

Αναλυτικός Πίνακας Περιεχομένων

Πρόλογος.....	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	6
1. Ο περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις κατά τη ΔΣ του Λονδίνου 1976.....	6
Εισαγωγικά.....	6
2. Πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Συμβάσεως του Λονδίνου 1976	9
3. Πρόσωπα, που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με τη ΔΣ του Λονδίνου.....	14
4. Απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό	20
5. Η εξαίρεση από τον κανόνα περιορισμού της ευθύνης σε περίπτωση υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη ή των στο αρ. 1 παρ. 1 οριζόμενων προσώπων.	23
6. Το βάρος απόδειξης του πταίσματος.....	28
7. Οι τρόποι περιορισμού της ευθύνης.....	28
Εισαγωγικά.....	28
7.1 Περιορισμός της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου	30
Γενικά	30
7.1.1 Η σύσταση του κεφαλαίου.....	32
7.1.2 Οι συνέπειες της Σύστασης κεφαλαίου	35
7.1.3 Διαδικασία και διανομή του κεφαλαίου	38
7.2 Περιορισμός της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.	46
1. Ο περιορισμός της ευθύνης κατά το Ελληνικό Δίκαιο.....	46
2. Διαφορές και ομοιότητες μεταξύ Σύμβασης του Λονδίνου και του ΚΙΝΔ.....	49
3. Οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που διατηρούνται	51
4. Πρόσωπα, που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ	52
5. Περιορισμός της ευθύνης του Δημοσίου.....	54
6. Περιορισμός της Ευθύνης ως προς τα δικαιώματα επί των Ναυαγίων	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.	57
1. Απαιτήσεις εκ ζημιών, από πετρελαϊκή ρύπανση (αρ. 5 περ. β της ΔΣ 1969).....	57
Εισαγωγικά	57
2. Ο περιορισμός της ευθύνης στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση	61
3. Η έννοια της υπαιτιότητας και το βάρος απόδειξης στην περίπτωση ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση.....	65
4. Η εγγυητική ευθύνη των P & I Clubs και του Διεθνούς Ταμείου/Κεφαλαίου αποζημίωσης	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.	72
1. Καθεστώτα ευθύνης και αποζημίωσης κατά το Κοινοτικό Δίκαιο	72
2. Οι ρυθμίσεις του κοινοτικού δικαίου σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης και τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις.....	74
Επίλογος	85

Πρόλογος

Η αυξανόμενη και ολοένα διευρυνόμενη ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων επέτεινε αντίστοιχα και την ανησυχία για το κόστος των

θαλάσσιων κινδύνων. Εξ' αρχής είχαν διατυπωθεί ανησυχίες από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) για τους πιθανούς κινδύνους των θαλάσσιων μεταφορών, κίνδυνοι οι οποίοι έγιναν ιδιαίτερα ορατοί τόσο μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika στα ανοιχτά των γαλλικών ακτών τον Δεκέμβριο 1999, όσο και το ναυτικό ατύχημα του Prestige στα ανοιχτά της Ισπανίας το 2002, κατά το οποίο διέρρευσαν περίπου 63.000 τόνοι πετρελαίου. Τα δύο αυτά ατυχήματα αποτέλεσαν την αφετηρία νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η διεθνής σύμβαση MARPOL 73/78 αποτελεί το κύριο νομοθετικό πλαίσιο για την αποφυγή της ρύπανσης από πλοία. Ειδικότερα, το Παράρτημα I (ισχύει για πετρελαιοφόρα άνω των 150 ΚΟΧ) αναφέρεται στην πρόληψη και καταπολέμηση της πετρελαϊκής ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές. Σύμφωνα με την International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), η εφαρμογή της συγκεκριμένης σύμβασης οδήγησε σε μείωση περίπου κατά 200% του μέσου ετήσιου αριθμού πετρελαιοκηλίδων για τη δεκαετία 1990-1999, σε σχέση με τη δεκαετία 1970-1979.

Λόγω των απρόβλεπτων κινδύνων κατά τη θαλάσσια μεταφορά (πυρκαϊές, εκρήξεις), των αστάθμητων καιρικών συνθηκών, που έχουν ως συνέπεια αβαρίες, συγκρούσεις, ναυάγια, αλλά και των ιδιαίτερων κινδύνων, που ενέχουν τόσο η μεταφορά πετρελαίου και άλλων επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, κατέστη επιτακτική η ανάγκη πρόβλεψης τόσο σε εθνικό¹ αλλά και σε διεθνές επίπεδο κανόνων περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη και των με αυτόν εξομοιούμενων προσώπων.

Σε διεθνές επίπεδο και ύστερα από μακρές διαπραγματεύσεις υπεγράφη η ΔΣ του 1924 στις Βρυξέλλες για την «Ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τον περιορισμό της ευθύνης των πλοιοκτητών θαλασσοπλοούντων πλοίων». Η εν λόγω ΔΣ προέβλεψε περιορισμό της ευθύνης, είτε με βάση την αξία του πλοίου και του ναύλου, είτε με βάση ένα ποσό προσδιοριζόμενο κατά τόνο ολικής χωρητικότητας του πλοίου². Η Σύμβαση αυτή όμως, μολονότι κυρώθηκε από 15 κράτη, δεν επέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα και οι ρυθμίσεις της έμειναν ανεφάρμοστες. Μετά ταύτα και από ύστερα από πρωτοβουλία, που ανέλαβε ο

¹ Το σύστημα περιορισμού της ευθύνης εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στη Βρετανία, όπου θεσμοθετήθηκε με τον Limitation Act του 1734 και ίσχυσε μέχρι το 1862.

² Βλ. Ι Πασσιάς, Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη, 1949, σελ. 33 επ.

CMI, υπεγράφη η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1957 για τον περιορισμό της ευθύνης πλοιοκτητών θαλασσοπλοούντων πλοίων. Η Σύμβαση αυτή προέβλεπε την καταβολή ενός χρηματικού ποσού κατά τόνο ολικής χωρητικότητας του πλοίου, η διαδικασία δε περιορισμού της ευθύνης συνίστατο στη σύσταση κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης.

Με την πάροδο των χρόνων και την ένταση των θαλάσσιων ατυχημάτων έγινε αντιληπτό ότι ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης έπρεπε να επανεξετασθεί και να τεθούν τα όρια της ευθύνης των πλοιοκτητών. Έτσι ο IMCO υιοθέτησε κείμενο Διεθνούς Συνθήκης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, που υπεγράφη στο Λονδίνο το 1976. Η ΔΣ 1976 αποτελεί το αντιστάθμισμα του αντικειμενικού καταλογισμού της ευθύνης από διακινδύνευση. Η εν λόγω Σύμβαση εισήγαγε ποσοτικό όριο στην ευθύνη του πλοιοκτήτη τροποποιήθηκε δε με το Πρωτόκολλο του 1996 και τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 1^η Μαΐου 2004.

Ποσοτικά όρια στην (περιορισίμη) ευθύνη του πλοιοκτήτη εισήγαγε και η ΔΣ 1969 για την αστική ευθύνη στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από ρύπανση πετρελαίου. Την υιοθέτηση του κειμένου της εν λόγω Σύμβασης επέβαλε στον IMCO η μεγάλη καταστροφή, που προκάλεσε το ναυτικό ατύχημα του Torrey Canyon στο θαλάσσιο οικοσύστημα το Μάρτιο του 1967. Η ΔΣ του 1969 τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα του 1992, 2000, σε συνδυασμό με τη ΔΣ Κεφαλαίου του 1971, όπως αυτή συμπληρώθηκε με το τροποποιητικό πρωτόκολλο του 2003, «για την ίδρυση συμπληρωματικού διεθνούς κεφαλαίου για αποκατάσταση ζημιών από ρύπανση πετρελαίου»³.

Η διεθνής Σύμβαση του 1911 ωστόσο (Ν. ΓΩΠΣΤ 1911 «περί ενοποίησης κανόνων τινών επί συγκρούσεως πλοίων») δεν περιέχει ειδικές διατάξεις για τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη στην περίπτωση σύγκρουσης πλοίων,

³ Βλ. σχετικά Σαμιώτη, «Η καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης ως βασικού εργαλείου πολιτικής αντιρρύπανσης στο διεθνές και εσωτερικό δίκαιο», Θαλάσσια ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 151 (164).

συνεπεία της οποίας επήλθε απώλεια/ζημία φορτίου ή προκλήθηκε ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος⁴. Ωστόσο το αρ. 4 (τελευταία παράγραφος) της ΔΣ 1911 ορίζει ότι «οι εθνικές Νομοθεσίες δικαιούνται να καθορίσουν (όσον αφορά την αναγωγή του υπαιτίου προσώπου, που πλήρωσε μέρος ανώτερο από αυτό που το βαρύνει οριστικώς) την έκταση και τα αποτελέσματα των συμβατικών ή νόμιμων διατάξεων, των περιορισμών την ευθύνη των πλοιοκτητών ως προς τα επί του πλοίου αυτών πρόσωπα. Η ΔΣ παραπέμπει - όσον αφορά τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης - στις ρυθμιστικές διατάξεις των εθνικών Νομοθεσιών μόνο όμως όσον αφορά τις απαιτήσεις, που προέρχονται από απώλεια ζωής ή σωματικές βλάβες, ενώ δεν διαλαμβάνει καμία πρόβλεψη ως προς τον περιορισμό της ευθύνης σχετικά με την απώλεια/ζημία πραγμάτων (φορτίου) ή/και τις προκαλούμενες ζημιές από ρύπανση πετρελαίου. Για τις εν λόγω ζημιές (απώλεια/ζημιές φορτίου ή πρόκληση ρύπανσης από πετρέλαιο) συνεπεία σύγκρουσης πλοίων, εφαρμόζονται οι ειδικότερες διατάξεις της ΔΣ του Λονδίνου 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (σε συνδ. με τις διατάξεις των αρ. 84 επ. ΚΙΝΔ – για τις περιπτώσεις, που δεν καταλαμβάνονται από τη ΔΣ 1976) και οι διατάξεις της ΔΣ 1969 (αρ. 4 σε συνδ. με τα αρ. 3 και 5 της ΔΣ) για την αστική ευθύνη στην περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης από πετρέλαιο.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει μία πλήρη και κατανοητή ανάλυση της προβληματικής του περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις σε περιπτώσεις απώλειας ή ζημίας φορτίου αλλά και σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή, συνεπεία σύγκρουσης πλοίων. Η έρευνα που ακολουθεί στοχεύει επίσης στο να καταδείξει ασάφειες, αντιφάσεις, αντινομίες ή κενά δικαίου, τα οποία καλείται ο διεθνής Νομοθέτης να καλύψει. Η περιεκτική ανάλυση των ως άνω ζητημάτων διαιρείται σε τρεις θεματικές ενότητες. Έτσι στο πρώτο κεφάλαιο εξετάζεται το πεδίο εφαρμογής της ΔΣ του Λονδίνου του 1976 σε συνδυασμό και τις διατάξεις των άρθρων του Ν. ΓΩΠΣΤ (3886) 1911, οι σχέσεις της εν λόγω ΔΣ με τις διατάξεις των αρ. 84 σε

⁴ Οι διατάξεις της ΔΣ 1911 - ως άλλωστε και οι διατάξεις 235 επ του ΚΙΝΔ - ρυθμίζουν τις περιπτώσεις σύγκρουσης πλοίων, που οφείλονται είτε σε τυχαίο συμβάν/ανωτέρα βία ή υπάρχει αμφιβολία για τα αίτια αυτής, είτε η σύγκρουση έγινε υπαιτιότητα ενός εκ των πλοίων, οπότε οι ζημιές βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο.

συνδ. με τα αρ. 235 επ. του ΚΙΝΔ , τα δικαιούμενα σε περιορισμό της ευθύνης πρόσωπα, οι υποκείμενες σε περιορισμό απαιτήσεις, καθώς και η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης. Στο δεύτερο κεφάλαιο σκιαγραφείται η προβληματική του περιορισμού της ευθύνης για απαιτήσεις εκ ζημιών από ρύπανση πετρελαίου. Παράλληλα θα θιγεί και η προβληματική (του περιορισμού) της ευθύνης στην περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας συνεπεία σύγκρουσης πλοίων. Τέλος στο τρίτο κεφάλαιο εκτίθενται οι ρυθμίσεις του κοινοτικού δικαίου σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις και οι πρωτοβουλίες του κοινοτικού Νομοθέτη για τη βελτίωση του καθεστώτος περιορισμού της ευθύνης και αποζημιώσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. Ο περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις κατά τη ΔΣ του Λονδίνου 1976

Εισαγωγικά

Ο θεσμός του περιορισμού της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις έλκει την καταγωγή από ένα οιονεί θεσμό του Ναυτικού δικαίου. Η ΔΣ του Λονδίνου 1976 δεν αποτέλεσε λοιπόν εντελώς νέο θεσμικό πλαίσιο. Στόχος του διεθνούς

Νομοθέτη είναι να καταδείξει την αναγκαιότητα θεσμοθέτησης (αντικειμενικής) ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, ως ευθύνης διακινδύνευσης αφ' ενός, αφ' ετέρου να προβλέπει τη δυνατότητα του περιορισμού της ευθύνης, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων αυτών⁵. Ο διεθνής Νομοθέτης πρόκρινε την αναγκαιότητα θεσμοθέτησης της αντικειμενικής ευθύνης ως ευθύνης διακινδύνευσης, πλην όμως εισήγαγε ποσοτικό περιορισμό στην ευθύνη των εμπλεκόμενων με τη ναυσιπλοΐα προσώπων. Κατά συνέπεια τα οριζόμενα στο αρ. 1 παρ. 1 της ΔΣ 1976 του Λονδίνου πρόσωπα ευθύνονται μεν ανεξαρτήτως πταίσματος, αλλά ευθύνονται περιορισμένα, κατά τους όρους του αρ. 6, 7 και 8 της ΔΣ του Λονδίνου⁶.

Δικαιολογητικός λόγος της δυνατότητας του περιορισμού της ευθύνης είναι η διευκόλυνση της ασφαλιστικής κάλυψης θαλάσσιων κινδύνων. Με τον εν λόγω θεσμό διευκολύνεται ουσιαστικά η κατανομή των ζημιών από την επέλευση θαλάσσιων κινδύνων. Ο εν λόγω θεσμός διευκολύνει δηλαδή την κατανομή του κόστους της ασφαλιστικής κάλυψης των θαλάσσιων κινδύνων σε συνδυασμό με την αναγκαστικά περιορισμένη δυνατότητα της ασφαλιστικής αγοράς να παρέχει την απαιτούμενη ασφαλιστική κάλυψη σε λογικό κόστος για τον πλοιοκτήτη και κέρδος για τον ασφαλιστή⁷. Η πρακτική σπουδαιότητα της θεσμοθέτησης του εν λόγω συστήματος περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη έγκειται στο ότι τόσο ο ασφαλιζόμενος (συνήθως ο πλοιοκτήτης), όσο και ο ασφαλιστής του γνωρίζουν εκ των προτέρων το ανώτατο ύψος ευθύνης τους σε περίπτωση θαλασσιού συμβεβηκότος και συνακόλουθα το μέγεθος της υποχρέωσης τους προς αποζημίωση⁸.

⁵ Βλ. λεπτομερειακά στο Νικόλαο Κωνσταντινίδη, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σε. 277 επ.»

⁶ Του ιδίου, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σε. 277 επ.»

⁷ Βλ. στο Νικόλαο Κωνσταντινίδη, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σε. 277 επ.», βλ. επίσης Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σε. 336 επ.

⁸ Του ιδίου, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σε. 277 επ.»

Η ΔΣ του Λονδίνου αποσυνέδεσε – όπως προαναφέρθηκε - το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης από το θαλάσσιο επιχειρηματία και το γενεσιουργό λόγο της αξίωσης/ευθύνης, δηλαδή τις πράξεις ή παραλείψεις του πλοιοκτήτη και το συνέδεσε με το ζημιογόνο και τις από αυτό απορρέουσες ναυτικές απαιτήσεις⁹. Σύμφωνα με τη ΔΣ του Λονδίνου σε περιορισμό υπόκεινται οι ναυτικές απαιτήσεις, ήτοι οι απαιτήσεις που προέρχονται από τη εκμετάλλευση του πλοίου ή σχετίζονται με αυτήν.

Οι καλυπτόμενες από τη ΔΣ απαιτήσεις δύνανται να απορρέουν από αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων ή αδικοπραξία, αφορούν δε απαιτήσεις από απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απαιτήσεις εκ ζημιών σε πράγματα (φορτίο), απαιτήσεις από καθυστέρηση στη θαλάσσια μεταφορά φορτίου, απαιτήσεις σχετικές με την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών πλοίου, που έχει ναυαγήσει. Περαιτέρω η ΔΣ του Λονδίνου διεύρυνε τον κύκλο των προσώπων, που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους για ναυτικές απαιτήσεις. Ειδικότερα αναγνώρισε το δικαίωμα περιορισμού τη ευθύνης στον κύριο του πλοίου, τον εφοπλιστή, το ναυλωτή, το διαχειριστή θαλασσοπλοούντος πλοίου τα μέλη του πληρώματος και τον πλοίαρχο, το διασώστη και τα πρόσωπα που αυτός χρησιμοποιεί για τις επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής και τον ασφαλιστή. Όπως συνάγεται το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης αναγνωρίζεται και σε προστηθέντες, που χρησιμοποιεί ο πλοιοκτήτης ή ο διασώστης για την εκτέλεση των εργασιών τους. Ο πλοιοκτήτης και τα με αυτόν εξομοιούμενα πρόσωπα δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους αφ' ενός για απαιτήσεις, που προέρχονται από ζημιές σε πράγματα, (π.χ. απώλεια/ζημιές φορτίου), αφ' ετέρου για ζημιές σε άλλα πλοία (π.χ. σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων), ή στην περίπτωση ζημιών σε λιμενικά, έργα, δεξαμενές, διαύλους και βοηθήματα της ναυσιπλοΐας. Η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου ακολουθεί το αγγλικό σύστημα περιορισμού της ευθύνης, ήτοι του περιορισμού σε ορισμένο ποσό. Έτσι τα ανωτέρω υπόχρεα πρόσωπα δύνανται να περιορίσουν την κατ' αρχήν απεριόριστη ευθύνη τους στα ποσά των αρ. 6 και 7 της Συμβάσεως ή να συστήσουν για τα ποσά αυτά κεφάλαιο ευθύνης. Τα ποσά αυτά καλύπτουν το

⁹ Βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 335. και Π. Πασσιάς, σελ. 291.

σύνολο των απαιτήσεων, που προέκυψαν από το ίδιο ζημιογόνο περιστατικό (αρχή της ενότητας του περιστατικού ευθύνης) και μέχρι των οριζομένων στο άρθρο 9 ορίων ευθύνης. Τα όρια ευθύνης εφαρμόζονται για το σύνολο των απαιτήσεων, που δημιουργήθηκαν από το ίδιο περιστατικό κατά του υπόχρεου προσώπου. Τα όρια της ευθύνης προσδιορίζονται σε μονάδες υπολογισμού ανάλογα με την ολική χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους με βαθμιαία ανά κόρο μείωση του υπολογιζόμενου ποσού, όσο αυξάνεται η χωρητικότητα του πλοίου, ενώ με το αρ. 8 ορίζεται ότι η μονάδα υπολογισμού στα άρθρα 6 και 7 είναι τα Ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα (SDR), όπως προσδιορίζονται αυτά από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, τα οποία θα μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα του κράτους, στο οποίο επιδιώκεται ο περιορισμός της ευθύνης. Το κεφάλαιο συνίσταται στο Δικαστήριο ή σε άλλη αρμόδια αρχή σε οποιοδήποτε Κράτος – μέλος στο οποίο έχει ασκηθεί αγωγή για απαιτήσεις, που υπόκεινται σε περιορισμό. Το κεφάλαιο μπορεί να συσταθεί είτε με κατάθεση ποσού, είτε με παροχή εγγυοδοσίας, αποδεκτής από το Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή.

Η ΔΣ του Λονδίνου αναγνώρισε μεν στον πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του, σύμφωνα με τους ορισμούς των αρ. 1 και 2, πλην όμως εκπίπτει του δικαιώματος αυτού σε περίπτωση, που αποδειχθεί, ότι η απώλεια οφείλεται σε προσωπική του πράξη ή παράλειψη, που έγινε με πρόθεση να προκληθεί αυτή η απώλεια ή επέδειξε αδιαφορία και με γνώση ότι μια τέτοια απώλεια θα επακολουθήσει πιθανά.

2. Πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Συμβάσεως του Λονδίνου 1976

Η Ελλάδα κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου 1976 με το Ν. 1923/1991. Η κυρωθείσα Σύμβαση αποτελεί σύμφωνα με το αρ. 28 παρ. 1 του Σ αναπόσπαστο τμήμα του εσωτερικού εθνικού δικαίου, υπερέχει δε κάθε άλλης αντίθετης διάταξης/ νόμου του εθνικού δικαίου, έχει δηλαδή υπερνομοθετική ισχύ, στο βαθμό, που οι διατάξεις του εθνικού δικαίου έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης.

Προβλήματα δημιουργούνται σχετικά με την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου ως προς τις ουσιαστικές προϋποθέσεις και την έκταση περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Ειδικότερα με βάση το αρ. 77 παρ. 6^α του Ν. 1892 της 31/31 – 7 – 1990, ήτοι πριν τη θέση σε ισχύ της ΔΣ στο εσωτερικό δίκαιο «για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», ορίστηκε ότι «τις ουσιαστικές προϋποθέσεις και την έκταση περιορισμού της ευθύνης ή της οφειλής του πλοιοκτήτη, τις ρυθμίζει το δίκαιο, της σημαίας, που φέρει το πλοίο». Αντίθετα το αρ. 15 παρ. 1 της ΔΣ ορίζει, ότι αυτή εφαρμόζεται κάθε φορά, που πρόσωπο από αυτά που αναφέρονται στο αρ. 1 της ΔΣ επιδιώκει να περιορίσει την ευθύνη του σε δικαστήριο Κράτους – μέλους ή να εξασφαλίσει την αποδέσμευση άλλης ασφάλειας, που έχει παρασχεθεί στα πλαίσια της δικαιοδοσίας Κράτους – Μέλους ή επιδιώκει να εξασφαλίσει την αποδέσμευση ενός πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου ή την αποδέσμευση άλλης ασφάλειας, που έχει παρασχεθεί στα πλαίσια της δικαιοδοσίας Κράτους – Μέλους.

Από το γράμμα της διατάξεως του αρ. 15 παρ. 1 της Συμβάσεως προκύπτει ότι οι κανόνες της Συμβάσεως εφαρμόζονται ως *lex fori* από το Δικαστήριο Κράτους – Μέλους στο οποίο επιδιώκεται ο περιορισμός της ευθύνης. Οι διατάξεις της εν λόγω Συμβάσεως εφαρμόζονται δηλαδή ανεξάρτητα από τη *lex causae* της υποκείμενης σε περιορισμό απαίτησης και ανεξάρτητα αν το πρόσωπο, που ασκεί το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του έχει ή όχι την κατοικία του ή την κύρια επιχειρηματική εγκατάστασή του σε συμβαλλόμενο κράτος, ή αν το πλοίο που σχετίζεται με τον περιορισμό ή του οποίου επιδιώκεται η αποδέσμευση φέρει ή όχι τη σημαία συμβαλλόμενου κράτους. Η ΔΣ του Λονδίνου 1976 έδωσε την ευχέρεια στα συμβαλλόμενα Κράτη - Μέλη να αποκλείσουν με ρητή διάταξη στον κυρωτικό Νόμο την εφαρμογή της πιο πάνω ΔΣ στις περιπτώσεις εκείνες, στις οποίες αυτός, που ζητεί το περιορισμό της ευθύνης του δεν έχει την κατοικία ή την επιχειρηματική του εγκατάσταση σε συμβαλλόμενο κράτος μέλος, η το σχετιζόμενο με τον αιτούμενο περιορισμό πλοίο δε φέρει τη σημαία συμβαλλόμενου κράτους. Την ευχέρεια αυτή την έδωσε η ΔΣ στα συμβαλλόμενα – κράτη, προκειμένου να διευκολύνει την κύρωσή της ή την προσχώρηση σε αυτή, όσο γίνεται μεγαλύτερου αριθμού κρατών – μελών.

Υποστηρίζεται στη θεωρία, ότι προϋπόθεση εφαρμογής της διάταξης είναι αφ' ενός να επιδιώκεται ο περιορισμός της ευθύνης ή η αποδέσμευση των περιουσιακών στοιχείων ενώπιον των Δικαστηρίων Κράτους – Μέλους και αφ' ετέρου να πρόκειται για απαιτήσεις, που υπόκεινται σε περιορισμό της ευθύνης, σύμφωνα με τις διατυπώσεις της Σύμβασης. Η εν λόγω ρύθμιση έδωσε λαβή για συζητήσεις και διχογνωμίες ως προς το είδος του κανόνα δικαίου, που περιέχεται στην εν λόγω ρύθμιση. Κατά μία άποψη υποστηρίχτηκε, ότι η εν λόγω διάταξη περιέχει ατελή ή μονομερή κανόνα Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου, ο οποίος επιδιώκει την εφαρμογή των διατάξεων της Διεθνούς Συμβάσεως ως *lex fori*, δηλαδή ως δικαίου του δικάζοντος δικαστή. Η άποψη αυτή υποστηρίζεται από αρκετούς συγγραφείς στη θεωρία και επιστήμη¹⁰ με το αιτιολογικό, ότι οι Διεθνείς Συμβάσεις θεσπίζουν πρέπει να εφαρμόζονται από όλα τα δικαστήρια όλων των κρατώ Μελών, επειδή ακριβώς θεσπίζουν ομοιόμορφο δίκαιο. Υποστηρίζεται ωστόσο, ότι τέτοιο κανόνα δεν θεσπίζει η διάταξη του αρ. 15 παρ. 1, αλλά εκείνη του αρ. 14 της ΔΣ, η οποία υπαγάγει τη σύσταση και διανομή του κεφαλαίου στη εσωτερική νομοθεσία του συμβαλλόμενου κράτους, στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο¹¹. Σύμφωνα με την εν λόγω άποψη - σε περίπτωση αίτησης του πλοιοκτήτη περιορισμού της ευθύνης του - οι διατάξεις της ΔΣ εφαρμόζονται απευθείας, χωρίς να τίθεται θέμα επιλογής δικαίου, με βάση ορισμένο κανόνα Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου.

Κατ' άλλη άποψη, υποστηριζόμενη κυρίως στη Γερμανία¹², η συγκεκριμένη διάταξη δεν πρέπει να ερμηνευτεί ως ολοκληρωμένη διάταξη Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου, αλλά ως επικουρική σύνδεση, ώστε να εξασφαλίζεται η πραγματοποίηση του σκοπού της Σύμβασης, ήτοι της ομοιόμορφης εφαρμογής του Δικαίου. Κατά την εν λόγω άποψη, το εφαρμοστέο δίκαιο πρέπει να αναζητείται με βάση τη *lex causae*. Εν προκειμένω δηλαδή αν η *lex causae* επιβάλλει την εφαρμογή του γερμανικού ουσιαστικού δικαίου, θα εφαρμοστεί η

¹⁰ Βλ. Λιακόπουλο, σελ 656, Γκολογκίνα- Οικονόμου, «Η εύθιγη προς αποζημίωση στο Ελληνικό και τα ο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, Εισηγήσεις I 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2001, σελ. 103, σημ. 10».

¹¹ Βλ. λεπτομερειακά Αντάπαση, Κοινοδίκιον, 1997, υπό 3 Α, σελ. 50 επ.

¹² Herber σελ. 107 επ.

ΔΣ, αφού αυτή έχει κυρωθεί από το γερμανό Νομοθέτη και αποτελεί μέρος του δικαίου της χώρας αυτής. Και μόνο σε περίπτωση, που η *lex causae* δεν οδηγεί σε εφαρμογή του Εθνικού δικαίου του Κράτους – Μέλους, πρέπει να εφαρμόζει ο δικαστής – σύμφωνα με τον επικουρικό κανόνα του αρ. 15 παρ. 1 - το δίκαιο της Συμβάσεως ως *lex fori*.

Κατά Τρίτη άποψη το άρθρο 15 παρ. 1 δεν θεσπίζει ουσιαστικό κανόνα Ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, αλλά πολλώ μάλλον κανόνα αμέσου εφαρμογής. Αυτό σημαίνει ότι κάθε φορά που επιζητείται ο περιορισμός της ευθύνης σε Κράτος – Μέλος, οι διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως εφαρμόζονται άμεσα, χωρίς την ανάγκη προσφυγής σε κανόνες σύγκρουσης. Η εν λόγω άποψη μου φαίνεται και η ορθότερη, δεδομένου ότι μόνο κατ' αυτόν τον τρόπο, ήτοι της αμέσου εφαρμογής επιτυγχάνεται η ομοιόμορφη εφαρμογή του θεσπισθέντος δικαίου. Εξάλλου οι κανόνες άμεσης εφαρμογής – σε τούτο δε έγκειται και η κύρια διαφορά τους από τους κανόνες ουσιαστικού Ιδιωτικού Διεθνούς Δικαίου – εφαρμόζονται τόσο σε σχέσεις με στοιχεία αλλοδαπότητας, όσο και σε αμιγώς εσωτερικές έννομες σχέσεις¹³. Και εξ' αυτού του λόγου λοιπόν – ήτοι ανεξαρτήτως της ευθείας εφαρμογής του αρ. 28 παρ. 1 του Σ. - προκύπτει ότι η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου πρέπει να εφαρμόζεται και στις εσωτερικές έννομες σχέσεις.

Πάγια θέση της Νομολογίας είναι ότι τα περιστατικά αυτά θα απέκλειαν τη εφαρμογή της εν λόγω Συμβάσεως, εάν η Ελλάδα είχε κάνει χρήση της στο εδ' β παρ. 1 του αρ. 15 παρεχόμενης δυνατότητας αποκλεισμού με ρητή διάταξη στον κυρωτικό Νόμο εφαρμογής της πιο πάνω ΔΣ στις περιπτώσεις εκείνες, στις οποίες αυτός, που ζητεί το περιορισμό της ευθύνης του δεν έχει την κατοικία ή την επιχειρηματική του εγκατάσταση σε συμβαλλόμενο κράτος μέλος, η το σχετιζόμενο με τον αιτούμενο περιορισμό πλοίο δε φέρει τη σημαία συμβαλλόμενου κράτους. Η Ελλάδα όμως δεν έκανε - και ορθά - χρήση αυτής της δυνατότητας και συνεπώς απεδέχθη να έχει εφαρμογή το σύστημα περιορισμού της ευθύνης της ΔΣ σε όλες ανεξαιρέτως τις περιπτώσεις, ήτοι και σε εκείνες τις περιπτώσεις, κατά τις οποίες πρόσωπο από τα αναφερόμενα στο αρ. 1 της ΔΣ δεν

¹³ Βλ. Α. Γραμματικάκη, - Αλεξίου, Ζ. Παπασιώπη – Πάσσια, Ε. Βασιλακάκης, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, σελ. 21.

έχει τη συνήθη κατοικία ή επιχειρηματική του εγκατάσταση σε συμβαλλόμενο Κράτος – Μέλος ή το πλοίο σχετικά με το οποίο ασκείται το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του οποίου επιδιώκεται η αποδέσμευση δε φέρει τη σημαία Κράτους – Μέλους . Δικαιολογητικός λόγος της σκέψης του Έλληνα Νομοθέτη να μην κάνει χρήση της εν λόγω ευχέρειας είναι η αναγκαιότητα να υπαχθούν όλοι δανειστές του πλοίου στο ίδιο σύστημα πραγματοπαγούς ή ποσοτικού περιορισμού της και να εξασφαλιστεί έτσι η ίδια μεταχείριση των ναυτικών δανειστών, ανεξάρτητα της ιθαγένειας ή κατοικίας του οφειλέτη ή της σημαίας του πλοίου, αλλά και να εξασφαλιστεί η ισότητα των όρων - σε διεθνές επίπεδο – στην αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων¹⁴.

Κατά συνέπεια η ΔΣ εφαρμόζεται και σε εκείνες τις περιπτώσεις, στις οποίες πρόσωπα, που επικαλούνται του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης τους δεν έχουν την κατοικία ή την επιχειρηματική τους δραστηριότητα σε συμβαλλόμενο Κράτος – Μέλος είτε το πλοίο σχετικά με το οποίο ζητείται ο περιορισμός της ευθύνης ή του οποίου ζητείται η αποδέσμευση δεν φέρει τη σημαία συμβαλλόμενου και άρα τρίτου μη συμβαλλόμενου Κράτους – Μέλους.

