

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΠΤΩΧΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:
ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
ΔΑΝΕΙΣΤΕΣ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ HANJIN
SHIPPING CO, LTD.**

Άννα Κηρύκου

Διπλωματική Εργασία

**που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης
στην Ναυτιλία**

Πειραιάς

Οκτώβριος 2019

Δήλωση Αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Τριμελής Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν: - Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων) – Γεώργιος Βλάχος – Σωτήρης Θεοδωρόπουλος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Στην οικογένειά μου

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστίες αποδίδονται στον επιβλέποντα την παρούσα εργασία, τον Καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς, κο. Γεώργιο Σαμιώτη, για τη συνεργασία και την καθοδήγηση που παρείχε κατά την εκπόνηση της παρούσας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η πτώχευση ναυτιλιακής επιχείρησης και όλα τα γεγονότα που συνεπιφέρει στους κόλπους της ίδιας της επιχείρησης αλλά και στους συμβαλλόμενους με την τελευταία. Προκειμένου να δικαιολογηθεί η ξεχωριστή μελέτη της πτώχευσης συγκεκριμένα της ναυτιλιακής επιχείρησης, αναλύεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας του ναυτικού δικαίου, το οποίο στηρίζει την ικανοποίηση των ναυτικών απαιτήσεων σε αυτόνομους μηχανισμούς που εντέλει έρχονται σε σύγκρουση με το πτωχευτικό δίκαιο. Η παρούσα εργασία εστιάζει κυρίως στην προστασία των ναυτικών δανειστών, στον καθορισμό των δικαιωμάτων και της σειράς προτεραιότητας των δανειστών, ειδικά στην περίπτωση της διασυνοριακής πτώχευσης η οποία αποτέλεσε αντικείμενο νομικού ενδιαφέροντος τα τελευταία χρόνια, λόγω του διεθνοποιημένου χαρακτήρα της ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά και λόγω ενός σημαντικού γεγονότος που τράνταξε τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα: της υπαγωγής σε πτωχευτική διαδικασία της Hanjin Shipping Co.Ltd, της μεγαλύτερης κορεάτικης εταιρείας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τον Αύγουστο του 2016. Θα επιχειρηθεί, λοιπόν, η ανάλυση της συγκεκριμένης περίπτωσης πτώχευσης, η οποία προκάλεσε μία σειρά δισεπίλυτων προβλημάτων, παραδείγματος χάριν, αναφορικά με τον καθορισμό της δικαιοδοσίας για τη διεκδίκηση των εμπράγματων ναυτικών απαιτήσεων. Τέλος, με βάση τα ανωτέρω, θα γίνει μία προσπάθεια να δοθεί απάντηση στο ερώτημα πώς μπορούν να προστατευτούν πιστωτές που συμβάλλονται με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ούτως ώστε να αποφευχθούν παρόμοια περιστατικά στο μέλλον.

Λέξεις κλειδιά: πτώχευση, ναυτικά προνόμια, Hanjin, ναυτικοί πιστωτές, Πρότυπος Νόμος UNCITRAL

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the insolvency of the shipping company and of all the subsequences of the bankruptcy both for the company and to the parties entering into contracts with the company. In order to justify the separate study of the bankruptcy of the shipping company specifically, the analysis focuses on the special conditions of maritime law, according to which the enforcement of maritime claims is based on autonomous mechanisms that eventually conflict with insolvency law. This study focuses on the protection of maritime creditors, the determination of their rights and their ranking, especially in the case of cross-border insolvency, which has been the center of legal interest the past few years, due to the internationalization of the shipping company, but also triggered by an important event that shook the international shipping community: the filing for bankruptcy of Hanjin Shipping Co. Ltd., Korea's largest container carrier in August 2016. We will then attempt to analyze this particular case of bankruptcy, which led to a number of unresolved problems; for example, in relation to the determination of the jurisdiction regarding the enforcement of maritime claims. Finally, we will make an attempt to answer the question of how creditors contractually connected with shipping companies can be protected, in order to avoid similar incidents in the future.

