

Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου
της

Αθανασίας Τζαλαβρά

Εαρινό εξαμηνιο ακαδημ. έτους 2016-17

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΝ

16/3 «Έννοια και διακριτικά γνωρίσματα του πλοίου» (π.χ. επραία)

Εργασία 1 : Καύσιμα και καθεστώς ευθύνης των υπονωμόνων

Εάντα που δίνουν πιστοποιητικά στα πλοία (π.χ. Lloyd's διαβάει η ιστορία του, αρχικά ήταν καφενείο)

Ελληνική ιδιοκτησία του πλοίου, επφαντικό ζήτημα για εγός που έχουμε κλειστό υπόλοιπο. Χρειάζονται κάποια ουδέτικα στοιχεία, π.χ. ο πλοιοκτήτης να έχει ελληνική ιδιοκτησία

20/3 **Εργασία 2** : «Έννοια επωδιακού πλοιοκτήτη»

23/3 **Εργασία 3** : «Ανοιχτά και κλειστά υπόλοιπα» [οικονομική προεμφύση]

Πολύ επφαντικό κεφάλαιο

Τα ανοιχτά υπόλοιπα παλαιότερα χαρακτηρίζονταν (κάπως υποτιμητικά) υπόλοιπα ευκαιρίας

27/3 **Εργασία 4** : «Ναυτική εταιρία - Εισπλεγμένες ναυτιλιακές» [παραπαιτείται γνώση εταιριών]
Μορφές εκμεταλλεύσης του πλοίου

30/3 **Εργασία 5** : «Τα πλοία ως κεφάλαια εφωτερικού»

Προστασία ουτομαστικής ισχύος ⇒ δεν χρειάζοματε 2ο υπόλοιπο

Εργασία 6 : «Ρόλος και ευθύνη του πλειοδιαχειριστή»
(ship manager)

3/4 **Εργασία 7** : «Ο ρόλος της γονοδιαπορίας» (SOS)

Πατέντα του Ωνάση - Πλεονεκτήματα/Μειονεκτήματα

614 Εργασία 8 : « Η σημασία της δημοσιότητας στον εφοπλισμό »

Κύριος — Πλοιοκτήτης — Εφοπλιστής
(κυριότητα και εκμετάλλευση) (μόνο εκμετάλλευση)

Πλοιοκτήτη και εφοπλιστή ΔΕΝ μπορεί να έχω
Εφοπλιστή και κύριο μπορεί

Διαχειριστής — Εφοπλιστής
(διαχειρίζεται για άλλους) (διαχειρίζεται για τον εαυτό του)

SOS

↓
Οι πράξεις του δεσμεύουν
τον πλοιοκτήτη/εφοπλιστή
(αντιπροώπηση)

2414 Εργασία 9 : « Ενδύη του κυρίου του πλοίου »
Φέρει ενδύη από διακινδύνευση

2414 Εργασία 10 : « Ναύλωση - θαλάσσια μεταφορά »
(Charter)

SOS

415 Εργασία 11 : « Ναυλοσύμφωνα »
(Charter-parties)

816 Εργασία 12 : « Φορτωτική »
Βασικές ρήτρες φορτωτικής

SOS

11/5 Εργασία 13 : « Κανόνες Χάρτς (ΚΧΒ) »

- (11/5) • Ενδύη Μεταφοράς πραγματοποιείται
- (15/5) • Λόγοι απαλλαγής
- (18/5) • Σύγκριση με κανόνες Rotterdam

22/5 Εργασία 16 : «Μεταφορά επιβατών» SOS

Υπόθεση NORMAN ATLANTIC
Ευθύνη θαλάσσιου μεταφορέα

25/5 Εργασία 17 : «Υποθήκες και μεταβίβαση κυριότητας»

Το πλοίο ως αντικείμενο πίστης (το δίνω για εγγύηση)
Το πλοίο είναι κινητό αλλά αντιμετωπίζεται ως ακίνητο
Πηγαία ναυτικής υποθήκης και leasing

29/5 Εργασία 18 : «Θέση προνομιούχου δανειστή»

Εργασία 19 : «Ναυτιλιακή χρηματοδότηση»

1/6 Εργασία 20 : «Νομοθετικό καθεστώς περιορισμού ευθύνης»
(Δ.Σ. Λονδίνου 1976)

3/6 Εργασία 21 : «Κίνδυνοι θαλάσσιας αποστολής»
(οι αποζημιώσεις είναι πλαφοναριογόνες)

8-12/6 Εργασία 22 : «Αδίκημα ευθύνη του πλοιοκτήτη»

«Περιορισμός της ευθύνης»

15/6 Εργασία 23 : «Μειρατεία»

ΒΑΣΙΚΑ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- Θαλασσια μεταφορά: το 95% των μεταφορών γίνεται δια θαλάσσης
χωρίς αυτήν δεν θα υπήρχε παγκοσμιοποίηση
+ συνδυαστική μεταφορά

Containers → μεγάλη ανακάλυψη του περασμένου αιώνα
Εξαιτίας τους καταργήθηκε το stock

- Πρώτη μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, η ΟΛΛΑΝΔΙΑ (16ος αι.)
Η ναυτιλία καθορίζει την οικονομική και πολιτική κατανομή της δύναμης/
εξουσίας. Είναι το ΜΟΝΟ γνωστό αντικείμενο που είναι 100% διεθνές

Δυτική Πορτογαλία → «χοίραρχα της Θάλασσας» από Ισπανούς - Πορτογάλους
για να μπορέσουν να εμποδίσουν τους Ολλανδούς. Ήταν
λάθος που προσπάθησαν να το πετύχουν με διεθνείς συνθήκες.

Hugo Grotius → *Mare Liberum* ^{1. Ελευθερία ανοικτής θάλασσας}
^{2. Ελευθερία εμπορίου}

(Κοινότητα συμφερόντων Ολλανδών - οι πρώτοι cross-traders - και Ελλήνων γιατί
δεν έκανε παραγωγή)

→ Η Μ. Βρετανία αντιτάχθηκε σε αυτές τις ελευθερίες (Cromwell, Navigation
Act) μέχρι που έγινε η ίδια μεγάλη ναυτική δύναμη

→ Βιομηχανική Επανάσταση

→ Κοινοπολιτεία

⇒ Απόλυτη βρετανική κυριαρχία [Pax Britannica]

Μόλις η Μ. Βρετανία έγινε μεγάλη ναυτική δύναμη, επήλθε ο απόλυτος
φιλελευθερισμός.

Μέχρι το Β' Π.Π η Αγγλία παραμένει ο απόλυτος κυρίαρχος. Έπειτα, η
εξουσία μεταβαίνει στις Η.Π.Α.

- Οι ΗΠΑ έχουν ελάχιστα πλοία. Δεν τους συνέφερε να αναπτύξουν τη ναυτιλία, γιατί έχουν τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης εσωτερικών αγορών. Είναι κράτος φορτίου και πήρε το γέρος των φορτωτών ανατρέποντας την κατάσταση μεταξύ ηλιοκινήτων και φορτωτών.

- Κίνα θεωρός dumping (επιδότηση της εξαγωγής των προϊόντων)

- Η ναυτιλία βρίσκεται σε εξαιρετική ύφεση: πολυδιασπασμένη αγορά

- Βασικές κατηγορίες θαλάσσιων μεταφορών

- εσωτερική μεταφορά (ή ακτοπλοία ή καμποτάζ)
- διεθνείς μεταφορές

- αγορά φορτίων

- αγορά επιβατών (ακτοπλοία)

- σύμβαση θαλάσσιας περιήγησης (κρουαζιέρα)

↳ γικτή σύμβαση μεταφοράς και παροχής υπηρεσιών

- ΔΙΑΦΟΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ (liner) και ΜΗ ΤΑΚΤΙΚΩΝ (tramp) ΓΡΑΗΩΝ

→ σύμβαση μεταφοράς: τακτική

→ σύμβαση ναύλωσης: μη τακτικές

Όταν έχω εμπορευματοκιβώτια τότε έχω τακτική γραμμή (περισσότερα καρέλ υψηλού ανελαστικού κόστους)

Όταν έχω φορτία κερήκη (σιτάρι, πετρέλαιο, υγρό φθιτικό αέριο), τότε έχω μη τακτική (πολλοί γικροί επιχειρηματίες, διαφανής αγορά, συνθήκες τέλειου ανταγωνισμού)

* **UNCTAD**: United Nations Conference on Trade and Development

GATS: General Agreement on Trade in Services

16/3/2017

κ. Ανδρεάδου

ΝΗΟΤΝΟΜΟΝΕΣ

* ΕΕΠ: επιθεώρηση εμπορικών πλοίων

** IACS: International Organization of Classification Societies

Αξιολόγηση των πλοίων από ιδιωτικούς φορείς (τύπου rating agencies):

εμμενής αυτορρύθμιση προς εξυπηρέτηση της γαχύτητας των συναλλαγών.

Κατανομή των πλοίων σε κατηγορίες (κλάσεις). Εκδίδουν 2 κατηγορίες πιστοποιητικών:

- class certificates ≠ μερικά α' και β' κλάσης
- πιστοποιητικά δημόσιου χαρακτήρα

Εθνικότητα (ΚΑΝΔ 5)

- ουσιαστικό κομμάτι: προϋποθέσεις του νόμου (εθνικότητα > 50%)
- τυπικό κομμάτι: υπολόγηση

Hadjin
Korea

παραδ. ουβ. προϋπόθεσης: ιδιαιτερία του πλοιοκτήτη (πώς τη βρίσκω όταν είναι εταιρεία)



Γιατί να υπολογίσω ναυπηγούχενος;

Γιατί γυρω να ιδρύσω υποθήκη επάνω του → χρηματοδότηση

Διαγραφή

1) Διαλυση (scrapping): από τη διαλυση υπάρχει κέρδος

Προβλήματα στο περιβάλλον

Ισορρόπηση προσφορές - ζήτησης

Προϋποθέσεις απόκτησης εθνικότητας

- ΔΣ για το Δικ. της θαλάσσης: γνήσιος ή ουσιαστικός
- ΔΣ 1982 Δικ. θαλάσσης: 91+94
- ΔΣ 1986 για φρούς υπολόγησης (αν ισχύει ακόμη)

505 2) Απώλεια ελληνικής εθνικότητας (π.χ. λόγω πώλησης)

3) Απώλεια πραγματική ή τεκμαρτή (ενν του πλοίου)

~~Απώλεια πραγματική ή τεκμαρτή~~

4) 6 μήνες χωρίς καμία είδηση και πολύ ισχυρή πιθανολόγηση για απώλεια

Προϋποθέσεις απόκτησης εθνικότητας κατά το ελληνικό δίκαιο:

- ΚΑΝΔ άρθρα 5, 6
- Ηδ. 11/2000 (για σταθρότητα γέ εθνικακό δίκαιο)

PORT OF REFUGE: πολύ καλό θέμα για μεταπτυχιακό/διπλωματική
(λιμένα καταφυγής)

Αρτ. 5 ΚΑΝΔ

Δε για εταιρία δέλουμε ΠΑΝΤΑ ποσοστά άνω του 50%

Ανοιχτό νηολόγιο: κομψός τρόπος να χαρακτηρίσουμε τα νηολόγια ευκαιρίας

Σύνδεση με το προηγ. γράμμα: ολοκλήρωση ιδιότητας του πλοίου

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΑΝΟΙΧΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ — ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Εθνικότητα (Flag)	≠	Νηολόγηση (Registration)
⇒ Ουσιαστική ΚΑΙ Τυπική Προϋπόθεση		⇒ ΜΟΝΟ τυπική προϋπόθεση, [αλλά σε μερικά κράτη είναι τόσο χαλαρά τα ουβ. κριτήρια που, κατά μία έννοια, συμπίπτουν]

Το πλοίο στελεχώνεται ΔΕΝ επανδρώνεται // Ναυτεργατικό Δίκαιο

ΠΟΣΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΜΕΣΟΛΑΒΟΥΝ ΟΣ ΤΗΝ ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ;

- 1) Εσωτερικά ύδατα (+ λιμένες): παλαιότερα, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης επιτρεπόταν στο πλοίο να υπερ στο εγγύτερο λιμένα. Τώρα, χρειάζεται πάντα άδεια → δικαίωμα αυτοπροστασίας των κρατών από τη ΡΥΠΑΝΣΗ
Υπόθεση PRESTIGE: Έλληνας πλοίαρχος στις ακτές της Ισπανίας
Υπάρχουν κρυφές λίστες λιμένων καταφυγής σε κάθε κράτος

2) Αγιολιγίδα ζωή: 6 ν.γ. στην Ελλάδα

3) Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ): 200 ν.γ.

Δικαίωμα παράκτιου κράτους για έρευνα, εξόρυξη και λοιπά, μεταφέρεται πιο πολύ στο flag state

Στην αγιολιγίδα ζωή κάνει κουμάντο νόμιμα το παράκτιο κράτος. Όσο απομακρύνονται, ανατρέπονται οι σχέσεις των ενν. τάξεων

4) Ανοιχτή Θάλασσα

ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΜΠΡΑΓΜΑΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Στην Ελλάδα απαγορεύεται το leasing πλοίων γιατί δεν θέλουμε γ' αλλαγή πεδινότητας)

Με ποια πρόσωπα μπορώ να ετελεχώσω το πλοίο;

Με ενδιαφέρει η ιδιαιτεμία για λόγους γιγδοδοσίας (πληρώνονται με δόση το δίκαιο της χώρας τους)

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ 21ου ΑΙ.: μεταφορά αρμοδιοτήτων και ελέγχου από το flag state στο port state

Αγιοιδα ζωής: τα Αμερικανικά πλοία που κατέφθαναν με εφόδια κατά τη διάρκεια του Β' Π.Π., ήταν περισσότερα από όσα

όσα βυθίζαν οι Γερμανοί: ΑΠΟΒΑΣΗ ΣΤΗ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ

Αυτά τα πλοία αργότερα αγοράστήκαν (και) από Έλληνες, τα λεγόμενα πλοία LIBERTY με μεγάλη συναισθηματική αξία για την Ελλάδα

Σ107: περί κυβερνητικής σταθερότητας

International Labour Organisation (ILO): καθορίζει τα εργασιακά δικαιώματα των ναυτικών.

International Maritime Organisation (IMO)

International Transport Workers' Federation (ITF)



Παράφοβα για συνδικαλιστική οργάνωση;
Λόγω δυνατότητας κατάληψης του πλοίου (έγχεση αλλά έντονη πίεση)

Tips για έρευνα
ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

Η εργασία θα πρέπει να είναι ως 20 διαφάνειες

- Έννοια/Δημιουργία

- Νομοθετικό πλαίσιο

- Προβλήματα

- Ευθύνη

- πλοιοκτήτης (ενδοεμπνευστικά)

- αδικοπρακτικά (πληρώμα/επιβάτες/φορτωτής/τρίτοι)

- Επιθεώρηση Εμπ. Δ.

- Επιθεώρηση Εμπ. Δ.

- ΔΕΕ

ΕΙΔ. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ

- ΔΣ Πειραιά

Classification Societies: γόνοι τους θέτουν κανόνες και γε αυτούς ελέγχουν την αξιοπιστία (sea worthiness)

Παραδείγματα:

Lloyd's Register

RINA

GL

DNV

ABS (American Bureau of Shipping)

Δημόσιες ευχάριστες

SOLA

MARPOL

Προβλεπόμενες ευκαιρίες → πλοία να κρίνουν να θεωρήσουν τη χορήγηση της άδειας τους για την ίδρυση προμηθευτών

Διευθύνει γράφει τους οι υπεύθυνους Τμήματα είναι για να απαντά
και είναι οι κλάδοι είναι οι κλάδοι
DPS και Τμήματα είναι κλάδοι

"How can controllers be controlled"

Regulation (Directive 1991/27 EC)

Self Improvement (1995)

Self liability

ES και κλάδοι είναι κλάδοι είναι κλάδοι είναι κλάδοι

Εκεί που υπάρχουν οι κλάδοι είναι κλάδοι είναι κλάδοι

Αν είναι οι κλάδοι, τότε υπάρχουν κλάδοι

Indice Nicholas II (in House of Lords) και οι κλάδοι είναι

- possibility
- sustainability
- fair just (in House of Lords and House of Commons)

Διευθύνει για public policy είναι, γιατί είναι κλάδοι

in House of Lords public policy (and in the House)

Εκεί που υπάρχουν οι κλάδοι είναι κλάδοι

Διευθύνει είναι κλάδοι είναι κλάδοι

(House of Lords and House of Commons)

Διευθύνει κλάδοι είναι κλάδοι

Indice Carabini

Indice (1991)

Διευθύνει για κλάδοι είναι κλάδοι

"Εκεί που υπάρχουν οι κλάδοι είναι κλάδοι

Παράλληλα, μεταξύ τους οι υπονωμένες δημιουργούν ενώσεις για να αποκλείουν όσους δεν κάνουν σωστά τη δουλειά.

ΟΗΟΣ είναι δημιουργείται κατέλ.

"How can controllers be controlled"

Regulation (Directive 2009/15 EC)

Self-Improvement (IACS)

Tort liability

CS και πλοιοκτητής: σύμβαση έργου / Μετοχική και ενδοσυμβατική ευθύνη

Για όσα συμβαίνουν σε τρίτους στρέφονται πρώτα κατά του πλοιοκτητή

Αν όμως δεν μπορούν, τότε στρέφονται κατά των υπονωμένων

Υπόθεση *Nicholas H.*: οι Άγγλοι (το House of Lords) δεν δέχτηκαν ευθύνη

- proximity
- foreseeability
- fair, just (το δικαστήριο έχει διακριτική ευχέρεια)

Πρόκειται για public policy issue, γιατί πλήττεται το εμπόριο.

Το Δικαστήριο κάνει public policy (εδώ δεν θα μινόταν)

Ουσιαστικά, παγώνει τις αξιώσεις κατά υπονωμένων

Παρανόμο υπάρχει όταν παραβιάζεται η καλή πίστη στις συναλλαγές (διευρυμένη έννοια του παρανόμου)

Δυσκολία απόδειξης της αιτιώδους συνάφειας

Υπόθεση *Cargotrade*

Υπόθεση *ERIK*

Φορολογία με βάση τη κερητικότητα (για να είμαστε πιο ελκυστικοί)

Υπάρχουν και χώρες που δεν επιβάλλουν καθόλου φορολογία αλλά μόνο ετήσια συνδρομή

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Κατηγορίες (3)

1. Κλειστά (ή εθνικά)
2. Ανοιχτά (ή δηλαδή ευκαιρίας)
3. Διπλά Ευρωπαϊκά Νηολόγια (Bis Registry) ↑ Υπεράκτια
↓ Διεθνή

💡 Γιατί η Ελλάδα δεν χρειάζεται δεύτερο νηολόγιο;
Γιατί τα πλοία της λειτουργούν ως κεφάλαια εξωτερικού

2. ΑΝΟΙΧΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

6 βασικά κριτήρια ανοιχτού νηολογίου (1940)

- α. Δεν απαιτείται στενός δεσμός (ανοιχτό για τους αλλοδαπούς)
- β. Φοροαπαλλαγές
- γ. Μικρές χώρες (κυρίως νησιά), εύκολα προσβάσιμες
- δ. Έλλειψη εποπτείας / αυστηρότητας προς τους κανόνες ασφαλείας
- ε. Ατελέχωση από αλλοδαπούς

ΣΚΟΠΟΣ:

Μείωση του

Πρωτοδικού

Κόστους

Ιστορικά στοιχεία

- Ήδη από την εποχή της Αναγέννησης
- Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή

Εμπορικά πλοία σπληνόμενα → πολύ σημαντικό για την Επανάσταση

- Πρώτα ανοιχτά νηολόγια: Παταγιάς, Ονδούρες, Λιβερία, Κόστα Ρίκα

PALIBONHO

Οι Έλληνες πηγαίνουν στη Λιβερία, στην Κύπρο, στη Μάλτα τώρα και στα Marshall Islands

Μειοεκτιμήματα ανοιχτού νηολογίου

- Outsourcing
- Θαλάσσιοι ρύπανση
- Ατυχήματα
- Τι δηλώνεται σε θεωρεί ο ITF ανοιχτό νηολόγιο:
 - ↳ International Transport Workers' Federation
- εμποδίζει απόπλου
- αποκλείει από λιμάνι

ΔΕΝ υπάρχει δυνατότητα εξίλειψης των ανοιχτών νηολογίων. Για αφήνω να πάει σε ανοιχτό νηολόγιο αλλά (δες ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ 21ου ΑΙ.)

Memorandum Μαρτίων 1982

Εκεί που όλα αποφαιζόνταν γε το δικαιο του flag state, το πήγαγε αγεντικά

Black-listed νηολόγια

3. ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

α. Ευρωπαϊκά off-shore νηολόγια

Για τις χώρες που είχαν αποικίες

π.χ. Λουξεμβούργο: off-shore νηολόγιο για το Βέλγιο

β. Διεθνή νηολόγια

Για αυτές που δεν είχαν αποικίες

Ξεκίνησαν από τη Νορβηγία.

Συνήθως πηγαίνουν υπήκοοι του ίδιου κράτους (π.χ. διεθνής μηχανικό → ΓΕΡΜΑΝΟΙ)

Πλεονεκτήματα

- χαμηλότερη φορολογία
- Ιθαγένεια ανελέγχωτης
- Δεν κάνουν εκπτώσεις στους κανόνες ασφαλείας (SOS: διαφορά από τα ανοιχτά ηπώλια)

Διαφορά Διεθνούς - Off Shore

Το διεθνές, κατά κανόνα απευθύνεται στους υπηκόους του ίδιου του κράτους.

Τα off shore και σε άλλους

Ομοιότητα Διεθνούς - off Shore

Ισχύουν παράλληλα.

Υπάρχουν κανόνες ασφαλείας:



SOS: Η Γερμανία κάνει διεθνές ηπώλιο.

Ο Γερμανός ναυτικός παίρνει 100€, ο αλλοδαπός 20€

Τι πρόβλημα θα δρίσκαγε ως δικηγόροι;

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ (δίνω ή δάνω λεφτά, ενισχύοντας) για επιχείρηση

Με τα 20€ το κράτος δίνει φόρους και ασφαλιστικές εισφορές.

Τι θα απαντούσε ο δικαστής;

Το δικαστήριο θα έπρεπε να αποφασίσει για ένα θέμα ανταγωνισμού (policy) που αφορούσε και τρίτες χώρες, με νομικό τρόπο. Αρα ήθελε να τη διώξει από πάνω του.

Όταν σε μια σύμβαση ταυτεργασίας ορίζουμε κανόνες

Φιλιππίνων, τότε πρόκειται για πρόβλημα ιδιωτικού διεθνούς δ.

Επιπλέον, έχουμε πρόκληση στην αρχή της ισότητας.

Το ηπώλιο είναι έγγραφο δημόσιου χαρακτήρα

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Πλοιοκτήτης
Κύριος του πλοίου
Εφοπλιστής

θα ξεχωρίζουμε την έννοιά τους και θα
γρήγορα για την ευθύνη τους (το ενδιαφέρον βρίσκεται
αφενός στο ότι μπορούν και υπάρχουν αυτοί οι τρεις παίγω
στο ίδιο πλοίο και αφετέρου η ευθύνη τους)

Η διάκριση ισχύει για ελληνικό, γαλλικό, γερμανικό δικαιο.

Στο αγγλικό, ΔΕΝ υπάρχει εφοπλιστής αλλά operator. (ΠΡΟΣΟΧΗ στη μετάφραση)

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΙΑ

1. Ποιος μπορεί να είναι πλοιοκτήτης
2. Μορφές πλοιοκτησίας
3. Ευθύνη

① Ποιος μπορεί να είναι πλοιοκτήτης;

Κάθε φυσικό και νομικό πρόσωπο.

ΟΜΩΣ, ούτε ένα πλοίο δεν βρίσκεται στο όνομα φ.π. Δεν συφέρεται από
άποψη ευθύνης. Όταν λοιπόν μιλάμε για πλοιοκτησία, εννοούμε ως πλοιοκτή-
τη γ.π. και ιδιαίτερα κεφαλαιουχική εταιρία ΠΟΤΕ φυσικό πρόσωπο ή
προσωπική εταιρία!!! Όταν ακούσω π.χ. ότι αυτά τα πλοία είναι του Λαρινάκη,

② Μορφές

εννοώ ότι είναι ο γόνος ή βασιλικός χέτοχος

- γ.π. (και δε κεφαλαιουχικές εταιρίες)
- συγπλοιοκτησία (τέτοιος που φτίνει)
- ναυτικές εταιρίες (ελληνικές / ειδική μορφή κεφαλαιουχικών)
- αλλοδαπές εταιρίες που εγγράφουν πλοία τους στην Ελλάδα, ως κεφάλαια
έξωτερικού

τα απαντήσουμε

σημαίνει ότι συντρέχουν σε δύο ή περισσότε-
τερα πρόσωπα τα 2 στοιχεία της πλοιο-
κτησίας: συγκύριοι που συνεκμεταλλεύονται

Πώς αφήνουμε εταιρίες από χώρες εκτός Ε.Ε., να υπουν με ειδικό
προνομιτικό καθεστώς στα νηολόγια μας;

Γιατί ελέγχονται από ελληνικά συφέροντα κι αυτό μας το λέει η
Ένωση Πλοιοκτητών που δεν θα έλεγε ψέματα για λόγους ανταγωνισμού

* αλλοδαπή εταιρία: εταιρία που η έδρα της βρίσκεται εκτός Ευρώπης
Αν βρισκόταν εντός Ευρώπης θα γου έλυνε τα χέρια η αρχή της ελευθερίας
εγκατάστασης.

