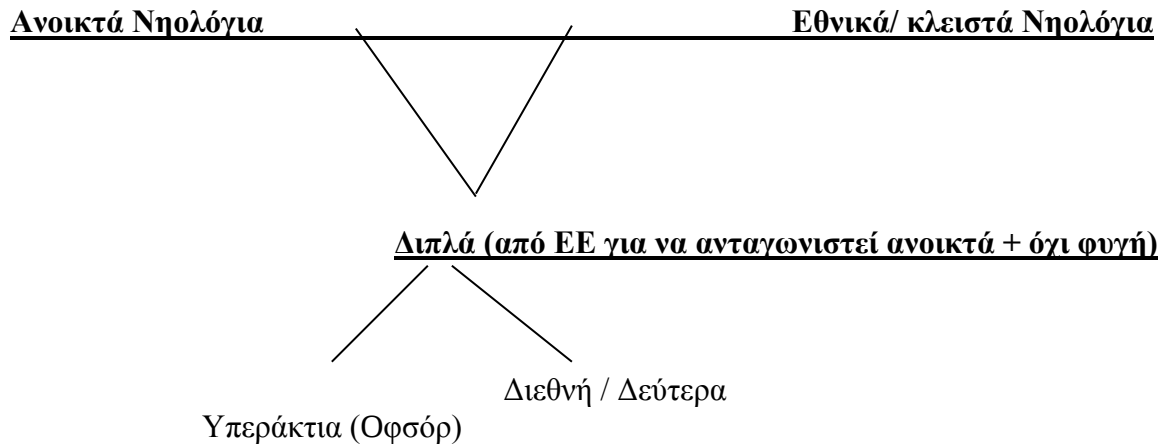


ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Εαρινό Εξάμηνο 2014



ΑΝΟΙΚΤΑ

- > ευνοϊκότερη φορολογία
- > δεν απαιτείται ουσιαστικός δεσμός για τη νηολόγηση
- > φ.π / ν.π δεν απαιτείται να είναι υπήκοος της χώρας νηολόγησης
- > χαλαρές και ασαφείς απαιτήσεις εγγραφής
- > χαλαρός έως ανύπαρκτος έλεγχος σε θέματα ασφαλείας, περιβάλλοντος και απασχόλησης
- > ελεύθερη επάνδρωση με πλήρωμα άλλης εθνικότητας + απαλλαγή από υποχρέωση κοινωνικής ασφάλισης του πληρώματος και τήρηση συλλογικών συμβάσεων.
- > λιγότερες και χαλαρότητες επιθεωρήσεις
- > άμεση χορήγηση πιστοποιητικού νηολόγησης
- > ευελιξία ως προς την ηλικία και χωρητικότητα του πλοίου
- > για κράτη νηολόγησης : αυξάνουν το στόλο τους

Μειονεκτήματα για πλοιοκτήτες:

- μεγαλύτερες ελλείψεις, ελέγχων κρατήσεων στους λιμένες
- υψηλό κόστος ασφάλισης πλοίου

Μειονεκτήματα για περιβάλλον

- ναυτικά ατυχήματα -> prestige
- θαλάσσια ρύπανση
- υποβαθμισμένα πλοία

Μειονεκτήματα για ναυτικούς

- χαμηλοί μισθοί
- υποβαθμισμένες συνθήκες -> ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, καθαρό νερό φαγητό κλπ

Μειονεκτήματα για το διεθνή θαλάσσια χώρο:

- νόθευση όρων ανταγωνισμού

- άγρα σημαίας
- ενίσχυση παράνομου εμπορίου

ΥΠΕΡΑΚΤΙΑ (ΟΦΣΟΡ)

- ύψωση εθνικής σημαίας και μερική απόλαυση πλεονεκτημάτων ανοικτού νηολογίου
- φορολογικά προνόμια
- ελευθερία επιλογής πληρώματος ανεξαρτήτως εθνικότητας
- χαμηλόμισθα πληρώματα
- λιγότερες τακτικές επιθεωρήσεις

ΔΙΕΘΝΗ/ ΔΕΥΤΕΡΑ

- Δεύτερα εθνικά νηολόγια που επιτρέπουν στα πλοία να φέρουν τη σημαία του εθνικού νηολογίου
- βρίσκονται στην εδαφική περιοχή του κράτους π τα δημιουργήσε
- χαμηλόμισθα πληρώματα
- ευνοϊκή φορολογία
- ΑΛΛΑ ΥΨΗΛΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΙΘΑΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ!!
- ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΕΡΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΕΓΧΩΡΙΟΥΣ Ή ΕΝΩΣΙΑΚΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
- ελεύθερη εγγραφή όλων των τύπων πλοίων
- δυνατή η νηολόγηση γυμνού σκάφους
- ίδιες εισφορές με πλοία εγγεγραμμένα σε εθνικά νηολόγια -> φόρος χωρητικότητας

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

- κεφαλαιουχική
- νομική προσωπικότητα
- εμπορική κατά το τυπικό σύστημα
- αποκλειστικά ναυτικός σκοπός : κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση
- έγγραφος τύπος : ιδιωτικό συμφωνητικό
- συστατική δημοσιότητα : Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών
- συμμετοχή σε άλλες ναυτικές εταιρείες των μελών ΔΣ
- σύσταση με 5000 ευρώ

Διαφορές με ΑΕ:

1. ΝΕ 5000 αρχικό κεφάλαιο =/ ΑΕ 60 000
2. ΝΕ συμμετοχή μελών ΔΣ και σε άλλες ΝΕ =/ ΑΕ υποχρέωση πίστης
3. ΝΕ καταχώρηση στο ΜΝΕ =/ ΑΕ στο ΓΕΜΗ
4. ΝΕ : μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες μετοχές =/ συμβολαιογραφικός τύπος
=> ευελιξία, ταχύτητα, ελαστικότητα

Για εισηγμένες στο ΧΑ: δεν έχει ακόμα εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα το οποίο θα όριζε τις ειδικότερες προϋποθέσεις εισαγωγής

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Προϋποθέσεις:

1. αλλοδαπή εταιρεία
2. πλοία χωρητικότητας άνω των 1500 κόρων
3. εξυπηρέτηση κατά 50% και άνω ελληνικών συμφερόντων -> πιστοποίηση από Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
4. εγκριτική πράξη από τη διοίκηση (υπουργική απόφαση) -> με αυξημένη τυπική δύναμη, ανέκκλητη, τροποποίηση μόνο ευνοϊκή, δημοσίευση στην ΕτΚ
5. εγγραφή στο νηολόγιο

Πλεονεκτήματα

- Ελευθερία πώλησης και υποθήκευσης χωρίς άδεια Διοίκησης (περ.α)
- Ελευθερία διάθεσης αντίτιμου πώλησης/υποθήκευσης/ασφάλιστικής αποζημίωσης (περ.β)
- Ελευθερία διαχείρισης εσόδων χωρίς περιορισμούς (περ. γ)
- **Περιορισμός εισφορών NAT (περ.δ)**
- **Υπαγωγή σε Διαιτησία (περ.η)**
- Άλλοι όροι σχετικοί με το σκοπό του νόμου (περ.θ)
- **Φορολογικές διευκολύνσεις(ακόμα ευνοϊκότερο το tonnage tax system) (αρ.13§2)**
- **Ευχέρεια ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών σε μεγαλύτερο ποσοστό (αρ.7)**
- **Εξαίρεση από αναγκαστικές απαλλοτριώσεις (αρ.11)**
- Καθορισμός αποζημίωσης σε περίπτωση επίταξης (αρ.13 §2 περ.ζ)
- Ίση μεταχείριση με τις εγχώριες επιχειρήσεις(αρ.10)
- Δυνατότητα έκφρασης της αξίας των εισαγομένων κεφαλαίων σε ξένο νόμισμα (αρ.9)
- Έλεγχος προδιαγραφών από αναγνωρισμένους νηογνώμονες.