Key words: insolvency, maritime liens, Hanjin, maritime creditors, UNCITRAL law

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
α. Αντικείμενο εργασίας.....	10
β. Μεθοδολογία.....	10
γ. Διάρθρωση της ύλης.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΤΩΧΕΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΠΤΩΧΕΥΣΗΣ	11
1. Πρότυπος Νόμος UNCITRAL για τη Διασυνοριακή Αφερεγγυότητα.....	11
1.1. Δομικά χαρακτηριστικά.....	11
1.2. Δικαίωμα πρόσβασης.....	13
1.2.1. Του αλλοδαπού συνδίκου.....	13
1.2.2. Των αλλοδαπών δανειστών.....	14
1.3. Αναγνώριση αλλοδαπών διαδικασιών.....	15
1.3.1. Κριτήρια αναγνώρισης.....	15
1.3.2. Συνέπειες αναγνώρισης.....	15
1.4. Συντονισμός διαδικασιών.....	16
1.4.1. Συνεργασία ημεδαπών και αλλοδαπών οργάνων.....	17
1.4.2. Συντονισμός αποτελεσμάτων συντρεχουσών διαδικασιών.....	17
1.5. Το αμερικανικό παράδειγμα ενσωμάτωσης: US Chapter 15.....	17

2. Ενωσιακό Δίκαιο – Κανονισμός 1346/2000 για τις ενωσιακές διαδικασίες αφερεγγυότητας.....	18
2.1. Διεθνής και ενωσιακή πτώχευση – βασικές διαφορές.....	18
2.1.1. Ως προς το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής.....	18
2.1.2. Ως προς το βαθμό ρύθμισης.....	20
3. Συνέπειες – Επιπτώσεις.....	20
3.1. Άνευ ετέρου αναγνώριση.....	20
3.2. Ενιαίος κανόνας σύγκρουσης.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ – ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΑΝΕΙΣΤΩΝ...22	
1. Ναυτικό Προνόμιο.....	23
1.1. Η λογική της πολιτικής των ναυτικών προνομίων.....	24
1.2. Παραδοσιακό Ναυτικό Προνόμιο.....	26
1.2.1. Επισκόπηση.....	26
1.2.2. Εξασφάλιση των Παραδοσιακών Ναυτικών Προνομίων.....	29
1.3. Εξασφαλιστικό δικαίωμα.....	29
1.3.1. Επισκόπηση.....	29
1.3.2. Εξασφάλιση των Εκ του Νόμου Εξασφαλιστικών Δικαιωμάτων.....	32
α. Ηπειρωτικό Δίκαιο.....	32
β. Αγγλικό Δίκαιο.....	34
γ. Αμερικανικό Δίκαιο.....	37
δ. Σύγκρουση Κανόνων Δικαίου.....	38

2. Ναυτική Υποθήκη.....	39
3. Ικανοποίηση των Ναυτικών Απαιτήσεων.....	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ – ΠΤΩΧΕΥΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ – ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ.....	45
1. Ουσιαστικές Αποκλίσεις Ναυτικού και Πτωχευτικού Δικαίου.....	45
1.1. Ναυτική Απαίτηση vs. Πτωχευτική απαίτηση.....	45
1.2. Καθολικότητα πτωχευτικής περιουσίας vs. ειδικότητα ναυτικής περιουσίας.....	48
2. Διασυνοριακή διαδικασία αφερεγγυότητας – Συνέπειες έναρξης για τη ναυτιλιακή επιχείρηση.....	50
2.1. Ο διεθνής χαρακτήρας της σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης.....	50
α) Διεθνικότητα.....	51
β) Οργανωτική Δομή.....	51
2.2. Ο διεθνής χαρακτήρας του πτωχευτικού δικαίου.....	52
α) Σύγκριση θεωρίας εδαφικότητας και καθολικότητας. Η θεωρία της σχετικοποιημένης καθολικότητας.....	52
β) Σύγκριση Κανονισμού (ΕΕ) 848/2015- Πρότυπου Νόμου Uncitral.....	52
2.3. Ειδικά θέματα αφερεγγυότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης.....	53
2.3.1. Δικαίωμα πρόσβασης του αλλοδαπού συνδίκου και αναγνώριση αλλοδαπής διαδικασίας αφερεγγυότητας.....	54
2.3.2. Ναυτικά προνόμια και διαδικασία αφερεγγυότητας.....	56

