση που είναι ενυπόθηκο με την έγκριση των δανειστών, σε περίπτωση που είναι επιβατηγό με έγκριση ΥΕΝ
2) Χωρητικότητα→ πια δεν είναι στοιχείο του ορισμού του πλοίου. Υποχρεωτική καταμέτρηση κατά την νηολόγηση. Η αρμόδια αρχή εκδίδει πιστοποιητικό καταμέτρησης
3) Σημαία→Νηολόγηση→ Κάθε πλοίο και στατικό ναυπήγημα εγγράφεται σε ορισμένο δημόσιο βιβλίο (νηολόγιο)

Νηολογούμενα πλοία: άρθ. 3 ΚΙΝΔ

Πλοία καταχωρούμενα σε ειδικό δημόσιο βιβλίο: άρθ. 4 ΚΙΝΔ (ευχερέστερη διαδικασία δημοσιότητας)
Στατικά ναυπηγήματα (όλα): άρθ. 5 ΚΙΝΔ
Ναυπηγούμενα πλοία: άρθ. 6ΚΙΝΔ
Νηολόγια: Τηρούνται σε κεντρικά λιμεναρχεία – λιμεναρχεία- υπολιμεναρχεία Ιθάκης – Ύδρας, προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου – Νέας Υόρκης- Τόκυο
Πρόβλεψη ηλεκτρονικής τήρησης νηολογίου (άρθ. 9,10)
*Πιο συγκεκριμένα για τα νηολόγια δείτε την οικεία εργασία
Κλειστά (Ελλάδα)*
Ανοιχτά
Δεύτερα/Παράλληλα/Bis νηολόγια

- Εξαίρεση αποτελεί η νηολόγηση πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού. Αφορά πλοία με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1.500 κόρους, που νηολογούνται στην Ελλάδα και ανήκουν σε Έλληνες ή υπηκόους των Κρατών Μελών της ΕΕ ή του ΕΟΧ κατά ποσοστό που υπερβαίνει το 50% ή σε αλλοδαπές εταιρείες των οποίων τα κεφάλαια ελέγχονται από Έλληνες ή υπηκόους των Κρατών Μελών της ΕΕ ή του ΕΟΧ, κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50%.

## Εκμετάλλευση πλοίου

**Πλοιοκτήτης= φυσικό ή νομικό προσώπου που εκμεταλλεύεται δικό του κατά κυριότητα πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του.**

Υπάρχει λοιπόν ένα

**Στατικό/ εμπράγματο** στοιχείο: κυριότητα

+

**Ενοχικό/δυναμικό** στοιχείο: εκμετάλλευση

Πρέπει να υπάρχουν και τα δύο για να θεωρηθεί πλοιοκτήτης

**Όταν λέμε εκμετάλλευση σημαίνει ότι δεν είναι πλοιοκτήτης αυτός που χρησιμοποιεί το πλοίο για αναψυχή.**

Μορφές εκμετάλλευσης:

## Συμπλοιοκτησία:

Συγκύριοι + συνεκμεταλλεύονται το πλοίο

είναι μία ιδιόμορφη εμπορική εταιρεία **χωρίς ξεχωριστή νομική προσωπικότητα**

Ρυθμίζεται από τον ΚΙΝΔ και όταν δεν υπάρχει εκεί ρύθμιση εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις για την Ο.Ε

Εκπροσώπηση και διαχείριση δηλ. λήψη των αποφάσεων από τους συμπλοιοκτήτες **με πλειοψηφία του συνόλου των μερίδων τους**

**Συμμετοχή στα κέρδη και στις ζημίες κατά τον λόγο των μερίδων τους**

**Ευθύνη έναντι τρίτων κατά τον λόγο των μερίδων τους**

Συνήθως υπάρχει ανάθεση της διαχείρισης σε ένα ή περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα με απόφαση όλων ή με πλειοψηφία.
Και αυτό δηλώνεται στο νηολόγια για προβολή στους τρίτους **(δηλωτική όχι συστατική δημοσιότητα)**

**Για την διαχείριση ισχύει ό,τι έχει ειπωθεί παρακάτω και επομένως για κάθε πράξη του διαχειριστή ευθύνονται οι συμπλοιοκτήτες με την ατομική τους περιουσία κατά τον λόγο των μερίδων τους.**

## Ναυτική εταιρεία:

**Ειδική μορφή ΑΕ εκ του νόμου εμπορική**

Ιδρύθηκε για να παράσχει για να παράσχει ευελιξία σε σχέση με την α.ε πια βέβαια υπάρχει η ΙΚΕ

**Αποκλειστικός της σκοπός είναι η κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίο, διαχείριση και εκμετάλλευση πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία καθώς και μετοχών ναυτικών εταιρειών**

Ευχερέστερη σύσταση

Ιδιωτικό έγγραφο + εγγραφή στο ΜΝΕ (μητρώο ναυτικών εταιρειών)

Η εγγραφή είναι συστατική γιατί από αυτήν αποκτά νομική προσωπικότητα

Κεφάλαιο μόνο 5.000 και υποχρεωτικά δύο τουλάχιστον ιδρυτές

Μετοχές ονομαστικές και ανώνυμες

Διοικητικό Συμβούλιο τουλάχιστον 3 μελών συνεδρίαση και στην αλλοδαπή

Επιτρέπονται οι συναλλαγές με μετόχους, ιδρυτές, μέλη του ΔΣ

Ελεύθερη διανομή κερδών

Μπορεί να εισαχθεί και στο χρηματιστήριο

ΑΕ αρθ 50 επ δεν εφαρμόζονται

## Πλοιοδιαχείριση

Πια υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο άρθρο 64: ανάθεση από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο της διαχείρισης του πλοίου έναντι αμοιβής

! Αυτός που συνάπτει σύμβαση πλοιοδιαχείρισης είναι ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο δηλ. ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής όχι ο κύριος του πλοίου.

Η ενοχική σχέση του εκμεταλλευόμενου το πλοίο με τον πλοιοδιαχειριστή είναι μίσθωση ανεξάρτητων υπηρεσιών και εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις ΑΚ 713 επ. για την εντολή. Δεν πρόκειται για σύμβαση προσχώρησης γιατί υπάρχει διαπραγματευτική ισότητα.

Μορφές διαχείρισης:

Τεχνική διαχείριση: μόνο εξοπλισμός, συντήρηση και επάνδρωση του πλοίου (crew management)

Εμπορική διαχείριση: και/ή εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου

Εκτός της διαχειριστικής εξουσίας είναι η διάθεση του πλοίου και η σύσταση εμπράγματων δικαιωμάτων

BIMCO: προδιατυπωμένη σύμβαση πλοιοδιαχείρισης. Τελευταία είναι η shipman 2009

RATIO:

1. Οικονομία κλίμακας
2. Περιστολή δαπανών διότι καταργούνται τμήματα και ανατίθεται η διαχείριση τους σε πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες
3. Εκμετάλλευση τεχνικών γνώσεων πλοιοδιαχειριστών ως επαγγελματιών
4. Οικονομία χρόνου και καλύτερος συντονισμός

Διαφορά με ναυτικό πράκτορα: και οι δύο είναι άμεσοι αντιπρόσωποι ωστόσο ο ναυτικός πράκτορας αναλαμβάνει υπηρεσίες πρακτορείας στο πλοίο ή στο φορτίο

και έτσι ανατίθενται σε αυτόν συγκεκριμένες ενέργειες σε σχέση με τον πλοιοδιαχειριστή που μπορεί να έχει γενική αρμοδιότητα.

Ευθύνη πλοιοδιαχειριστή:

Duty of care: καθήκον επιμέλειας η οποία κρίνεται αυστηρά και αντικειμενικά διότι είναι επαγγελματίας

Duty of loyalty: καθήκον πίστης θα πρέπει να προστατεύει το συμφέρον του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή και να απέχει από ανταγωνιστικές πράξεις

Έχει επίσης υποχρέωση λογοδοσίας ΑΚ303

Και υποχρέωση αυτοπρόσωπης εκτέλεσης εντολής ΑΚ 715

Αν **ΔΕΝ**: έχει ευθύνη για κάθε πταίσμα (δόλο ή ελαφριά αμέλεια) ΑΚ 713&652 και άρα

**ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής έχει δικαίωμα αποζημίωσης ΑΚ 713&652**

**+ δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης ανεξάρτητων υπηρεσιών (σπουδαίος λόγος) ΑΚ 672**

Ο πλοιοκτήτης έχει υποχρέωση:

**Καταβολής της αμοιβής + δαπανών στις οποίες προέβη ο πλοιοδιαχειριστής κατά την διάρκεια της εντολής.**

Ο πλοιοδιαχειριστής λειτουργεί ως άμεσος αντιπρόσωπος και στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και άρα οι ενέργειες του τον δεσμεύουν άμεσα.

**ΑΡΑ καταρχήν ο πλοιοδιαχειριστής ΔΕΝ έχει ευθύνη έναντι τρίτων**

Ωστόσο υπέχει ευθύνη μόνο σε δύο περιπτώσεις:

**Όταν δεν δηλώνει ρητά ότι ενεργεί για λογαριασμό άλλου και δεν συνάγεται από τις περιστάσεις**

**Ή**

**Όταν υπερβαίνει τα όρια της εξουσίας του**

**Ή**

**Έχει ευθύνη από αδικοπραξία (181 ΚΙΝΔ)**

**Η ευθύνη του είναι προσωπική εις ολόκληρόν**

**Δικαιούται όμως να την περιορίσει με βάση ΔΣ περιορισμού**

**Διαχειριστικές πράξεις:**

Διενέργεια επισκευών : τεχνική

Πρόσληψη πλοιάρχου: τεχνική

Πρόσληψη πληρώματος: τεχνική

Πληρωμή μισθοδοσίας: τεχνική

Εκναύλωση του πλοίου: εμπορική* εδώ δεν μπορεί να εκναυλώσει το πλοίο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από αυτό που διαρκεί η πλοιοδιαχείριση εκτός αν υπάρχει πρότερη άδεια/ συναίνεση του πλοιοκτήτη ή ύστερη έγκριση

Είσπραξη ναύλων: εμπορική

Ορισμός πρακτόρων στους λιμένες: εμπορική

Πώληση του πλοίου: εμπορική*
( εδώ μπορεί μόνο να επιβλέπει υπό τις οδηγίες του πλοιοκτήτη και όχι να διαπραγματεύεται για η πώληση είναι πράξη διάθεσης)

Η σύμβαση ναυτολόγησης αποτελεί ειδικό κλάδο του ατομικού εργατικού με ιδιάζον

στοιχείο ότι ο εργαζόμενος δεν φεύγει από τον τόπο εργασίας.

**Η υποθήκευση είναι εκτός της διαχειριστικής εξουσίας καθώς δεν μπορεί ο πλοιοδιαχειριστής να συστήνει εμπράγματα δικαιώματα στο πλοίο**

**<u>Παραδείγματα ΤΕΧΝΙΚΗΣ διαχείρισης</u>**

- **σύναψη με νηογνώμονα σύμβασης παρακολούθησης του πλοίου,**
- **μέριμνα για την τακτική και έκτακτη επιθεώρηση του πλοίου,**
- **εκτέλεση των αναγκαίων για τη διατήρηση της κλάσης του πλοίου επισκευών,**
- **διάθεση των απαραίτητων ανταλλακτικών,**
- **πρόσληψη του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος**
- **& ικανοποίησή των απαιτήσεων τους από τη σύμβαση ναυτικής εργασίας.**

**<u>Διάφορα παραδείγματα</u>**

- **Εξεύρεση νηογνώμονα:** ΤΕΧΝΙΚΗ
- **Διενέργεια επισκευών:** ΤΕΧΝΙΚΗ
- **Εκναύλωση του πλοίου:** ΕΜΠΟΡΙΚΗ
- **Είσπραξη ναύλων:** ΕΜΠΟΡΙΚΗ
- **Πρόσληψη πλοιάρχου:** ΤΕΧΝΙΚΗ
- **Πρόσληψη πληρώματος:** ΤΕΧΝΙΚΗ
- **Υποθήκευση του πλοίου: ΕΚΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ**

- **Πώληση του πλοίου:** ΕΜΠΟΡΙΚΗ. **ΕΠΙΒΛΕΠΕΙ ΜΟΝΟ (ΔΕΝ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΕΤΑΙ) ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΔΗΓΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ.**
- **Πληρωμή μισθοδοσίας:** ΤΕΧΝΙΚΗ
- **Ορισμός πρακτόρων στους λιμένες:** ΕΜΠΟΡΙΚΗ

**! Σύμβαση ναυτολόγησης: ΚΙΝΔ 181 ευθύνεται ο πλοιοδιαχειριστής**

## Μονοβάπορη εταιρεία (one asset company)

Εταιρία με **χωριστή νομική προσωπικότητα** και άρα είναι υπέγγυα για τα χρέη της στους δανειστές με δική της χωριστή περιουσία. Δηλ. το μόνο υπέγγυο αλλά και περιουσιακό της στοιχείο είναι αποκλειστικά το ένα πλοίο ΑΚ 62.

Αυτός ήταν και ο σκοπός δημιουργίας της και επίσης το ότι συντηρητική κατάσχεση μπορεί να γίνει μόνο στο ένα πλοίο που ανήκει στην περιουσία της και όχι σε άλλα πλοία που ανήκουν στον ίδιο πλοιοκτήτη (αδελφά πλοία). ΚΙΝΔ272 + ΔΣ1952

**Άρα τα πλοία που ανήκουν σε άλλες εταιρείες των συμφερόντων του ίδιου προσώπου ΔΕΝ μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο συντηρητικής κατάσχεσης.**

**Είναι μια ευφυής και απλή οργανωτικά δομή**

- Μετατόπιση κινδύνου επιχειρηματικής δραστηριότητας από τον επιχειρηματία νομικό πρόσωπο. Σκοπός η απορρόφηση από την εταιρεία των τυχόν δυσμενών συνεπειών
    - Η εταιρεία έχει νομική προσωπικότητα και άρα κατα το αρθ. 62 ΑΚ χωριστή περιουσία με την οποία καθίσταται υπέγγυα για τα χρέη της στους δανειστές της.
- Περιορισμός Οικονομικής Ζημίας
    - Απομόνωση προσωπικής περιουσίας επιχειρηματία από αυτή της εταιρείας (αρχή χωρισμού)
    - Διαφύλαξη προστασίας υπολοίπων εταιρειών του ίδιου ομίλου από πιθανή συντηρητική κατάσχεση από τους δανειστές της υπέγγυας μονοβάπορης (ΔΣ 1952 αρ.3).
- Διευκόλυνση Τραπεζικού Δανεισμού
    - Η μονοβάπορη δεν κινδυνεύει από την αφερεγγυότητα άλλων εταιρειών του ομίλου

- Συνήθης συμπερίληψη των υπολοίπων εταιρειών του ομίλου ακόμα και του ίδιου του βασικού μετόχου ως συμβατικά ενεχομένων για τα χρέη της μονοβάπορης προς την τράπεζα.