Σύγκριση με διπλά νηολόγια

Διπλά νηολόγια

- ⊙ Δικαίωμα ύψωσης εθνικής σημαίας κράτους
- ⊙ Μείωση λειτουργικού κόστους (ετήσιες συνδρομές, ευνοϊκότερες οικονομικές συνθήκες)
- ⊙ Ευνοϊκότερη φορολογία
- ⊙ Ελεύθερη επιλογή πληρώματος

Κεφάλαια εξωτερικού

- ⊙ Νηολόγηση πλοίων ως ελληνικών → ύψωση ελληνικής σημαίας
- ⊙ Οικονομικοί όροι → ρύθμιση από την εγκριτική πράξη
- ⊙ Φορολογικές διευκολύνσεις
- ⊙ Ευνοϊκότερη επιλογή πληρώματος -> μπορεί να πληρώνει με τους μισθολογικούς όρους του κράτους προέλευσης του ναυτικού => πιο χαμηλοί μισθοί. Δεν αντίκειται αυτό στην αρχή της ισότητας και αρχή της εδαφικότητας;; ναι αλλά το Σ 107 ως

ειδική διάταξη υπερισχύει. + αλλοδαποί ναυτικοί που είχαν ναυτολογηθεί πριν τη δημοσίευση των εγκριτικών πράξεων με τον όρο για αλλοδαπούς ναυτικούς τους καταλαμβάνει;; έχει αναδρομική ισχύ η εγκριτική πράξη; ΑΠ: αναδρομικότητα του όρου 8^E μόνο για το διάστημα από τη δημοσίευσή του και μετά.

ΜΟΝΟΒΑΠΟΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Χαρακτηριστικά

1. Ξεχωριστή νομική προσωπικότητα.
2. Περιορισμός ευθύνης μετόχων.
3. Μεταβίβαση πλοίου μέσω μεταβίβασης μετοχών.
4. Μονοπρόσωπη Εταιρεία (*one-man company*) με ένα μόνο περιουσιακό στοιχείο (*single asset company*).
5. Οριζόντια ή κάθετη διάρθρωση.

Πλεονεκτήματα

- * Περιορισμός ευθύνης μετόχου (αρχή του χωρισμού)
- * Διάχυση του επιχειρηματικού κινδύνου μεταξύ πλειόνων εταιριών.
- * Μετακύλιση του επιχειρηματικού ρίσκου από μετόχους στους δανειστές.
- * Προστασία της “sister ship company” - όχι συντηρητική κατάσχεση (1952 Arrest Convention).
- * Ευκολότερη συγκέντρωση κεφαλαίων-χρηματοδότηση.
- * Εύκολη και γρήγορη εκτέλεση αποφάσεων
- * Ευκολότερη η αλλαγή νηολογίου.
- * Εύκολη η μεταβίβαση του πλοίου μέσω της μεταβίβασης των μετοχών.

Μειονεκτήματα

- * Απώλεια πλοίου (μοναδικό περιουσιακό στοιχείο) -> μηδενική ικανοποίηση δανειστών.
- * Επιπτώσεις από την εγγραφή σε ανοιχτά νηολόγια.

Δεν με ενοχλεί η μονοβάπορη γιατί προστατεύεται συνταγματικά με το θεσμό της ελεύθερης οικονομικής ανάπτυξης + αποτελεί ιδιαίτερη μορφή νομικής προσωπικότητας. Αλλά με ενοχλεί όταν γίνεται κατάχρηση θεσμού.

Άρση αρχής αυτοτέλειας του νπ της εταιρείας => όταν κατάχρηση θεσμού -> ΑΠ 2/2013 : όταν ο θεσμός χρησιμοποιείται για να νομιμοποιηθεί αποτέλεσμα αντίθετο προς τους κανόνες της καλής πίστης :

- καταστρατήγηση νόμου
 - πρόκληση δόλου ή ζημίας σε τρίτο -> αδικοπρακτική ευθύνη
 - για να αποφευχθεί η εκπλήρωση εταιρικών/ατομικών υποχρεώσεων
- > κριτήρια ενδεικτικά κατάχρησης θεσμού:

1. ανεπαρκής χρηματοδότηση εταιρείας
2. σύγχυση εταιρικής με ατομική περιουσία
3. όχι καλή οργάνωση της εταιρείας
4. ο μέτοχος συναλλάσσεται με τρίτους για δικό του όφελος

ΕΥΘΥΝΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ

-> ευθύνη προσωπική: ευθύνεται με όλη την περιουσία του και ανεπιόριστα

-> ευθύνεται για τις πράξεις που συνοδεύονται με τον εφοπλισμό:

1. Για την εκπλήρωση υποχρεώσεων από τις συμβάσεις που συνάπτει ο ίδιος ή ειδικά εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος(διαχειριστής πλοίου, ναυτικός πράκτορας, μεσίτης ασφαλειών ή ναυλώσεων) ΕΝΔΟΣΥΜΒΑΤΙΚΑ σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις.
2. Για την εκπλήρωση υποχρεώσεων από τις δικαιοπραξίες και αδικοπραξίες κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του πλοιάρχου, πληρώματος, πλοηγού, που ενεργούν ως βοηθοί εκπλήρωσης ή προστεθέντες του εφοπλιστή.(αναλογικά αρ.84 ΚΙΝΔ ΕΝΔΟΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΔΙΚΟΠΡΑΚΤΙΚΑ)

-> Αυτοτελής – μη επικουρική: οι δανειστές δεν χρειάζεται να στραφούν και κατά του κυρίου αλλά μπορούν να στραφούν αποκλειστικά κατά του εφοπλιστή (τους συμφέρει γιατί η ευθύνη του εφοπλιστή είναι ανεπιόριστη ενώ του κυρίου είναι περιορισμένη)

ΕΥΘΥΝΗ ΚΥΡΙΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΙ ΣΑΝ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗ (ΚΡΑΤΟΥΣΑ ΑΠΟΨΗ)