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ HANJIN.....	57
A. Η εταιρεία.....	57
A.1. Γενικά στοιχεία.....	57
A.2. Η θέση στην αγορά.....	57
B. Η πτώχευση.....	58
B.1. Το χρονικό της πτώχευσης.....	58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ – ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ	
ΠΤΩΧΕΥΣΗΣ.....	62
A. Αιτίες που οδήγησαν στην πτώχευση.....	62
A.1. Γενικές αιτίες: Ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής οικονομίας.....	62
A.2. Ειδικές αιτίες: Χειρισμοί εταιρείας – Αποφάσεις τρίτων.....	65
A.3. Χρηματοοικονομική πορεία.....	68
B. Ο απόηχος της πτώχευσης.....	68
B.1. Οικονομικές Συνέπειες – Επιδράσεις στην Κορεάτικη Οικονομία.....	68
B.2. Ζητήματα ναυτικών απαιτήσεων και ασφάλισης – Άμεσες συνέπειες.....	70
B.3. Νομικά ζητήματα που ανέκυψαν από την πτώχευση.....	73
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	81
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	82

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

α. Αντικείμενο εργασίας

Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας με τίτλο «Πτώχευση ναυτιλιακής εταιρείας – Ιδιαίτερα ζητήματα ναυτικού δικαίου που επηρεάζουν τους ναυτικούς δανειστές – Η περίπτωση της Hanjin Shipping Co., Ltd» αποτελείται από δύο επιμέρους σκέλη. Το πρώτο αφορά τη νομική διάσταση της πτώχευσης μίας ναυτιλιακής εταιρείας με διεθνή χαρακτηριστικά, ενώ το δεύτερο αναλύει μία πραγματική υπόθεση μελέτης (“*case study*”), ορμώμενη από την πτώχευση της εταιρείας *Hanjin Shipping Co., Ltd* (στο εξής καλούμενη ως *Hanjin*).

β. Μεθοδολογία

Η ανάπτυξη του ζητήματος ακολουθεί την πορεία της ανάπτυξης ενός νομικού συλλογισμού: ξεκινά από το γενικό κανόνα, δηλαδή το νομοθετικό πλαίσιο του πτωχευτικού δικαίου, συνεχίζει με τα ειδικά περιστατικά που αφορούν τις ειδικότερες συνθήκες που επικρατούν όταν κηρύσσεται σε πτώχευση μία ναυτιλιακή εταιρεία, και καταλήγει στην υπαγωγή στα πραγματικά περιστατικά της συγκεκριμένης υπόθεσης μελέτης (*case study*) της ναυτιλιακής εταιρείας *Hanjin Shipping Co., Ltd*).

γ. Διάρθρωση της ύλης

Η ύλη διαρθρώνεται σε δύο μέρη, από τα οποία το πρώτο δομείται σε τέσσερα κεφάλαια και το δεύτερο σε δύο κεφάλαια.

Το **Πρώτο Μέρος** εκθέτει την νομοθετική προσέγγιση της πτώχευσης και ειδικότερα των προνομίων των ναυτικών και αναλύει ειδικά θέματα που ανακύπτουν από την πτώχευση ναυτιλιακής εταιρείας, τα οποία μελετώνται συνδυαστικά. Συγκεκριμένα:

Στο **Πρώτο Κεφάλαιο** γίνεται αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει το πτωχευτικό δίκαιο καθώς και ειδικότερα τη διασυνοριακή πτώχευση.