η ευαγγελία πια μόνο
στα μικρά αλιευτικά
εκαφθ

είσοδορφη
εμπορική εταιρία

Η συμπλοιοκτησία είναι σε φθίνουσα γορφή, γιατί η εταιρία που θα ιδρύσει
δεν έχει νομική προσωπικότητα, άρα θα ευδύνονται οι συμπλοιοκτήτες
με την ατομική τους περιουσία. Προβλέπεται στα άρθρα ΚΙΝΔ 10-36

(για να υπάρχουν 87 powerpoint γα. 5)

Ο διαχειριστής απεικονίζεται στο γυολόγιο (δηλωτικός χαρακτήρας)

SOS: Η γυολόγηση και η μεταβίβαση κυριότητας έχουν ενοτατικό χαρακτήρα

αυτά τα πράγματα πινάκων με τις ενοτατικές και δηλωτικές αρμοδιότητες

SOS: ο διαχειριστής είναι ΑΜΕΣΟΣ αντιπρόσωπος

τα ναυτικά προνομία και η εμφύση δεν έχουν ενοτατικό χαρακτήρα

Ο διαχειριστής του πλοίου εκμεταλλεύεται για όφελος του πλοιοκτήτη ή του
εφοπλιστή, όχι για τον εαυτό του. Ο διαχειριστής ενεργεί ως ΑΜΕΣΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟ-
ΣΩΠΟΣ και οι περιορισμοί εξουσίας του δεν προβάλλονται εναντί τρίτου (ΚΙΝΔ 16)

σημ.: Όταν το πλοίο δεν είναι καθόλου αντικείμενο εκμεταλλεύσεως τότε
ΔΕΝ έχουμε πλοιοκτητή, έχουμε απλώς κύριο του πλοίου

* η εκπροσωπευτική του εξουσία είναι απεριόριστη + γη περιορισμένη, εκτός εάν ο τρίτος
είναι κακόπιστος

Μπορώ να έχω πάνω στο ίδιο πλοίο:

- 1) πλοιοκτητή + εφοπλιστή: **ΟΧΙ** γιατί και οι δύο εκμεταλλεύονται
για λογαριασμό τους
- 2) κύριο του πλοίου + εφοπλιστή: **ΝΑΙ**
- 3) πλοιοκτητή + διαχειριστή: **ΝΑΙ**
- 4) κύριο + εφοπλιστή + διαχειριστή: **ΝΑΙ**, ο διαχειριστής θα ενεργεί
για λογαριασμό του εφοπλιστή



Μια είναι η βασική συνέπεια αυτών των διακρίσεων:
Ο καταμερισμός της ευδύνης.

Επειδή ο διαχειριστής ενεργεί ως αντιπρόσωπος, οι πράξεις του
δεδυνεύουν τους ιδιοκτήτες. Οφειλέτες θα είναι οι συμπλοιοκτήτες
με βάση το λόγο της γερύδας τους



Ο καπετάνιος / πλοίαρχος, ποιανού τις οδηγίες πρέπει ν'ακολουθεί;
Του διαχειριστή, για λειτουργικούς λόγους

30/3/2017
κ. Αθανασίου

Σταθροποιμένα υπό ελληνική σημαία

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΔ 2687/1953 : νομοθετική δάση

↳ Ειδικό νομοθετικό διάταγμα (ξεχωριστό από ότι έχουμε συζητήσει μέχρι τώρα για το νόμο, τρόπος εγγραφής (όροι λειτουργίας του πλοίου)

1η παρατήρηση: όταν γράφε για αυτό το νομοθετικό διάταγμα είναι να γράφε για ένα δεύτερο νόμο. Αυτή είναι η λογική.

2η παρατήρηση: το συγκεκριμένο ν.δ. αντλεί την ισχύ του από συνταγματική διάταξη. Αυτό παραπέμπει στο **ΣΙΟΤΣΕ** του ισχύοντος συντάγματος.

Αυτό δηλώνει ότι: εάν πάει κάποιος να διαπραγματευτεί για την ανακατανομή των φαρών ή τη συγκατοχή περισσότερων τάξεων (γεβασιών - η οποία έχει αποδεκατιστεί - ή άλλων), ειδικά για τη ναυτιλία, δεν μπορεί να διαπραγματευτεί σε διεθνές επίπεδο, εάν δεν γεωλαβήσει συνταγματική αναθεώρηση: **το ζητήμα που συζητάμε είναι πολύ σοβαρό** δηλώνει ότι εάν θα γίνει από τη συγκεκριμένη τάξη αυτή η χρηματοδότηση προς την Πολιτεία, θα γίνει οικειοδεχώς. Και πράγματι, υπογράφηκε με το Κράτος, πριν από τρία χρόνια, ένα ειδικό memorandum για οικειοδεχρή αύξηση της εισφοράς προς την Πολιτεία. Οικειοδεχρή γιατί υπάρχει συνταγματική κάλυψη. Εάν δεν μπορείς να τους υποχρεώσεις πρέπει να το διαπραγματευτείς και να υπάρξει μία εισροή, χωρίς να υπάρξει εκροή πλοίων από τη σημαία.

* τα κεφάλαια εξωτερικού αφορούν κάθε είδους επένδυση. Εγχείρις αφορά μόνο το άρθρο 13 του ν.δ., που αφορά τα πλοία

(στοιχογραφημένα υπό ελληνική σημαία)

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΔ 2687/1953 : νομοθετική δαίση

↳ Ειδικό νομοθετικό διάταγμα (ξεχωριστό από ότι έχουμε συζητήσει μέχρι τώρα για το νόμο/τρόπους εμμετρίας/όροι λειτουργίας του πλοίου)

1η παρατήρηση: όταν μιλάμε για αυτό το νομοθετικό διάταγμα είναι να μιλάμε για ένα δεύτερο νόμο. Αυτή είναι η λογική.

2η παρατήρηση: το συγκεκριμένο ν.δ. αντλεί την ισχύ του από συνταγματική διάταξη. Αυτό παραγίνεται στο **Σ107§2** του ισχύοντος Συντάγματος.

Αυτό σημαίνει ότι: εάν πάει κάποιος να διαπραγματευτεί για την ανακατανομή των φαρών ή τη συγγετοχή περιβότερων τάξεων (γεωργίας - η οποία έχει αποδεκατιστεί - ή άλλων), ειδικά για τη ναυτιλία, δεν μπορεί να διαπραγματευτεί σε διεθνές επίπεδο, εάν δεν γεωλαβήσει συνταγματική αναθεώρηση: **το ζήτημα που συζητάμε είναι πολύ σοβαρό** σημαίνει ότι εάν θα γίνει από τη συγκεκριμένη τάξη αυτή η χρηματοδότηση προς την Πολιτεία, θα γίνει οικειοθελώς. Και πράγματι, υπογράφηκε με το Κράτος, πριν από τρία χρόνια, ένα ειδικό memorandum για οικειοθελή αύξηση της εισφοράς προς την Πολιτεία. Οικειοθελή γιατί υπάρχει η συνταγματική κάλυψη. Εάν δεν μπορείς να τους υποχρεώσεις πρέπει να το διαπραγματευτείς και να υπάρξει μία εισροή, χωρίς να υπάρξει εκροή πλοίων από τη σημαία.

* τα κεφάλαια εξωτερικού αφορούν κάθε είδους επένδυση.

Εγώ σας αφορά μόνο το άρθρο 13 του ν.δ., που αφορά τα πλοία

Προϋποθέσεις (απονομής του καθεστώτος κεφαλαίου εξωτερικού)

α. Ποια πλοία αφορά: άρθρο 13 του ν.δ. 2687/53

Περιορίσαμε τα προνόγια στα πλοία που αναφέρονται στο άρθρο γιατί είναι μεγάλα κι άρα αναμένουμε μεγαλύτερη εισροή κεφαλαίων.

ΠΡΟΣΟΧΗ! Άλλο το κοινό κολόβιο του ΚΙΝΔ5 κι άλλο τα κεφάλαια εξωτερικού

β. Δε ποιον θα ανήκουν: σε αλλοδαπά νομικά πρόσωπα που ελέγχονται άνω του 50% από ελληνικά συγγέροντα (αυτό δεν έχει κοινοτικοποιηθεί) (η Ευρωπαϊκή επιτροπή ΔΕΝ το ξέρει!)
Οι μέτοχοι δηλαδή θα έχουν ελληνική ιδιότητα κι αυτό μας το λέει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, που δίνει τη βεβαίωση ελληνικότητας και δεν θα δώσουν λάθος πληροφορίες για λόγους ανταγωνισμού.

(ανέκληστη διοικ. πράξη)

Εμπλεκόμενα πλοία

γ. Εγκριτική πράξη: αφού βεβαιώσουμε ότι πρόκειται για αλλοδαπό ν.π. ελληνικών συγγερόντων, πηγαίνουμε στο Υπ. Ναυτιλίας και κάνουμε αίτηση για την έκδοση εγκριτικής πράξης.
Όπως είναι το καταστατικό για μια εταιρία, έτσι είναι η εγκριτική πράξη για ένα πλοίο. Εδώ δρισκεύονται όλοι οι όροι που αφορούν τη λειτουργία του, την επεξεργασία του, τη νολόγηση, την υποθήκευση κλπ.

Κι επειδή η πράξη πάω στην οποία επιτρέπεται ώστε να εκδοθεί έχει αυξημένη τυπική ισχύ, το ίδιο ισχύει και για την εγκριτική πράξη. Αυτό σημαίνει ότι ο επόμενος Υπουργός ΔΕΝ μπορεί να ανακαλέσει τη διοικ. πράξη στην οποία επιτράπηκε παρά μόνο εάν συναινεί ο ενδιαφερόμενος. Επίσης, κάθε φορά που θα συμφωνηθεί με έναν πλοιοκτήτη που νολογεί πλοία ως κεφάλαια εξωτερικού, ένας ευνοϊκότερος όρος, αυτούατα η Διοίκηση δεσμεύεται να τον προτείνει σε όλους. Δεν υπάρχει περίπτωση να υπάρχει ευνοϊκότερος όρος που να μην προταθεί και ισχύει και για τα προγενέστερα νολογημένα ως κεφάλαια εξωτερικού πλοία.

⇒ Άρα, η κατάσταση του πλοίου μπορεί ν'αλλάξει μόνο προς το καλύτερο (από την όρων δέσμε διαφάνειες)

ΑΝΘΙΒΕΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Όρος 8Ε των εγκριτικών πράξεων:

«Ο καταβαλλόμενος, κατά τον παρόντα όρο, υφίσταται...»

Πρόβλημα: Είναι ουδατός ο όρος 8Ε με το άρθρο ΣΕΕ;

Δύγκρουση συνταγματικών διατάξεων (ΣΕΕ + ΣΙΟΓ), που αποτελεί τη βάση του ν.δ. 2687/03)

Α' ΑΠΟΨΗ: εφαρμογή της αρχής της ειδικότητας

Β' ΑΠΟΨΗ: δεν υπάρχει σχέση σχέση με την ελληνική ενν τάξη (ς)

Γ' ΑΠΟΨΗ: αντιφάσεις στο σύνταγμα/δημόσια τάξη (ς)

Δ' ΑΠΟΨΗ: το ΣΙΟΓ είναι μη αναθεωρήσιμο, άρα θα υπερικύψει

Ε' ΑΠΟΨΗ: συνταγματική ερμηνεία ΣΕΕ + ΣΙΟΓ

Δωστή είναι η πρώτη άποψη: εφαρμογή της αρχής της ειδικότητας. Έχουμε σχέση ειδικού-γενικού κανόνα (lex specialis)

Αυτή τη θέση έχουν πάρει και ο ΑΠ και το ΣΥΕ.

Πολλώ δε μάλλον που το ίδιο το ν.δ. γράφει (αυτό δεν αφορά το σύνταγμα, αλλά τη ερμηνεία του διατάγματος, τη δύναμή του) «επιτρεπόμενης παρεκκλίσεως από των κειμένων διατάξεων» και η ερμηνεία θέλει ακόμη και κανόνες αναγκαστικού δικαίου να παρακάμπτονται από τις εγκριτικές πράξεις. Δηλ.

η εγκριτική πράξη μπορεί ν'αποφασίζει για όλα κατά τρόπο διαφορετικό ακόμη κι από κανόνες αναγκαστικού δικαίου.

Δηλ δε ερμηνεία (από πολλές αποφάσεις που έχουμε) το επιχείρημα είναι ότι υπερικύψει το ΣΙΟΓ ως lex specialis σε σχέση με τη γενική αρχή για την ιδιότητα των αφοισμών.

Επειδή ο νομοθέτης δέχθηκε να το επέχει αυτό και στο κοινό νομολόγιο διατυπώθηκαν τα εξής επιχειρήματα για την προτασία του δημόσιου συμφέροντος (συμπληρωματικά σε σχέση με το βασικό επιχείρημα που είναι η ειδικότητα της ρύθμισης. Και από πίσω, στο γυαλό του δικαστή, είναι όλα αυτά τα κριτήρια για την προφορότητα του γέτρου και την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας) → δηλ. διαφάνειες «Πλεονεκτήματα προφορότητας»

Αύξηση τυπική ισχύς βάσει του ΣΙΟΓ

Αφορά το άρθρο 13 του ν.δ. για το καθεστώς των πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού. Θεωρείται ότι δεν συγκρούεται με το σύνταγμα γιατί πραγματώνει τη δούληση του συντακτικού νομοθέτη, που είναι η προέλευση των κεφαλαίων εξωτερικού.

Για τους λόγους που έχει επικαλεστεί η νομολογία - *lex specialis* / δημόσιο συμφέρον - η ρύθμιση θεωρείται δικαιολογημένη και δεκτή και ότι δεν προσκρούει σε κανόνες δημόσιας τάξης. Οι εκκριτικές πράξεις έχουν **αύξηση τυπική ισχύ**

Συμβατότητα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο

Δεν έχει τεθεί κάποιο θέμα. Είναι η ίδια λογική που ακολουθείται για τα διπλά νομολόγια: όπως αυτά θεωρούνται επιτρεπτά και τα αποδέχεται η Ένωση, με τον ίδιο τρόπο - εάν προκύψει ποτέ ζήτημα - το καθεστώς θα γίνει δεκτό.

Ερώτηση: Πέρα από τη νομική βάση, πίσω από το γυαλό των δικαστών του ΑΠ και του ΔΤΕ, υπήρξε ότι αν θεωρούσαν τη διάταξη αντισυνταγματική, ποια θα ήταν η συνέπεια;

Απάντηση: Στην ουσία θα είχαμε εκροή πλοίων από το ελληνικό νομολόγιο χωρίς αύξηση των δέσεων εργασίας.

(σε όλα τα πλοία που είναι νομολογημένα ως κεφάλαια εξωτερικού, σε όλες τις δέσεις ευθύνης υπηρετούν Έλληνες)

Ο ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ

Outsourcing: ξεκινάει από το Ναυτικό και έχει διαδοθεί σε όλους τους τρόπους οικονομικών συναλλαγών.

Είναι το outsourcing: παράδειγμα

Μοιός καθαρίζει τις εκάστες του γέτρο.

Κάποια ιδιωτική εταιρία. Το Δημόσιο έχει κάνει ανάθεση, δηλ. έχει κόψει ένα κομμάτι από τις δραστηριότητες του και το έχει αναθέσει σε μια άλλη εταιρία. Οι καθαριότητες του γέτρο είναι υπάλληλοι κάποιας ιδιωτικής εταιρίας. → έχω ένα κομμάτι από την επιχείρησή σου το οποίο σου κοστίζει πολύ. Δες το κάτω γόνος σου. το αναθέτω σε κάποιον άλλο.

Μια αντίστοιχη με το outsourcing πρακτική (αρκετά προγενέστερη) είναι η **πλοιοδιαχείριση (ship management)**.

Τοι όροι τοι έχουμε συναντήσει ξανά στην ευηπλοιοκτησία και είναι η γόνη περίπτωση που αναγνωρίζει ο ΚΙΝΔ και η οποία είναι και η πιο παλαιωμένη.

ΠΡΟΣΟΧΗ!!! 14 Ιουνίου η Νομική Αθηνών, ο ΔΣ Πειραιά, τα Ναυτικά Δικαστήρια Πειραιά (και ίσως και το Υπουργείο) θα οργανώσουν για εσπερίδα στο Ευγενίδειο για την ολοκλήρωση του 1ου έτους του μεταπτυχιακού Ναυτικού Δικαίου στην Ελλάδα. Θα γίνει συζήτηση για τις ανάγκες εκσυγχρονισμού του Ναυτικού Δικαίου. Είμαστε καλεσμένοι.

Ενώ ο ΚΙΝΔ ρυθγίζει το διαχειριστή στη ευηπλοιοκτησία, δεν τον ρυθγίζουμε πούθενά άλλου.

Γιατί χρειαζόμαστε τον πλοιοδιαχειριστή; για όλες εκείνες τις εργασίες που απαιτούν πολύ χρόνο ή (και) κόπο (π.χ. εύρεση πληρώματος, αναζήτηση πελατείας, ή προμηθευτών, κυρίως κανειών, συντήρηση και εποπτεία, δηλ. εύρεση υπογυφόνων κλπ).

Γιατί δεν το κάνω γόνι γού; γιατί αυτός έχει εμπειρία/γνωρισίες, ενώ εγώ είμαι άπειρη στις συναλλαγές/μηκρή επιχείρηση (κάτι που θα πούσε σε επόμενο μάθημα).

Τι είναι ο πλοιοδιαχειριστής (βλ. διαφάνειες)

1. Τρίτο πρόσωπο
2. Αυτονομία από τον πλοιοκτήτη / Ευρύ πεδίο δράσης
(οικονομική + διοικητική)
3. Άμεσος αντιπρόσωπος (ΑΚ811)
4. Δεν αποκομίζει ίδιον όφελος άρα → δεν αναλαμβάνει και τον επιχειρηματικό κίνδυνο
5. Η ενοχική σχέση που συνδέει διαχειριστή-πλοιοκτήτη είναι η σύμβαση γιάνωσης ανεξάρτητων υπηρεσιών συμπληρωματικά με τις διατάξεις για την εντολή (ΑΚ813 επ)

Βασική διαφορά μεταξύ ελληνικού-αλλοδαπού γονιέλου

Στο αλλοδαπό γονιέλο έχουμε ανεξάρτητες shipping companies διάφορων πλοιοκτητών κι έναν ανεξάρτητο, μεγάλο πλοιοδιαχειριστή (ship-manager, τελείως αυτόνομη κι ανεξάρτητη εταιρία που μερικές φορές διαθέτει ακόμη και δικές της τεχνικές σχολές και υποκαταστήματα σε πολλές χώρες). Πάει λοιπόν ο ανεξάρτητος πλοιοκτήτης Α και ζητάει π.χ. πλήρωμα για 3 πλοία. Πλοιοκτήτης και πλοιοδιαχειριστής δεν έχουν μεταξύ τους καμία εταιρική σχέση. Όλες αυτές οι μεγάλες εταιρίες έχουν κάνει μεταξύ τους για ένωση, την International Ship-Management Association (ISMA), όπως έχουν και οι νηογνώμονες.

Το ελληνικό γονιέλο είναι τελείως διαφορετικό. Υπάρχει για holding company (θα το δούμε και στο άλλο γονιέλο), έχουμε τις πλοιοκτητικές εταιρίες (γονοδαίμονες πάντα) και έχουμε και τη management company. Η διαφορά είναι ότι στο ελληνικό βρίσκονται κάτω από τον ίδιο beneficial owner (βλ. διαφάνειες «Μονοδαίμονης»), είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις, πίσω από την διαχειριστική εταιρία βρίσκεται ο ίδιος μέτοχος. Στο αλλοδαπό γονιέλο έχει μεγαλύτερη σημασία η σύμβαση παροχής υπηρεσιών από ότι στο ελληνικό, γιατί στο ελληνικό τις ελέγχει το ίδιο πρόσωπο.

Ο νομικός χαρακτήρας δεν αλλάζει και στις δύο περιπτώσεις μιλάμε

για αντιπρόσωπο. Απλώς, στο ελληνικό γοντέλο ο εσωτερικός κίνδυνος είναι μικρότερος.

(Ακουστικό: Μικρό 2, 55:00-56:00)

International Ship-Managers Association (βλ. Διαφάνειες)

Διάκριση διαχειριστή από άλλες έννοιες

Για τον διαχειριστή, χρησιμοποιούμε τη λέξη «διαχειρίζεται», όχι «εκμεταλλεύεται».

Χρέινο είναι το στοιχείο της εκμετάλλευσης: ο πλοιοκτήτης και ο εφοπλιστής αποκομίζουν κέρδος από την εκμετάλλευση του πλοίου, ενώ ο διαχειριστής από τη διαχείριση (διαχειριστική αμοιβή).

Αρα, θαλάσσιοι επιχειρηματίες θεωρούνται μόνο ο πλοιοκτήτης και ο εφοπλιστής.

agent = αντιπρόσωπος

principal = αντιπροσωπευόμενο

Μορφές πλοιοδιαχείρισης (2 βασικές)

1. Τεχνική (technical management)

Λέγε πάντα «επιτέλεση» όχι «επαγρύπνηση» παρότι στα αγγλικά λέγεται *technical management*.

Μορφές: εύταξη εύθραστη παρακολούθηση του πλοίου γε ορισμένο υποκείμενα, εκτέλεση απαραίτητων επεμβάσεων για τη διατήρηση του πιστοποιητικού κλάσης, διαίτηση των απαραίτητων ανταλλακτικών για τις επεμβάσεις, πρόληψη πλοιαρχού/πληρώματος και τήρηση των απαιτήσεων που προκύπτουν από τη εύθραστη ναυτική εργασία, καταβολή φόρων κοινωνικής ασφάλισης, εύταξη εύθραστη ασφάλισης αβιτικής ευθύνης του πλοιοκτήτη.

2. Εμπορική (commercial management).

Άπαντα δίνεις μόνο την εμπορική. Έχεις δώσει ήδη την τεχνική και αν θέλεις δίνεις και την εμπορική. Αλλά να μη δώσεις τεχνική είναι παράξενο γιατί εκεί δρίσκεται η πολλή δουλειά (καθημερινή λάντζα) [δίνω δουλειά για το πρώτο bullet]

Παραδείγματα

- Σύμβαση με το ναυπηγείο για κάποιες τρέχουσες επεκευές: **Τεχνική**
- Οριζός πράκτορα βελιγάν για να είναι υπεύθυνος εναφής με φορτωτές/ παραλήπτες: **Εμπορική**
- Σύμβαση με προμηθευτή καυσίμων: **Τεχνική**
- Αγορά νέων υλικών για το μηχανοστάσιο: **Τεχνική**
- Ήρηση λογιστικών καταστάσεων: **Εμπορική**



Ερώτηση: η υποθήκευση του πλοίου τι είναι;

Η υποθήκευση υποδυναμεί με πράξη διάθεσης, άρα ο διαχειριστής δεν μπορεί να υποθηκεύει. Γι' αυτό πρέπει να ξέρουμε με ποιον διαπραγματευόμαστε. (Αβφαλώς, δεν μπορεί να διαπραγματευτεί ούτε την εκποίηση)

Υποερωτ: έχω για σύμβαση διαχείρισης για 2 χρόνια. Μπορεί ο διαχειριστής, εάν έχει την εμπορική διαχείριση, να μου κλείσει ναύλωση για 4;

Δεν έχει το δικαίωμα. Δεν μπορεί να δεσμεύει το πλοίο να δυνάπτε συ-
δαμεις για χρόνο μεγαλύτερο από τη δική του συμβατική περίοδο.

(βλ. διαφάνειες)

Ο διαχειριστής επίσης δεν μπορεί να υποκαταστάει στη διαχείριση γιατί η σύμβαση έχει χαρακτήρα προσωποπαγή.

Δάνειο μπορεί να συνομολογήσει για τρέχουσες ανάγκες, απλώς η Τράπεζα, όταν θα πάει, θα του ζητήσει εξασφάλιση, την οποία δεν θα μπορεί να δώσει. Όταν συμβαίνει να δέλω κεφάλαιο κίνησης, πολλές φορές υπογράφει και η διαχειρίστρια αλλά είναι από πίσω ο πλοιοκτήτης και δίνει την εξασφάλιση.

Διμερούς σύμβαση διαχείρισης της BIMCO: SHIPMAN 98

Ο πλοιοκτήτης με το διαχειριστή υπογράφουν για πρώτη φορά σύμβαση, όπου έχουν υπερί οι βασικοί όροι και μετά έρχονται τα γέρη κι αλλάζουν κάποιον όρο (όπως με τα ναυλοσύμφωνα). Αυτό γίνεται συνήθως στο αλλοδαπό ή στο ελληνικό γονιέλο;

Στο αλλοδαπό. Στο ελληνικό ^(extra group) ενδοοιλικά δεν χρειάζεται τέτοια σύμβαση

2 βασικές υποχρεώσεις του διαχειριστή απέναντι στον πελάτη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη σύμβαση

1. Υποχρέωση επιμέλειας (duty of care)

Να εκπληρώνει τα καθήκοντά του επιμελώς ως διαχειριστής αλλότριων υποθέσεων στην ουσία

2. Υποχρέωση πίστης (duty of loyalty)

Πρέπει να υπηρετεί τα συμφέροντα του πελάτη του. Επιμένω σε αυτή την υποχρέωση, ειδικά στο αλλοδαπό γονιέλο, γιατί μπορεί να έχει πελάτες ανταγωνιστές

! ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ

Πελάτης του είναι η πλοιοκτήτρια εταιρία. Πώς ευθύνεται απέναντί της;

Ενδοσυμβατικά (το τι μπορούν να συμφωνήσουν ως απαλλαγή, θα κριθεί από το εφαρμοστέο δίκαιο)

Ερώτηση: ο Φιλιππίνος αν δεν πληρώσει μπορεί να στραφεί κατά του ship manager;

Ποιος έχει τη δοληή στις Φιλιππίνες; Ο ship-manager.

Ποιος τον προβλαβαίνει; Ο ship-manager

Ο Φιλιππίνος ποιον βλέπει νόμο; Τον ship-manager.