- ο κύριος του πλοίου ευθύνεται για τις απαιτήσεις που πηγάζουν από την εκμετάλλευση του πλοίου από τον εφοπλιστή => οι δανειστές των απαιτήσεων μπορούν να στραφούν για την ικανοποίησή τους, όχι μόνο κατά του εφοπλιστή, αλλά και κατά του κυρίου.
- Η ευθύνη του κυρίου του πλοίου δημιουργείται επί τη βάσει του δικαιώματος κυριότητας επί του πλοίου.
- Ενώ ο εφοπλιστής ευθύνεται ανεπιόριστα με υπέγγυα την περιουσία του (προσωπική ευθύνη), ο κύριος ευθύνεται με υπέγγυο μόνο το πλοίο (μη προσωπικός οφειλέτης αλλά **πραγματοπαγής ευθύνη, μη ενοχική**) -> αντικειμενικός περιορισμός με όριο το πλοίο.
- **Αυτοτελής – μη επικουρική**: οι δανειστές δεν χρειάζεται να στραφούν και κατά του εφοπλιστή αλλά μπορούν να στραφούν αποκλειστικά κατά του κυρίου (απλώς δεν τους συμφέρει γιατί η ευθύνη του κυρίου είναι περιορισμένη)
- Στην έννοια του πλοίου συμπεριλαμβάνονται και τα συστατικά και παραρτήματα αυτού.
- Το αν μια απαίτηση απορρέει από τον εφοπλισμό κρίνεται από τα ad hoc πραγματικά περιστατικά.
- Αν υπάρχουν συγκύριοι, ευθύνονται διαιρετά με την ιδανική μερίδα τους στο πλοίο(αρ.24 ΚΙΝΔ)
- Δικαίωμα αναγωγής του κυρίου κατά του εφοπλιστή εφόσον ο πρώτος ικανοποίησε τις αξιώσεις των δανειστών
- Ξεχωριστή αγωγή κατά του κυρίου του πλοίου + ξεχωριστός εκτελεστός τίτλος κατά κυρίου λόγω μη παθητικής εις ολόκληρον ενοχής με εφοπλιστή

- Ευθύνη πρόσθετη

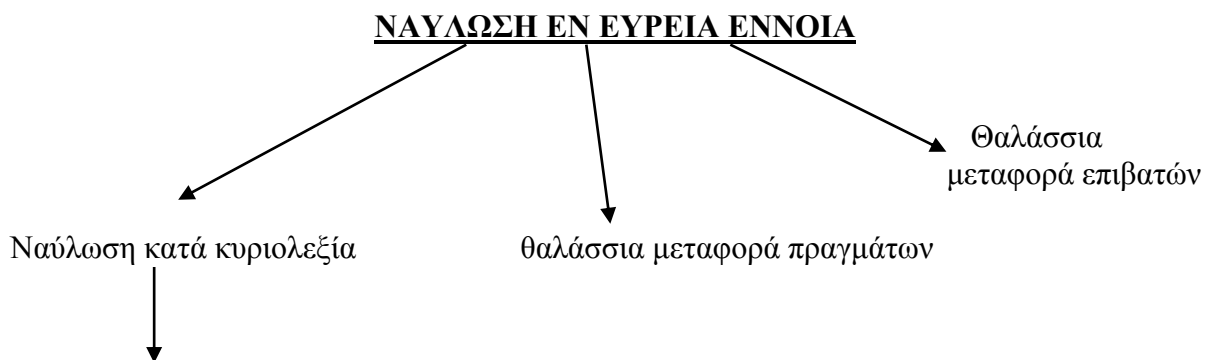
(Μη κρατούσα άποψη)

- Προσωπική ευθύνη : ενοχικός χαρακτήρας, συνδέεται προσωπικά με εφοπλιστές
- Παράλληλη ευθύνη με εφοπλιστή
- Ενοχή εις ολόκληρον : ενέχεται για το σύνολο των απαιτήσεων του εφοπλισμού
- Δικαίωμα αναγωγής
- Ο εκτελεστός τίτλος κατά του εφοπλιστή αρκεί και στρέφεται και κατά του κυρίου του πλοίου + όχι νέα έγερση αγωγής κατά του πλοίου λόγω ενοχικής ευθύνης μαζί με τον εφοπλιστή
- Ευθύνη παρεπόμενη
- Σε περίπτωση μεταβίβασης του πλοίου οι δανειστές μπορούν κατ'εξαιρεση να στραφούν κατά του πρώην κυρίου και κατά ειδικού διαδόχου:

1. εικονική / καταδολιευτική των συμφερόντων των δανειστών μεταβίβαση κατά ΑΚ 138, ΑΚ 939

2. απαιτήσεις δανειστών από ναυτικά προνόμια

3. ΑΚ 479 μεταβίβαση επιχείρησης: ο ειδικός διάδοχος ευθύνεται στο μέτρο και στο βαθμό των μεταβιβασθέντων στοιχείων => δυσχερής η προστασία καλόπιστων τρίτων.



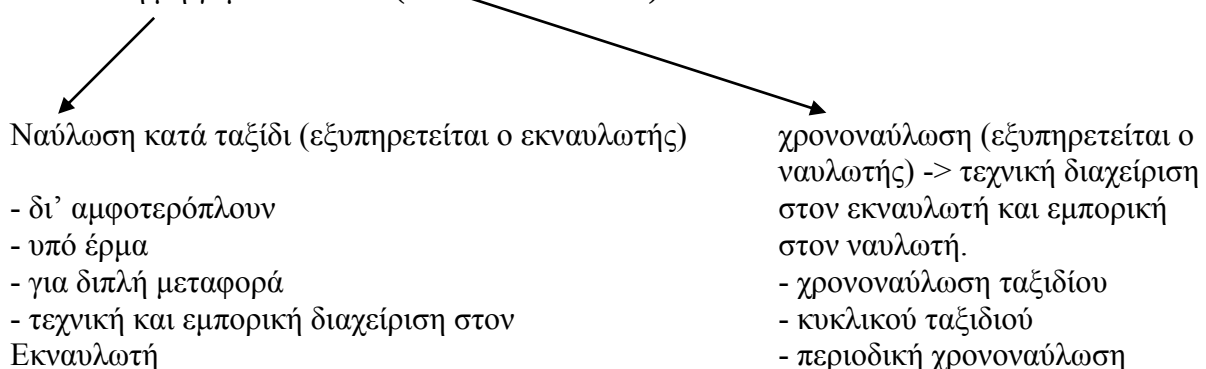
Διακρίσεις:

A: Βάσει χωρητικότητας που διατίθεται:

- ολική ναύλωση (whole charter)
- μερική ναύλωση (space charter)

B. Βάσει εμπορικής λειτουργία πλοίου

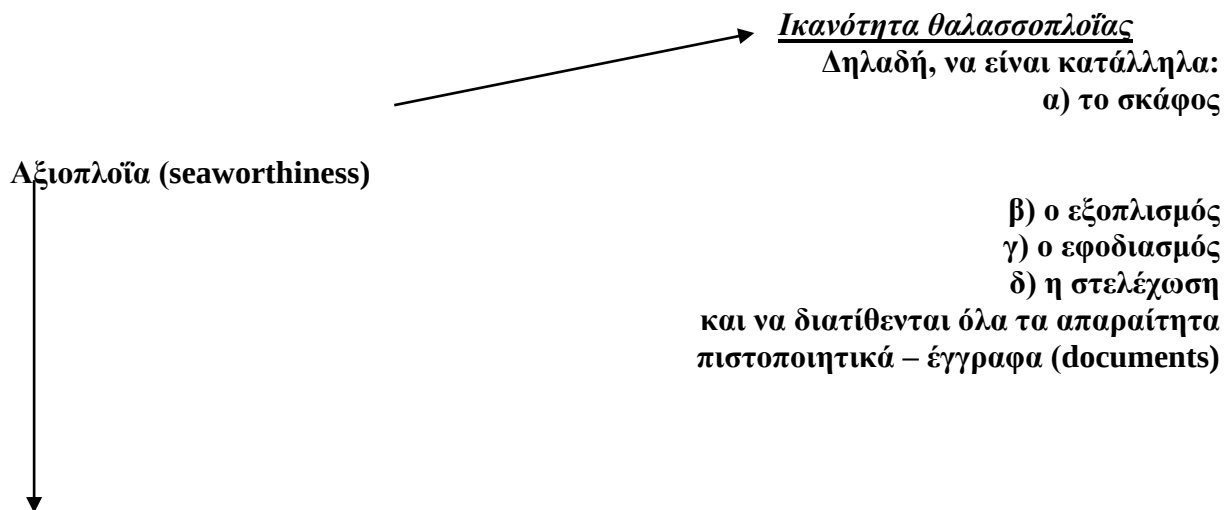
- μίσθωση γυμνού πλοίου (demise charter) -> μεγαλύτερη εκμετάλλευση
- ναύλωση μη γυμνού πλοίου (non demise charter)