Στο **Δεύτερο Κεφάλαιο** παρατίθεται ανάλυση των μεθόδων εξασφάλισης των ναυτικών δανειστών, με τους μηχανισμούς των ναυτικών προνομίων, των εξασφαλιστικών δικαιωμάτων και της ναυτικής υποθήκης.

Στο **Τρίτο Κεφάλαιο** εξετάζεται η διαδικασία που ενεργοποιείται με την κήρυξη της ναυτιλιακής εταιρείας σε πτώχευση, καθώς και τα ειδικότερα ζητήματα σύγκρουσης πτωχευτικού και ναυτικού δικαίου.

Το **Δεύτερο μέρος** αποτελεί την υπόθεση μελέτης. Ειδικότερα:

Στο **Τέταρτο Κεφάλαιο** παρουσιάζεται η εταιρεία, και πιο συγκεκριμένα η ιστορία της και η δομή της ενώ επίσης καταγράφεται το ιστορικό της πτώχευσης.

Στο **Πέμπτο Κεφάλαιο** αναλύονται τα αίτια και οι συνέπειες της πτώχευσης της εταιρείας, με τη χρήση θεωρίας αλλά και στατιστικών στοιχείων για την οικονομική κατάσταση της εταιρείας και γενικότερα του κλάδου, ενώ επισημαίνονται οι νομικές προεκτάσεις του θέματος.

Στα **Συμπεράσματα** γίνεται αποτίμηση των αποτελεσμάτων της μελέτης και παρατίθενται τα βασικά συμπεράσματα από την εκπόνηση της παρούσας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΤΩΧΕΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΠΤΩΧΕΥΣΗΣ

1. ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΣ UNCITRAL ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑ (Ν. 3858/2010)

1.1. Δομικά χαρακτηριστικά

Ο Πρότυπος Νόμος της Uncitral (εφεξής Πρότυπος Νόμος ή ΠΝ) αποτελεί μία ρεαλιστική προσπάθεια εγκαθίδρυσης περιορισμένης έκτασης ομοιομορφίας στη διαχείριση περιπτώσεων διεθνούς πτώχευσης. Εκπονήθηκε με πρωτοβουλία της Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο του Διεθνούς Εμπορίου, σε συνεργασία με εμπειρογνώμονες του πτωχευτικού δικαίου και υιοθετήθηκε στη 13^η Σύνοδο της ανωτέρω Επιτροπής την 30^η Μαΐου 1997.

Ήδη από την επιλεγείσα νομική μορφή του υιοθετηθέντος κειμένου, καθίσταται προφανές ότι οι συντάκτες του, έχοντας επίγνωση της μεγάλης απόκλισης των εθνικών πτωχευτικών δικαίων ως προς τους επιδιωκόμενους στόχους και τις νομοθετικές λύσεις, απέρριψαν εξ αρχής την ιδέα μίας διεθνούς σύμβασης με δεσμευτική ισχύ που θα ενοποιούσε ουσιαστικούς κανόνες και αντ' αυτής κατέληξαν στη λύση του πρότυπου νόμου, δηλαδή ενός κειμένου μη δεσμευτικού το οποίο, χωρίς να θεσπίζει δικαιώματα και υποχρεώσεις, παρέχει κατευθύνσεις προς τον εθνικό νομοθέτη για τη σύνταξη ενός εσωτερικού νόμου.