Ποιος θα ευθύνεται απέναντί του;

Απάντηση: ο κανόνας είναι ότι ο διαχειριστής συβάλλεται εν ονόματι και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη κι επομένως δεν καλύπτεται υποκείμενο καλής δικαιοπραξίας. Άνεκώς, οι τρίτοι στρέφονται κατά του πλοιοκτήτη αξιώνοντας είτε εκπλήρωση της σύμβασης είτε αποζημίωση για μη εκπλήρωση. Μόλις βλέπω ότι κάποιος έχει υπογράψει ως agent ξέρω ότι δεν μπορώ να στραφώ εναντίον του. ΠΡΟΣΕΧΟ με ποιον συμβάλλομαι

ΟΜΟΣ υπό ποιες περιπτώσεις στρέφονται κατά του διαχειριστή

α. όταν ευδύνεται αδικπρακτικά, εάν έχει ιδίον πταίωμα (ΑΚ 914-919)

Ερ. στην προηδεια καυδίων. τί πταίωμα μπορεί να έχει;

8. Υπέρβαση της εκπροσωπευτικής του εξουσίας

8. Όταν έχει δηγιορρηθεί φαινόμενο δικαίου (δηλ. φερεται να να μην είδαι διαχειριστής, δίνοντας την εντύπωση ότι έχεις παραπάνω εξουσίες συζητέχεις δηλ. στην εκμετάλλευση του πλοίου, τότε εξουσιώνεται με τον εφορηιστή)

Χρειαζόμαστε για όλα αυτά τογοδειτική ρύθμιση.

Μοια είναι τα πιο ευάλωτα γέρη για τα οποία θα κόναμε τη ρύθμιση; Είναι τα γέρη του πληρώματος που δεν αντιλαμβάνονται πολλές φορές με ποιον συναλλάσσονται.

Εχει αποφασιστεί λοιπόν οι συβάσεις (Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας) να υπογράφονται από τον πλοιοκτήτη.

Στις σχέσεις μεταξύ πλοιοκτήτη - διαχειριστή δεν έχουμε πρόβλημα γιατί υπάρχει σύμβαση που τις ρυθμίζει. Το πρόβλημα είναι ο αδύνατος τρίτος (μικρός προηδευτής, πλήρωμα)

Η αυτό υπάρχουν ειδικά τογοδειτήματα που προβλέπουν εις ολόκληρον ευδύνη πλοιοκτήτη και διαχειριστή (βλ. διαφάνειες)

Αν όμως κάνω διαχειριστή γ.π. τότε πευδύνη του γίνεται αυτο-βάτως περιορισμένη, ειδικά όταν κάνω π.χ. διαχειριστή ένα γραφείο με 2 παρέκτες γέβα κι άντε να το δρεις. Γι' αυτό ο νόμος

προβλέπει να ευδύνονται εις ολόκληρον και οι εκπροσωπούντες το ν.π., τόσοι αυτοί που ήταν όταν υπογράφηκε η σύμβαση όσο κι αυτοί που είναι την ώρα της αμφής

505 Αυτή τη στιγμή ο διαχειριστής δεν μπορεί ν'αποτελέσει ένα-
ζόμενο για αξιώσεις που αφορούν την εκμετάλλευση του πλοίου
ή αυτή είναι η μεγάλη του διαφορά από τον εφοπλιστή.

Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΟΝΟΒΑΠΟΡΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

3/4/2017

π. Αθανασίου

Μικτή επανάληψη

Βασικά πρόσωπα για τα οποία έχουμε μιλήσει και πώς διακρίνονται:

1. Πλοιοκτήτης: κυριότητα (συνπραγματο στοιχείο) και εκμετάλλευση (ενοχικό) στο όνομα και για λογαριασμό του
2. Εφοπλιστής: εκμετάλλευση στο όνομα του
3. Πλοιοδιαχειριστής: διαχειρίζεται το πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, λειτουργώντας ως άμεσος αντιπρόσωπος (agent).
στα αγγλικά λέγεται shipmanager.

Τα δύο βασικά είδη πλοιοδιαχείρισης που συζητήσαμε είναι

- α. Η τεχνική: συντήρηση, συμβάσεις με μηχανήστες, προμηθειές καυσίμων κλπ
- β. Η εμπορική: αναζήτηση ναυλωτή

Όταν ακούμε ότι ο διαχειριστής ενεργεί ως άμεσος αντιπρόσωπος (agent)
τι μας έρχεται στο μυαλό:

Ο διαχειριστής ΔΕΝ μπορεί να ευδύνεται. Όλες οι δικαιοπραγίες παράγουν αποτελέσματα στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη και για τις αδικπραγίες ευδύνεται καταρχήν ο πλοιοκτήτης και πιο συγκεκριμένα, ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο (γιατί μπορεί να μην είναι ο πλοιοκτήτης αλλά ο εφοπλιστής)

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου έχουμε τη δυνατότητα με κοινές διατάξεις να επιλέξουμε και τον διαχειριστή:

Ο διαχειριστής μπορεί να ευθύνεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

- α) Αδικοπραξίες (ίδιον πταίωμα)
- β) Υπέρβαση ορίου και εύρους εξουσιών
- γ) Να μην είναι σαφές ότι δρα ως αντιπρόσωπος (φαινόμενο δικαίου)
- δ) Θέσπιση ευθύνης με ειδικά νομοθετήματα, κυρίως για την προστασία των αδύναμων, όπως οι εργαζόμενοι (γι' αυτό, έχουμε δρόμο ακόμη)

Εκτός από τις κεφαλαιουχικές εταιρίες με ποιους τρόπους μπορεί γ' αγκήθει κανείς πλοιοκτησία;

- ως φυσικό πρόσωπο (αλλά στην πράξη δεν συμβαίνει)
- ως νομικό πρόσωπο, κυρίως κεφαλαιουχική εταιρία, προκρίνοντας τη ναυτική εταιρία [Ποιες είναι οι διαφορές της / πλεονεκτήματά της]
- συγπλοιοκτησία (θεγός που φτίνει, λόγω έλλειψης νομικής προσωπικότητας που συνεπάγεται απεριόριστη προσωπική ευθύνη των εταίρων)
- αλλοδαπή εταιρία που έρχεται να εγγραφεί το πλοίο ως κεφάλαιο εξωτερικού. Αν το εγγραφώ ως κεφάλαιο εξωτερικού ποιο θα είναι το καθεστώς του; Από την εμμετική πράξη που στην ουσία είναι το ατομικό καταστατικό κάθε πλοίου. Πίσω από τις αλλοδαπές εταιρίες βρίσκονται ελληνικά συγγέροντα σε ποσοστό άνω του 50%.

ΘΕΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΟΝΟΒΑΠΟΡΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Γενικά χαρακτηριστικά

Η μονοβάπορη εταιρία είναι για κεφαλαιουχική ναυτική εταιρία. Αυτό που κρατάμε λοιπόν από την πρώτη διαφάνεια είναι ότι

simple ship company = για κοινή limited company (κεφαλαιουχ.)

Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (βλ. διαφάνειες)

Είναι αρρυθμική στο νόμο με την έννοια ότι δε συνιστά για ιδιαίτερη νομοτυπική χορφή μέσα στο σύνολο των ναυτικών εταιριών.

Παρουσιάζει όμως κάποια ιδιαίτερα οικονομικά χαρακτηριστικά από τα οποία αναφέρονται και τα ενδιαφέροντα νομικά ζητήματα που την αφορούν

Κάθετη δομή με ένα επίπεδο

Κάθετη δομή με πολλαπλά επίπεδα: στην γητρική είναι βασικός μέτοχος κάποιο φυσικό πρόσωπο που στην ουσία είναι ο οικονομικός ιδιοκτήτης (beneficial owner).

Οι τράπεζες, ειδικά οι μεγάλες, ζητούν πληροφορίες για τη δομή της μονοβάπορης, μέχρι το τελευταίο επίπεδο (to the last layer), δηλαδή ουσιαστικά, για τον beneficial owner.

Δε όλες τις χορφές έχουμε τη λεγόμενη ακτινοειδή δομή, δηλαδή περιβόητα περιουσιακά στοιχεία αποσπώνονται σε διακριτά γ.π.

⇒ **Single asset company** (βλ. διαφάνειες)

Επειδή το πλοίο αποτελεί το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο της εταιρίας, όταν αυτό μεταβιβαστεί, μεταβιβάζεται ολόκληρη η περιουσία της εταιρίας οπότε εκεί ενεργοποιείται το **ΑΚ479**

(θα δούμε σε επόμενο γάμμα για την ευθύνη του κυρίου του πλοίου τι ρόλο θα παίζει το ΑΚ479)

Συνέπειες από τη χρήση του θεσμού της γονοδαπόρης

Επεξήγηση του outsourcing: κάθε φορά που έχω στα χέρια μου ένα πλοίο και το εκμεταλλεύομαι, αυτό είναι για πληρή κινδύνου. Πάντα στα νομικά, στην οικονομική ανάληψη του εμπορικού δικαίου, η άσκηση εξουσιών συνεπάγεται και την ανάληψη της ευθύνης, και η ευθύνη συνεπάγεται αποζημίωση. Έχοντας, όχι απλά γονοδάπορες εταιρίες, αλλά γονοδάπορες με περιουσιακά στοιχεία μεταβέβητα, συνεχίζω και τα λειτουργώ, έχω τα οφέλη από την εκμετάλλευση, εάν προκύψει όμως ζημία, θα ευθύνομαι (πάντα ευθύνομαι) αλλά δεν θα μπορώ να αποζημιώσω γιατί το μεταβέβητο περιουσιακό στοιχείο μου δεν θα μπορεί να καλύψει τη ζημία. Έχω λοιπόν έναν αυξημένο ηθικό κίνδυνο (moral hazard), όχι κατά την έννοια της φιλοσοφίας του δικαίου, αλλά έναν κίνδυνο από τις συναλλαγές, τον οποίο δεν επωρίζομαι συνειδητά. Και επειδή ο κίνδυνος υπάρχει και η ζημία προκαλείται, αφού δεν την επωρίζομαι εγώ, όπως θα έπρεπε, την επωρίζονται οι δανειστές.

Αυτό είναι συχνά ένα μειονέκτημα, χωρίς να σημαίνει ότι το δημιουργούν όλες οι γονοδάπορες (θα δούμε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα). Απλά, όταν περιορίσω όλες τις αξιώσεις μου ε' ένοι μόνο περιουσιακό στοιχείο, αυτό ενέχει τον κίνδυνο να μην μπορούν να ικανοποιηθούν όλοι.

Συντηρητική κατάσχεση των αδελφών πλοίων (sister-ship arrest)

Ποιο ήταν το triggering cause που ώθησε τον Στάση να επινοήσει τη γονοδαπόρη;

Σύμβαση Βρυξελλών 1952, άρθρο 3§1 (ζανά ακουβε από 27:00 - 30:00)

Τι προέβλεπε η Σύμβαση / Τι φοβήθηκε ο Στάσης / Πώς προέκυψε η νέα δομή

Η συντηρητική κατάσχεση αποτελεί ένα αβφαλιστικό μέτρο, με το οποίο δεσμεύονται περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη, έτσι ώστε να μπορεί να

ικανοποιείται από αυτά ο δανειστής, όταν αποκτήσει εκτελεστό τίτλο στο πλαίσιο της αναγκαστικής εκτέλεσης

Αντικείμενο της συντηρητικής κατάσχεσης με βάση το άρθρο 361 της Σύμβασης είναι το πλοίο, από την ^{ναυτιλιακή} εμπορική δραστηριότητα του οποίου, δημιουργήθηκε η αξίωση, και εφεξής θα το λέγε **particular ship**. Εκτός από το particular ship, αντικείμενο της συντηρητικής κατάσχεσης μπορούν να αποτελέσουν κι άλλα πλοία, τα οποία ανήκουν κατά κυριότητα σε αυτόν, ο οποίος κατά τη στιγμή της γέννησης της αξίωσης, ήταν κύριος του particular ship. - **αδελφά πλοία**

Προϋποθέσεις συντηρητικής κατάσχεσης επί αδελφών πλοίων (βλ. Διαφά-
νετες, σελίδα 7 ους στις 3 πρώτες)

Η Σύμβαση ήρθε και είπε (για να γίνει γενικά αποδεκτή): μπορείς να κατά-
σχεις συντηρητικά μόνο το πλοίο από το οποίο ήρθε η αξίωση. (κλασική προέξ-
ταση τόσο στα ηπειρωτικά συστήματα όσο και στο common law, η ουσιαστικά
προσωποποίηση του πλοίου)

Μόνη εξαίρεση που κάνει δεκτή η σύμβαση είναι ότι μπορείς να πιάσεις
κι άλλα πλοία, που ανήκουν όμως στον ίδιο πλοιοκτήτη κι αυτά τα πλοία
τα ονομάζουμε **αδελφά πλοία (sister-ships)**

Η λογική λοιπόν είναι:

- 1) Ότι το πλοίο που γεννά την απαίτηση (γιατί του έδωσα καύσιμα/γιατί χτύπησε
πάνω στην προβλήτα/γιατί χτύπησαν οι επιβάτες/γιατί ⁽⁵⁰⁵⁾ σπασήκε) καταρ-
χήν αποτελεί το αντικείμενο συντηρητικής κατάσχεσης
- 2) Μπορώ να πιάω όμως και τα πλοία που ανήκουν στον ίδιο ιδιοκτήτη.

Όλη μας λοιπόν προσπάθεια θα επικεντρωθεί στο ποια πλοία ανήκουν στον
ίδιο ιδιοκτήτη. Γι' αυτό ο Στάιους σκέφτηκε να γειωθούν όσο γίνεται τα
«αδελφά». Πώς;

→ Συνήθοντας γονοβάτορες εταιρίες, δηλ. αλλάζοντας τη γάνα. Το ποια συφε-
ροντα βρίσκονται πίσω από τη γάνα, μας είναι λογικώς αδιάφορο

Οριζός αδελφού-πλοίου (πρακτικά γας τον δίνει η δεύτερη προϋπόθεση)
Είναι πλοία τα οποία ανήκουν στον ίδιο τομικό και οικονομικό ιδιοκτήτη

Ανήκοντας σε διαφορετικές γονοβάπορες, ανήκουν σε διαφορετικά τομικά πρόσωπα, δεν είναι πια αδελφά πλοία. Επομένως, για αξίωση που έχει γεννηθεί από τη δραστηριότητα του particular ship, δεν μπορείς να την απαιτήσεις από άλλη γονοβάπορη που έχει τον ίδιο beneficial owner.

Άλλες ενν. τάξεις είναι πιο ευέλικτες (π.χ. Ν. Αφρική), όπου ορίζεται ότι μπορούν να κατασχεθούν, όχι μόνο τα sister-ships αλλά και τα **associated-ships**: είναι τα πλοία τα οποία ελέγχονται από το ίδιο φ.π. ή γ.π.. Ελέγχονται οικονομικά, δηλ. οι πλείονες εταιρίες στις οποίες ανήκουν τα πλοία τελούν σε για ενιαία οικονομική ενότητα. Γι' αυτήν την περίπτωση, μπορείς να κατασχεύεις πλοίο άλλης γονοβάπορης που ανήκει στον ίδιο ομίλο (**ex lege** άρση της τομικής αυτοτέλειας των περισσότερων γονοβάπορων εταιριών, που τελούν σε οικονομική ενότητα)

⇒ οι χώρες φορτωτών είναι πιο ευέλικτες στο τι εννοούσε sister-ships, δηλ. η τομική αυτοτέλεια αίρεται πιο εύκολα σε αυτές τις ενν. τάξεις. Η Ν. Αφρική είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα γ' αυτό πολλοί επιδίδουν να πιάσουν και να κατασχεθούν το πλοίο εκεί.

Εγείς και η Αγγλία, δεν είχατε ευέλικτοι σε αυτό.

Κατηγορίες Δανειστών (βλ. διαφάνειες)

1. Οι Τράπεζες, θέλουν να συναλλάσσονται με γονοβάπορες; (συνπιετεύονται, και για ποιο λόγο, τη δοχή της γονοβάπορης)

Ναι, η Τράπεζα θέλει να συναλλάσσεται με γονοβάπορη.

Επειδή είναι Η ΤΡΑΠΕΖΑ, δεν θα εκταμιεύσει, δεν θα πληρώσει εάν δεν εξασφαλίζει όλες τις εγγυήσεις που θέλει. Άρα:

- Επει το πλεονέκτημα της γονοβάπορης, ότι δηλαδή βγάζει απέξω όλους τους δανειστές
- Πώς εξασφαλίζει τα δικαιώματά της; Λέει: Θα σου δώσω δάνειο αλλά θέλω σύσταση υποθήκης ΣΕ ΟΛΑ τα άλλα πλοία του ομίλου, προσωπικά

→ δίνει τον ^{μετοχών}beneficial owner να εμφανίσει, του παίρνει ενέχυρα
εμφυτεύει, (γιατί είναι Η ΤΡΑΠΕΖΑ). Θα εμπλέξει ως εμφυτές όλες τις
εταιρίες του ομίλου. ΔΕΝ ΔΑΝΕΙΖΕΙ, αν δεν τους εμπλέξει.
Έχει όλα τα ηλεονεκτήματα αυτά λόγω της ισχύος της θέσης στη
διαπραγμάτευση

Μικρές επεξηγήσεις: πώς θα βρει απέναντί όλους τους άλλους δανειστές;
Έχει απέναντί της τη νομοδότηση. Άρα, δανειστές που προκύπτουν
από άλλες εταιρίες κατάρχην δεν ενοχλούν το περιουσιακό του οτο-
κείο, που έχω κατά κύριο λόγο χρηματοδοτήσει. Όχι μόνο τους εμπο-
δίζει να το διεκδικήσουν, αλλά παίρνοντας υποθήκες και σε όλα τα
άλλα πλοία, υπαίνει σε σειρά προτεραιότητας και σε όλες τις άλλες
εταιρίες.

Αν οι μεγάλοι δανειστές δεν ήθελαν τη νομοδότηση, η νομοδότηση ΔΕΝ
θα υπήρχε.

2. Εμπορικοί δανειστές (συμβατικοί)

Για ποιο λόγο είναι δύσκολο το να ενσωματώσουν στη σύμβαση ειδικούς όρους που θα τους προστατεύουν από δυνητικούς κινδύνους;

- Υψηλός ανταγωνισμός
- Δυσχέρεια αναγνώρισης φερεγγυότητας της μονοδαιμορίας

(S. 5 και 6-10)

Αφού δεν μπορώ, ως δανειστής, να εγκαθίστω τέτοιους όρους, τι κάνω;

2. Μηχανισμοί προστασίας (δλ. διαφάνειες)

Οι ομάδες που υποφέρουν πιο πολύ, είναι αυτοί οι δανειστές που δεν μπορούν να προστατευτούν ακόμη κι όταν η νομοθεσία τους δίνει για ελάχιστη προστασία (π.χ. πλήρωση). Γιατί κι αυτή η προστασία συνδέεται με το πλοίο κι αν το πλοίο δεν υπάρχει τότε δεν θα ικανοποιηθούν.

Επιβάτες: όταν προκληθεί ζημία από το πλοίο πάνω στο οποίο ταξιδεύω είναι ενδοσυμβατικός δανειστής. Όταν το πλοίο που συκρουθεί με άλλο, από υπαιτιότητα του, τότε στο άλλο πλοίο που έπεσε επάνω, είναι εξωσυμβατικός (αδικοπρακτικός).

[SOS οι επιβάτες]

3. Εξωσυμβατικοί δανειστές

π.χ. βυθίζεται πετρελαιοφόρο και γολύνει χιλιόμετρα ακτών.
Άτυρρη εξωσυμβατικής και αδικοπρακτικής ευθύνης

Αυτοί θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν μόνο από την περιουσία της μονοδαιμορίας, μ' αυτό είναι δύσκολη η θέση τους. Αν δηλαδή γίνει ατύχημα και το πλοίο διαλυθεί θα ικανοποιηθούν «από ότι απομείνει».

Πώς θα μπορούσα (κοινοπολιτικά) να διατηρήσω το δεσφύ της κοινοδα-
πορης αλλά και να μη φοβάμαι όλα αυτά.

Τα πλοία θα πρέπει να είναι ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΑ αλλά
από το 1969, ~~πλοίο~~ αυτός που υπέστη ζημία μπορεί να βγαφεί
κατευθείαν κατά του ασφαλιστή.

[... Είστε κάποιος το τέλος του μαθήματος]

6/4/2017

κ. Αναστασίου

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ

Μini επανάληψη

Μορφές άσκησης πλοιοκτησίας

κυρίως άσκηση με ν.π.

- α) ναυτικές εταιρίες (ειδική κεφαλαιουχική εταιρία. Ειδική, διότι έχει βασικές
διαφορές από την ανώνυμη. Όταν ερωτηθούμε θα πρέπει να πούμε ποιες είναι
αυτές). Οι εταιρίες αυτές του ν. 959/79 είναι ελληνικές.

Ερ.: Υπάρχει περίπτωση να έχουμε αλλοδαπή εταιρία με ελληνικό πλοίο;
(μην πάλι ο νους στον ενωσιακό πλοιοκτήτη: αλλοδαπή = τρίτης χώρας)

Ναι, ως κεφάλαια εξωτερικού, αρκεί η εταιρία να ελέγχεται από ελληνικά
συγγέροντα κατά ποσοστό άνω του 50%.

Ερ.: Όταν το πλοίο εγτάσσεται σε κεφάλαιο εξωτερικού η εκδίδεται με ΚΥΑ;
Εκδίδεται εγκριτική πράξη, η οποία περιλαμβάνει τους συμβατικούς όρους,
το καθεστώς του πλοίου (κάνει σαν καταστατικός παρτης). Εσχενώς
είχαμε συζητήσει τον όρο 8 (αγορές αλλοδαπών πληρωμάτων και πώς αυτό
δημιουργεί πρόβλημα με ορισμένες συνταγματικές επιταγές)

Ερ.: Οι εγκριτικές πράξεις μπορούν να τροποποιηθούν/αντικατασταθούν κοινομερώς
με υπουργική απόφαση;

Όχι, μόνο με συναινέση του ενδιαφερομένου καθώς έχουν αυξημένη τυτική
ισχύ, που την αντλούν από το Σύνταγμα.

δ) συλλογικότητα

1) μονοδαίες εταιρίες

Δύσβαση Βρυξελλών 1952 που προβλέπει τη δυνατότητα κατάχρησης των αδελφών πλοίων και την οποία θέλαμε γ' αποφυγούμε με τη θέσπιση των μονοδαίων.

Ερ: Μπορώ είναι το εργαλείο που δίνει το ελληνικό εταιρικό δικαίο και τα εταιρικά ιδιωτικά δικάτα των περιορισμένων χωρών για να παίρνουν το μετοχή πίσω από τη μονοδαίωση;

Η άρση της αυτοτελείας ν.π.

Σήμερα θα ολοκληρώσουμε τον μεγάλο κύκλο της πλοιοκτησίας με την περίπτωση όπου κυριότητα και εκμετάλλευση διασπώνται και βρίσκονται σε διαφορετικά πρόσωπα.

Πώς οργανώνονται οι σχέσεις όταν στο ίδιο αντικείμενο που είναι μεγάλης οικονομικής αξίας έχουμε διαφορετικές μορφές οικονομικής αξιοποίησης με διάσπαση κυριότητας κι εκμετάλλευσης.

Εγκοια εφοπλιστή

KINΔ105 (από τα λίγα άρθρα που υπάρχει περίπτωση να μας ζητήσει και να μας ρωτήσει τι λένε)

Διαβάζουμε το άρθρο.

Ερ: Μοιες προϋποθέσεις απαιτούνται για να έχουμε εφοπλιστή;

1. Πλοίο

2. Ξένο πλοίο

3. Εκμετάλλευση ξένου πλοίου

} Ουσιαστικές Προϋποθέσεις

Αυτά αρκούν για να χαρακτηρίσουμε κάποιον εφοπλιστή. Τα υπόλοιπα που αναφέρει το άρθρο έχουν απλώς ενέρμεγα αποδεικτική. **ΔΕΝ έχω ΣΥΣΤΑΤΙΚΗ δημοσιότητα (505)**

Πλοίο σημαίνει το πλοίο όπως ορίζεται στο KINΔ1, όχι πλωτά ναυπηγήματα εκτός αν ειδική διάταξη προβλέπει διαφορετικά

Χρησιμοποίηση: στις περισσότερες περιπτώσεις θα είναι με ενοχική σύμβαση (ναύλωση)

4. Ναυτική/Τεχνική Διεύθυνση του πλοίου (ΚΙΝΔΙΔΟ6)

Ασκείται από τον πλοίαρχο για λογαριασμό του εφοπλιστή.

Κατά μία άποψη, αποτελεί εννοιολογικό στοιχείο του οριζού του εφοπλιστή.

Λεγόμενοι όμως ότι κυρεί αντίθετη συμφωνία και θα μπορούσε π.χ. ο κύριος του πλοίου να κρατήσει ο ίδιος το δικαίωμα επιλογής πλοιάρχου για τον εαυτό του, τότε υπερβαίνουν ότι δεν αποτελεί ενν. στοιχείο.

Αυτό που είναι ενν. στοιχείο είναι ότι δίνει εντολές για την τεχνική διεύθυνση του πλοίου και για να δειχθεί αυτό του το δικαίωμα, ο νόμος του παρέχει την εξουσία να ορίζει τον πλοίαρχο, εκτός αν ο ίδιος θέλει να απεμπολήσει αυτό το δικαίωμα.

Ερ.: Εργόδοτης του πλοιάρχου (αν δεν έχει συμφωνηθεί το αντίθετο) ποιος είναι;

Ο εφοπλιστής (έχει σημασία για τη ναύλωση)

5. Εχμετάλλευση δι'εαυτόν.

Ερ.: Πώς αγείρεται ο διαχειριστής και πώς ο εφοπλιστής;

Ο εφοπλιστής από τα κέρδη που αποκομίζει από τις ναυτιλιακές εργασίες (θαλάσσιος επιχειρηματίας)

Ο εφοπλιστής αγείρεται με ένα fee το οποίο έχει οριστεί συμβατικά.

Ερ.: Πώς διαφοροποιείται η ευθύνη τους;

Ο εφοπλιστής ευθύνεται για όλες τις συμβατικές του υποχρεώσεις και για όλες τις αδικπραξίες.

Ο διαχειριστής ενδοσυμβατικά ευθύνεται μόνο έναντι του εφοπλιστή/πλοιοκτήτη. Αδικπραξικά ΔΕΝ ευθύνεται, εκτός εάν συντρέχει ίδιο πταίωμα, αφού λειτουργεί ως αντιπρόσωπος.

Η Δημιουργία (8.8.10/14 του 1910/ΚΙΝ)

Εκτεταμένο σύστημα δημιουργίας.