**Μπορεί να πάρει μορφή: ΑΕ, Ναυτική εταιρεία, ΙΚΕ, ΕΠΕ. Ως κεφαλαιουχική μπορεί να είναι και μονοπρόσωπη.**

Δεν μας ενδιαφέρει που έχει ως περιουσιακό στοιχείο ένα μόνο πλοίο γιατί κατά κανόνα το ένα πλοίο αρκεί για να καλύψει το κεφάλαιο που απαιτείται για την σύσταση εταιρείας των παραπάνω μορφών.

Κατοχυρώνεται ως πρακτική από το Σ 5. 1 για την οικονομική ελευθερία των προσώπων. Όχι όμως καταχρηστική άσκηση του διακαιώματος.

**Ισχύει λοιπόν η αρχή του χωρισμού της προσωπικής περιουσίας του επιχειρηματία από αυτή της εταιρείας.**

**Η ΜΒ είναι αυτοτελές υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.**

Θίγονται οι δανειστές από αυτό το γεγονός;

Αναλόγως τι είδους δανειστές είναι.
Οι δανειστές χωρίζονται σε **εκούσιους/συμβατικούς** και **ακούσιους/αδικοπρακτικούς**

Η θέση των εκούσιων είναι καλύτερη γιατί έχουν δυνατότητα πρόβλεψης και ικανότητα εξοπλισμού με εμπράγματες εξασφαλίσεις επί του πλοίου ή προσωπικές εξασφαλίσεις στην περιουσία των μετόχων (εγγυήσεις)

Οι μικρότεροι συμβατικοί είναι λιγότερο καλυμμένοι αλλά όχι εντελώς απροστάτευτοι (ναυτικά προνόμια)

Οι αδικοπρακτικοί δεν μπορούν να προστατευτούν με κάποιο τρόπο για αυτό και ενεργοποιούν **τον μηχανισμό άρσης της νομικής αυτοτέλειας της ΜΒ** προκειμένου να είναι υπέγγυα η περιουσία και του μοναδικού μετόχου.

Άρα

**ΚΑΝΟΝΑΣ ΣΕΒΑΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ (ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ)**

**ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΑΡΣΗ ΤΗΣ ΝΟΜΙΚΗΣ ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΑΣ:**

**1) όταν η σύσταση μονοβάπορης εταιρείας είναι εικονική ή**

**2) όταν η σύσταση της (κεφαλαιουχικής) εταιρείας συνιστά κατάχρηση του θεσμού του νομικού προσώπου κατά ΑΚ 281.**

**Αρχικά πότε δεν έχουμε κατάχρηση νομικού προσώπου**

- **κριτήριο ελέγχου → η εμφάνιση του βασικού/πλειοψηφούντος μετόχου ως ουσιαστικού φορέα της ασκούμενης από την εταιρεία επιχείρησης (ΟλΑΠ 5/1996). Άλλωστε, η έννομη τάξη αποδέχεται τη λειτουργία της αρχής της αυτοτέλειας και στις μονοπρόσωπες εταιρείες με σκοπό την απορρόφηση των τυχόν δυσμενών συνεπειών της επιχειρηματικής δραστηριότητας του φυσικού προσώπου.**
- **η ταύτιση των συμφερόντων του μετόχου με τα συμφέροντα της εταιρείας και η συστηματική παροχή εγγυήσεων για την εξασφάλιση αυτών (ΟλΑΠ 2/2013).**

**Επομένως η συνεχής παροχή προσωπικών εγγυήσεων δεν αποτελεί από μόνη της κατάχρηση του θεσμού της νομικής αυτοτέλειας αλλά χρειάζεται να συνοδεύεται και από ανεπαρκή κεφαλαιοδότηση με βλάβη των δανειστών σε αιτιώδη συνάφεια.**

**Κατά πρόσφατη νομολογία κατάχρηση θεωρείται**

- **Καταστρατήγηση του νόμου**
- **Πρόκληση δολίως ζημίας σε τρίτο**
- **Αποφυγή εκπλήρωσης υποχρεώσεων, όπως ενδεικτικά:**
  - **ουσιαστική ταύτιση ή σύγχυση της εταιρικής περιουσίας με την προσωπική του κυριαρχούντος μετόχου (δημιουργία φαινομένου δικαίου)**
  - **σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκής κεφαλαιοδότηση της εταιρείας σε αιτιώδη συνάφεια με την βλάβη των συμφερόντων των δανειστών**
- **Διενέργεια συναλλαγών του βασικού μετόχου με παρένθετο πρόσωπο την εταιρεία**
- **Έλλειψη εταιρικής οργάνωσης ή ανυπαρξία επιχειρηματικής δράσης. Μπορεί να υπάρχει μεν εταιρική οργάνωση αλλά να τίθεται εκποδών καθώς ο μέτοχος το υποκαθιστά πλήρως.**
- **Εικονικοτητα σύστασης της μονοβάπορης εταιρείας (ΑΚ 138)**

## Συνέπειες άρσης νομικής αυτοτέλειας

Κάμψη της αυτοτέλειας και επέκταση της ευθύνης και στον μοναδικό μέτοχο

Άρα

1) γίνονται παθητικοί εις ολόκληρόν οφειλέτες ΑΚ 481, ΑΚ 926

2)Η άρση της νομικής αυτοτέλειας είναι προσωρινή και περιορισμένη δηλ. αφορά μόνο της συγκεκριμένη περίπτωση και δεν καταλύεται η ίδια η νομική προσωπικότητα απλώς παραμερίζεται.

3)Απόκτηση εφοπλιστικής ιδιότητας μόνο αν αποδειχθεί εικονικότητα της εταιρείας και ότι στην πραγματικότητα ασκεί για τον εαυτό του την εκμετάλλευση του πλοίου και την ναυτιλιακή επιχείρηση

4)Κτήση εμπορικής ιδιότητας

**Αντίστροφη άρση της αυτοτέλειας:**

**όταν επεκτείνεται η ευθύνη από τον μέτοχο στην εταιρεία. Για να συμβεί αυτό απαιτείται εξόχως καταχρηστική συμπεριφορά του μετόχου σε τέτοιο βαθμό που φέρει και στοιχεία αδικοπραξίας.**

| |
|---|
| **! Σε ναυτικούς ομίλους υπάρχει συνδυασμός ευθείας και αντίστροφης άρσης της αυτοτέλειας ώστε να ενέχονται εις ολόκληρόν όλες οι εταιρείες αλλά και το φυσικό πρόσωπο που κρύβεται πίσω από αυτές.** |

**Αλυσιδωτή ευθεία άρση**:

**άρση της νομικής αυτοτέλειας του νομικού προσώπου που είναι κύριος μέτοχος στην εταιρεία που έχει ήδη αρθεί η νομική της προσωπικότητα (μητρική-θυγατρική)**

| |
|---|
| !Αν γίνει άρση της νομικής αυτοτέλειας τότε τα πλοία θεωρούνται ότι περιλαμβάνονται στην ίδια ιδιοκτησία και επομένως το καθένα από αυτά μπορεί να θεωρηθεί υπέγγυο για χρέη που προέρχονται από το άλλο (συντηρητική κατάσχεση αδελφών πλοίων. Αυτές δηλ. που ελέγχονται από το ίδιο πρόσωπο. |
| |

## Εφοπλισμός (operating)- ΚΙΝΔ59

**Εφοπλιστής:** είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται **ξένο** πλοίο στο όνομα του και για λογαριασμό του.

Αυτός που έχει την κυριότητα του πλοίου ονομάζεται κύριος του πλοίου.

Θα πρέπει **να χρησιμοποιεί αναγκαστικά το πλοίο ξένο** αλλιώς θα είναι πλοιοκτήτης. Είναι αδιάφορη η σχέση εξαιτίας της οποίας χρησιμοποιεί το πλοίο, εμπράγματη, ενοχική ακόμα και πραγματική κατάσταση.

**Εκμετάλλευση**: οικονομική οργάνωση μέσων που απαιτούνται για την άσκηση ναυσιπλοΐας με σκοπό το κέρδος

**Ναυτική διεύθυνση ξένου πλοίου** την οποία ασκεί με μεσολάβηση του πλοιάρχου

**Εκμετάλλευση στο όνομα του** που σημαίνει ότι είναι υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων για τις δικαιοπραξίες από την εκμετάλλευση του πλοίου.

Αρκεί **η πλήρωση αυτών των ουσιαστικών προϋποθέσεων** για να αποκτήσει κανείς την εφοπλιστική ιδιότητα. Επομένως ακόμα και αν κάποιος εμφανίζεται στο νηολόγιο ως εφοπλιστής δεν αποκτά την εφοπλιστική ιδιότητα αν δεν πληρούται οι ουσιαστικές προϋποθέσεις.

Η δημοσιότητα έχει δηλωτικό χαρακτήρα που σημαίνει πως αν δεν δημοσιευτεί η εφοπλιστική σχέση δεν μπορεί να αντιταχθεί έναντι τρίτων εκτός και να είναι κακόπιστοι. Και έτσι τεκμαίρεται ότι ο κύριος του πλοίου το εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του **(μαχητό τεκμήριο-επιτρεπτή ανταπόδειξη).**

Δηλ <u>οι καλόπιστοι τρίτοι</u> μπορούν να ανταποδείξουν με κάθε μέσο και πάντα ότι το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το πλοίο είναι είτε ο κύριος είτε άλλο πρόσωπο το οποίο είναι ο πραγματικός εφοπλιστής. Έτσι ο παρών εφοπλιστής ονομάζεται φαινόμενος. **Η ανταπόδειξη χωρεί ακόμα και αν έχουν τηρηθεί οι διατυπώσεις δημοσιότητας.**

**Δημοσιότητα= δήλωση των μερών στην λιμενική αρχή του τόπου νηολόγησης και καταχώριση της δήλωσης αυτής στο νηολόγιο. Αποτελεί <u>βάρος</u> και όχι υποχρέωση.**

Πιθανός λόγος για να μην καταχωρηθεί στο νηολόγιο είναι για να αποφύγει μία εταιρεία την ευθύνη προσωπική εις ολόκληρόν

**Αν γίνει αυτό ο εφοπλισμός ισχύει και μετά την μεταβίβαση του πλοίου (οιονεί εμπραγματοποίηση). Αν όχι δεν μπορεί να αντιταχθεί η εφοπλιστική σχέση εναντίον του αποκτώντος διότι εφόσον δεν υπάρχει δημοσιότητα θα πρέπει να προστατευθεί βάση της αρχής της καλής πίστης. Βάση των αξιώσεων που θα έχει ο εφοπλιστής εναντίον του κυρίου από την μεταβίβαση κυριότητας σε άλλον θα είναι από την μεταξύ τους συμφωνία. Δηλ. απαίτηση αποζημίωσης από αθέτηση συμβατικής υποχρέωσης.**

Όταν μια επιχείρηση έχει ως αντικείμενο την οικονομική αξιοποίηση ενός πράγματος ιδιαίτερα μεγάλης αξίας είναι συνήθης ο διαχωρισμός κυριότητας και

εκμετάλλευσης προκείμενο να αξιοποιηθεί πλήρως η οικονομική δυνατότητα του πράγματος.

Ο εφοπλιστής διαφέρει από τον μέτοχο της πλοιοκτήτριας εταιρίας ως προς το ότι ο μέτοχος έχει μόνο την μετοχική ιδιότητα, για να μπορέσει να αναβιβαστεί ο χαρακτηρισμός του εφοπλιστή στον μέτοχο πρέπει να επέλθει άρση της νομικής προσωπικότητας.

**Μπορούμε να έχουμε εφοπλισμός και στα στατικά ναυπηγήματα.**

**Δεν νοείται συνεφοπλισμός, τα πρόσωπα που αποφασίζουν να συνεκμεταλλευτούν συστήνουν εμπορική εταιρεία η οποία αν δεν έχει τηρήσει τις διατυπώσεις δημοσιότητας λειτουργεί ως αδημοσίευτη Ο.Ε και ως τέτοια αποκτά την εφοπλιστική ιδιότητα**

**Επί αφανούς εταιρείας εφοπλιστής είναι ο εμφανής εταίρος.**

Εφοπλισμός υπάρχει πια και για τα μικρά πλοία.

Παύση της εφοπλιστικής σχέσεις γίνεται με τον ίδιο τρόπο με την έναρξη της. + δικαστική απόφαση εφόσον υπάρξει καταγγελία.

## Ευθύνη πλοιοκτήτη- ΚΙΝΔ 49

Ευθύνεται:

α) για κάθε δικαιοπραξία που επιχείρησε ο πλοίαρχος κατά την άσκηση των καθηκόντων που του ανατέθηκαν

β) για κάθε αδικοπραξία του πλοιάρχου, πληρώματος ή πλοηγού κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους με εξαίρεση **το ναυτικό πταίσμα στην θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων.**

***ναυτικό πταίσμα είναι κάθε πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, πλοηγού ή πληρώματος ή προστιθέντος μεταφορέα σχετικά με την διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου**

**Μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του με βάση ΔΣ Λονδίνου για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις.**

Εξαίρεση από αυτό είναι τα **Ειδικά Καθεστώτα Ευθύνης** – ΚΙΝΔ 69-71

## Ευθύνη εφοπλιστή και κυρίου του πλοίου

Όταν υπάρχει διαχωρισμός κυριότητας και εκμετάλλευσης τότε έναντι των δανειστών υπεύθυνος είναι ο εφοπλιστής.

Αυτός είναι το υποκείμενο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των δικαιοπραξιών από την εκμετάλλευση του πλοίου και επομένως καταρχήν αυτός ευθύνεται ακόμα και αν υπάρχει πλοιοδιαχείριση.

Τα έννομα αποτελέσματα των συμβάσεων επέρχονται απευθείας σε αυτόν.

Ευθύνη λοιπόν του εφοπλιστή είναι:

**Προσωπική με όλη του την περιουσία**

**Ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος είναι προστηθέντες του και βοηθοί εκπλήρωσης και άρα ευθύνεται για τις δικαιοπραξίες του πλοιάρχου κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του και για τις αδικοπραξίες του πλοιάρχου και των υπόλοιπων μελών του πληρώματος.**

**Ισχύει και για αυτόν ο περιορισμός**

Τι γίνεται όταν ο εφοπλιστής είναι αφερέγγυος ; ΚΙΝΔ63

Θεσπίζεται ευθύνη του κυρίου του πλοίου για τις απαιτήσεις από την εκμετάλλευση του πλοίου διότι είναι πολύ πιο εύκολο να τον βρούμε αφού αναγράφεται στο νηολόγιο.