Περαιτέρω οι παρ. 2 και 3 του αρ. 15 ορίζουν ότι κάθε κράτος – Μέλος μπορεί να ρυθμίζει με ειδικές διατάξεις της εθνικής Νομοθεσίας το σύστημα περιορισμού της ευθύνης σχετικά με πλοία, προοριζόμενα για εσωτερική ναυσιπλοΐα ή για πλοία, έχοντα χωρητικότητα κάτω των 300 κόρων, καθώς και περιπτώσεις, στις οποίες δεν εμπλέκονται με κανένα τρόπο συμφέροντα προσώπων, που είναι υπήκοοι άλλων Κρατών – Μελών. Εκ των ως άνω διατάξεων δύναται ο εφαρμοστής του Δικαίου να θεωρήσει ότι σε αυτές τις περιπτώσεις έχουν εφαρμογή οι ήδη ισχύουσες διατάξεις του ΚΙΝΔ. Επικρατέστερη είναι ωστόσο η άποψη ότι, αφού η Ελλάδα κύρωσε στο σύνολό της τη ΔΣ, χωρίς επιφυλάξεις και νομοθετικές αποκλίσεις, η εν λόγω ΔΣ εφαρμόζεται και στις διεθνείς και στις εσωτερικές έννομες σχέσεις¹⁵.

¹⁴ Βλ. και Αντάπαση, Κοινοδίκιον 1997 υπό 3Α, σελ. 49.

¹⁵ Βλ. Π. Πασσιάς, «Το νέο δίκαιο περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη – μια πρώτη προσέγγιση», Πειρ. Νομολ. 14, σελ. 289.

Η σύμβαση πρέπει να τύχει γενικής αποδοχής, ήτοι τόσο σε διεθνείς σχέσεις με στοιχεία αλλοδαπότητας, όσο και σε αμιγώς εθνικές σχέσεις¹⁶. Η άποψη αυτή στηρίζεται στην ερμηνεία του άρθρου 15 παρ. 3, σύμφωνα με την οποία για να ισχύσει διαφορετικό νομοθετικό σύστημα περιορισμού της ευθύνης για εσωτερικές έννομες σχέσεις πρέπει να θα έπρεπε η Ελλάδα να εισαγάγει νέες διατάξεις στην εσωτερική της Νομοθεσία και να και να ορίσει τούτο στον κυρωτικό της ΔΣ νόμο.

Στην παρ. 4 του άρθρου 15 ορίζεται ότι τα Δικαστήρια του Κράτους – Μέλους δεν θα εφαρμόζουν την παρούσα Σύμβαση σε πλοία, που έχουν κατασκευαστεί ή μετασκευαστεί και απασχολούνται σε εργασίες εξόρυξης, εφόσον το εν λόγω Κράτος – Μέλος έχει καθιερώσει υψηλότερο όριο ευθύνης από το οριζόμενο στο αρ. 6 της παρούσας Σύμβασης ή έχει γίνει Μέλος Διεθνούς Συμβάσεως, η οποία ρυθμίζει το σύστημα περιορισμού της ευθύνης στα πλοία αυτά. Σύμφωνα με υποστηριχθείσα στη θεωρία άποψη η μη εφαρμογή εναπόκειται στα Δικαστήρια και όχι στα Κράτη – Μέλη, διατύπωση, η οποία προϋποθέτει ήδη υπάρχουσα εθνική ή διεθνή ρύθμιση, οπότε η εν λόγω ρύθμιση απευθύνεται στο Δικαστή ως εφαρμοστή και ερμηνευτή του Δικαίου.

Τέλος ρητά ορίζεται στο αρ. 15 παρ. 5 ότι η εν λόγω Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε αερόστρωμα σκάφη και σε πλωτές εξέδρες, οι οποίες έχουν κατασκευαστεί με σκοπό έρευνας ή εκμετάλλευσης του των φυσικών πηγών του βυθού ή του υπεδάφους του.

3. Πρόσωπα, που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με τη ΔΣ του Λονδίνου

Το αρ. 1 παρ. 1 της ΔΣ του Λονδίνου, ορίζει τα δικαιούμενα να περιορίσουν την ευθύνη τους πρόσωπα. Αυτά είναι ο πλοιοκτήτης κα ο θαλάσσιος αρωγός. Οι δύο ως άνω όροι εξειδικεύονται στις παρ. 2 και 3 του ίδιου άρθρου. Ειδικότερα, σύμφωνα με την παρ. 2 ο όρος πλοιοκτήτης σημαίνει τον ιδιοκτήτη, ναυλωτή, εφοπλιστή και διαχειριστή θαλασσοπλούντος πλοίου¹⁷, ενώ ως

¹⁶ Βλ. Π. Πασσιάς, Πειρ. Νομ. 1992, σελ. 279 επ., Αντάπασης, Κοινοδίκιον, σελ. 47 επ, Λιακόπουλος, ΔΕΕ, σελ. 651 επ. (656).

θαλάσσιος αρωγός νοείται το πρόσωπο, που παρέχει υπηρεσίες, που συνδέονται άμεσα με επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής. Ως τέτοιες δε νοούνται οι επιχειρήσεις για απομάκρυνση ναυαγίων, και φορτίου, για εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών του πλοίου και του φορτίου, καθώς και για λήψη μέτρων, προς αποτροπή ή μείωση της ζημίας, τα οποία κατά κανόνα λαμβάνονται όχι από το θαλάσσιο αρωγό, αλλά από πρόσωπα, για πράξεις, αμέλειες ή παραλείψεις των οποίων υπεύθυνος είναι ο θαλάσσιος αρωγός¹⁷. Το πρόσωπο, το οποίο κατ' αρχήν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του είναι ο πλοιοκτήτης, ως ο κύριος φορέας άσκησης της θαλάσσιας επιχειρηματικής δραστηριότητας. Σύμφωνα δε με την εν λόγω διάταξη πλοιοκτήτης είναι ο ιδιοκτήτης, ο ναυλωτής, ο εφοπλιστής, και ο διαχειριστής θαλασπολοούντος πλοίου. Η εν λόγω διάταξη ταυτίζει τον πλοιοκτήτη με όλα τα πρόσωπα, που αναφέρονται με αυτήν, προσέγγιση, η οποία δεν ισχύει εννοιολογικά στον ΚΙΝΔ. Η ταύτιση του πλοιοκτήτη άλλωστε με τα ως άνω πρόσωπα, προκύπτει και από το αρ. 1 παρ. 5 της ΔΣ, το οποίο ρητά ορίζει ότι η έκφραση «ευθύνη του πλοιοκτήτη περιλαμβάνει και τη ευθύνη, που απορρέει από απαίτηση που στρέφεται κατά του πλοίου», άρα ως απαίτηση, στρεφόμενη κατά των ως άνω προσώπων.

Περαιτέρω σύμφωνα με το αρ. 1 παρ. 6 της ΔΣ του Λονδίνου του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης και μάλιστα στην ίδια έκταση με τον ασφαλισμένο πλοιοκτήτη απολαύει και ο ασφαλιστής ευθύνης. Η εν λόγω ρύθμιση προϋποθέτει βέβαια, ότι η εθνική Νομοθεσία αναγνωρίζει ευθεία αγωγή του ζημιωθέντος κατά του ασφαλιστή αστικής ευθύνης, τούτο δε ισχύει σε περίπτωση υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης.

Σκοπός της εν λόγω διάταξης (αρ. 1 παρ. 6) είναι η ίση κατανομή των κινδύνων μεταξύ ασφαλιζομένου και ασφαλιστή¹⁹. Αυτονόητο είναι ότι εν λόγω

¹⁷ Ως διαχειριστής θαλασπολοούντος πλοίου θεωρείται ο operator, ήτοι το πρόσωπο, που αναμειγνύεται στην εκμετάλλευση του πλοίου και που έχει συμφέρον στο πλοίο ή στην κατοχή του πλοίου. Ο διαχειριστής πλοίου αναλαμβάνει ειδικότερα την τεχνική (συντήρηση, εξοπλισμό, επάνδρωση του πλοίου) και την εμπορική διαχείριση του πλοίου (επιμέλεια για την εκμετάλλευση του πλοίου, σύναψη ναυλώσεων ή μεταφοράς πραγμάτων, είσπραξη ναύλου, έκδοση φορτωτικών). βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 366 επ.

¹⁸ Βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 366 επ.

¹⁹ Βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 370 επ.

διάταξη εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που ασφαρίζονται οι αναφερόμενες στο αρ. 2 της ΔΣ του Λονδίνου - ως υποκείμενες σε περιορισμό - απαιτήσεις και εφόσον ασφαρίζεται η αστική ευθύνη προσώπου από τα δικαιούμενα σε περιορισμό απαιτήσεων πρόσωπα, σύμφωνα με το αρ. 1 της ΔΣ του Λονδίνου²⁰. Όπως προαναφέρθηκε το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης ανήκει στον ασφαλιστή στην ίδια έκταση, που ανήκει και στον ασφαλιζόμενο. Αν ωστόσο το ασφαλιζόμενο πρόσωπο δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη, διότι δεν ανήκει στα αναφερόμενα στο αρ. 1 της ΔΣ πρόσωπα, ή εξέπεσε του δικαιώματος αυτού, σύμφωνα με το αρ. 4 της ΔΣ, τότε δεν δικαιούται ούτε ο ασφαλιστής να περιορίσει την ευθύνη του.

Άλλα πρόσωπα, που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με την παρ. 4 του αρ. 1 του Λονδίνου είναι τα πρόσωπα εκείνα, για πράξεις, ή παραλείψεις των οποίων ευθύνεται ο πλοιοκτήτης ή ο θαλάσσιος αρωγός. Στην εν λόγω ρύθμιση υπάγονται όχι μόνο εκείνα τα πρόσωπα, τα οποία συνδέονται με σχέση εξαρτημένης εργασίας με τον πλοιοκτήτη ή τον θαλάσσιο αρωγό, αλλά και οι ανεξάρτητοι επαγγελματίες, τις υπηρεσίες των οποίων χρησιμοποιούν ο πλοιοκτήτης ή ο θαλάσσιος αρωγός για την άσκηση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας²¹. Προϋποθέσεις εφαρμογής της εν λόγω διάταξης είναι πρώτον να υπάρχει σχέση παροχής εξαρτημένης εργασίας ή ανεξάρτητων υπηρεσιών μεταξύ των εν λόγω προσώπων και του πλοιοκτήτη ή του θαλάσσιου αρωγού και δεύτερον να υπάρχει ευθύνη του πλοιοκτήτη ή του θαλάσσιου αρωγού για τις πράξεις, ή παραλείψεις των προσώπων, που αυτοί χρησιμοποιούν. Ως πρόσωπα, τα οποία παρέχουν τις υπηρεσίες τους με σχέση εξαρτημένης εργασίας νοούνται ο πλοίαρχος, τα μέλη του πληρώματος, αλλά και οι υπάλληλοι/εργάτες, που απασχολούνται στην ξηρά, εφόσον η ζημία ή απώλεια προκλήθηκε από πταίσμα τους, για το οποίο ευθύνεται ο πλοιοκτήτης ή ο θαλάσσιος αρωγός. Στην εν λόγω ρύθμιση μπορούν ωστόσο να ενταχθούν και οι ανεξάρτητοι επαγγελματίες, εφόσον συμμετέχουν στη θαλάσσια επιχείρηση και εφόσον γι' αυτά υπεύθυνος θεωρείται ο πλοιοκτήτης ως προστήσας αυτά στην εκτέλεση των εν λόγω εργασιών²². Τέτοια

²⁰ Της ίδιας, Ναυτικό Δίκαιο 2003, σελ. 366 επ..

²¹ Της ίδιας, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 372 επ.

²² Γκολογκίνα- Οικονόμου, σελ. 109 επ.

πρόσωπα είναι ο παραγγελιοδόχος, ο ναυτικός πράκτορας, οι στοιβαστές και όλα εκείνα τα πρόσωπα, που συνδέονται με τον πλοιοκτήτη. Δεύτερη βασική προϋπόθεση εφαρμογής της ρύθμισης αυτής είναι να ευθύνεται ο πλοιοκτήτης ή ο αρωγός για πράξεις, ή παραλείψεις των προσώπων, που αυτοί χρησιμοποιούν. Η θεμελίωση πταισματικής ευθύνης των ως άνω προσώπων κρίνεται ωστόσο από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο των Κρατών – Μελών. Αν τα εν λόγω πρόσωπα προκαλέσουν ζημία κατά το αρ. 4 της ΔΣ, ήτοι όχι από ελαφρά αμέλεια, αλλά από δόλο ή βαρεία αμέλεια, τότε χάνουν το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης τους. Δεδομένου ότι η απώλεια του δικαιώματος του περιορισμού της ευθύνης αφορά προσωπικά αυτόν, που διαπράττει το πταίσμα, ο πλοιοκτήτης ή ο θαλάσσιος αρωγός ή τα εξομοιούμενα με αυτούς πρόσωπα, δεν χάνουν το δικό τους δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, για ζημίες, που υπαίτια προκάλεσαν τα εν λόγω προστεθέντα πρόσωπα.

Ο πλοιοκτήτης μπορεί ωστόσο να παραιτηθεί από το δικαίωμα να περιορίσει τη ευθύνη του, καθώς οι εν λόγω ρυθμίσεις της ΔΣ του Λονδίνου 1976 αποτελούν ενδοτικό δίκαιο²³. Ορθά γίνεται δεκτό στη θεωρία, ότι η παραίτηση μπορεί να γίνει μόνο με σύμβαση μετά την επέλευση του περιστατικού ευθύνης²⁴. Συναφώς πρέπει να σημειωθεί, ότι η επίκληση του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης μπορεί να κάμπτεται π.χ. λόγω αποδυνάμωσης στα πλαίσια της 281 ΑΚ²⁵.

Σύμφωνα τέλος με το αρ. 5 της ΔΣ του Λονδίνου 1976, σε περίπτωση, που πρόσωπο, που δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με τους κανόνες της παρούσας σύμβασης, έχει ανταπαίτηση κατά του προσώπου, που έχει μία από τις υποκείμενες σε περιορισμό απαιτήσεις του αρ. 2, και εφόσον απαιτηση και ανταπαίτηση προέρχονται από το ίδιο περιστατικό, οι απαιτήσεις τους θα συμψηφίζονται και οι διατάξεις της σύμβασης αυτής – ως προς το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης – θα εφαρμόζονται μόνο για το υπόλοιπο της απαίτησης υπέρ του ενός ή του άλλου μέρους, στην έκταση που υπάρχει. Πρακτική εφαρμογή βρίσκει η εν λόγω διάταξη, όταν το υπεύθυνο πρόσωπο ασκεί το δικαίωμα να

²³ Βλ. Λιακόπουλο, σελ. 658.

²⁴ Prüßmann/Rabe, σελ. 91.

²⁵ Βλ. Sotiropoulos, σελ. 351 επ.

περιορίσει την ευθύνη του σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων. Η απαίτηση των λοιπών δανειστών δεν κατατάσσεται με την απαίτηση ή ανταπαίτηση στο πλήρες ύψος της, αλλά μόνο με την απομένουσα μετά το συμψηφισμό²⁶. Στην περίπτωση, που ο περιορισμός της ευθύνης επιδιώκεται σε δικαστήριο του Ελληνικού κράτους, η εφαρμογή της ως άνω διάταξης οδηγεί σε έναν «αυτοδίκαιο συμψηφισμό», ανεξάρτητα δηλαδή από τη δήλωση του δανειστή ή του οφειλέτη (ή τη τυχόν μεταξύ τους καταρτισθείσα σύμβαση) που απαιτεί η 443 ΑΚ για τον συμψηφισμό. Ουσιαστικά πρόκειται για μονομερή συμψηφισμό, δεδομένου ότι αποσβέννυνται οι δύο (αμοιβαίες απαιτήσεις) στο βαθμό, που καλύπτονται, ενώ εξακολουθεί να παραμένει μέρος της απαίτησης, το οποίο υπόκειται σε περιορισμό. Κατά τα λοιπά – στην περίπτωση, που έχει επιληφθεί ο έλληνας δικαστής - ισχύουν οι ρυθμίσεις του ΑΚ για το συμψηφισμό (443 επ. ΑΚ). Περαιτέρω οι απαιτήσεις πρέπει να είναι ληξιπρόθεσμες και ομοειδείς. Ως προς το ληξιπρόθεσμο της απαίτησης παρατηρείται, ότι ληξιπρόθεσμη πρέπει να είναι η (αντ)απαίτηση αυτού, που την προτείνει/αντιτάσσει σε συμψηφισμό. Το ομοειδές πρέπει να προκύπτει από την ίδια αιτία. Αναλογικά περαιτέρω εφαρμόζεται και το αρ. 450 παρ. 1 ΑΚ, σύμφωνα με το οποίο δεν επιτρέπεται συμψηφισμός κατά απαίτησης, η οποία προέρχεται από αδίκημα, που διαπράχθηκε από δόλο. Στην περίπτωση της δόλιας συμπεριφοράς του οφειλέτη/υπευθύνου προσώπου, αυτό δεν δικαιούται ούτε να συμψηφίσει την απαίτησή του, αλλά ούτε και να περιορίσει την ευθύνη του - με αναλογική εφαρμογή της διάταξης του αρ. 4 σε συνδ. με το αρ. 5 της ΔΣ του Λονδίνου 1976 - στην περίπτωση, που απομένει κάποιο μέρος της απαίτησης, το οποίο δεν καλύφθηκε μέσω συμψηφισμού. Το ίδιο ωστόσο πρέπει να γίνει δεκτό και σε περίπτωση ενσυνείδητης αμέλειας του υπεύθυνου προσώπου. Σ' αυτή την περίπτωση αυτό δε θα δικαιούται - σύμφωνα με τα αρ. 5 και 4 της ΔΣ του Λονδίνου - ούτε να συμψηφίσει την απαίτησή του – καθώς δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, σύμφωνα με το αρ. 4 (αρ. 5 σε συνδ. με το αρ. 4 της ΔΣ του Λονδίνου 1976), αλλά ούτε και να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με το αρ. 4 της ως άνω Σύμβασης (ευθεία εφαρμογή). Διαφορετική ωστόσο είναι η περίπτωση της άνευ συνειδήσεως αμέλειας ως μορφής υπαιτιότητας. Δεδομένου δε ότι το αρ. 4 της ΔΣ του Λονδίνου αποδέχεται ως πταισματική συμπεριφορά το

²⁶ Βλ. Sotiropoulos, σελ. 319 επ, Prüßmann/Rabe, σελ. 107 επ.

δόλο – σε όλες του τις εκφάνσεις – και την ενσυνείδητη αμέλεια - πρέπει να γίνει δεκτό - ότι το υπεύθυνο πρόσωπο στην περίπτωση της άνευ συνειδήσεως αμέλειας, σε περίπτωση δηλαδή, που δεν πρόβλεψε καθόλου το αξιόποιο αποτέλεσμα, δικαιούται και να συμψηφίσει απαίτησή του, αλλά και να περιορίσει την ευθύνη του ως προς το τυχόν απομένον μέρος της απαίτησης.

Συνέπεια της δήλωσης συμψηφισμού είναι η απόσβεση των εκατέρωθεν αξιώσεων «από τότε, που συνυπήρξαν», δηλαδή αναδρομικά και στο μέτρο που καλύπτονται²⁷. Αυτό σημαίνει, ότι από το χρόνο στον οποίο ανατρέχει η απόσβεση δεν οφείλονται τόκοι²⁸, αίρεται η υπερημερία, που τυχόν υπήρχε και οι συνέπειές της, όχι όμως η πριν το χρόνο αυτό υπερημερία²⁹. Συμψηφισμός δεν επιτρέπεται ωστόσο στην περίπτωση, που ο οφειλέτης παραιτήθηκε προκαταβολικά από αυτόν, ενώ σε περίπτωση επιδικίας της απαίτησης, δηλαδή σε περίπτωση που έχει ήδη ασκηθεί αγωγή και έχει συσταθεί κεφάλαιο, εάν η ανταπαίτηση αποδεικνύεται παραχρήμα, ο συμψηφισμός προτείνεται σε κάθε στάση της δίκης, ακόμη και κατά την εκτέλεση. Σύμφωνα δε με το αρ. 443 ΑΚ, σε συμψηφισμό προτείνεται και η ανταπαίτηση, που έχει παραγραφεί, αν κατά το χρόνο, που συνυπήρξαν απαίτηση και ανταπαίτηση – και εφόσον επληρούντο όλοι οι όροι του συμψηφισμού - δεν είχε συμπληρωθεί ο χρόνος παραγραφής της, περίπτωση, κατά την οποία το ένα μέρος άσκησε αγωγή και η παραγραφή της απαίτησης του διεκόπη (261 ΑΚ), ενώ το άλλο μέρος, που έχει την ανταπαίτηση ολιγόρησε και η απαίτησή του παραγράφηκε. Ο νομοθέτης προβλέπει την εν λόγω δυνατότητα, δεδομένου ότι ο συμψηφισμός ανατρέχει στο χρόνο συνύπαρξης των δύο απαιτήσεων (αναδρομική ενέργεια).

Τέλος πρέπει να σημειωθεί, ότι ο ασφαλιστής - κατ' ανάλογη εφαρμογή του αρ. 447 ΑΚ το οποίο ρυθμίζει τα δικαιώματα του εγγυητή στην περίπτωση αδράνειας του πρωτοφειλέτη - δύναται να αντιτάξει σε συμψηφισμό την ανταπαίτηση του πρωτοφειλέτη/υπεύθυνου προσώπου και δικαιούμενου να περιορίσει την ευθύνη του. Έτσι και ο ασφαλιστής - υπέχων κατά τούτο εγγυητική

²⁷ Βλ. λεπτομερειακά Σταθόπουλος, Γενικό Ενοχικό, § 24 ΙΙ, σελ. 550.

²⁸ ΕφΑθ 3559/1984

²⁹ ΑΠ 260/1960, ΝοΒ 8, 1039.

ευθύνη - δύναται εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων των άρθρων 442,443 και 444, να αντιτάξει ανταπαίτηση του πρωτοφειλέτη/υπεύθυνου προσώπου κατά του δανειστή/εγγείροντος την απαίτηση. Το υπεύθυνο πρόσωπο όμως δε μπορεί να αντιτάξει την ανταπαίτηση του εγγυητή. Συναφώς νομίζω, ότι σε περίπτωση δόλιας ενέργειας του πρωτοφειλέτη ή ενσυνείδητης αμέλειας αυτού - όχι όμως και σε περίπτωση άνευ συνειδήσεως αμέλειας αυτού - ο ασφαλιστής δεν δικαιούται - κατ' ανάλογη εφαρμογή του αρ. 450 παρ. 1 - να αντιτάξει ανταπαίτησή του(πρωτοφειλέτη) κατά του δανειστή. Όπως ειπώθηκε παραπάνω, εφόσον ο συμψηφισμός αποδεικνύεται παραχρήμα, μπορεί να προταθεί σε κάθε στάση της δίκης, άρα και κατά την εκτέλεση (442 ΑΚ). Αν ωστόσο η απαίτηση του οφειλέτη (υπεύθυνου προσώπου) έχει ήδη κατασχεθεί, σύμφωνα με το άρθρο 449 ΑΚ, αυτός δεν μπορεί να προτείνει κατά του κατασχόντος, απαίτηση, που απέκτησε κατά του δανειστή μετά την κατάσχεση.

4. Απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό

Όσον αφορά την προβληματική των υποκειμένων σε περιορισμό απαιτήσεων θα εξεταστούν στην παρούσα εργασία η δυνατότητα του περιορισμού της ευθύνης επί γεγενημένων απαιτήσεων σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας πραγμάτων από τη μια και στην περίπτωση ζημιών από ρύπανση πετρελαίου από την άλλη. Σημειωτέον, ότι οι ρυθμίσεις του αρ. 2 τελούν υπό την επιφύλαξη των ορισμών των αρ. 3 και 4 της ΔΣ του Λονδίνου.

Σύμφωνα με το αρ. 2 παρ. 1 στ. α - με την επιφύλαξη των αρ. 3 και 4 - σε περιορισμό υπόκεινται οι απαιτήσεις, που προέρχονται από απώλεια ή ζημία σε πράγματα, που συνέβη πάνω στο πλοίο ή σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου ή με επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής, καθώς και απαιτήσεις που προέρχονται από κάθε άλλη απώλεια, που προήλθε σαν συνέπειά τους (π.χ. σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων). Περαιτέρω εξαιρούνται του περιορισμού της ευθύνης, απαιτήσεις, για ζημίες, που προέρχονται από ρύπανση πετρελαίου, με την έννοια της ΔΣ για την αστική ευθύνη για ζημία από ρύπανση πετρελαίου της 29^{ης} Νοεμβρίου 1969 ή οποιασδήποτε τροποποίησης ή πρωτοκόλλου της, που είναι σε ισχύ. Το αρ. 2 παρ. 1 ορίζει ότι οι απαριθμούμενες απαιτήσεις είναι αντικείμενο του περιορισμού της ευθύνης ανεξάρτητα από τη βάση της ευθύνης. Η ως άνω

ρύθμιση δεν προσδιορίζει με σαφήνεια ωστόσο τη βάση της ευθύνης, υπονοεί ωστόσο, ότι καταλαμβάνονται απαιτήσεις, που προέρχονται από παράβαση συμβάσεως ή αδικοπραξία, αλλά και από αναγωγή ή οποιαδήποτε άλλη αιτία, ήτοι ζημία ή απώλεια, που προήλθε ως συνέπεια των εκ των ως άνω αιτιών επιγενόμενων απωλειών. Ως απαιτήσεις από περιουσιακές ζημιές νοούνται οι απαιτήσεις από απώλεια ή ζημία φορτίου ή άλλων αντικειμένων των επιβατών³⁰. Η έννοια του φορτίου ή άλλων αντικειμένων νοείται με την έννοια του πράγματος, όπως αυτή ορίζεται στον ΑΚ. Περαιτέρω, στην ίδια διάταξη ορίζεται ότι υπόκεινται σε περιορισμό απαιτήσεις από κάθε άλλη απώλεια, που προήλθε ως συνέπεια των επιγενόμενων ζημιών/ απωλειών. Ως τέτοιες νοούνται τυχόν περιουσιακές ζημιές, που επακολουθούν, όπως οι απαιτήσεις για αποκατάσταση αποθετικής ζημίας (διαφυγόντος κέρδους) ή οι απαιτήσεις για επιγενόμενες δαπάνες, που έγιναν για πρόληψη ή περιορισμό επικείμενης ζημίας³¹.

Οι απαιτήσεις του αρ. 2 παρ. 1 (απώλεια πραγμάτων) υπόκεινται σε περιορισμό της ευθύνης, εφόσον συντρέχουν διαζευκτικά δύο προϋποθέσεις: α)

³⁰ Στο σημείο αυτό αξίζει να τονιστεί, ότι ως προς τη μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης η ΕΕ παρακολούθησε τις μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορικού Δικαίου των Ηνωμένων Εθνών (UNCITRAL) για την υιοθέτηση ενός νέου διεθνούς καθεστώτος που θα ρυθμίζει την μεταφορά των αγαθών ολικώς ή μερικώς δια θαλάσσης. Ο πρωταρχικός στόχος των διεθνών συμβάσεων μεταφοράς ήταν όχι μόνον η προώθηση της διεθνούς νομικής ομοιομορφίας, αλλά επιπλέον η εξασφάλιση μιας αποδεκτής και δίκαιης ισορροπίας μεταξύ δικαιωμάτων και ευθυνών και, επομένως, ο καταμερισμός του κινδύνου μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών στην σύμβαση μεταφοράς. Η συνδυασμένη εφαρμογή δύο ουσιωδών αλλαγών όμως, δηλαδή η κατάργηση από τη μια του παραδοσιακού «ναυτικού σφάλματος» από τον κατάλογο περιπτώσεων απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη του και της επέκτασης της υποχρέωσης αυτού να επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια ώστε να παραμένει το πλοίο αξιόπλοο σε όλη τη διάρκεια της μεταφοράς, είναι πιθανό να διαταράξουν σημαντικά την ισορροπία ανάληψης κινδύνων σε βάρος του μεταφορέα. Επιπροσθέτως, τα νέα όρια της ευθύνης, τα οποία είναι υψηλότερα ακόμη και από εκείνα των Κανόνων του Αμβούργου, τα οποία προτείνονται χωρίς καμία δικαιολογημένη αναγκαιότητα αλλά σαφώς για πολιτικούς λόγους, παραμένουν καθοριστικός παράγοντας για την ευρεία αποδοχή της νέας Σύμβασης. Είναι αξιοσημείωτο δε ότι η μεγαλύτερη έκθεση του μεταφορέα στους κινδύνους της μεταφοράς σύμφωνα με το σχέδιο της Σύμβασης θα οδηγήσει σε αύξηση της ασφαλιστικής κάλυψης αυτού και επομένως, στην πράξη, σε γενική αύξηση του κόστους μεταφοράς, η οποία σε τελικό στάδιο θα μετακυλισθεί στον καταναλωτή. Επομένως, αν και το συμφωνημένο σχέδιο της Σύμβασης είναι αποτέλεσμα διπλωματικού συμβιβασμού σε σημαντικό αριθμό ευαίσθητων θεμάτων, καμία πλευρά (μεταφορείς ή φορτωτές), δεν φαίνεται ικανοποιημένη και σημαντικές ομάδες κρατών παραμένουν αντίθετες στην υποτιθέμενη ομοφωνία. Ως εκ τούτου, το μέλλον της ως ένα νέο διεθνές καθεστώς για τις μεταφορές είναι αμφίβολο.

³¹ Βλ. Κιάντου – Παμποκη, Ναυτικό Δίκαιο 2003, σελ. 402.

εφόσον το ζημιογόνο γεγονός συνέβη πάνω στο πλοίο και β) σε περίπτωση, που το ζημιογόνο περιστατικό τελεί σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου ή με τις επιχειρήσεις θαλάσσιας αρωγής.

Τα πράγματα θεωρούνται ότι βρίσκονται επί του πλοίου, όταν περάσουν τη νοητή γραμμή του κιγκλιδώματος του πλοίου, το ίδιο δε ισχύει και όταν το πλοίο βρίσκεται στην αποβάθρα για επισκευές. Το αρ. 2 παρ. 1 ορίζει, ότι προϋπόθεση για τον περιορισμό της ευθύνης επί απαιτήσεων ένεκα απώλειας ή ζημιών σε πράγματα, είναι η προκληθείσα ζημία να συνέβη επί του πλοίου. Δεν είναι απαραίτητο συνεπώς να συνέβη επί του πλοίου και το ζημιογόνο γεγονός. Αυτό μπορεί να συνέβη εκτός του πλοίου, αρκεί η ζημία να πραγματοποιήθηκε επί του πλοίου³². Σύμφωνα με το γράμμα του αρ. 2 παρ. 1 σε περιορισμό υπόκεινται και οι απαιτήσεις, οι οποίες δεν συνέβησαν επί του πλοίου, βρίσκονται όμως σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του. Η εν λόγω προϋπόθεση καταλαμβάνει ευρύ κύκλο απαιτήσεων, ήτοι και απαιτήσεις, που συμβαίνουν εκτός πλοίου, εάν και εφόσον βέβαια αυτές συνδέονται με την εκμετάλλευση του πλοίου. Ζητήματα εγείρονται στη θεωρία και επιστήμη, ως προς το ποιες είναι οι εκτός πλοίου απαιτήσεις, που συνδέονται με την εκμετάλλευση του. Για να απαντηθεί το εν λόγω ερώτημα πρέπει να οριοθετηθεί η έννοια της «εκμετάλλευσης» του πλοίου. Η κρατούσα στη θεωρία άποψη³³ υποστηρίζει ότι ως εκμετάλλευση του πλοίου - σε συμφωνία και με την ερμηνεία, που αποδίδεται στον αντίστοιχο αγγλικό (operation) και γαλλικό (exploitation) όρο των αυθεντικών κειμένων - νοείται η τεχνική του εκμετάλλευση. Έτσι ως απαιτήσεις, που βρίσκονται σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου νοούνται οι απαιτήσεις εκ ζημιών σε πράγματα, που προκύπτουν από τη διακυβέρνηση ή το χειρισμό του πλοίου. Η εν λόγω άποψη όμως περιορίζει τον κύκλο των απαιτήσεων, πράγμα που δεν συνάδει με το πνεύμα της διάταξης και το σκοπό του διεθνούς Νομοθέτη, ο οποίος ήθελε υπό αυτή την διάταξη να υπαχθούν και άλλες απαιτήσεις, οι οποίες δεν δύναται να θεωρηθούν ως απαιτήσεις επί του πλοίου. Ορθότερη θεωρώ συνεπώς την άποψη, ότι ως απαιτήσεις, που σχετίζονται άμεσα με την εκμετάλλευση του πλοίου πρέπει να θεωρούνται τόσο εκείνες, που σχετίζονται με την τεχνική του εκμετάλλευση,

³² Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο 2003, σελ. 403.