2 βασικές ενέργειες ανάλογα με το είδος της πράξης

Συντακτική

Η δημιουργία επιδρά στο κύρος και στην ενέργεια της δικαιοπραξίας την οποία αφορά (βλ. διαφάνειες, πρόθεσε και την απόκτηση της ιδιότητας, δηλ. την αρχική ποσόστωση)

Αποδεικτική

Αφορά μόνο την απόδειξη έναντι των τρίτων. (βλ. διαφάνειες, στο διορισμό διαχειριστή πρόθεσε ότι αναφέρεται στο ΚΙΝΔ14 για τη συγγραφή οχτηβία)

[Αυτόν τον κατάλογο της δημιουργίας θα τον βλέπουμε κάπου και κάθε φορά που θα συζητήσουμε για νέα χορήγηση καταχώρισης θα την προβάλλουμε είτε στη συντακτική είτε στη δηλωτική]

Ερ.: Τα ταυτικά προνόμια που τα γράφουμε;
Είναι αφανή εκ του νόμου, δεν τα γράφω πουθενά.

Δημιουργία στην εφοπλιστική σχέση

ΚΙΝΔ105

Ερ.: Το νόμο που χρειάζεται είναι να ξέρω τα στοιχεία του εφοπλιστή, όχι το περιεχόμενο της σύμβασης εκμετάλλευσης. Γιατί ο νόμος ενδιαφέρεται μόνο για το ποιος είναι και δεν θεωρεί σωστό να ξέρω το περιεχόμενο;
Γιατί αφορά αποκλειστικά και μόνο την ιδιωτική τους σχέση. Τα στοιχεία του όμως γ' ενδιαφέρει και πρέπει να τα ξέρω για να ξέρω κατά ποιον θα γράφω σε περίπτωση αζήτων.

Τρόποι δήλωσης (βλ. διαφάνειες)

Leasing πλοίου ΔΕΝ επιτρέπεται στην Ελλάδα.

Ratio της δημοσιότητας

Πώς μπορούν οι τρίτοι να πληροφορηθούν γε. αβφάλεια και ευχέρεια να ενημερωθούν για το ποιος πραγματ. εκμεταλλεύεται το πλοίο → **Εισοδηματική Έκθεση ΚΙΝΔ**

Ερ.: Ποια η αξία αυτής της δημοσιότητας;

1) **Συνέπειες τήρησης των διατυπώσεων δημοσιότητας** (βλ. διαφανείες)

(505) Από τη στιγμή που θα γίνει η δήλωση εφοπλιστού, δεν μπορεί ο εφοπλιστής σε καμία περίπτωση ν'αντιτάξει ότι δεν εκμεταλλεύεται το πλοίο → **αποδεικτικός παρακλήρας**

Ακόμη κι αν δεν ασκώ εφοπλισμό, από τη στιγμή που το έχω δηλώσει δημιουργώ φαινόμενο δικαίου.

8) Άρα, παρόλο που όταν λέμε ότι κάτι έχει αποδεικτική ενέργεια αυτή θωρείται ανταποδείξη, εδώ ο εφοπλιστής ΔΕΝ μπορεί ν'ανταποδείξει. Οι τρίτοι όμως, αν τους συγγράφει να ανταποδείξουν, ΜΠΟΡΟΥΝ

Ερ.: Γιατί οι τρίτοι θα έβαζαν ν'ανταποδείξουν;

(505) Την περίπτωση που ο αναγραφόμενος ως εφοπλιστής δεν έχει επαρκή στοιχεία για να τους αποζημιώσει. Άρα, δέχονται ν'αποδείξουν ότι κυριότητα και εκμετάλλευση συγγράφουν στο ίδιο πρόσωπο, ώστε να μπορούν πιο εύκολα να «κινδυνεύουν» το πλοίο.

Από τη στιγμή που θα το δηλώσει, η δήλωση κατά κάποιο τρόπο ακολουθεί το πλοίο. (δηλ. σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας ο αποκτών δεσφύεται από τη δήλωση εκμετάλλευσης για όσο αυτή διαρκεί)

2) **Συνέπειες ΜΗ τήρησης των διατυπώσεων δημοσιότητας** (ευχνότερη)

ΚΙΝΔ 10553

Γιατί είναι ευχνότερο να μη δηλώνεται η εφοπλιστική σχέση;

2 λόγοι:

α) **Οικονομικός**: προς αποφυγή φορολόγησης. Αν ο εφοπλιστής δηλώσει, θα φορολογηθεί γε φόρο επί του εισοδήματος. Άρα δεν έχει το προνόμιο του **φόρου κληρονομικότητας** (προνόμιο καθεστώς φορολόγησης της πλοιοκτησίας). Άρα, ο εφοπλιστής δεν έχει κίνητρο να δηλώσει.

8) Νόμιμος: εάν δεν προκύπτει τίποτε άλλο, τεκμαίρεται ότι το εκμεταλλεύεται ο κύριος (αυτό ισχύει σε όλες τις ενν. σχέσεις)

Η βασική ratio της δημοσιότητας, είναι η προστασία των τρίτων. Εάν εφοπλιστής - κύριος δεν έχουν δηλώσει τη σχέση, οι τρίτοι υποθέτουν ότι αυτός που εκμεταλλεύεται είναι ο κύριος. Αυτό το τεκμήριο λειτουργεί υπέρ των τρίτων και έχει οριχμένα (3) χαρακτηριστικά:

1. Νόμιμο: προβλέπεται στο νομο

2. Αφορά τη σχέση εκμεταλλευόμενου-τρίτων: αυτοί μπορούν να το επικαλεστούν, ΜΟΝΟ.

3. Μαχητό: όποιος έχει ενν. σύμφερον και με οποιοδήποτε αποδεικτικό τρόπο μπορεί να το ανατρέψει. Μπορεί να το ανατρέψουν (βλ. διαφάνειες)

Ο πραγματικός εφοπλιστής γιατί θέλει να το ανατρέψει;

γιατί αυτομάτως γίνεται έτσι ο δικαιούχος από τις δικαιοπραξίες που αφορούν την εκμετάλλευση του πλοίου.

Ο πραγματικός κύριος, γιατί θα χετριάσει έτσι την εύνοια του.

Πώς μπορεί να ανατρέψει το τεκμήριο ο πραγματικός κύριος (βλ. διαφάνειες)

Τα 2 στοιχεία θα πρέπει να συντρέχουν εωρευντικά

Ο κύριος έχει 2 επιλογές: ή θα τα πληρώσει ο ίδιος ή θα υποδείξει τον πραγματικό εφοπλιστή.

Απόφαση ΑΠΒΔ Πολ. Τμήμα 776/2010

Πραγματικά περιστατικά: Ο Z συνάπτει σύμβαση ναυτικής εργασίας με τη ναυτική εταιρία Φ, η οποία είναι και κύρια ενός πλοίου του ΦΓ. Το πλοίο αυτό στο οποίο εργάζεται ο Z, προκρούει σε γία βραχονηίδα και βυθίζεται. Ο Z πνύεται. Η σύζυγός του Σ, ζητά χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη λόγω του θανάτου του Z. Η Σ ζητά αποζημίωση και από τον Φ, για τον οποίο ισχυρίζεται ότι φέρει την εφοπλιστική ιδιότητα, αν και αυτός δεν έχει δηλώσει ως εφοπλιστής. (άκουσε πάλι από 50:00 κ.ε. + διαφάνειες)

Γιατί βράφηκε στον εφοπλιστή και όχι στον κύριο; γιατί το πλοίο βυθίστηκε. Και επειδή η εταιρία θα ήταν υποχρεωμένη, τότε δεν θα μπορούσε

γ' αποζημιώνει (outsourcing του πλοικού κινδύνου προς τους αδύνατους δανειστές)

— . —

Αυτός που εκμεταλλεύεται το πλοίο είναι ο εφοπλιστής, άρα σε αυτόν θα έπρεπε κατά κανόνα να διαγραφούν για την ικανοποίηση των αξιώσεών μας. Ο κύριος απλώς παραχώρησε την εκμετάλλευση.

Ερ: Θα έπρεπε να εμπλέκουμε τον κύριο, ή όχι; Ο κύριος φταίει σε τίποτα αφού δεν το εκμεταλλεύεται; Έχει ευθύνη;

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Προβλ.
κλειδιά

Ναυτική πίστη: κύριο αντικείμενό της, το πλοίο.

Διακινδύνευση: ο κύριος φέρει ευθύνη από διακινδύνευση διότι ελευθερώνει στην αγορά ένα περιουσιακό στοιχείο το οποίο εγκυμονεί κινδύνους.

Το πώς οργανώνω νομικά τις σχέσεις εκμετάλλευσης δεν έχει να κάνει με την αξιοπλοΐα του περιουσιακού στοιχείου καθ'αυτήν.

Αυτό που θέλουμε είναι να αυξησουμε τη ναυτική πίστη: αυτός δηλαδή που συναλλάσσεται με το πλοίο να έχει τη δυνατότητα, όταν χρειαστεί, να το πιάσει, διότι αυτό που βλέπει ο δανειστής είναι το πλοίο.

Δικαιολογητική βάση ευθύνης

KINΔ106

KINΔ106 εδ.α': Παρατηρήσεις

α) Το ζητήμα έχει ρυθιστεί νομοθετικά, ο νομοθέτης έχει πάρει θέση. Λέει ότι σε περίπτωση διάδοσης κυριότητας - εκμετάλλευσης, οι απαιτήσεις από την εκμετάλλευση γ' ακούονται και κατά του πλοίου.

Ερ: Οι απορρέουσες από τον εφοπλισμό απαιτήσεις ακούονται κατά του πλοίου.

Κατοικικά, θα έπρεπε γ' ακούγονται κατά του κυρίου. Πώς γας φαίνεται αυτό;
Είναι ελληνής η διαταγή, προσωποποιώντας το πλοίο ή κάτι τέλει να γας πει;

Προϋποθέσεις ευθύνης (βλ. διαφανείς)

Ερμηνεία της διαταγής (βλ. διαφανείς)

2 απόψεις

1. **Κρατούσα:** πραγματοποιηής ευθύνη ($\neq$ ευπράγματο) και αντικειμενική.
Ευθύνη για ζητά χρέη που συγκεντρώνεται πάνω στο πλοίο. Τι πρέπει λοιπόν
να συμβαίνει κατά το χρόνο που ασκώ την αξιολογία για να λειτουργήσει το
ΚΙΝΔΙΟ;

Πρέπει να υπάρχει το πλοίο και να βρίσκεται στα χέρια του κυρίου (βασιικό
στοιχείο του πραγματοποιηούς χαρακτήρα). Αλλιώς, απαλλάσσεται.

- 505** Λόγω του πραγματοποιηούς της ευθύνης, εάν κατά το χρόνο άσκησης της
αξιολογίας το πλοίο έχει μεταβιβαστεί, δεν εφαρμόζεται το ΑΚ479. Ενδεχο-
μένως αυτή η μεταβίβαση θα είναι καταχρηστική, εικονική, καταδολιευτική,
αλλά θα πρέπει πρώτα να επιτύχω την ακύρωσή της για να μπορέσω να πιά-
σω το πλοίο. Για να το αποφύγω, ξεκινάω με ασφαλίστικα γέτρα και κατευθύνω
κατά του κυρίου του πλοίου

Κριτική: αν πιάω με την κρατούσα και δεχτώμε πραγματοποιηή ευθύνη, αυτοτελή,
γη προσωπική κλπ. δεν προτατεύονται ικανοποιητικά οι ζητωδέντες

2. **Ορθότερη άποψη:** η ευθύνη είναι προσωπική
χωρεί επίκληση του ΑΚ479

Σύνοψη (συνοψάστε τα ακόλουθα)

1. Στο ΚΙΝΔΔΟΒ προβλέπεται η ευδύνη του κυρίου του πλοίου σε περίπτωση διασπάσης κυριότητας - εκμετάλλευσης.
 2. Η ευδύνη είναι πραγματοπαγής, αυτοτελής κλπ... Άρα, δ' αυτήν την περίπτωση ενεργούμε άμεσα για να δεσμεύσουμε το πλοίο (ασφαλιστικά γέτρα).
 3. Σύμφωνα με την ορθότερη γνώμη η ευδύνη είναι ενοχική, προωπική, παράλληλη με του εφοπλιστή, με επίκληση του ΑΚ479
- Ερ: Είναι δυνατόν να υπορέσω να παρακολουθώ με την αξίωσή μου το πλοίο, παρά τη μεταβίβαση; Πώς πρέπει να προταγεί η αξίωσή μου για να υπορέσω να παρακολουθώ το πλοίο;
Ναι, με εμπραγματο δαίρος (υποθήκη) και με ναυτικό προνόμιο.
Άρα κοιτάω αν η αξίωσή μου προταγεί. Αν δεν έχω πάλι ΚΙΝΔΔΟΒ.

ΝΑΥΛΩΣΗ - ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

27/4/17

κ. Αθανασίου

Η ναύλωση δεν διέπεται από τους ΚΧΒ γιατί δεν χρειάζεται κανόνες αναγκαστικού δικαίου

⇒ Όταν λοιπόν έχουμε ναύλωση, πηγαίνουμε στον ΚΙΝΔ (ναύλωση + ΚΙΝΔ) ενώ όταν έχουμε θαλάσσια μεταφορά πηγαίνουμε στους ΚΧΒ (θαλάσσια μεταφορά + ΚΧΒ)

Ερ.: Μόδες υποθέσεις αφορούν ναύλωση και πόες θαλάσσια μεταφορά, στα ελληνικά δικαστήρια;

Οι περισσότερες αφορούν θαλάσσια μεταφορά. Τα τελευταία 10 χρόνια έχουν υπάρξει 6-7 υποθέσεις ναύλωσης. Γιατί;

- Συμβιβασμοί
- Διαιτησία

⑤

1. Μίσθωση γυμνῆς οξαφῶς (bare boat charter)

Εδώ ο εκναυλωτής (κύριος του πλοίου) δίνει το πλοίο του στο ναυλωτή, χωρίς πληρωτά. Εξοπλισμός ή με ατελή εξοπλισμό.

Στις υπόλοιπες χώρες λέγεται ναύλωση γυγνού σκαφούς. Στην Ελλάδα όμως δεν το θεωρούμε γοργή ναύλωσης μ' αυτό το λέγε ριθδωση. Μέσα στον ΚΙΝΔ δεν ρυθίζεται μ' αυτό ανατρέχω στις διατάξεις του ΑΚ

Εἰς ἑκὼ γινώσκων ψυχρὸν οὐδαίμους:

- ποιος προλαμβάνει κλοίσρχο/κλήρωμα → ο μεδωντής
- ποιος δίνει εντολές για την τεχνική διεύθυνση → ο μεδωντής
- " " " " εμπορική " " → ο μεδωντής

π.χ. πήγαινε να φορτώσεις στο λιμάνι του Καΐρου: εμπορική εντολή

⇒ Η εκμετάλλευση και ο πλήρης έλεγχος του πλοίου δίδεται στα χέρια του πωστή, ο οποίος εδώ ουσιαστικά είναι ο εφοπλιστής.

Άρα, η σύμβαση γυναικών εκάθους είναι για γοργή εφοπλισμού

Ερ: Γιατί να πάρεις ένα πλοίο μυχνό;

Πρώτον, γιατί θέλεις να διαγορεύσεις εξ αρχής σχέση με το πλήρωμά σου!

(12^{en}) γιατί χρειάζεσαι πλοία για 4-5 χρόνια αλλά δεν θές να επενδύσεις

Δεύτερον : όταν οι τράπεζες χρηματοδοτούν, παίρνουν πάνω στο πλοίο υποθήκη. Ή άλλο (πιο μοντέρνο) μπορούν να κάνουν αγτί για υποθήκη.

Ας οκεφτιούμε ότι εισαφέτε τραπέζιτες και θέλουμε να χρηματοδοτήσουμε
έκοντας ως εξασφάλιση και άλλο από υποθήκη. Τι;

Πάει η Τρανζία στο ταχυπηγείο της Κορέας και αγοράζει ένα ηλιο, το οποίο μετά θα πας πιδώσει με σύμβαση πιδώσεως γυμνού εκάφους. Γιατί;

Η Τραπεζα το χρηματοδοτεί και το δίνει για επενδύσεις. Δεν την ενδιαφέρει κάτι άλλο. Άρα, $\text{τραπεζα} = \text{κύριος} \parallel \text{εγχείς} = \text{υπόδοτης}$

γαυκός κύριος // οίκονομ. κύριος

Γιατί η Τρανζεζα θα προτιμήσει να είναι κυρία και όχι ενοχλητική δανεισγρία;

Γιατί ο κύριος (σε περίπτωση υποδίκης) μπορεί γ'αποδείχτει αφερέγγυος

Αν όμως το πλοίο είναι της Τραπεζας, τότε ως κυρία μπορεί να το αποχωρήσει από την πτωχευτική περιουσία. Το πρόβλημα όμως από την κατοχή κυριότητας είναι ότι η Τράπεζα μπορεί να φέρει ευθύνες από την εκμετάλλευση του πλοίου, για τους τρίτους.

Αν λοιπόν γας καλεσει ως νομικούς συμβούλους ο πρόεδρος της Εθνικής, τι θα πούμε;

Θα του πούμε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα αφενός της υποθήκης αφετέρου της κυριότητας. Η στρατηγική επιλογή είναι δική σου.

2. Κατά κυριολεξία ναύλωση

A. ΝΑΥΛΩΣΗ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΟ (ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ) TIME CHARTER

Ερ.: Τι θα κάναμε ως εκναυλωτές: θα το δίνουμε για μεγάλο ή για μικρό χρονικό διάστημα;

Εξαρτάται από την κυκλικότητα της αγοράς. Όταν αισθάνεσαι ότι οι τιμές ανεβαίνουν προτιμάς μικρό χρονικό διάστημα. Όταν αισθάνεσαι ότι οι τιμές πέφτουν για μεγαλύτερο (ακόμη κι αν χάσεις, το πλοίο να δρίσκεται βε λειτουργία)

Μπορώ είναι αυτός που προλαμβάνει πλήρωμα/πλοίαρχο; ο **χρονοεκναυλωτής**

Μπορώ δίνει οδηγίες για την **τεχνική διεύθυνση**; ο **χρονοεκναυλωτής**

505 { Εμπορικές οδηγίες δίνει ο **ναυλωτής**. Την εξουσία αυτή την αντιλείπει από τη σύμβαση ναύλωσης (ενοχικό δικαίωμα που αντιλείπει από το ναυλοσύμφωνο και του το έχει παραχωρήσει ο εκναυλωτής)

Πώς καταλαβαίνω ότι το **Balltime** είναι το τυποποιημένο ναυλοσύμφωνο της χρονοναύλωσης;

Δηλαδή χρονοναύλωση ο χρόνος τρέχει σε **βάρος του ναυλωτή**. Τι σημαίνει αυτό; Εξαρτάται από το ναυλωτή πώς θα εκμεταλλευτεί το χρόνο αυτό και πόσα ταξίδια θα κάνει μέσα στο χρόνο που έχει, ώστε ν' αυξήσει τα κέρδη του.

B. ΝΑΥΛΟΣΗ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ/ΚΑΤΑ ΠΛΟΥΝ (voyage charter)

Μορφές.

Δίτην ολική πρόθεσε και τη μερική

❗ Εδώ ο χρόνος τρέχει εις βάρος του εκναυλωτή. Δηλαδή:

Αφενός, για όσο περιεσότερο χρονικό διάστημα έχει το φορτίο είναι και υπεύθυνος (να ευύνεται δηλ. για ζημιές που θα προκύψουν) αφετέρου, θέλει να ελευθερώσει το πλοίο του γρήγορα για να ικανοποιήσει κι άλλους ναυλωτές.

π.χ. Αν έχω ναυλώσει ένα πλοίο για ένα ταξίδι Πειραιά-Ρότερνταμ και έχω ναυλώσει κατά ταξίδι, εάν αρρώσω ποιος πληρώνει τη ρύφη;

Ο εκναυλωτής, διότι αυτός έχει την υποχρέωση της μεταφοράς. Εάν αρρώσει πάει γέρες, άρα γεράγια ποδά.

Τυχρινική παρουσίαση (ή διαφάνειες)

Είναι και οι δύο συμβάσεις έργου και συνιστούν τη ναύλωση εν στενή έννοια.

Βασικές υποχρεώσεις εκναυλωτή

Ερ.: Ποιες βασικές υποχρεώσεις θα δάσαμε στον εκναυλωτή;

- να παραδώσει το συμφωνημένο πλοίο
- στην συμφωνηθείσα ώρα
- στην συμφωνηθείσα κατάσταση (αξιοπλοο)
- να περιμένει να φορτώσει

} Υποχρεώσεις
έναρξης

Αφού φύγει το πλοίο, τι υποχρεώσεις θα του δάσαμε;

- να ακολουθήσει το πλοίο τη συντομότερη διαδρομή (να μην αλλάξει τον πλου)
- και αφού φτάσει, να παραδώσει στο νομιμοποιούμενο παραλήπτη

A. Υπερρεωσεις που αφορούν το πλοίο

Ρήτρα υποκατάστασης (substitution clause): αν δεν μπορώ να δώσω το συμφωνηθέν πλοίο, θα δώσω ένα άλλο με τα ίδια χαρακτηριστικά και της ίδιας κλάσης

SOS Καταλληλότητα = ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ (ΚΙΝΔΥΝΟΣ)

1. ΥΛΙΚΗ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ (ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ)

α) Καταλληλότητα προς πλοούν (ΚΙΝΔΥΝΟΣ 1)

β) Μεταφορική καταλληλότητα (ΚΙΝΔΥΝΟΣ 2) (ή προς διατήρηση του φορτίου)

Παραδείγματα

ικανό πλήρωμα: καταλληλότητα προς πλοούν

απαραίτητος εξοπλισμός: >> προς πλοούν

πυροσβεστικά μέσα: >> προς πλοούν

φυγεία: >> μεταφορική

Το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο κατά την έναρξη και κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΠΛΟΙΑ (ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ)

Να μην έχει νομικό ελάττωμα κατά τη φόρτωση

π.χ. Ο εκναυλωτής πρωταίει σε κάποιον πωρωτή επομένως μπορεί αυτός να τον εντοπίσει στο λιμάνι της φόρτωσης και με μια διαδικασία που λέγεται skip test να του απαγορεύει τον απόπλου έως ότου δοθεί εγγύηση ή εξοφληθεί το ποσό.

Συμφωνηθείσα ώρα (που έχει καθοριστεί εντός της συγγραφής)

π.χ. Έχουμε συμφωνήσει την παράδοση του πλοίου μέχρι τις 24 Απριλίου.

Αυτός ο χρόνος είναι πολύ σημαντικός: είναι ο χρόνος μέσα στον οποίο πρέπει να παραδώσω το πλοίο. Συνήθως, (επειδή τα πλοία κάνουν μεγάλα ταξίδια) αναλαμβάνω π.χ. να παραδώσω από τις 14 έως τις 24. Στις 24 είναι το αργότερο όριο → δηλ. ημέρα

Εάν δεν παραδώσω στις 24 (ο εκναυλωτής), τότε ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση αλλά και να ζητήσει αποζημίωση ανεξαρτήτως από το λόγο για τον οποίο δεν έγινε η παράδοση. (cancelling clause)

Ερ.: Ως εκναυλωτής, πόσο πρέπει να περιμένω για να γίνει η φόρτωση;

Υπερ.: Σε ποια από τις δύο μορφές της (κατά κυριολεξία) ναύλωσης είναι κρίσιμο για τον εκναυλωτή να ξέρει πόσο πρέπει να περιμένει για να φορτώσει;

Ο KIND το ρυθμίζει επαίσα αλλά είναι πιο κρίσιμο στη ναύλωση κατά ταξίδι, διότι:

στη προτοναύλωση, το πόσο θα περιμένει του είναι αδιάφορο επειδή πληρώνεται με τη χέρα.

στην κατά ταξίδι του ενδιαφέρει γιατί πρέπει να κάνει το συγκεκριμένο ταξίδι.

Ερ.: Κατοικικά θα πρέπει να περιμένει για όσο χρονικό διάστημα έχει συμφωνήσει. (Βασικό πράγμα που κοιτάμε στα ναυλοσύμφωνα)
Το ελληνικό δικαιο διακρίνουμε 3 στάδια (βλ. διαφάνειες)

1ο. ΑΝΑΜΟΝΗ (laytime)

Για αυτές τις ημέρες δε θα παρουνε παραπάνω χρήματα γιατί αυτό το στάδιο αναμονής προβλέπεται υποχρεωτικά μέσα στη σύμβαση

Δήλωση ετοιμότητας προς το ναυλωτή (readiness notice)

Δεν συνυπολογίζονται οι ημέρες αργίας και αδυναμίας φόρτωσης. (KIND II)

Ερ.: (+παραδειγμα με το ατύχημα στη Χαλυβουργία, 53' επ.)

KIND II «δια πάντα»: για ΟΛΟΥΣ: π.χ. απεργία στο λιμάνι

2ο. ΥΠΕΡΑΝΑΜΟΝΗ (demurrage)

505!! Θα μας ρωτήσει οπωδήποτε ποια είναι η διαφορά αναμονής - υπεραναμονής
Η περίοδος υπεραναμονής δεν είναι υποχρεωτικό να συμφωνηθεί αυτό το αποφασίζουν τα μέρη.

Εάν έχει καθοριστεί συμβατικά ο χρόνος της αναμονής είναι εύκολο

τα καθορίζουμε και το χρόνο της υπερανάγονής. Ωστόσο, εάν δεν έχει καθοριστεί, ο ΚΙΝΔ έχει προβλέψει γι' αυτό στο ΚΙΝΔ 14893
⇒ απαραίτητη η προειδοποίηση ότι τελειώνει ο χρόνος της ανάγονής κι αρχίζει να τρέχει ο χρόνος της υπερανάγονής. Επιπλέον, συνυπολογίζονται οι ημέρες αργίας και αδυνατίας φορτώσεως (πληρώσεις για όλες τις ημέρες της υπερανάγονής)

Παράδειγμα: ας υποθέσουμε ότι έχουμε ορίσει 10 ημέρες ανάγονής και 7 ημ. υπερανάγονής και αρχίζουμε και πλησιάζουμε προς το τέλος της υπερανάγονής, όπου λήγει και αυτή. Τι γίνεται; Μπορεί ή δεν μπορεί να φύγει;

Εξαρτάται από το πότε έγινε η ειδοποίηση για τη λήξη της υπερανάγονής

3ο ΑΝΘΥΠΕΡΜΟΝΗ (ΚΙΝΔ 120) το πότε λήγει δηλ. ο χρόνος της υπερανάγονής

Παράδειγμα: θέλω να φύγω 24/4. Πότε πρέπει να στείλω την ειδοποίηση για να μην έχω ανθυπερμονή;
Στις 20/4.