Δεύτερη ένδειξη ρεαλισμού αποτελεί το ίδιο το περιεχόμενο του Πρότυπου Νόμου. Ο νόμος αυτός δεν επιδιώκει να ενοποιήσει τους ουσιαστικούς κανόνες της πτώχευσης, αλλά περιορίζεται σε μία αμιγώς δικονομική προσέγγιση¹. Η προσέγγιση αυτή εστιάζει κυρίως στους όρους και τις συνέπειες αναγνώρισης αλλοδαπών διαδικασιών ενώ το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας δεν αντιμετωπίζεται παρά μόνο ως κριτήριο αναγνώρισης της αλλοδαπής διαδικασίας και το ζήτημα του εφαρμοστέου δικαίου δεν τίθεται καν. Περαιτέρω, η αναγνώριση της αλλοδαπής διαδικασίας δεν συνεπάγεται την «εισαγωγή» στην έννομη τάξη υποδοχής, των συνεπειών που προβλέπει η αλλοδαπή έννομη τάξη, επιφέρει όμως συγκεκριμένες δικονομικού χαρακτήρα συνέπειες, είτε αυτομάτων είτε δυνητικώς, κατόπιν

¹ *M.T. Cronin*, UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency: Procedural Approach to a Substantive Problem. *J. Corp. L.* 1999, 709, *J. Pottow*, Procedural Incrementalism: A Model for International Bankruptcy, 45 *VA J. Int'l L.* 2005, 935.

δικαστικής απόφασης. Ο κεντρικός πυρήνας της αναγνώρισης αποτελείται από δύο βασικούς πυλώνες, την 1) εξασφάλιση του δικαιώματος πρόσβασης αλλοδαπών συνδίκου και πιστωτών αφενός, και 2) αφετέρου τη δημιουργία συνθηκών συνεργασίας ημεδαπών και αλλοδαπών αρχών και οργάνων.

Ειδικότερη αναφορά θα γίνει στη συνέχεια στις βασικές ρυθμιστικές ενότητες του Πρότυπου Νόμου και του Ν. 3858/2010, που αποτελεί τη βασική νομοθεσία που έχει ενσωματώσει τον ΠΝ στο ελληνικό δίκαιο. Οι ως άνω ενότητες παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και σε περίπτωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

1.2. Δικαίωμα πρόσβασης

1.2.1. Του αλλοδαπού συνδίκου

Ο Πρότυπος Νόμος και ο Ν. 3858/2010 εξασφαλίζουν αρχικά το δικαίωμα πρόσβασης του αλλοδαπού συνδίκου στα ημεδαπά δικαστήρια (αναφερόμενο και ως “*inbound request*”). Ο επιθετικός προσδιορισμός «αλλοδαπός» παραπέμπει υποχρεωτικά στην έννοια της αλλοδαπής διαδικασίας. Ως τέτοια ορίζεται στο άρθρο 2 (2) Ν. 3858/2010, η «συλλογική δικαστική ή διοικητική διαδικασία σε άλλο Κράτος, συμπεριλαμβανομένης και της σχετικής με την πτώχευση προσωρινής διαδικασίας, η οποία προϋποθέτει την αφερεγγυότητα του οφειλέτη και συνεπάγεται τη μερική ή ολική στέρηση της διοίκησης της περιουσίας του (πτώχευτική απαλλοτρίωση) και το διορισμό συνδίκου προς το σκοπό εκκαθάρισης ή αναδιοργάνωσης». Προκειμένου να υιοθετηθεί η αλλοδαπή διαδικασία, θα πρέπει να γίνεται *ad hoc* εκτίμηση σε κάθε περίπτωση λαμβάνοντας υπόψη και την ευρύτερη διατύπωση του Πρότυπου Νόμου και την νομοθετική επιταγή περί ομοιόμορφης ερμηνείας (άρθρο 8 Ν. 3858/2010). Επομένως, η αλλοδαπή διαδικασία καταλαμβάνει και την αμερικανική διαδικασία του *Chapter 11* που επιτρέπει στον οφειλέτη τη διατήρηση της διοίκησης της πτωχευτικής περιουσίας (*debtor in possession*)², καθόσον τελεί υπό τον έλεγχο ή την εποπτεία αρμόδιας κρατικής αρχής. Επίσης συμπεριλαμβάνονται και οι αλλοδαπές προσωρινές διαδικασίες ενώ δεν καταλαμβάνονται οι προ-πτώχευτικές διαδικασίες.³

Ο νόμος (άρθρο 9) κατοχυρώνει υπέρ του αλλοδαπού συνδίκου ένα γενικό δικαίωμα απευθείας πρόσβασης στα αρμόδια ημεδαπά δικαστήρια, χωρίς να απαιτείται δηλαδή άδεια

² Ενδεικτικά, *D. Epstein*, *Bankruptcy and Related Law in a Nutshell*, 7th ed., 2005, σελ. 409 επ.