³³ Λιακόπουλος, ΔΕΕ, σελ. 653.

όσο και εκείνες που σχετίζονται με την εμπορική και οικονομική του εκμετάλλευση. Άλλωστε το πλοίο δεν αποτελεί μόνο τεχνική, μονάδα αλλά και μέσο για την επίτευξη εμπορικών στόχων και την επιδίωξη οικονομικών συμφερόντων. Ως εκ τούτου, όχι μόνο απαιτήσεις που σχετίζονται με την τεχνική εκμετάλλευση του πλοίου, αλλά και απαιτήσεις, που συνδέονται ή προκύπτουν από την εμπορική ή οικονομική του εκμετάλλευση δέον όπως υπόκεινται σε περιορισμό, σύμφωνα με το αρ. 2 παρ. 1 στ. α διαζ. β.

5. Η εξαίρεση από τον κανόνα περιορισμού της ευθύνης σε περίπτωση υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη ή των στο αρ. 1 παρ. 1 οριζομένων προσώπων.

Όπως προαναφέρθηκε η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι προσωπική και περιορίσιμη. Σκοπός των ρυθμίσεων της ΔΣ του Λονδίνου 1976 είναι η διατήρηση του συστήματος της λογιστικής αποτίμησης για τον καθορισμό του ποσού εκείνου, στο οποίο συγκεντρώνεται η υποχρέωση/ενοχή προς αποζημίωση³⁴. Σύμφωνα με το αρ. 4 της ΔΣ 1976 του Λονδίνου, πρόσωπο από τα οριζόμενα στο αρ. 1 παρ. 1 της εν λόγω ΔΣ, που είναι υπαίτιο³⁵ πράξης/ παράλειψης και συνεπώς υπέχει ευθύνη δεν δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, εάν αποδειχθεί ότι η απώλεια/ ζημία προήλθε από δική του υπαιτιότητα, ήτοι με πρόθεση να προκληθεί αυτή η απώλεια/ζημία ή επέδειξε αδιαφορία και με γνώση ότι μια τέτοια απώλεια θα επακολουθήσει πιθανά. Ο πλοιοκτήτης, αλλά και τα εξομοιούμενα με αυτόν πρόσωπα είναι συνεπώς – σε περίπτωση πταισμάτων τους – απεριορίστα υπεύθυνα και δεν δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους, υποχρεούμενα ούτως σε καταβολή πλήρους αποζημίωσης.

Περαιτέρω η ΔΣ 1911 περί συγκρούσεως πλοίων, αλλά και οι διατάξεις 235 επ. ΚΙΝΔ προβλέπουν την απεριορίστη ευθύνη του υπαιτίου προσώπου (αρ.

³⁴ Βλ. Π. Πασσιάς, Το νέο δίκαιο περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη, μια πρώτη προσέγγιση,, σελ. 289 επ.

³⁵ Για την έννοια της υπαιτιότητας, τις νόμιμες προϋποθέσεις, που απαιτούνται για την κατάφασή της και για τον τρόπο λειτουργίας της στην κατάφαση της αστικής ευθύνης και κυρώσεων αποζημίωσης, βλ. αναλυτικά στο Γ. Θεοχαρίδη, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 13 επ.

αρ. 5 της ΔΣ 1911 και αρ. 238 ΚΙΝΔ). Ειδικότερα σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα .. «η ευθύνη υφίσταται και καθ' ην περίπτωση η σύγκρουση επήλθε εκ πταισματος πλοηγού ...». Εκ των ως άνω διατάξεων προκύπτει ότι η ευθύνη του πλοηγού σε περίπτωση ιδίου αυτού πταισματος³⁶ είναι απεριόριστη. Φρονώ ωστόσο ότι οι εν λόγω διατάξεις πρέπει να ερμηνευτούν διασταλτικά, έτσι ώστε να υπαχθεί σε αυτές και το πταίσμα - με τις μορφές, που αναλύονται κατωτέρω - του πλοιοκτήτη, ναυλωτή, εφοπλιστή και διαχειριστή θαλασπολοούντος πλοίου.

Περαιτέρω εκ του γράμματος των αρ. 4 και 1 της ΔΣ του Λονδίνου η πράξη ή παράλειψη πρέπει να προέρχεται από τον πλοιοκτήτη, το θαλάσσιο αρωγό, τον κύριο του πλοίου, το ναυλωτή τον εφοπλιστή, τον διαχειριστή θαλασπολοούντος πλοίου, τους υπ' αυτών προστεθέντες και τον ασφαλιστή. Αν και η ΔΣ του Λονδίνου δεν κάνει καμία - ως προς τη νομική υπόσταση των προσώπων, τα οποία δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους, αν δηλαδή είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα - γίνεται σαφές ότι η εν λόγω ρύθμιση αφορά και τα φυσικά και τα νομικά πρόσωπα. Και ενώ για τα φυσικά πρόσωπα η διάταξη του 4 σε συνδ. με το αρ. 1 είναι σαφής, γεννάται το ερώτημα, τι ισχύει, όταν υπεύθυνο είναι πρόσωπο, για τις πράξεις ή παραλείψεις του οποίου ευθύνεται νομικό πρόσωπο. Εν προκειμένω εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 71 ΑΚ. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, το νομικό πρόσωπο ευθύνεται για τις πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων, που το αντιπροσωπεύουν, εφόσον η πράξη ή παράλειψη έλαβε χώρα κατά την εκτέλεση των σε αυτά ανατεθειμένων καθηκόντων και δημιουργεί υποχρέωση προς αποζημίωση. Κατά δε την παρ. 2 του αρ. 71 ΑΚ ευθύνεται και το φυσικό πρόσωπο. Η εν λόγω διάταξη προϋποθέτει την ύπαρξη πράξης ή παράλειψης των αντιπροσωπευτικών οργάνων του νομικού προσώπου. Και ως πράξη ή παράλειψη νοείται η αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων, η οποία πρέπει να είναι παράνομη και υπαίτια. Το αρ. 71 ΑΚ προϋποθέτει βέβαια την ύπαρξη υποκειμενικής ευθύνης, είναι όμως δυνατόν η διάταξη, που δημιουργεί την ευθύνη - όπως άλλωστε ισχύει και στην ΔΣ του Λονδίνου 1976 - να καθιερώνει και αντικειμενική ευθύνη³⁷.

³⁶ Ως ενδιάθετα/υποκειμενικά στοιχεία της πταισματικής συμπεριφοράς του υπαιτίου προσώπου, νοούνται ο δόλος (άμεσος ή ενδεχόμενος) και η αμέλεια (ενσυνείδητη).

³⁷ Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, Απόστολος Γεωργιάδης 1997, σελ. 149.

Περαιτέρω με την έννοια αντιπροσωπευτικά όργανα ο Νόμος εννοεί τα καταστατικά όργανα, ήτοι τα πρόσωπα εκείνα, των οποίων οι εξουσίες και αρμοδιότητες προσδιορίζονται από το καταστατικό και τη συστατική πράξη. Ζητήματα εγείρονται ως προς την ευθύνη προσώπων, τα οποία δεν είναι καταστατικά όργανα, πλην όμως τους έχουν ανατεθεί ουσιώδεις αρμοδιότητες για τη λήψη αποφάσεων και έχουν πρωτοβουλία ενεργειών. Έτσι γίνεται δεκτό, ότι και αυτά τα πρόσωπα είναι υπεύθυνα³⁸.

Το αρ. 4 της ΔΣ ορίζει ότι το υπεύθυνο πρόσωπο χάνει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, αν αποδειχθεί ότι η απώλεια ή η ζημία προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη, που έγινε με πρόθεση να προκληθεί η ζημία αυτή, ή επέδειξε αδιαφορία και με γνώση, ότι μια τέτοια ζημία θα επακολουθήσει πιθανά.

Το άρθρο 4 της ΔΣ 1976 καθιερώνει ένα ιδιόμορφο είδος πταίσματος, το οποίο δεν απαντάται στο Ελληνικό Δίκαιο. Παρόμοιες ρυθμίσεις ως προς την υπαιτιότητα θεσπίζουν τόσο οι κανόνες της Χάγης Βίσμπυ (στο αρ. 4 παρ. 5περ. ε, οι κανόνες της ΔΣ των Αθηνών (στο αρ. 13) και οι κανόνες του Αμβούργου (αρ. 8 παρ. 1). Όλες αυτές οι Διεθνείς Συμβάσεις ρυθμίζουν την έννοια και τις προϋποθέσεις της υπαιτιότητας με παρόμοιο τρόπο.

Το αρ. 4 ορίζει το ενδιάθετο/υποκειμενικό στοιχείο της συμπεριφοράς του προσώπου, και συνδέει το στοιχείο αυτό με τις συνέπειες της εν λόγω συμπεριφοράς. Στην ουσία η εν λόγω διάταξη αποτελεί λευκό κανόνα δικαίου.

Το εν λόγω άρθρο προβλέπει δύο μορφές πταίσματος, την με πρόθεση/δόλο (άμεσος/ενδεχόμενος δόλος) πρόκληση ζημίας και την επίδειξη αδιαφορίας με γνώση ότι μια τέτοια ζημία θα επακολουθήσει πιθανώς, μορφή πταίσματος, που προσιδιάζει προς την ενσυνείδητη αμέλεια³⁹.

³⁸ Του ιδίου, Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, σελ. 149

³⁹Το στοιχείο του δόλου (άμεσου ή ενδεχόμενου) ή της αμέλειας (ενσυνείδητης), πρέπει να αποδεικνύεται και για την κατάφαση της ευθύνης του υπαιτίου και ευθυνόμενου απεριόριστα, σύμφωνα με τα αρ. 5 της ΔΣ 1911 και 238 ΚΙΝΔ, πρόσωπου.

Η πρώτη μορφή πταίσματος, ήτοι η με πρόθεση πρόκληση της ζημίας αντιστοιχεί στην έννοια του δόλου. Δόλος είναι η ψυχική - ενδιάθετη κατάσταση του προσώπου που γνωρίζοντας τα κρίσιμα για την απαγόρευση πράξης από το νόμο περιστατικά, προβλέπει και θέλει το παράνομο αποτέλεσμα της πράξης του και έχει συνείδηση του άδικου χαρακτήρα της⁴⁰. Ο δράστης πρέπει να γνωρίζει και να θέλει το παράνομο αποτέλεσμα, δηλαδή είτε να το επιδιώκει (άμεσος δόλος α' βαθμού ή επιδίωξη) είτε να το προβλέπει ως αναγκαία συνέπεια της συμπεριφοράς του (άμεσος δόλος β' βαθμού ή αναγκαίος)⁴¹. Ο διεθνής Νομοθέτης για να δηλώσει την έννοια του δόλου, χρησιμοποιεί την έκφραση «intent», που μεταφράζεται με τη λέξη «πρόθεση». Υποστηρίζεται ωστόσο από μέρος της θεωρίας⁴², ότι ως ενδιάθετη ψυχική κατάσταση δε νοείται μόνο αυτή του άμεσου ή αναγκαίου δόλου, αλλά και αυτή του ενδεχόμενου δόλου, δηλαδή η περίπτωση, κατά την οποία ο δράστης προβλέπει το παράνομο αποτέλεσμα ως ενδεχόμενη συνέπεια της πράξης του και μολαταύτα την επιχειρεί, αποδεχόμενος το αποτέλεσμα. Η άποψη αυτή υποστηρίζεται με τη σκέψη, ότι δεν δύναται να θεωρηθεί ότι ο Νομοθέτης θέλησε την απώλεια του δικαιώματος του περιορισμού της ευθύνης μόνο εκ της βαρύτερης συμπεριφοράς, του δόλου (της πρόθεσης να προκληθεί ζημία) και της ελαφρότερης (πρόκληση ζημίας με γνώση της πιθανότητας να επέλθει η ζημία και επίδειξη αδιαφορίας), ενδιάθετη κατάσταση, που εντάσσεται στην κατηγορία της ενσυνείδητης αμέλειας και να μη θέλησε την εν λόγω απώλεια (του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης) στην περίπτωση της υπαίτιας συμπεριφοράς του ενδεχόμενου δόλου, η οποία ως ψυχική κατάσταση βρίσκεται ανάμεσα στις δύο προηγούμενες κατηγορίες. Έτσι στη θεωρία γίνεται δεκτό, ότι η απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης επέρχεται και στην περίπτωση, που η ζημία προκαλείται από ενδεχόμενο δόλο⁴³.

Η δεύτερη μορφή πταίσματος ως μορφή υπαιτιότητας συνίσταται σε πράξη ή παράλειψη, για το βλαπτικό αποτέλεσμα της οποίας ο δράστης επέδειξε αδιαφορία, ενώ γνώριζε ότι ήταν πιθανό να επέλθει αυτό, το οποίο και τελικώς

⁴⁰ Βλ. Γενικό Ενοχικό, Σταθόπουλος 1998, σελ. 105 επ.

⁴¹ Βλ. Γκολοκίνα, - Οικονόμου, σελ. 115,

⁴² Κιάντου - Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 391.

⁴³ Βλ. Γκολοκίνα- Οικονόμου, σελ. 118.

επήλθε⁴⁴. Η ενδιάθετη – ψυχική κατάσταση, που περιγράφεται στην οικεία διάταξη προσιδιάζει τόσο στην ενσυνείδητη όσο και στη χωρίς συνείδηση αμέλεια. Ως αδιαφορία αποδίδεται στην ελληνική ο όρος «recklessly» του αυθεντικού αγγλικού κειμένου, όρος, που σημαίνει «απερίσκεπτα», «χωρίς σύνεση». Ο όρος αδιαφορία σημαίνει ότι ο υπεύθυνος ενήργησε απερίσκεπτα, χωρίς σύνεση, επιδεικνύοντας αδιαφορία για τις συνέπειες της πράξης του. Περαιτέρω η γνώση αφορά την πιθανότητα επελεύσεως της ζημίας, η οποία τελικά πραγματικά επήλθε, όχι συνεπώς την αφηρημένη δυνατότητα επέλευσης οποιασδήποτε ζημίας⁴⁵. Η εν λόγω ενδιάθετη – ψυχική κατάσταση δεν συμπίπτει με την έννοια του δόλου, ούτε του άμεσου δόλου, γιατί δεν υπάρχει επιδίωξη του παράνομου αποτελέσματος, ούτε βέβαια πρόβλεψη και αποδοχή του, ούτε του ενδεχόμενου δόλου, γιατί υπάρχει μεν πρόβλεψη του αποτελέσματος, όχι όμως και αποδοχή του. Η πταισματική αυτή συμπεριφορά βρίσκεται συνεπώς πλησιέστερα προς την έννοια της ενσυνείδητης αμέλειας, αφού δράστης ενήργησε απερίσκεπτα και χωρίς σύνεση, και ενώ μπορούσε να προβλέψει τη δυνατότητα επέλευσης του παράνομου αποτελέσματος, ήλπισε επιπόλαια, ότι αυτό (το παράνομο αποτέλεσμα) θα αποφευγόταν⁴⁶.

Ο πλοιοκτήτης, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του τόσο κατά τη ΔΣ του Λονδίνου του 1976, όσο και κατά τη ΔΣ του 1969 για την αστική ευθύνη, συνεπεία ζημιών από ρύπανση πετρελαίου, κηρύσσεται όμως υπεύθυνος απεριόριστα σε περίπτωση πταίσματος του. Οι εν λόγω Διεθνείς Συμβάσεις αποσκοπούν στην ομοιόμορφη θέσπιση κανόνων δικαίου, σχετικά με το δίκαιο περιορισμού ευθύνης των εμπλεκόμενων στη ναυσιπλοΐα προσώπων.

⁴⁴ Της ίδιας, σελ. 115.

⁴⁵ Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 393.

⁴⁶ Βλ. Σταθόπουλο, Γενικό Ενοχικό, § 6 III 1, σελ. 111.

6. Το βάρος απόδειξης του πταίσματος

Αποτελεί βασική αρχή του βάρους απόδειξης, αλλά και γενικότερα του αστικού δικαίου, ότι ο ζημιωθείς – ενάγων πρέπει να αποδείξει τα στοιχεία της υπαίτιας συμπεριφοράς του ζημιώσαντος, προκειμένου να αποτρέψει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του υπευθύνου. Ο ζημιωθείς ειδικότερα πρέπει να αποδείξει ότι τον υπεύθυνο βαρύνει πταίσμα, και μάλιστα με την περιγραφή του αρ. 4 της ΔΣ του Λονδίνου. Ειδικότερα πρέπει να επικαλεστεί και αποδείξει ότι η συγκεκριμένη ζημία προήλθε από πράξη ή παράλειψη του υπευθύνου προσώπου και αυτή έγινε είτε με πρόθεση να προκληθεί ζημία, είτε με αδιαφορία και γνώση της πιθανότητας να προκληθεί η ζημία. Δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης τους έχουν περαιτέρω και τα πρόσωπα της παρ. 4 του αρ. 1, ήτοι οι βοηθοί εκπλήρωσης ή προστηθέντες τόσο του πλοιοκτήτη, όσο και του παρέχοντος υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής. Τούτο διότι η παρ. 5 του αρ. 1 ορίζει ρητά, ότι η «ευθύνη του πλοιοκτήτη» περιλαμβάνει την ευθύνη, που απορρέει από απαίτηση, που στρέφεται κατά του πλοίου, ανεξαρτήτως του υπευθύνου προσώπου.

7. Οι τρόποι περιορισμού της ευθύνης

Εισαγωγικά

Ο περιορισμός της ευθύνης σύμφωνα με τη ΔΣ του Λονδίνου του 1976 μπορεί να γίνει κατ' επιλογή του υπευθύνου προσώπου, είτε χωρίς σύσταση κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης, είτε με σύσταση του εν λόγω κεφαλαίου. Κατά τη ΔΣ του Λονδίνου τα Κράτη – Μέλη δύνανται να προβλέψουν στην εθνική τους Νομοθεσία, ότι, σε περίπτωση άσκησης αγωγής ενώπιον των δικαστηρίων τους για την καταβολή απαίτησης, που υπόκειται σε περιορισμό, το υπεύθυνο πρόσωπο δεν μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, παρά μόνο αν το κεφάλαιο περιορισμού έχει συσταθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής ή γίνεται η σύστασή του κατά το χρόνο, που γίνεται η επίκληση του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης (αρ. 10 παρ. εδ. β').

Δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν έκανε χρήση αυτής της ευχέρειας, το υπεύθυνο πρόσωπο έχει κατά το ελληνικό δίκαιο την ευχέρεια να επιλέξει έναν από τους δύο τρόπους περιορισμού της ευθύνης.

Η εκτίμηση και η προσφορότητα της επιλογής της μιας ή της άλλης διαδικασίας περιορισμού της ευθύνης εξαρτάται από την ποσότητα των απαιτήσεων. Άλλωστε και το πνεύμα των διατάξεων της Σύμβασης του Λονδίνου 1976 ήταν να συνδέσει το δίκαιο του περιορισμού των απαιτήσεων με τις ναυτικές απαιτήσεις και όχι με την ευθύνη του θαλάσσιου επιχειρηματία.

Περαιτέρω το δικαίωμα σύστασης του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης μπορεί να ασκηθεί μόνο στο κράτος – μέλος, στο οποίο έχει εγερθεί αγωγή για υποκείμενη σε περιορισμό απαίτηση. Σκοπός της εν λόγω ρύθμισης είναι η αποφυγή σύστασης του κεφαλαίου σε κράτος - μέλος της επιλογής του οφειλέτη⁴⁷, επιλογή που θα οδηγούσε στην πρακτική του «forum shopping». Την εν λόγω πρακτική θέλησε να αποκλείσει εξ' αρχής ο διεθνής Νομοθέτης με το να υπαγάγει όλους τους πλοιοκτήτες σε ενιαία ρύθμιση περιορισμού της ευθύνης, ώστε να αποκλείσει ακριβώς το «forum shopping» και να συμβάλλει στην προώθηση της ισότητας των όρων ως προς την αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων σε διεθνές επίπεδο⁴⁸. Ειδικότερα για τον αποκλεισμό του «forum shopping», όσον αφορά τις απαιτήσεις στην περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης, είναι αναγκαία - κατά την αξιολόγηση των διαφορών μεταξύ των προς επιλογή καθεστώτων δικαιοδοσίας - η εξέταση των εγγενών λόγων, στους οποίους οφείλεται ο περιορισμός των διαθέσιμων δικαιοδοσιών στις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης. Στους λόγους αυτούς συγκαταλέγονται οι προσπάθειες να αποφευχθεί η πρακτική της "αγοράς των προτιμητέων λύσεων" ("forum shopping"), η εξασφάλιση της ίσης μεταχείρισης όσων προβάλλουν αξιώσεις, η ύπαρξη δεσμού μεταξύ του ενεχόμενου δικαστηρίου και της αγωγής, αλλά και η λογική που διέπει την εύλογη απονομή της δικαιοσύνης προς αποφυγή των δυσχερειών που συνεπάγεται η ρύθμιση των αυτών ζητημάτων, με συμμετοχή των ιδίων εμπειρογνομόνων, με

⁴⁷ Βλ. Prüssmann-Rabe, S. 126.

⁴⁸ Βλ. Αντάπαση, Κοινοδίκιον, 1997, υπό 3 Α, σελ. 51.

τους ίδιους μάρτυρες, τους ίδιους εναγόμενους κ.ο.κ., σε διαφορετικά δικαστήρια σε κάμποσες δικαιοδοσίες.

Δεδομένου δε ότι στα συμβάντα της θαλάσσιας ρύπανσης εμπλέκονται συχνά εναγόμενοι καθώς και ασφαλιστές από έννομες τάξεις εκτός της Κοινότητας, στον κανονισμό αριθ. 44/2001 και συγκεκριμένα στο άρθρο 5.3, θεσπίζεται ανάλογος κανόνας ως προς την αρμόδια δικαιοδοσία, με κριτήριο τον τόπο, στον οποίο έχει συντελεστεί το ζημιογόνο συμβάν.

7.1 Περιορισμός της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου

Γενικά

Η σύσταση κεφαλαίου μπορεί να γίνει μέχρι την ολοκλήρωση της αναγκαστικής εκτέλεσης, ακόμη και αν έχει γίνει επίκληση του περιορισμού κατ' ένσταση⁴⁹. Και τούτο - σύμφωνα με την εδώ υποστηριζόμενη άποψη - διότι η σύσταση κεφαλαίου είναι ισοδύναμη προς τα μέσα αναγκαστικής εκτέλεσης για την ικανοποίηση των χρηματικών απαιτήσεων, ενώ και οι δανειστές δε βλάπτονται από τη μετατροπή του κατ' ένσταση περιορισμού σε σύσταση κεφαλαίου, καθώς και στις δύο περιπτώσεις περιορίζεται η ευθύνη σε ένα ορισμένο χρηματικό ποσό.

Η σύσταση του κεφαλαίου δε συνεπάγεται ωστόσο αναγνώριση της ευθύνης του οφειλέτη, η επίκληση δε του περιορισμού της ευθύνης δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση αποδοχή αυτής⁵⁰, ενώ το ίδιο ισχύει και για τη περίπτωση της κατ' ένστασης περιορισμού της ευθύνης⁵¹. Σε περίπτωση, που το ζημιογόνο περιστατικό υπήρξε αιτία να γεννηθούν περισσότερες απαιτήσεις, είναι σκοπιμότερο για το υπεύθυνο πρόσωπο, που θέλει να περιορίσει την ευθύνη του, να συστήσει κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης στο ύψος του συνολικού ποσού των απαιτήσεων και να επιδιώξει την κατανομή του κατά τις διατάξεις των αρ. 11 και 12 της ΔΣ⁵². Με τη σύσταση του κεφαλαίου αυτού ο οφειλέτης συγκεντρώνει την οφειλή του στο κεφάλαιο (fond), που συνίσταται ως αυτοτελές τμήμα της

⁴⁹ Βλ. Λιακόπουλο, ΔΕΕ σελ. 658.

⁵⁰ Βλ. την απόφαση 1949/1992 Μον. Πρωτ. Πειραιά, Ε.Ν.Δ – Τόμος 20.

⁵¹ Κυρίως Λιακόπουλος, σελ. 658.

⁵² Βλ. Π. Πασσιάς, Το νέο δίκαιο του περιορισμού της Ευθύνης, του πλοιοκτήτη, ΠΕΙΡ. Νομ. 1992, 297 επ.

περιουσίας του, απελευθερώνοντας ταυτόχρονα την υπόλοιπη περιουσία του από κάθε άλλο βάρος. Εξ' αυτού ο περιορισμός της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου χαρακτηρίζεται «πραγματοπαγής»⁵³. Το συσταθέν κεφάλαιο θα πρέπει να καλύπτει το σύνολο των ποσών, που προσδιορίζεται στα αρ. 6 και 7 της ΔΣ. Συνακόλουθα όλοι οι δανειστές, που έχουν απαιτήσεις από τι ίδιο περιστατικό και έχουν εγείρει αξιώσεις αποζημίωσης, ικανοποιούνται, σύμφωνα με το αρ. 12 παρ. 1 της ΔΣ «αναλογικά με τις απαιτήσεις τους, που έχουν αναγνωριστεί έναντι του κεφαλαίου».

Ειδικότερα ως προς τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου εφαρμόζονται τα αρ. 11 – 14 της ΔΣ του Λονδίνου. Ο περιορισμός της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου αποτελεί πληρέστερη και ευνοϊκότερη ρύθμιση για τον οφειλέτη/ υπεύθυνο πρόσωπο. Άλλωστε και ο διεθνής Νομοθέτης ρυθμίζει αναλυτικότερα την περίπτωση αυτή του περιορισμού της ευθύνης. Τούτο διότι οι έννομες συνέπειες συστάσεως του κεφαλαίου πρέπει να είναι ομοιόμορφες στα Κράτη – Μέλη.

Η σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης από τον οφειλέτη/υπεύθυνο πρόσωπο, που δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του ισχύει για όλους τους οφειλέτες περιορισμού της ευθύνης, που είναι υπεύθυνοι εκ του ιδίου περιστατικού, εφόσον και αυτοί έχουν δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους. Με τη σύσταση του κεφαλαίου η ευθύνη του οφειλέτη – ή των εκ της ίδιας απαίτησης περισσοτέρων οφειλετών – συγκεντρώνεται στο συσταθέν κεφάλαιο και περιορίζεται έναντι όλων των δανειστών και μάλιστα ανεξάρτητα από το Κράτος – Μέλος, στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο αυτό. Όπως προαναφέρθηκε ωστόσο οι δανειστές, που έχουν ήδη εγείρει τις απαιτήσεις τους κατά του κεφαλαίου, δεν μπορούν να ασκήσουν άλλα δικαιώματα σχετικά με αυτές τις απαιτήσεις εναντίον άλλων περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη, ο οποίος έχει συστήσει ή υπέρ του οποίου έχει συσταθεί το κεφάλαιο⁵⁴. Η εν λόγω ρύθμιση αποκλείει τη διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης, ακόμη και σε άλλη

⁵³Βλ. Π. Πασσιάς, Το νέο δίκαιο του περιορισμού της Ευθύνης, του πλοιοκτήτη, ΠΕΙΡ. Νομ. 1992, 294.

⁵⁴ Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 468.

χώρα από αυτήν, που συστήθηκε το κεφάλαιο. Σε περίπτωση, που ο δανειστής θέλει να επιδιώξει την απαίτησή του σε άλλο Κράτος – Μέλος, δεν θα πρέπει να προβάλλει την απαίτησή του εναντίον του κεφαλαίου στο Κράτος – Μέλος, που συστήθηκε αυτό, αλλά να επιδιώξει την είσπραξη της απαίτησης του σε άλλο Κράτος – Μέλος, στο οποίο ο οφειλέτης έχει περιουσιακά στοιχεία ή όπου βρίσκεται το πλοίο.

7.1.1 Η σύσταση του κεφαλαίου

Σύμφωνα με το αρ. 11 παρ. 1 εδ. α', κάθε πρόσωπο, το οποίο σύμφωνα με το αρ. αρ. 1 της ΔΣ του Λονδίνου 1976, μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο, μπορεί να συστήσει κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης σε Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή, σε οποιοδήποτε Κράτος – Μέλος, στο οποίο έχει ασκηθεί αγωγή για απαιτήσεις, που υπόκεινται σε περιορισμό. Το κεφάλαιο όμως, που έχει συσταθεί από ένα από τα πρόσωπα, που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στ. α, β ή γ ή στην παράγραφο 2 του αρ. 9 ή τον ασφαλιστή του, θα θεωρείται ότι έχει συσταθεί από όλα τα πρόσωπα, που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στ. α, β ή γ, ή στην παράγραφο 2 του αρ. 9. Η σύσταση κεφαλαίου από έναν οφειλέτη, θεωρείται ως γενόμενη από ένα έκαστο από τους οφειλέτες, στους οποίους εφαρμόζονται τα όρια ευθύνης - όπως αυτά καθορίζονται στο αρ. 6 - για το σύνολο των απαιτήσεων, που δημιουργήθηκαν από ένα συγκεκριμένο περιστατικό⁵⁵. Στην περίπτωση αυτή οι λοιποί συνοφειλέτες δεν έχουν τη δυνατότητα να αποφύγουν τη διαδικασία περιορισμού της ευθύνης, αν δε δεν θέλουν να κάνουν χρήση του παρεχόμενου σε αυτούς δικαιώματός, πρέπει να παραιτηθούν του σχετικού ευεργετήματος⁵⁶. Το συσταθέν κεφάλαιο αποτελεί χωριστή περιουσία σκοπού, η οποία διατίθεται για την ικανοποίηση των απαιτήσεων, για τις οποίες μπορεί να γίνει περιορισμό στα ευθύνης⁵⁷.

Περαιτέρω κατά το αρ. 11 παρ. 1 εδ. α', το κεφάλαιο συνίσταται στο δικαστήριο του Κράτους – Μέλους, στο οποίο έχει ασκηθεί αγωγή για απαιτήσεις, που υπόκεινται σε περιορισμό. Εννοιολογική σύγχυση προκαλεί η φράση

⁵⁵ Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 469 επ.

⁵⁶ Της ίδιας, σελ. 469 επ.

⁵⁷ Της ίδιας, σελ. 469 επ.

«άσκηση αγωγής». Έχει γίνει δεκτό, ότι η σύμβαση εφαρμόζεται και όταν έχει συσταθεί κεφάλαιο όχι μόνο μετά από άσκηση αγωγής, αλλά και σε περιπτώσεις, που, ενώ δεν έχει ασκηθεί ακόμα αγωγή, έχει γίνει συντηρητική κατάσχεση πλοίου του οφειλέτη ή απαγόρευση απόπλου (αρ. 13 παρ. 2) ή ακόμη και κατάσχεση άλλου περιουσιακού στοιχείου του οφειλέτη⁵⁸.

Από τη διάταξη του αρ. 11 παρ. 1, σύμφωνα με την οποία η σύσταση κεφαλαίου από το υπεύθυνο πρόσωπο, συνδέεται με την έγερση αγωγής, ή την έναρξη άλλης δικαστικής διαδικασίας, συνάγεται, ότι η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου, δεν μπορεί να αρχίσει με πρωτοβουλία του οφειλέτη, δηλαδή ανεξάρτητα από τη λήψη διωκτικών μέτρων εναντίον της περιουσίας του⁵⁹. Έτσι ο οφειλέτης δεν μπορεί να επιλέξει τον τόπο, που θέλει να συστήσει το κεφάλαιο, ούτε μπορεί να προκαλέσει ο ίδιος την έναρξη της εναντίον του διαδικασίας, ασκώντας αρνητική αναγνωριστική αγωγή, όσον αφορά το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του, ώστε να μπορέσει να συστήσει το κεφάλαιο σε Κράτος – Μέλος της προτίμησης το, όπου τα όρια της ευθύνης ενδεχομένως να είναι χαμηλότερα κατά το εκεί ισχύον δίκαιο. Η πρωτοβουλία ανήκει στον ζημιωθέντα, ο οποίος ξεκινώντας οποιαδήποτε διαδικασία κατά της περιουσίας του οφειλέτη με βάση την απαίτησή του, η οποία υπόκειται σε περιορισμό της ευθύνης, προσδιορίζει τον τόπο, όπου θα συσταθεί το κεφάλαιο⁶⁰.