Εάν τη στείλω στις 22/4 πόσες ημέρες ανθυπερμονή θα έχω;
Εάν τη στείλω στις 22/4, μπορώ να φύγω στις 26/4.
Έχω ανθυπερμονή λοιπόν 2 ημέρες.

Ατήν ερώτηση «Πόσος χρόνος είναι η ανθυπερμονή» η σωστή απάντηση είναι το πότε λήγει η υπερανάγονή σε συνάρτηση με το πότε στείλω την ειδοποίηση (σε αριθμούς βέβαια)
(Γιατί άκουσε από 15' επ.)

Υποχρεώσεις εκναυλωτή κατά τη μεταφορά

KIND126

Ερ.: τι καταλαβαίνω ως «αλλαγή» και τι ως «Παρέκκλιση»

αλλαγή: οριζτική μεταβολή πορείας (π.χ. το πλοίο αντί να πάει Ιταλία πάει Αίγυπτο)

Παρέκκλιση: να πρέπει π.χ. να πάει Ηράκλειο - Ιταλία απ'ευθείας, αλλά να περνάει κι από τον Πειραιά.

Γιατί, ως ναυλωτή, με ενδιαφέρει οικονομικά να γη γίνεται παρέκκλιση;

- γιατί γ' ενδιαφέρει ο χρόνος
- αύξηση κινδύνου
- αύξηση κόστους

Μπορεί επιτρέπεται η παρέκκλιση (βλ. διαφάνειες)

+ άλλη εύλογη αιτία: πώς θα το ερμηνεύαμε, συσταλτικά ή διασταλτικά; (KIND126)

Θα έπρεπε να κάνω συσταλτική ερμηνεία, διότι η «εύλογη αιτία» έχει εξαιρετικό χαρακτήρα.

Κλασική περίπτωση εύλογης αιτίας: ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ (SOS)

Υποχρεώσεις εκναυλωτή μετά την άφιξη

Υποχρέωση ειδοποίησης του ναυλωτή κι αρχίζουν και τρέχουν πάλι οι τρεις περίοδοι (αναμονή κλπ.)

Ερ.: Σε ποιον παραδίδω και τι κάνω αν δεν έχω πού να παραδώσω;

α) Κανονικά, παραδίδω στον κομμις/υποποιούμενο παραλήπτη

β) Αν δεν εμφανίζεται κανείς και δεν έχω πού να παραδώσω κάνω παρακαταθήκη

γ) Αν εμφανιστούν περιωρότεροι κάνω μεβεγγύηση

+δ) τι κάνω αν δεν με έχει πληρώσει (θα το πούμε την επόμενη φορά)

Βρες τι είναι η παρακαταθήκη και τι η μεβεγγύηση

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ

27/11/21
π. Αθανασίου

Μικρή επανάληψη

Υποχρεώσεις ναυλωτή-εκναυλωτή → KINA

Σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς → ΚΧΒ (Hague-Visby Rules: HVR)
(στη σύμβαση θαλάσσιου δικαίου - ατομαστικό δίκαιο)

Στη σύμβαση ναύλωσης έχουμε γραμμές tramp (μη τακτικές)

ενώ στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς έχουμε γραμμές liner (τακτικές)

Στις μη τακτικές έχουμε είτε ξηρό (σιτάρι, κάρβουνο, κορβελάνη) είτε υγρό φορτίο (πετρέλαιο κλπ)

ενώ στις τακτικές έχουμε τυποποιημένα προϊόντα τα οποία μας μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια.

Στη σύμβαση ναύλωσης χρησιμοποιούμε ναυλοσύμφωνα (charterparties)

ενώ στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, φορτωτική (bill of lading)

Μοναδική πηγή των ναυλοσυμφώνων από τον KINA → KINA 10851

+ KINA 107

Ερ.: Για ποιο λόγο ο νομοθέτης του KINA σε ένα άρθρο-κορωνίδα, τα είχε δαλεί όλα μαζί στην αρχή; Ή ήθελε να κάνει ρυθμιστικά;

Γιατί τότε δεν είχαμε ακόμη κυρώσει τους ΚΧΒ και θέλαμε να τα ρυθμίσουμε όλα συλλογικά. Από τη στιγμή που τους κυρώσαμε (1992), τότε ισχύει το εξής:

- όταν έχουμε σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς → ΚΧΒ

- όταν " " ναύλωσης → KINA

! - όταν υπάρχει κενό στους κανόνες, τότε επιτρέπεται σε περίπτωση θαλάσσιας μεταφοράς, ν'ανατρέξουμε στο εθνικό μας δίκαιο, δηλ. τον KINA

(Ομοιότητα φορτωτικής - ναυλοσυμφώνου: και τα 2 είναι αποδεικτικά έγγραφα. Άτο επόμενο μάθημα θα πούμε και τις διαφορές τους)

Αρα, η βασική λειτουργία του ναυλοεμφώνου είναι **ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΗ**

Μπορώ να έχω ναύλωση χωρίς ναυλοεμφώνο;

Θεωρητικά γυρω (αν είσαι αφελής), αλλά ο κανόνας είναι ότι πάντα υπογράφεται ναυλοεμφώνο.

Τυποποιημένα Ναυλοεμφώνα

Τι σημαίνει τυποποιημένα, ότι αποτελούν σύμβαση προεχώρησης;

ΟΧΙ, αφού τα μέλη έχουν ίδια διαπραγματευτική δύναμη και μπορούν να τροποποιήσουν το ναυλοεμφώνο.

Βασικές αρχές που τα διέπουν, βλ. διαφάνειες

BIMCO: είναι ο μεγαλύτερος ιδιωτικός οργανισμός στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Κύριες αρμοδιότητες:

- έκδοση ναυλοεμφώνων
- τροποποίηση »
- παροχή συμβουλών
- άλλες τεχνικές διεργασίες

Πόσοι επαγγελματίες συγγετέχουν; 65% της παγκόσμιας ναυτιλίας συγγετέχει εκουσίως στη BIMCO.

Τα μέλη μπορούν πάντα ν' αποφασίζουν διαφορετικά / τροποποιήσουν το ναυλοεμφώνο. Πρέπει όμως πάντα να διαβάζουν προεκτικά ^{τους όρους} για ν' αποφασίζουν ποιο ναυλοεμφώνο θα χρησιμοποιήσουν.

Ναυλοεμφώνα δεν εκδίδει μόνο η BIMCO (βλ. διαφάνειες)

[ποτέ μη χρησιμοποιείς τον όρο συγδόλαιο]

Μορφές ναυλοσυμφώνων (βλ. Διαφάνειες)

Ερ.: Διαφορές μεταξύ μίσθωσης γυγνού πλοίου / χροτοναύλωσης / ναύλωσης κατά ταξίδι. (Super SOS) + (το πινακάκι που υπάρχει στις διαφάνειες)

- Μίσθωση γυγνού πλοίου: ο εκναυλωτής εκμισθώνει στο ναυλωτή ένα πλοίο χωρίς πλήρωμα και χωρίς εξοπλισμό. Εφοπλιστής θεωρείται ο ναυλωτής (εκμεταλλεύεται το πλοίο), ο οποίος έχει και την τεχνική και εμπορική διεύθυνση του πλοίου. Η μίσθωση χρησιμοποιείται πολύ από τις Τράπεζες ως μορφή χρηματοδότησης, κρατώντας αντί για υποθήκη, την κυριότητα (πολύ ισχυρότερο δικαίωμα). → **BARECON**
- Χροτοναύλωση: ο εκναυλωτής παρέχει στο ναυλωτή το πλοίο, στελεχωμένο και εξοπλισμένο για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Την τεχνική διεύθυνση την έχει ο εκναυλωτής, την εμπορική ο ναυλωτής. Εκείνος που θεωρείται ότι εκμεταλλεύεται το πλοίο είναι ο εκναυλωτής → **BALTIME**
- Ναύλωση κατά ταξίδι: ο εκναυλωτής έχει την τεχνική κι εμπορική διεύθυνση και θεωρείται ότι εκμεταλλεύεται το πλοίο. → **GENCON**

(σημ.: ο ναυλωτής γυγνού σκάφους λέγεται **bare boat charterer**. Όταν τον λέμε **demise** έχει πάρει το πλήρωμα, δεν έχει πάρει εξοπλισμό)

Δομή ναυλοσυμφώνων (βλ. Διαφάνειες + ναυλοσυμφωνία)

Ερ.: Δίπλα σε κάθε βεργά του text υπάρχουν αριθμοί - η κάθε βεργά είναι αριθμημένη. Εάν θέλω να διαγράψω έναν όρο τι θα κάνω;

Διαγράφω τη βεργά και γράφω δίπλα «deleted line ταδε το line ταδε».

Αν θέλω να προσθέσω κάτι διαφορετικό, να το συζητήσω, το γράφω στο " rider" (μέρος όπου βάζω τις συφωνημένες ρητρες).

Ερ.: Στο ελληνικό δίκαιο μιλάμε για «ερμηνεία των συμβάσεων». Στο αγγλοαμερικανικό, μιλάμε για "construction of contract". Όταν λέμε "construction" εννοούμε ερμηνεία. Το αγγλικό δίκαιο είναι προγενέστερο στο τι συμφώνησαν

τα γένη, δηλ. στην ελευθερία των συμβάσεων. Ο Άγγλος δικαστής πολύ δύσκολα θα επέμεινε στην ερμηνεία μιας σύμβασης, παρά μόνο εάν αιτιολογεί ότι υπάρχει αδεία. → Κατά γραπτά ή τήρηση των συμβάσεων
Γιαυτό το αγγλικό δικαιο μπορεί να γίνει επικίνδυνο διότι δεν παρεμβαίνει εκεί ^{οι μινιές} ρήτρες του ηπειρωτικού δικαίου όπως π.χ. η καλή πίστη.
Αυτό δε συμβαίνει στο αγγλικό δικαιο, στο οποίο υπάρχουν τα περισσότερο αυθόρμητα.

Αρα, έχοντας τις τυποποιημένες ρήτρες κι από πάνω, στο rider, τις χειρόγραφες. Μοιες θα υπερίσχυουν σε περίπτωση σύγκρουσης; Οι χειρόγραφες, αυτές που έχουν συμφωνήσει τα γένη, διότι εκφράζουν πιστά τη βούλησή τους.

Παράδειγμα

"Charterers will have the option to redeliver the vessel after 12 months trading ^(λειτουργία, εκμετάλλευση) subject to giving 3 months notice".

Μότε μπορούν να επαναπαράδωσουν; (δηλ. μότε έχουν την ευχέρεια να ακυρώσουν αυτό το δικαίωμα;)

Η ρήτρα δηλώνει ότι μπορούν να επαναπαράδωσουν κατά τη λήξη του 12 μηνών, όχι οποτεδήποτε μετά τη λήξη.

Αν δεν επιτρέψει το κλοίο ακριβώς στους 12 μήνες, παραβιάζει τη σύμβαση και οφείλει αυτός αποζημίωση. (Υποδ. Karen Oltman, 1976)

Implied Terms (βλ. διαφάνειες)

Ορισμένα βασικά ζητήματα που είναι εμφανή στη σύμβαση της ναύλωσης, είτε τα έχουμε πει είτε όχι, θεωρείται, σαφώς και από τους Άγγλους) με την κατασκευή των κεννοσύνθενων όρων, ότι τα έχουμε συμφωνήσει. Αυτό δικό μας δικαιο αυτά αντλούνται από

- την αρχή της καλής πίστης
- την εφαρμογή των ενδοτικών κανόνων, αν δεν υπάρχει σχετική ρύθμιση

π.χ. Ας υποθέσουμε ότι ένα ναυλοσύμφωνο διέπεται από το ελληνικό δικαιο και δεν υπάρχει γέγρα ο όρος της αξιοηλοίας. Μού θα στρεφόμασταν για να τον αντιλήθουμε;

Στον KINΔ III, διότι έχουμε τη σχετική διαταγή η οποία ιεχύνει εφόσον τα γέρη δεν έχουν συμφωνήσει επ' αυτής.

Εάν δεν υπήρχε πουθενά, σε καμία διαταγή η υποχρέωση π.χ. υπόδειξης ασφαλούς λιμένα, μού θα τη διηρρίζαγε; Στην αρχή της καλής πίστης.

Τέτοιους βασικούς όρους (Implied), οι Άγγλοι τους ονομάζουν implied terms (εννοούμενοι όροι). Ποιοι είναι αυτοί; (δλ. διαφανείς)

Ερ.: Μού είπατε πιο ευάλωτοι και χρειαζόμαστε τη ρήτρα ασφαλούς λιμένα, στο ναυλοσύμφωνο κατά ταξίδι ή στο χρονοναυλοσύμφωνο; Στο χρονοναυλοσύμφωνο, γιατί στη ναύλωση κατά ταξίδι έχει καθοριστεί από πριν τους λιμένες όπου θα πάω. Βέβαια και εκεί μπορεί να προκύψει ζητήμα. Μότε; Όταν ήταν αρχικώς ασφαλής ο λιμένας και κατόπιν έγινε μη ασφαλής

Συμπλήρωση του GENCON

Ερ.: Γιατί περιέχει το όνομα του shipbroker (box 1); Για τα είναι εύουρος ότι θα πάρει την προμήθεια

Ερ.: Γιατί είναι σημαντικός ο τόπος και ο χρόνος; Για το εφαρμοστέο δικαιο / για φορολογικούς λόγους / για προθεσμίες

Ερ.: Γιατί είναι σημαντικό να δώσω το όνομα του πλοίου; Γιατί πρέπει να παραδοθεί το πλοίο που έχει συμφωνηθεί. Αν δώσω να το αλλάξω ή να έχω αυτή τη δυνατότητα δώσω substitution clause.

Ερ.: GENCON, boxes 9-11: Μου υπάρχουν τα αντίστοιχα στο χρονοαυλοβύφωνο.
BALTIME, boxes 15-16: Port of delivery / Time of delivery. Εννοεί την παράδοση του πλοίου. Γιατί δεν έχω charging / discharging port; Γιατί αυτό με ενδιαφέρει μόνο στο κατά ταξίδι.

Box 16.

Ερ.: Να πούμε τα χαρακτηριστικά του χρόνου αναμονής κατά το ελληνικό δίκαιο.

- α) υποχρεωτική
- β) δεν πληρώνω παραπάνω (συμβατική υποχρέωση)
- γ) εάν δεν προβλέπεται στο ναυλοβύφωνο, κηραίνω στις συνήθειες που επικρατούν στο λιμάνι εκφόρτωσης
- δ) δεν μετρούν ημέρες αργίας και ημέρες που είναι αδύνατη η φόρτωση για όλους.

Box 20: Διαφορές αναμονής - υπεραναμονής (demurrage)

- α) Η αναμονή αρχίζει από τη στιγμή που είναι δυνατή η έναρξη της φόρτωσης. Η υπεραναμονή αρχίζει όταν τελειώσει η αναμονή
- β) Στην υπεραναμονή πληρώνει έξτρα
- γ) Συνυπολογίζονται όλες οι ημέρες

Επίσης:
αναμονή = σταλία
υπερ >> = επισταλία

Ερ.: Χρειζόμαστε όρου ^(box) 21 (cancelling date)

Αν το πλοίο δεν έρδει γι' αυτό να καταγγείλω τη σύμβαση χωρίς υπαιτιότητα και να ζητήσω αποζημίωση

Box 25: Εφαρμοστέο δίκαιο

Παραπέμπει στη ρήτρα 19, η οποία ορίζει ως εφαρμοστέο δίκαιο το αγγλικό. Αλλά αν τα γέρη συμφωνήσουν κάτι άλλο, θα εφαρμοστεί ό, τι συμφωνήσαν. (ειδική συμφωνία των γερών)

Ερ.: Έχουμε τοπικό πρόβλημα όταν δύο γέρη που έχουν την ίδια διαπραγματευτική δύναμη αποφασίζουν να δαλούν για ρήτρα διατηρείας/δικαιοδοσίας/εφαρμογής δικαίου;

Κατ'αρχήν δεν έχουμε πρόβλημα, στα ναυλοσύμφωνα

Έχουμε πρόβλημα στη φορτωτική, διότι τα γέρη δεν έχουν την ίδια διαπραγματευτική δύναμη (ακού πάλι το 'επ.)

Υπάρχει περίπτωση να μου εκδώει ζαφνικά αυτή η ρήτρα μέσα στη φορτωτική χωρίς να το καταλάβω;

Ναι, στη λεγόμενη **φορτωτική ναυλοσύμφωνου**, όπου όλες οι ρήτρες του ναυλοσύμφωνου περνούν στη φορτωτική.

Διαφορές GENCON-BALTIME

- Στο BALTIME αναφέρονται λεπτομερειακά τα στοιχεία του πλοίου (boxes 5-12)
Το πλοίο είναι σημαντικό να ορίζεται κατά είδος γιατί όλη πεμπορική επιτυχία της χρονοναύλωσης συνίσταται στην αναφορά του συγκεκριμένου πλοίου που έχει συμφωνηθεί.
- Όρος 18: στην χρονοναύλωση τα καύσιμα τα πληρώνει ο ναυλωτής. Αρα μετράω τα καύσιμα όταν το παίρνω και όταν το επαναπαραδίδω (σε ορισμό επιδεσμένη).
- Η πραγματική επαναπαραδοχή του πλοίου δε συζητείται ποτέ με τη λήξη του ναυλοσύμφωνου.

Ερ.: Στη συγκεκριμένη περίοδο έχουμε late ή early redelivery;
Early: αυτό σημαίνει ότι έχω ένα μακρύτερο χρονοναυλοσύμφωνο, δεν έχω τη δυνατότητα να δω φορτωτές και να το επιστρέψω.
(New Flamenco Case)

- Στη χρονοναύλωση το ναύλο τον υπολογίζουμε με βάση το χρόνο που θα διαρκέσει (+ όρος 11)

Ερ.: Έχω στο ναυλοσύμφωνο 2 ρήτρες που βρίσκονται σε σύγκρουση. Τι πρέπει να γράψω για να υπερικύβει για από τις 2 ρήτρες;

→ Θα γράψω: "Notwithstanding any other clause to the contrary"
(αφορά οποιοδήποτε άλλες συμβατικό κείμενο)

ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

(Bill of Lading)

4/5/2024

Αθανάσιος

Ορισμός θαλασσίας μεταφοράς: Εξ. Διαφάνειες

Η σύμβαση θαλ. μεταφοράς είναι σύμβαση προεκχώρησης γιατί τα πλοία της γραμμής (liner ships) κινούνται με προκαθορισμένα δρομολόγια, τα οποία δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εξαγομπευγμένων διαπραγματεύσεων.

Γι' αυτό, εκδίδονται φορτωτικές με προδιατυπωμένους όρους από την εταιρεία που κάνει μεταφορά → οι ΓΟΣ του αδικού δικαίου

Εξ. Αυτή η σύμβαση μεταφοράς είναι τυπική ή ατυπή, είναι ΑΤΥΠΗ. Η φορτωτική δεν έχει ουσιαστικό χαρακτήρα για τη σύμβαση θαλασσίας μεταφοράς, απλώς ενσωματώνει τα στοιχεία που έχουν ευφωνήσει τα μέρη.

Αρα: μπορώ να έχω μεταφορά ΧΩΡΙΣ να έχω φορτωτική

ΑΛΛΑ ποια η επηράδία του να έχω φορτωτική;

- Εκδίδω πάντα φορτωτική για να γπώ στο απαγκαστικό καθεστώς των ΚΧΒ. Είναι το ειδικήριό μου.
- Επιτυγχάνεται η μεταβίβαση της νομής, ενώ το φορτίο ταξιδεύει.

Εννοια φορτωτικής

Γνωτικό έγγραφο που εκφράζει τη δούληση των μερών ως προς τα στοιχεία της μεταφοράς.

Η εκδότη της επηγάδοτεί το χρόνο μεταδοσης του κινδύνου και την ευθύνη του θαλασσιου μεταφορέα.

Ο θαλασσιος μεταφορέας μπορεί να είναι είτε πλοιοκτητής είτε εφοπλιστής, αλλά στην πράξη, η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο (αγ. αντιπρόσωπος) ή από εταιρία ναυτικών πρακτόρων.

Παραστατικός τίτλος = αντιπροσωπεύει τη νομή των πραγμάτων που μεταφέρονται

Εν ολίγοις, γιατί είναι τόσο σημαντική η φορτωτική;

- 1) Μπαίνω κανόνες Χάγης - Βιόμπυ
- 2) Μπορώ να μεταβιβάσω εμπορεύματα (νομή)

Και ποια είναι οι λειτουργίες της:

- 1) Δείχνει ότι παρέλαβα τα πράγματα: αποδεικτικός ρόλος
 - 2) » ότι ανέλαβα την υποχρέωση μεταφοράς
 - 3) Αποτελεί παράδοση νομής (αξιογραφική-εμπράγματη λειτουργία)
- Οι δύο αυτές λειτουργίες κάνουν τη φορτωτική να είναι **αξιογράφο**.

Ποια η βασική της διαφορά με το ναυλοσύμφωνο;

Η φορτωτική είναι αξιογράφο, το ναυλοσύμφωνο όχι, απλά έχει (μόνο) αποδεικτικό χαρακτήρα.

Επίσης ο τίτλος ΚΧΒ (βλ. 87 KIND): κ... σχετικά με τις φορτωτικές >>

→ Η σύμβαση δεν είναι σύμβαση κεντρική, είναι **εγγραφοκεντρική**.
(contract-based) (title-based)

Μού ρυθμίζεται (βλ. διαφάνειες)

Ρυθμίζεται στους ΚΧΒ

Μέδιο εφαρμογής: ΚΧΒ10 + 2 τ. 2107/1992

Οι ΚΧΒ, ως διεθνής σύμβαση, εφαρμόζονται κυρίως σε σχέσεις με στοιχεία αλλοδαπότητας.

Ο κυρωτικός ν. το εμπετείει και στις εθνικές μεταφορές

↳ **ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ** φορτωτικής

↳ Γιατί; γιατί στις εσωτερικές μεταφορές πολύ συχνά τυχαίνει να μην υπάρχει φορτωτική.

Ερ.: Εσωτερική μεταφορά χωρίς φορτωτική, ποιους κανόνες εφαρμόζω;

→ ΚΧΧ

Εσωτερική με φορτωτική → ΚΧΒ

Διεύτης με φορτωτική → ΚΧΒ

Διεύτης χωρίς φορτωτική → ΚΙΝΔ

Διεύτης μεταφορά με άλλο έγγραφο → Θα το δούμε παρακάτω

Ερ.: Πού βρίσκονται οι κανόνες που διέπουν τη φορτωτική σήμερα;

- ΚΧΒ 353
- ΚΙΝΔ 168-173 (για οποία εφαρμόζονται εάν δεν συγχροούνται με τους ΚΧΒ)
- Διατάξεις περί αξιόγραφων (εάν δεν βρω την απάντηση μου δενά)

Περιεχόμενο φορτωτικής ΚΧΒ 353

« υποχρεωμένος »: γιατί αλλιώς δεν θα εξέδιδε ο μεταφορέας φορτωτική, (και όχι «δύναται») ώστε να φύγει από τους ΚΧΒ.

Και τα τρία στοιχεία του ΚΧΒ 353, εστιάζουν στην περιγραφή του φορτίου, γιατί αυτήν θα έχει στα χέρια του και ο παραλήπτης.

+ ΚΧΒ 354

Τα στοιχεία του ΚΧΒ 353, δεν είναι τα γόνα που περιέχει η φορτωτική αλλά είναι τα βασικά για να μπορέσει να λειτουργήσει εμπορικά.

Για να έχουμε αξιόγραφο κατά το δικό μας δικαίο, τι άλλα στοιχεία θα έπρεπε να δαίνουμε;

- α) Υπογραφή εκδότη (χωρίς αυτή λέγεται αξιόγραφο, εκτός εάν πρόκειται για ανώνυμους τίτλους που εκδίδονται μηχανικά) ^(ιδιόχειρη) ^(χαχεία κλπ)

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ μεταχρονολογημένης επιταγής (26' επόμενα)

β) Όνομα φορτωτή + παραλήπτη

γ) Περιγραφή φορτίου

Ερ.: Γιατί έχουμε μεταχρονολογημένες επιταγές; (30' επόμενα)

Εμπράχματο στοιχείο: τομή του φορτίου. Η παράδοση της τομής γίνεται με μεταβίβαση της φορτωτικής, άρα ανάλογα με τον τρόπο έκδοσης της φορτωτικής (στοματική/εις διαταγή) γίνεται και η μεταβίβαση (εκχώρηση / οπισθογράφηση)

Λειτουργίες φορτωτικής

A. ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΗ

Φορτωτική παραλαβής: έχω παραλάβει αλλά δεν έχω φορτώσει ακόμη

Φορτωτική φορτώσεως: εκδίδεται μετά τη φόρτωση

Ερ.: Ποια έχει ισχυρότερη αποδεικτική λειτουργία;

Η φορτωτική φορτώσεως, που αναφέρεται επακριβώς στο φορτίο και μας λέει ότι έχει γίνει η φόρτωση, ενώ η άλλη μας λέει ότι περιμένω να φορτωθεί.