³ Λία Ι. Αθανασίου, *Η διασυννοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης – Σύγκρουση κανόνων ναυτικού δικαίου και δικαίου της αφερεγγυότητας*, σελ. 87 επ.

από άλλες εθνικές, δικαστικές ή διοικητικές υπηρεσίες ή αρχές⁴. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται ένα είδος διαδικαστικής ταχύτητας που επιτρέπει καλύτερο συντονισμό και διαχείριση της διασυνοριακής αφερεγγυότητας από τα δικαστήρια υποδοχής. Ποιο είναι το αρμόδιο ημεδαπό δικαστήριο θα κριθεί κατά τις οικείες διατάξεις του πτωχευτικού κώδικα⁵. Η ανάγκη ταχείας ανταπόκρισης και δράσης τονίζεται επιπλέον από το γεγονός ότι η αναγνώριση της αλλοδαπής διαδικασίας δεν αποτελεί προϋπόθεση για την άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης.

1.2.2. Των αλλοδαπών δανειστών

Ο Ν. 3858/2010 (άρθρο 13) καθιερώνει την αρχή της μη διάκρισης των πιστωτών, με τη μορφή του δικαιώματος απευθείας πρόσβασης των αλλοδαπών πιστωτών στα ημεδαπά δικαστήρια. Ορισμός της έννοιας του αλλοδαπού δανειστή δεν δίδεται, όμως από το γράμμα του άρθρου 13 παρ.1 Ν. 3858/2010 συνάγεται, σε συνδυασμό και με τις διατάξεις του ΠτΚ, ότι θα πρόκειται για πιστωτές που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή, κατοικία ή έδρα τους στην ελληνική επικράτεια⁶.

Απόρροια της αρχής της δικονομικής ισότητας των πιστωτών είναι η ανάγκη εξασφάλισης ικανοποιητικών συνθηκών διαφάνειας και πληροφόρησης⁷ η οποία επιτυγχάνεται με βασικούς κανόνες ίσης μεταχείρισης που ορίζονται στο άρθρο 14, παρ. 1 και 2 Ν. 3858/2010, όπως για παράδειγμα την πραγματοποίηση γνωστοποιήσεων, εάν απαιτούνται και στους ημεδαπούς αλλά και στους αλλοδαπούς πιστωτές, καθώς επίσης και τη διεξαγωγή των γνωστοποιήσεων ειδικά για τους αλλοδαπούς, σε ατομικό επίπεδο, ανεξαρτήτως των προβλέψεων του εθνικού δικαίου.

Παρόλη την διασφάλιση της αρχής της μη διάκρισης των πιστωτών σε δικονομικό επίπεδο, ωστόσο, δεν ισχύει το ίδιο και για την ουσιαστική αντιμετώπιση των πιστωτών κατά την κατάταξη των απαιτήσεων. Αυτή επαφίεται στον εθνικό νομοθέτη με την ασφαλιστική δικλείδα ότι οι απαιτήσεις αλλοδαπών πιστωτών δεν θα καταταχθούν σε τάξη κατώτερη των ανέγγυων πιστωτών, εκτός αν πρόκειται για πιστωτές μειωμένης εξασφάλισης (άρθρο 13 παρ. 2 ΠΝ & Ν. 3858/2010).⁸

⁴ J. Clift, ό.π., 12 *Tul J. Int'l & Comp. L.* (2004), σελ. 320-321.