**Η διάταξη είναι αναγκαστικού δικαίου και επομένως τυχόν συμφωνίες που αποκλείουν αυτήν την ευθύνη είναι άκυρες ως προς τους τρίτους δανειστές και έγκυρες μόνο μεταξύ του κυρίου και του εφοπλιστή.**

**Κατοχυρώνει δικαίωμα αναγωγής του κυρίου κατά του εφοπλιστή.**

**Δηλ. ο κύριος υποκαθίσταται στα δικαιώματα του δανειστή που ικανοποίησε εκτός αν έχει συμφωνηθεί κάτι άλλο.**

**Η ευθύνη του κυρίου στις μεταξύ τους σχέσεις είναι ευθύνη για ξένα χρέη.**

Άρα οι απαιτήσεις ασκούνται και κατά του κυρίου με εξαίρεση τις απαιτήσεις από σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

Θα πρέπει ο ενάγων να αποδείξει ότι ο τάδε είναι κύριος του πλοίου.

Υπόκεινται δε σε περιορισμό.

Η ευθύνη του κυρίου είναι:

**Εκ του νόμου**

**Αυτοτελής όχι επικουρική ευθύνεται παράλληλα με τον εφοπλιστή**

**Πραγματοπαγής και περιορισμένη είτε με ποσοτικό περιορισμό είτε μέχρι την αξία του πλοίου.**

**Δεν ευθύνεται με όλη του την περιουσία.**

**Εκτελεστός τίτλος κατά του εφοπλιστή δεν αποτελεί εκτελεστό τίτλο κατά του κυρίου.**

Για να ευθύνεται ο κύριος πρέπει να είναι κύριος τόσο κατά την γέννηση της απαίτησης όσο και κατά τον χρόνο άσκησης της αγωγής και επιβολής αναγκαστικής κατάσχεσης.

| |
|---|
| Μπορεί να ευθύνεται αυτός που απέκτησε με μεταβίβαση της κυριότητας μόνο σε περίπτωση που η μεταβίβαση είναι εικονική ή καταδολιευτική ή η απαίτηση είναι εξοπλισμένη με ναυτικό προνόμιο. Δεν εφαρμόζεται λοιπόν εδώ η ΑΚ 479 γιατί απαιτείται ο μεταβιβάζων να είναι προσωπικός οφειλέτης και εν προκειμένω η ευθύνη είναι πραγματοπαγής. |
| |

Ο πλοίαρχος ευθύνεται με αδικοπρακτική ευθύνη (για δόλο ή βαριά αμέλεια) ενοχή εις ολόκληρόν με τον εφοπλιστή και μπορεί και αυτός να περιορίσει την ευθύνη του. ΚΙΝΔ190. Ο ενάγων θα πρέπει να αποδείξει υπαιτιότητα του πλοιάρχου.

| **Τρόπος κτήσης κυριότητας πλοίων** |
|---|

1) Πρωτότυπη κτήση: Ναυπήγηση κατ' οικονομία ή κατά παραγγελία
2) Παράγωγη: ΚΙΝΔ12

Ο μεταβιβάζων να είναι **κύριος του πλοίου** [μεταβίβαση από μη κύριο δεν νοείται – όχι 1036ΑΚ]

Ικανότητα προς εκποίηση

**Συμφωνία** για τη μεταβίβαση της κυριότητας

Τήρηση **έγγραφου** τύπου (έγγραφο είτε ιδιωτικό είτε συμβολαιογραφικό, ανάλογα με τη νόμιμη αιτία)

**Καταχώριση** της συμφωνίας στο νηολόγιο (**συστατική ενέργεια**)

Και στην περίπτωση **μεταβίβασης κυριότητας ιδανικής μερίδας συγκύριου** πλοίου.

Και για ναυπηγούμενα, εφόσον όμως έχουν νηολογηθεί **(άρθ. 13 ν ΚΙΝΔ)**

**Και στα μικρά πλοία (άρθ. 12 παρ. 4 ν ΚΙΝΔ)**

**Και στα στατικά ναυπηγήματα (άρθ. 2)** – διαφορά από προηγούμενο καθεστώς- ΑΚ

Με έγκυρη σύμβαση μεταβίβασης του πλοίου ο αποκτών πέρα από την κυριότητα αποκτά και την ευθύνη.

**Ευθύνη αποκτώντος το πλοίο**

**Η ευθύνη του συνίσταται σε αστική ευθύνη αποζημίωσης έναντι των δανειστών για χρέη του πλοίου. Με το άρθρο 50 ΚΙΝΔ καταργήθηκε η εφαρμογή του ΑΚ 479. Ο αποκτών το πλοίο λοιπόν καταρχήν ΔΕΝ ευθύνεται παρά μόνο αν η σύμβαση είναι καταδολιευτική ή εικονική ή αν υπάρχει κάποιο ναυτικό προνόμιο.**

## Άρθρο 479 ΑΚ και νέος ΚΙΝΔ

**Τα ναυτικά προνόμια προστατεύονται και τώρα και ακολουθούν το πλοίο μετα την μεταβίβαση με τους όρους του αρθ 44.**

**Στον προισχύσαντα ΚΝΙΔ επίσης με τα αρθρα 205-209 τα ναυτικά προνόμια είχαν την ίδια ακριβώς μεταχείριση επομένως η ρύθμιση διατηρήθηκε. + Επικουρική εφαρμογή 479 ΑΚ**

**Αυτοί που δεν είχαν ναυτικά προνόμια στον προισχύσαντα κώδικα προστατεύονταν με βάση τον ΑΚ 479 εφόσον συνέτρεχαν οι προυποθέσεις που ορίζει. Πια με το ΚΙΝΔ 50 δεν εφαρμόζεται το ΑΚ479 και άρα αυτοί θα μπορούν να στραφουν μόνο κατά του μεταβιβάζοντος με τις ενοχικές διατάξεις και κατά του μεταβιβάζοντος και του αποκτώντος με τις διατάξεις για την καταδολίευση δανειστών.**

| |
|---|
| **Άρα το άρθρο 50 αφορά κυρίως τους μη έχοντες ναυτικό προνόμιο** |
| **Παλιός ΚΙΝΔ μπορούσε να στραφεί κατά του πωλητή και του αγοραστή με το 479ΑΚ** |
| **Νέος ΚΙΝΔ δεν εφαρμόζεται το ΑΚ 479 επομένως μπορεί να στραφεί μόνο κατά του πωλητή με ενοχικές διατάξεις και κατά πωλητή και αγοραστή με βάση τις διατάξεις για την καταδολίευση δανειστών.** |

**Στόχος άρθρου**

**Ταχύτητα και ασφάλεια δικαίου της ελληνικής ναυτιλίας και μεγαλύτερη προστασία των προνομιούχων δανειστών.**

**Παλιός ΚΙΝΔ**

**Αν λοιπόν εφαρμόζαμε το άρθρο 479 ΑΚ ο αποκτών το πλοίο καθίσταται πρόσθετος οφειλέτης (δεν απαλλάσσεται ο μεταβιβάζων) και ευθύνεται εις ολόκληρον αλλά όχι απεριόριστα έναντι των δανειστών που δεν έχουν εμπράγματες εξασφαλίσεις. Γίνεται λόγος λοιπόν για σωρευτική αναδοχή χρέους**

**1η άποψη: Κατά μία άποψη, ο αποκτών ευθύνεται με το πλοίο αυτό καθαυτό για τα χρέη που αφορά σ 'αυτό. Με την απώλεια του πλοίου ο αποκτών απαλλάσσεται από την ευθύνη του.(cum viribus)**

**2η άποψη: Κατά άλλη άποψη (κρατούσα), ο αποκτών πλοίο ευθύνεται με όλα τα στοιχεία της περιουσίας του, αλλά μέχρι της αξίας των μεταβιβαζόμενων**

**στοιχείων, δηλαδή του πλοίου. Απώλεια του πλοίου δεν απαλλάσσει τον αποκτώντα από την ευθύνη του.(pro viribus)**

**Η διάταξη 479 ΑΚ, στη δεύτερη παράγραφό της καθιστά άκυρη έναντι των δανειστών οποιαδήποτε συμφωνία μεταβίβασης πλοίου γίνεται προς βλάβη των συμφερόντων τους από τους συμβαλλομένους.**

**Όταν υπάρχει εφοπλισμός σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας του πλοίου μετά την έναρξη της απαίτησης ο αποκτών ευθύνεται για τις απαιτήσεις από τον εφοπλισμό;**

**Όχι γιατί προϋπόθεση της εφαρμογής του ΚΙΝΔ 63 είναι να είναι κύριος τόσο κατά τον χρόνο γέννησης της απαίτησης όσο και κατά τον χρόνο άσκησης της αγωγής και εν συνεχεία επιβολής αναγκαστικής κατάσχεσης. Μπορεί να προστατευθεί ο δανειστής μόνο αν η σύμβαση είναι εικονική ή καταδολιευτική όσο και αν υπάρχει ναυτικό προνόμιο.**

**Εδώ εφαρμογή της ΑΚ479 δεν τίθεται γιατί απαιτείται ο μεταβιβάζων να είναι προσωπικός οφειλέτης και η ευθύνη του κυρίου είναι πραγματοπαγής.**

**Υπάρχει βέβαια και δεύτερη μάλλον ορθότερη άποψη αλλά όχι κρατούσα που λέει ότι μπορεί να βρει εφαρμογή η ΑΚ 479 γιατί η ευθύνη του κυρίου δεν είναι πραγματοπαγής.**

## Εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου

Τα εμπράγματα δικαιώματα κρίνονται με βάση το δίκαιο της σημαίας του. Επομένως ό,τι γραφτεί παρακάτω θα έχει να κάνει με τα πλοία που έχουν ελληνική σημαία.

Το πλοίο μολονότι είναι κινητό πράγμα είναι αντικείμενο υποθήκης και όχι ενεχύρου

Τα εμπράγματα είναι μεγάλης σημασίας διότι συνιστούν εξασφαλίσεις για την χρηματοδότηση του πλοίου.

Ναυτικές υποθήκες

**Απλή**

- ✓ Ρυθμίζεται από νέο ΚΙΝΔ (άρθρα 17-41)
- ✓ Πλοίο (και στατικό ναυπήγημα)
- ✓ Και για μικρά πλοία του άρθ. 4
- ✓ Και ιδανική μερίδα επί πλοίου – επικαρπία (άρθ. 19)
- ✓ Με μονομερή δήλωση βούλησης + δημοσιότητα

- ✓ Δικαίωμα παρακολούθησης και προνομιακής ικανοποίησης

**Προτιμώμενη**

Idem – πριν ΠΔ 3899/1958 (ενοποίηση ρύθμισης)

Πλοίο χωρητικότητας 500 κόρων και άνω

Μόνο ολόκληρο πλοίο (άρθ. 19 παρ. 4)

Στατικό ναυπήγημα 500 κ. και άνω – 1000 τ. και άνω (18 παρ. 2)

Με σύμβαση + δημοσιότητα

Αποτελεσματικότερη προστασία του ενυπόθηκου δανειστή

Αναγνωρίζει περισσότερα δικαιώματα σε σχέση με τον τρόπο ικανοποίησης του ενυπόθηκου δανειστή

| Απλή υποθήκη |
|---|

Είναι ένα εμπράγματο δικαίωμα σε αλλότριο πλοίο και έχει παρεπόμενο χαρακτήρα δηλ. ασφαλίζει έγκυρη απαίτηση. Άρα αν αυτή είναι άκυρη ή έχει παραγραφεί δεν μπορεί να υπάρξει έγκυρη απλή υποθήκη.

Εγγράφεται στο ναυτικό υποθηκολόγιο (συστατική δημοσιότητα)

Τίτλος για την κτήση της είναι η ιδιωτική βούληση ( άρα όχι τίτλος ο νόμος ή δικαστική απόφαση )- μπορεί να είναι μονομερής δήλωση βούλησης ή συμφωνία

Παρέχει στον δανειστή την εξουσία σε περίπτωση μη εξόφλησης της ασφαλιζόμενης απαίτησής του:

να εκποιήσει (εκπλειστηριάσει) το πλοίο για να ικανοποιήσει κατά προτίμηση απαίτησή του από την αξία (εκπλειστηρίασμα) του πλοίου

και εάν ακόμη μεταβιβάστηκε σε τρίτο – δικαίωμα παρακολούθησης-.

| Προτιμώμενη υποθήκη |
|---|

Εμπράγματο δικαίωμα, παρεπόμενο, αδιαίρετο το οποίο παρέχει στον δανειστή σε περίπτωση μη εξόφλησης της ασφαλιζόμενης απαίτησης του να:

- ✓ **να εκποιήσει το πλοίο με δημόσιο πλειστηριασμό να ικανοποιηθεί κατά προτίμηση από την αξία του**
- ✓ **να αναλάβει την εκμετάλλευσή του για δικό του λογαριασμό προς είσπραξη της απαίτησής του – βασικό χαρακτηριστικό της προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης**

- ✓ **να ασκήσει άλλα δικαιώματα που παραχωρήθηκαν με περαιτέρω συμφωνίες σε αυτόν για μεγαλύτερη διασφάλιση της απαίτησής του (άρθ. 26 παρ.2), ιδίως το δικαίωμα ιδιωτικής εκποίησης.**
- ✓ **ΤΙΤΛΟΣ: συμβ. Σύμβαση (άρθ. 22) + δημοσιότητα**
- ✓ **Για πλοία που νηολογούνται ως κεφάλαια εξωτερικού, αρκεί και η μονομερής δήλωση του πλοιοκτήτη (όρος 19 εγκριτικής πράξης, άρθ. 13 ΝΔ 2687/1953)**

- ✓ **Ανάληψη (και παύση) εκμετάλλευσης του πλοίου – άρθ. 27 ν. ΚΙΝΔ**
- ✓ **Με έγγραφη δήλωση – επιδίδεται στον οφειλέτη και στον πλοίαρχο**
- ✓ **Σημειώνεται σε νηολόγιο και υποθηκολόγιο (έναντι τρίτων)**
- ✓ **Ομοίως και η παύση**
- ✓ **Αν μη εκούσια παράδοση, κατά τις διατάξεις περί αναγκαστικής εκτέλεσης**
- ✓ **Ο δανειστής ικανοποιείται εισπράττοντας τα έσοδα από την εκμετάλλευση του πλοίου (άρθ. 28-29 ν ΚΙΝΔ)**
- ✓ **Υποχρέωση λογοδοσίας**
- ✓ **Σε μια τέτοια περίπτωση ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής αποκτά την ιδιότητα του εφοπλιστή. Πάντως προς όφελος του μπορεί να πει ότι δεν είναι εφοπλιστής γιατί ελλείπει το στοιχείο της ύπαρξης κέρδους.**

- ❖ **Άλλα δικαιώματα προς εξασφάλιση απαίτησης, εφόσον αυτό έχει συμφωνηθεί μεταξύ των μερών στη σύμβαση περί παραχώρησης προτιμώμενης υποθήκης (άρθ. 26 παρ.2).**
- ✓ **Λ.χ. ιδιωτικής πώλησης, δηλαδή χωρίς να έχει προηγηθεί αναγκαστική εκτέλεση και πλειστηριασμός – δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΚΠολΔ.**

Μπορούν στο ίδιο πλοίο να συσταθούν περισσότερες υποθήκες απλές ή προτιμώμενες

Κατά το στάδιο της αναγκαστικής εκποίησης η κατάταξη των ενυπόθηκων δανειστών γίνεται με βάση την αρχή της χρονικής προτεραιότητας

Ποιος παραχωρεί την υποθήκη;

Μόνο ο κύριος του πλοίου που αν είναι και οφειλέτης είναι ο ίδιος και ενοχικός οφειλέτης και εμπράγματος ενυπόθηκος οφειλέτης.