Ερ.: Γιατί θα επαιρνα όμως για φορτωτική παραλαβής;

Γιατί λειτουργεί ως εγγύηση στην Τράπεζα για να χρηματοδοτηθεί η αγορά του φορτίου. Στην ουσία δηλαδή, οπιδιογραφώντας την φορτωτική στην Τράπεζα, συστήνω «ενέχυρο» υπέρ της τράπεζας (της μεταβιβάσω τη νομή των πραγμάτων). Τραπεζική ενέχυρα πίστωση

B. ΑΞΙΟΓΡΑΦΙΚΗ

Ερ.: Τι είναι αξιόγραφο;

Είναι ένα έγγραφο το οποίο ενσωματώνει ένα δικαίωμα ιδ. δικαίου, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η άσκηση του δικαιώματος να είναι δυνατή μόνο με την κατοχή του εγγράφου.

Ενοχικό στοιχείο = απαιτηση του κομιστή της φορτωτικής για μεταφορά ^{+παράδοση} των πραγμάτων στο λιμένα προορισμού / αξίωση αποζημίωσης (σε περίπτωση βλάβης)

Ερ.: Στην επιταγή και τη συναλλαγματική ποια είναι η αξίωση; (12' επόμενα)
(**SOS** επανάληψη τα αξιόγραφα)

Χαρακτηριστικά συναλλαγματικής

- αξιόγραφο εν δυνάμει ενν.
- ενσωματώνει χρηματική απαίτηση
- βεβαιωτικό
- αναιτιώδες
- μεταβιβάσιμο εις διαταγήν

Χαρακτηριστικά φορτωτικής

- δηλωτικό
- αιτιώδες
- ονομαστική (και μεταβιβάζεται με ^(δυννητικώς) εκχώρηση ΑΚ455) ή εις διαταγήν (μεταβίβαση με οπιδιογραφία)

• όχι ανώνυμη φορτωτική (KINOS69)

Παραδείγματα: (51' επόμενα)

Ερ.: Είναι καλύτερο γε εκχώρηση ή γε οπισθογράφηση;
Με οπισθογράφηση, γιατί το δικαίωμα μεταβιβάζεται απαλλαγμένο από ενστάσεις.

Ευπράγματο στοιχείο = ενωχατώνει τη νοχή των πραγμάτων

Ερ.: Θέλω να μεταβιβάσω την κυριότητα ενώ τα containers ταξιδεύουν.
Μοιες νομικές ενέργειες πρέπει να κάνω όταν το φορτίο ταξιδεύει και υπάρχει φορτωτική;

α) Συμφωνία των γερών (SOS)

β) Παραδοση της νοχής της φορτωτικής (αφού δεν γίνεται υλική παράδοση της νοχής των πραγμάτων διότι αυτά ταξιδεύουν), την οποία μεταβιβάζω ΑΝΑΛΟΓΑ γε τον τρόπο που έχει εκδοθεί.

Ερ.: Υπάρχει περίπτωση Έλληνας δικαστής να κρίνει έγκυρη φορτωτική στον κομνητή;

Θα κοιτάξω ποιο είναι το εφαρμοστέο δίκαιο.

Αποτελέσματα φορτωτικής

Ερ.: Τι εννοούμε όταν λέμε ότι η οπισθογράφηση έχει εμφυτικό/νομιμοποιητικό/μεταβιβατικό αποτέλεσμα;

Νομιμοποιητικό: νομιμοποιεί τον κάτοχο της να υποβάλει γ' ακήσει το δικαίωμα που απορρέει από αυτήν

Μεταβιβατικό: πλήρης μεταβίβαση των δικαιωμάτων που απορρέουν από αυτή με τη μεταβίβαση του εγγράφου, γε 2 βυζετώδες:

α) δικαίωμα εκ του εγγράφου (ενοχικό)

β) δικαίωμα επί του εγγράφου (ευπράγματο)

Εμφυτικό: ευθύνη οπισθογράφου για εκτέλεση της σύμβασης και παραδοση

Για την αγματική αναγωγή αίκου 24' επομ.

Κάθε οπισθογράφος είναι δανειστής των προηγούμενων και οφειλέτης των επόμενων

Καθαρή και Μη Καθαρή Φορτωτική

Μη Καθαρή είναι η φορτωτική στην οποία, με διάφορες ρητρες, προδίδω οριζόμενες επιφυλάξεις.

Νομική συνέπεια: με το που δίνει την επιφύλαξη ο μεταφορέας, καθιερώνεται η φορτωτική μη καθαρή, ΑΡΑ: **ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΒΑΡΟΥΣ ΑΠΟΔΕΙΞΗΣ**

Η επιφύλαξη πρέπει ΠΑΝΤΑ να είναι αιτιολογημένη χωρίς ανταπόδειξη γιατί το αζιόγραφο είναι ΑΙΤΙΟΔΕΣ

Φορτωτική με επιφυλάξεις χάνει τη δύναμή της: δυσκολεύεται να τη μεταβιβάσει και να τη δώσει εμπόση στην Τραπεζα.

Ζητώ από το μεταφορέα να μη δίνει επιφυλάξεις κι αυτός να ζητήσει

ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ (letter of indemnity, Lol) ασφαλιστικού οργανισμού (P&I Club)

Ερ.: Φταει το εμπόρευμα στη Ν/Υ και έχει πράγματι βλάβη. Ο παραλήπτης λέει: με δίνει την καθαρή φορτωτική θέλω να μου παραδώσεις το εμπόρευμα όπως αναγράφεται. Τότε, ο μεταφορέας του δίνει το Lol. Μπορεί να το κάνει αυτό ο μεταφορέας;

Όχι, μπορώ να προβάλω μόνο μη προσωπικές ενστάσεις.

Αυτό το αναφέρουν ρητώς οι ΚΧΒ 384: αποκλεισμός προσωπικών

ενστάσεων κατά καλόπιστου τρίτου → κυκλοφορική δύναμη φορτωτικής
↳ Το επιρρίπτω, πρωτίστως στους ΚΧΒ αλλά και στο δικαίο των αζιόγραφων

⇒ Άρα, ο παραλήπτης θα βγαίνει εναντίον του μεταφορέα και ο μεταφορέας, έχοντας την εγγυητική επιστολή, θα βγαίνει κατά του φορτωτή αναγκαστικά, γιατί η σχέση αυτή αφορά μεταφορέα - φορτωτή και δεν μπορεί ν'αντιταχθεί κατά κατόπιστον τρίτου.

Ερ.: Η Τράπεζα θα δέχεται την εγγυητική επιστολή ως νόμιμη;
Το σύνθημα είναι η καταχρηστική εγγυητική επιστολή, δηλαδή να υπάρχει δόλος μεταφορέα - φορτωτή για απάτη/δυσπραγμία/καταβολή του παραλήπτη. Μπορεί όμως να δίνεται και δεχτείται.

ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ

(συνέχεια)

8/5/2017

κ. Αθανασίου

Ερ.: Η μεταφορά είναι για σύμβαση υπέρ τρίτου (άσχετο αν ο τρίτος μπορεί να είναι το ίδιο πρόσωπο). Μάλιστα, μεταφέρω τα πράγματα για να τα παραδώσω σε κάποιον άλλον. Έρχεται λοιπόν ένας παραλήπτης που έχει τη φορτωτική στα χέρια του, κι άλλος ένας με βεβαίωση από το φορτωτή ότι αυτός είναι ο οριστικός παραλήπτης. Σε ποιον θα παραδώσω;

Δόν τον κάτοχο της φορτωτικής, γιατί αυτή αναπτύσσει τη νομιμοποιητική της λειτουργία. Όταν έχει εκδοθεί φορτωτική απορροφά τις λειτουργίες της σύμβασης υπέρ τρίτου.

Και ποιος μπορεί μόνο ν'ακυρώσει αγωγή αποζημίωσης;

Ο πωλητής της φορτωτικής.

Ενστάσεις

Ερ.: Λέμε ότι το ΚΧΒ 354, ισοδυναμεί με την αρχή του απροβλήτου των ενστάσεων του αβτικού δικαίου. Τι διαφέρει όμως τελικά το 354 από την αρχή του απροβλήτου;

Το ΚΧΒ 354 καλύπτει **ΜΟΝΟ** τις ενστάσεις που αφορούν την περιγραφή των πραγμάτων.

(505) Άκου 14' επόμενα: Παράδειγμα.

Επιτρεπόμενες ενστάσεις (δηλαδή διαφανείς)

- Ό,τι προκύπτει από τον τίτλο, το προβάλλουμε χωρίς πρόβλημα
- Ό,τι >> >> το αναγκαστικό δ. >> >> >>
- ΔΕΝ προβάλλω προσωπικές ενστάσεις ΕΚΤΟΣ εάν ετρέφονται κατά του κομιστή της φορτωτικής (διότι δεν μπορεί να είναι καλόπιστος/κακόπιστος αφού τα έχει συμφωνήσει ο ίδιος)

Φορτωτική Ναυλώσης

Συνήθως τις φορτωτικές τις εκδίδουμε στις γραφές like (τακτικές). Σε ποια περίπτωση μπορεί να προκύψει φορτωτική ναυλώσεως;

π.χ. Ναυλώνω πλοίο. Στη σχέση τη δική μου με τον εκναυλωτή έχω υπογράψει ναυλοσύμφωνο. Μετά, για να μεταφέρω τα πράγματα άλλων κάνω φορτωτική ναυλώσεως $\Rightarrow$ Έτσι, χρειαζομαι φορτωτική και στη ναύλωση.

Ερ.: Για ποιο λόγο, ενώ είμαι ναυλωτής και μεταφέρω δικό μου φορτίο χρειαζομαι και φορτωτική;

Γιατί για να μπορέσω να μεταβιβάσω την κυριότητα πραγμάτων πρέπει να έχω στα χέρια μου φορτωτική (αν μεταβιβάσω το ναυλοσύμφωνο, δεν θα αλλάξει τίποτα).

Αρα, είτε εμπλεκονται τρίτοι είτε όχι είναι πολύ συχνή η έκδοση φορτωτικής ναυλώσεως, όταν έχω ναύλωση. Και λέγεται φορτωτική ναυλώσεως όχι μόνο επειδή ακολουθεί τη ναύλωση αλλά και γιατί παραπέμπουν στους όρους του ναυλοσυμφώνου → Φορτωτική ναυλοσυμφώνου (Congenbill). Αρα όταν βλέπω Congenbill καταλαβαίνω ότι η φορτωτική αυτή έχει εκδοθεί ως συνέχεια γιας ναύλωσης και άρα νομικά ψυλλιάζονται ότι παραπέμπει στους όρους του ναυλοσυμφώνου. (το οποίο θα πρέπει να έχω κι αυτό στα χέρια μου) ⇒ Πρέπει να έχω ΠΡΟΣΒΑΣΗ στο ναυλοσύμφωνο

Ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας

Liner bill of lading: 4

Τη φορτωτική την υπογράφει ο μεταφορέας ή ο ναυτικός πράκτορας ή ο πλοίαρχος ως αντιπρόσωπος, όχι ο μεταφορέας. Αρα έχω για ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας 6ε έγγραφο που έχει υπογραφεί από το ένα μέρος.

Τι θα ζητούσαμε από άποψη δικαιοδοσίας;

→ δι. διαφάνειες

Φορτωτική (+ γονομερής ρήτρα δικαιοδοσίας) = διεθνές εμπορικό έγγραφο.

ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΑΓΗΣ-ΒΙΣΜΠΥ

8/5/2017

Από τις πιο επιτυχημένες συστάσεις σε όσα τα γυνωτικά αντικείμενα και σε επίπεδο αποδοχής και σε διάρκεια εφαρμογής.

Η χώρα που υπογράφει τους κανόνες, ως μεταφορέας είναι η Η. Βρετανία.

Ιστορικά στοιχεία

Να ξέρουμε:

- πότε υιοθετήθηκε
- τις 2 τροποποιήσεις (η Ελλάδα έχει κυρώσει και τις 2)

Βασικές έννοιες (βλ. διαφάνειες)

ΚΧΒ1

π.χ. Ένα πλοίο που μεταφέρει οπωροκηπευτικά πέφτει πάνω στην προβλήτα της COSCO. Πώς ενδύεται ο μεταφορέας

- απέναντι στην COSCO → ΑΚ 91Α (αδικοπραξίες)
- >> στο φορτωτή → ΚΧΒ
- >> στον παραλήπτη → ΚΧΒ
- αν καταστρέψω παραλημένο ιχθυοτροφείο → διατάξεις για τη ρύπανση

⇒ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ είναι για τις αξιώσεις που αφορούν το φορτίο (εκεί εφαρμόζω ΚΧΒ)

Για κάθε αξίωση, από κει και πέρα, δρίσκουμε το δικό της νομοθετικό καθεστώς.

Φορτίο καταστρώματος: για να ισχύει η εξαίρεση και να μην εφαρμοστούν ΚΧΒ, θα πρέπει να έχει δηλωθεί ως τέτοιο και να μεταφέρεται όπως ως τέτοιο

ΚΧΒ 18) ε.α': για να εφαρμόζονται οι ΚΧΒ πρέπει να έχω σύμβαση μεταφοράς που καλύπτεται από φορτωτική ή παρόμοιο έγγραφο.
Όλες οι υπόλοιπες σύμβαιες είναι μεταφορές, αλλά δεν διέπονται από ΚΧΒ

Το δ'εδαφίο αφορά την περίπτωση όπου έχουμε κοινοτή.

Πεδίο εφαρμογής

Ερ.: Πού φαίνεται το πεδίο εφαρμογής; Μέσα στην ίδια τη σύμβαση.
Αφού δούμε τι λέει η σύμβαση, πού πάμε; Τον κυρωτικό της νόμο (γιατί αυτός μπορεί να είναι ευρύτερος) (π.χ. ο Έλληνας δικαστής)

ΚΧΒ 10: μας δείχνει το πεδίο εφαρμογής

Διεθνής μεταφορά: μεταφορά μεταξύ λιμανιών διαφορετικών κρατών

Ρήτρα παραπομπή: τα ίδια τα γέρη ορίζουν με αυτήν την ρήτρα, ότι η σχέση τους θα διέπεται από ΚΧΒ.

Ερ.: Γιατί θα έπρεπε να γου τη δώσει αυτή τη ρήτρα ο διεθνής νομοθέτης μέσα στη σύμβαση; Τι παραπάνω λέει σε σχέση με τον κλασικό κανόνα της ελευθερίας επιλογής του εφαρμοστέου δικαίου;

Η ρήτρα αυτή, υπαίνογτας στους ΚΧΒ, αποκτά υπεργονομική ισχύ και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αφαιρεθεί από τον εθνικό δικαστή.

Όταν η Ελλάδα κύρωσε τους ΚΧΒ, επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής τους σε όλες τις διεθνείς μεταφορές. Αρα, ο Έλληνας δικαστής με το που θα δει:

1) Διεθνή μεταφορά

2) Φορτωτική

θα πεί αγέως ΚΧΒ

Αλλά επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής και στις εσωτερικές μεταφορές. Αρα στο 99% των περιπτώσεων στην Ελλάδα, ακολουθεί ΚΧΒ.

SOS: πινακίδα «Τι διαπραγματευτικά κέρδη αποκόμισε η κάθε ηγέυρα»

Μέχρι και τη σύμβαση, αδύνατο γέρος ήταν ο φορτωτής

Νόμος αντικειμενική ευδύνη: γιατί δοντά τον φορτωτή;

- 1) Βάρος απόδειξης
- 2) Ανοίγει δρόμο για την επιδίωξη των αξιώσεων του

SOS Ποσοτικός περιορισμός ευδύνης (πλαφόν): δηλ. όση και να είναι η ζημία δεν θα πληρώσει πάνω από ένα συγκεκριμένο ποσό. Γιατί; για να μπορεί να ο μεταφορέας να βρει αβάρητρα σε κατοικήνη τηγή.

Υποχρεώσεις θαλάσσιου μεταφορέα **KXB3**

Ερ.: Γιατί ο ποσοτικός περιορισμός εφαρμόζεται και στην αδικπρακτική ευδύνη;

Γιατί η σύμβαση λέει ότι εφαρμόζεται αυτό που λέει εκείνη, οποιαδήποτε και αν είναι η βάση της αξίωσης. Δηλ. ακόμη κι αν επιλέξεις άλλη βάση δεν μπορείς να φύγεις από τα όρια της σύμβασης

Οι υποχρεώσεις του θ.γ. γας θυμίζουν τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή

Αξιοσημείωτο: στη θαλ. μεταφορά πρέπει να υπάρχει ΠΡΙΝ και ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ του πλοῦ, ενώ στην ναυλώση καθόλη τη διάρκεια του πλοῦ.

Ζημία και **προβλεπόμενος**

KXB 455j)

Η σύμβαση εστιάει στην απώλεια και στη ζημία πραγμάτων.

Καθυστερήση δεν προβλέπεται ρητά.

KINΔ 40: η καθυστέρηση προβλέπεται στον KINΔ. Άρα:

1ον) αφού υπάρχει κενό στους KXB (όχι πδλημένο) αναληφώνεται από τον KINΔ (αν δεν διέγεται από KXB)

11/5/2015
(εφέπα την 1η ώρα)

2ον) αλλά αναληφώνεται κι από τους ίδιους τους ΚΧΒ

ΚΧΒ 455α) → «σε σχέση με αυτά» άρα και καθυστέρηση

Υπολογισμός ζημίας

Περιορισμός ποσού αποζημίωσης → ποσοτικός

Αρα όχι πλήρης αποζημίωση όπως στον ΑΚ

Ευθύνη αδικοπρακτική / ουυδατική

Άλλο δικόγραφο = υπέρη ζημία - ουυδαση μεταφοράς - αποζημίωση ο φορτωτής

Ο μεταφορέας έχει ενστάσεις κι όχι κάποιο πταίσμα, και λόγους απαλλαγής:

1ος) Υπολογισμός ζημίας στο χρόνο εκφόρτωσης

α) χρηματοοικονομική

β) τρεχούσα

γ) συνήθη αζία

2ος) Δεξα - ποσοτικός περιορισμός

Αφηρημένη: όχι τι ζημία έχω αλλά τι κέρδος έχει ο άλλος.

Πως βρίσκω το πλάφον → **Ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα** (Special Drawing Rights)

SDR → $1€ = 0,7959$

606,67 (πολλαπλασιασμός με το δέγμα / κιβώτιο)

Ορίσμός δέματος: ουυκευαβία - κάθε ουυκευαβία x 606,67

Πρόβλημα με τα εμπορεύματα κιβώτια - μικρότερο ποσό

→ η λύση προβλέπεται στη Σύμβαση και πρέπει να έχει δηλωθεί τα

πόσα δέγματα θα μεταφερθούν, πρέπει γ'αταφέρεται στη φορτωτική

ΚΧΒ 455α: τρόπος υπολογισμού αποζημίωσης

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕ SDR

Μεταφέρονται 500 laptops = 500 δέματα

1 laptop = 1100€ → αξία όλων 550.000€

$500 \times 666,67 \text{ SDR} = 333,335 \text{ SDR}$

= 419.183,8531€

τρέχουσα ισοτιμία

€ - SDR

1 προς 0,7952

ΚΧΒ435g

5.2.5 Περιπτώσεις όπου μπορούμε να υπερβούμε το πλάφον (3)

1. Να το δηλώσω (να δηλώσω την αξία) ΚΧΒ435a

2. ΚΧΒ435η: να το έχουν συμφωνήσει

3. Όταν ο μεταφορέας προξενεί ζημία με δόλο ή βαριά αμέλεια (ΚΧΒ435ε)
Το πταίωμα θα πρέπει να είναι του μεταφορέα προσωπικά, για να λειτουργήσει ο περιορισμός ευθύνης (limitation of liability)

"Recklessly with Knowledge"

↳ ενδεχόμενος δόλος

↳ βαριά ενουνειδής αμέλεια.

Η αποζημίωση που θα ζητηθεί θα είναι για τη δουλική ζημία. Διαφο-
ρόν κέρδος θα δρούμε μόνο στην περίπτωση καθυστέρησης

Ερ.: Εάν η συμφωνία του ΚΧΒ435η δεν προβλεπόταν ρητά στους ΚΧΒ,
θα μπορούσαμε εγείς να τη δεχτούμε ως έγκυρη; (δεδωμένου του αναγκα-
στικού παρακλήρα των ΚΧΒ)

Εγείς σας ενδιαφέρει να μην ελαφραίνει η ευθύνη του μεταφορέα
με για τέτοια συμφωνία. Αν βαρύνεται η ευθύνη, δεν ανακατευόμαστε

Ερ.: ΚΧΒ435ε: «πράξη/παραλείψη του μεταφορέα». Αν την κάνει ο πλοίαρ-
χος ή ο ναυτικός πράκτορας; Ευθύνεται ο μεταφορέας για τα πται-
ώματα αυτά, κάνοντας το ενεργήμα του περιορισμού;
Όχι, ΔΕΝ ευθύνεται. Το πταίωμα πρέπει να είναι προσωπικό

Μπορούν να είναι το προσωπικό πλοία του μεταφορέα (π.χ. ANEK LINES).
ΑΤΕ: αυτό που κάνουν τα όργανά του (το ΔΣ)

ΑΜΕΣΙΑΤΗ ΟΧΗΤΕΑ

Τι μορφή πλοίατος χρειάζεται → "Recklessly with knowledge".
(βλ. προηγ. βελίδα)

Ετσι κάνει το ευεργέτημα του περιορισμού (σε αυτές τις 3 περιπτώσεις) και οφείλει πλήρη αποζημίωση

Να ξερω ότι: όπου έχω limitation of liability τότε πάντα θα συναντώ την κερκόπορτα της επιμεμπτής συμπεριφοράς.

Επίχα case (Total)

+ Ναυαγιο της Πάρου

ΛΟΓΟΙ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

11/5/2017

Ενα από τα βασικά χαρακτηριστικά των ΚΧΒ (θεωρείται, γάλλον, ιδιαίτερο-τητα) είναι ότι προβλέπει έναν κατάλογο γε ακευδύνα. → ΚΧΒ 452

Αυτή η πρόβλεψη είναι αγγλοαξωνικής προέλευσης (δεν θα τη δούχε σε ελληνική νομοθεσία)

Ερ: (Γενικά) Κάτω την αμνη και χέω στον μεταφορέα:

- το φορτίο που υπέστη ζημία
 - δικόγραφο γε αξίωση αποζημίωσης
- Τι δ' απαντήσει ο μεταφορέας;

Ος θαλάσσιος μεταφορέας επικαλούμαι το ΚΧΒ 452 → μαχητό τεκμήριο υπέρ μου

Και τι θα απαντήσει πάλι ο φορτωτής;

Ό,τι καλοί οι λόγοι απαλλαγής αλλά αν είχες πάρει τα μέτρα σου δε θα είχε συμβεί τίποτα → αναστροφή λόγων απαλλαγής

Πώς οργανώνονται οι ρόλοι απαλλαγής της §2

§2α) **ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΤΑΙΣΜΑ** [ο πιο σημαντικός ρόλος: εάν καταλάβουμε αυτόν τότε οι άλλοι είναι πιο εύκολοι]

Απαλλαγή για ναυτ. πταίσμα

→ Δεν θα ευθύνεται ο μεταφορέας για ό,τι λάθος/πλημμέλεια κάνουν οι προϊστάμενοι του κατά τη διακυβέρνηση (navigation) και τη διαχείριση (management) του πλοίου.

→ Αν χαρακτηρίσω την πράξη ναυτικό πταίσμα, ο μεταφορέας

ΔΕΝ ΕΥΘΥΝΕΤΑΙ

Αν τη χαρακτηρίσω εμπορικό πταίσμα, τότε ο μεταφορέας

ΕΥΘΥΝΕΤΑΙ

Αυτό σημαίνει ότι η **ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΑΓΟΓΗ** έχει τεράστια σημασία.

Ερ.: Είναι συμβατή αυτή η ροζική με τα όσα ισχύουν στο ελληνικό δίκαιο για την πρόβλεψη (ΑΚ 922 + ΑΚ 331)

* παραρτος

- για ασυμπίετες: προσήσεις
- για ευθύς σχέσεις: δεσμός εκπροσώπησης αντιπροσώπων

Γιατί θεσπίστηκε το ναυτικό πταίσμα (και δη το 1924);

Ερ.: Γιατί ο μεταφορέας ΔΕΝ μπορεί να δώσει οδηγίες στους προϊστάμενους του αφενός λόγω έλλειψης της φυσικής του παρουσίας, αφετέρου γιατί δεν έχει ίδιος τις απαιτούμενες εξειδικευμένες γνώσεις

→ Δεν ισχύουν οι κανόνες της πρόβλεψης

Ερ.: Ει έπει 2017, η παραπάνω σχέση στέκει νομικά; Που στηρίζεται δηλαδή η ευθύνη του προϊστάμενου (στο σύγχρονο δίκαιο);

Δεν στηρίζεται πια στην υπακοή σε οδηγίες/εντολές αλλά στην ενταγή της σφαίρας κινδύνου του προϊστάμενου από το γεγονός ότι ο προϊστάμενος αντλεί από τη δραστηριότητα του προϊστάμενου κέρδος.

Μακάρινα, η ανάπτυξη της τεχνολογίας καλύπτει εφικτή την επικοινωνία με το πλοίο ανά πάσα στιγμή.