A) Υποχρεώσεις του χρονοεκναυλωτή (Owner's obligations):

❖ Πριν τη ναύλωση:

- 1) Το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο (seaworthy) (άρθρο 111 ΚΙΝΔ, clause 3).
- 2) Ο εκναυλωτής πρέπει να παραδώσει το πλοίο που έχει συμφωνηθεί (άρθρο 113 ΚΙΝΔ), (εξαίρεση: ρήτρα υποκατάστασης).
- 3) Το πλοίο πρέπει να έρθει στον τόπο φόρτωσης κατά τη συμφωνηθείσα χρονική στιγμή (άρθρο 112 ΚΙΝΔ, clause 1).
- 4) Το πλοίο πρέπει να φορτώσει.
- 5) Το πλοίο πρέπει να φύγει άμεσα.



Ικανότητα διατήρησης του συγκεκριμένου φορτίου

❖ Κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, ο εκναυλωτής υποχρεούται (clause 3):

- 1) να διατηρεί το πλοίο αξιόπλοο καθ' όλη τη διάρκεια της ναύλωσης και να το συντηρεί επαρκώς (maintenance) (clause 3: '...maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service'),
- 2) να διατηρεί την ασφάλιση, αλλά και την κλάση του πλοίου,
- 3) να πληρώνει τους μισθούς του πλοιάρχου και του πληρώματος και να τους διατρέφει,
- 4) να πληρώνει τις δαπάνες για το συνεχή εφοδιασμό και εξοπλισμό του πλοίου.

❖ Μετά τη λήξη της ναύλωσης:

ο εκναυλωτής υποχρεούται να πληρώσει τα καύσιμα που βρίσκονται μέσα στο πλοίο κατά την επαναπαραδόσή του (clause 5).

B) Υποχρεώσεις χρονοναυλωτή (Charterer's Obligations):

❖ Κατά τη διάρκεια της ναύλωσης, ο ναυλωτής :

- 1) Υποχρεούται να καταβάλλει τον ναύλο στον εκναυλωτή (άρθρο 149 ΚΙΝΔ, clause 6).
- 2) Φέρει τις δαπάνες που δημιουργούνται από τη χρήση του πλοίου (π.χ. λιμενικά και τελωνειακά τέλη) (clause 4).
- 3) Φέρει τη δαπάνη για τα καύσιμα (clause 5).
Αυτό συνεπάγεται δύο ειδικότερες υποχρεώσεις:
 - α) μέτρηση και καταγραφή των καυσίμων στην αρχή και στο τέλος της ναύλωσης,
 - β) απαγόρευση χρήσης κακής ποιότητας καυσίμων.
- 4) Υποχρεούται να χρησιμοποιεί μόνο ασφαλείς λιμένες (clause 2).
- 5) Υποχρεούται να καταβάλλει τις υπερωρίες του πλοιάρχου και του πληρώματος (clause 16).

❖ Μετά τη λήξη της ναύλωσης, ο ναυλωτής :

Υποχρεούται να επαναπαραδώσει το πλοίο στον εκναυλωτή κατά τον χρόνο και στην περιοχή που έχει προκαθορισθεί, στην κατάσταση που το παρέλαβε (clause 7: *'in the same good order as when delivered to the Charterers'*).

Ευθύνες και απαλλαγή εκναυλωτή και ναυλωτή (χρονοναύλωση)

Εκναυλωτής:

- ΚΙΝΔ (άρθρα 134-148) – κανόνες αναγκαστικού δικαίου
- Ευθύνεται για :
- Τις ζημίες που προκάλεσε στο ναυλωτή εξαιτίας της ακαταλληλότητας του πλοίου που του διέθεσε (διότι διατηρεί τη ναυτική διαχείριση του πλοίου)
- **Την καθυστέρηση στην παράδοση του πλοίου**
- Την ζημία, απώλεια ή καταστροφή μέρους ή όλου του φορτίου υπό την προϋπόθεση ότι προέρχεται από σφάλμα του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή

Ναυλωτής:

- ΚΙΝΔ (άρθρα 149-167)- κανόνες ενδοτικού δικαίου
- Ευθύνεται για :
- Την απώλεια ή καταστροφή του φορτίου εφόσον ήταν ήδη ελαττωματικό
- Για την ζημία που προκλήθηκε από ακαταλληλότητα των καυσίμων
- Για οποιαδήποτε βλάβη προκάλεσε στο πλοίο κατά την εμπορική χρήση του
- Ρήτρα απαλλαγής : τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν δικαίωμα ακύρωσης ναυλοσυμφώνου
- Π.χ. φυσικές καταστροφές (Act of God), κράτηση του πληρώματος από κυβερνητικές αρχές, αναγκαία αποβίβαση αρρώστων, ανεφοδιασμός

ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ – ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ (Baltime)

- Ο εκναυλωτής θέτει στην διάθεση του ναυλωτή το πλοίο για συμφωνημένη χρονική περίοδο
- Ο εκναυλωτής είναι υπεύθυνος για την τεχνική/ναυτική διαχείριση του πλοίου. Ο ναυλωτής έχει την εμπορική διαχείριση και είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των καυσίμων (*bunkers*).
- Ο ναυλωτής πληρώνει *hire*, ανάλογα με τον χρόνο χρήσης του πλοίου. Υπάρχει ρήτρα για την διακοπή του ναύλου σε συγκεκριμένες περιπτώσεις (*off hire clause*).
- Ρήτρες καθορισμού εμπορικών ορίων (*trading limits*) και εξαιρούμενων φορτίων (*cargo exclusions*)
- Ρήτρα ασφαλούς λιμένος (*Safe ports/berths clause*)
- Ο χρόνος τρέχει σε βάρος του ναυλωτή. Καθορίζεται η διάρκεια του ταξιδιού (*Duration*). Δυνατότητα παράτασης της διάρκειας. Καθορισμός της παράδοσης (*delivery*) και της επαναπαράδοσης (*redelivery*) του πλοίου σε συμφωνημένη χρονική περίοδο και περιοχή.
- Ο πλοίαρχος υποχρεώνεται να ακολουθεί τόσο τις οδηγίες του εκναυλωτή, όσο και του ναυλωτή. Έχει δύο εντολές. Είναι δυνατόν να μην συμμορφωθεί στις οδηγίες του ναυλωτή, εάν διαφωνεί ο εκναυλωτής.
- Η ευθύνη των μερών διέπεται από την συμφωνία που περιέχεται στο ναυλοσύμφωνο. Κυρίως, στον εκναυλωτή από την τεχνική διαχείριση και στον ναυλωτή από την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου.
- Η φόρτωση και η εκφόρτωση γίνονται με ευθύνη και έξοδα του ναυλωτή, αφού διαθέτει την εμπορική διαχείριση.

ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ (Gencon)

- Ο εκναυλωτής συμφωνεί να διαθέσει το πλοίο στον ναυλωτή για ένα ή περισσότερα συγκεκριμένα ταξίδια
- Ο εκναυλωτής έχει τον πλήρη έλεγχο του πλοίου, τεχνική και εμπορική διαχείριση.
- Ο ναυλωτής πληρώνει *freight*, ανάλογα με την χωρητικότητα του πλοίου ή το βάρος και τον όγκο του φορτίου.
- Ο ναυλωτής πρέπει να συγκεκριμενοποιήσει το είδος και την ποσότητα του φορτίου (*cargo clauses*) Δεν υπάρχουν ρήτρες αποκλεισμού φορτίων ή αγορών.
- Το ταξίδι είναι προκαθορισμένο και δεν υπάρχει η ανάγκη της ρήτρας ασφαλούς λιμένος.
- Ο χρόνος τρέχει σε βάρος του εκναυλωτή. Σημαντικός όρος είναι η επιστολή της ετοιμότητας (*notice of readiness*) . Θεσμοί αναμονής (*laytime*) , υπεραναμονής (*demurrage*) και ανθυπερμονής.
- Ο πλοίαρχος είναι προστηθείς/βοηθός εκπλήρωσης του εκναυλωτή και υπακούει μόνο εκείνον.
- Ο εκναυλωτής έχει την αποκλειστική ευθύνη για την εκτέλεση όλου του ταξιδιού. Άφθονες ρήτρες για τον περιορισμό ή την απαλλαγή της ευθύνης για πταίσματα του ιδίου ή των προστηθέντων του.
- Φόρτωση και εκφόρτωση γίνονται συνήθως με έξοδα και ευθύνη του ναυλωτή. Μπορούν, όμως, να συμφωνηθούν *gross terms* (μικτοί όροι) ή *fio* (*free in-out*)

Η ΕΥΘΥΝΗ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ ΟΡΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΙΝΔ!!! :

1. ζημίες που προκάλεσε στο ναυλωτή εξαιτίας ακαταλληλότητας του πλοίου
2. καθυστέρηση παράδοσης πλοίου
3. ζημία απώλεια ή καταστροφή μέρους ή όλου του φορτίου υπό την προϋπόθεση ότι προέρχεται από σφάλμα πλοιοκτήτη ή διαχειριστή

Ευθύνη Ναυλωτή

1. απώλεια καταστροφή ήδη ελαττωματικού φορτίου
2. ζημία από ακαταλληλότητα καυσίμων
3. οποιαδήποτε βλάβη στο πλοίο από εμπορική του χρήση.

Υποχρεώσεις ναυλωτή

- καταβολή ναύλου
- δαπάνες από χρήση του πλοίου πχ λιμενικά τέλη
- δαπάνη για καύσιμα
- μόνο ασφαλείς λιμένες
- υπερωρίες πλοίαρχου + πληρώματος

ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ -> ΧΑΓΗ ΒΙΣΜΠΥ : ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΦΟΡΤΩΤΙΚΕΣ.

Για ενεργοποίησή του: 1. έκδοση φορτωτικής 2. στοιχείο αλλοδαπότητας (στην Ελλάδα και εσωτερικές μεταφορές) 3. ρήτρα Παραμαουντ.

Και για τα πλωτά ναυπηγήματα

-> ρύθμιση μεταφοράς μόνο ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ όχι για τα ακραία στάδια => στάδιο παράδοσης και παραλαβής μπορεί να συμφωνήσει μείωση ή απαλλαγή από ευθύνη του ο μεταφορέας για απώλειες ή βλάβες.

Υποχρεώσεις Μεταφορέα

- αξιοπλοία πριν και κατά την έναρξη του πλου -> επιγενόμενη δεν ασκεί επιρροή στην ευθύνη
- επιμέλεια μέσου συνετού μεταφορέα
- για φορτίο: επιμέλεια ΚΑΘΟΛΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΛΟΥ

Υποχρεώσει Φορτωτή

- ευθύνη από ανακριβείς δηλώσεις
- για επικίνδυνα φορτία

Ευθύνη Μεταφορέα

1. **Πταισματική** ακόμα και για αφηρημένη αμέλεια
2. **νόθος αντικειμενική** -> φέρει το βάρος απόδειξης ότι επέδειξε την επιμέλεια του μέσου συνετού μεταφορέα
 - αναγκαστική
3. **ποσοτικά περιορισμένη**
 - καλύπτει κάθε ζημία φορτωτή
4. **και σε περίπτωση πταίσματος από τους προστηθέντες**
5. **αίρεται σε περίπτωση εξαιρούμενων κινδύνων + απαλλακτικές ρήτρες κατ εξαίρεση**

Λόγοι απαλλαγής

Λόγοι ανεύθυνου

πυρκαγιά

εξαιρούμενοι κίνδυνοι: πολεμικές ενέργειες, ανωτέρα Βία, απεργία, πράξεις εχθρών πολιτείας, διάσωση ζωής

Ναυτικό πταίσμα: πράξη/ παράλειψη/αμέλεια του πλοιάρχου, ναυτικού ή προστηθέντος από μεταφορά σχετικά με τη διακυβέρνηση ή τον χειρισμό του πλοίου. -> διάκριση ανάμεσα σε ναυτικό και εμπορικό πταίσμα -> κριτήριο ο σκοπός της πράξης.

Περιορισμένη ευθύνη:

- 666,67 ΕΤΔ κατά δέμα
- 2 ΕΤΔ κατά κιλό μικτού βάρους

ΕΤΗΣΙΑ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ.

ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

- > καταργείται το ναυτικό πταίσμα
- > 2 χρόνια παραγραφής
- > για συνδυασμένη μεταφορά η οποία το μεγαλύτερο της μέρος να είναι θαλάσσιο
- > ευθύνη από παράδοση παραλαβή
- > αξιολογία για πριν κατά και κατά τη διάρκεια του πλου
- > νέα συμβαλλόμενα πρόσωπα: παραλήπτης, εκτελεστικό μέρος, διευθύνον μέρος.
- > **διευρυμένη ευθύνη φορτωτή: αντικειμενική ευθύνη όταν παρέλειψε να ενημερώσει για τα φορτία + μερική : υπεύθυνος μόνο για το μέρος που προκλήθηκε με πταίσμα του.**
- > βασικό έγγραφο μεταφοράς: transport document

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΘΗΝΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