Ή αν παραχωρεί υποθήκη στο πλοίο για να εξασφαλίσει απαίτηση άλλου είναι μόνο ενυπόθηκος οφειλέτης ενώ ο τρίτος είναι ενοχικός οφειλέτης.

Αν από μη κύριο τότε άκυρη η υποθήκη

Άρα δικαιώματα δανειστή μετά το ληξιπρόθεσμος και απαιτητό της απαίτησης.

Ενοχική αγωγή κατά προσωπικού οφειλέτη και αν δεν εξοφλεί → αναγκαστική εκτέλεση οποιουδήποτε περιουσιακού στοιχείου ←υπέρ

Κατά: ύπαρξη και άλλων δανειστών πριν ή αναλογική ικανοποίηση

Εμπράγματη αγωγή κατά του ενυπόθηκου οφειλέτη και αν δεν εξοφλεί → αναγκαστική εκτέλεση κατά ενυπόθηκου πλοίου ←κατά

Υπέρ: προνομιακή ικανοποίηση

Αυτά ισχύουν +απλή+ προτιμώμενη υποθήκη

Για προτιμώμενη υποθήκη υπάρχει ακόμα:

Δικαίωμα επίσπευσης αναγκαστικής εκτέλεσης για να αναλάβει την εκμετάλλευση του πλοίου και να ικανοποιηθεί από τα κέρδη. Ασκείται στο πλοίο ακόμα και αν ο κύριος δεν είναι οφειλέτης της ασφαλιζόμενης απαίτησης. Έχει παρακολουθηματικό χαρακτήρα.

Κατά: για την άσκηση του απαιτείται η τήρηση της προδικασίας της αναγκαστικής εκτέλεσης

Δικαίωμα ιδιωτικής πώλησης (εφόσον έχει συμφωνηθεί μεταξύ των μερών στην σύμβαση παραχώρησης προτιμώμενης υποθήκης) για να ικανοποιηθεί από το τίμημα.

Υπέρ: δεν θεωρείται αναγκαστική εκτέλεση επομένως δεν χρειάζεται τήρηση της προδικασίας και άρα αποφεύγονται χρονοβόρες και κοστοβόρες διαδικασίες και επίσης ανάλογα με τις ικανότητες του μπορεί να πωλήσει το πλοίο σε υψηλότερη τιμή.

Κατά: λόγω της έλλειψης δικαστικής αρχής δημιουργείται κίνδυνος συμπαιγνίας μεταξύ δανειστή και αγοραστή που μπορεί να οδηγήσει σε καταχρηστικότητα σε βάρος του οφειλέτη.

Ναυτικά προνόμια

Υποθήκες

- ✓ Δικαίωμα δημιουργούμενο από την ιδιωτική βούληση
- ✓ Υφίσταται από την καταχώρηση στο υποθηκολόγιο (συστατική δημοσιότητα).
- ✓ Διατηρείται σε περίπτωση συμβατικής μεταβίβασης του πλοίου

- ✓ Κατατάσσονται μετά τα ναυτικά προνόμια

Ναυτικά προνόμια

- ✓ Δικαίωμα αναγνωριζόμενο ευθέως από τον νόμο (νομογενές)
- ✓ Υφίσταται από τη στιγμή της γέννησης της ναυτικής απαίτησης
- ✓ *Αφανές*.
- ✓ Η διατήρησή του σε περίπτωση συμβατικής μεταβίβασης του πλοίου εξαρτάται από το εάν θα υπάρξει δικαστική του αναγνώριση εντός συγκεκριμένης αποσβεστικής προθεσμίας
- ✓ Κατατάσσονται πριν τις υποθήκες

Ναυτικά προνόμια→ εμπράγματα δικαιώματα που αναγνωρίζονται ευθέως από τον νόμο και συνδέονται ευθέως με συγκεκριμένες απαιτήσεις από την οικονομική χρησιμοποίηση ή λειτουργία συγκεκριμένου πλοίου (ναυτικές απαιτήσεις) μόλις αυτές γεννηθούν προς εξασφάλιση τους (νόμιμο ενέχυρο)

Για αυτά εφαρμόζονται οι διατάξεις του ΚΙΝΔ καθώς η Ελλάδα δεν έχει κυρώσει διεθνείς συμβάσεις

Και για στατικά ναυπηγήματα

Το αν υπάρχει προνόμιο καθορίζεται από το δίκαιο της σημαίας δηλ. δεν υπάρχει προνόμιο χωρίς ειδική πρόβλεψη νόμου. Τα μέρη δεν μπορούν επομένως να δημιουργήσουν νέα ναυτικά προνόμια και η απαρίθμηση στον νόμο είναι περιοριστική.

Η κατάταξη τον προνομίων ρυθμίζεται από το δίκαιο του τόπου εκτέλεσης.

Άρα χαρακτηριστικά προνομίου

- Νομογενές → δεν υπάρχει προνόμιο χωρίς ειδική πρόβλεψη στον νόμο και έτσι η ιδιωτική βούληση δεν μπορεί να δημιουργήσει νέα. Η απαρίθμηση είναι περιοριστική.
- Ειδικό→ αφορά συγκεκριμένη ναυτική απαίτηση δηλ. απαίτηση που προέρχεται από την λειτουργία και την εκμετάλλευση συγκεκριμένου πλοίου. Το προνόμιο βαραίνει το πλοίο ακόμα και στην περίπτωση που το πρόσωπο που το εκμεταλλεύεται και ενέχεται προσωπικά δεν είναι κύριος του πλοίου αλλά εφοπλιστής.
- Αφανές→ Για να γεννηθεί δεν χρειάζεται τήρηση δημοσιότητας αλλά λαμβάνει υπόσταση μόλις γεννηθεί ναυτική απαίτηση.
- Παρεπόμενο→ ακολουθεί την τύχη της απαίτησης

Τι εξασφαλίζει;

Παρέχεται στον δανειστή άμεση εξουσία η οποία εκδηλώνεται με δύο τρόπους:

1) Εξουσία εκποίησης του πλοίου σύμφωνα με τις διατάξεις αναγκαστικής εκτέλεσης και αν ακόμα αυτό μεταβιβάστηκε κατά κυριότητα σε τρίτο ή επιβαρύνθηκε με άλλο εμπράγματο δικαίωμα (εξουσία δίωξης). Το πλοίο εξακολουθεί να είναι υπέγγυο στο ναυτικό προνομιούχο δανειστή. Η εξουσία δίωξης βέβαια είναι χρονικά περιορισμένη ΚΙΝΔ 44
2) Εξουσία να ικανοποιηθεί προνομιακά από το πλειστηρίασμα του πλοίου (εξουσία προτίμησης) ΚΙΝΔ 42 παρ.2

Για να ενεργοποιηθεί η εξουσία προτίμησης θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι υπάρχουν περισσότεροι δανειστές και το πλοίο δεν επαρκεί για την ικανοποίηση όλων.

Κατάταξη:

| |
|---|
| Ναυτικά προνόμια |
| Υποθήκες |
| Προνόμια γενικών διατάξεων ΚΠολΔικ |
| Εγχειρόγραφοι δανειστές |

Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου η εξουσία αυτή δεν επεκτείνεται στο ασφάλισμα από την ασφάλιση του.

Τα ναυτικά προνόμια δεν κατατάσσονται όλα στην ίδια τάξη. Υπάρχουν τέσσερις τάξεις.

Οι απαιτήσεις της πρώτης τάξης ικανοποιούνται πριν από την δεύτερη και της δεύτερης πριν από τις τρίτης κλπ. Αυτές που βρίσκονται στην ίδια τάξη πηγαίνουν με βάση την αρχή της σύμμετρης ικανοποίησης.

- ✓ Κατ'εξαίρεση σε περίπτωση συρροής απαιτήσεων θαλάσσιας αρωγής ή διάσωσης, οι μεταγενέστερες (χρονικά) προηγούνται των προγενέστερων (αρχή της αντίστροφης χρονικής προτεραιότητας).

Για τα πλοία που νηολογούνται ως κεφάλαια εξωτερικού.

Ναυτικά προνόμια που αναγνωρίζονται ως τέτοια από το άρθ. 205ΚΙΝΔ (νυν 42 ΚΙΝΔ) και το άρθρο 2 ΔΣ 1926

ii. Προτιμώμενες υποθήκες

iii. Ναυτικά προνόμια προβλεπόμενα μόνον από το άρθρο 205 ΚΙΝΔ

iv. Απλές υποθήκες

v. Λοιπά προνόμια προβλεπόμενα από τον ΚΠολΔ

vi. Εγχειρόγραφοι δανειστές

Ratio: η μεγαλύτερη διασφάλιση των χρηματοδοτών των Ελλήνων πλοιοκτητών, οι οποίοι αξιώνουν κατά πάγια πρακτική τη διασφάλισή τους με επιβάρυνση του πλοίου με προτιμώμενη υποθήκη.

- Προσοχή! Η εν λόγω διάταξη αφορά μόνον την περίπτωση που το νηολογημένο ως κεφάλαιο εξωτερικού πλοίο είναι βαρυνόμενο με προτιμώμενη υποθήκη και ο προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής αναγγέλλεται στο πλαίσιο της διαδικασίας πλειστηριασμού.

**Κατάσχεση πλοίου:**

Συντηρητική κατάσχεση πλοίου → ακινητοποίηση/υλική δέσμευση πλοίου κατ'εκτέλεση δικαστικής απόφασης. Πρόκειται για ασφαλιστικό μέτρο και αίρεται όταν παρασχεθεί εγγύηση ή αν δεν ασκηθεί αγωγή ή αν περιοριστεί η ευθύνη

Αναγκαστική κατάσχεση πλοίου→ απαγόρευση απόπλου και διάθεσης μέχρι τον πλειστηριασμό, με σκοπό να εκποιήθει σε δημόσιο πλειστηριασμό και να ικανοποιηθεί από το πλειστηρίασμα. Απαιτείται εκτελεστός τίτλος. Δες σημειώσεις μου.

Έκθεση κατάσχεσης που περιγράφει σαφώς το πλοίο και επίδοση αντιγράφου της σε κρίσιμα πρόσωπα.

Κατάργηση απλής υποθήκης

Απόσβεση του δικαιώματος υποθήκης και εξάλειψη.

Ναυτιλιακή αγορά:

Ανάλογα με το αντικείμενο:

Θαλάσσια μεταφορά→ Φορτίου

→ Επιβατών

→ Περιηγήσεις (μικτή σύμβαση- θαλάσσια μεταφορά + παροχή υπηρεσιών

*Τακτικές γραμμές (Liner)*

- ✓ Κυρίως μεταποιημένα προϊόντα
- ✓ Μεταφορά με containers

- ✓ Ολιγοπωλιακή οργάνωση (Ναυτιλιακές διασκέψεις)
- ✓ Διαπραγματευτική ανισότητα
- ✓ Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς
- ✓ Κανόνες αναγκαστικού δικαίου- διεθνείς συμβάσεις
- ✓ Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ (ΚΧΒ)

*Μη τακτικές γραμμές (Tramp)*

- ✓ χύδην φορτία ( Bulk)
- ✓ Σχεδόν τέλειος ανταγωνισμός (πολλοί επιχειρηματίες, ομοιογενές προϊόν, διάχυση πληροφόρησης, εύκολη πρόσβαση στην αγορά)
- ✓ Διαπραγματευτική ισότητα
- ✓ Ναύλωση
- ✓ Ελευθερία συμβάσεων- κανόνες ενδοτικού δικαίου
- ✓ ΚΙΝΔ

Με τον νέο κώδικα άλλαξε η σύμβαση ναύλωσης

Ο παλιός κώδικας περιλάμβανε την ναύλωση υπό στενή εννοία, την μεταφορά πραγμάτων και προσώπων

Ήταν θεμελιώδης επιλογή του ιστορικού νομοθέτη να υπαγάγει τη σύμβαση ναύλωσης όσο και την σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς στους ίδιους κανόνες. Η επιλογή αυτή ανετράπη.

Με τον νέο κώδικά:

Η ναύλωση είναι μία αμφοτεροβαρής σύμβαση της οποίας αντικείμενο είναι η διάθεση του πλοίου από τον εκναυλωτή στον ναυλωτή έναντι ανταλλάγματος (ναύλου) προς περαιτέρω εκμετάλλευση δια της εκτελέσεως μεταφοράς ή άλλου συμφωνηθέντος σκοπού ( αλλαγή σε σχέση με τον προισχύσαν νόμο).

Άλλος σκοπός μπορεί να είναι η χρήση του πλοίου ως αποθήκη πετρελαίου

Οι διατάξεις της ναύλωσης είναι ενδοτικού δικαίου

Κατά κανόνα επιτρέπεται και η υπεναύλωση. Υπάρχει ευθεία αξίωση του εκναυλωτή έναντι του υπεναυλωτή. Θα πρέπει βέβαια να έχει ειδοποιήσει τον υπεναυλώτη για την μη καταβολή ναύλου από τον αρχικό ναυλωτή

Οι όροι της ναύλωσης αποτυπώνονται κατά πάγια πρακτική στο ναυλοσύμφωνο το οποίο έχει αποδεικτική λειτουργία.

Τα ναυλοσύμφωνα είναι πια προδιατυπωμένα. Πάντως οι προδιατυπωμένες συμβάσεις δεν αποτελούν συμβάσεις προσχωρήσεως γιατί δεν υπάρχει εν προκειμένω διαπραγματευτική ανισότητα.

Η σύμβαση ναύλωσης εν στενή έννοια εξυπηρετεί το ευκαιριακό μεταφορικό έργο (tramp shipping). Εν προκειμένω το πλοίο δεν ακολουθεί κάποιο συγκεκριμένο, προκαθορισμένο δρομολόγιο αλλά το ταξίδι καθορίζεται ανά περίπτωση από τις ανάγκες του ναυλωτή.

Στην ναύλωση δεν υπάρχει διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο. Επομένως καλούνται σε εφαρμογή τα εθνικά δίκαια.

Οι προδιατυπωμένες συμβάσεις εκτελούνται από την BIMCO.

Οι διάφοροι τύποι ναύλωσης πια οριοθετούνται σε σχέση με τον προηγούμενο καθεστώς.

Χρονοναύλωση

Ο εκναυλωτής θέτει στελεχωμένο πλοίο στην διάθεση του ναυλωτή για ορισμένο χρονικό διάστημα έναντι ανταλλάγματος.