Περαιτέρω σύμφωνα με το αρ. 11 παρ. 2 το κεφάλαιο μπορεί να συσταθεί είτε με κατάθεση χρηματικού ποσού, είτε με παροχή εγγύησης, δεκτής από το δικαστήριο του Κράτους - Μέλους, όπου συνίσταται το κεφάλαιο, εφόσον αυτή η εγγύηση θεωρείται επαρκής από το δικαστήριο του Κράτους – Μέλους ή άλλη αρμόδια αρχή. Σε περίπτωση, που οι δανειστές προβάλλουν τις απαιτήσεις τους σε ελληνικό Δικαστήριο η σύσταση κεφαλαίου πρέπει να γίνει είτε με δημόσια κατάθεση του σχετικού ποσού στο Ταμείο Παρακαταθηκών και δανείων, είτε με παροχή ασφάλειας, η οποία πρέπει επίσης να κατατεθεί δημοσίως και για την επάρκεια της οποίας πρέπει να αποφασίσει το Μονομελές Πρωτοδικείο (αρ. 162

⁵⁸ Βλ. σχετικά και την απόφαση του Μον. Πρωτ. Πειραιά, 3424/1997 ΕΕΔ 1997, 761.

⁵⁹ Κιάντου Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 471 επ.

⁶⁰ Της ίδιας, σελ. 469 επ.

ΚΠολΔ επ.), στα οποία παραπέμπουν τα άρθρα 11 και 14 της ΔΣ του Λονδίνου, αρμόδιο Δικαστήριο είναι το Μονομελές Πρωτοδικείο του τόπου, όπου συνίσταται το κεφάλαιο. Η εγγύηση δίδεται είτε με κατάθεση χρημάτων στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, είτε – ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου και εφόσον το επιτρέψει το Δικαστήριο – με τίτλους παραστατικούς αξίας, με εγγυητική επιστολή αξιόχρεης τράπεζας ή με εγγραφή υποθήκης σε ακίνητα, που βρίσκονται στην Ελλάδα, ακόμη και σε πλοία, εγγεγραμμένα σε ελληνικό νηολόγιο (ΚΙΝΔ). Στην πρακτική συνήθως δίδεται εγγυητική επιστολή αξιόχρεης τράπεζας.

Συναφώς τίθεται το ερώτημα, πότε συντελείται η σύσταση κεφαλαίου, ήτοι υπό ποιες προϋποθέσεις η σύσταση του κεφαλαίου θεωρείται ότι έχει συντελεστεί. Ερωτάται συγκεκριμένα, αν το κεφάλαιο συνίσταται με μόνη την κατάθεση των χρημάτων ή της εγγύησης, που αναφέρονται στο αρ. 11 παρ. 2, ή αν πρέπει να υποβληθεί και η δήλωση περιορισμού της ευθύνης από το υπεύθυνο και δικαιούμενο να περιορίσει την ευθύνη του πρόσωπο. Απάντηση στο εν λόγω ερώτημα δίνει το αρ. 14, το οποίο ρητά ορίζει, ότι στα θέματα της σύστασης και διανομής του κεφαλαίου εφαρμόζεται η νομοθεσία του Κράτους – Μέλους, στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο. Έτσι στη συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόζεται το αρ. 90 ΚΙΝΔ, σύμφωνα με το οποίο ο οφειλέτης πρέπει να κάνει δήλωση περιορισμού της ευθύνης⁶¹. Διαφορετικές ωστόσο απόψεις έχουν διατυπωθεί ως προς το χρόνο και τον τόπο, στον οποίο η δήλωση πρέπει να υποβληθεί. Έτσι από μέρος της θεωρίας⁶² υποστηρίζεται, ότι η δήλωση πρέπει να γίνεται μετά την ολοκλήρωση της σύστασης του κεφαλαίου, με την αιτιολογία, ότι τούτο συνάδει προς το σκοπό του αρ. 90 παρ. 1 ΚΙΝΔ, καθώς η δήλωση θεωρείται ως προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας περιορισμού της ευθύνης⁶³, ενώ κατ' άλλη⁶⁴, που είναι και η επικρατέστερη, η δήλωση πρέπει να προηγείται της σύστασης του κεφαλαίου. Δικαιολογητικός λόγος της εν λόγω άποψης είναι ότι, αφού κατά το αρ. 90 παρ. 3 ΚΙΝΔ με τη δήλωση προσαρτάται και το αποδεικτικό δημόσιας κατάθεσης του σχετικού χρηματικού ποσού (ή εγγύησης), η δήλωση δεν

⁶¹ Βλ. Αντάπαση, Κοινοδίκιον, σελ. 52 επ. Βλ. και Πασσιάς, Πειρ. Νομ. Σελ. 296.

⁶² Του ιδίου, σελ. 53 επ.

⁶³ Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 473.

⁶⁴ Π. Πασσιάς, Πειρ. Νομ. Σελ. 296.

μπορεί να προηγηθεί, άλλ' αντιθέτως, έστω και κατ' ελάχιστο χρόνο ακολουθεί την κατάθεση του ως άνω χρηματικού ποσού, ή τουλάχιστον πρέπει να γίνεται συγχρόνως με τη σύσταση του κεφαλαίου⁶⁵.

Ως προς δε τον τόπο υποβολής της δήλωσης περιορισμού της ευθύνης, υποστηρίζεται, ότι η δήλωση πρέπει να υποβάλλεται στο γραμματέα του Μονομελούς Πρωτοδικείου του λιμένα νηολόγησης του πλοίου ή του Πειραιά⁶⁶, ενώ άλλη άποψη υποστηρίζει, ότι η δήλωση πρέπει να υποβάλλεται στο γραμματέα του Δικαστηρίου, του τόπου, που έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός⁶⁷. Σύμφωνα με τρίτη άποψη⁶⁸ - την οποία θεωρώ ορθότερη - η δήλωση πρέπει να υποβάλλεται στον τόπο στον τόπο, που ο οφειλέτης σύστησε το κεφάλαιο, ήτοι στο γραμματέα του Δικαστηρίου, ενώπιον του οποίου οι δανειστές ήγειραν την αγωγή.

Περαιτέρω το συσταθέν κεφάλαιο πρέπει να καλύπτει σύμφωνα με το αρ. 11 παρ. 1εδ. β' το σύνολο των ποσών, που προσδιορίζονται από τα άρθρα 6 και 7, όπως αυτά εφαρμόζονται μαζί με τον ανάλογο τόκο από την ημερομηνία του ζημιογόνου γεγονότος από το οποίο προκύπτει η ευθύνη ως την ημερομηνία σύστασης του κεφαλαίου. Το κεφάλαιο, που έχει συσταθεί με τον τρόπο αυτό, διατίθεται για την πληρωμή των απαιτήσεων, για τις οποίες μπορεί να γίνει επίκληση περιορισμού της ευθύνης.

7.1.2 Οι συνέπειες της Σύστασης κεφαλαίου

Η σύσταση του κεφαλαίου συνεπάγεται α) την απαγόρευση ή την άρση των ατομικών διώξεων του οφειλέτη, ο οποίος συνέστησε ή υπέρ του οποίου συνεστήθη το κεφάλαιο και β) το αποκλειστικό δικαίωμα των δανειστών των περιοριζόμενων απαιτήσεων να συμμετάσχουν στην εκκαθάριση του κεφαλαίου επί ίσοις όροις και κατ' αναλογία του ποσού των απαιτήσεών τους.

⁶⁵ Κιάντου Παμπούκη, ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 473.

⁶⁶ Βλ. Αντάπασης, Κοινοδίκιον, σελ. 52.

⁶⁷ Δες Π. Πασσιά, Πειρ. Νομ 1992, σελ. 296.

⁶⁸ Βλ. Κιάντου - Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 473.

Ειδικότερα η σύσταση του κεφαλαίου σε ένα Κράτος – Μέλος αποκλείει τη διεκδίκηση της απαίτησης, που ήδη ασκήθηκε εναντίον του κεφαλαίου, σε άλλο Κράτος – Μέλος, όπου τυχόν υπάρχουν περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη. Ο δανειστής δεν έχει συνεπώς δικαίωμα να επιδιώξει με άλλη αγωγή την ίδια απαίτηση ή την ικανοποίησή της με αναγκαστική εκτέλεση σε άλλο Κράτος – Μέλος, στο οποίο ο οφειλέτης διαθέτει περιουσιακά στοιχεία⁶⁹. Μόνο στην περίπτωση, που ο δανειστής δεν έχει προβάλλει τις αξιώσεις του εναντίον του συσταθέντος κεφαλαίου, διατηρεί το δικαίωμα να ασκήσει την απαίτησή του στο Κράτος – Μέλος, είτε χωρίς σύσταση κεφαλαίου, είτε με σύσταση άλλου κεφαλαίου στο Κράτος – Μέλος αυτό⁷⁰. Υποστηρίζεται ωστόσο από μέρος της θεωρίας⁷¹, ότι η εν λόγω διάταξη είναι προβληματική, καθώς η εν λόγω ρύθμιση «υποχρεώνει» τον οφειλέτη να συστήσει κεφάλαιο σε περισσότερα Κράτη – Μέλη και να εμπλακεί έτσι σε πολλαπλές και διαφορετικές νομοθετικές διαδικασίες των Κρατών – Μελών.

Περαιτέρω σύμφωνα με το αρ. 13 παρ. 1 δεν επιτρέπεται στο δανειστή, που έχει εγείρει απαίτηση εναντίον του κεφαλαίου, να ασκήσει άλλα δικαιώματα σχετικά με την απαίτηση αυτή σε άλλα περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη, από τον οποίο ή υπέρ του οποίου έχει συσταθεί το κεφάλαιο. Σύμφωνα δε με το αρ. 13 παρ. 2, μετά τη σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης, κάθε πλοίο ή άλλο περιουσιακό στοιχείο, που ανήκουν στο υπεύθυνο πρόσωπο, για λογαριασμό του οποίου έχει συσταθεί το κεφάλαιο και τα οποία έχουν κατασχεθεί σε δικαιοδοσία Κράτους – Μέλους για απαίτηση δανειστή, που μπορεί να εγερθεί κατά του κεφαλαίου, ή οποιαδήποτε ασφάλεια, που έχει παρασχεθεί, μπορούν να αποδεσμευτούν με διαταγή του Δικαστηρίου ή άλλης αρμόδιας αρχής του Κράτους αυτού. Η αποδέσμευση δε αυτή θα διατάσσεται υποχρεωτικά, εάν το κεφάλαιο περιορισμού έχει συσταθεί στο λιμάνι, που έλαβε χώρα το συμβάν, ή σε περίπτωση που έλαβε χώρα έξω από το λιμάνι, στο πρώτο λιμάνι κατάπλου μετά το συμβάν, ή στο λιμάνι εκφόρτωσης σχετικά με ζημιές φορτίου, ή στο κράτος,

⁶⁹ Κιάντου – Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2003, σελ. 477.

⁷⁰ Της ίδιας, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2003, σελ. 477.

⁷¹ Herber, αρ. 11 – 1, αριθμ. 4, σελ. 102

που έγινε η κατάσχεση. Στην παρ. 3 του ίδιου άρθρου, ορίζεται ότι οι παρ. 1 και 2 εφαρμόζονται μόνο αν ο δανειστής μπορεί να εγείρει την αξίωσή του κατά του κεφαλαίου περιορισμού στο Δικαστήριο, που διαχειρίζεται αυτό το κεφάλαιο και εφόσον το κεφάλαιο είναι πράγματι διαθέσιμο και μεταβιβάσιμο. Σκοπός της εν λόγω ρύθμισης είναι να εξασφαλίσει και να επιτρέψει στους δανειστές - σε οποιοδήποτε Κράτος - Μέλος και αν κατοικούν και λαμβανομένου υπόψη, ότι είναι δυνατόν το κεφάλαιο να έχει συσταθεί σε άλλο κράτος - Μέλος, από αυτό της κατοικίας τους - να αναγνωρίσουν την απαίτησή τους κατά του κεφαλαίου περιορισμού και να τεθεί αυτό πραγματικά στη διάθεσή τους μετά τη διανομή. Προβλήματα δημιουργούνται ωστόσο, όταν εξαιτίας νομικών εμποδίων, το κεφάλαιο περιορισμού δεν είναι διαθέσιμο και μεταβιβάσιμο, π.χ. όταν υπάρχουν συναλλαγματικοί περιορισμοί, οι οποίοι τυχόν ισχύουν στο Κράτος - Μέλος, όπου συστήθηκε το κεφάλαιο ή όταν υπάρχουν εμπόδια, τα οποία καθιστούν δύσκολη τη μεταφορά του σχετικού ποσού στο Κράτος - Μέλος του δανειστή. Υποστηρίζεται ωστόσο από μέρος της θεωρίας⁷² και ορθά, ότι η εν λόγω ρύθμιση είναι προβληματική. Και τούτο διότι η σύσταση του κεφαλαίου πραγματοποιείται στην έναρξη της διαδικασίας του περιορισμού της ευθύνης και μάλιστα προτού ερευνηθεί, αν η σύσταση του κεφαλαίου είναι νόμιμη ή αν υπάρχει πταίσμα - σύμφωνα με τις διατυπώσεις του αρ. 4 της ΔΣ - του υπευθύνου προσώπου, το οποίο θα απέκλειε το δικαίωμα του να περιορίσει την ευθύνη του. Το κενό δικαίου που υπάρχει στην ως άνω ρύθμιση συνίσταται στο ότι αν μεταγενεστέρως διαπιστωθούν ακυρότητες στη διαδικασία σύστασης κεφαλαίου ή αποκλεισμός της δυνατότητας του οφειλέτη λόγω ιδίου αυτού πταίσματος να περιορίσει - σύμφωνα με το αρ. 4 της ΔΣ - την ευθύνη του, τότε τα αναγκαστικά και άλλα τυχόν ατομικά καταδιωκτικά μέτρα, που θα ηδύνατο να λάβει ο δανειστής, θα είχαν οδηγήσει στην ικανοποίηση της απαίτησής του, η οποία ματαιώθηκε λόγω της (άκυρης) σύστασης του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης. Επίσης θα είχε χαθεί και η δυνατότητα λήψης ασφαλιστικών μέτρων, τα οποία θα μπορούσε να λάβει για την προσωρινή ικανοποίηση της απαίτησής του⁷³.

⁷² Κιάντου - Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 480.

⁷³ Κιάντου - Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο 2003, σελ. 480 επ.

7.1.3 Διαδικασία και διανομή του κεφαλαίου

Το αρ. 12 της ΔΣ ρυθμίζει τις ουσιαστικές προϋποθέσεις διανομής στους δικαιούχους δανειστές του κεφαλαίου ανάλογα με τις απαιτήσεις τους, που έχουν αναγνωρισθεί. Σύμφωνα δε με το αρ. 14 της ΔΣ, εφαρμοστέο δίκαιο ως προς τη διαδικασία, που πρέπει να ακολουθηθεί είναι το εσωτερικό δίκαιο κάθε Κράτους - Μέλους. Σύμφωνα με το αρ. 12 παρ. 1 η διανομή - όπως κι κάθε άλλη συλλογική διαδικασία εκκαθάρισης - γίνεται ανάλογα με τις απαιτήσεις, που έχουν αναγνωρισθεί. Εξ' αυτού συνάγεται, ότι οι απαιτήσεις ικανοποιούνται συμμετρως, εάν το κεφάλαιο δεν επαρκεί για την πλήρη ικανοποίηση όλων των δανειστών⁷⁴.

Περαιτέρω η παρ. 2 ρυθμίζει το δικαίωμα αναγωγής του οφειλέτη ή του ασφαλιστή του πριν τη διανομή του κεφαλαίου. Η εν λόγω διάταξη ορίζει ότι εάν το υπεύθυνο πρόσωπο ή ο ασφαλιστής του έχει τακτοποιήσει μία απαίτηση έναντι του κεφαλαίου, αυτό το πρόσωπο υποκαθίσταται, ως το ποσό, που έχει καταβάλλει, στα δικαιώματα του προσώπου, τα οποία αυτό το θα απολάμβανε, σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή. Αυτό σημαίνει, ότι τόσο το υπεύθυνο πρόσωπο, όσο και ο ασφαλιστής του δύναται να συμμετάσχει στη διανομή του κεφαλαίου ως δανειστής⁷⁵. Τούτο ισχύει όμως, όταν ο ασφαλιστής δεν υπάγεται στην ως άνω ρύθμιση, όταν δηλαδή δεν αναγνωρίζεται εναντίον του ευθεία αγωγή. Αν ωστόσο αναγνωρίζεται εναντίον του ευθεία αγωγή, τότε μπορεί να συστήσει και αυτός κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης⁷⁶.

Περαιτέρω σύμφωνα με το αρ. 3 το ως άνω δικαίωμα υποκατάστασης μπορεί να ασκηθεί και από άλλα πρόσωπα εκτός του υπευθύνου προσώπου και του ασφαλιστή του, σχετικά με κάθε ποσό αποζημίωσης, που μπορεί να έχει καταβληθεί πριν τη διανομή, αλλά μόνο στο βαθμό, που η υποκατάσταση επιτρέπεται από την εθνική νομοθεσία, που εφαρμόζεται, ως τέτοια δε πρέπει να θεωρηθεί η νομοθεσία του Κράτους - Μέλους, στο οποίο έχει συσταθεί το

⁷⁴ Της ίδιας, σελ. 484 επ.

⁷⁵ Της ίδιας, σελ. 486 επ.

⁷⁶ Κιάντου - Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 486 επ.

κεφάλαιο. Όσον αφορά το Ελληνικό Δίκαιο η υποκατάσταση επιτρέπεται στην περίπτωση της εγγύησης (αρ. 858 ΑΚ)⁷⁷.

Συναφώς στην παρ. 4 του άρθρου 12 ορίζεται ,ότι όταν το υπεύθυνο πρόσωπο αποδείξει, ότι μπορεί να υποχρεωθεί να πληρώσει σε μεταγενέστερο χρόνο το σύνολο ή μέρος από ποσά αποζημίωσης, ως προς τα οποία το πρόσωπο αυτό θα είχε δικαίωμα υποκατάστασης, σύμφωνα με τις παρ. 2 και 3 του αρ. 12 , εάν η αποζημίωση είχε καταβληθεί πριν τη διανομή του κεφαλαίου, το Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή του Κράτους, στην οποία έχει συσταθεί το κεφάλαιο, μπορεί να διατάξει ότι επαρκές ποσό θα κρατηθεί προσωρινά για να έχει τη δυνατότητα το πρόσωπο αυτό στο μεταγενέστερο αυτό χρόνο να ικανοποιηθεί για την απαίτησή του από το κεφάλαιο, για την οποία θα είχε δικαίωμα υποκατάστασης.

Όπως προαναφέρθηκε, η Σύμβαση παραπέμπει ως προς τη διαδικασία, που πρέπει να ακολουθηθεί στο εθνικό δίκαιο. Στο Ελληνικό δίκαιο ωστόσο δεν υπάρχουν ειδικές δικονομικές διατάξεις για τη διαδικασία σύστασης και διανομής κεφαλαίου, προς κάλυψη δε του κενού θα εφαρμοστούν οι διατάξεις των αρ. 90 επ. ΚΙΝΔ, που αφορά τη διαδικασία για τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη.

Έχει υποστηριχθεί στη θεωρία η άποψη, ότι η διανομή του κεφαλαίου στους δανειστές θα πρέπει να γίνεται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του π.δ 666/1982 για την «Ίδρυση, διαχείριση, και κατανομή κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο», όπως τροποποιήθηκε από το π.δ. 494/1984, π.δ., τα οποία εκδόθηκαν σε εκτέλεση της ΔΣ του 1969, όπως αυτή τροποποιήθηκε από τα πρωτόκολλα του 1976, του 1984 και του 1992. Το π.δ. 666/1982 προβλέπει μία διαδικασία, που αποβλέπει στην εκκαθάριση των ως άνω απαιτήσεων, ώστε να επιτευχθεί η αναλογική ικανοποίηση των δανειστών. Φρονώ ότι οι συντάκτες της ΔΣ του Λονδίνου του 1976, έπρεπε να είχαν προβλέψει μία αντίστοιχη διαδικασία εκκαθάρισης των απαιτήσεων για την ικανοποίηση των δανειστών. Δεδομένης ωστόσο της μη πρόβλεψης μιας αντίστοιχης διαδικασίας στην ΔΣ του Λονδίνου του 1976,

⁷⁷ Της ίδιας, σελ. 486 επ.

εφαρμόζονται στο Ελληνικό δίκαιο – όπως προαναφέρθηκε - τα αρ. 90 επ. ΚΙΝΔ. Η διαδικασία, την οποία προβλέπουν τα αρ. 90 επ. ΚΙΝΔ είναι απλή και απαλλαγμένη από τις διατυπώσεις, που επιβάλλουν οι διατάξεις του π.δ. 666/1982, όπως η ανάμιξη του δημοσίου (αρ. 8 παρ. 3 π.δ. 666/1982) και του διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο (αρ. 30 π.δ. 666/1982) και ως εκ τούτου προτιμητέα. Οι διατυπώσεις αυτές του π.δ. 666/1982 είναι μεν δικαιολογημένες λόγω της σοβαρότητας των κινδύνων, που απειλούνται εξαιτίας της ρύπανσης από πετρέλαιο, στην οποία εμπλέκονται όχι μόνο το ιδιωτικό, αλλά και το δημόσιο συμφέρον, πλην όμως μία παρόμοια ρύθμιση για την ικανοποίηση των δανειστών από ναυτικές απαιτήσεις θα αποτελούσε υπερβολική επιβάρυνση για την περίπτωση κινδύνων, που μας απασχολούν, όπου θίγονται μόνο ιδιωτικά συμφέροντα⁷⁸. Την ίδια δε άποψη φαίνεται να ακολουθεί και η νομολογία⁷⁹.

Στις περιπτώσεις των κινδύνων λοιπόν απώλειας φορτίου εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις των αρ. 90 επ. ΚΙΝΔ, μη αποκλειομένης ωστόσο της προσφυγής στις διατάξεις του π.δ. 666/1982. Το αρ. 90 του ΚΙΝΔ προβλέπει ότι η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης ξεκινά με τη σύσταση του κεφαλαίου και τη δήλωση του οφειλέτη-υπευθύνου, ότι προτίθεται να ασκήσει το δικαίωμα του να περιορίσει την ευθύνη του. Στη δήλωση του οφειλέτη πρέπει να αναφέρονται τόσο τα στοιχεία των δανειστών (ονοματεπώνυμο, κατοικία και απαίτηση καθενός των δανειστών, διορισμό αντικλήτου), όσο και τα στοιχεία του πλοίου (ολική χωρητικότητα). Επίσης στη δήλωση του υπευθύνου προσώπου πρέπει να προσαρτάται το αποδεικτικό δημόσιας κατάθεσης του χρηματικού ποσού του συσταθέντος κεφαλαίου ή της εγγύησης (αρ. 91 παρ. 1 ΚΙΝΔ). Εν συνεχεία ο γραμματέας συντάσσει έκθεση, την οποία επιδίδει στους δανειστές, καθώς και στον τηρούντα το νηολόγιο (αρ. 90 παρ. 4 ΚΙΝΔ). Περαιτέρω, σύμφωνα με το αρ. 92 του ΚΙΝΔ, το Μονομελές Πρωτοδικείο (δικάζον κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων), διορίζει εισηγητή δικαστή και εκκαθαριστή. Ο μεν εισηγητής δικαστής ελέγχει τη νομιμότητα της σύστασης του κεφαλαίου, ο δε εκκαθαριστής καλεί τους δανειστές να αναγγείλουν τις απαιτήσεις τους και εν συνεχεία κάνει την επαλήθευση των απαιτήσεων, που αναγγέλθηκαν. Αφού γίνει η

⁷⁸ Βλ. Λιακόπουλο, ΔΕΕ, σελ. 659 υπό Ι.

⁷⁹ Βλ. Μον. Πρωτ. Πειρ. 1949/1992 και Μον. Πρωτ. Πειρ. 4752/1997

επαλήθευση των αναγγελθέντων δανειστών, ο εισηγητής συντάσσει πίνακα διανομής. Η σύνταξη του πίνακα διανομής του κεφαλαίου γίνεται σύμφωνα με το αρ. 12 της ΔΣ, κατά δε τη σύνταξή του λαμβάνεται υπόψη το ύψος και το είδος των απαιτήσεων, καθώς και ο όγκος της ολικής χωρητικότητας του πλοίου, παράγοντες, που προβλέπονται στα αρ. 6 και 7 της ΔΣ⁸⁰. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μη λαμβάνονται υπόψη προνόμια υπέρ ορισμένων απαιτήσεων⁸¹. Με την καταβολή δε του οφειλόμενου και αναλογούντος σε κάθε δανειστή - σύμφωνα και με την απαίτησή του - ποσού μετά την διανομή του συσταθέντος κεφαλαίου και την εξάντληση του ορίου ευθύνης- επέρχεται απόσβεση της σχετικής απαίτησης⁸². Σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων γίνεται δεκτό, ότι οι απαιτήσεις των επιβατών του ανυπαίτιου πλοίου κατά του υπαίτιου πλοίου ρυθμίζονται, όσον αφορά το όριο ευθύνης από το αρ. 6. και όχι το αρ. 7.

7.2 Περιορισμός της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου

Ο περιορισμός της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου προτείνεται κατ' ένσταση προς απόκρουση της σχετικής αγωγής του δανειστή. Σ' αυτή την περίπτωση ο οφειλέτης θέτει στη διάθεση των δανειστών ολόκληρη την περιουσία του, μέχρι το ανώτατο όριο περιορισμού της ευθύνης του βέβαια, όπως αυτό προσδιορίζεται από τις διατάξεις της Συμβάσεως (αρ. 6 και 7 της ΔΣ 1976).

Η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου είναι απλούστερη και γι' αυτό προτιμητέα, ιδίως όταν εκ του ζημιογόνου περιστατικού γεννήθηκε μία μόνο απαίτηση, όπως στην περίπτωση, κατά την οποία το ζημιογόνο συμβάν είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια ή φθορά φορτίου και ο δικαιούχος του φορτίου και μόνος δανειστής προβάλλει απαίτηση για τη ζημία από το γεγονός αυτό⁸³. Σκόπιμο είναι να ακολουθηθεί αυτή η μέθοδος και στην

⁸⁰ Βλ. Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό δίκαιο, 2003, σελ. 484.

⁸¹ Διακόπουλο, ΔΕΕ, σελ. 659.

⁸² Prüßmann/Rabe, σελ. 121.

⁸³ Shaw, Practice und Procedure, The new Law, σελ. 113 (119) στην Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο 2003, σελ. 451.

περίπτωση, που από το ίδιο περιστατικό προέκυψαν περισσότερες απαιτήσεις, των οποίων όμως το μέγεθος είναι εκ των προτέρων γνωστό και αναμφισβήτητο⁸⁴, οπότε δεν υπάρχει ανάγκη εξάρτησης του δικαιώματος περιορισμού από σύσταση του κεφαλαίου.

Στην περίπτωση αντίθετα, που αναμένεται η αναγγελία απαιτήσεων περισσότερων δανειστών, το σύνολο των οποίων υπερβαίνει το ανώτατο όριο ευθύνης του οφειλέτη, ενδείκνυται ο πραγματοπαγής περιορισμός της ευθύνης, ήτοι η σύσταση κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης στο ύψος του συνολικού ποσού των απαιτήσεων. Σε αυτή δε την περίπτωση η ικανοποίηση των περισσότερων δανειστών είναι αναλογική. Η νομοθετική πρόβλεψη της αναλογικής ικανοποίησης των πλειόνων δανειστών - η οποία βρίσκει εφαρμογή και στη διαδικασία ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης (αρ. 10 παρ. 2 σε συνδ. με το αρ. 12 παρ. 1 της ΔΣ 1976) - θέτει δυσεπίλυτα προβλήματα για το δικαστήριο της ουσίας, στην περίπτωση, που ο οφειλέτης παρά την αναγγελία περισσότερων δανειστών προτιμήσει να περιορίσει την ευθύνη του ποσοτικά. Και τούτο, διότι το τελικό ποσό της αποζημίωσης δεν εξαρτάται μόνο από το μέγεθος της ζημίας, αλλά και από το ύψος των απαιτήσεων των δανειστών. Στην περίπτωση λοιπόν έγερσης αγωγής από έναν δανειστή, το δικαστήριο πρέπει όχι μόνο να ελέγξει το αίτημα του ενάγοντα, αλλά και το βάσιμο των αξιώσεων των λοιπών δανειστών, οι οποίοι όμως δε δεσμεύονται από το δεδικασμένο της συγκεκριμένης διαφοράς⁸⁵. Ορθά επισημαίνεται λοιπόν, ότι κάθε μεταγενέστερος δανειστής θα μπορούσε να εναγάγει τον οφειλέτη, πιθανόν για ένα μεγαλύτερο ποσό, από αυτό, που υπολόγισε το πρώτο δικαστήριο. Αν υποθεθεί λοιπόν ότι το δεύτερο δικαστήριο θα εφαρμόσει τη νομοθετική επιταγή της αναλογικής ικανοποίησης, τότε θα πρέπει να υπολογίσει με βάση τα νέα δεδομένα, με αποτέλεσμα το μερίδιο του αρχικού δανειστή να μειωθεί. Μία τέτοια νομολογιακή παλινδρόμηση θα οδηγούσε σε σειρά αναγωγικών αξιώσεων. Δεδομένων αυτών των δυσκολιών, υποστηρίζεται ότι πρέπει να τεθεί στο δικαίό μας σύστημα μια διάταξη, που να νομιμοποιεί το

⁸⁴ Κιάντου - Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2003, σελ. 452 επ.

⁸⁵ Βλ. Herber, *Das neue Haftungsrecht*, σελ. 97.

δικαστήριο να μη λαμβάνει υπόψη τον προτεινόμενο περιορισμό της ευθύνης, όταν έχουν υποστεί ζημία περισσότεροι δανειστές⁸⁶. Τη λύση αυτή προέκρινε ο γερμανός Νομοθέτης, εισάγοντας την παρ. 305a ZPO. Η εν λόγω διάταξη ορίζει, ότι «σε περίπτωση που η με την αγωγή εγερθείσα απαίτηση υπόκειται σε περιορισμό και εφόσον ο οφειλέτης επικαλείται ότι από το ίδιο συμβάν προκύπτουν περισσότερες απαιτήσεις, για τις οποίες αυτός δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, το ύψος δε αυτών υπερβαίνει τα ανώτατα όρια περιορισμού της ευθύνης, το Δικαστήριο μπορεί να μη λάβει υπόψη του τον προτεινόμενο (ποσοτικό) περιορισμό της ευθύνης, - όταν η διευθέτηση της διαφοράς λόγω της αβεβαιότητας του βασίμου και του ύψους της, κατά την ελεύθερη εκτίμηση του Δικαστηρίου, προκαλεί δυσκολίες - και να προχωρήσει, με επιφύλαξη, στην επιδίκαση ολόκληρης της απαίτησης στον ενάγοντα δανειστή, δίνοντας στον οφειλέτη τη δυνατότητα να ακολουθήσει τη διαδικασία σύστασης κεφαλαίου, αν θέλει να περιορίσει την ευθύνη του.».

Ως ορθότερη θεωρώ τη λύση της τροποποίησης του αρ. 12 παρ. 4 της ΔΣ με την προσθήκη σε αυτήν και δεύτερης παραγράφου, η οποία θα προβλέπει, ότι όταν δανειστές, οι οποίοι δεν είχαν αναγγείλει την απαίτησή τους κατά την έγερση της αγωγής από τον πρώτο δανειστή, θα μπορούν - μέχρι τελεσιδικίας της διαφοράς - να υποβάλλουν αίτηση στο Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή του Κράτους, ενώπιον της οποίας ο οφειλέτης κατ' ένσταση περιόρισε ποσοτικά την ευθύνη του και να ζητήσουν από αυτό να διατάξει, ότι επαρκές ποσό θα κρατηθεί προσωρινά, ώστε οι μεταγενέστεροι δανειστές να ικανοποιηθούν για την απαίτηση τους.

Όπως προαναφέρθηκε στην περίπτωση περιορισμού της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου, τα δικαιούμενα σε περιορισμό της ευθύνης τους εναγόμενα πρόσωπα, μπορούν να επικαλεστούν το εν λόγω δικαίωμα κατ' ένσταση (269 ΚΠολΔ σε συνδ. με τα αρ. 6 και 7 της ΔΣ). Συναφώς ως προς το χρονικό σημείο του περιορισμού της ευθύνης υποστηρίζεται, ότι το εν λόγω δικαίωμα μπορεί να

⁸⁶ Βλ. και Π. Πασσιά, σελ. 299 επ.

ασκηθεί και στη διαδικασία της αναγκαστικής εκτέλεσης, δεδομένου ότι πρόκειται για περιορισμό της ευθύνης και όχι της οφειλής⁸⁷.