⁵ Άρθρο 4 ΠτΚ.

⁶ Πρβλ. και άρθ. 14 παρ. 1 Ν. 3858/2010, άρθ. 91 παρ. 3 ΠτΚ.

⁷ A. Berends, ό.π., 6 *Tul J. Int'l & Comp. L.* (1998), 346.

⁸ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 90 επ.

1.3. Αναγνώριση αλλοδαπών διαδικασιών

Το βασικότερο τμήμα της ρύθμισης της διασυνοριακής πτώχευσης αφορά την αναγνώριση των αλλοδαπών διαδικασιών⁹. «Είναι επίσης το κρισιμότερο για τους ναυτικούς δανειστές: μέσω του μηχανισμού αναγνώρισης, μία αλλοδαπή πτωχευτική διαδικασία, που μέχρι πρότινος δεν παρήγαγε εξωεδαφική ενέργεια, διεισδύει πλέον στην ημεδαπή έννομη τάξη και μπορεί να επηρεάσει την πιθανότητα, τον τρόπο και το βαθμό ικανοποίησης των ναυτικών απαιτήσεων.»¹⁰

Ο μηχανισμός αυτός έχει δύο βασικούς άξονες, αφενός τα κριτήρια αναγνώρισης και αφετέρου τις συνέπειες αυτής.

1.3.1. Κριτήρια αναγνώρισης

Τα κριτήρια για την αναγνώριση διαφοροποιούνται ανάλογα με το αν πρόκειται για *κύρια* (αν η διαδικασία διεξάγεται στο κράτος όπου ο οφειλέτης έχει το κέντρο των συμφερόντων του) ή *μη κύρια* διαδικασία (όταν διεξάγεται στο κράτος όπου ο οφειλέτης έχει εγκατάσταση). Εφόσον επιβεβαιωθεί ένα από τα δύο βασικά στοιχεία, οι περαιτέρω δικονομικές προϋποθέσεις είναι πολύ απλές όπως προκύπτει από τα άρθρα 15 & 17 Ν. 3858/2010. Η αίτηση υποβάλλεται από τον αλλοδαπό σύνδικο και μόνο και συνοδεύεται από τα προβλεπόμενα στο νόμο έγγραφα που αποδεικνύουν την έναρξη της αλλοδαπής διαδικασίας και το διορισμό του αλλοδαπού συνδίκου. Η απόφαση εκδίδεται εφόσον πληρούνται οι όροι του άρθρου 17 και μόνο αυτοί.

Ως αρνητική προϋπόθεση αναγνώρισης προβλέπεται η αντίθεση στη δημόσια τάξη (άρθρο 6). Ο Πρότυπος Νόμος κάνει αναφορά σε *πρόδηλη* αντίφαση (*manifestly*), το ίδιο και ο Κανονισμός 1346/2000, για τον οποίο θα γίνει λόγος στη συνέχεια.

1.3.2. Συνέπειες αναγνώρισης

ι. Αυτόματες συνέπειες αναγνώρισης κύριας διαδικασίας

Η αναγνώριση της αλλοδαπής κύριας διαδικασίας επιφέρει ορισμένα αυτόματα αποτελέσματα (άρθρο 20 Ν. 3858/2010), ανταποκρινόμενη πλήρως στο αίτημα της ταχύτητας που υπηρετεί το μοντέλο Uncitral. Τα αποτελέσματα αυτά προβλέπονται κατά τρόπο

⁹Ι. Fletcher, *Insolvency in Private International Law*, ό.π., σελ. 457.

¹⁰ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 92 επ.