**Ο εκναυλωτής εξακολουθεί να έχει την τεχνική & εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου.**
Κατά την διάρκεια της εκτελούνται περισσότερα ταξίδια. Οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς και το φορτίο καθορίζονται από τον ναυλωτή για κάθε επιμέρους μεταφορά. **Ο ναύλος υπολογίζεται κατά μέρα**.

Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα θεωρούνται προστιθέντες του εκναυλωτή. Θα πρέπει να υπακούνε στις οδηγίες του ναυλωτή.

Προδιατυπωμένη σύμβαση είναι η NYPE 1946 (υπάρχει και 2015) & BALTIME1939 (υπάρχει και 2001)

Ρήτρα off hire→ αναστέλλεται η καταβολή του ναύλου όταν η χρήση του πλοίου από τον ναυλωτή διακόπτεται εξαιτίας λόγου που εμπίπτει στην σφαίρα επιρροής του εκναυλωτή. Απαραίτητες προϋποθέσεις λοιπόν είναι η διακοπή διάθεσης, η απώλεια χρόνου και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ off hire cause και απώλειας χρόνου.

Off hire cause μπορεί να είναι η ανικανότητα του πλοιάρχου, οι ανυπακοή του πλοιάρχου στις οδηγίες του ναυλωτή, ελάττωμα εξοπλισμού, φωτιά, απαγόρευση απόπλου. Τα μέρη τροποποιούν τους όρους προσθέτοντας ή αφαιρώντας λόγους. Η απαρίθμηση αυτών καταρχήν είναι περιοριστική και ερμηνεύεται στενά και σε βάρος του ναυλωτή. Σελ. 453 βιβλίο

Ναύλωση κατά ταξίδι

Ο εκναυλωτής θέτει στην διάθεση του ναυλωτή στελεχωμένο πλοίο για ένα, συγκεκριμένο ταξίδι από συγκεκριμένο λιμένα φόρτωσης και εκφόρτωσης και για μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου.

Ο εκναυλωτής διατηρεί την τεχνική & εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου

Ο ναύλος υπολογίζεται είτε βάση του φορτίου είτε κατά αποκοπή

→ Η ναύλωση κατά ταξίδι μοιάζει κατά πολύ με την θαλάσσια μεταφορά. Η βασική διαφορά τους είναι ότι στην ναύλωση κατά ταξίδι το πλοίο πάει όπου του πει ο πελάτης ενώ στη θαλάσσια μεταφορά το πλοίο λειτουργεί ανά δρομολόγιο.

Πλήρωμα και πλοίαρχος ναυτολογούνται από τον εκναυλωτή και είναι προστιθέντες του.

Πρότυπο σύμφωνο είναι η GENCON 1994 και η ναυτιλιακή πρακτική (υπάρχουν και άλλα ναυλοσύμφωνα για άλλες κατηγορίες)

Είναι επιτρεπτή η αλλαγή του πλου για να προστατευτούν έννομα αγαθά όπως περιουσία, ζωή, σωματική ακεραιότητα. Παλιά δεν ήταν.

**Ναύλωση γυμνού πλοίου**

Ο εκναυλωτής διαθέτει στον ναυλωτή μη στελεχωμένο πλοίο (χωρίς δηλαδή πλήρωμα και πλοίαρχο) για ορισμένο χρονικό διάστημα. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει να καταβάλλει τον συμφωνημένο αντάλλαγμα και να χρησιμοποιεί το πλοίο με προσήκοντα τρόπο.

**Ο ναυλωτής εδώ καθίσταται εφοπλιστής γιατί αναλαμβάνει την τεχνική & εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου και την ναυτολόγηση. Ο εκναυλωτής είναι λοιπόν μόνο κύριος του πλοίου.**

Πρώτη φορά ρύθμιση. Πια είναι είδος ναύλωσης και όχι μίσθωση.

Απαγόρευση υποναύλωσης γυμνού πλοίου από τον ναυλωτή ελλείψει αντίθετης συμφωνίας.

Απαγόρευση εκποίησης-υποθήκευσης

Ανέλκυση ναυαγίου

Προστασία από τρίτους- αναλαμβάνει ο ναυλωτής να προστατεύσει το πλοίο από τρίτους

Ναύλωση-πλαίσιο

Ιδιόρρυθμος τύπος ναύλωσης. Σύναψη επιμέρους εκτελεστικών συμβάσεων ναύλωσης οποιασδήποτε κατηγορίας. Είναι συνηθισμένη στο πλαίσιο μακροχρόνιας συνεργασίας.

Ολική ή Μερική→ διάθεση ολόκληρου του πλοίου ή μέρους αυτού

Ενδεικτική απαρίθμηση. Μπορούν δηλ. να υπάρξουν και άλλα είδη ναύλωσης με συμφωνία των μερών.

**Ερμηνεία των συμβάσεων ναύλωσης**

Αναζήτηση αληθινής βούλησης των μερών που προκύπτει από το γράμμα του ναυλοσυμφώνου.

Οι έννοιες ερμηνεύονται με βάση την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη. Άρα εμπορική όχι νομική σημασία.

Άρση ασαφειών και αντιφάσεων από την συστηματική ερμηνεία των όρων

Οι γενικές διατάξεις ναύλωσης εφαρμόζονται σε όλα τα είδη ναύλωσης

**Για το εφαρμοστέο δίκαιο στις επιμέρους κατηγορίες ναύλωσης πρέπει να βλέπουμε τα κύρια χαρακτηριστικά της εκάστοτε υπό κρίσης ναύλωσης.**

**Υποχρεώσεις εκναυλωτή**

**<u>Ανάλογα με το πεδίο εφαρμογής τους χωρίζονται σε</u>**

**οριζόντιες→ αφορούν όλα τα είδη ναύλωσης**

**κάθετες → εφαρμόζονται σε ορισμένα είδη**

**<u>Ανάλογα με το περιεχόμενο τους σε</u>**

**Υποχρεώσεις σχετικές με το πλοίο**

**Υποχρεώσεις σχετικές με το φορτίο**

**Υποχρεώσεις σχετικές με το ταξίδι**

**Γενικά οι υποχρεώσεις είναι ενδοτικού δικαίου (το απώτατο όριο είναι ο δόλος και η βαριά αμέλεια που δεν επιφέρουν απαλλαγή). Άρα πρώτα κοιτάμε στο ναυλοσύμφωνο και μετά πάμε στο εφαρμοστέο δίκαιο.**

**Υποχρεώσεις που αφορούν το πλοίο ( κατά κανόνα είναι οριζόντιες )**

Υποχρέωση παράδοσης του πλοίου. Του συμφωνημένου πλοίου. Αν δεν έχει συμφωνηθεί επιλέγει ο εκναυλωτής. Το συμφωνημένο πλοίο πρέπει να έχει τα χαρακτηριστικά που υπάρχουν στο ναυλοσύμφωνο.

Καταρχήν δεν μπορεί να το υποκαταστήσει εκτός αν υπάρχει ρήτρα υποκατάστασης. Βέβαια το πλοίο θα πρέπει έχει ίδια χαρακτηριστικά και να βρίσκεται σε παρόμοια κατάσταση με το προβλεπόμενο ναυλοσύμφωνο.

- **<u>Κατά τόπο και χρόνο βάσει σύμβασης ναύλωσης:</u>** Συνήθης πρακτική είναι όταν συνάπτεται η σύμβαση το πλοίο δεν βρίσκεται στον λιμένα φόρτωσης και άρα πρέπει να τελέσει πλου προσέγγισης (ballast leg) ώστε να φτάσει στον συμφωνημένο λιμένα κατά τον συμφωνημένο χρόνο.
- ETA(υπόσχεση ως προς ημερομηνία άφιξης): ο εκναυλωτής δίνει μια εκτίμηση/ « υπόσχεση» για το πότε θα φτάσει το πλοίο στον λιμένα φόρτωσης .

Νμλγ. : υποχρεούται ο εκναυλωτής να ξεκινήσει τον πλου προσέγγισης σε αρκετό χρόνο **ώστε να προλάβει την συμφωνημένη ημερομηνία εκφόρτωσης**

- Τόπος: εάν δεν έχει συμφωνηθεί ρητά ο λιμένας φόρτωσης , ο ναυλωτής υποχρεούται να επιλέξει και να ορίσει **ασφαλή** λιμένα έγκαιρα εντός του γεωγραφικού εύρους (trading limits) που συμφωνήθηκε.

**«κατόπιν σχετικής ειδοποίησης»: ο εκναυλωτής θα παραδώσει το πλοίο εφόσον ειδοποιήσει προηγουμένως τον ναυλωτή**

Αν δεν παράδοση→ δικαίωμα καταγγελίας (cancellation clause) εφόσον συντρέχει σπουδαίος λόγος + αποζημίωση αν υπαίτια πρόκληση ζημίας

Ο εκναυλωτής καταρχήν δεν υποχρεούται σε μεταφόρτωση δηλ. αλλαγή πλοίου.

**Υποχρέωση αξιοπλοΐας**

Ο εκναυλωτής υποχρεούται να δώσει πλοίο κατάλληλο:

Α) υλική καταλληλόλητα.

- Ικανό προς θαλασσοπλοΐα από άποψη αντοχής, ευστάθειας, κατασκευής

-Πλήρως εξοπλισμένο (χάρτες, ραντάρ, μηχανές) και στελεχωμένο (πλήρωμα, πλοίαρχος) αριθμητικά και ποιοτικά και κατάλληλο για την συγκεκριμένη μεταφορά (ναυτική καταλληλόλητα)

Β) κατάλληλο για μεταφορά (φόρτωση και εκφόρτωση με ασφάλεια) και συντήρηση του συγκεκριμένου φορτίου δηλ. ψυγεία κλπ (μεταφορική καταλληλόλητα)

Γ) νομικά κατάλληλο→ Κατοχή όλων των απαραίτητων εγγράφων και πιστοποιητικών που απαιτούνται για την εκτέλεση της σύμβασης ναύλωσης + να μην υπάρχει κάποιο κώλυμα για μεταφορά πχ απαγόρευση απόπλου (νομική καταλληλόλητα)

Προσήκουσα επιμέλεια= κρίνεται με αντικειμενικά κριτήρια, δλδ με βάση την επιμέλεια του μέσου συνετού εκπροσώπου του συγκεκριμένου επαγγελματικού κλάδου

Πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού (όχι πια κατά την διάρκεια)

**Κατ' εξαίρεση αυτή η διάταξη είναι αναγκαστικού δικαίου.**

Υποχρέωση επιμέλειας και όχι αποτελέσματος

Αν όχι δικ. αποζημίωσης και  αν η έλλειψη είναι σημαντική σε τέτοιο βαθμό που να αναιρείται ο σκοπός ναύλωσης τότε καταγγελία + δικαίωμα αποζημίωσης

**Λοιπές υποχρεώσεις (οριζόντιες)**

Ετοιμότητα για φόρτωση και εκφόρτωση ( υλικά έτοιμο ιδίως καθαριότητα αποθηκευτικών χώρων και καλή λειτουργία φορτωτικών μέσων + νομική ετοιμότητα κατοχή πιστοποιητικών + εγγράφων απαραίτητων για φόρτωση )

Έκδοση φορτωτικής

Απαγόρευση φόρτωσης επί του καταστρώματος εκτός αν υπάρχει συμβατική πρόβλεψη ή είναι συνήθης ναυτιλιακή πρακτική. Αφορά τα container ships.

Υποχρέωση παράδοσης φορτίου

**Ειδικές υποχρεώσεις**

Αρθ 94 για χρονοναύλωση

Αρθ 102 για ναύλωση κατά ταξίδι

**Και τα δύο περιλαμβάνουν την κανονική πορεία πλεύσεως χωρίς παρεκκλίσεις ή αλλαγές**

Αρθ. 102 Αλλαγή πορείας → Πειραιά-Ιταλία , Πειραιά-Αίγυπτο (τελικά)

Παρεκκλίσεις→ Πειραιά-Ιταλία αντί το πλοίο να πλεύσει κατευθείαν για Ιταλία περνά από τον λιμένα της Κροατίας και επανέρχεται στην κανονική του πορεία.

Αλλαγή πορείας μόνο για προστασία έννομων αγαθών και επομένως δεν έχει υπαιτιότητα εδώ και άρα δεν ευθύνεται σε αποζημίωση

**Ο εκναυλωτής οφείλει αποζημίωση κατά τις κοινές διατάξεις και δεν εφαρμόζεται καταρχήν το άρθρο 92 ΚΙΝΔ**

**Ρήτρες παρεκκλίσεως επιτρεπτές θα πρέπει βέβαια να ερμηνεύονται στενά και υπέρ του ναυλωτή γιατί είναι ευνοϊκές για τον εκναυλωτή**

**Καινοτομία είναι η ρύθμιση αζήμιας υπαναχώρησης (cancelling clause)**Στην ναύλωση κατά ταξίδι η ημέρα φόρτωσης του φορτίου είναι πολύ σημαντική για αυτό και σχεδόν πάντοτε συμφωνείτε αυτή η ρήτρα σύμφωνα με την οποία η απλή παρέλευση της συμφωνηθείσας ημερομηνίας ανεξαρτήτως αν οφείλεται σε υπαιτιότητα του εκναυλωτή δίδει το δικαίωμα στον ναυλωτή να υπαναχωρήσει από την σύμβαση αζημίως. Δεν μπορεί όμως ο ναυλωτής να το ασκήσει πρόωρα αλλά θα πρέπει να περιμένει να περάσει πρώτα η ημερομηνία ακύρωσης ακόμα και αν ήταν

σίγουρο ότι το πλοίο δεν θα είναι έτοιμο στο λιμάνι φόρτωσης κατά την συμφωνηθείσα ημερομηνία.

Αναμονή-Υπεραναμονή (ναύλωση κατά ταξίδι)

ΚΙΝΔ 103

Είναι υποχρέωση του εκναυλωτή να περιμένει χωρίς κάποιο πρόσθετο οικονομικό αντάλλαγμα όλο το χρονικό διάστημα που είναι απαραίτητο για να ολοκληρωθεί η φόρτωση έχοντας το πλοίο στην κατάλληλη θέση και κατάσταση

Για να αρχίζει ο χρόνος αναμονής θα πρέπει:

Α)ο εκναυλωτής να θέσει το πλοίο στην διάθεση του ναυλωτή

Β)να τον ειδοποιήσει για την ετοιμότητα του πλοίου (Notice of readiness) **Το κύρος της ειδοποίησης δεν κρίνεται από την αποδοχή της από τον αποδέκτη εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο ναυλοσύμφωνο**

**Η ειδοποίηση είναι κρίσιμη για την έναρξη του χρόνου αναμονής**

Ο χρόνος αναμονής καθορίζεται από τα μέρη

Υπολογίζεται σε ολόκληρες μέρες

Ισχύουν και στην εκφόρτωση

Εκφόρτωση: Η υλική πράξη μεταφοράς του φορτίου από τους αποθηκευτικούς χώρους του πλοίου στο σημείο εναπόθεσης του που μπορεί να είναι ξηρά/άλλο πλοίο/φορτηγίδα/στατικό ναυπήγημα

≠ παράδοση: νομική έννοια και αφορά την μεταβίβαση της κατοχής του φορτίου από τον εκναυλωτή στον μεταφορέα/παραλήπτη όπου απαιτείται σύμπραξη του παραλήπτη

Αν παρέλθει ο χρόνος αναμονής και δεν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση τότε ο ναυλωτής θα πρέπει να καταβάλλει πρόσθετο αντάλλαγμα. Ο χρόνος υπεραναμονής άρχεται μετά την παρέλευση του χρόνου αναμονής.