Η απόφαση, που θα εκδοθεί στα πλαίσια της ανοιγείσης δίκης, στην οποία προτείνεται ή ένσταση περιορισμού της ευθύνης, εφόσον καταστεί τελεσίδικη εκτελείται σε κάθε περιουσιακό στοιχείο του οφειλέτη, μέχρι βέβαια του ανώτατου ποσού όπως αυτό ορίζεται στα αρ. 6 και 7 της ΔΣ του Λονδίνου 1976, πλέον νομίμων τόκων και δικαστικών εξόδων⁸⁸.

Ζητήματα εγείρονται ως προς την επίδραση του περιορισμού της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου στις ατομικές διώξεις κατά του οφειλέτη και την τοκοφορία των περιοριζομένων απαιτήσεων. Από το αρ. 13 συνάγεται εξ' αντιδιαστολής, ότι σε περίπτωση, που ο περιορισμός της ευθύνης γίνεται χωρίς σύσταση κεφαλαίου δεν αναστέλλονται οι ατομικές διώξεις κατά του οφειλέτη, ενώ αντιθέτως στην περίπτωση σύστασης κεφαλαίου, ο δανειστής δεν δικαιούται να ασκήσει άλλα καταδιωκτικά μέτρα σχετικά με την απαίτηση του σε άλλα περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη/υπευθύνου προσώπου.

Περαιτέρω κατά το αρ. 11 παρ. 2 η σύσταση του κεφαλαίου περιορίζει την τοκοφορία. Και τούτο διότι το κεφάλαιο πρέπει σύμφωνα με το αρ. 11 παρ. 2 να καλύπτει το σύνολο των οριζόμενων στα αρ. 6 και 7 της ΔΣ ορίων ποσού και μάλιστα «μαζί με τον ανάλογο τόκο από την ημερομηνία του γεγονότος, εκ του οποίου από το οποίο προκύπτει η ευθύνη μέχρι την ημερομηνία σύστασης του κεφαλαίου, οπότε και παύει η τοκοφορία».

Αντίθετα στην περίπτωση της κατ' ένσταση περιορισμού της ευθύνης, στην περίπτωση δηλαδή του περιορισμού της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου τίθεται το ερώτημα, αν είναι τοκοφόρο το ποσό, που αντιστοιχεί στο ανώτατο όριο ευθύνης. Ως προς το ζήτημα αυτό υποστηρίζεται στη θεωρία η άποψη⁸⁹, ότι αυτό (το ανώτατο ποσό ευθύνης, σε περίπτωση περιορισμού της, χωρίς σύσταση κεφαλαίου) πρέπει να είναι τοκοφόρο. Κατά την ως άνω θέση πρέπει και οι δύο

⁸⁷ Βλ. εκτενώς Sotiropoulos, Die Beschränkung der Reederhaftung 1962, σελ. 340.

⁸⁸ Βλ. Λιακόπουλο, ΔΕΕ, σελ. 656.

⁸⁹ Του ιδίου, ΔΕΕ, σελ. 657.

δυνατότητες περιορισμού της ευθύνης, με σύσταση κεφαλαίου - όπου ρητά προβλέπεται στο αρ. 11 παρ. 1 εδ. β' ότι σε περιορισμό υπόκεινται και οι τόκοι των σχετικών απαιτήσεων - και χωρίς σύσταση κεφαλαίου, να έχουν τις ίδιες ενέργειες. Η άποψη αυτή στηρίζεται στο επιχείρημα, ότι το αρ. 12, το οποίο αφορά στη διανομή κεφαλαίου και που εφαρμόζεται κατ' αναλογία και στην περίπτωση περιορισμού της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου (αρ. 10 παρ. 2), προβλέπει ότι το κεφάλαιο διανέμεται στους δικαιούχους ανάλογα με τις απαιτήσεις τους, που έχουν αναγνωριστεί. Από το συνδυασμό των δύο ως άνω διατάξεων - καταλήγει η άποψη αυτή - συνάγεται ότι ως «κεφάλαιο» νοείται αυτό, που ορίζεται στο αρ. 11 της ΔΣ, ήτοι το σύνολο των ποσών, που προσδιορίζονται από τα αρ. 6 και 7, μαζί με τον ανάλογο τόκο.

Σύμφωνα με άλλη, υποστηριζόμενη κυρίως στη γερμανική θεωρία άποψη, στην περίπτωση περιορισμού της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου, στα ποσά, στα οποία οι απαιτήσεις περιορίζονται, δεν συνυπολογίζονται και οι τόκοι. Ως εκ τούτου οι τόκοι παραμένουν εκτός των ορίων του περιορισμού της ευθύνης και συνεπώς δύνανται να ζητηθούν χωρίς περιορισμό⁹⁰.

Η άποψη αυτή στηρίζεται στο επιχείρημα, ότι στην περίπτωση περιορισμού της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου, ο τόκος μπορεί να υπολογιστεί αμέσως κατά τη σύσταση του κεφαλαίου και να προστεθεί στο ποσό της ευθύνης. Αντιθέτως αυτό δεν μπορεί υπολογιστεί, όταν ο περιορισμός της ευθύνης γίνεται χωρίς σύσταση κεφαλαίου. Σε αυτήν την περίπτωση οι τόκοι ζητούνται - ως προαναφέρθηκε - χωρίς περιορισμό. Περαιτέρω γίνεται δεκτό, ότι ως τόκος θεωρείται ο νόμιμος, ενώ το ύψος και η μορφή του καθορίζεται από την εθνική νομοθεσία, δηλαδή τη *lex fori*.⁹¹

Περαιτέρω σε περίπτωση τοκοφορίας του ανωτάτου ορίου ευθύνης ανακύπτει το ερώτημα, πότε αρχίζει και πότε τελειώνει η τοκοφορία. Στο αρ. 11 παρ. 1 εδ. β' - το οποίο βέβαια ορίζει την περίπτωση περιορισμού της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου - ορίζεται ρητά, ότι η τοκοφορία αρχίζει «από την

⁹⁰ Herber, Das neue Haftungsrecht, αρ. 3, αριθ. 8, σελ. 69

⁹¹ Βλ. και Λιακόπουλο, ΔΕΕ σελ. 657.

ημερομηνία του γεγονότος από το οποίο προκύπτει η ευθύνη» και λήγει «την ημερομηνία συστάσεως του κεφαλαίου». Στην περίπτωση αντίθετα του περιορισμού της ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου, όπου δε μπορεί να εφαρμοστεί η ως άνω διάταξη (αρ. 11 παρ. 1 εδ. β'), γίνεται δεκτό – άποψη την οποία θεωρώ ορθή – ότι η τοκοφορία ελλείπει ειδικής ρύθμισης, αρχίζει από την κατά το κοινό δίκαιο υπερημερία (εφαρμοζομένων των αρ. 345 και 346 ΑΚ αναλόγως), και συνεχίζεται μέχρι την ικανοποίηση του δανειστή⁹².

Και στις δύο περιπτώσεις οι τόκοι επαυξάνουν το ανώτατο όριο ευθύνης. Η διαφορά έγκειται στο ότι στην περίπτωση της σύστασης κεφαλαίου οι τόκοι τρέχουν – όπως προαναφέρθηκε – από την ημερομηνία επέλευσης του ζημιογόνου γεγονότος μέχρι την ημερομηνία σύστασης του κεφαλαίου, οπότε και παύει η τοκοφορία, ενώ στην περίπτωση της κατ' ένσταση περιορισμού της ευθύνης οι τόκοι τρέχουν μέχρι την ικανοποίηση του δανειστή, ρύθμιση η οποία είναι ευνοϊκή για το δανειστή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.

1. Ο περιορισμός της ευθύνης κατά το Ελληνικό Δίκαιο

⁹² Βλ. αναλυτικά Λιακόπουλο, ΔΕΕ, σελ. 657 υπό Γ 2.

Το σύστημα περιορισμού της ευθύνης του ΚΙΝΔ ανήκει στα παραδοσιακά συστήματα περιορισμού της ευθύνης, που στηρίζονται στην έννοια της θαλάσσιας περιουσίας. Η έννοια της θαλάσσιας περιουσίας συνδέεται με την έννοια της θαλάσσιας αποστολής, κατά τη διάρκεια της οποίας το πλοίο μπορεί να αποφέρει κέρδη (ενεργητικό), αλλά και ζημιές/χρέη (παθητικό), που δημιουργούνται ακριβώς από τη θαλάσσια αποστολή και τη με αυτή συνδεδεμένο θαλάσσιο κίνδυνο. Ως ενεργητικό δε λογίζεται μόνο το ίδιο το πλοίο, αλλά και ή η αξία αυτού. Οι δανειστές/πιστωτές δύνανται να ασκήσουν τις αξιώσεις τους επί του ενεργητικού, ήτοι του πλοίου ή της αξίας του, ενώ αποκλείονται από τα λοιπά στοιχεία της περιουσίας του οφειλέτη – πλοιοκτήτη. Ο οφειλέτης – πλοιοκτήτης δύναται με βάση τις διατάξεις του ΚΙΝΔ να παραχωρήσει το πλοίο (αρ. 85 ΚΙΝΔ) – δικαίωμα, το οποίο έχει και ο εφοπλιστής σύμφωνα με τα αρ. 105 παρ. 4 σε συνδ. με το αρ. 106 παρ. 3 - προκειμένου να απαλλαγεί (εκ του γράμματος του άρθρου πλήρως και συνεπώς όχι απλά να περιορίσει την ευθύνη του), της ευθύνης του ένεκα ζημιών, προερχόμενων από δικαιοπραξίες ή αδικοπραξίες, αυτού ή του πλοιάρχου. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί, ότι η παραχώρηση του πλοίου δε σημαίνει και μεταβίβαση της κυριότητας του στους δανειστές, αλλά μόνο ότι οι σχετικές απαιτήσεις εκχωρούνται στους δανειστές⁹³.

Στον ΚΙΝΔ και συγκεκριμένα στα αρ. 85 και 86 ΚΙΝΔ προβλέπονται δύο τρόποι περιορισμού της ευθύνης: α) ο περιορισμός της ευθύνης με παραχώρηση αυτούσιου του πλοίου και του ναύλου, και β) ο περιορισμός με προσφορά χρηματικού ποσού, τρόπος περιορισμού, που προσομοιάζει - πλην όμως στα πλαίσια διαφορετικής ρύθμισης - με τη διαδικασία σύστασης κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης σύμφωνα με τη ΔΣ του Λονδίνου 1976. Λαμβανομένου δε υπόψη, ότι η Ελλάδα έχει κυρώσει την ΔΣ του Λονδίνου 1976, αποτελούσα αυτή έτσι εσωτερικό και μάλιστα με υπερνομοθετική ισχύ Δίκαιο, οι ανωτέρω διατάξεις έχουν αδρανοποιηθεί. Η ΔΣ του Λονδίνου ωστόσο δεν προβλέπει ειδικότερες δικονομικές διατάξεις για τη σύσταση και τη διανομή του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης. Έτσι ως προς τη διαδικασία περιορισμού της ευθύνης

⁹³ Λικαόπουλος, ΔΕΕ «Ο περιορισμός για ναυτικές απαιτήσεις κατά τη Σύμβαση του Λονδίνου», σελ. 651.

είναι δυνατή η αναλογική εφαρμογή των διατάξεων 90 επ. του ΚΙΝΔ και στους προβλεπόμενους από την εν λόγω Σύμβαση τρόπους περιορισμού της ευθύνης (με ή χωρίς σύσταση κεφαλαίου), στο βαθμό βέβαια, που προσιδιάζουν σε αυτούς. Κατ' επιταγήν δε του αρ. 10 παρ. 3 - αναλογικής εφαρμογής στη ΔΣ μπορούν να τύχουν μόνο οι κανόνες διαδικασίας του ΚΙΝΔ, για τον περιορισμό της ευθύνης χωρίς τη σύσταση κεφαλαίου. Θεωρώ ωστόσο, ότι οι ίδιοι ως άνω δικονομικοί κανόνες πρέπει να τύχουν εφαρμογής και στη διαδικασία περιορισμού της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου, δεδομένου, ότι το αρ. 14 της ΔΣ του Λονδίνου 1976, προβλέπει, ότι ... «οι κανόνες σχετικά με τη σύσταση και τη διανομή του κεφαλαίου περιορισμού και όλοι οι κανόνες διαδικασίας, που συνδέονται με αυτούς θα διέπονται από τη Νομοθεσία του Κράτους - Μέλους, στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο», διάταξη, από την οποία συνάγεται η εφαρμογή των ανωτέρω δικονομικών κανόνων και στην περίπτωση περιορισμού της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου.

Ως εκ τούτου και στις δύο ως άνω υπό της ΔΣ του Λονδίνου προβλεπόμενες διαδικασίες εφαρμόζονται οι διατάξεις του αρ. 90 επ. ΚΙΝΔ. Ειδικότερα εφαρμογής τυγχάνουν η διάταξη του αρ. 90 εκτός της παρ. 3, η οποία μόνο εν μέρει μπορεί να εφαρμοστεί, του αρ. 92, που ορίζει το διορισμό εισηγητή δικαστή και εισηγητή, του αρ. 93, που προβλέπει την κοινοποίηση και δημοσίευση της απόφασης, με την οποία διορίζονται ο εισηγητής και ο εκκαθαριστής, των αρ. 96 – 100, που προβλέπουν τη διαδικασία για την επαλήθευση των απαιτήσεων μέχρι την κατάρτιση του πίνακα διανομής, αλλ' όχι και τη διενέργεια τα διανομής - καθώς στην περίπτωση, που δεν έχει συσταθεί κεφάλαιο, δεν γίνεται ουσιαστικά διανομή, αλλ' απλώς ο εισηγητής καταρτίζει τον πίνακα, με τον οποίο κατανέμει στους δανειστές, που ανήγγειλαν και επαλήθευσαν τις απαιτήσεις τους, το ποσό, στο οποίο περιορίζεται η ευθύνη του οφειλέτη - και τέλος του αρ. 104, που προβλέπει την κατάθεση εκ μέρους των εκκαθαριστών των εγγράφων στο γραμματέα του δικαστηρίου, στο οποίο έγινε η Δήλωση. Η ΔΣ του Λονδίνου προβλέπει και τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης, ακόμη και αν δεν έχει συσταθεί το κεφάλαιο περιορισμού, που προβλέπει το αρ. 11 της ΔΣ. Πρόκειται για τον ποσοτικό περιορισμό της ευθύνης. Ο ποσοτικός περιορισμός της ευθύνης έχει ωστόσο και μειονεκτήματα. Έτσι με τον ποσοτικό περιορισμό, η ενοχή

αποζημίωσης δε συγκεντρώνεται σε ένα περιουσιακό στοιχείο του οφειλέτη, αλλά υπέγγυα είναι όλη η περιουσία του οφειλέτη⁹⁴. Αν δε εμφανιστούν και άλλοι δανειστές και αναγγείλουν τις απαιτήσεις τους πιθανόν ο πλοιοκτήτης να κληθεί να πληρώσει πέραν του ορίου ευθύνης του.

2. Διαφορές και ομοιότητες μεταξύ Σύμβασης του Λονδίνου και του ΚΙΝΔ.

Ο κύκλος των δικαιούμενων σε περιορισμό προσώπων είναι ευρύτερος στη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου απ' ότι στον ΚΙΝΔ. Το ίδιο ισχύει και για τις υποκείμενες σε περιορισμό της ευθύνης απαιτήσεις. Από τον περιορισμό εξαιρούνται σύμφωνα με το γράμμα της ΔΣ 1976 οι απαιτήσεις για επιθαλάσσια αρωγή και ή συνεισφορά σε γενική αβαρία (αρ. 3 ΔΣ 1976), ρύθμιση, την οποία προβλέπει και ο ΚΙΝΔ στο αρ. 86 παρ. 3.

Περαιτέρω βασική αρχή, που διαπνέει το σύστημα περιορισμού της ευθύνης ισχύει για το σύνολο των υποκείμενων σε περιορισμό απαιτήσεων, που προκύπτουν από το ίδιο ζημιογόνο περιστατικό. Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι ο περιορισμός της ευθύνης με σύσταση κεφαλαίου ισχύει για όλα τα ευθυνόμενα από το ίδιο περιστατικό πρόσωπα, που μπορούν να επικαλεστούν τον περιορισμό κατ' άρθρο 1 της ΔΣ. Η αρχή αυτή σημαίνει, ότι αν ένας από τους κατ' άρθρο 1 της ΔΣ υπευθύνους συστήσει το κεφάλαιο περιορισμού της ευθύνης, το κεφάλαιο αυτό καλύπτει και τους λοιπούς συνοφειλέτες (π.χ. πλοίαρχος, μέλη πληρώματος), υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι αυτοί δεν έχουν απολέσει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης κατά το άρθρο 4 της ΔΣ. Αντίθετα εάν ένας από τους περισσότερους οφειλέτες προβάλλει κατ' ένσταση το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, οι άλλοι συνοφειλέτες δεν ωφελούνται eo ipso, αλλά πρέπει να προτείνουν και αυτοί τη σχετική ένσταση ή να συστήσουν κεφάλαιο⁹⁵.

⁹⁴ Herber, Das neue Haftungsrecht, S. 88 επ.

⁹⁵ Βλ. Jackson, Enforcement of maritime claims στο Λιακόπουλο, ΔΕΕ, σελ. 655.

Η διαδικασία απαλλαγής, τόσο – όπως και στη ΔΣ 1976 – ασκείται με δήλωση στο Δικαστήριο του τόπου του λιμένα νηολόγησης του πλοίου, ή στο Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιώς. Με την υποβολή της αίτησης στο Δικαστήριο και το διορισμό εκκαθαριστή και εισηγητή αρχίζει μία ειδική συλλογική διαδικασία αναγκαστικής εκτέλεσης: το παραχωρούμενο πλοίο αποτελεί χωριστή περιουσία, την οποία διαχειρίζεται ο εκκαθαριστής, η δε ικανοποίηση των δανειστών είναι σύμμετρη⁹⁶. Τέλος η έναρξη της εν λόγω διαδικασίας συνεπάγεται την αναστολή των ατομικών διώξεων⁹⁷.

Η δε προειρηθείσα δυνατότητα προβλέπεται και στις περιπτώσεις ευθύνης του πλοιοκτήτη λόγω ζημιών εκ ναυαγίου. Το εν λόγω σύστημα περιορισμού της ευθύνης έχει κάποια μειονεκτήματα. Από τη μια υπογραμμίζεται από μέρος της θεωρίας⁹⁸ ότι το εν λόγω σύστημα περιορισμού της ευθύνης δημιουργεί αίσθημα αδικίας όχι μόνο εξαιτίας της δυνατότητας, που παρέχεται στο θαλάσσιο επιχειρηματία να παραχωρήσει το πλοίο, ακόμη και κατεστραμμένο, προκειμένου να απαλλαγεί της ευθύνης του, αλλά και εξαιτίας του παρεχόμενου στον εφοπλιστή δικαιώματος – που δεν είναι κύριος – του δικαιώματος παραχώρησης του ξένου πλοίου, προκειμένου να απαλλαγεί της ευθύνης του.

Αντίθετα η ΔΣ του Λονδίνου δεν προβλέπει τη δυνατότητα στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή παραχώρησης του πλοίου προκειμένου να απαλλαγούν της ευθύνης τους. Το νέο σύστημα της ΔΣ του Λονδίνου δεν ρυθμίζει παρόμοιες με εκείνες του ΚΙΝΔ περιπτώσεις, αλλά στηριζόμενο στη θεωρία των κινδύνων, αύξησε – σε αντικειμενική βάση, ήτοι ανεξάρτητα από τη βάση της ευθύνης – τα όρια του περιορισμού της ευθύνης, ενώ επίσης αύξησε σημαντικά και τον αριθμό των απαιτήσεων, που υπόκεινται σε περιορισμό⁹⁹.

⁹⁶ Λικαόπουλος, ΔΕΕ «Ο περιορισμός για ναυτικές απαιτήσεις κατά τη Σύμβαση του Λονδίνου», σελ. 651.

⁹⁷ Του ιδίου, ΔΕΕ «Ο περιορισμός για ναυτικές απαιτήσεις κατά τη Σύμβαση του Λονδίνου», σελ. 651.

⁹⁸ Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 335 επ.

⁹⁹ Της ίδιας, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 335 επ.

3. Οι διατάξεις του ΚΙΝΔ που διατηρούνται

Η Σύμβαση του Λονδίνου του 1976 προσδιορίζει τα δικαιούμενα σε περιορισμό της ευθύνης τους πρόσωπα και αντίστοιχα τις υποκείμενες σε περιορισμό απαιτήσεις. Στις διατάξεις της εν λόγω Συμβάσεως δεν γίνεται μνεία ωστόσο για το νόμιμο λόγο ευθύνης των εν λόγω προσώπων, ήτοι τις προϋποθέσεις θεμελίωσης της ευθύνης και γενέσεως των αντίστοιχων απαιτήσεων, που υπόκεινται σε περιορισμό. Συνεπώς ο ελλείπων από τις ρυθμίσεις της ΔΣ του Λονδίνου του 1976 νόμιμος λόγος ευθύνης θα καθοριστεί από τις διατάξεις του ΚΙΝΔ και συγκεκριμένα από τα αρ. 84 – 106 του ΚΙΝΔ, που ρυθμίζουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή. Το αρ. 84 λοιπόν εξακολουθεί να ισχύει ως επικουρική διάταξη, ως προς το νόμιμο λόγο ευθύνης, που θέτει¹⁰⁰

Ενώ λοιπόν οι διατάξεις του ΚΙΝΔ παρέλκουν ως προς τις ουσιαστικές προϋποθέσεις του περιορισμού της ευθύνης, για τις οποίες - εν' όψει και της επιταγής του αρ. 28 παρ. 1 του Σ. – εφαρμόζεται η ΔΣ του Λονδίνου, εξακολουθούν να ισχύουν ως προς τη θεμελίωση της ευθύνης του πλοιοκτήτη ή εκείνου, που εκμεταλλεύεται το πλοίο¹⁰¹. Όμοια ρύθμιση – σε σχέση με τη θεμελίωση του λόγου της ευθύνης – πρέπει να γίνει δεκτή και για τον εφοπλιστή, ο οποίος, αφού σύμφωνα με τη διάταξη του αρ. 105 παρ. 4, έχει τα ίδια δικαιώματα (παραχώρησης του πλοίου), άρα αυτόν βαρύνουν και οι εκ της εκμεταλλεύσεως του πλοίου απορρέουσες απαιτήσεις, ωσαύτως δε ισχύουν και οι ίδιες προϋποθέσεις για τη γένεση των νόμιμων λόγων ευθύνης.

Περαιτέρω οι διατάξεις των αρ, 84 επ. ΚΙΝΔ εφαρμόζονται στις περιπτώσεις, τις οποίες το αρ. 15 παρ. 5 αποκλείει την εφαρμογή της συνθήκης, ήτοι σε αερόστρωμα σκάφη και σε πλωτές εξέδρες, που έχουν κατασκευαστεί για το σκοπό έρευνας ή εκμετάλλευσης των φυσικών πηγών του βυθού ή του υπεδάφους του. Ως προς τα αερόστρωμα σκάφη, δεν τίθεται ζήτημα εφαρμογής του ΚΙΝΔ, καθώς αυτά θεωρούνται σύμφωνα με το αρ. 1 παρ. 1 του ΚΙΝΔ πλοία και ισχύουν ως προς αυτά οι διατάξεις του ΚΙΝΔ ως προς τον περιορισμό της

¹⁰⁰ Έτσι Αντάπασης, Κοινοδίκιον, 1997 υπό 3 Α, σελ. 49.

¹⁰¹ ΕφΠερ. 169/1998.

ευθύνης. Αντίθετα ως προς τις πλωτές εξέδρες δεν εφαρμόζεται ούτε η ΔΣ του Λονδίνου, σύμφωνα με το αρ. 15 παρ. 5, ούτε άλλωστε και οι διατάξεις του ΚΙΝΔ, καθώς αυτές ως μη κοίλα σώματα, δεν υπάγονται στο αρ. 1 παρ. 1 του ΚΙΝΔ.

Τέλος διατηρούνται σε ισχύ οι διατάξεις του 90 επ. ΚΙΝΔ, που ρυθμίζουν τη διαδικασία διανομής του ποσού, που αντιστοιχεί σε κάθε δανειστή, ανάλογα με την απαίτησή του. Τούτο, διότι ότι ορισμένες διατάξεις της ΔΣ του Λονδίνου περιέχουν ευθέως κανόνα παραπομπής, η πρακτική δε αυτή συνηθίζεται τόσο σε διμερείς, όσο και σε πολυμερείς συμβάσεις. Κανόνα παραπομπής περιέχει η διάταξη του αρ. 10 παρ. 3 της ΔΣ του Λονδίνου, σύμφωνα με την οποία οι κανόνες διαδικασίας για τον περιορισμό της ευθύνης επί ναυτικών απαιτήσεων, χωρίς σύσταση κεφαλαίου, διέπονται από την εθνική Νομοθεσία του Κράτους – Μέλους, στο οποίο έχει εγερθεί η αγωγή. Κανόνες δε διαδικασίας για τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη περιέχονται στα αρ. 90 επ. ΚΙΝΔ. Οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται κατ' αναλογία, ήτοι εφόσον προσαρμόζονται στο σύστημα περιορισμού της ευθύνης, που εισάγει η ΔΣ του Λονδίνου¹⁰². Τέλος σύμφωνα με το αρ. 14 της ΔΣ του Λονδίνου, οι διατάξεις, οι σχετικές με τη σύσταση και διανομή του κεφαλαίου καθώς και όλοι οι κανόνες διαδικασίας που συνδέονται με αυτούς, διέπονται από τη Νομοθεσία του Κράτους – Μέλους, στο οποίο έχει συσταθεί το κεφάλαιο. Σε περίπτωση δε που το κεφάλαιο έχει συσταθεί στην Ελλάδα, θα εφαρμοστούν οι διατάξεις των αρ. 90 επ. ΚΙΝΔ.

4. Πρόσωπα, που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ ως πρόσωπα, δικαιούμενα να περιορίσουν την ευθύνη τους ορίζονται ο πλοιοκτήτης (αρ. 84 ΚΙΝΔ) και ο εφοπλιστής (αρ. 105 και 106 ΚΙΝΔ). Ειδικότερα ο πλοιοκτήτης δικαιούται σύμφωνα με το αρ. 84 ΚΙΝΔ να περιορίσει την ευθύνη του εκ

¹⁰² Βλ. Σταματιάδη, (ΕπισκεΕΔ 1999) σελ. 296.

δικαιοπραξιών/συμβάσεων, τις οποίες συνάπτει ο πλοίαρχος και αδικοπραξιών, τις οποίες διαπράττει ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος κατά την εκτέλεση των σε αυτά ανατεθειμένων υποχρεώσεων. Όμοια το αρ. 106 παρ. 3 προβλέπει ότι των δικαιωμάτων περιορισμού της ευθύνης απολαύει και ο εφοπλιστής, ήτοι το πρόσωπο, που εκμεταλλεύεται πλοίο, που ανήκει σε άλλον.

Περαιτέρω το Ελληνικό δίκαιο δεν προβλέπει γενική υποχρέωση ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτού, που ασκεί θαλάσσιες επιχειρήσεις. Ωστόσο έχουν θεσπιστεί νομοθετήματα, που ρυθμίζουν το θέμα ασφάλισης αστικής ευθύνης. Ειδικότερα ο Ν. 2881/2001 για τη ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις, θεσπίζει την υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης και το δικαίωμα ευθείας αγωγής. Συγκεκριμένα το αρ. 7 ου εν λόγω Νόμου επιβάλλει στον κύριο, τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου, το οποίο παραμένει, καταπλέει σε ελληνικό λιμάνι ή αποπλέει από αυτό την υποχρέωση ασφαλίσεως της αστικής του ευθύνης για τις υποχρεώσεις του προς το Δημόσιο (ή τον Οργανισμό), που απορρέουν από το Νόμο αυτό (αρ. 7 παρ. 1 Ν. 2881/2001). Εκ της ως άνω ρύθμισης προκύπτει ότι το Δημόσιο ή ο Οργανισμός έχει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή (αρ. 7 παρ. 4). Ο ασφαλιστής συνεπώς για τις απαιτήσεις από το Ν. 2881/2001, οι οποίες εμπίπτουν στις διατάξεις του αρ. 2 παρ. 1 περ. α, δ, και ε, έχει δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του.

Περαιτέρω και η ΔΣ του 1969 για την αστική ευθύνη από ζημιές για ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο θεσπίζει την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του κυρίου του πλοίου και ευθεία αγωγή του ζημιωθέντος κατά του ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής όμως δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του δυνάμει της ίδιας της ΔΣ του 1969, καθώς η εν λόγω περίπτωση εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της ΔΣ του Λονδίνου του 1976.

Όπως προαναφέρθηκε στο Ελληνικό δίκαιο, παρέχεται το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη και τον εφοπλιστή να απαλλαγούν της ευθύνης τους, αν παραχωρήσουν το πλοίο. Ένα ερώτημα, το οποίο τίθεται είναι, αν ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής δύνανται να παραχωρήσουν το πλοίο και να απαλλαγούν της ευθύνης τους, ακόμη και στην περίπτωση, που η ζημία ή η απώλεια οφείλεται σε πταίσμα των προστηθέντων προσώπων ή των βοηθών εκπλήρωσης του

πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή ή του θαλάσσιου αρωγού, ώστε σύμφωνα με τα άρθρα 334 παρ. 1 και 922 ΑΚ να ευθύνεται ο οφειλέτης πλοιοκτήτης, εφοπλιστής ή θαλάσσιος αρωγός. Για την έννοια του βοηθού εκπλήρωσης (334 παρ. 1 ΑΚ) πρέπει μεταξύ δανειστή και να υπάρχει ενοχική σχέση. Με αυτήν την έννοια ως βοηθοί εκπλήρωσης μπορούν να θεωρηθούν όλα εκείνα τα πρόσωπα, τα οποία συνδέονται με το πλοιοκτήτη με σχέση εξαρτημένης εργασίας, ακόμη και αν τα εν λόγω πρόσωπα εργάζονται στις χερσαίες εγκαταστάσεις της επιχείρησης, ή ανεξάρτητων υπηρεσιών. Έτσι ως βοηθοί εκπλήρωσης δύναται να θεωρηθούν τόσο οι εργάτες ή υπάλληλοι, ανεξάρτητα αν αυτοί απασχολούνται στο πλοίο ή απασχολούνται στις χερσαίες εγκαταστάσεις της επιχείρησης, όσο και οι πράκτορες, φορτοεκφορτωτές, στοιβαστές. Περαιτέρω για την έννοια του πρόστησης και την ευθύνη του προστήσαντος, σύμφωνα με το άρθρο 922 ΑΚ, πρέπει να υπάρχει αφ' ενός πραγματική σχέση, δυνάμει της οποίας η δραστηριότητα του προστηθέντος να εντάσσεται στην επιχειρηματική, επαγγελματική σφαίρα ενδιαφερόντων του προστήσαντος και αφ' ετέρου να υπάρχει ουσιώδης αιτιώδης σχέση μεταξύ της συμπεριφοράς του προστηθέντος και των καθηκόντων, που του ανέθεσε ο προστήσας. Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι πρόσωπα, που εντάσσονται στον επιχειρηματικό και επαγγελματικό κύκλο του προστήσαντος είναι τόσο οι εργάτες και υπάλληλοι αυτών, όσο και οι ανεξάρτητοι επαγγελματίες, εφόσον βέβαια μεταξύ της συμπεριφοράς τους και των καθηκόντων, που τους έχει αναθέσει ο προστήσας υπάρχει εσωτερική αιτιώδης σχέση μεταξύ της συμπεριφοράς τους και των καθηκόντων, που τους έχει αναθέσει ο προστήσας.

5. Περιορισμός της ευθύνης του Δημοσίου

Ζήτημα τίθεται, αν το Δημόσιο¹⁰³, ως κύριος κρατικού πλοίου μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του, κατά τις διατάξεις του ΚΙΝΔ, ή και αντιστρόφως αν είναι δυνατή η επίκληση του περιορισμού της ευθύνης έναντι του δημοσίου ως δανειστή.

¹⁰³ Βλ. σχετικά την απόφαση του Μον. Πρωτ. Πειρ. 3424/1997 και τις εύστοχες παρατηρήσεις.

Θα μπορούσε να υποστηριχθεί, ότι τα κρατικά πλοία, δεν είναι πλοία κατά την έννοια του ΚΙΝΔ, αλλά με την έννοια του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου, καθώς δε χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς, αλλά για κρατικούς σκοπούς μόνο. Εξ' αυτού συνάγεται, ότι η δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης είτε του Δημοσίου ως υπευθύνου επέλευσης ενός βλαπτικού γεγονότος είτε έναντι του Δημοσίου ως φορέα ναυτικών απαιτήσεων πρέπει να αποκλειστεί.