Γι' αυτό οι κανόνες Rotterdam παταίζουν το ναυτικό πταίσμα κι εμείς δεν

θα τους κυρώσουμε μ' αυτόν τον ρόλο

* στοιβάσια
όταν δαμάτω
ένα φορτίο πάνω
στο άλλο
Πολύ κριτική με
τα σκάφη

Διάκριση εμπορικού-ναυτικού πταιώματος

Κριτήρια: 2 διαφάνειες

Γενικά Ναυτικό πταίωμα: η πράξη εξυπηρετεί το συμφέρον του πλοίου
Εμπορικό » : η πράξη εξυπηρετεί το συμφέρον του φορτίου

Ερ.: Στοιβάσια: ποιο συμφέρον εξυπηρετεί;
και των δύο, γιατί:

- α) αφορά τη σωστή μεταφορά/προστασία/φύλαξη του φορτίου
- β) και την ευστάθεια του πλοίου

Άρα, αφού έχω μια πράξη που εξυπηρετεί 2 σκοπούς, πώς θα τη παρακτι-
ρίσω, εφόσον ο παρακτιριωχός έχει τεράστιες συνέπειες στο αποτέλεσμα;

Πρέπει να βρούμε τον **ΚΥΡΙΟ ΣΚΟΠΟ** της πράξης

Δηλ. στοιβάσια η πράξη έχει ως κύριο σκοπό την ασφαλή μεταφορά του
φορτίου (βλ. + θεωρία του κενού πλοίου: από τη στιγμή που η πράξη προϋποθέ-
τει την ύπαρξη φορτίου πάνω στο πλοίο, το πταίωμα είναι εμπορικό)

Ερ.: Από λανθασμένο χειρισμό του πλοίαρχου πέφτει το πλοίο πάνω σε προβλήματα
(^{γενικότερα αιτία που δημιουργεί αλλοιώσεις περιβόητων ή ραβωτήτων})
και παθαίνει ζημιά το πλοίο, με αποτέλεσμα να βραχεί και να καταστραφεί
το φορτίο. Αδεί αγωγή ο παραλήπτης/κομιστής της φορτωτικής και ο ΟΛΠ
(Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς). Μπορεί να επικαλεστεί και στους δύο
το ναυτικό πταίωμα ο θαλάσσιος μεταφορέας;

→ Για το φορτωτή εφαρμόζονται οι ΚΧΒ για τους τρίτους ο ΑΚ (αδικοπραξίες)

Αρα, το ναυτικό πταίωμα λειτουργεί ως ανεύθυνο γόνο έναντι του
παραλήπτη/φορτωτή (συμβαλλόμενου του μεταφορέα)

Άρα, η ευθύνη του προετήδαντος **ΙΣΧΥΕΙ** έναντι του ΟΛΠ (τρίτος)

ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ έναντι του παραλήπτη

Ερ.: Μπορεί ο αντισυμβαλλόμενος του μεταφορέα να βυραφεί επί τόπου
κατά του πλοίαρχου;

Ναι. Κι ο πλοίαρχος για ν' αμυνθεί έχει γόνο τις ενστάσεις και

τους περιορισμούς των ΚΧΒ (ποσοτικός περιορισμός)

Πυρκαγιά ΚΧΒ 4528

Από τον δ. γ. & ερώτηση

Ξεχωριστή ρύθμιση για την πυρκαγιά γιατί υπάρχει δυσκολία απόδειξης.

15/5/2017

κ. Αντωνίου

ΛΟΓΟΙ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ Θ.Η.

(δυνάμει)

Μικρή επανάληψη

- Ερ.: Περιγράψτε ποιο είναι το καθεστώς ευθύνης των ΚΧΒ
- Η ευθύνη του δ. γ. είναι νόθος αντικειμενική (αντιμετροπή δόρους αποδείξης)
 - Αναγκαστικό δίκαιο. → απαγόρευση (κατ'αρχήν) απαλλακτικών ρητρών
 - Εξαιρούμενοι κίνδυνοι (κατηγορίες ανευθύνου) → βασικότερη: το ταυτικό πταίωμα ≠ εμπορικό πταίωμα
 - Η αποζημίωση που θα οφείλει ο μεταφορέας είναι ηλαφοναρισμένη.

- Ερ.: Ποιες είναι οι παράμετροι που λαμβάνουμε υπόψη για τον περιορισμό της ζημίας;
- 1ο) Για να διαλέγουμε το πλάφον υπολογίζουμε το SDR (μονάδα υπολογισμού) με δόλα ή κιλά γυαλιού δόρους. Εάν έχω container ποιο λαμβάνεται ως δόλα για τα υπολογίζουμε με το SDR; Θα πρέπει να έχει δηλώσει ο φορτωτής πόσα είναι τα τεμάχια. Ποιες περιπτώσεις εκφεύγουν από αυτόν τον περιορισμό;
- ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ
- ιδιον πταίωμα (προσωπική πράξη/παράλειψη με δόλο ή βαριό αμέλεια)
 - συμφωνία των μερών (παρότι δριμυτοποίησε σε καθεστώς αν. δικαίου, επιτρέπεται η συμφωνία, γιατί είναι προς όφελος του αδύναμου μέρους. Είμαστε αρνητικοί μόνο στις συμφωνίες που ελαφραίνουν την ευθύνη του μεταφορέα, όχι σε αυτές που τη βαρύνουν)
 - αν δηλώσουν την αξία των εμπορευμάτων

Πυρκαγιά - πυρκαγιάς

Η.: Πυρκαγιά

Φ.: Είναι προσωπικό σου πταίσμα η πυρκαγιά? Δεν έχουν αξιολησας

ΚΧΒ482 Λόγοι ανευδυνού

Περίπτωση (δ): Ανωτέρα δία (σε παλιά αγγλικά "Act of God".)

Εγ.: Εφόσον η περίπτωση (γ) προβλέπει θαλάσσιους κινδύνους, χρειάζονται και η (δ) για την ανωτέρα δία, ^{κινδύνους που εμφανίζονται σε περιπτώσεις εκκρήξης αναμής} θαλάσσιοι κινδύνους → ευρύτερη έννοια (δηλαδή διαφορές: προϋποδ. παρακτηριώγουν)
Ανωτέρα δία → στενότερη έννοια.

* Στα αγγλικά γράφεται perils/dangers of the sea (όχι ΣΤΗ Θάλασσα αλλά ΤΗΣ Θάλασσας) Υπάρχει μεταφραστική αστοχία;

π.χ. πειρατεία, ατταρούα, σύγκρουση πλοίων → κινδύνος ΤΗΣ Θάλασσας (βρεύτερο)
φόνος, κλοπή → κινδύνος ΣΤΗ Θάλασσα (ευρύτερο) (υπορούν να συμβούν και στην ξηρά)
⇒ μικρή ερμηνευτική διαφοροποίηση

θα μπορούσε κάτι να παρακτηριωθεί ως ανωτέρα δία, χωρίς να παρακτηριωθεί κίνδυνος της θάλασσας;

π.χ. τυφώνας KATRINA.

τσουνάμι → και τα 2.

Η πειρατεία δεν προβλέπεται εδώ αλλά θα μπορούσαμε να την εντάξουμε στο (β) (όχι στο (ε)) γιατί αφορά πράξεις προερχόμενες από συντεταγμένη πολιτεία)

Η αξιοληοία είναι έννοια σχετική (δεν γιγνώσκει το εάν το πλοίο είναι αξιοληοο γενικά, αλλά για το συγκεκριμένο ταξίδι και φορτίο).

505
Ερ.: Βάζω γέβα στη φορτωτική επιφυλάξεις. Φτάνει το εμπόρευμα
Ο παραλήπτης βλέπει το εμπόρευμα ελαττωματικό. Χάνει
το δικαίωμα της αποζημίωσης λόγω της επιφύλαξης;
Όχι, διατηρεί το δικαίωμα αλλά αντιστρέφεται το βάρος της
απόδειξης.

Ερ.: Τι μπορώ να κάνω για ν' αποφύγω την έκδοση φορτωτικής με επιφύλαξη;
Εμπνητική επιστολή. Αλλά γιατί δεν μπορώ να επικαλεστώ έγκλη του
παραλήπτη την επιστολή αποζημίωσης;
Η φορτωτική συνήθως είναι αξιόγραφο εις διαταγή και άρα ισχύει η
αρχή του απρόβλητου των πρόσωπων ενστάσεων
Μου αλλού γας λέει η σύμβαση ότι προβλήματα που αφορούν το φορτίο
δεν προβάλλονται κατά καλόπιστου τρίτου;
ΚΧΒ 354

Ερ.: Ο μεταφορέας φέρνει επικίνδυνα φορτία που δεν έχουν δηλωθεί έτσι. (δεν
το ξέρει ούτε ο ίδιος). Μπορεί ο μεταφορέας να πει ότι ^(στο παραλήπτη) δεν φταίει ο
ίδιος αλλά ο φορτωτής που δεν τα είχε περιγράψει σωστά;
Όχι, ο μεταφορέας μπορεί ΜΟΝΟ να πληρώσει και μετά να στραφεί
αναγωγικά.

Συμβατικές απαλλαγές

Όλες ρήτρες απαλλαγής προαναφέρθηκαν προβλέπονται στους
ΚΧΒ - δεκ του νόμου

Μπορώ εγώ να προσθέσω κι άλλες;

ΚΧΒ 358: η ακυρότητα αφορά μόνο τη συγκεκριμένη ρήτρα
και όχι ολόκληρη τη σύμβαση

Απαγορευμένες ρήτρες (βλ. διαφάνειες)

Επιτρεπόμενες ρήτρες: (βλ. διαφάνειες)

Από πότε μέχρι πότε ισχύει το αναγκαστικό καθεστώς των ΚΧΒ;

Από τη στιγμή της φόρτωσης μέχρι τη στιγμή της εκφόρτωσης

π.χ. Έχω για ρήτρα FIOs (Free In and Out), δηλ. ότι έχει να κάνει με
εργοδασία-εκφόρτωση το αναλαμβάνει ο φορτωτής. Είναι τυχρως αυτές
οι ρήτρες;

Είτε βάλεις ρήτρα είτε δε βάλεις η ευθύνη είναι πάντα του μεταφορέα

Ρήτρες διεθνούς δικαιοδοσίας

KΑΝΟΝΕΣ ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ - ΚΧΒ

15/5/17

κ. Αθανασίου

Δεν έχουν τεθεί σε ισχύ, καθώς έχουν κυρωθεί από ελάχιστες χώρες (Κογκό, Τόγκο, Ισηνία)

Κανόνες Ρότερνταμ → 96 άρθρα

ΚΧΒ → 16 άρθρα

Οι κανόνες του Αμβούργου έχουν τεθεί σε ισχύ αλλά γενικά τους έχουν κυρώσει χώρες μη ναυτικές, διότι καταργούν όλους τους ρόλους απαλλαγής του δ.ψ.

(Διεθνής Επιτροπή Ναυτιλίας)

CHI → Comité Maritime International: αποτελείται από ενώσεις ναυτοδικοηφόρων

IMO → International Maritime Organization: στο πλαίσιο του οποίου εκπονούνται όλες οι διεθνείς συμβάσεις τώρα για

Ερ.: Γιατί κάποια στιγμή φτάσαμε να θεωρούμε ότι θέλουμε/χρειαζόμαστε για καινούργια σύμβαση;

Γιατί οι ΚΧΒ παρουσιάζουν αρκετά κενά. Ειδικότερα, δεν περιέχουν καθόλου διατάξεις για τον φορτωτή, διότι μέχρι τότε θέλαμε να τον προστατέψουμε.

Παράλληλα βέβαια χρειαζόταν ένας εκσυγχρονισμός

Ο βασικότερος λόγος όμως είναι ότι ρυθίζει τη συνδυασμένη μεταφορά (δεν έχουμε μια port-to-port αλλά door-to-door). Πριν τη ναυτιλία συνδυασμένης μεταφοράς δε θα ήταν δυνατή η παγκοσμιοποίηση.

Για την εκπόνηση αυτής της Σύμβασης πρωτοστάτησαν οι Η.Π.Α., οι οποίες στο τέλος δεν την κύρωσαν.

Διάβασε τον τίτλο των ΚΧΒ και των Κανόνων Ρότερνταμ. Εντόπισε τις αλλαγές:

1) Άτους ΚΡ βλέπουμε «εν όλω ή εν μέρει» διαφορά.

2) Οι ΚΧΒ είναι ^(title-based) εγγράφιο-κεντρική σύμβαση. Οι ΚΡ χρειάζονται γεν φορτωτική, αλλά δε ρίχνουν το βάρος εκεί, αλλά στη σύμβαση (contract-based)

Πεδίο εφαρμογής

Διεδνή μεταφορά = μεταφορά που γίνεται μεταξύ δύο ρηγένων διαφορετικών κρατών.
Ρήτρα παραπομπής = έχει υπερνομοθετική ισχύ άρα δεν μπορεί να τεθεί εκ ποδών
από διάταξη α.δ. του δικάζοντος δικαστή

Ερ.: Γιατί έχει άλλο τόπο παραλαβής κι άλλο εκφόρτωσης;
Γιατί έχουμε συνδυασμένη μεταφορά.

! Ο δικός μας κυρωτικός ν. των ΚΧΒ ορίζει ότι οι ΚΧΒ ισχύουν σε όλες τις διεδνείς μεταφορές εφόσον έχω φορτωτική και στις εθνικές, ανεξαρτήτως φορτωτικής.

Ο τίτλος των ΚΡ είναι πολύ πιο φιλόδοξος από αυτό που συμβαίνει στο ρυθμιστικό τους περιεχόμενο. Δηλ. το δικαίο της συνδυασμένης μεταφοράς που φιλοδοξεί να θεσπίσει η σύμβαση είναι πολύ δύσκολο, γιατί κάθε τύπος της μεταφοράς έχει το δικό του δικαίο. Γι' αυτό είναι κρίσιμο να ζέρω σε ποιο τύπο ερπε η ζηγία.

π.χ. Καλαμάτα  Πειραιάς  Αλεξανδρούπολη  Κωνσταντινούπολη
θα επέμπτε στους ΚΡ: Όχι, γιατί να πρέπει το θαλάσσιο κομμάτι της μεταφοράς να έχει στοιχεία αλλοδαπότητας, γ' αποτερεί δηλαδή διεδνή μεταφορά, για να γηω στους ΚΡ. Αν έχει το χερσαίο γόνο δε γας είναι αρκετό.

Έγγραφο μεταφοράς: έγγραφο που εκδίδεται λόγω σύμβασης μεταφοράς από τον μεταφορέα και έχει αποδεικτική ιδιότητα ως προς την παραλαβή του εμπορεύματος και τη σύμβαση μεταφοράς.

Ερ.: Καταργείται εδώ η φορτωτική;

Όχι, απλά σου λέει ότι γπορείς να έχεις κι άλλα έγγραφα. (π.χ. seaway bill, σύντομη φορτωτική, διάταξη παραδοσης κη.).

Ερ.: Αν έχω ένα άλλο έγγραφο που δεν το προβλέπει το ν.δ. του 1923, σημαίνει ότι δεν έχει ποτέ αξιωματική λειτουργία; Ποια ερηνευτική αρχή θα εφαρμοστεί, δεδομένου ότι τα αξιόγραφα είναι κυμειους clauses;
θα χρησιμοποιήσω την αρχή της αναλογικότητας: δηλ. εφόσον έχω ένα έγγραφο

που περιέχει τα στοιχεία που απαιτεί ένα αξιόγραφο, τότε το θεωρώ ονομαστικό αξιόγραφο. Διαφορετικά δε θα μπορούσα να ξεπεράσω την αρχή του κυριεύουστος ελαυστος τη στιγμή που όμως το νομοθέτημα που την προβλέπει είναι από το 1923.

KANONES XB - KANONES POTEPTATM

(συνέχεια)

22/5/2017

π. Αθανασίου

Ερ.: Τι είναι αυτό που κάνει την έκδοση ηλεκτρονικής φορτωτικής δυσχερή;
1ον) Θα πρέπει να συμφωνεί το αντιπαραβιολόγικο μέρος (αρχή της λειτουργικής ισοδυναμίας)

2ον) Πρόβλημα στη μεταβίβαση της τογής

Σύστημα
Bolero (i)

Οι ΚΡ δεν μας λένε το ΠΟΣ θα γίνει ηλεκτρονική φορτωτική, αλλά ότι αν τα κράτη-μέλη κατορθώσουν να φτιάξουν το σύστημα θα τα θεωρήσει λειτουργικώς ισοδύναμα.

→ Μεταίει το υποχρέωτο στα κράτη-μέλη

Ευθύνη του Δ.γ.

Ερ.: Αλλάζει κάτι σοβαρό όσον αφορά την ευθύνη του μεταφορέα;

1η διαφορά με ΚΧΒ: υποχρέωση αξιοπιστίας καθ'όλη τη διάρκεια της μεταφοράς (όπως συμβαίνει στη σύμβαση ναυτιλίας).

2η διαφορά με ΚΧΒ: στους ΚΡ προβλέπεται και η υποχρέωση για παραλαβή και παράδοση του φορτίου και στην περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς, υποχρέωση για επιμελή μεταφόρτωση του φορτίου.

3η διαφορά με ΚΧΒ: περίοδος ευθύνης του Δ.γ. → επεκτείνεται το καθεστώς ευθύνης αλλά ουσιωδώς επιτρέπει απαλλακτικές ρήτρες πριν τη φόρτωση και μετά την εκφόρτωση (αφαιρεί το αναγκαστικό κομμάτι συμπίπτει με το αναγκαστικό κομμάτι των ΚΧΒ)

4η διαφορά με ΚΧΒ: καταργείται το ναυτικό πταίομα

(θα μας ρωτήσουν: γιατί υπήρχε αρχικώς / γιατί καταργείται τώρα / διακρίβη από

εμπορικό ηγαιεύα και παραδείγματα γιατί η Ελλάδα δεν θα κυρώσει τους ΚΡ → γιατί είχατε χώρα μεταφορέων και δεν μας συγγέρει η κατάργηση του ναυτικού ηγαιεύατος)

Η ευθύνη του δ.γ. παραμένει νόθος αντικειμενική

(για το πινγκ-πονγκ άκου 10' επ.)

Παράλληλα στους λόγους απαλλαγής προστέθηκε ρητώς η υπηρεσία.

Υποχρεώσεις και ευθύνη του φορτωτή

Ερ.: Γιατί στους ΚΧΒ δεν υπήρχαν αρκετές διατάξεις για τον φορτωτή;
Γιατί όταν καταρτίζονταν οι ΚΧΒ μας ενδιέφερε να δεσπίσουμε το καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα.

Ερ.: Τύρω από τι γυρίζουν οι υποχρεώσεις του δ.γ. στους ΚΡ;
Τύρω από το φορτίο. Αν δεν τις τηρήσει ευθύνεται νόθως αντικειμενικά.

Ο δ.γ. ευθύνεται πλέον ρητά και για καθυστέρηση

Καινοτομίες (δηλ. διαφάνειες)

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

(Σύμβαση Αθηνών 1974)

+ Κανονισμός 392/2009

Ερ.: Για ποιο λόγο εκouye εδw Κανονισμw;

Γιατί εδw θέλουμε να προστατέψουμε την ανθρώπινη ζωή

Το έταυεγα μια τη δημιουργία αυτής της Διεθνούς Σύμβασης ήταν το ναυάγιο του Τιτανικού (1912), διότι τότε τα πλοία ήταν το βασικό μέσο μεταφοράς. Άπγερα, παραγέ-
νουν σημαντικά άπγερα μια τις εσωτερικές μεταφορές, ιδίως στις χώρες με ηπειωτικά
εσπλήγματα όπως η Ελλάδα. Χρειάζοταν, λοιπόν, η δημιουργία ενός ενιαίου καθεστώτος
προστασίας των επιβατών.

Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση με τον κυρωτικό νόμο 1922/91.

Προϋποθέσεις υπαγωγής στο ρυθμιστικό της πλαίσιο

π.χ. 1991: Μάτρα-Πρίντεζι → διέπεται από τη Σύμβαση Αθηνών

1991: Αθήνα-Ηράκλειο → " " τον ΚΙΝΔ (+ εσπηηρωγαυηκη ΑΚ)

Ο κυρωτικός ν. 1922/91 δεν επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης στις εσωτερικές
μεταφορές. (όπως συνέβη με τους ΚΧΒ).

Προϋποθέσεις

1) **Διεθνείς μεταφορές**: ο λιγένας αναχώρησης (απόπλου) και ο λιγένας προορισμού (κατά-
πλου) βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη. Αν όμως για απρόοπτο λόγο το καράβι αναγκαστεί
να κάνει στάση σε άλλο λιγένα του κράτους αναχώρησης δεν χάνεται ο διεθνής χαρα-
κτήρας.

Διεθνής μεταφορά θεωρείται κι εκείνη όπου λιγένας απόπλου και κατάπλου βρίσκονται
στο ίδιο κράτος αλλά έχουν γεολαβήσει στάσεις σε ζένους λιγένες. Κλαδικό παράδειγμα
η κρουαζιέρα.

2) Σύμβαση μεταφοράς μεταζw επιβατών και μεταφορέα

Ευδατικός + πραγματικός μεταφορέας

ευδατικός: καταρτίζει τη σύμβαση μεταφοράς μαζί με τον επιβάτη

πραγματικός: εκτελεί τη μεταφορά

επιβάτης: κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται με θαλασσοπλεούν πλοίο ως εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς (η μειωμένη τιμή/δωρεάν δεν επηρεάζει το χαρακτηρισμό)

Επιβάτες ΔΕΝ είναι οι ταξιδιευτές και τα μέλη του πληρώματος

Ερ. Ποιοι θα μπορούσαν να μεταφέρονται δωρεάν;

Ταξιδιείς του πληρώματος αλλά και βρέφη ή άρρωστοι.

αποσκευές: κάθε πράγμα/όχημα που μεταφέρεται με σύμβαση μεταφοράς επιβατών. Αν έχω στείλει πράγματα με φορτωτική τότε πάω ΚΧΒ.

Διάκριση σε αποσκευές καμπίνας (βαλίτσες) κι αποσκευές κύτους (π.χ. αυτοκίνητο)

Διαγόρωση ευθύνης μεταφοράς

Ο ευδατικός μεταφορέας ευθύνεται για το σύνολο της μεταφοράς.

Ο πραγματικός μόνο για το τμήμα της μεταφοράς που πραγματοποιήσει ο ίδιος.

Οι δύο τους είναι συνυπεύθυνοι και ευθύνονται εις ολόκληρον (έτσι ο επιβάτης έχει περισσότερες πιθανότητες ν' αποζημιωθεί)

(Ο πραγματικός μεταφορέας ουσιαστικά είναι προπληρωτής του ευδατικού)

Διάρκεια ευθύνης

Παράδειγμα 1

Μάτρα-Ιταλία: στο επιβατηγό η πιλόνα είναι ανοικτή χωρίς δίχτυ προστασίας, η γιαγιά χάνει την ισορροπία της, πέφτει μέσα και σπάει το ποδί της.

Παράδειγμα 2

Η Ρόουζ μετά το ναυάγιο του Τιτανικού αποφασίζει να σπουδάσει νομικά. Τι θα έπρεπε ν' αποδείξει;

Διακρίση ατομικού και συλλογικού ατυχήματος (505)

Όταν μας ρωτήσουν ποια είναι η διαφορά μεταξύ ΚΛΒ και Σύμβασης Αθηνών, είναι ότι η Σύμβαση Αθηνών κάνει αυτή τη διακρίση.

Ατομικό: γεγονωμένο ατύχημα που υφίσταται ο επιβάτης το οποίο οφείλεται σε ητταίωμα του μεταφορέα και συμβαίνει κατά τη μεταφορά. Η ευθύνη εδώ είναι ζημία υποκειμενική.

Συλλογικό: περιβόητα ατυχήματα και μπορεί να οφείλεται σε ναυάγιο, σύγκρουση, πρόσδεση, ^{επικύρη} πυρκαγιά, ελαττώματα του πλοίου (ΣΑ362) + (ΣΑ365). Η ευθύνη εδώ είναι κόστος αντικειμενική.

Διαφορά σύγκρουσης - πρόσδεσης:

Σύγκρουση: μεταξύ 2 πλοίων

Πρόσδεση: σύγκρουση με στερεό αντικείμενο

Άρα:

Παράδειγμα 1 → πρέπει να αποδείξω ότι η ζημία έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, ότι για τη ζημία αυτή ευθύνεται ο μεταφορέας με δικό του ητταίωμα και την έκταση της ζημίας.

Παράδειγμα 2 → πρέπει να αποδείξω ότι η ζημία έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και έκτασής της ζημίας. Δεν με νοιάζει να αποδείξω υπαιτιότητα.

Ερ.: Γιατί γίνεται αυτή η διακρίση;

Γιατί στα συλλογικά ατυχήματα είναι πολύ δύσκολη η ανεύρεση αποδείξεων.

Άρα, β' αυτήν την περίπτωση τεκμαίρεται κατά κάποιο τρόπο από τη φύση του ατυχήματος, το ητταίωμα του μεταφορέα.

ΟΜΩΣ, τα συλλογικά ατυχήματα, ακριβώς γι' αυτό, αναφέρονται στη ΣΑ περιοριστικά.

Το σύστημα της ΣΑ τροποποιείται πρώτη φορά το 1976 με το 1ο Πρωτόκολλο και το 2002 με το 2ο Πρωτόκολλο.

Τροποποίηση του του Πρωτοκόλλου

Βασική ομοιότητα ΚΧΒ με ΣΑ → ο περιορισμός (πλάφον) της ζημίας

Ερ.: Γιατί φτάσαμε να αναθεωρήσουμε τη ΣΑ το 2002;

Γιατί δε θεωρήσαμε επαρκή τα ποσοτικά όρια της αποζημίωσης

Παράλληλα, αλλάζει το καθεστώς της ευθύνης:

Για ατομικά ατυχήματα το καθεστώς μένει το ίδιο.

Για συλλογικά ατυχήματα προβλέπεται ζημία αντικειμενική ευθύνη ως για 250.000 SDR, δηλαδή μέχρι εκεί ο μεταφορέας δεν έχει δικαίωμα να ανταποδείξει και να πληρώσει. Από τις 250.000 SDR ως τις 400.000 SDR η ευθύνη του γίνεται νόσος αντικειμενική και πληρεί ανταπόδειξη.

Αυτό το σκήμα της ευθύνης πάει πιο πολύ στο πρότυπο της αεροπορικής μεταφοράς. ΟΜΩΣ, γιατί το ατομικό ατύχημα δεν ακολουθούσε το ίδιο πρότυπο αλλά το αφήσαμε απείρως; Τι διαφορά έχει το πλοίο από το αεροπλάνο; Στο αεροπλάνο υπάρχει περιορισμένη κινητικότητα σε αντίθεση με το πλοίο.

Λόγοι σπασίματος του μεταφορέα (βλ. διαφάνειες)

Η Ελλάδα κύρωσε το Πρωτόκολλο το 2013, το οποίο βέβαια ίσχυε ήδη αναγκαστικά μέσω του Κανονισμού του 2009.

Ο περιορισμός της ζημίας είναι:

1. Ποσοτικός: υπόκειται σε ορισμένο πλάφον.
2. Ατομικός: αφορά μόνο τους επιβάτες και όχι οποιονδήποτε τρίτο έχει τυχόν ζημιωθεί από το ατύχημα.