- > Συμβατικός Μεταφορέας: αυτός που καταρτίζει στο όνομά του τη σύμβαση με τον επιβάτη χωρίς απαραίτητα να εκτελεί ο ίδιος τη μεταφορά
- > πραγματικός: ο ενεργών για λογαριασμό του μεταφορέα -> πρόσωπο διάφορο του μεταφορέα (πλοιοκτήτης, ναυλωτής, διαχειριστής πλοίου)
- > άτυπη μεταφορά -> εισιτήριο αποδεικτικό
- > διεθνής μεταφορά: στοιχείο αλλοδαπότητας: άλλος ο τόπος αναχώρησης και άλλος ο τόπος προορισμού
- > μεταφορέας ευθύνεται για κάθε ζημία από θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη και απώλεια ή ζημία αποσκευών αν το γεγονός κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και οφειλόταν σε πταίσμα ή αμέλεια του **μεταφορέα ή υπαλλήλων του.**
- > ατομικό ατύχημα : θάνατος/ σωματική βλάβη + ζημία αποσκευών καμπίνας= υποκειμενική ευθύνη
- > ατομικό ατύχημα: απώλεια ζημία άλλων αποσκευών : νόθος αντικειμενική
- > Ναυτικό ατύχημα : θάνατος/ σωματική βλάβη + απώλεια ΟΛΩΝ των αποσκευών : νόθος αντικειμενική ευθύνη.
- > 2 έτη παραγραφής : όπως Ρότερνταμ
- > ευθύνη ποσοτικά περιορισμένη
- > **δεν ρυθμίζει για καθυστέρηση => πάμε ΚΙΝΔ**

ΑΛΛΑΓΕΣ

=> *Πρωτόκολλο Λονδίνου*

1. **αύξηση ορίου ευθύνης**
2. **αντικειμενική ευθύνη μεταφοράς ΕΚΤΟΣ αν αποδείξει ότι η ζημία δεν οφείλεται σε υπαιτιότητά του**

3. υποχρεωτική ασφάλιση (και στην εσωτερική μεταφορά με πδ)
4. => ευθεία αγωγή κατά ασφαλιστή
5. πιστοποιητικό ασφαλιστικής κάλυψης
6. αύξηση ανωτάτου ορίου αντικειμενικής ευθύνης λόγω ναυτικού ατυχήματος
7. καθορισμός δικαιοδοσίας δικαστηρίων.

=> Κανονισμός 392/2009

- ρυθμίζει το καθεστώς ευθύνης και ασφάλισης για τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σύμφωνα με ΔΣ Αθηνών και Πρωτόκολλο 2002
- εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε διεθνή μεταφορά με πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες εφόσον : πλοίο σημαία κράτους – μέλους ΕΕ ή νηολογημένο σε κράτος μέλος ΕΕ, σύμβαση μεταφοράς έχει συναφθεί σε ΕΕ, τόπος αναχώρησης ή προορισμού Ε
- δυνατότητα κρατών μελών για εφαρμογή κανονισμού σε όλες τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΝΟΜΙΩΝ

1. Δικαιώματα εκ του νόμου
2. δικαίωμα αφανές
3. δικαίωμα παρεπόμενο και μη προσωποπαγές
4. προνόμιο ειδικό
5. Δικαίωμα αδιαίρετο: ολόκληρο το πλοίο

1^η τάξη:

A. **δικαστικά έξοδα που έγιναν προς το κοινό συμφέρον των Δανειστών** πχ έξοδα κατάταξης τους

B. **Τέλη και δικαιώματα που βαρύνουν το πλοίο** πχ φαρικά τέλη, έξοδα φύλαξης και συντήρησης του πλοίου στο τελευταίο λιμάνι => δανειστής το κράτος

2^η τάξη: **απαιτήσεις πλοιάρχου και μελών πληρώματος από συμβ. Εργασίας** : μισθοί, επιδόματα, απαιτήσεις λόγω ασθένειας, εισφορές οφειλόμενες στο NAT

3^η τάξη: **αμοιβές λόγω επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης** : έξοδα ζημίες αρωγού

4^η τάξη: **Απαιτήσεις λόγω συγκρούσεως ή προσκρούσεως πλοίων** -> αδικοπρακτικές αξιώσεις

Τα ναυτικά προνόμια ικανοποιούνται με επίσπευση αναγκαστικής εκτέλεσης = πλειστηριασμό με εκτελεστό τίτλο ή αγωγή για αναγνώριση προνομίου ή συντηρητική κατάσχεση.

Κατάταξη Δανειστών

1. ναυτικά προνόμια
2. ναυτική υποθήκη (απλή ή προτιμώμενη)
3. γενικό/ ειδικό προνόμια ΚΠολΔ
4. απλοί εγχειρόγραφοι δανειστές.

Κατάταξη Δανειστών σε Πλοία Νηολογηθέντα ως Κεφάλαια Εξωτερικού

1. όλα τα ναυτικά προνόμια της ΔΣ 1926 που αναγνωρίζονται από τον ΚΙΝΔ
2. προτιμώμενη υποθήκη
3. φόρο για εισόδημα πλοιοκτήτη + δικαιώματα του ΝΑΤ και ταμείων προνοίας εμπορικού ναυτικού
4. απλή υποθήκη
5. γενικά και ειδικά προνόμια ΚΠολΔ
6. εγχειρόγραφοι δανειστές

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

1. Τραπεζικό Δάνειο
2. Εταιρίες Ειδικού σκοπού
3. χρηματιστήριο
4. Αυτοχρηματοδότηση – ίδια κεφάλαια
5. έκδοση ομολογιών

5 βασικές αρχές αξιολόγησης της ναυτιλιακής επένδυσης - τα 5C:

1. Character: ο χαρακτήρας, προσωπικότητα
Capacity: ικανότητα δανειζόμενου να εκπληρώσει τις δανειακές του υποχρεώσεις + ικανότητας διαχείρισης
2. Capital: αν το κεφάλαιο της επιχείρησης μπορεί να φέρει εις πέρας του στόχους της
3. Collateral: εξασφαλίσεις και οι εγγυήσεις που ζητά η τράπεζα για τη συγκεκριμένη πίστωση
4. Company: πηγές εισόδων και εξόδων, προοπτικές
5. Conditions: ευνοϊκές συνθήκες αγοράς και όροι αποπληρωμής.

Μέθοδοι αποπληρωμής των δανείων

1. σταθερές ισόποσες δόσεις
2. εμποσθοβαρείς / όπισθοβαρείς
3. πληρωμή bullet : δάνειο στο τέλος μιας χρονικής περιόδου με τόκους
4. περίοδος χάριτος
5. πληρωμή balloon : μέρος του δανείου πληρώνεται στο τέλος εφάπαξ

Στάδιο Δανεισμού:

1. προετοιμασία εισηγητικού: δόσεις, επιτόκιο, ποσοστό πλοίου προς τιμολόγηση,
2. επιτροπή πιστώσεων της τράπεζας εξετάζει το εισηγητικό
3. γνωστοποίηση έγκρισης ή μη σε πελάτη
4. προετοιμασία δανειακής σύμβαση και υπογραφή από δανειολήπτη.

-> κοινοπρακτικό δάνειο.