Υποστηρίζεται ωστόσο και η άποψη, ότι η εφαρμογή των διατάξεων του ΚΙΝΔ δεν πρέπει να αποκλείεται *a priori* και στο σύνολο τους για τα κρατικά πλοία. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, εφόσον ορισμένες διατάξεις του ΚΙΝΔ δεν διακρίνουν μεταξύ κρατικού ή ιδιωτικού, εμπορικής ή μη εκμετάλλευσης, τότε οι εν λόγω διατάξεις μπορούν να εφαρμοστούν και επί των κρατικών πλοίων¹⁰⁴. Άλλωστε και τα κρατικά πλοία εκτίθενται στους ίδιους με τα ιδιωτικά πλοία κινδύνους ναυσιπλοΐας¹⁰⁵. Συνεπεία τούτου είναι, ότι και το Δημόσιο (ως κύριος πλοίου) μπορεί ως (υπεύθυνο απώλειας ή ζημίας) να επικαλεστεί τον περιορισμό της ευθύνης του για ζημίες, που προκάλεσε πολεμικό πλοίο. Όμοια πρέπει να αντιμετωπιστεί το θέμα και στην περίπτωση σύγκρουσης πλοίων. Άλλωστε και από τη ΔΣ του Λονδίνου 1976 δεν συνάγεται ο αποκλεισμός των κρατικών πλοίων από το πεδίο εφαρμογής της, ούτε παρέχεται στα κράτη – μέλη η δυνατότητα εξαίρεσής τους από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω σύμβασης (αρ. 1, 15 της ΔΣ)¹⁰⁶.

Η δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης ισχύει ωστόσο και στις περιπτώσεις, που το Δημόσιο είναι δανειστής. Και τούτο επειδή και το Δημόσιο δύναται να θεωρηθεί ως φορέας ναυτικής απαίτησης, αφού – όπως ήδη αναφέρθηκε - η ΔΣ του Λονδίνου αποσυνέδεσε το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης από το θαλάσσιο επιχειρηματία, άρα και από το φορέα (δημόσιο ή ιδιωτικό) άσκησης ναυτιλιακής δραστηριότητας και το συνέδεσε με τις ναυτικές απαιτήσεις¹⁰⁷. Άλλωστε σε περιορισμό υπόκεινται οι ναυτικές απαιτήσεις, ήτοι οι

¹⁰⁴ Λιακόπουλος, ΔΕΕ, σελ. 654.

¹⁰⁵ Του ιδίου, ΔΕΕ, σελ. 654.

¹⁰⁶ Λιακόπουλος, ΔΕΕ, σελ. 654.

¹⁰⁷ Του ιδίου, ΔΕΕ, σελ. 654.

απαιτήσεις που προέρχονται από τη εκμετάλλευση του πλοίου ή σχετίζονται με αυτήν, ανεξαρτήτως τη νομική μορφή του κυρίου του πλοίου. Υπέρ αυτής της άποψης συνηγορεί άλλωστε και το γεγονός, ότι το αρ. 3 της Σύμβασης απαριθμεί περιοριστικά τις εξαιρούμενες απαιτήσεις, στις οποίες δεν αναφέρονται γενικώς οι απαιτήσεις του Δημοσίου¹⁰⁸.

6. Περιορισμός της Ευθύνης ως προς τα δικαιώματα επί των Ναυαγίων

Ζήτημα γεννάται, ως προς τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη και των με αυτόν εξομοιούμενων προσώπων σε σχέση με δικαιώματα τρίτων επί των ναυαγίων. Ερωτάται δηλαδή, αν το αρ. 89 του ΚΙΝΔ, που προβλέπει τη δυνατότητα παραχώρησης του πλοίου, ακόμη και κατεστραμμένου, προκειμένου ο πλοιοκτήτης να τύχει απαλλαγής της ευθύνης του, εφαρμόζεται και στην περίπτωση ναυαγίων. Το ζήτημα – εξ' επόψεως ελληνικού δικαίου - ρυθμίζεται από το αρ. 7 παρ. 1 και 2 «του κανονισμού Τιμολογίου επί δικαιωμάτων επί πλωτών ναυπηγημάτων στην περιοχή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς». Τίθεται εν προκειμένω το θέμα του αποκλεισμού ή μη της δυνατότητας περιορισμού της ευθύνης στην περίπτωση ενός ναυαγίου δια της παραχωρήσεως του ναυαγίου, με σκοπό την απαλλαγή του πλοιοκτήτη. Κατά τη Νομολογία η παραχώρηση αυτή δεν είναι νόμιμη, επειδή τα δικαιώματα επί των ναυαγίων είναι δικαιώματα δημοσίου χαρακτήρα¹⁰⁹. Τα εν λόγω δικαιώματα του Ο.Λ.Π επί των ναυαγίων, είτε ως διοικητικές ποινές, είτε ως ανταποδοτικά τέλη, δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να θεωρηθούν ως βλάβες ή ζημίες στα χωρικά ύδατα, λιμένες, προλιμένες ή όρμους και επομένως δεν μπορούν να θεωρηθούν ως χρέη και άρα δεν είναι νοητός ο περιορισμός της ευθύνης του οφειλέτη – πλοιοκτήτη δια της παραχώρησης του πλοίου – ναυαγίου προς απαλλαγή του¹¹⁰. Υποστηρίζεται στη θεωρία η άποψη, ότι τα εν λόγω δικαιώματα συνιστούν διοικητικές ποινές, αφού σκοπός τους είναι η αποτροπή της βύθισης ναυπηγημάτων στην περιοχή, με όλες

¹⁰⁸ Του ίδιου, ΔΕΕ σελ. 654.

¹⁰⁹ Βλ. λεπτομερειακά στο Νικόλαο Κωνσταντινίδη, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 277 επ.».

¹¹⁰ Του ίδιου, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 277 επ.».

τις επιπτώσεις στην λειτουργία του λιμένος αλλά και στη ρύπανση του περιβάλλοντος, καθώς επίσης και η γρηγορότερη δυνατή απομάκρυνση όσων ναυαγίων βρίσκονται ήδη στη θαλάσσια περιοχή του¹¹¹. Περαιτέρω κατά τη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου και συγκεκριμένα σύμφωνα με το αρ. 2 (δ), απαιτήσεις, σχετικές με την ανέλκυση ναυαγίου υπόκεινται κατ' αρχήν σε περιορισμό. Εξαιρέση θεσπίζει η ΔΣ του Λονδίνου για την περίπτωση, καθ' ην οι σχετικές απαιτήσεις σχετίζονται με αποζημίωση βάσει σύμβασης, που έγινε με το υπεύθυνο πρόσωπο. Συναφώς ως προς την εν λόγω προβληματική δέον, όπως τονιστεί, ότι ορισμένα Κράτη – Μέλη (η Γαλλία, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Ιαπωνία, η Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Κίνα) επιφύλαξαν σύμφωνα με το αρ. 18 παρ. 1 της ΔΣ το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης με την αιτιολογία ότι οι απαιτήσεις αυτές ως απαιτήσεις δημοσίου ή λιμενικού χαρακτήρα πρέπει να θεωρηθούν ως προνομιακές, δεδομένου του σημαντικού έργου, που επιτελεί ο Λιμενικός Τομέας, αλλά και της ανάγκης αποτελεσματικής προστασίας του περιβάλλοντος, ως ύψιστης επιταγής του δημοσίου Συμφέροντος¹¹².

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.

1. Απαιτήσεις εκ ζημιών, από πετρελαϊκή ρύπανση (αρ. 5 περ. β της ΔΣ 1969)

Εισαγωγικά

Μετά τον Μάρτιο του 1967 και την προσάραξη στις Βρετανικές ακτές, του έμπορτου Δ/Ξ «TORREY CANYON» τέθηκε επιτακτικά, και παραμένει συνεχώς στην επικαιρότητα, το ζήτημα της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών σε

¹¹¹ Του ίδιου, σελ. 277 επ.

¹¹² Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σελ. 335 επ.

περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή συνεπεία οποιουδήποτε περιστατικού (προσάραξη, βύθιση ή σύγκρουση πλοίων).

Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, προεξάρχοντας, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O), υιοθέτησε μια σειρά διεθνών κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν το ζήτημα της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο. Το 1969 υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη (Δ.Σ. CLC '69), που καθιέρωσε την αρχή της περιορισμένης ευθύνης του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων πλοίων για αποζημίωση ζημιών από θαλάσσια ρύπανση και προέβλεπε ένα υποχρεωτικό σύστημα ασφάλισης. Δύο χρόνια αργότερα το νομικό καθεστώς της Δ.Σ. CLC '69 συμπληρώθηκε με την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ίδρυσης Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο (IOPC FUND '71)¹¹³. Οι ανωτέρω συμβάσεις κυρώθηκαν από την χώρα μας με τους ν.314/76 (Α' 106) και ν.1638/86 (Α' 108), και οι τροποποιήσεις τους το 1992, κυρώθηκαν από τη χώρα μας με τα π.δ. 197/95 (Α' 106) και 270/95 (Α' 270) αντίστοιχα.

Επιπλέον για την εξασφάλιση πλήρους αποζημίωσης των θυμάτων εξαιτίας πετρελαϊκής ρύπανσης πρόσφατα τέθηκε σε ισχύ το Διεθνές Συμπληρωματικό Κεφάλαιο (Supplementary Fund), το οποίο και έχει κυρωθεί από την χώρα μας με το ν. 3482/06 (Α' 163). Τα κράτη αναγνώρισαν παράλληλα την ανάγκη για την καθίδρυση αντικειμενικής ευθύνης και για μορφές θαλάσσιας ρύπανσης, που δεν καλύπτονται από την Δ.Σ. CLC '92.

Ιδιαίτερη ώθηση προς αυτή την κατεύθυνση έδωσε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το «Δίκαιο της Θάλασσας» (U.N.C.L.O.S- 1982, Mondego Bay) που στα άρθρα 194 και 235 αντίστοιχα προβλέπει αφενός την υποχρέωση των Κρατών να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας και αφετέρου την υποχρέωση των Κρατών για συνεργασία και περαιτέρω θέσπιση κανόνων

¹¹³ Η εν λόγω ΔΣ αποτελεί ουσιαστικά συμπλήρωση της ΔΣ αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών από ρύπανση πετρελαίου ως προς το θέμα αποκατάστασης ζημιών. Έτσι κατά του Διεθνούς Κεφαλαίου μπορούν να στραφούν τόσο οι ζημιωθέντες, όσο και ο αποζημιώσας πλοιοκτήτης ή και ο ασφαλιστής του. Βλ. λεπτομερειακά στο Νικόλαο Κωνσταντινίδη, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 291 επ.»

διεθνούς δικαίου, που θα εξασφαλίζουν με αντικειμενικό τρόπο την έγκαιρη και κατάλληλη αποζημίωση, σχετικά με τη συνολική ζημία, που προκαλείται από τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Περαιτέρω στις 23 Μαρτίου 2001 υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O), η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημία από ρύπανση πετρελαίου κίνησης (BUNKERS 2001). Η ανωτέρω σύμβαση κυρώθηκε από την χώρα μας με το ν.3393/2005 (Α' 242) και τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 21^η Νοεμβρίου 2008.

Όπως προαναφέρθηκε η αποζημίωση σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης ρυθμίζεται σε διεθνές επίπεδο από το καθεστώς που προβλέπεται στην Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο (CLC) και τη Διεθνή Σύμβαση με την οποία συστήνεται Ταμείο Αποζημίωσης για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο (Σύμβαση για το Ταμείο), όπως τροποποιήθηκαν με τα πρωτόκολλα του 1992, όπου συμμετέχουν ως συμβαλλόμενα μέρη όλα τα παράκτια κράτη μέλη. Οι δύο αυτές συμβάσεις καθορίζουν ένα σύστημα ευθύνης σε δύο επίπεδα, που βασίζεται σε μια αυστηρή - αλλά ουσιαστικά περιορισμένη σε όλες τις περιπτώσεις - ευθύνη για τον εγγεγραμμένο στα μητρώα πλοιοκτήτη και σε ένα σύστημα αποζημίωσης, το οποίο στηρίζεται σε ένα Ταμείο, που χρηματοδοτείται συλλογικά από τους παραλήπτες του πετρελαίου, το οποίο παρέχει συμπληρωματική αποζημίωση στα θύματα πετρελαϊκής ρύπανσης τα οποία δεν αποζημιώνονται πλήρως από τον πλοιοκτήτη.

Κατά συνέπεια, το διεθνές καθεστώς για την πετρελαϊκή ρύπανση επικεντρώνεται κυρίως στην αποζημίωση των θυμάτων. Η ευθύνη των πραγματικών ρυπαινόντων αποτελεί λιγότερο σημαντικό στοιχείο στα εν λόγω καθεστάτα, καθώς η προσωπική ευθύνη του ρυπαίνοντος αμβλύνεται από το σχεδόν απαραβίαστο δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίζει την προσωπική του ευθύνη, αλλά και από την συλλογική αποζημίωση εκ μέρους των παραληπτών του φορτίου μέσω του Ταμείου ανεξάρτητα από την υπαιτιότητά τους στο υπό εξέταση ατύχημα. Τα καθεστάτα ευθύνης και αποζημίωσης για τη θαλάσσια ρύπανση όπως υφίστανται σήμερα περιλαμβάνουν πολύ λίγα αποτρεπτικά στοιχεία για την αποθάρρυνση εκείνων, οι οποίοι εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων από το να ενεργούν με αμέλεια και έχουν συνεπώς περιορισμένη αξία όσον αφορά την καταρχήν αποφυγή πρόκλησης

ατυχημάτων. Ωστόσο, λόγω των διεθνών νομικών περιορισμών, το εν λόγω διεθνές καθεστώς ευθύνης δεν μπορεί να τροποποιηθεί μέσω της νομοθεσίας της ΕΕ. Στην περιώνυμη ανακοίνωση Erika II¹¹⁴, η Επιτροπή τόνισε την ανάγκη να επέλθουν δύο τροποποιήσεις οι οποίες θα έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Ειδικότερα τόνισε την ανάγκη θέσπισης της απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη, εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημία που προκλήθηκε από την ρύπανση οφειλόταν σε δική του σοβαρή αμέλεια και την άρση από τις σχετικές συμβάσεις της απαγόρευσης αξιώσεων αποζημίωσης για βλάβες λόγω ρύπανσης κατά του ναυλωτή, του διαχειριστή και του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου.

Για τη θεσμοθέτηση ενός πιο αυστηρού καθεστώτος ευθύνης και την επίτευξη των κατάλληλων βελτιώσεων στο διεθνές καθεστώς αποζημιώσεων σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης χρειάζεται η θέσπιση κοινοτικής νομοθετικής πράξης με την οποία θα εισάγεται ένα πανευρωπαϊκό καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης. Ένα τέτοιο πανευρωπαϊκό καθεστώς θα απαιτούσε ωστόσο την καταγγελία των ισχυουσών συμβάσεων σχετικά με την αστική ευθύνη και την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο. Η εν λόγω κοινοτική νομοθετική πράξη πρέπει να συμπληρωθεί και από μέτρα ποινικού χαρακτήρα τα οποία να συμπληρώνουν το υφιστάμενο καθεστώς αστικής ευθύνης και αποζημίωσης για βλάβες από ρύπανση. Με τον τρόπο αυτό θα καθιερωθεί ένας μηχανισμός άμεσης ευθύνης όλων όσων εμπλέκονται στο ατύχημα και θα δημιουργηθεί ένα καθεστώς το οποίο διασφαλίζει τα κατάλληλα αποτελέσματα από πλευράς κυρώσεων και πρόληψης χωρίς τους ανωτέρω νομικούς περιορισμούς και χωρίς οιοσδήποτε επιπτώσεις στην ταχεία και πλήρη αποζημίωση των θυμάτων. Συναφώς πρέπει να σημειωθεί και η πρόταση για το Ταμείο COPE, η οποία αποτελεί μέρος της δεύτερης δέσμης Erika (COM (2000) 802 τελικό) και περιλαμβάνει άρθρο σχετικά με τις οικονομικές κυρώσεις (άρθρο 10).

¹¹⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου ERIKA, COM/2000/0802 τελικό

2. Ο περιορισμός της ευθύνης στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση

Το ζήτημα της ευθύνης και της αποζημίωσης στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση, συνεπεία σύγκρουσης πλοίων ή άλλου ζημιογόνου περιστατικού ρυθμίζεται από τη ΔΣ των Βρυξελλών της 23.9.1910 (για την πρόκληση ζημιών στα πλοία, σε φορτία ή σε τρίτους), κυρωθείσα με το Ν. ΓΩΠΣΤ (3386) 1911, τη ΔΣ του 1969 των Βρυξελλών για την αστική ευθύνη από ζημία για ρύπανση πετρελαίου (CLC 1969), κυρωθείσα από τη χώρα μας με το Ν. 314/1976 και τροποποιηθείσα από το Πρωτόκολλο του 1992, το οποίο τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 30 Μαΐου 1996 και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Π.Δ 197/1995 και τις διατάξεις 235 επ. του ΚΙΝΔ¹¹⁵.

Οι διατάξεις του Νόμου Ν. ΓΩΠΣΤ (3386) 1911 ρυθμίζουν το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης στην περίπτωση σύγκρουσης πλοίων. Η εν λόγω Σύμβαση όμως δεν περιέχει διατάξεις για περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης από πετρελαιοειδή. Γι' αυτές προβλέπει η ειδική ΔΣ του 1969 για την αστική ευθύνη για ζημίες από ρύπανση πετρελαίου. Ωστόσο η διάταξη του αρ. 10 ορίζει, ότι ... «επιφυλασσομένων μεταγενεστέρων Συμβάσεων, οι παρούσες διατάξεις δεν θίγουν τους κανόνες περί περιορισμού της ευθύνης των πλοιοκτητών, ως ούτοι ισχύουν σε κάθε πολιτεία...». Η εν λόγω ρύθμιση προέβλεπε τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης - επιφυλασσομένων ειδικών μεταγενέστερων Συμβάσεων - ως αυτή ωρίζετο στην εθνική Νομοθεσία εκάστου Κράτους - Μέλους. Ειδικότερη δε Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης ως προς το θέμα πρόκλησης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο είναι η ΔΣ του 1969.

Εν όψει του γεγονότος ότι η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου περικλείει μεγάλους κινδύνους για το θαλάσσιο περιβάλλον και το θαλάσσιο πλούτο κατέστη

¹¹⁵ Για το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης στην περίπτωση σύγκρουσης πλοίων προβλέπουν και οι διατάξεις των αρ. 235 επ. ΚΙΝΔ. Οι εν λόγω διατάξεις δεν θίγουν τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης. Ως προς αυτή πρέπει λοιπόν να εφαρμοσθεί η ΔΣ των Βρυξελλών της 23.9.1910 (που προβλέπει και (για) τη δυνατότητα του περιορισμού της ευθύνης), όπως κυρώθηκε με το Ν. ΓΩΠΣΤ (3386) 1911- η οποία σημειωτέον καίτοι προγενέστερη του ΚΙΝΔ (Ν. 3816 /1958), υπερισχύει αυτού ως έχουσα, σύμφωνα με το αρ. 28 παρ. 1 του Σ, υπερνομοθετική ισχύ - σε συνδυασμό με την ειδικότερη ΔΣ του 1969, η οποία ρυθμίζει λεπτομερώς τη δυνατότητα περιορισμού της ευθύνης σε περίπτωση πρόκλησης ζημιών από ρύπανση πετρελαίου, συνεπεία οποιουδήποτε ζημιογόνου γεγονότος, άρα και σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων.

αναγκαίο να ρυθμιστεί με ειδική ΔΣ το θέμα της αστικής ευθύνης για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου, αλλά και οι προϋποθέσεις περιορισμού της ευθύνης. Η ΔΣ του 1969 για την αστική ευθύνη για ζημία από ρύπανση πετρελαίου προβλέπει ιδιαίτερο σύστημα αποζημίωσης και ιδιαίτερα όρια ευθύνης. Η ιδιαιτερότητα και η αναγκαιότητα ειδικής ρύθμισης επέβαλαν στο διεθνή Νομοθέτη να εξαιρέσει από το πεδίο εφαρμογής της ΔΣ του 1976 τις ναυτικές απαιτήσεις για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου.

Η Διεθνής Σύμβαση του 1969 τροποποιήθηκε επανειλημμένως, με διάφορα πρωτόκολλα, το 1976, το 1984 και το 1992. Οι απαιτήσεις, που αναφέρονται στο αρ. 3 παρ. β εξαιρούνται από τον περιορισμό της ευθύνης, σύμφωνα με τη ΔΣ του Λονδίνου του 1976. Και τούτο διότι οι εν λόγω απαιτήσεις υπόκεινται σε περιορισμό της ευθύνης, σύμφωνα με την ειδικότερη ΔΣ του 1969.

Η ΔΣ του 1969, αποτέλεσε ως προς το καθεστώς ευθύνης και τη δυνατότητα περιορισμού της προάγγελο της ΔΣ του 1976. Για την εφαρμογή της εν λόγω διάταξης πρέπει να προκλήθηκε ζημία από ρύπανση συνεπεία οπουδήποτε περιστατικού. Ζημία από «ρύπανση» συνιστά κάθε απώλεια ή ζημία, που προκαλείται εκτός του πλοίου από μόλυνση προερχόμενη από διαφυγή ή εκροή πετρελαίου από το πλοίο, οπουδήποτε και αν επέλθει μια τέτοια διαφυγή ή εκροή, συνεπεία οποιουδήποτε περιστατικού. Ως περιστατικό περαιτέρω θεωρείται κάθε συμβάν ή σειρά συμβάντων, που έχουν την ίδια (αιτιώδη) προέλευση, η οποία προκαλεί ζημία από ρύπανση ή δημιουργεί σοβαρή και παρούσα απειλή πρόκλησης μιας τέτοιας ζημίας, ως τέτοιο δε λογίζεται και η σύγκρουση πλοίων.

Σύμφωνα με τη ΔΣ 1969 οι απαιτήσεις για ζημιές από ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή, σε οποιαδήποτε αιτία και αν οφείλονται αυτές (προσάραξη, βύθιση ή σύγκρουση πλοίων) υπόκεινται σε περιορισμό σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 5 παρ. 1 της ΔΣ του 1969 (και ήδη αρ. 6 παρ. 1 του Π.Δ 197/1995), η οποία ρυθμίζει το θέμα της αστικής ευθύνης για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου. Ειδικότερα ως προς την πρόκληση ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση συνεπεία σύγκρουσης πλοίων εφαρμόζεται το αρ. 4 της ΔΣ 1969, όπως αυτό αντικαταστάθηκε δια του αρ. 5 του Π.Δ 197/1995. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο ... «όταν συμβεί περιστατικό στο οποίο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία και προκληθεί ζημία ρύπανσης από αυτό, οι πλοιοκτήτες όλων των εμπλεκόμενων πλοίων εκτός αν απαλλάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 3, ευθύνονται

από κοινού και ατομικά για όλη τη ζημία, που είναι εύλογα διαιρετή». Συνηθέστερη περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον από την εμπλοκή περισσότερων πλοίων είναι η σύγκρουση αυτών και η συνεπεία αυτής ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Από την ως άνω διάταξη προκύπτει, ότι οι πλοιοκτήτες ευθύνονται από κοινού και απεριόριστα για όλη τη ζημία, η δε ευθύνη τους είναι εις ολόκληρον (481 ΑΚ). Στη διάταξη του εν λόγω άρθρου - που ορίζει ότι οι πλοιοκτήτες ευθύνονται μεν απεριόριστα και από κοινού, δύνανται όμως να απαλλαγούν σύμφωνα με τις διατυπώσεις του αρ. 3 της ΔΣ - δεν προβλέπεται η δυνατότητα των πλοιοκτητών να επικαλεστούν το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης τους. Φρονώ ωστόσο, ότι αφού η εν λόγω ρύθμιση προβλέπει το μείζον, ήτοι την απαλλαγή των πλοιοκτητών με τους όρους της διάταξης του αρ. 4 της ΔΣ, πρέπει να γίνει δεκτό και το έλασσον, ήτοι η δυνατότητα των πλοιοκτητών να επικαλεστούν το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης τους, ως τούτο προβλέπεται από το αρ. 5 παρ. 1 της ΔΣ.

Η εν λόγω ΔΣ εισάγει περαιτέρω, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω την αντικειμενική ευθύνη ως μορφή υπαιτιότητας. Ουσιαστικά η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι απεριόριστη. Το αρ. 3 της ΔΣ 1968 ορίζει ότι ο πλοιοκτήτης με εξαίρεση όσων ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 της εν λόγω ΔΣ (και ήδη αρ. 4 του Π.Δ 197/1995) ευθύνεται κατά το χρόνο ενός περιστατικού, η σε περίπτωση, που το περιστατικό αποτελεί μια σειρά συμβάντων, κατά το χρόνο εμφάνισης του πρώτου από αυτά για κάθε ζημία ρύπανσης, που προκλήθηκε από το πλοίο ως αποτέλεσμα του περιστατικού. Σύμφωνα περαιτέρω με το αρ. 3 παρ. 2 της ΔΣ 1969 (και ήδη αρ. 4 παρ. 2 του Π.Δ 197/1995) ο πλοιοκτήτης δεν θα ευθύνεται εκ ζημίας ρυπάνσεως, αν αποδείξει ότι η ζημία (α) επήλθε εκ πολεμικής ενέργειας, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, επαναστάσεως, ή φυσικού φαινομένου αναπότρεπτου ή ακαταμάχητου είδους, (β) αν επήλθε εξ' ολοκλήρου εκ πράξεως ή παραλείψεως, γενομένης παρά τρίτου με πρόθεση να προξενηθεί ζημία και (γ) αν η ζημία επήλθε εξ' ολοκλήρου εξ' αμελείας ή άλλης παράνομης πράξης Κυβερνήσεως ή άλλης αρχής υπευθύνου δια την συντήρηση των φάρων, φανών ή άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας και στα πλαίσια εκτέλεσης των εν λόγω καθηκόντων.

Πέρα από τις προαναφερθείσες περιπτώσεις απαλλαγής του πλοιοκτήτη από την ευθύνη του η ΔΣ 1969 αναγνωρίζει στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα

περιορισμού της ευθύνης του. Το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης για ζημία από ρύπανση πετρελαίου αναγνωρίζεται μόνο στον πλοιοκτήτη ως κύριο του πλοίου, ήτοι μόνο φερόμενος ως εγγεγραμμένος στο νηολόγιο (σε συνδ. με το αρ. 1 παρ. 3), αποκλεισμένων άλλων εμπλεκόμενων προσώπων. Εξ' αυτού προκύπτει ότι πρόσωπα, όπως ο θαλάσσιος αρωγός, ο ναυλωτής, ο εφοπλιστής, ο διαχειριστής δεν δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους, σύμφωνα με τη ΔΣ 1969. Περαιτέρω το αρ. 3 παρ. 4 εδ. α' ορίζει, ότι καμία απαίτηση για αποζημίωση ζημίας ρύπανσης δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλον από αυτόν που προβλέπει η Σύμβαση αυτή. Η απαίτηση κατά του πλοιοκτήτη μπορεί να ασκηθεί μόνο μετά από έγερση αγωγής και την απ' αυτόν σύσταση κεφαλαίου στο Δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή, όπου έχει ασκηθεί η αγωγή. Από την εν λόγω διάταξη προκύπτει, ότι αποκλείονται άλλα καταδιωκτικά μέτρα, όπως κατάσχεση πλοίου ή άλλου περιουσιακού αντικειμένου του υπευθύνου προσώπου ή απαγόρευση απόπλου.

Η αναγνώριση του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης μόνο στον πλοιοκτήτη δικαιολογείται εκ του ότι στο αρ. 3 παρ. 4 της ΔΣ 1969 (και ήδη αρ. 4 παρ. 4 του Π.Δ 197/1995) προβλέπεται, ότι καμία απαίτηση για αποζημίωση ζημίας ρύπανσης, είτε σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή, είτε κατά άλλον τρόπο, δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον, (α) των προστηθέντων ή εντολοδόχων του πλοιοκτήτη ή των μελών του πληρώματος, (β) του πλοηγού ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου, το οποίο, αν και δεν είναι μέλος του πληρώματος, παρέχει υπηρεσίες στο πλοίο, (γ) οποιουδήποτε ναυλωτή, (με οποιονδήποτε τρόπο και αν περιγράφεται, συμπεριλαμβανομένου και του ναυλωτή γυμνού πλοίου), διαχειριστή ή εφοπλιστή του πλοίου, (δ) οποιουδήποτε προσώπου που ενεργεί επιχείρηση διάσωσης με τη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή με βάση τις οδηγίες αρμόδιας δημόσιας αρχής, (ε) οποιουδήποτε προσώπου που λαμβάνει προληπτικά μέτρα, (στ) όλων των προστηθέντων ή εντολοδόχων των προσώπων που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (γ), (δ) και (ε), εκτός αν η ζημία προήλθε από προσωπική τους πράξη ή παράλειψη που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μία τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει.

Όπως προαναφέρθηκε η εν λόγω ΔΣ προβλέπει ότι ο κύριος του πλοίου αποστερείται του δικαιώματος να περιορίσει την ευθύνη του, εφόσον το συμβάν

προκλήθηκε από ίδιο αυτού πταίσμα και εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημία προήλθε από προσωπική του πράξη ή παράλειψη, που διαπράχθηκε με πρόθεση να προκληθεί μια τέτοια ζημία ή απερίσκεπτα και με γνώση, ότι μια τέτοια ζημία θα μπορούσε πιθανώς να προκύψει (αρ. 5 παρ. 2 της ΔΣ 69 και ήδη αρ. 6 παρ. 2 του Π.Δ 197/1995). Υποστηρίζεται συναφώς στη θεωρία, ότι την έκπτωση του κυρίου από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης θα επέφερε, όχι μόνο προσωπικό του πταίσμα, αλλά «πράξη του alter ego»¹¹⁶, δηλαδή πταίσμα των προσώπων, τα οποία έχουν διευθυντική και αποφασιστική εξουσία (managerial power)¹¹⁷ ως προς την άσκηση της θαλάσσιας αποστολής.

3. Η έννοια της υπαιτιότητας και το βάρος απόδειξης στην περίπτωση ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση

Όπως προαναφέρθηκε η ΔΣ 1969 εισάγει την αντικειμενική ευθύνη, αποσυνδέοντας την πράξη των εμπλεκόμενων προσώπων (πλοιοκτητών) από υποκειμενικά/ βουλευτικά στοιχεία, αφού ουσιαστικά αρκεί η απόδειξη της επέλευσης της ρύπανσης.

Πρέπει να διερευνηθεί συνεπώς το μέγεθος της υπαιτιότητας, που πρέπει να πληρούται για την έκπτωση του δικαιώματος του περιορισμού της ευθύνης. Στο πεδίο εφαρμογής της ΔΣ του 1969 δεν εμπίπτει υπαιτιότητα οποιασδήποτε έντασης. Οποσδήποτε περιλαμβάνει τη μορφή τόσο του δόλου (άμεσου δόλου ή επιδίωξη) ακόμη και του ενδεχόμενου, όσο και της αμέλειας, όχι όμως της χωρίς συνείδηση αμέλειας, αλλά της ενσυνείδητης βαρείας αμέλειας, αποκλεισμένης όμως της ελαφράς αμέλειας. Ειδικότερα στη ΔΣ 1969 ορίζεται ότι ο κύριος του πλοίου εκπίπτει του δικαιώματος να περιορίσει την ευθύνη του, σε περίπτωση, που η ρύπανση προήλθε από πράξη ή παράλειψη του κυρίου, που διαπράχθηκε με πρόθεση πρόκλησης τέτοιας ζημίας, ή επιπόλαια και με γνώση, ότι τέτοια ζημία

¹¹⁶ Στη θεωρία του Αγγλικού Δικαίου γίνεται λόγος για το «νου και τον κεντρικό νευρώνα» (Bolton Engineering v. Graham [1957], Q.B. 159, 172), καθώς και για «διευθυντικό πλέγμα και βούληση της Εταιρίας» (Meridian Global Funds Management Asia v. Securities Commission [1995], 2 A.C. 500).

¹¹⁷ Τέτοια πρόσωπα είναι οι διευθύνοντες σύμβουλοι με αποφασιστική εξουσία (The Marion, [1884] 2 Lloyd's Rep. 171).