**Υποχρεώσεις ναυλωτή**

Καταβολή συμφωνημένου ναύλου

Υποχρέωση υπόδειξης ασφαλούς λιμένα

Απαγόρευση μεταφοράς επικίνδυνου φορτίου

Φόρτωση-Στοιβασία-Εκφόρτωση (αυτά πριν ανήκαν στο εκναυλωτή)

Αποκατάσταση ζημιών από συμμόρφωση από τις εντολές του

**Ειδικά για χρονοναύλωση**

Υποχρέωση αγοράς καυσίμου

Υποχρέωση εφοδιασμού πλοίου όσο διαρκεί η ναύλωση

Δαπάνες ρυμούλκησης, λιμένος και πλοήγησης

**Ειδικά ως προς την ναύλωση γυμνού πλοίου**

Υποχρέωση διατήρησης της καταλληλότητας:

Παράδοση

Διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης

Επαναπαράδοση

## Ευθύνη εκναυλωτή (ΚΙΝΔ 85)

Ενιαία ρύθμιση με την ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα ως προς την ζημία στο φορτίο

Προσοχή η ρύθμιση της ευθύνης είναι ενδοτικού δικαίου εκτός από την υποχρέωση αξιοπλοΐας και επομένως τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν διαφορετικά με απώτατο όριο αυτής της συμφωνίας οι διατάξεις του ΑΚ 332 για τον δόλο και την βαρειά αμέλεια. Άρα τα μέρη δεν μπορούν να αποκλείσουν την ευθύνη από δόλο και βαρειά αμέλεια.

Ως προς τον ναυλωτή (ΚΙΝΔ 90)

Υποχρέωση αποκατάστασης ζημίας του εκναυλωτή από την συμμόρφωση με τις οδηγίες του ναυλωτή. Δεν απαιτείται παράνομος ή αντισυμβατικός χαρακτήρας των οδηγιών (αντικειμενική ευθύνη)

- **Κατά την καταγγελία (παλαιότερα «υπαναχώρηση») της σύμβασης (αρθ. 92 παρ. 3 και 5 ν.ΚΙΝΔ)**
- **Απαιτείται σπουδαίος λόγος που κρίνεται ad hoc βάσει της καλής πίστης και της αναλογίας δικαίου**
- **Μπορεί να υπάρξει συμβατικός καθορισμός των λόγων καταγγελίας από τα μέρη**
  - Ευθύνη για καταβολή αποζημίωσης (παρ. 3)
    - Όταν ο σπουδαίος λόγος **έχει επέλθει από υπαιτιότητα** του ενός συμβαλλομένου
    - Όταν καταγγέλλεται η σύμβαση **χωρίς σπουδαίο λόγο**
  - Ευθύνη του ναυλωτή για το φορτίο (δόλος και βαριά αμέλεια**) όταν αυτός έχει υπαιτιότητα** για την επέλευση του σπουδαίου λόγου (παρ. 5)

- **Ειδικά ως προς τη ναύλωση γυμνού πλοίου (αρθ. 109 ν.ΚΙΝΔ)**
- **Συμβατικός καθορισμός ευθύνης** → Αποτύπωση του **ενδοτικού χαρακτήρα** της ευθύνης και γενικότερα των διατάξεων της ναύλωσης
- Σε περίπτωση απουσίας συμβατικής πρόβλεψης → διατάξεις κοινού δικαίου (λ.χ. ΑΚ 287-288, 297-298 και 914 ΑΚ) και γενικές διατάξεις ναύλωσης
- **Ειδικά ως προς τη ναύλωση κατά χρόνο (αρθ. 98 παρ. 2 ν.ΚΙΝΔ)**
- Πρόωρη επαναπαράδοση του πλοίου **από τον ναυλωτή** → υπαίτια καταγγελία → αποζημίωση (αρθ. 92)

Σπουδαίος λόγος στην σύμβαση ναύλωσης είναι το ότι δεν παραδόθηκε στην συμφωνηθείσα ημερομηνία γιατί υπάρχει ισχυρός κλονισμός εμπιστοσύνης λόγω αθέτησης συμβατικών υποχρεώσεων διότι δεν παρέδωσε το πλοίο στον συμφωνημένο χρόνο.

Για τις εξασφαλίσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων βλ. την οικεία εργασία

Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων

Στην θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων εφαρμόζονται οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ (ΚΙΝΔ 18).

Για να εφαρμοστούν αυτοί θα πρέπει:

Α) Αν πρόκειται για διεθνείς μεταφορές σε μη τακτικές γραμμές να υπάρχει φορτωτική ή άλλο ισοδύναμο έγγραφο

Β) Για διεθνείς μεταφορές σε τακτικές γραμμές είτε υπάρχει φορτωτική είτε όχι

Γ) Αν πρόκειται για εσωτερικές μεταφορές πάντα ανεξαρτήτως του αν υπάρχει φορτωτική ή όχι

Πρόκειται για κανόνες αναγκαστικού δικαίου και για τον φορτωτή.

Οι ΚΧΒ δεν καταλαμβάνουν όλες τις συμβάσεις μεταφοράς αλλά μόνο κάποιες εξ αυτών. Οι μη καλυπτόμενες από αυτές ρυθμίζονται από τα εθνικά δίκαια.

Επίσης ρυθμίζουν ορισμένα αποσπασματικά μόνο θέματα της θαλάσσιας μεταφοράς. Για τα υπόλοιπα εφαρμόζονται τα εθνικά δίκαια.

Με τον νέο ΚΙΝΔ λοιπόν οι ΚΧΒ εφαρμόζονται σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές ανεξαρτήτως εγγράφου φορτωτικής εκτός από τις διεθνείς μη τακτικές γραμμές.

**Τι είναι η φορτωτική (Bill of lading);**

Είναι ένα έγγραφο μεταφοράς το οποίο έχει δύο λειτουργίες:

Α) Αποδεικτική λειτουργία ως προς:

1) Τους όρους της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς

2) Ως προς την παραλαβή ή φόρτωση των πραγμάτων προς μεταφορά και της κατάστασης που βρίσκονται αυτά. Φορτωτική παραλαβής/ Φορτωτική φόρτωσης

Η αποδεικτική ισχύς είναι ότι υπάρχει μαχητό τεκμήριο έναντι του φορτωτή και αμάχητο έναντι του καλόπιστου τρίτου.

Β) Αξιογραφική λειτουργία ως προς:

1) Την ενοχική απαίτηση για παράδοση του φορτίου και σε περίπτωση που αυτό υπέστη ζημία για δικαίωμα αποζημίωσης

2) Για την νομή των πραγμάτων (εμπορευματόγραφο δηλ. παράλληλα ενοχικό και εμπράγματο αξιόγραφο)

Μπορεί να είναι αξιόγραφο ονομαστικό (κατονομάζεται ο διακαιούχος), εις διαταγήν και στον κομιστή που θεωρούνται πια και τα ανώνυμα αξιόγραφα.

Για τα ονομαστικά αξιόγραφα η μεταβίβαση γίνεται με εκχώρηση. Ο νομιμοποιούμενος είναι αυτός που αναγράφεται στο αξιόγραφο ή το πρόσωπο που έχει εκχωρηθεί.

Για τα εις διαταγήν με οπισθογράφηση και παράδοση εγγράφου οπότε ο νομιμοποιούμενος είναι αυτός που στηρίζει το δικαίωμα του σε μια αδιάκοπη σειρά οπισθογραφήσεων.

Για τα στον κομιστή με συμφωνία και παράδοση του εγγράφου όπως στα κινητά πράγματα (ΑΚ 1034)

Είναι αναιτιώδες→ δηλ. γεννά αυτοτελή ενοχή

Δηλωτικό → αποτυπώνει υποχρεώσεις από την σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

Για να ασκήσει κάποιος το ενοχικό δικαίωμα από αυτήν θα πρέπει να κατέχει το αξιόγραφο + να είναι το νομιμοποιούμενο πρόσωπο (ανάλογα με το είδος της φορτωτικής)

Αυτή που στην πράξη έχει μεγαλύτερη εφαρμογή είναι η φορτωτική εις διαταγή.

Η διαφορά της φορτωτικής με το ναυλοσύμφωνο είναι ότι το ναυλοσύμφωνο έχει μόνο αποδεικτική αξία.

Φορτωτική εις διαταγή μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση και παράδοση του εγγράφου.

Αποτελέσματα οπισθογράφησης

Α) Νομιμοποιητικά→ ο κομιστής δικαιούται να παραλάβει τα πράγματα και σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας του έχει δικαίωμα αποζημίωσης.

Β)Μεταβιβαστικά→ όχι μόνο ενοχικό δικαίωμα αλλά και την ίδια την νομή των πραγμάτων

Γ) Εγγυητικά→ όλοι οι υπογραφείς της φορτωτικής ενέχονται εις ολόκληρον έναντι του κομιστή σε αποζημίωση για την μη παράδοση σε αυτόν εμπορεύματος.

Εκδίδεται από τον μεταφορέα (πλοίαρχος και πράκτορα ως άμεσους αντιπροσώπους) και είναι υποχρεωτική η έκδοση της αν το ζητήσει ο φορτωτής και τον ναυλωτή στην σύμβαση ναύλωσης

Μπορεί λοιπόν να εκδοθεί φορτωτική στην σύμβαση ναύλωσης αλλά το ναυλοσύμφωνο υπερισχύει στις σχέσεις ναυλωτή και εκναυλωτή.

Στην πράξη χρησιμοποιούνται προδιατυπωμένες φορτωτικές

Conlinebill 2016

Congenbill 2016 για φορτωτικές ναυλοσυμφώνου.

Πρέπει να περιλαμβάνει κάποια στοιχεία ΚΙΝΔ 124 και αν λείπουν κάποια από αυτά τα στοιχεία δεν ισχύει ως φορτωτική. Τ υπό α' και β' στοιχεία δηλώνονται από τον φορτωτή.

Εάν ο μεταφορέας έχει αμφιβολία ως προς την φορτωτική διατυπώνει επιφυλάξεις που πρέπει να είναι συγκεκριμένες και ορισμένες.

Αν έχει αμφιβολία για την προφανή πράξη των πραγμάτων θα πρέπει να το αποτυπώσει στην φορτωτική.

Στην πράξη συχνά ο φορτωτής προσφέρει εγγυητική επιστολή ή επιστολή αποζημίωσης (LOI) στον μεταφορέα για να μην αναγράψει επιφυλάξεις (καθαρή φορτωτική-Clean Bill) → υπάρχει γενικά διεθνείς προβληματισμός για την εγκυρότητα αυτών. Πρόκειται για μια μονομερή απευθυντέα δικαιοπραξία και λειτουργεί ως αντέγγραφο με την έννοια ότι δηλώνει πράγματα διαφορετικά από αυτά που περιέχονται στο σώμα της φορτωτικής. Έτσι ο φορτωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του μεταφορέα να ανορθώσει την ζημία που θα υποστεί ο τελευταίος από το γεγονός ότι στην εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς συμμορφώθηκε με οδηγίες του εκδότη που διαφοροποιούν τις ήδη ανειλημμένες υποχρεώσεις του στην εν λόγω σύμβαση μεταφοράς.

**Ποιες ενστάσεις μπορεί να προβάλει ο μεταφορέας στον τρίτο κομιστή;**

| |
|---|
| Όταν εκδίδεται φορτωτική εις διαταγή κυρίως λόγο του αναιτιώδους χαρακτήρας της υπάρχει η αρχή απρόβλητου των προσωπικών ενστάσεων. Δεν μπορεί δηλ. να προβάλει ενστάσεις από την προσωπική σχέση του μεταφορέα με τον φορτωτή εκτός αν ο τρίτος είναι κακόπιστος. |
| Μπορεί όμως να προβάλλει ενστάσεις από το περιεχόμενος της : Ρήτρα παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας |
| Ενστάσεις που απορρέουν από αναγκαστικού δικαίου κανόνες: |

| |
|---|
| 1) Εγκυρότητα της φορτωτικής (ένσταση πλαστότητας) |

2) Τη σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς και προβλέπονται είτε στους ΚΧΒ είτε στον ΚΙΝΔ (ένσταση παραγραφής)

*Ρήτρες παρέκτασης της διεθνούς δικαιοδοσίας είναι δεσμευτικές έναντι τρίτων εφόσον έχουν γίνει με βάση τον Κανονισμό 1215/2012

Α) συμφωνία για παρέκταση διεθνούς δικαιοδοσίας

Β) νόμιμη κατά την νομοθεσία του κράτους του προεκτεινόμενου δικαστηρίου

Γ) τήρηση αποδεκτού συστατικού τύπου

*Γενικότερα οι ρήτρες πρέπει να είναι συμβατές με τους αυξημένης τυπικής ισχύος ΚΧΒ και ειδικότερα με το αρθ. 3 παρ.8

Υποχρεώσεις θαλάσσιου μεταφορέα

Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς→ σύμβαση έργου κατά κρατούσα άποψη με αντικείμενο δια της θαλάσσης μεταφορά πραγμάτων από ένα λιμένα σε έναν άλλον. Ενοχική, αμφοτεροβαρής και άτυπη.

Μεταφορέας→ πλοιοκτήτης ή ναυλωτής

Φορτωτής→ το πρόσωπο που συμβάλλεται με τον μεταφορέα και παραδίδει το φορτίο προς μεταφορά χωρίς να είναι και άνευ ετέρου ο κύριος των πραγμάτων.