-> πίστωση σε αλληλόχρεο λογαριασμό

-> περιθώριο ασφάλειας: το υπόλοιπο του δανείου θα πρέπει πάντα να καλύπτεται από την αγοραία αξία του πλοίου επί 120% τουλάχιστον

-> εγγυητική επιστολή: εκδίδεται από την τράπεζα του ναυπηγείου όταν το πλοίο είναι ναυπηγούμενο και εγγυάται ότι θα κατασκευαστεί εμπροθέσμως. Αποτελεί μορφή εξασφάλισης και έμμεση χρηματοδότησης.

ΔΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ 1976 ΓΙΑ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΟ
ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΛΟΝΔΙΝΟΥ 1996

- **όχι πλήρης αποζημίωση**
- έναντι κάθε ζημιωθέντα από το ίδιο περιστατικό
- **σύνδεση περιορισμού με ναυτικές απαιτήσεις:** απαιτήσεις που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου ή συνδέεται με αυτό -> αύξηση αριθμού ναυτικών απαιτήσεων
- διεύρυνση κύκλου προσώπων που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους
- **δεν ορίζει ποιος έχει ευθύνη -> αυτό ορίζεται από το εθνικό δίκαιο =/ Σύμβαση για ρύπανση που ορίζει σύστημα ευθύνης**
- Ratio : η πλήρης αντιστοιχία ευθύνης και ασφαλιστικής κάλυψης για να διευκολυνθεί η ικανοποίηση των δανειστών -> **για να ικανοποιηθεί ο δανειστής απευθείας από τον ασφαλιστή => υποχρεωτική ασφάλιση + δυνατότητα ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή**
- όχι προς όφελος μόνο του επιχειρηματία διότι αυτός μπορεί να περιοριστεί με τη μονοβάπορη εταιρεία
- P&I Clubs
- δεν περιλαμβάνει τους νηογνώμονες -> ασφαλίζουν την ευθύνη τους μόνοι τους

Πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη:

1. πλοιοκτήτης
2. κύριος του πλοίου
3. ναυλωτής
4. εφοπλιστής και διαχειριστής
5. θαλάσσιος αρωγός
6. προστηθέντες

- αποκλείεται ο περιορισμός όταν δικαιούχος : πράξη/παράλειψη με δόλο ή βαριά αμέλεια.
Για νπ το πταίσμα του φπ που είναι ο ιθύνων νους του ν.π

Ναυτικές απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό:

1. **απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες ή από ζημιές σε πράγματα -> ΔΣ Αθηνών + ΚΧΒ**
 2. **για ζημιές από καθυστέρηση επί θαλάσσιας μεταφοράς φορτίου, επιβατών ή αποσκευών του -> Ρότερνταμ, ΔΣ Αθηνών**
 3. **αδικοπρακτικά δικαιώματα.**
 4. σχετικά με την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή πλοίου π έχει βυθιστεί, ναυγήσει
 5. σχετικά με μετακίνηση ή καταστροφή φορτίου
- > εξαιρούνται: ρύπανση από πετρέλαιο (ΔΣ 1969, θαλάσσια αρωγή – ναυτικό προνόμιο), πυρηνική ενέργεια.
- μονάδα υπολογισμού: ΕΤΔ και με βάσει τη χωρητικότητα.
- > εάν στη διάρκεια του ταξιδιού συμβούν περισσότερα περιστατικά η ευθύνη ανανεώνεται, αντιμετωπίζεται αυτοτελώς για το κάθε περιστατικό και φυσικά ανανεώνονται κατά τα ποσά των ορίων.

ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ 1969 ΓΙΑ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΖΗΜΙΑ ΑΠΟ ΜΟΛΥΝΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

(ζημιές από μόλυνση η οποία προκύπτει ή προκαλείται κατά τη διάρκεια της επιχείρησης για τη μεταφορά δια θαλάσσης φορτίων πετρελαίου.)

1. **κύριος του πλοίου** (ασφάλεια δικαίου: τον κύριο του πλοίου τον βρίσκουμε στο νηολόγιο - > πρέπει να είναι σίγουρο ότι κάποιος πρέπει να πληρώσει και γ να είναι σίγουρο -> θεσμοθέτηση υποχρέωσης ασφάλισης.
2. **αντικειμενική ευθύνη** (δυνατότητα επίκλησης εξαιρούμενων κινδύνων)
3. **περιορισμός ευθύνης**
4. **υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης**
5. **δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά του ασφαλιστή ή του προσώπου που παρέχει εξασφάλιση.**
6. **Αποκλειστική ευθύνη -> όχι με άλλες συμβάσεις**
7. **Οριοθετημένη μόνο κατά του κυρίου**

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟ (ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΖΗΜΙΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ) 1971

- σκοπός: παροχή αποζημιώσεως ζημιών ρύπανσης, στην έκταση που η προστασία που δίνεται από τη Σύμβαση Ευθύνης 1969 είναι ανεπαρκής

- ανακούφιση πλοιοκτητών -> αναλαμβάνουν τώρα οι φορτωτές.

- συμπληρωματικός χαρακτήρας ΔΣ1969

1. **έχουν ίδια ορολογία**

2. **ως προς την αποζημίωση εκεί που σταματά η μια ξεκινάει η άλλη**

3. **μόνο τα συμβαλλόμενα κράτη στη ΔΣ 1969 μπορούν να υπογράψουν τη 1971**

- πεδίο εφαρμογής: επικράτεια, ΑΟΖ συμβαλλομένων κρατών + προληπτικά μέτρα για την πρόληψη ή ελαχιστοποίηση των ζημιών από ρύπανση

- απαλλαγή από αποζημίωση:

1. **πολεμική ενέργεια ή διαρροή πολεμικού πλοίου**

2. **άγνωστη η προέλευση ζημίας**

3. **συντρέχον πταίσμα ζημιωθέντος**

=/ από ΔΣ 1969 αποζημίωση οφείλεται: σε ανωτέρα βία, εκ προθέσεως πράξη παράλειψη τρίτου, αμέλεια ή παράνομη πράξη κυβέρνησης ή εθνική αρχής

- συνεισφορές εισαγωγών πετρελαίου = φορτωτών σε αρχικές και ετήσιες

- 2 κριτήρια για ορισμό του πλοίου: κατασκευαστικό (δεξαμενόπλοιο) + λειτουργικό (να φέρει έστω και σε μικτό φορτίο πετρέλαιο)

- Prestige 2003 => ανάγκη για αύξηση ορίων περιορισμού => Διεθνές Συμπληρωματικό κεφάλαιο 2003 => 3 επίπεδα αποζημίωσης: 1. ΔΣ 1969 2. Διεθνές κεφάλαιο 3.

Συμπληρωματικό Διεθνές κεφάλαιο.