πιθανόν θα προκαλείτο. Όσον αφορά τη μορφή δόλου, πρόκειται για άμεσο δόλο (intent), πρόθεση, χωρίς να περιλαμβάνεται ο ενδεχόμενος δόλος¹¹⁸. Ο δόλος (πρόθεση) πρέπει να επικαλύπτει το αποτέλεσμα της ζημίας και απλά το συμβάν, όχι ως προς τα περιστατικά, που προκάλεσαν αιτιωδώς τη ζημία, αλλά ο δόλος ως προς τη ζημία.

Ως προς την αμελή συμπεριφορά ως μορφή υπαιτιότητας, αυτή πληρούται με τη συνδρομή τριών στοιχείων: της επιπολαιότητας στη συμπεριφορά του υπευθύνου, της πιθανότητας επέλευσης τέτοιας ζημίας και της γνώσης, ότι τέτοια ζημία θα επερχόταν με πιθανότητα και όχι απλή δυνατότητα.

Η έννοια της επιπολαιότητας προσιδιάζει περισσότερο στην έννοια της εξωτερικής αμέλειας και υποδηλώνει απερισκεψία, έλλειψη προσοχής. Επιπολαιότητα δε υπάρχει, όταν ο κύριος του πλοίου αδιαφορεί για τις συνέπειες της πράξης του, όποιος περιφρονώντας τους τεθειμένους κανόνες προστασίας των έννομων αγαθών, θέτει σε κίνδυνο την περιουσία άλλου, επιφέροντας παράλληλα βλαπτική επέμβαση στο θαλάσσιο περιβάλλον¹¹⁹. Ορθά υποστηρίζεται στη θεωρία¹²⁰ ωστόσο, ότι οι δύο αυτές ενδιάθετες καταστάσεις, γνώση από τη μια για την πιθανότητα επέλευσης της ζημίας και αδιαφορία από την άλλη γι' αυτό το αποτέλεσμα είναι εντελώς διαφορετικές. Και τούτο διότι από τη μια εμπλέκεται το βουλευτικό στοιχείο της γνώσης και άρα επιδίωξης του αποτελέσματος, ενώ από την άλλη ενέργειά χωρίς «γνώση και συνταύτιση» του δράστη με την πράξη του, αλλ' απλώς ελπίδα αποφυγής του επιζήμιου αποτελέσματος. Περαιτέρω ο διεθνής Νομοθέτης αξιώνει πιθανότητα και όχι απλώς δυνατότητα επέλευσης του βλαπτικού αποτελέσματος. Η δεύτερη αυτή μορφή υπαιτιότητας αποτελεί μία ενδιάμεση – εν αντιθέσει με αυτές, που προβλέπονται στο δικαϊκό μας σύστημα -

¹¹⁸ Γ. Θεοχαρίδη, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 31. « Επειδή ο ενδεχόμενος δόλος συνδέεται περισσότερο με την αδιαφορία ως προς τις συνέπειες της πράξης, πρέπει να υπαχθεί στην κατηγορία της ενσυνείδητης βαρειάς αμέλειας. Διαφορετική άποψη ωστόσο διατυπώνει η Γκολογκίνα – Οικονόμου Ε., «Ευθύνη προς καταβολή πλήρους αποζημίωσης για ναυτικές απαιτήσεις», ΕΕμπΔ (2001), σελ. 653, η οποία εντάσσει τον ενδεχόμενο δόλο στην κατηγορία του άμεσου δόλου.

¹¹⁹ Γ. Θεοχαρίδη, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 33 επ.

¹²⁰ Goldman v. Thai Airways [1983] 3 All E.R. 693.

μορφή υπαιτιότητας. Στόχος του διεθνούς Νομοθέτη είναι να καταδείξει προφανώς τη σημασία του βουλευτικού στοιχείου της γνώσης – έστω και λανθάνουσας / υπόδηλης – στο ζήτημα έκπτωσης του κυρίου από το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του. Φρονώ ωστόσο ότι ο διεθνής Νομοθέτης πρέπει να τροποποιήσει την ρύθμιση αυτή, ώστε η εν λόγω διάταξη να οριοθετεί χωρίς εννοιολογική σύγχυση τις δύο μορφές υπαιτιότητας¹²¹. Τούτο θα μπορούσε να γίνει, αν ο διεθνής Νομοθέτης απάλειφε την τρίτη προϋπόθεση - μόνο ως προς το πρώτο στοιχείο αυτής ωστόσο, ήτοι αυτό της γνώσης/επίγνωσης των συνεπειών, διατηρούμενου ωστόσο του στοιχείου της πιθανότητας - του πραγματικού του β' σκέλους της υπαιτιότητας. Βέβαια η εν λόγω ρύθμιση κάνει λόγο όχι για «επίγνωση συνεπειών», αλλά για απλή «γνώση πιθανότητας» επέλευσης τους, πράγμα το οποίο καθιστά την εν λόγω ανησυχία μάλλον ασήμαντη.

Η ΔΣ του 1971 προβλέπει ένα τρίτο μέγεθος υπαιτιότητας, την ηθελημένη κακή διαχείριση. Μετά τον προσδιορισμό του μέγιστου ποσού της αποζημίωσης, εφόσον την καταβολή καλείται να καταβάλλει ο κύριος ή ο ασφαλιστής αυτού, το Διεθνές κεφάλαιο καθίσταται υπόχρεο, προκειμένου να ανακουφιστεί ο κύριος και ο ασφαλιστής του. Προϋπόθεση όμως για την ανακούφιση του κυρίου ή του ασφαλιστή του είναι ότι ο κύριος δεν έχει επιδείξει ηθελημένη καλή διαχείριση.

Το βάρος απόδειξης στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση φέρει ο ζημιωθείς. Αυτός πρέπει να αποδείξει, ότι το βλαπτικό αποτέλεσμα της ρύπανσης, προήλθε από διαρροή δεξαμενοπλοίου, δεδομένου, ότι η εν λόγω ΔΣ αφορά μόνο την αστική ευθύνη για ζημίες από ρύπανση πετρελαίου, που προέρχονται από ατυχήματα δεξαμενοπλοίων. Αντίθετα ο ζημιωθείς δεν υποχρεούται να αποδείξει την αλυσίδα των γεγονότων, που οδήγησαν στο επιζήμιο συμβάν.

Σημειωτέον, ότι ο περιορισμός της ευθύνης μπορεί να ζητηθεί για το συνολικό ποσό, στο οποίο ανέρχονται οι απαιτήσεις αυτές. Εάν δε ο περιορισμός

¹²¹ Αλλωστε και τα Αγγλικά Δικαστήρια την απόφαση θεωρούν ορθά, ότι η έννοια της επιπολαιότητας αντιφάσκει προς την επίγνωση συνεπειών. Βλ. την απόφαση, *Shawinigan, v. Vokins* [1961] 2 Q.B. 153 .

της ευθύνης γίνεται με σύσταση κεφαλαίου πρέπει να προστεθεί και το ποσό των τόκων, που αντιστοιχεί σε αυτό¹²². Από τη Νομολογία γίνεται δεκτό πάντως, ότι δεν υπόκεινται σε περιορισμό απαιτήσεις για δικαστικά έξοδα σχετικά με τις απαιτήσεις αυτές, καθώς πηγάζουν από άλλη αιτία.

Σε περίπτωση, που το υπεύθυνο πρόσωπο αποδεχθεί την ευθύνη του, δύναται να εκκινήσει τη διαδικασία περιορισμού αυτής με σύσταση κεφαλαίου. Αν όμως θελήσει να αποποιηθεί της ευθύνης του, πρέπει να αποδείξει την έλλειψη υπαιτιότητας, αλλά και ορισμένο κίνδυνο, ο οποίος σύμφωνα με τα αρ. III (2) (α-γ) & III (3) ΔΣ 1969 εξαιρείται¹²³. Πταίσμα τρίτου προσώπου διαπραχθέν εκ δόλου¹²⁴, το οποίο δε μετέχει στη θαλάσσια αποστολή αποτελεί ωσαύτως εξαιρούμενο κίνδυνο, εφόσον συνιστά την αποκλειστική αιτία της ρύπανσης. Για την απαλλαγή του κυρίου του πλοίου πρέπει ωστόσο να μην υπάρχει άλλη συντρέχουσα αιτία. Εάν υπάρχει άλλη συντρέχουσα αιτία, η οποία να αποδίδεται σε πρόσωπο, για το οποίο ο κύριος υπέχει ευθύνη, τότε αυτός δεν απαλλάσσεται¹²⁵.

Σε περίπτωση τέλος μερικής υπαιτιότητας της κρατικής αρχής, ο πλοιοκτήτης μπορεί να επικαλεστεί μείωση της ευθύνης του με αναλογική εφαρμογή του εξαιρούμενου κινδύνου του αρ. 3 της ΔΣ 1969. Εάν δε αποδείξει, ότι η ρύπανση προκλήθηκε εξ' ολοκλήρου από υπαιτιότητα του ζημιωθέντος (κρατική αρχή), απαλλάσσεται της ευθύνης του.

¹²² Βλ. Κιάντου - Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 473 επ.

¹²³ Όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με το αρ. III (3) ΔΣ 1969, αν η ζημία προήλθε από πολεμική ενέργεια, εχθροπραξία, φυσικό γεγονός αναπότρεπτο και ακαταμάχητου είδους, ή εξαιτίας αμέλειας, ή άλλης άδικης πράξης του κράτους ή αρμόδιας αρχής (πλημμελής συντήρηση φάρων), ο κύριος απαλλάσσεται πλήρως από την υποχρέωση προς αποζημίωση, όχι όμως και όταν επιδιώκει «εν γνώσει του» την κατεύθυνση του πλοίου στον εξαιρούμενο κίνδυνο, βλ. Γ. Θεοχαρίδη, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, υποσ. 58, σελ. 25.

¹²⁴ Αναφέρονται στη θεωρία περιπτώσεις, όπως δολιοφθορές ή τρομοκρατικές ενέργειες. Γ. Θεοχαρίδη, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 25 επ.

¹²⁵ Σ' αυτές τις περιπτώσεις γίνεται λόγος για «πράξη του alter ego», δηλαδή πταίσμα των προσώπων, τα οποία έχουν διευθυντική και αποφασιστική εξουσία (managerial power) ως προς την άσκηση της θαλάσσιας αποστολής και για τα οποία ευθύνεται ο πλοιοκτήτης.

4. Η εγγυητική ευθύνη των P & I Clubs και του Διεθνούς Ταμείου/Κεφαλαίου αποζημίωσης

Ο κύριος του πλοίου δεν είναι ο μοναδικός υπόχρεως αποζημίωσης, δεδομένου, ότι η ΔΣ 1969 στο αρ. VII (1) προβλέπει για τα δεξαμενόπλοια με μεταφορική ικανότητα άνω των 2000 τόνων την υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης. Έτσι σε περίπτωση ατυχήματος ο κύριος θα περιορίσει την ευθύνη του με σύσταση κεφαλαίου, την αποζημίωση όμως θα καταβάλλει ο ασφαλιστής (Τα P & I Clubs)¹²⁶. Επειδή όμως η ευθύνη του ασφαλιστή είναι εγγυητική, αυτός απολαύει της ίδιας μεταχείρισης με τον πλοιοκτήτη, δύναται δηλαδή να ασκήσει αυτός το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης (του), σε περίπτωση, που ο πλοιοκτήτης ολιγορήσει¹²⁷.

Τα P&I Clubs έχουν ένα ευρύ πεδίο κάλυψης, σε αντίθεση με τον ιδιαίτερα εξειδικευμένο ρόλο του Διεθνούς κεφαλαίου. Δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης έχουν και τα P&I Clubs (αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί). Τα P&I Clubs έχουν το δικαίωμα να περιορίσουν την ευθύνη τους, βάσει των αντίστοιχων δικαιωμάτων του πλοιοκτήτη ή των λοιπών δικαιούχων, τους οποίους ασφαλίζουν, σύμφωνα με τις ισχύουσες εθνικές νομοθεσίες και διεθνείς Συμβάσεις¹²⁸. Σε περίπτωση δε που ο πλοιοκτήτης απολέσει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του, για τους λόγους, που αναφέρονται στην εν λόγω Σύμβαση, δηλαδή σε περίπτωση, που με

¹²⁶ Βλ. Γ. Θεοχαρίδη, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 27 επ. Συναφώς προβλέπεται η δυνατότητα στους δανειστές να εγείρουν ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή, συνήθως κατά των P&I Clubs.

¹²⁷ Του ιδίου, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 28 ... «Η εγγυητική ευθύνη του ασφαλιστή σημαίνει, ότι αυτός ευθύνεται στην ίδια έκταση με τον κύριο του πλοίου. Έτσι αν εναχθεί από τους δανειστές για ζημίες, που κείνται εκτός των ορίων, που θέτει η ΔΣ δεν υπέχει αναγκαστική ευθύνη, παρά μόνο στο μέτρο, που συμφωνήθηκε στο ασφαλιστήριο Συμβόλαιο. Επίσης δεν ευθύνεται για ποσό ανώτερο από το προβλεπόμενο στο αρ. V (1) ΔΣ 1969/1992 όριο. Περαιτέρω δεν δύναται να αντιτάξει κατά του τρίτου ενστάσεις, που έχει κατά του κυρίου (π.χ. ακυρότητα του ασφαλιστηρίου, εικονικότητα), ενώ υπέχει ευρύτερη ευθύνη σε περίπτωση πτώχευσης ή θέσης του κυρίου υπό εκκαθάριση» (αρ. VII (8) ΔΣ 1969).

¹²⁸ Ρέα Μητροπούλου, «Η ασφαλιστική πρακτική σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο - ειδικά από ατύχημα» 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 78 επ.

δόλο ή απερίσκεπτα και με γνώση πιθανότητας επέλευσης μιας τέτοιας ζημίας ενήργησε, τότε ο ασφαλιστής, εναγόμενος από τους δανειστές, δύναται να περιορίσει την ευθύνη του στα όρια, που προβλέπουν οι ΔΣ. (παρ. 8 άρθρου VII Σύμβασης Ευθύνης). Ωσαύτως υποστηρίζεται, ότι ο ασφαλιστής, δικαιούται, προκειμένου να απαλλαγεί, να προβάλλει έναντι των τρίτων, που ζητούν αποζημίωση ευθέως κατ' αυτού, ότι ο πλοιοκτήτης ενήργησε με «ηθελημένη κακή διαχείριση», η οποία ως προσωπικό σφάλμα του καταλογίζεται¹²⁹.

Εκτός της εγγυητικής ευθύνης του ασφαλιστή η ΔΣ Κεφαλαίου 1971 προβλέπει περαιτέρω την παρέμβαση του Διεθνούς κεφαλαίου για την αποκατάσταση της ζημίας, σε περιπτώσεις, που λόγω εξαιρούμενων κινδύνων, τόσο ο κύριος του πλοίου, όσο και ο ασφαλιστής απαλλάσσονται της ευθύνης τους. Μάλιστα, το Διεθνές Κεφάλαιο παρεμβαίνει ακόμη και σε περίπτωση υπαιτιότητας (ελαφράς αμέλειας) του κυρίου ή του προσώπου, για το οποίο αυτός υπέχει ευθύνη¹³⁰. Η ΔΣ για την αστική ευθύνη για ζημιές, που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση και η ΔΣ για το Διεθνές κεφάλαιο (Σύμβαση Ταμείου Αποζημίωσης), θεσπίζουν ένα σύστημα ευθύνης δύο επιπέδων. Το σύστημα αυτό βασίζεται από τη μια στην αντικειμενική, αλλά περιορισμένη ευθύνη του πλοιοκτήτη και από την άλλη στην επικουρική ευθύνη ενός Ταμείου, που χρηματοδοτείται από τους παραλήπτες του πετρελαίου και το οποίο παρέχει συμπληρωματική αποζημίωση στα θύματα των ζημιών, που προκαλούνται από πετρελαϊκή ρύπανση, εφόσον αυτά δεν μπόρεσαν να ικανοποιηθούν πλήρως από τον πλοιοκτήτη¹³¹. Όπως προαναφέρθηκε μέσω της Σύμβασης Ταμείου Αποζημίωσης συστάθηκε το Διεθνές Ταμείο αποζημίωσης για Πετρελαϊκή ρύπανση (IOPC) για την αποζημίωση θυμάτων σε περίπτωση, που ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να καλύψει πλήρως τις ζημιές, τις οποίες υπέστησαν οι παθόντες. Η προσφυγή στο κεφάλαιο του εν λόγω Ταμείου είναι δυνατή σε τρεις περιπτώσεις. Η προσφυγή στους πόρους του Διεθνούς Ταμείου αποζημίωσης καθίσταται αναγκαία α) όταν η ζημία υπερβαίνει τα όρια ευθύνης του πλοιοκτήτη, β) όταν ο

¹²⁹ Ι. Ρόκα, σελ. 142.

¹³⁰ Γ. Θεοχαρίδη, «Η σημασία της υπαιτιότητας στην κατάφαση κυρώσεων από θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 28.

¹³¹ Ν. Κωνσταντινίδη, «Η αμφισβήτηση του περιορισμού της αποζημίωσης για θαλάσσια πετρελαϊκή ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ.53 επ.

πλοιοκτήτης μπορεί να επικαλεστεί ένα από τα μέσα υπεράσπισης που επιτρέπει η σύμβαση CLC και γ) όταν ο πλοιοκτήτης ή ο ασφαλιστής του δεν είναι εις θέσιν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους εξ' επόμεως οικονομικής. Το Διεθνές Ταμείο ΙΟΡC χρηματοδοτείται από συνεισφορές Εταιρειών ή άλλων νομικών προσώπων, που δραστηριοποιούνται στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου¹³². Το Ταμείο μπορεί να αρνηθεί την καταβολή αποζημίωσης στην περίπτωση, που η προκληθείσα θαλάσσια ρύπανση είναι απόρροια πολεμικής ενέργειας ή προκλήθηκε από πολεμικό σκάφος¹³³. Τούτο διότι, η ΔΣ του 1969 εφαρμόζεται - συνεπώς και η αποζημίωση του Διεθνούς Ταμείου καταβάλλεται - μόνο σε περίπτωση, που τη ρύπανση προκάλεσε δεξαμενόπλοιο. Φρονώ ότι η εν λόγω άποψη επιφέρει σύγχυση ως προς την ασφάλεια δικαίου, διότι σε περίπτωση πολεμικών ενεργειών θα δύναται να απαλλαγεί τόσο ο πλοιοκτήτης (άρα και ο ασφαλιστής του), όσο και το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης, με αποτέλεσμα να είναι αμφίβολη η αποζημίωση των ζημιωθέντων. Θεωρώ, ότι σε μια τέτοια περίπτωση η αποζημίωση πρέπει να καταβληθεί από το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης, δεδομένου, ότι η ευθύνη του είναι εγγυητική.

Συνακόλουθα το Ταμείο καλύπτει τις ζημίες, όταν δεν μπορεί να διακριβωθεί το πλοίο, που ρύπανε, ενώ καλύπτει και ασφαλιστικές περιπτώσεις, που δεν καλύπτονται από τον ασφαλιστή (σύμφωνα με την σύμβαση ασφάλισης) ή περιπτώσεις επέλευσης της περιβαλλοντικής ζημίας, για την οποία δεν καθιερύεται ευθύνη του πλοιοκτήτη¹³⁴.

Περαιτέρω η παρ. 1 (β) του αρ. 2 και του αρ. 5 της Σύμβασης Κεφαλαίου 1971 ορίζει, ότι το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης, εκτός της αποζημίωσης των παθόντων για ζημία τους από ρύπανση, στοχεύει και στην ικανοποίηση του πλοιοκτήτη ή του ασφαλιστή, με την στο αρ. 5 παρ. 1 υπολογισθείσα αναλογία επί του συνολικού ποσού ευθύνης, όπως αυτό υπολογίζεται από τη Σύμβαση ευθύνης.

¹³² Του ιδίου, «Η αμφισβήτηση του περιορισμού της αποζημίωσης για θαλάσσια πετρελαϊκή ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 54 – 55.

¹³³ Ν. Κωνσταντινίδη, «Η αμφισβήτηση του περιορισμού της αποζημίωσης για θαλάσσια πετρελαϊκή ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 55 υποσ. 90.

¹³⁴ Βλ. *I. Ρόκα*, «Ο ρόλος της ασφάλισης αστικής ευθύνης στη θέσπιση ειδικής αστικής ευθύνης του ρυπαίνοντος και στην αποζημίωση για τη θαλάσσια ρύπανση», 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 135 επ.

Η εν λόγω πρόβλεψη ωστόσο επιβαρύνει το Διεθνές Κεφάλαιο, το οποίο θα μπορούσε να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις του, μόνο αν αποδείκνυε σκόπιμη κακή ενέργεια/διαχείριση του πλοιοκτήτη, σύμφωνα την παρ. 1 του αρ. 5 της Σύμβασης Κεφαλαίου¹³⁵. Γι' αυτό το λόγο η θεσμική αυτή υποχρέωση του Διεθνούς κεφαλαίου καταργήθηκε με το πρωτόκολλο του 1992 (Σύμβαση Κεφαλαίου 1992). Εντούτοις διατηρήθηκε η υποχρέωση του Διεθνούς κεφαλαίου να επιστρέψει στον πλοιοκτήτη (ή τον ασφαλιστή του) κάθε ποσό, που αυτός κατέβαλε επιπλέον του ορίου, που αναγνωρίζει το αρ. V (5) της Σύμβασης Ευθύνης¹³⁶.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.

1. Καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης κατά το Κοινοτικό Δίκαιο

Η θαλάσσια μεταφορά είναι διεθνής δραστηριότητα και λόγω της φύσης της πρέπει να ρυθμίζεται βάσει του Διεθνούς Δικαίου. Η ΕΕ υποστηρίζει την ταχεία και ικανοποιητική αποζημίωση των ζημιωθέντων στις περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, βασισμένη στην επίκληση και εφαρμογή των σχετικών διεθνών συμβάσεων. Σε πλήρη ταύτιση απόψεων με την εκστρατεία της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, η ΕΕ προτείνει την άμεση κύρωση των σχετικών διεθνών συμβάσεων, ήτοι του Πρωτοκόλλου 1996 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, που τροποποίησε τη ΔΣ 1976 (LLMC 96), της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για Ρύπανση από Καύσιμα 2001 (Bunkers Convention) και της Διεθνούς Σύμβασης του 1996 για την Αστική Ευθύνη και Αποζημίωση για Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών (HNS Convention). Η Ελλάδα έχει ήδη κυρώσει τη Σύμβαση Bunkers και το σχέδιο Νόμου που αφορά την κύρωση του Πρωτοκόλλου 1996 της LLMC έχει υποβληθεί προς κύρωση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο.

¹³⁵ Ρέα Μητροπούλου, «Η ασφαλιστική πρακτική σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο - ειδικά από ατύχημα» 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 82 επ.

¹³⁶ Της ίδιας, «Η ασφαλιστική πρακτική σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο - ειδικά από ατύχημα» 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 82 επ.

Θετική εξέλιξη αποτελεί το γεγονός ότι η ΔΣ Bunkers του IMO, έχοντας λάβει τον αναγκαίο αριθμό κυρώσεων τέθηκε σε ισχύ το Νοέμβριο 2008. Σε κάθε περίπτωση, η εμπορική ναυτιλία επιθυμεί να ενθαρρύνει την περαιτέρω κύρωση της ως άνω Σύμβασης, ώστε να υπάρξει ένα ενιαίο καθεστώς ευθύνης που θα εγγυάται αποζημίωση για περιστατικά ρυπάνσεων από καύσιμα, παγκοσμίως.

Όσον αφορά τη Διεθνή Σύμβαση για τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών (HNSC), η ΕΕ ενθαρρύνει τα Κράτη Μέλη για την ταχεία κύρωσή της. Η υπό εξέλιξη διαδικασία αναθεώρησής της στα πλαίσια της ειδικής Ομάδας Εργασίας HNS (υπό την αιγίδα του IOPC Fund 92) είναι ένα θετικό βήμα προόδου. Η επιτευχθείσα πολιτική συμφωνία για τη διατήρηση της θεμελιώδους αρχής του επιμερισμού της ευθύνης μεταξύ πλοίου και φορτίου έχει μέγιστη σπουδαιότητα. Η υιοθέτηση ενός νέου Πρωτοκόλλου στην εν λόγω Σύμβαση αναμένεται να οδηγήσει στην ταχεία κύρωση και θέση της σε ισχύ.

Η κύρωση των ανωτέρω Συμβάσεων από τα Κράτη Μέλη της ΕΕ θα έχει ως αποτέλεσμα την επαρκή προστασία των ζημιωθέντων προσώπων, την επιβολή της υποχρεωτικής ασφάλισης, αποδεικνυόμενης αυτής με κρατικά πιστοποιητικά και την παροχή της δυνατότητας άμεσης προσφυγής κατά των ασφαλιστών για συγκεκριμένες κατηγορίες απαιτήσεων. Με την κύρωση των ανωτέρω Διεθνών Συμβάσεων θα επιτευχθούν πλήρως και οι στόχοι του Σχεδίου Οδηγίας¹³⁷ περί Αστικής Ευθύνης και Χρηματοοικονομικών Εξασφαλίσεων των Πλοιοκτητών που περιλαμβάνονται στη Δέσμη Μέτρων Ναυτικής Ασφάλειας (Erika III). Η ΕΕ εξακολουθεί ωστόσο να έχει σοβαρές επιφυλάξεις για την ουσία και την σκοπιμότητά της εν λόγω πρότασης/οδηγίας. Υπενθυμίζεται ότι η μεγάλη πλειοψηφία των Κρατών Μελών έχει εκφράσει σοβαρές αμφιβολίες για την αποτελεσματικότητα της εν λόγω πρότασης. Οι προσπάθειες των εμπλεκόμενων φορέων της εμπορικής ναυτιλίας, των πολιτικών και των νομοθετών θα πρέπει να επικεντρωθούν στην κύρωση των εν λόγω βασικών Διεθνών Συμβάσεων

¹³⁷ COM (2008) 846 τελικό 2005/0242 (COD), Ανακοίνωση της επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 251, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου σχετικά με την έκδοση οδηγίας για την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών.

προκειμένου να εξασφαλισθεί ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό καθεστώς, αντί της προώθησης αντικρουόμενων αποσπασματικών νομοθετικών προτάσεων που στην πράξη υποσκάπτουν το μέλλον των Διεθνών Συμβάσεων.

Εξάλλου, τα κράτη μέλη δεσμεύτηκαν να προβούν σε δήλωση σχετικά με την κύρωση των μεγάλων διεθνών συνθηκών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) για την αστική ευθύνη και την αποζημίωση για τις ζημιές. Στις 9 Δεκεμβρίου 2008, το Συμβούλιο μετά από συμφωνία σε πολιτικό επίπεδο που επετεύχθη στη συνεδρίαση της 9ης Οκτωβρίου 2008, αποφάσισε ομόφωνα να εκδώσει κοινή θέση, σύμφωνα με το άρθρο 251, παράγραφος 2, εδ β' της Συνθήκης, σχετικά με την έκδοση της ως άνω οδηγίας (για την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών), θέση για την οποία δημοσίευσε ανακοίνωση, για να ενημερώσει το Κοινοβούλιο.

2. Οι ρυθμίσεις του κοινοτικού δικαίου σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης και τον περιορισμό της ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις

Ως προς τις πρωτοβουλίες της ΕΕ - σχετικά με την ασφάλεια στη ναυτιλία και τις ναυτικές απαιτήσεις εξαιτίας της ρύπανσης από πλοία - αναφέρω ενδεικτικά τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 93/2007¹³⁸ και αριθ. 415/2004¹³⁹ της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2007 και της 5ης Μαρτίου 2004 αντίστοιχα, που τροποποιούν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002¹⁴⁰ του Ευρωπαϊκού

¹³⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 93/2007 της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2007, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 022 της 31/01/2007 σ. 0012 - 0013*

¹³⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 415/2004 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2004, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 068 της 06/03/2004 σ. 0010 - 0011*

¹⁴⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και τη συναφή με τα εν λόγω θέματα, οδηγία 2002/84/ΕΚ¹⁴¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την τροποποίηση των οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

Στο χώρο του κοινοτικού δικαίου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσε πρόταση οδηγίας για την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών. Στόχος της πρότασης, που υποβάλλεται στο πλαίσιο της τρίτης δέσμης μέτρων υπέρ της θαλάσσιας ασφάλειας είναι να εξασφαλιστεί η ύπαρξη ενός ελάχιστου πλέγματος κοινών κανόνων για όλα τα κράτη - μέλη στα θέματα της αστικής ευθύνης και ασφάλισης των πλοιοκτητών και να καθοριστούν επί της ουσίας οι κανόνες, που επιβαρύνουν με ευρύτερες ευθύνες τους φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων και εγγυώνται την αποκατάσταση των ζημιών.

Η εν λόγω πρόταση περιλαμβάνει α) την επικύρωση από όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) για τον περιορισμό της ευθύνης των πλοιοκτητών, με τη διατύπωση του 1996 («Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims» (εφεξής «LLMC 1996»).

Ειδικότερα η LLMC 1996 προβλέπει τις ακόλουθες προτάσεις: α) την κατοχύρωση της αρχής του περιορισμού της ευθύνης, με την έννοια ότι καθορίζει σε ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο το όριο πέραν του οποίου οι πλοιοκτήτες χάνουν το δικαίωμά τους να περιορίζουν την ευθύνη τους («ασυγχώρητο πταίσμα»)· και β) τον καθορισμό των ορίων της ευθύνης σε αρκετά υψηλά επίπεδα, ώστε να εγγυάται την προσήκουσα αποζημίωση των θυμάτων στις περισσότερες περιπτώσεις (τα όρια αυτά είναι τριπλάσια από τα καθοριζόμενα στην

στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, *Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 324 της 29/11/2002 σ. 0001 - 0005*

¹⁴¹ Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την τροποποίηση των οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 324 της 29/11/2002 σ. 0053 - 0058*

προηγούμενη εφαρμοστέα σύμβαση, την LLMC του 1976), γ) την ενσωμάτωση της προαναφερόμενης Σύμβασης στο κοινοτικό Δίκαιο, συνοδευόμενη από σχετική ρύθμιση, συμβιβάσιμη με την ίδια τη Σύμβαση, βάσει της οποίας μειώνεται το κατώτατο όριο, πέραν του οποίου οι ιδιοκτήτες πλοίων, που φέρουν τη σημαία ενός μη συμβαλλόμενου κράτους, χάνουν το δικαίωμά τους να περιορίσουν την ευθύνη τους («βαρύ πταίσμα»), δ) την καθιέρωση του συστήματος υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης για τους πλοιοκτήτες ε) την ισοδύναμη κάλυψη με το διπλάσιο των ορίων, των καθοριζόμενων από τη LLMC του 1996, στ) την επαλήθευση της πραγματικής υπόστασης της ασφάλισης από τα κράτη μέλη, με την έκδοση αμοιβαία αναγνωριζόμενων πιστοποιητικών σε όλη την Ευρώπη, η) την αναγγελία, από τον πλοίαρχο του σκάφους, της ύπαρξης των εν λόγω πιστοποιητικών, όταν το σκάφος εισέρχεται σε θαλάσσια περιοχή υπό τη δικαιοδοσία ενός κράτους μέλους (υποχρέωση αναγγελίας για τα διερχόμενα σκάφη) και θ) την άμεση προβολή αξιώσεων από το θύμα κατά του ασφαλιστή/παρέχοντος χρηματοοικονομική εγγύηση.