Μπορεί να τον επικαλεστεί:

1. Ο συμβατικός μεταφορέας

2. Ο πραγματικός μεταφορέας
3. Οι προτινθέντες, οι οποίοι θα πρέπει να έχουν ενεργήσει στο πλαίσιο των καθηκόντων τους. (ΣΑ11)

Σε ποιες απαιτήσεις εφαρμόζεται ο περιορισμός:

1. Θάνατος / Σωματική βλάβη
 2. Βλάβη αποσκευών.
- } Ενώ στους ΚΧΒ έχω μόνο έναν περιορισμό, αυτόν που αφορά τα πράγματα.

Μορδα ψετρήσης είναι εδώ επίσης το SPR (δλ. Διαφάσεις)

Ο περιορισμός δεν είναι για αμνηστική ένσταση.

Έκπτωση από τον περιορισμό (ΣΑ13)

1. Προσωπική πράξη / παράλειψη του μεταφορέα (θα πρέπει να μπορούσε γ' αναχθούμε στον ίδιο (π.χ. έλλειψη συντήρησης / εκπαίδευσης / βωδιστικών μέσων))
2. Δόλος ή βαριά ενουειδής αμέλεια.

Αν εκπίπτει ο ένας (π.χ. ο προτινθείς) δεν εκπίπτει κι ο άλλος (π.χ. ο πραγματικός μεταφορέας)

ΣΑ4bis: Υποχρεωτική ασφάλιση (αετικής ευθύνης)

Δίνεται κυρίως από τα PI clubs (Protection & Indemnity)

Ερ: Η λιμενική αρχή πώς το ξέρει ότι είναι ασφαλισμένος;

Έχει πάνω του πιστοποιητικό ασφάλισης που εκδίδει και του δίνει το Κράτος.

Αν δεν έχει δεν αποπλέει (προληπτικός λόγος)

Εγώ σας ενδιαφέρει η ασφάλιση γιατί η σύμβαση προβλέπει ευθεία αξίωση κατά της ασφαλιστικής σε περίπτωση που δεν βρίσκεις π.χ. τον κλοκότη, μεταφορέα.

Υποχρεωτική ασφάλιση σημαίνει υψηλότερα ασφαλιστικά.

Ρήτρα "pay to be paid": στο πεδίο εφαρμογής της ΣΑ δεν μπορείς να προβάλεις καμία ένσταση.

Ένστάσεις

1) Ασφαλιστή κατά επιβατή

Αρχικά, καθιερώνεται ο κανόνας του απροβλήτου των ενστάσεων. → δεν προβάλλονται οι ενστάσεις που θα προβαλλόνταν κατά του ασφαλισμένου μεταφορέα.

Κανονισμός

Ο Κανονισμός όχι απλά κατέστησε τη ΣΑ κοινοτικό δίκαιο αλλά προέθεσε κι επιπλέον υποχρεώσεις:

1. Διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής και στις εσωτερικές μεταφορές, δηλ. οποιαδήποτε εσωτερική μεταφορά γίνεται στο χώρο της ΕΕ.

Ερ.: Πριν τον Κανονισμό, πού εφαρμόζεται η ΣΑ και πού το εσωτερικό δίκαιο;
Πριν, εφαρμόζονταν μόνο στις διεθνείς μεταφορές.

Με το που ήρθε ο Κανονισμός είχε ότι:

α) Θα ισχύει υποχρεωτικά το Πρωτόκολλο

β) και στις εσωτερικές και στις διεθνείς μεταφορές

Αρα, από τον Κανονισμό και μετά τι αλλάζει στη μεταφορά επιβατών που τη φέρνει πιο κοντά στους ΚΧΒ; Το πεδίο εφαρμογής

Την Υπόθεση NORMAN ATLANTIC δεν τη συζητήσαμε, θα τη δούμε σε επόμενο γαύημα.

Διαφορές ΚΧΒ - ΣΑ

(βλ. Διαφάνειες + άκου για 3 τελευταία λεπτά)

29/5/17

π. Αθανασίου

ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

(Υποθήκη - Μεταβίβαση κυριότητας)

Χρειαζόμαστε το πακέτο της εκμετάλλευσης και υπαίνομε σε ένα άλλο κεφάλαιο, όχι όμως ναυτικό → εξασφάλιση + χρηματοδότηση

Σε αυτό το κεφάλαιο μας ενδιαφέρει η μεταβίβαση κυριότητας ως μορφή εξασφάλισης
→ καταπιεστική μεταβίβαση κυριότητας (δανειζόμαστε τον όρο από το αγγλικό)

«Το πλοίο ως μέσο πίστης»: χρησιμοποιώ το πλοίο ως εξασφάλιση για να αντλήσω χρηματοδότηση.

Βραχυπρόθεσμοι χρηματοδότες: π.χ. προμηθευτές εφοδίων/καυσίμων

Μακροπρόθεσμοι χρηματοδότες: π.χ. τράπεζες

Οι βραχυπρόθεσμοι εξασφαλίζονται με ναυτικά προνόγια.

Είδη ναυτικής υποθήκης

Ερ.: Υπάρχει ενέχυρο στο πλοίο;

Όχι, εκτός εάν θεωρήσουμε το προνόμιο στο πλοίο ως μια μορφή εκ του νόμου ενεχύρου.

Επιμένουμε να έχουμε υποθήκη γιατί μαζί της έχουμε όλο το πακέτο της δημοσιότητας
Δε αντίθεση με το εγπράγματο που έχουμε ένα είδος υποθήκης, στο ναυτικό έχουμε δύο: απλή και προτιμωμένη

Α. ΑΠΛΗ ΥΠΟΘΗΚΗ (mortgage) / ΚΙΝΔ 195-204

ΚΙΝΔ 9: κατόπιν σύγκρουσης

⇒ τα εγπράγματα δικαιώματα διέπονται από το δίκαιο της σημαίας

Το πλοίο εξαγορεύεται από τη βιγγή που υπολογίζεται, οπότε και γίνεται δυνατή η

δυστάση υποθήκης. Η απλή ναυτική υποθήκη ρυθίζεται ενώως στον ΚΙΝΔ, όπου μας λέει περί υποθήκης γενικά, αλλά εγείς καταλαβαίνουμε ότι γράφ την απλή
⇒ Ο ΚΙΝΔ έχει ρυθίσει μόνο την απλή υποθήκη (1958)

Επομένως, η ρύθιση για την προτιμώμενη υποθήκη επήλθε επίσης το 1958 (!)
(στο ναυτικό δίκαιο ΔΕΝ προβλέπεται η προσηκείωση υποθήκης)

Από τη στιγμή που έχω υποθήκη δεν μπορώ να προβώ σε οποιαδήποτε πράξη επιφέρει αλλαγή στη ουσία του πλοίου ή διαγραφή από το ντολόμιο, χωρίς την έγγραφη συναίνεση του δανειστή. Γιατί;

→ Γιατί θ' αλλάξει το εφαρμοστέο δίκαιο (ΚΙΝΔ 9), διότι κυρίως φοβάται ότι η υποθήκη του μπορεί έτσι να δρέψει σε κατώτερη σειρά ικανοποίησης ιδίως σε σχέση με τα ναυτικά προνόμια.

B. ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΗ ΥΠΟΘΗΚΗ (preferred mortgage) ν.δ. 3899/59.

Γιατί δεν μας φτάνει η απλή υποθήκη, δηλ. το να μπορώ να εκηλειωτηριασώ ένα πλοίο;

Για τον εκηλειωτηριασμό θα χρειαστεί να καταφύγω στη διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης, η οποία έχει κάποια σημαντικά μειονεκτήματα:

α) χρόνος

β) η τράπεζα θα δυσκολευτεί να μάθει την καλύτερη τιμή δεν ξέρει ποιος θα εμφανιστεί και ποιος θα είναι πρόθυγος να πληρώσει

γ) αναβάτωση της αγοράς (η διαδικασία είναι δημόσια) → επομένως, εφόσον όλοι δουν τον βαρικό δανειστή (τράπεζα) να προχωρεί σε αναγκαστική εκτέλεση, τότε όλοι οι δανειστές θα προχωρήσουν σε ασφαλιστικά μέτρα, κατασχέσεις κλπ → ΧΑΜΟΣ, η επιχείρηση θα κλείσει

Εγώ έχω για απλή και για προτιμώμενη υποθήκη, οι οποίες και οι δύο έχουν καταχωρηθεί στο ντολόμιο. Από πότε παράζουν αποτελέσματα;

→ Από την καταχώρηση τους στο ντολόμιο.

Ε. Ποια θα ικανοποιηθεί πρώτη;

→ αυτή που έχει εγγραφεί πρώτη (αρχή χρονικής προτεραιότητας).

Η προτιμώμενη υποθήκη ΔΕΝ έχει να κάνει με τη σειρά κατάταξης, έχει να κάνει με τις εξουσίες του δανειστή και γόνο.

Δικαιώματα προτιμώμενου ενυπόθηκου δανειστή (βλ. διαφάνειες)

1. Αναγκαστικός πλειστηριαγός

2. Ανάληψη διαχείρισης & εκμετάλλευσης

Ερ.: Αν τις αναλάβω γίνομαι εφοπλιστής και φορτώνω τις ευθύνες του; (θυμήσου προϋποθέσεις εφοπλισμού) + (χορφές διαχείρισης)

Ο εφοπλιστής ασκεί ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος (θαλασσίου επιχειρηματίας). Η Ίρσιπια όμως, δε θα τις αναλάβει με σκοπό το κέρδος αλλά για την ικανοποίηση των απαιτήσεών της (χρυσούδα αποψη)

3. Ιδιωτική πώληση (private sale)

Δρα ως πληρεξούσιος του κυρίου του πλοίου αλλά με ανέκκλητη πληρεξουσιότητα.

Ερ.: Τι πλεονεκτήματα μπορεί να έχει η ιδιωτική πώληση; (συνιστάται την αντιπαραβάλλουμε με τον αναγκαστικό πλειστηριαγό)

α) ταχύτητα

β) επίτευξη υψηλότερου κέρδους } ωφελούν (και) τον οφειλέτη

γ) αποφυγή αρνητικής δημοσιότητας

δ) βραχυπρόθεσμα τοποθέτηση πλειστηριαγών → όμως με την ιδ. πώληση μπορεί να αποφευχθεί η δυσεννόηση στην αγορά

Ποιο είναι όμως το γειονέκτημα αυτής της ιστορίας;

Η δυνατότητα καταχρηστικής άσκησης του δικαιώματος (ΑΚ 281)

Επίσης, όταν αγοράζεις με ιδιωτική πώληση μπορεί να πάρεις μαζί όλα τα βάρη και γάρβια και βάρη που δεν θα φαίνονται (σταυτικά προϊόντα), ενώ με τη διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης, το παίρνεις απαλλαγμένο από βάρη. → βασικότερη νομική διαφορά μεταξύ private sale και αν. εκτέλεσης

Εξασφάλιση με βάση την κυριότητα

(ακουσε το 43' επ.)

A. ΚΑΤΑΠΙΣΤΕΥΤΙΚΗ (ΚΙΝΔ 190-194)

Ουσιαστικά γίνεται κύριος η Τράπεζα και εφοπλιστής ο πρώην πλοιοκτήτης. Όταν το χρέος καταστεί ληξιπρόθεσμο, ο δανειστής μπορεί ΜΟΝΟ να προχωρήσει σε αναγκαστικό πλειστηριασμό → το αποτέλεσμα ήταν γέ το που φτιάχτηκε η προπ-
γώμενη υποθήκη να γεθεί με ακριβία η καταπιστευτική μεταβίβαση. Αλλιώς, να
ξέρουμε ότι υπάρχει βα δυνατότητα στον ΚΙΝΔ

B. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ

Ερ.: Ποια η διαφορά της καταπιστευτικής γέ το leasing;

(θα ανεβαίνουν μπακακι)

Ερ.: Ποια πρόσωπα έχω στην καταπιστευτική/ποια στο leasing;

• καταπιστευτική → δανειστής (Τράπεζα) - οφειλέτης

• χρηματοδοτική → εταιρία leasing (Τράπεζα) - γιδωτής - προμηθευτής (ναυπηγείο/
ποιος πάει στο ναυπηγείο ν' αγοράσει; άλλος πωλητής
αν είναι γέ(νο))

Η Τράπεζα

Ποιος θα της πει τι θα αγοράσει;

Ο οφειλέτης, αλλά νομικά κύριος θα είναι η Τράπεζα, η οποία αφού το πάρει το
παραχωρεί γέ γιδωση ζυγνού οκοίφους.

Ερ.: Τι να κάνω ως Τράπεζα: να πάρω υποθήκη ή να κάνω leasing;

(σκεψου το για την επόμενη φορά, ακου 58' επ.)

Και οι 2 αυτές μορφές μεταβίβασης δεν χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα:

- καταπιστευτική: έχει πέσει σε ακριβία

- χρηματοδοτική: απαγορεύεται.

Μπορούν να χρησιμοποιηθούν όμως σε ελληνόκτητα πλοία γέ αλλοδαπή σημαία

Συμβατική μεταβίβαση κυριότητας

Παραγωγός τρόπος κτήσης κυριότητας

Για πλοία ΔΕΝ νοείται καλόπιστη κτήση κυριότητας γιατί πάντα χρειάζεται ΣΥΜΦΩΝΙΑ.

Ο τύπος εξαρτάται από τη νομική αιτία.

Χωρίς καταχώριση ΔΕΝ μεταβιβάζεται η κυριότητα

ΘΕΣΗ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΥ ΔΑΝΕΙΣΤΗ

(Ναυτικά Προνόγια)

ΚΙΝΔ 205εκ.

Οι δανειστές κατά κύριο λόγο επιδιώκουν να ικανοποιηθούν τις απαιτήσεις τους από την αξία του πλοίου. Ο νομοθέτης έκρινε ότι ορισμένοι δανειστές χρήζουν ιδιαίτερης προστασίας και γι' αυτό τους παραχώρησε ναυτικά προνόγια.

Ναυτικά προνόγια: δικαιώματα εμπράγματης φύσης που επιτρέπουν στον προνομιούχο να ικανοποιηθεί την απαίτησή του προνομιούχα κατά τον εκπλειστηριασμό του πλοίου. Αβφαλίζουν όλη την απαίτηση και ικανοποιούνται αυτοτελώς.

Ερ.: Ποιες ομάδες δανειστών θα πήνε στις υποθήκες και ποιοι στα ν. προνόγια;

Υποθήκες → μεγάλοι χρηματοδότες

Ν. Προνόγια → μικροί συμβατικοί / αδικοπρακτικοί δανειστές

Ερείς δεν έχουσε κυρώσει τις αναφερόμενες συμβάσεις γιατί να μην θέλουμε να προστατεύουμε κάποιες ομάδες αλλά όχι να περιορίζουμε πολύ την ευνηόηκτη πίστη.

Σε Ελλάδα, προβλέπουμε λίγα προνόγια γιατί τα προνόγια κατατάσσονται πριν τις υποθήκες, άρα όσο αυξάνονται τα προνόγια τόσο μειώνεται η πιθανότητα

[ενα ικανοποιηθεί η Υπόθεσις και τότε μειώνονται οι πιθανότητες να χρηματοδοτηθεί.

A

(Τα ναυτικά προνόγια είναι **ΑΦΑΝΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ** (τογικά στρείδακια ☺)

(Γενώνται μαζί με τη γενικευση της προνομιούχοι απαιτησης

ε Ερ.: Γιατί είναι αφανή;

ε Λογ) Γιατί δεν μπορείς να κάνεις σύστημα δημοσιότητας με τους αδικοπράκτικους δανειστές.

ε Λογ) Τα ναυτικά προνόγια εξυπηρετούν τη θαλάσσια αποστολή. Δηλ. σε κάθε

ε Λογ) που πληθαίνει πρέπει να έχω εφόδια χωρίς να υπάρχει πρόβλημα μίσθωσης. Δεν μπορώ σε όλα τα λιμάνια να έχω σύστημα δημοσιότητας για

ε Το ίδιο πλοίο.

• x Ενώ για την υποθήκη που είναι για και μεγάλη, η εγγραφή γίνεται στη χώρα

• x της σημαίας.

Τάξεις ναυτικών προνομίων **KINΔ 205**

(Τα ναυτικά προνόγια οργανώνονται σε τάξεις. Στο ελληνικό δίκαιο υπάρχουν 4 τάξεις, οι οποίες έχουν σημασία στην κατάταξη.

ε Ερ.: Ποια η διαφορά στην κατάταξη μεταξύ υποθήκης και ν. προνομίων;

π.χ αν έχουμε 3 υποθήκες και 5 ν.π., πώς θα γίνει η κατάταξη;

→ τα ν.π. κατατάσσονται με βάση την τάξη τους // οι υποθήκες με βάση την αρχή της χρονικής προτεραιότητας.

• Άρα, αν έχω για μεταγενέστερη προνομιούχο απαιτηση, η οποία ανήκει όμως σε υψηλή τάξη, θα ικανοποιηθεί πρώτη → **ποιοτική κατάταξη των ν. προνομίων**

[Τα δικαιώματα του Ν.Α.Υ., από το 2012, έφυγαν από την 8' τάξη και πήγαν στην 1']

[Τα έσοδα φύλαξης/δουτηρήκης έχουν μεταφερθεί από την 1' τάξη στη 8']

Ερ.: Για ποιο λόγο κάνω προνομιούχες τις δαπάνες φύλαξης;
Προς το συμφέρον των δανειστών: με ενδιαφέρει να μη μειωθεί η αξία του όσο
διαρκεί η κατάσχεση.

φύλακας : ΝΑΙ
δαπάνη : ΟΧΙ
εργασίες επισκευής: οι απολύτως απαραίτητες ΝΑΙ
Γιατί είχατε αυστηροί και δεν δαίνουμε όλες τις δαπάνες;
→ γιατί κάθε κονδύλι που δαίνουμε εδώ περιορίζει των υπολοίπων στις παρακάτω
τάξεις.

Η 3' τάξη για άμεση σύγκρουση.
Εγχείρηση σύγκρουση ποια μπορεί να είναι; π.χ. δίνες, μαδέσποτονις, σκταικετ.

Τα ν. προνόγια ακούονται μόνο επί του πλοίου, η υποθήκη αδειείται και επί του
ασφαλισματος.

Ικανοποίηση απαιτήσεων ΚΙΝΔ206

Ν Προνόγια (4 τάξεις)

↓

Υποθήκες

↓

Γενικά προνόγια

↓

Ήδη κειρόγραφου

→ Οι 4 τάξεις κατατάσσονται συγγέτρως.

ΕΞΑΙΡΕΣΗ: η 4' τάξη ΔΕΝ κατατάσσεται έτσι

→ Αντίστροφη χρονική προτεραιότητα: αν έχουμε 3 θαλάσσιους
αρωγούς θα ικανοποιηθεί πρώτα ο 3ος → 2ος → 1ος.
Γιατί τόσο περίπλοκο σύστημα;
Γιατί δεν θα υπήρχε κίνητρο για διάσωση.

Προνόγια πλοίου ως κεφαλαίου εξωτερικού

Τα αυτά τα πλοία, που είναι τα μεγαλύτερα πλοία μας, θα έχουνε ακόμη λιγότερα ναυτικά προνόγια από το κοινό υπόλοιπο.

Μοια προνόγια είναι αυτά;

ΕΞΑΙΡΕΣΗ: Προτιμώμενη υποθήκη



Ναυτικά προνόγια

ΕΞΑΙΡΕΣΗ της εξαιρέσεως: προηγούνται μόνο τα προνόγια που αναγνωρίζονται και από τον ΚΙΝΔ και από τη ΔΣ του 1926. Τα υπόλοιπα πάνε μετά την υποθήκη.

Εξουσίες προνομιούχου δακτυλίου (βλ. διατάξεις)

Αρχικά, έχει την εξουσία προνομιακής ικανοποίησης

Παράλληλα έχει εξουσία διώξης: ακόμη κι όταν μεταβιβάζεται το πλοίο, το παρακολουθεί το ναυτικό προνόμιο.

ΕΞΑΙΡΕΣΗ: Δεν ακολουθεί ΜΟΝΟ στις περιπτώσεις αναγκαστικού πλειστηριασμού

[Ακολουθώντας τα τελευταία 2 ζητήματα]

Ερ.: Το πλοίο Α προεκκρούει σε προδηλητά. Έχω αξιώσεις από το πληρώμα και αξιώσεις από τον προμηθευτή καυσίμων. Ο πλοιοκτήτης το μεταβιβάζει στον Β. Ποιες διατάξεις θα χρησιμοποιήσω;

1ον: αξιολογώ την απαίτηση (τι είδους είναι);

Το πληρώμα έχει ναυτικά προνόγια

Για τον προμηθευτή θα πάω στην ευδύνη του κυρίου του πλοίου (άκου 6' επ.)

Απόδοση

1) Μαραιτίνη

Εκπτώση

2) Εκποίηση σε δημόσιο πλειστηριασμό

(η ιδιωτική πώληση ΔΕΝ είναι λόγος απόδοσης)

3) Παρέλευση προθεσμιών.

Ερ.: Μας φέρνει στο ^{δικαστήριο} (ελληνικό δικαιο) ο εταίρων την απαίτηση του λέγοντάς μας ότι έχει ναυτικό προνόμιο. Με βάση ποιο δικαιο θα το κρίνω αυτό;

(η σύμβαση διέπεται από το αγγλικό δικαιο, το οποίο έχει ισχυρή σημασία, η υπόθεση εκδικάζεται στον Μείραια)

→ Κοιτάω αν υπάρχει κανόνας σύγκρουσης. Εάν δεν υπάρχει, τότε θα σου το πει το δικαιο της σημαίας (ΚΙΝΔ 9) * Για την κατάταξη πάω στο ^{lex fori} το ακολουθούν οι Αμερικανοί
Τι πρόβλημα θα είχα αν ακολουθούσα το δικαιο της σύμβασης (lex causa);
Δεν έχουν όλες οι ενν. τάξεις την ίδια προταβία, άρα θα υπήρχε τεράστια
δυσκολία οργάνωτική (lex fori)

Άλλη άποψη: δικαιο του δικάζοντος δικαστή (Αγγλία)

Οι Άγγλοι θεωρούν τα ναυτικά προνόμια (lienes) δικονομικοί προνόμια, ότι δηλ. αναπτύσσουν την ισχύ τους κατά το χρόνο του πλειστηριασμού

* Μειοχέκτημα: μπορεί το δικαιο της σημαίας να προβλέπει λιγότερα προνόμια.

Άρα, ο Έλληνας δικαστής:

α) για ν' αποφασίσει αν υπάρχει ναυτικό προνόμιο: δικαιο της σημαίας

β) για την κατάταξη: lex fori (δικαιο τόπου εκτέλεσης)

γ) Γιατί δεν μπορώ να κάνω προτιμώμενη κατά ιδανική χειρίδα;

Γιατί έτσι δεν θα μπορούσα ούτε ν' αναλάβω τη διαχείριση ούτε να το πουλήσω

ΝΑΥΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Χαρακτηριστικά ναυτιλιακής οικονομίας (βλ. διαφάνειες)

- 1) Ένταση κεφαλαίου
- 2) Οικονομική κυκλικότητα (4 ναυτιλιακοί κύκλοι)
 - α) Ύφεση (recession): πτώση του ναύλου και της αγοραίας αξίας του πλοίου.
 - β) Κρίση (crisis): τα ποσά πέφτουν ακόμη πιο χαμηλά, σε σημείο ακόμη ο ναύλος να φτάνει τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου και τα πην έχει καυτόλου κέρδος η επιχείρηση
(σε αυτό το στάδιο διακόμματα τωρα)
 - γ) Ανάκαμψη (recovery): αύξηση του ναύλου και της αγοραίας αξίας του πλοίου.
 - δ) Επέκταση (booming): μεγάλη άνοδος της χρηματιστοιακής.

Όταν υπάρχει ευημερία χρειάζονται χρηματοδότηση για ν' αγοράσω κι άλλα πλοία
Όταν υπάρχει ύφεση χρειάζονται χρηματοδότηση για να καλύψω λειτουργικά έξοδα

Ερ.: Τι προβλεπεται δημιουργεί αυτή η κυκλικότητα στους χρηματοδότες;
→ Δεν μπορούν να υπολογίσουν την αξία της εξασφάλισης

Η ναυτιλία είναι δευτερογενής αγορά. Ότι επηρεάζει λοιπόν τις παγκόσμιες εμπορικές συναλλαγές, επηρεάζει αυτόματα και τη ναυτιλία.
Πολλές φορές μπορεί να δημιουργηθεί και για τεχνητή κυκλικότητα, λόγω πλεονάζουσας χωρητικότητας στην αγορά (αίκου 28' εν.)

Τρόποι χρηματοδότησης

1) Ναυτιλιακό δάνειο

Προτιμώνται οι μονοδάνυτες εταιρίες → εμπελεκται στο δάνειο ολόκληρος ο όμιλος ενώ παράλληλα δεν εκτίθεται η Τράπεζα στις απαιτήσεις από δανειστές άλλων εταιριών του ομίλου

Οι Τράπεζες δεν αγαπούν τα μακροπρόθεσμα δάνεια, λόγω της κυκλικότητας της αγοράς αλλά και γιατί με το περάσμα των χρόνων το πλοίο «ξεφραίνει».

Ερ.: Θα προτιμούσατε καινούργιο ή μεταχειρισμένο πλοίο;

(άκου 34' επ.) Γενικά, η επιλογή δεν έχει να κάνει μόνο με την ηλικία αλλά και με το timing.

LIBOR = κυμαινόμενο επιτόκιο.

Τρόποι αποπληρωμής

a) **balloon**: η Τράπεζα δίνει ένα περιθώριο στον δανειζόμενο να αποκοπίζει κέρδη για να στήνει την επιχείρηση.

b) **bullet**: δεν χρησιμοποιείται συχνά

c) **moratoria**: δε χρησιμοποιείται καθόλου

d) **back end**

e) **front end**

Ερ.: Αν πιστεύεις ότι θα υπάρξει κερδοφορία τι δάγεις, back end ή front end;

Βάγεις back end.

Δανειακή σύμβαση
= loan agreement