1969 + 1971 : τροποποιήθηκαν με Πρωτόκολλα 1992 + 2000

ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Γενικά απαγορεύσεις στον ανταγωνισμό:

1. Απαγόρευση αντίανταγωνιστικών πράξεων ΣΛΕΕ 101
2. Απαγόρευση κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης ΣΛΕΕ 102

1^η μορφή:

- συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων
- αποφάσεις ενώσεων προσώπων
- εναρμονισμένη πρακτική για

Καθορισμό τιμών αγοράς, κατανομή αγορών, εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών => συνέπειες : αυτοδικαίως άκυρες και πρόστιμα

Εξαιρέσεις ΣΛΕΕ 101 παρ. 3: όταν οι πιο πάνω τρεις πρακτικές αποσκοπούν στη βελτίωση παραγωγής ή διανομής προϊόντων και τεχνική ή οικονομική πρόοδο

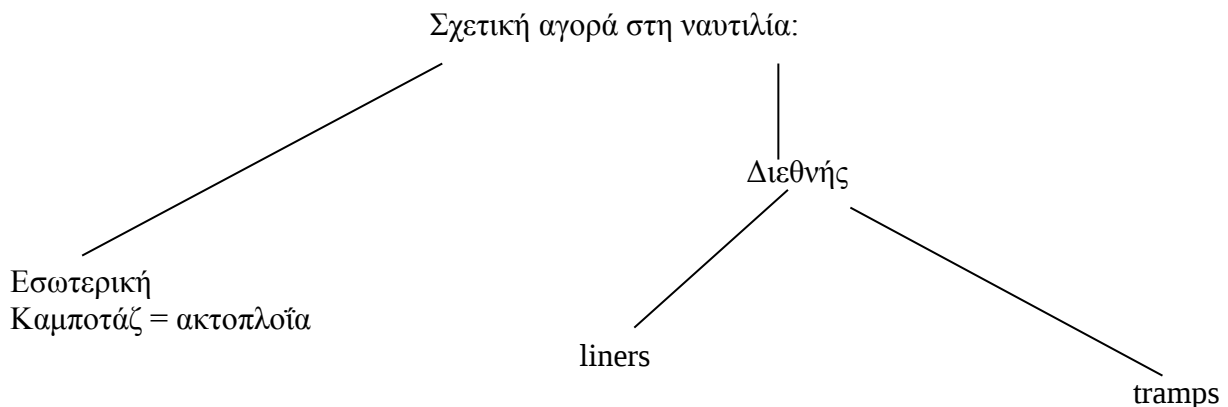
2^η μορφή:

κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης που έχει μια επιχείρηση εντός μιας αγοράς πχ επιβολή μη δίκαιων τιμών αγοράς ή άλλων όρων συναλλαγής, όταν στο ψυγείο της κόκα κόλας απαγορεύεται να μπουν άλλα αναψύχτηκα

Κανονισμός 1/2003:

- σύστημα αυτοαξιολόγησης των επιχειρήσεων -> συμφωνίες αυτοδικαίως άκυρες
- οι αρχές του ανταγωνισμού μπορούν να επιβάλλουν πρόστιμα/κυρώσεις
- αλληλοσυμπλήρωση εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας για διατήρηση ελεύθερη ανταγωνισμού

Σχετική αγορά -> κριτήριο: η εναλλαξιμότητα του προϊόντος. Κατά πόσο ο καταναλωτής μπορεί να εναλλάξει ένα προϊόν της συγκεκριμένης αγοράς με παρόμοιες τιμές και χαρακτηριστικά.



LINERS

- μορφές συνεταιρισμού - συμπράξεων: ναυτιλιακές διασκέψεις και consortium

1. ναυτιλιακές συνδιασκέψεις: ομάδα διεθνών μεταφορέων φορτίου σε συγκεκριμένη ή συγκεκριμένες γραμμές και γεωγραφικά όρια με στόχο την από κοινού εκμετάλλευση της γραμμής.

-Αντικείμενο: **καθορισμός ναύλων και όρων μεταφοράς, συντονισμός ωραρίων, κατανομή ταξιδιών**

- παλιά αποτελούσε εξαίρεση κατά το άρθρο ΣΛΕΕ 101 παρ. 3 γιατί σταθερότητα εμπορίου και ναύλων + εγγύηση δίκαιης συμμετοχής των αδύναμων χωρών στα δρομολόγια

- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2006 : κατάργηση εξαίρεσης => υπαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών στους κοινούς κανόνες ανταγωνισμού => εφαρμογή ΣΛΕΕ 101 -> πλέον οι ναύλοι ορίζονται με ατομικές συμφωνίες και τη διαπραγματευτική ελευθερία.

2. κοινοπραξία: ομάδα διεθνών μεταφορέων φορτίου σε συγκεκριμένη ή συγκεκριμένες γραμμές και γεωγραφικά όρια με στόχο την από κοινού εκμετάλλευση της γραμμής.

-> υπαγωγή στη ΣΛΕΕ 101 παρ. 3 και παράταση ισχύος μέχρι το 2015 (κανονισμός 2009)

-> αντικείμενο: όχι καθορισμός ναύλων **αλλά συντονισμός δρομολογίων, συνεκμετάλλευση πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων**

-> λόγος εξαίρεσης: βελτίωση παραγωγικότητας και ποιότητας των διαθέσιμων υπηρεσιών με εξορθολογισμό των μετεχουσών εταιρειών

3. Νόμιμη εναλλακτική των ναυτιλιακών διασκέψεων: ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών τακτικής γραμμής

-> καθιερώνουν λειτουργικό πλαίσιο στο οποίο οι επιχειρήσεις ανταλλάσσουν πληροφορίες

-> διαφάνεια αγοράς

-> πληροφόρηση πελατών

-> κίνδυνοι: μείωση μυστικότητας και αβεβαιότητας για τακτικές γραμμές ανταγωνιστών => αντικίνητρο για βελτίωσή τους + να λάβει μορφή εναρμονισμένης πρακτικής.

TRAMPS

Αρχικά εξαίρεση από νομοθετικό καθεστώς του κανονισμού 1/2003 και ΣΛΕΕ 101 και 102 => δεν χρειαζόταν γιατί τέλεια ανταγωνισμός + πολιτική νίκη με αυξημένα συμφέροντα στην τραμπ ναυτιλία όπως Ελλάδα

- Κανονισμός 1419/2006 -> ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ανταγωνισμού κοινοτική νομοθεσία σε tramps, liners και cabotage => και στα τραμπς έρευνα περιπτώσεων νόθευσης ανταγωνισμού και επιβολή κυρώσεων από 2006

Μορφή συνεργασίας: **TRAMP POOLS** : μορφή συνεργασίας πλοιοκτητών που ενώνουν έναν αριθμό όμοιων πλοίων σε ένα στόλο υπό κοινή εμπορική διαχείριση και λειτουργία που πραγματοποιείται είτε από κάποιο μέλος είτε από διορισμένο διαχειριστή.

- > μη τυποποιημένη σύμβαση pooling agreement : συμφωνία από κοινού πώλησης ή από κοινού παραγωγής
- > κρίνεται ad hoc για ζητήματα αθέμιτου ανταγωνισμού και αν ανήκει στην ΣΛΕΕ 101 παρ. 1. μπορεί όμως να ανήκει στην ΣΛΕΕ 101 παρ. 1 αλλά να πληρούνται οι προϋποθέσεις τις ΣΛΕΕ 101 παρ. 3 => να μην είναι αυτοδικαίως άκυρη όταν: το pooling agreement έχει ωφέλειες πχ οικονομική και τεχνολογική πρόοδος, αύξηση μεταφορικής ικανότητας, μείωση ταξιδιών υπό έρμα.
- > πλοία παρόμοια χωρητικότητας, μεγέθους, τύπου.
- > πλεονεκτήματα: καλύτερος προγραμματισμός δρομολογίων, κατανομή εμπορικών κινδύνου, για φορτωτές μείωση κινδύνου μη εμφάνισης πλοίου