Ως προς την έγκριση της οδηγίας για την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με τις κατατεθείσες τροπολογίες του, αποσκοπούσε κυρίως στην ενίσχυση του διεθνούς καθεστώτος σχετικά με την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών και τις αποζημιώσεις τρίτων δικαιούχων, για ζημίες που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, ώστε να εφαρμόζονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ομοιόμορφοι κανόνες δικαίου. Εξάλλου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είχε ταχθεί υπέρ μιας ευρύτερης ερμηνείας της έννοιας του «ασυγχώρητου σφάλματος», προκειμένου να αφηθεί στον δικαστή η δυνατότητα της άρσης του ανώτατου ορίου περιορισμού της ευθύνης, στις περιπτώσεις που οι υπεύθυνοι όφειλαν να έχουν επίγνωση της πιθανότητας ζημίας. Η Επιτροπή παρουσίασε στις 24 Οκτωβρίου 2007 μια τροποποιημένη πρόταση βάσει του άρθρου 250, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Αυτή περιελάμβανε σχεδόν 23 τροπολογίες του Κοινοβουλίου, εκτός της αναφερόμενης στη σύσταση κοινοτικής υπηρεσίας, επιφορτισμένης με τη διαχείριση των πιστοποιητικών χρηματοοικονομικής εγγύησης. Στις 7 Απριλίου 2008, το Συμβούλιο πραγματοποίησε μια συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με την πρόταση αυτή και την πρόταση οδηγίας για την τήρηση των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας. Κατά τη συζήτηση αυτή τα κράτη μέλη αντιτάχθηκαν στην πλειοψηφία τους στα

κείμενα αυτά, αποφασίζοντας να τα ξεχωρίσουν από το πακέτο "ERIKΑ III" και να μην διατυπώσουν κοινή θέση. Ο εισηγητής επικαλέστηκε, κατόπιν τούτου την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων "Commune de Mesquer" (υπόθεση C-188/07) της 24ης Ιουνίου 2008, ως νέο ουσιαστικό στοιχείο που επιτρέπει, κατ' εφαρμογή του άρθρου 62 του εσωτερικού κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, την τροποποίηση κοινής θέσης κατά τη δεύτερη ανάγνωση και ζήτησε την υιοθέτηση της δέσμης μέτρων που αποτέλεσαν το αντικείμενο των κοινών θέσεων και της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Η εν λόγω τροπολογία ενεκρίθη το Σεπτέμβριο του 2008, μετά την άτυπη συνάντηση των υπουργών μεταφορών στο La Rochelle, ενώ η Γαλλική Προεδρία υπέβαλε στα κράτη μέλη μια αναθεωρημένη εκδοχή της πρότασης.

Οι αρχικές φιλοδοξίες της Επιτροπής, που επικροτήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά την έκδοση της γνωμοδότησης του σε πρώτη ανάγνωση, περιορίστηκαν αισθητά κατά την επανεξέτασή τους από το Συμβούλιο. Στην κοινή θέση διατηρήθηκε ένα μέρος μόνο της αρχικής πρότασης. Συγκεκριμένα αντικαταστάθηκε ο τίτλος της οδηγίας από «οδηγία, σχετικά με την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών» με το νέο τίτλο «οδηγία σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών κατά θαλάσσιων αξιώσεων». Περαιτέρω καταργήθηκε η υποχρέωση κύρωσης της LLMC του 1996, ενώ τα κράτη - μέλη ανέλαβαν με παράλληλη δήλωσή τους, την υποχρέωση να την κυρώσουν το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2012 (από κοινού με τις άλλες συναφείς συμβάσεις). Επίσης καταργήθηκε η ενσωμάτωση της Συνθήκης στο κοινοτικό Δίκαιο, ενώ καταργήθηκαν τόσο ο έλεγχος σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με την πραγματική υπόσταση της ασφαλιστικής κάλυψης όσο και η υποχρεωτική αναγγελία της ύπαρξης του πιστοποιητικού ασφάλισης, κατά την είσοδο σε θαλάσσιες περιοχές, που υπόκεινται στη δικαιοδοσία των κρατών - μελών. Συναφώς καταργήθηκαν και οι άμεσες αξιώσεις, που στρέφονται κατά του ασφαλιστή, ενώ διατηρήθηκαν σε ισχύ η υποχρέωση, για όλα τα σκάφη που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους (σε όλο τον κόσμο) και για όλα τα σκάφη, που εισέρχονται σε θαλάσσια περιοχή, που υπόκειται στη δικαιοδοσία ενός κράτους - μέλους, να διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη, η οποία αντιστοιχεί στα ανώτατα όρια που καθορίζονται στην LLMC του 1996. Η εν λόγω ασφαλιστική

κάλυψη θα αποδεικνύεται με την προσκόμιση του αντίστοιχου πιστοποιητικού ασφάλισης, το οποίο θα εκδίδεται από εμπορικό οργανισμό, η ύπαρξη δε του εν λόγω πιστοποιητικού θα δύναται να ελεγχθεί με τη διενέργεια επιθεώρησης βάσει των διατάξεων της οδηγίας σχετικά με τον έλεγχο, που διενεργείται από το κράτος του λιμένα, ενώ σε περίπτωση έλλειψης του (πιστοποιητικού), το σκάφος θα δύναται να τεθεί υπό κράτηση ή ακόμα και να αποβληθεί, με την επιφύλαξη των χρηματοοικονομικών κυρώσεων που αποφασίζει να επιβάλει κάθε κράτος - μέλος. Τέλος τονίζεται στην κοινή θέση, ότι η ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας μετατίθεται στην 1η Ιανουαρίου 2012, ημερομηνία κατά την οποία τα κράτη μέλη δεσμεύονται (μέσω της δήλωσης τους, που μνημονεύθηκε προηγουμένως), να προχωρήσουν στην κύρωση της LLMC του 1996.

Παρά τις διαγραφές που έγιναν από το Συμβούλιο, στην κοινή θέση διατηρούνται τα ουσιαστικά στοιχεία. Σημαντικό είναι ότι με την οδηγία θεσπίζεται για όλα τα σκάφη η υποχρεωτική ασφάλιση, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, με κριτήριο το ύψος των ορίων που καθορίζονται στην LLMC του 1996, στην οποία το θεσπιζόμενο ύψος είναι τριπλάσιο από το προβλεπόμενο στην προηγούμενη Σύμβαση (1976).

Περαιτέρω με τη «Σύμβαση αστικής ευθύνης για τις ζημίες που προκαλούνται από τη ρύπανση των καυσίμων δεξαμενής πλοίων», 2001 (τη σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων)¹⁴² και όσον αφορά την πρόκληση ρύπανσης από πετρελαιοειδή, προβλέπεται ότι ο καταχωρημένος στα νηολόγια πλοιοκτήτης ενός σκάφους εκτοπίσματος άνω των 1.000 κόρων, υποχρεούται, όπως διατηρεί την ασφαλιστική του κάλυψη. Οι ρυθμίσεις της ανωτέρω Σύμβασης σχετικά με το δικαίωμα της άμεσης άσκησης αγωγής επιτρέπουν την απευθείας προβολή των αξιώσεων καταβολής αποζημιώσεων για την προκληθείσα από ρύπανση ζημία κατά του ασφαλιστή. Τα όρια οικονομικής ευθύνης του υπεύθυνου μέρους καθορίζονται σε συνάρτηση με το εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς

¹⁴² Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου με την οποία εξουσιοδοτούνται τα κράτη μέλη να υπογράψουν και να επικυρώσουν προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας τη σύμβαση αστικής ευθύνης για τις ζημίες που προκαλούνται από τη ρύπανση των καυσίμων δεξαμενής πλοίων, 2001 (τη σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων) /* COM/2001/0675 τελικό - CNS 2001/0271, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. 051 E της 26/02/2002 σ. 0371 - 0371

περιορισμού της ευθύνης, ήτοι εν προκειμένω σύμφωνα με τη ΔΣ 1969, ενώ η ευθύνη δεν επιτρέπεται να υπερβεί ποσό υπολογιζόμενο με βάση τη σύμβαση περιορισμού της ευθύνης από θαλάσσιες αξιώσεις του 1976, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί. Η σύμβαση των καυσίμων στις δεξαμενές των πλοίων τίθεται σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία 18 κράτη, συμπεριλαμβανομένων πέντε κύριων κρατών σημαίας, την έχουν κυρώσει ή έχουν προσχωρήσει σε αυτήν. Ευθυγραμμιζόμενη με την προγενέστερη πρακτική των συμβάσεων καθορισμού ευθύνης του ΔΟΝ, η σύμβαση καυσίμων δεξαμενής παραμένει ανοικτή σε επικύρωση μόνο από κράτη (άρθρο 12).

Η ανωτέρω Σύμβαση - που εδράζεται στο μοντέλο του πρωτοκόλλου της Δ.Σ. CLC '92 - καλύπτει ζημίες ρύπανσης από καύσιμα πλοίων. Ειδικότερα αφορά στη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από κάθε υδρογονανθρακούχο ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανόμενου του λιπαντικού ελαίου, το οποίο χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ή την πρόωση των πλοίων, καθώς και κάθε κατάλοιπο του πετρελαίου ή του λιπαντικού αυτού ελαίου.

Σύμφωνα με το αρ. 3 της Σύμβασης, ο εφοπλιστής κατά το χρόνο επέλευσης ενός περιστατικού ευθύνεται για τη ζημία από ρύπανση που προκαλείται από κάθε τύπο πετρελαίου κίνησης που μεταφέρεται με το πλοίο, ή προέρχεται από αυτό υπό την προϋπόθεση ότι, αν το περιστατικό αποτελείται από σειρά συμβάντων που έχουν την ίδια προέλευση, αυτός θα φέρει ευθύνη κατά το χρόνο επέλευσης του πρώτου από τα παραπάνω συμβάντα (αρ. 3 της Σύμβασης). Φρονώ ωστόσο ότι τα ισχύοντα για την ευθύνη του εφοπλιστή πρέπει να ισχύσουν και για τον πλοιοκτήτη, δεδομένου ότι και ο πλοιοκτήτης είναι φορέας της θαλάσσιας επιχειρηματικότητας και εκμετάλλευσης του πλοίου. Άλλωστε στο στ. 3 του αρ. 1 ορίζεται, ότι «εφοπλιστής είναι ο κύριος του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου και του πλοιοκτήτη, του κατά παραχώρηση (bareboat) ναυλωτή, του διαχειριζόμενου ή εκμεταλλευόμενου το πλοίο πρόσωπου».

Περαιτέρω σύμφωνα με το αρ. 2 η Σύμβαση εφαρμόζεται α) σε περιπτώσεις ζημιών από ρύπανση που προκαλείται, i) στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων, Κράτους - Μέλους της Σύμβασης, ii) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (Α.Ο.Ζ) ενός Κράτους - Μέλους, την

οποία έχει συστήσει σύμφωνα με τους κανόνες της σύμβασης για το Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας, iii) σε περίπτωση που ένα Κράτος - Μέλος δεν έχει συστήσει A.O.Z, (εφαρμόζεται η εν λόγω Σύμβαση) στην προσκείμενη περιοχή που εκτείνεται πέραν των χωρικών υδάτων του Κράτους αυτού, την οποία (προσκείμενη περιοχή) έχει καθορίσει σύμφωνα με το Διεθνές δίκαιο, συνορεύει με αυτά (τα χωρικά ύδατα) και δεν εκτείνεται πέραν των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης, από τις οποίες μετράται το εύρος των χωρικών υδάτων και β) σε προληπτικά μέτρα, οπουδήποτε κι αν λαμβάνονται αυτά, για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση των εν λόγω ζημιών.

Στο αρ. 4 δε ορίζεται ότι η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται α) σε ζημία από ρύπανση όπως αυτή ορίζεται στη Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη (C.L.C 1969/1992), ανεξάρτητα αν για μια τέτοια ζημία οφείλεται ή όχι αποζημίωση σύμφωνα με την παραπάνω Σύμβαση και β) σε πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού ή άλλα πλοία, η κυριότητα ή η εκμετάλλευση των οποίων ανήκει σε Κράτος και τα οποία χρησιμοποιούνται κατά το χρόνο αυτό μόνο σε μη εμπορική κρατική υπηρεσία. Σημειώνεται ότι ένα Κράτος - Μέλος δύναται να εφαρμόσει τις διατάξεις της Σύμβασης στα πολεμικά του πλοία ή στα άλλα περιγραφόμενα στην παράγραφο 2 σκάφη του, υποχρεούται ωστόσο να γνωστοποιεί το εν λόγω γεγονός στο γενικό γραμματέα, προσδιορίζοντας και τους όρους αυτής της εφαρμογής.

Ως προς το ζήτημα του περιορισμού της ευθύνης το αρ. 6 ορίζει ότι η Σύμβαση δεν θίγει το δικαίωμα του εφοπλιστή - με αυτόν δε όπως σημειώθηκε - εξομοιούται και ο πλοιοκτήτης - και του προσώπου ή των προσώπων που παρέχουν ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια να περιορίζουν την ευθύνη τους δυνάμει οποιουδήποτε εφαρμοστέου εθνικού ή διεθνούς καθεστώτος, όπως της σύμβασης της 19ης Νοεμβρίου 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει (N.1923/1991) (Α' 13) και τη ΔΣ για την αστική ευθύνη εκ ζημιών από ρύπανση πετρελαίου του 1969. Συναφώς πρέπει να σημειωθεί, ότι καμία απαίτηση αποζημίωσης για ζημία από ρύπανση δεν μπορεί να εγερθεί κατά του πλοιοκτήτη κατά τρόπο άλλο από αυτό που προβλέπει

η παρούσα σύμβαση (αρ. 3 παρ. 5). Το δικαίωμα δε προσφυγής του πλοιοκτήτη υπάρχει ανεξάρτητα από την παρούσα σύμβαση (αρ. 3 παρ. 6)¹⁴³.

Περαιτέρω στο αρ. 5 της Σύμβασης ορίζεται ότι, όταν συμβεί περιστατικό στο οποίο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα πλοία (π.χ. σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων) και προκληθεί εξ αυτού ζημία από ρύπανση, οι εφοπλιστές/πλοιοκτήτες όλων των εμπλεκόμενων πλοίων, εκτός αν εξαιρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις

¹⁴³ Συναφώς στην εν λόγω Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (Δ.Σ. BUNKERS 2001), ορίζεται ότι ο κύριος του πλοίου, που είναι νηολογημένο σε Κράτος – Μέλος και έχει ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1000 τόνους (σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για την καταμέτρηση), υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια όπως εγγύηση τράπεζας ή συναφούς χρηματοπιστωτικού ιδρύματος, για την κάλυψη της ευθύνης του για ζημία από ρύπανση. Η ασφαλιστική κάλυψη αποδεικνύεται από πιστοποιητικό το οποίο πιστοποιεί ότι ασφάλιση ή άλλη χρηματική εγγύηση βρίσκεται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω Σύμβασης και του Ν. 3393/2005 και εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του Κράτους - Μέλους, αφού αυτή αποφανθεί ότι ισχύουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου (3.4). Σε σχέση με το νηολογημένο σε Κράτος - Μέλος πλοίο, αυτό το πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή νηολόγησης του πλοίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με το αρ. 3 του Ν. 3393/2005, με το ανωτέρω Πιστοποιητικό πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε πλοίο υπό Ελληνική και ξένη σημαία, ολικής χωρητικότητας πάνω από 1.000 τόνους όταν βρίσκεται εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων, Ελληνικών λιμανιών, όρμων και αγκυροβολίων. Πιστοποιητικά που εκδόθηκαν από ένα Κράτος - Μέλος, θα γίνονται αποδεκτά από άλλα Κράτη - Μέλη της Σύμβασης και θα θεωρούνται ότι έχουν την ίδια ισχύ με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται ή επικυρώνονται από την ίδια Αρχή του Κράτους - Μέλους, ακόμη και αν εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν για πλοίο που δεν είναι νηολογημένο σε Κ-Μ, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 9 του άρθρου 7 του κυρωτικού νόμου της Σύμβασης. Ο κατάπλους σε Ελληνικά λιμάνια, όρμους και αγκυροβόλια δεν επιτρέπεται σε κανένα (υπόχρεο) πλοίο που δεν φέρει σε ισχύ πιστοποιητικό κάλυψης αστικής ευθύνης για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης. Περαιτέρω δεν επιτρέπεται ο κατάπλους - απόπλους σε/από Ελληνικά λιμάνια, όρμους και αγκυροβόλια σε κανένα (υπόχρεο) πλοίο, υπό σημαία Κράτους μη Μέρους της Σύμβασης, χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό το οποίο να έχει εκδοθεί από Κράτος - Μέλος της Σύμβασης σύμφωνα με τις ειδικότερες οδηγίες της Αρμόδιας Αρχής του κράτους της Σημαίας που φέρει το πλοίο (Flag State). Τέλος προβλέπονται και κυρώσεις, σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του Ν. 3393/2005. Ειδικότερα και με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 13 και 14 του Ν. 743/1977 (Α' 319), όπως κωδικοποιήθηκαν με το Π.Δ 55/1995 «Προστασία Θαλασσιού Περιβάλλοντος» επιβάλλεται στους παραβάτες πλοίαρχους του Ν. 3393/2005, που δεν διαθέτουν ή δεν επιδεικνύουν το προβλεπόμενο πιστοποιητικό (σύμφωνα με το άρθρο 6), μετά από αιτιολογημένη απόφαση της Αρχής, (παρ.3.5 της παρούσας) πρόστιμο από 60 Ευρώ έως 30.000 Ευρώ, ανεξάρτητα αν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη από άλλες διατάξεις. Η Αρχή δύναται, από τότε που θα κοινοποιηθεί η απόφαση επιβολής προστίμου στον παραβάτη, να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου μέχρι καταβολής του προστίμου ή κατάθεσης ισόποσης με το πρόστιμο, τραπεζικής εγγυητικής επιστολής. Κατά της απόφασης επιβολής προστίμου και των ως άνω κυρώσεων, επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας (Ν. 2217/1999) (Α' 97). Συναφώς ορίζεται ότι η ασκηθείσα προσφυγή δεν έχει ανασταλτικό χαρακτήρα.

του άρθρου 3 παρ. 3, ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον για όλη τη ζημία που δεν είναι εύλογα διαιρετή.

Ο πλοιοκτήτης δεν φέρει ευθύνη για ζημία από ρύπανση αν αποδείξει ότι, α) η ζημία ήταν αποτέλεσμα πράξης πολέμου, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου με εξαιρετικό, αναπόφευκτο και ακαταμάχητο χαρακτήρα, β) η ζημία προκλήθηκε εξολοκλήρου από πράξη ή παράληψη τρίτου, η οποία τελέσθηκε με πρόθεση πρόκλησης ζημιάς και γ) η ζημία προκλήθηκε εξ' ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη οποιασδήποτε κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για την συντήρηση των φανών, φάρων ή άλλων βοηθημάτων ναυσιπλοΐας κατά την άσκηση της λειτουργίας αυτής. Περαιτέρω, αν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι η ζημία από ρύπανση προκλήθηκε εν όλω ή εν μέρει από πράξη ή παράλειψη του ζημιωθέντος προσώπου, το οποίο ενήργησε με πρόθεση πρόκλησης ζημιάς ή από αμέλεια, τότε ο πλοιοκτήτης δύναται να απαλλαγεί ολικώς ή μερικώς της ευθύνης του έναντι του προσώπου αυτού.

Στο αρ. 7 τέλος προβλέπεται η υποχρεωτική ασφάλιση ή η χρηματική ασφάλεια. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη ο εφοπλιστής πλοίου νηολογημένου σε συμβαλλόμενο κράτος και ολικής χωρητικότητας άνω των 1000 κόρων, υποχρεούται να διατηρεί σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια όπως π.χ. εγγύηση Τράπεζας ή ανάλογου χρηματοπιστωτικού ιδρύματος, για να καλύπτει την αστική του ευθύνη για ζημία από ρύπανση, και δη για ποσό ίσο προς τα όρια ευθύνης σύμφωνα με το οικείο εθνικό ή διεθνές καθεστώς περιορισμού, και εν πάση περιπτώσει όχι μεγαλύτερο από ποσό, υπολογισμένο σύμφωνα με τη σύμβαση της 19ης Νοεμβρίου 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης λόγω ναυτιλιακών απαιτήσεων, όπως έχει τροποποιηθεί.

Επίλογος

Η παρούσα εργασία ανέδειξε την προβληματική του καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης των ζημιωθέντων από τις θαλάσσιες μεταφορές. Αφορμή για τη θέσπιση του εν λόγω καθεστώτος ήταν οι ιδιαίτεροι και απρόβλεπτοι κίνδυνοι, που συνυφαίνονται με τη θαλάσσια αποστολή και την εκμετάλλευση του πλοίου. Ρυθμίσεις για τον περιορισμό της ευθύνης προβλέπουν τόσο διεθνείς Συμβάσεις (ενδεικτικά αναφέρω τη ΔΣ του Λονδίνου του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, τη ΔΣ του 1969 για την αστική ευθύνη στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από ρύπανση πετρελαίου, τη ΔΣ του 1910 για την ευθύνη στην περίπτωση συγκρούσεως πλοίων, τη ΔΣ του 2001 για την Αστική Ευθύνη για ζημία από ρύπανση πετρελαίου κίνησης), όσο και οι διατάξεις 84 επ. του ΚΙΝΔ. Οι διεθνείς Συμβάσεις υπερτερούν βέβαια σύμφωνα με το 28 παρ. 1 του Σ των αντίστοιχων εθνικών ρυθμίσεων, οι τελευταίες δε εφαρμόζονται - ως σημειώθηκε αναλυτικά στην παρούσα - σε περιπτώσεις, οι οποίες δεν καταλαμβάνονται από τη ρυθμιστική ενέργεια των διεθνών Συμβάσεων.

Σημαντική καινοτομία της ΔΣ του Λονδίνου του 1976 - η οποία εισάγει γενικό περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη - είναι ότι αύξησε σημαντικά τα όρια του περιορισμού της ευθύνης και αποσυνέδεσε το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης από το θαλάσσιο επιχειρηματία, συνδέοντάς το με τις ναυτικές απαιτήσεις. Παράλληλα αύξησε τον αριθμό των υποκείμενων σε περιορισμό απαιτήσεων και μάλιστα ανεξάρτητα από το αν αυτές προέρχονται από παράβαση συμβατικών ή εξωσυμβατικών υποχρεώσεων. Η σημαντική διεύρυνση του κύκλου των προσώπων άλλωστε, που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους και η αναγνώριση του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης και στα πρόσωπα εκείνα, για πράξεις ή παραλείψεις των οποίων ευθύνεται ο πλοιοκτήτης ή ο θαλάσσιος αρωγός, κατέστησαν δικαιότερο το σύστημα περιορισμού της ευθύνης.

Οι ως άνω καινοτομίες εισήγαγαν νέα θεσμική βάση στο καθεστώς (περιορισμού) της ευθύνης και αποζημίωσης, η οποία δε στηρίζεται πλέον στη έννοια της θαλάσσιας περιουσίας, αλλά στη θεωρία των θαλάσσιων κινδύνων και των εξ' αυτών απορρευσών απαιτήσεων.

Η εν λόγω μελέτη ανέδειξε περαιτέρω τις πολύπλοκες και ασαφείς κάποτε διατυπώσεις του εν λόγω θεσμού, τόσο στην περίπτωση απώλειας ή ζημιών φορτίου, όσο και στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από ρύπανση με πετρελαιοειδή. Ειδικότερα ασάφεια και σύγχυση ως προς την ασφάλεια του δικαίου δημιουργούν οι διατάξεις των αρ. 2 παρ. 1 (α) τελευταία διάζευξη και του αρ. 3 στ. ε' διάζευξη β'. Ειδικότερα η διάταξη του αρ. 2 παρ. 1 (α) τελευταία διάζευξη ορίζει ότι σε περιορισμό υπόκεινται απαιτήσεις, που συνέβησαν πάνω στο πλοίο ή σε άμεση σχέση με την εκμετάλλευση του πλοίου ή με επιχειρήσεις επιθαλάσσιας αρωγής, ενώ στο αρ. 3 στ. ε' διάζευξη β' προβλέπεται ότι εξαιρούνται του περιορισμού, απαιτήσεις, εκείνου, που παρέχει υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής, και του οποίου τα καθήκοντά συνδέονται με το πλοίο ή την επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής. Οι δύο ως άνω διατάξεις είναι αντιφατικές, καθώς η μία προβλέπει την υπαγωγή της απαίτησης στον περιορισμό της ευθύνης, η άλλη την εξαίρεσή της, τούτο δε θα δημιουργούσε σύγχυση ως προς το εφαρμοστέο δίκαιο και θα καθιστούσε αμφίβολη τη ρυθμιστική επάρκεια των εν λόγω διατάξεων. Φρονώ ότι σε αυτή την περίπτωση πρέπει σύμφωνα με το αρ. 20 της ΔΣ 1976 να αναθεωρηθούν ή τροποποιηθούν οι σχετικές διατάξεις, ώστε να είναι σαφές αν οι εν λόγω απαιτήσεις υπόκεινται σε περιορισμό ή εξαιρούνται

αυτού. Η αναγκαία αναθεώρηση ή τροποποίηση των αντιφατικών και αμφίσημων διατάξεων της ΔΣ του Λονδίνου του 1976 καθίσταται αναγκαία, προκειμένου να αποφευχθεί η δυσκολία κατανόησης, εφαρμογής και επίλυσης των διαφορών/νομικών ζητημάτων, ώστε να επιτευχθεί διεθνής δικαϊκή ομοιομορφία και ασφάλεια δικαίου.

Περαιτέρω η παρούσα μελέτη (β' σκέλος) έθεσε την προβληματική του (ειδικού) περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από ρύπανση με πετρέλαιο. Η εν λόγω Σύμβαση τροποποιήθηκε το 1992 και το 2000 ως προς τα ανώτατα όρια ευθύνης, ενώ - μετά και το ναυάγιο του Prestige - ήτοι το 2003, υιοθετήθηκε το σχετικό πρωτόκολλο για την ίδρυση συμπληρωματικού, προς τη ΔΣ Κεφαλαίου 1971, κεφαλαίου για τη ζημία από πετρελαϊκή ρύπανση.

Ειδικά ως προς τη ΔΣ 1969 - και εκτός της εγγυητικής ευθύνης του ασφαλιστή ως προς την κάλυψη των ζημιών από ρύπανση πετρελαίου - τη δυνατότητα αποζημίωσης των θυμάτων από τις προαναφερόμενες ζημίες, προβλέπει και η ΔΣ Κεφαλαίου 1971 με την παρέμβαση του Διεθνούς κεφαλαίου για την αποκατάσταση αυτών (ζημιών), σε περιπτώσεις, που λόγω εξαιρούμενων κινδύνων, τόσο ο κύριος του πλοίου, όσο και ο ασφαλιστής απαλλάσσονται της ευθύνης τους. Στόχος της ΔΣ Κεφαλαίου 1971 είναι η κάλυψη της αποζημίωσης ως προς το υπερβάλλον μετά τον γενόμενο περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη.

Ιδιαίτερη μνεία ως προς το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης στην περίπτωση πρόκλησης ζημιών από ρύπανση πετρελαίου, πρέπει να γίνει ως προς το τροποποιητικό πρωτόκολλο του 2003, το οποίο υιοθετήθηκε για την ίδρυση συμπληρωματικού προς τη ΔΣ Κεφαλαίου 1971, κεφαλαίου για την κάλυψη ζημιών από ρύπανση πετρελαίου. Ως λόγος που «επέβαλλε» τη θέσπιση του ως άνω συμπληρωματικού κεφαλαίου για τη ζημία από πετρελαϊκή ρύπανση είναι η προσπάθεια κατανομής του κόστους των κινδύνων μεταφοράς. Δεδομένου δε ότι οι κίνδυνοι διαρροής πετρελαίου αυξάνονται κατά την προς όφελος των εισαγωγέων, μεταφορά τους, υιοθετήθηκε η άποψη, ότι ένα μερίδιο της ευθύνης πρέπει να βαρύνει και εκείνους προς όφελος των οποίων γίνεται η μεταφορά. Και

συνεπώς αυτή (ευθύνη) πρέπει να κατανέμεται αναλόγως και μεταξύ των κυρίων των φορτίων¹⁴⁴.

Οι διατάξεις των δύο ως άνω διεθνών Συμβάσεων, που αποτέλεσαν αντικείμενο της παρούσης, ρυθμίζουν -παρεκτός των δικαιούμενων να περιορίσουν την ευθύνη τους προσώπων- κατά τον ίδιο τρόπο το ζήτημα του περιορισμού της ευθύνης (απαιτήσεις, υπαιτιότητα, βάρος απόδειξης). Το γεγονός δε ότι και στις δύο διεθνείς Συμβάσεις, όπως αυτές τροποποιήθηκαν (το 1996 και το 1992, 2000 αντίστοιχα) αυξήθηκαν τα (ποσοτικά) όρια ευθύνης, καθιστά το σύστημα (περιορισμού) της ευθύνης και αποζημίωσης δικαιότερο.

Στο χώρο του κοινοτικού δικαίου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσε - όπως προαναφέρθηκε - πρόταση οδηγίας για την αστική ευθύνη και τις χρηματοοικονομικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών. Στόχος της πρότασης, που υποβλήθηκε στο πλαίσιο της τρίτης δέσμης μέτρων υπέρ της θαλάσσιας ασφάλειας ήταν να εξασφαλιστεί η ύπαρξη ενός ελάχιστου πλέγματος κοινών κανόνων για όλα τα κράτη - μέλη στα θέματα της αστικής ευθύνης και ασφάλισης των πλοιοκτητών και να καθοριστούν επί της ουσίας οι κανόνες, που επιβαρύνουν με ευρύτερες ευθύνες τους φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων και εγγυώνται την δίκαια αποκατάσταση των ζημιών.

Η εν λόγω πρόταση περιλαμβάνει την επικύρωση από όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) για τον περιορισμό της ευθύνης των πλοιοκτητών, με τη διατύπωση του τροποποιημένου πρωτοκόλλου του 1996 («Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims» (εφεξής «LLMC 1996»). Η τροποποίηση αυτή επέφερε σημαντικές αλλαγές ως προς τα ποσοτικά όρια της ευθύνης¹⁴⁵. Επίσης ιδιαίτερα σημαντική είναι και η πρόταση της LLMC 1996 για την καθιέρωση ενός συστήματος υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης για τους πλοιοκτήτες. Δικαιολογητικός λόγος της εν λόγω πρότασης είναι η διευκόλυνση της ασφαλιστικής κάλυψης των

¹⁴⁴ Βλ. αναλυτικά στον Σαμιώτη Γ., «Η καθιέρωση της αντικειμενικής ευθύνης ως βασικού εργαλείου πολιτικής αντιρρύπανσης στο διεθνές και εσωτερικό δίκαιο», Θαλάσσια ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων, 5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 151 (164) και Ε. Κωνσταντινίδη, ο συνολικός περιορισμός της ευθύνης, 2009, σελ. 66 επ.

¹⁴⁵ Για τις τροποποιήσεις, που επέφερε το τροποποιητικό πρωτόκολλο του 1976, δεξ αναλυτικά στον Ε. Κωνσταντινίδη, ο συνολικός περιορισμός της ευθύνης, 2009, σελ. 380, 383 επ.

θαλάσσιων κινδύνων. Ο εν λόγω θεσμός διευκολύνει την ίση κατανομή των κινδύνων και του κόστους της ασφαλιστικής κάλυψης των θαλάσσιων ατυχημάτων σε συνδυασμό με την αναγκαστικά περιορισμένη δυνατότητα της ασφαλιστικής αγοράς να παρέχει την απαιτούμενη ασφαλιστική κάλυψη σε λογικό κόστος για τον πλοιοκτήτη και κέρδος για τον ασφαλιστή¹⁴⁶. Η πρακτική σπουδαιότητα της σκοπούμενης ρύθμισης έγκειται στο ότι τόσο ο ασφαλιζόμενος (συνήθως ο πλοιοκτήτης), όσο και ο ασφαλιστής του γνωρίζουν εκ των προτέρων το ανώτατο ύψος ευθύνης τους σε περίπτωση θαλασσίου συμβεβηκότος και συνακόλουθα το μέγεθος της υποχρέωσης τους προς αποζημίωση¹⁴⁷.

Το πρόβλημα κατανόησης και εφαρμογής των (ειδικών) και πολύπλοκων ρυθμίσεων των διεθνών συνθηκών επιτείνεται - σε υποθέσεις με στοιχεία αλλοδαπότητας - και από τις διατάξεις του εσωτερικού δικαίου, όπου αυτές σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες εφαρμόζονται (στην περίπτωση της ΔΣ 1976, αρ.10 παρ. 3). Σε αυτές τις περιπτώσεις το εσωτερικό δίκαιο καλείται να ρυθμίσει συμπληρωματικά έννομες σχέσεις. Αν και οι ρυθμίσεις των εξετασθέντων διεθνών Συνθηκών δεν είναι πλήρεις, ωστόσο προσφέρουν επαρκές νομοθετικό έρεισμα στον ερμηνευτή και εφαρμοστή του δικαίου, ώστε λαμβάνοντας υπόψη και τις επιταγές του συνεφαρμοστέου εσωτερικού δικαίου να αχθεί σε ερμηνευτικές λύσεις, που εξασφαλίζουν εξ' επόμεως τόσο ουσιαστικού, όσο και δικονομικού δικαίου διεθνή δικαϊκή ομοιομορφία ως προς το θέμα του περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις.

¹⁴⁶ Του ιδίου, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σε. 277 επ.», βλ. επίσης Κιάντου – Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο, 2003, σε. 336 επ.

¹⁴⁷ Του ιδίου, «Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά τη Διεθνή Σύμβαση του 1976 του Λονδίνου, 4^ο Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σε. 277 επ.».

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