Εξαιρούμενα φορτία→ ζωντανά ζώα και φορτία καταστρώματος (εφόσον έχουν δηλωθεί και μεταφέρονται ως τέτοια)

Οι ΚΧΒ είναι κανόνες αναγκαστικού δικαίου και επομένως δεν μπορούν τα μέρη συμβατικά να αποκλείσουν ή να περιορίσουν την ευθύνη του εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά αρθ.3 παρ.8

ΚΧΒ αρθ. 3 παρ. 1

Υποχρέωση αξιοπλοΐας πριν και κατά την έναρξη του πλου (έχει ακριβώς την ίδια σημασία με την ναύλωση ΚΙΝΔ78)

Προεξέχουσα ( δεν μπορεί να υπάρξει απαλλαγή ούτε επιμερισμός της ευθύνης μόνη εξαίρεση από αυτήν την υποχρέωση είναι οι λόγοι απαλλαγής που στηρίζεται σε πταίσμα του φορτωτή)

Προσωπική και αμεταβίβαστη

Υποχρέωση μέσου

Υποχρέωση μέριμνας προς το φορτίο αρθ. 3 παρ.2

Προσωπική και αμεταβίβαστη

Υποχρέωση μέσου

Διαρκής υποχρέωση→ κατά την φόρτωση, μεταχείριση, στοιβασία, μεταφορά, φύλαξη, εκφόρτωση και παράδοση

Υποχρέωση μη προεξέχουσα

Υποχρέωση έκδοσης φορτωτικής εφόσον το ζητήσει ο φορτωτής

Χρονικά όριο της ευθύνης για τις ζημίες που επέρχονται από την φόρτωση έως της εκφόρτωση. Για τα ακραία στάδια της μεταφοράς ο ΚΙΝΔ παραπέμπει στους ΚΧΒ

*Η στοιβασία είναι εμπορικό πταίσμα και άρα ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται ακόμα και αν προσέλαβε στοιβαστές.← Απόφαση Πειραιά

Χαρακτηριστικά ευθύνης

Καταρχήν πρόκειται για ευθύνη του συμβατικού μεταφορέα (πλοιοκτήτης). Δηλ. που έχει συνάψει την σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων.

Ευθύνη **νόθος αντικειμενική→** έχει τεκμήριο ευθύνης μεταφορέα επομένως ο ενάγων δεν χρειάζεται να αποδείξει υπαιτιότητα του μεταφορέα αλλά μόνο την σύμβαση μεταφοράς, ότι η ζημία προήλθε κατά την μεταφορά και το ύψος της ζημίας (απώλεια ή βλάβη πραγμάτων + οικονομική ζημία).

Ο μεταφορέας λοιπόν είναι υποχρεωμένος να αποδείξει τα πραγματικά περιστατικά που οφείλεται η ζημία και ότι επέδειξε την δέουσα επιμέλεια.

Ευθύνη **ποσοτικώς περιορισμένη** (εξαίρεση από την πλήρη αποκατάσταση της ζημίας για να μπορεί να βρεθεί ασφάλιση ευκολότερα)

Αποσπασματικά ρυθμιζόμενη

Ο μεταφορέας ΔΕΝ ευθύνεται για εξαιρούμενους κινδύνους ΚΧΒ 4.2

Ουσιαστικά πρόκειται για τρεις κατηγορίες:

1)οι κίνδυνοι που συνδέονται με την εκμετάλλευση του πλοίου (ναυτικό πταίσμα)

*ναυτικό πταίσμα: κάθε πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια του πλοιάρχου, του πλοηγού και του πληρώματος από την διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου. Εδώ ο μεταφορέας απαλλάσσεται μόνο αν είχε προσφέρει αξιόπλοο πλοίο.

2)αυτούς που απορρέουν από το φορτίο (πχ επικίνδυνο φορτίο)

3) για αυτούς που συνδέονται με εξωγενείς κινδύνους (πχ πόλεμος)

Καλυπτόμενη ζημία

Θετική ζημία από την φυσική ή τεκμαρτή απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων

Αμιγώς οικονομικές ζημίες (θετικές και αποθετικές) Πχ δαπάνες μεταφόρτωσης, στέρηση κέρδους από μεταπώληση, βλάβη στην επιχειρηματική φήμης; → αμφισβητείται ( κατά ορθότερη άποψη ναι )

Πώς υπολογίζεται η ζημία;

Με βάση την τιμή των προϊόντων στον τόπο και στον χρόνο που εκφορτώθηκαν ή θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί ΚΧΒ 4

Η αξία θα υπολογίζεται με βάση την χρηματιστηριακή τιμή, αν δεν υπάρχει αυτή την τρέχουσα και αν όχι αυτή την συνήθη (ιεραρχική σειρά)

**Ατομικός περιορισμός ΚΧΒ 4.5**

Αποτελεί μία εξαίρεση από τον κανόνα της πλήρους αποκατάστασης της ζημίας.

Εφαρμόζεται στις σχέσεις του θαλάσσιου μεταφορέα και του συγκεκριμένου ζημιωθέντος δικαιούχου και ενεργοποιείται μόνο για τις απαιτήσεις αυτού.

Αν η υπολογισθείσα ζημία δεν υπερβαίνει τα όρια του ατομικού περιορισμού αποκαθίσταται πλήρως. Πρώτα λοιπόν υπολογίζουμε την ζημία και μετά βλέπουμε τα όρια.

Μέθοδος υπολογισμού

1) Νομισματική μονάδα υπολογισμού: Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου
2) Βάση υπολογισμού: Δέμα (αυθυπόστατη συσκευασία που περιλαμβάνει το φορτίο- βαρέλι, σάκος, χαρτοκιβώτιο)
   Μονάδα (ασυσκεύαστο πράγμα- φιλέτα τόνου ασυσκεύαστα εντός εμπορευματοκιβωτίου)
   Κιλό μικτού βάρους

   **Αποτέλεσμα**:
   666,67 ΕΤΔ ανά συσκευασία ή μονάδα
   2 ΕΤΔ ανά κιλό

   Από τις βάσεις επιλέγεται η ευνοϊκότερη για τον δικαιούχο.

   *Εφόσον έχω ιδιαίτερο προσωπικό πταίσμα (δόλος και βαριά ενσυνείδητη αμέλεια) δεν μπορεί να υπάρξει ο ατομικός περιορισμός. Προσωπικό οφείλεται σε δική μου πράξη.

- ✓ **Δεν ισχύουν όρια:**

1) **Δήλωση του φορτωτή σχετικά με τη φύση και την αξία των εμπορευμάτων πριν τη φόρτωση και αποτύπωση της δήλωσης αυτής στη φορτωτική (άρθρο 4 παρ. 5 στχ. α΄).**
2) **Συμφωνία μεταξύ μεταφορέα και φορτωτή (άρθρο 4 παρ. 5 στχ. η΄) για ανώτερα όρια ή απεριόριστη ευθύνη·**
3) **Απώλεια δικαιώματος περιορισμού λόγω ιδιαίτερα επίμεμπτης προσωπικής συμπεριφοράς (πρόκληση ζημίας με δόλο ή βαριά ενσυνείδητη αμέλεια – άρθρο 4 παρ. 5 στχ. ε΄) που οδηγεί σε απεριόριστη ευθύνη.**

**ΔΣ Αθηνών** → αποκλειστικό της αντικείμενο είναι η ευθύνη του θαλάσσιου μεταφορέα από σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών

Έχει κυρωθεί με Κανονισμό και ισχύει υποχρεωτικά για όλα τα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε
Τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 2002 το οποίο επίσης κύρωσε η ΕΕ άρα αποτελεί τμήμα του ενωσιακού δικαίου.

Πια εφαρμόζεται και στις εθνικές μεταφορές
Θεσπίζει αυτόνομο καθεστώς αστικής ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα και των προστιθέντων του

Για ό,τι δεν καλύπτει εφαρμόζεται το εθνικό δίκαιο. Νέος ΚΙΝΔ

Ευθυνόμενα πρόσωπα

Α) Συμβατικός μεταφορέας= αυτός που έχει συνάψει την σύμβαση μεταφοράς
Β) Πραγματικός μεταφορέας= αυτός που εκτελεί την σύμβαση μεταφοράς
Γ)Βοηθοί εκπληρώσεως= πλοίαρχος, πλήρωμα
Δ)Ασφαλιστή
Ευθύνη εις ολόκληρόν + δικαίωμα αναγωγής

Καλυπτόμενες ζημίες

Α. Απώλεια ζωής/σωματική βλάβη επιβατών
Επιβάτης είναι πρόσωπο που μεταφέρεται με πλοίο βάσει σύμβασης μεταφοράς επιβατών που έχει συνάψει ο ίδιος ή τρίτο πρόσωπο. Δηλ. που έχει ως αντικείμενο την μεταφορά του ίδιου.
+ πρόσωπο που με την συναίνεση του μεταφορέα συνοδεύει ζωντανά ζώα και όχημα βάσει σύμβασης μεταφοράς πραγμάτων

Σωματική βλάβη σημαίνει:

Σωματικός τραυματισμός
Βλάβη στην ψυχική υγεία (νευρικός κλονισμός, διανοητικές διαταραχές που μπορεί να προκαλέσει η εμπειρία ενός ναυτικού ατυχήματος)

Υπάρχει αμφιβολία για το αν καλύπτεται η ηθική βλάβη και η ψυχική οδύνη των κληρονόμων

Β. Υλικές ζημίες- απώλεια ή φθορά αποσκευών επιβατών
Απλή αποσκευή→ το πράγμα ή το όχημα που μεταφέρεται δυνάμει σύμβαση μεταφοράς επιβατών εκτός και αν πρόκειται για α) πράγματα που μεταφέρονται δυνάμει σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων ή ζώντα κτήνη
Καμπίνας→ αποσκευή που έχει ο επιβάτης στην καμπίνα του ή είναι με άλλον τρόπο στην κατοχή του, υπό την επιτήρηση ή τον έλεγχο του. Και εκείνη που έχει τοποθετήσει ο επιβάτης επί ή εντός του οχήματος του.

Η ευθύνη δομείται σε μία διεπίπεδη διάκριση
Με βάση την αιτία→ ατομικό ατύχημα (δια της εις άτοπον απαγωγής ατομικά είναι τα ατυχήματα που δεν θεωρούνται συλλογικά)
→ ναυτικό ατύχημα (ορίζεται από την σύμβαση τι θεωρείται ναυτικό ατύχημα→ ναυάγιο, ανατροπή, σύγκρουση, έκρηξη, πυρκαγιά κλπ) περιοριστική απαρίθμηση αρθ.3 παρ.5

Με βάση το είδος της ζημίας→ Σωματικές βλάβες
→ Υλικές βλάβες

Πρόκειται για μια ευθύνη
Α) αναγκαστικού δικαίου
Β) ποσοτικώς περιορισμένη
Γ) υποχρεωτικά ασφαλίσιμη
Δ) από σύμβαση ή αδικοπραξία

Περίπτωση ατομικού ατυχήματος
Για σωματικές ζημίες→ ευθύνη υποκειμενική δηλ. μόνο από πταίσμα του μεταφορέα/ Άμυνα μεταφορέα → συντρέχον πταίσμα επιβάτη
Για υλικές ζημίες → ή υποκειμενική ευθύνη αν αποσκευές καμπίνας
Ή νόθος αντικειμενική για απλές αποσκευές

Περίπτωση ναυτικού ατυχήματος
Ευθύνη αντικειμενική του μεταφορέα και από προστιθέντες μέχρι 250.000 ΕΤΔ πέρα από αυτό νόθος αμτικειμενική
Για υλικές ζημίες→ νόθος αντικειμενική

Και στο ατομικό και στο ναυτικό ατύχημα θα πρέπει ο ζημιωθείς να αποδείξει ότι η ζημία επήλθε κατά το στάδιο εκτέλεσης της σύμβασης μεταφοράς και την έκταση της ζημίας

Υποχρεωτική Ασφάλιση αρθ $4^{α}$.
Αφορά πλοία νηολογούμενα σε συμβαλλόμενο κράτος με άδεια να μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες
Υπεύθυνος είναι μόνο ο πραγματικός μεταφορέας ως εκμεταλλευόμενος το πλοίο
Αφορά αξιώσεις μόνο από απώλεια ζωής και σωματικές βλάβες
Όριο είναι μέχρι 250.000 ΕΤΔ ανά επιβάτη και για κάθε επιμέρους ζημιογόνο περιστατικό
Συνοδεύεται με απεύθειας αξίωση αποζημίωσης προς τον ασφαλιστή του οποίου η ευθύνη ρυθμίζεται από τη ΔΣ και έτσι έχει όλες τις ενστάσεις του πραγματικού μεταφορέα
**Ο ασφαλιστής δεν μπορεί να αντιτάξει ενστάσεις από την ασφαλιστική σύμβαση**
Προστέθηκε με το Πρωτοκολλο 2002
Το πλοίο εφοδιάζεται με πιστοποιητικό που βεβαιώνει την τήρηση της υποχρέωσης.

Ατομικός περιορισμός (αρθ.7-8)

Και εδώ υπάρχει αυτή η εξαίρεση από την αρχή την πλήρους αποκατάστασης της ζημίας.

Παρεκκλίσεις από αυτό είναι:
- ✓ Υψηλότερα όρια για σωματικές βλάβες δυνάμει πρόβλεψης εθνικής ρύθμισης (άρθρο 7 παρ. 2)
- ✓ Υψηλότερα όρια δυνάμει συμφωνίας των μερών
- ✓ Απώλεια δικαιώματος περιορισμού λόγω **προσωπικής** ιδιαίτερα επίμεμπτης συμπεριφοράς (άρθρο 13)

**ΔΣ Λονδίνου (για τον συνολικό περιορισμό ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις) → LLMC 1976 και τέθηκε σε ισχύ 10 χρόνια αργότερα**

Πρόκειται για εξαίρεση από τον κανόνα της πλήρους αποκατάστασης της ζημίας και ευθύνης του οφειλέτη με όλη του την περιουσία.

Ο πλοιοκτήτης και τα εξομοιούμενα με αυτόν πρόσωπα δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους για το σύνολο των απαιτήσεων που προκύπτουν από το ίδιο περιστατικό θέτοντας στη διάθεση των δανειστών κατά κανόνα ένα προκαθορισμένο χρηματικό κεφάλαιο.

Απαλλάσσονται από κάθε άλλη υποχρέωση αποζημίωσης.

*Ατομικός περιορισμός*

- Αφορά σχέση μεταφορέα & αντισυμβαλλόμενου
- Χρονικά μεταγενέστερος
- Πρώτο επίπεδο
- Και σε άλλους τομείς μεταφοράς
- ΚΧΒ, Κανόνες Ρότερνταμ
- ΔΣ Αθηνών (μεταφορά επιβατών)

*Συνολικός περιορισμός*

- Χρονικά προγενέστερος από ατομικό
- Αφορά όλες τις αξιώσεις από το ίδιο περιστατικό
- Ενεργοποιείται σε δεύτερο επίπεδο
- ΜΟΝΟ για ναυτικές απαιτήσεις
- ΜΟΝΟ στο ναυτικό δίκαιο
- ΔΣ Λονδίνου 1976/1996/2015
- (LLMC)

Καταλαμβάνει απαιτήσεις από απώλεια ζωής/σωματικές βλάβες + υλικές ζημίες.
Μόνο για ναυτικές απαιτήσεις από το ίδιο συμβάν
Πρόκειται για ένα στεγανό σύστημα και είναι δύσκολη η ανατροπή του και γενικό.

Το πιο ισχυρό επιχείρημα για την ύπαρξη του είναι το επιχείρημα της ασφαλισιμότητας. Γιατί αν υπήρχε πλήρης αποκατάσταση της ζημίας τότε καμία ασφαλιστική δεν θα δεχόταν να αναλάβει αφού υπάρχουν αρκετοί κίνδυνοι από την εκμετάλλευση των πλοίων. Επομένως μόνο με εύλογο ασφάλιστρο θα δέχονταν να παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη. Η οποία είναι απαραίτητη για την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη.

Δικαιούμενα πρόσωπα
Πλοιοκτήτης→ κύριος, ναυλωτής, εφοπλιστής, διαχειριστής
Πρόσωπα παρέχοντα υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής
Πρόσωπα για τα οποία ευθύνονται οι παραπάνω (προστηθέντες πχ πλοίαρχος)
Ασφαλιστές→ στην ίδια έκταση με ασφαλισμένο

Επίκληση του περιορισμού δεν συνιστά αποδοχή της ευθύνης

Η έννοια του πλοίου δεν ορίζεται στη ΔΣ απλώς αναφέρεται σε θαλασσοπλοούν πλοίο
Έτσι εξαιρούνται τα αερόστρωμνα σκάφη και οι πλωτές εξέδρες

Απαιτήσεις που εξαιρούνται:
Θαλάσσια αρωγή και διάσωση
Ζημίες από ρύπανση πετρελαίου
Ζημίες από πυρηνική ενέργεια
Ζημίες από πυροκίνητο πλοίο
Ναυτεργατικές απαιτήσεις

Τα άρθρα 2 και 3 δεν έχουν μεταξύ τους σχέση κανόνα-εξαίρεσης

Με δύο κριτήρια μπορούν να υπολογιστούν τα όρια:
Με βάση την φύση της ζημίας
Α)Υλικές ζημίες
Β)Πρόσωπα που δεν είναι επιβάτες
Γ)Επιβάτες πλοίου

Με βάση την χωρητικότητα του πλοίου σε ΕΤΔ
Δηλ. κόρους επί ΕΤΔ

Αν πρόκειται για επιβάτες πλοίου υπολογίζουμε με τον επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών

Πώς ασκείται το δικαίωμα;
Δύο τρόποι:
Χωρίς σύσταση κεφαλαίου- opt out
Με σύσταση κεφαλαίου

Με σύσταση κεφαλαίου: είτε με κατάθεση ποσού, είτε με παροχή αποδεκτής και επαρκούς εγγύησης→ χωριστή περιουσία σκοπού
Η σύσταση κεφαλαίου ισχύει για όλους τους δικαιούχους (11 παρ.3)
Οιονεί συλλογική διαδικασία

Η ΔΣ δεν ρυθμίζει την διαδικασία αλλά αυτή ρυθμίζεται από την lex fori (ΚΙΝΔ 234-251)

- ✓ **Σύσταση κεφαλαίου**: άρθ. 13 §1 και 241 ν ΚΙΝΔ (να διαβαστεί)
- Παύση ατομικών διώξεων & έγερσης νέων αγωγών () – και κατά άλλου δικαιούχου
- Αποδέσμευση περιουσιακών στοιχείων – συγκέντρωση ευθύνης στο Κεφάλαιο
- Αδρανοποίηση προνομίων
- Τοκοφορία, πτώχευση

**Χωρίς σύσταση κεφαλαίου έχουμε άμεσο κατ'έκταση περιορισμό των ναυτικών απαιτήσεων όχι όμως και ικανοποίηση τους. Άρα δεν εμποδίζονται ατομικές διώξεις, ασφαλιστικά μέτρα, προνόμια.**

Έκπτωση από το δικαίωμα συνολικού περιορισμού έχουμε επί επίμεμπτης συμπεριφοράς του δικαιούχου. Προσωπική πράξη ή παράλειψη, με δόλο ή βαριά ενσυνείδητη αμέλεια και ενδεχόμενο δόλο.→ απεριόριστη ευθύνη

Το πταίσμα του πλοιάρχου δεν καταλογίζεται στον πλοιοκτήτη ως δικό του ΚΙΝΔ 231 παρ.3

Αυτό συνέβη και στον ατομικό περιορισμό με βάση την ΔΣ Αθηνών και στον ατομικό περιορισμό με βάση τους ΚΧΒ

## Ευθύνη από ρύπανση πετρελαίου

Εφαρμοστέο δίκαιο: CLC + IOPC Fund (Συμπληρωματικό Κεφάλαιο)

ΔΙΕΠΙΠΕΔΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

**αστική ευθύνη πλοιοκτήτη + χρηματοδότηση απο εισαγωγείς πετρελαίου**

***οι ορισμοί είναι και για τις δύο συμβάσεις οι ίδιοι**

***Δεν μπορεί να είναι κάποιος μέλος του κεφαλαίου αν δεν έχει κυρώσει την CLC και αντίστροφα**

Χαρακτηριστικά ευθύνης

Ευθύνη πλοιοκτήτη (δηλ. κυρίου του πλοίου)

Ευθύνη από διακινδύνευση (αντικειμενική)

Ευθύνη οριοθετημένη (μόνος υπόχρεος ο κύριος του πλοίου)

Ευθύνη περιορισμένη με βάση την χωρητικότητα

Υποχρεωτική ασφάλιση των εμπλεκόμενων πλοίων (κράτος σημαίας + κράτος λιμένος) – πιστοποιητικό ασφάλισης

Ευθεία αξίωση κατά ασφαλιστή

Άρα ευθύνεται μόνο ο κύριος του πλοίου και ΜΟΝΟ με τις διατάξεις της ΔΣ + υπάρχει βέβαια και η υποχρεωτική ασφάλιση

Ο κύριος του πλοίου είναι γενικά ευεύρετο πρόσωπο (νηολόγια)

- Δεν ευθύνονται (άρθ. III παρ. 4):
  - Προστηθέντες του πλοιοκτήτη ή των μελών του πληρώματος
  - Ο πλοηγός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που, αν και δεν ανήκει στο πλήρωμα, παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο
  - Οι ναυλωτές (ανεξαρτήτως μορφής ναύλωσης), διαχειριστής, εφοπλιστής
  - Ο θαλάσσιος αρωγός/διασώστης
  - Τα πρόσωπα που λαμβάνουν προληπτικά μέτρα
  - Οι προστηθέντες των ανωτέρω
- Εκτός αν επέδειξαν επίμεμπτη συμπεριφορά

Για ποιες ζημίες;

Ζημία προερχόμενη από πλοίο κατά την έννοια της ΔΣ + ζημία από ρύπανση (πετρελαϊκή)

**Ορισμός πλοίου (αρθ. 1 CLC)**

Δεξαμενόπλοιο (κατασκευαστικό κριτήριο)→ θεωρείται πλοίο γιατί έχει κατασκευαστεί για μεταφορά πετρελαίου χύμα ανεξάρτητα αν ενεργείται η πράξη μεταφοράς ή όχι

Πλοία μικρού φορτίου (λειτουργικό κριτήριο)→ πλοίο δηλ. ευθύνονται μόνο όταν μεταφέρει πετρέλαιο και κατά την διάρκεια κάθε ταξιδιού που ακολουθεί την μεταφορά. Εδώ υπάρχει δυνατότητα αποχαρακτηρισμού δηλ. εξαίρεσης από τον ορισμό του πλοίου αν αποδειχθεί ότι δεν υπάρχουν κατάλοιπα πετρελαίου χύμα από τη μεταφορά αυτή.

Το βάρος ισχυρισμού και αποδείξεως το φέρει ο πλοιοκτήτης.

Ζημία:

1)**Η ζημία πρέπει να είναι εκτός πλοίου από διαφυγή ή εκροή πετρελαίου**

Εμμένοντος ορυκτού πετρελαίου (ιδίως αργού) οπουδήποτε και αν επέλθει (θετική ζημία)

2)**Περιβαλλοντική ζημία** (με στενή έννοια)→ Απώλεια κέρδους από υποβάθμιση (διαφυγόντα κέρδη) + δαπάνες εύλογων μέτρων αποκατάστασης (περαιτέρω ζημία από προληπτικά μέτρα)

**Αιτιώδης συνάφεια** μεταξύ ατυχήματος και ζημίας.

**Δεν καλύπτεται η ηθική ζημία (αμιγώς οικονομική)**

Η ευθύνη δεν είναι απεριόριστη αλλά υπάρχουν όρια

**Απαιτείται σύσταση κεφαλαίου → περιουσία σκοπού**

Ανώτατο όριο ευθύνης του κυρίου του πλοίου είναι 89,77 εκ. SDR (ΕΤΔ)

***Έκπτωση από αυτόν τον περιορισμό είναι αν η ζημία οφείλεται σε προσωπική πράξη ή παράλειψη μεταφορέα με πρόθεση ή βαριά ενσυνείδητη αμέλεια. Αυτό το ξαναείδαμε στον ατομικό περιορισμό ΚΧΒ, στον ατομικό περιορισμό της ΔΣ Αθηνών και στον συνολικό περιορισμό LLMC**

**Υποχρεωτική ασφάλιση**

Είναι υποχρέωση του πλοιοκτήτη να έχει πιστοποιητικό ασφάλισης για πλοία που μπορούν να μεταφέρουν πετρέλαιο άνω των 2000 τόνων.

Υπάρχει λοιπόν ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή, ο οποίος έχει αυτοτελές δικαίωμα περιορισμού.

Μπορεί επίσης να προβάλλει τις ενστάσεις του πλοιοκτήτη

*Απαλλάσσεται αν ο πλοιοκτήτης ενήργησε με δόλο

*Δεν μπορεί να επικαλεστεί ενστάσεις από την σύμβαση ασφάλισης ούτε πτώχευση πλοιοκτήτη

- ● Η εξαίρεση που εισάγει η ΔΣ Ευθύνης 1992 δεν εξαρτάται από την κύρωση ή μη της σύμβασης από τα συμβαλλόμενα κράτη, αρκεί η εξεταζόμενη απαίτηση να συνιστά ζημία από ρύπανση πετρελαίου με την έννοια της ΔΣ Ευθύνης, αν δεν έχει χωρέσει κύρωση η απαίτηση θα καθίσταται απεριόριστη.

**Αν η ζημία υπερβαίνει το παραπάνω όριο→ IOPC FUND (Συμπληρωματικό Κεφάλαιο)**

Όριο είναι 203 εκ ΕΤΔ και σε κάθε περίπτωση 300.740.000 ΕΤΔ αρθ.4 παρ. 4

Στο συμπληρωματικό κεφάλαιο είναι προαιρετική η συμμετοχή

ΗΠΑ έχει δική της συνθήκη OPA 1990

Για την IOPC FUND υπάρχει μηχανισμός αναπροσαρμογής ποσοτικών ορίων.

**Διεθνές Κεφάλαιο** → Είναι ένας διεθνής οργανισμός με έδρα το Λονδίνο που χρηματοδοτείται από τους εισαγωγείς πετρελαίου. Αρχικές ή ετήσιες εισφορές

Τα συμβαλλόμενα κράτη δεν είναι υπόχρεα προς συνεισφορά απλώς καταγράφουν ποσότητες και εισαγωγείς

Αποζημιώνει όταν ο ζημιωθείς από ρύπανση δεν λαμβάνει αρκετή αποζημίωση

- ✓ α) η ζημία του υπερβαίνει το όριο του πρώτου επιπέδου (συμπληρωματική παρέμβαση)
- ✓ β) συντρέχει λόγος απαλλαγής του πλοιοκτήτη (υποκατάσταση)
- ✓ γ) ο πλοιοκτήτης/ασφαλιστής είναι αφερέγγυος ή η ασφαλιστική του κάλυψη δεν καλύπτει τις απαιτήσεις ή είναι ανεπαρκής (το ΔΚ ενεργεί ως εγγυητής)

Σε τι διαφέρει η σύμβαση του Λονδίνου από την CLC ?

Η ΔΣ Λονδίνου δεν ρυθμίζει ζητήματα ευθύνης ( διατρέχουμε σε εκάστοτε εθνικό δίκαιο) αλλά ρυθμίζει μόνο τον συνολικό περιορισμό + γενική ρύθμιση ενώ η CLC αποτελεί ειδική ρύθμιση που ρυθμίζει τα πάντα (ευθύνη, ποσό, περιορισμός)

→ η CLC απαιτεί σύσταση κεφαλαίου υποχρεωτικά ενώ η ΔΣ Λονδίνου προβλέπεται και η χωρίς σύσταση κεφαλαίου

> Το διεθνές κεφάλαιο έχει αυτοτελή κριτήρια αποζημίωσης.

Το Διεθνές Κεφάλαιο έχει διαμορφώσει κριτήρια αξιολόγησης των υποβαλλόμενων απαιτήσεων για λόγους διαφάνειας και διευκόλυνσης των ζημιωθέντων. Αποτελούν κατ' ουσιάν εξειδίκευση της **αρχής της αιτιώδους συνάφειας** και της **αρχής της αναλογικότητας**.
Πρόκειται για κατευθυντήριες γραμμές με χαρακτήρα ήπιου δικαίου (soft law) και αυτοδέσμευσης.

Υπάρχει δηλαδή αρχικά ένας εξωδικαστικός διακανονισμός μεταξύ του Διεθνούς Κεφαλαίου και του ζημιωθέντος με βάση τα κριτήρια αποζημίωσης και αν δεν τα βρουν ανατρέχουν στα δικαστήρια.

> *Τα εθνικά δικαστήρια δεν δεσμεύονται από τα κριτήρια που έχει εκπονήσει το Κεφάλαιο αλλά λαμβάνονται υπόψη.

Το Κεφάλαιο κρίνει ανάλογα με την εύλογη εγγύτητα μεταξύ του ζημιογόνου γεγονότος και της ζημίας, την οποία εξειδικεύει με τα ακόλουθα επί μέρους κριτήρια:

I. τη γεωγραφική εγγύτητα μεταξύ της δραστηριότητας του ζημιωθέντος και της μόλυνσης,
II. το βαθμό εξάρτησης του ζημιωθέντος από την πληγείσα πηγή,
III. την ύπαρξη εναλλακτικών δυνατοτήτων προμήθειας ή δραστηριοποίησης και
IV. το βαθμό ένταξης του ζημιωθέντος στην οικονομική ζωή της πληγείσας περιοχής·

**Συνεκτιμάται επίσης κατά πόσο ο ζημιωθείς έλαβε μέτρα για τον περιορισμό της ζημίας.**

Έτσι οι ζημιωθέντες χωρίζονται σε πρώτου βαθμού (κατά κανόνα αποζημιώνονται) και δεύτερου βαθμού (κατά κανόνα αποκλείονται) είναι αυτοί που συνδέονται συμβατικά με τους προηγούμενους.

Η CLC περιλαμβάνει τις ζημίες που προσβάλλουν ιδιωτικά έννομα αγαθά και όχι το δημόσιο έννομο αγαθό περιβάλλοντος αυτό καθεαυτό. Για να αποζημιωθεί προληπτικό μέτρο θα πρέπει να υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των δαπανών που έγιναν για αυτό το συγκεκριμένο γεγονός από το οποίο προκλήθηκε η ζημία. Η ζημία λοιπόν πρέπει να είναι συγκεκριμένη και ορισμένη.