«τυποποιημένο» στον ΠΝ σε συνδυασμό με τις διατάξεις του διεθνούς και εθνικού πτωχευτικού δικαίου του κράτους αναγνώρισης. Ομοίως, το δικαστήριο του κράτους αναγνώρισης θα αποφασίσει κατά πόσον οι συνέπειες της αναγνώρισης επηρεάζονται, και σε ποιο βαθμό, από ειδικές ναυτικές διαδικασίες ή ρυθμίσεις. Ειδικότερα, η αναγνώριση αναστέλλει αμέσως και αυτομάτως: (α) την έναρξη ή τη συνέχιση των ατομικών διώξεων σχετικά με τα περιουσιακά στοιχεία, δικαιώματα, υποχρεώσεις και ευθύνη του οφειλέτη, *συμπεριλαμβανομένων των διαιτητικών διαδικασιών*¹¹, (β) την ατομική αναγκαστική εκτέλεση σε περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη και (γ) το δικαίωμα μεταβίβασης, επιβάρυνσης ή με άλλο τρόπο διάθεσης οποιωνδήποτε περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη. Ωστόσο η έκταση του ανασταλτικού αποτελέσματος θα κριθεί κατά τους κανόνες του ΠτΚ (άρθ. 20 παρ. 2), συνεπώς η τύχη των ατομικών διώξεων και μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης των ενεργών πιστωτών θα κριθεί με βάση το άρθ. 26 ΠτΚ.¹²

Η αναγνώριση της αλλοδαπής κύριας διαδικασίας δεν εμποδίζει τους πιστωτές να ζητήσουν την έναρξη ημεδαπής διαδικασίας και να αναγγείλουν σε αυτήν τις απαιτήσεις τους (άρθ. 20 παρ. 3). Η διαδικασία αυτή φυσικά θα είναι μη κύρια ενώ η αναγνώριση της αλλοδαπής διαδικασίας ως κύριας θα έχει ως συνέπεια τη δημιουργία μαχητού τεκμηρίου ότι ο οφειλέτης είναι αφερέγγυος, κατά τη διατύπωση του ΠΝ. Το άρθρο 31 Ν. 3858/2010 ειδικότερα ορίζει ότι τεκμαίρεται η παύση πληρωμών του οφειλέτη επειδή αυτός είναι ο λόγος κήρυξης της πτώχευσης κατά το ελληνικό δίκαιο.

ii. Δυνητικές συνέπειες αναγνώρισης

Ο ημεδαπός δικαστής μπορεί να παράσχει επιπρόσθετη προστασία κατά τα προβλεπόμενα στο άρθ. 21 ΠΝ και Ν. 3858/2010. Η επέλευση των συνεπειών αυτών – σε αντίθεση με τις συνέπειες του άρθ. 20 που επέρχονται αυτομάτως – επαφίεται την κρίση του δικαστή και αφορά όλες ανεξαιρέτως τις αλλοδαπές διαδικασίες. Ενδεικτικά αναφέρουμε, πέρα από τα πρώτα τρία μέτρα του άρθ. 21 που αντιστοιχίζονται ακριβώς με τα αυτόματα αποτελέσματα της αναγνωρισμένης κύριας διαδικασίας, τα υπόλοιπα υπό (δ) έως (ζ) μέτρα που περιλαμβάνουν: την εξέταση μαρτύρων, τη λήψη αποδείξεων και παροχή πληροφοριών, την ανάθεση στον αλλοδαπό σύνδικο ή σε πρόσωπο επιλογής του δικαστηρίου, της

¹¹ A. Berends, ό.π., σελ. 364, Ph. Wood, Conflicts of Law and International Finance, ό.π., σελ. 546.

¹² Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 97-98

διαχείρισης, διάθεσης ή διανομής μέρους ή του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη, κλπ.¹³

1.4. Συντονισμός διαδικασιών

Το σύστημα Uncitral ολοκληρώνεται με τον πυλώνα της συνεργασίας ο οποίος αντιμετωπίζεται διαβαθμισμένα: σε ένα πρώτο επίπεδο ως γενικό ζήτημα συνεργασίας ημεδαπών και αλλοδαπών οργάνων, και σε ένα δεύτερο, ως ζήτημα συντονισμού των αποτελεσμάτων συντρεχουσών διαδικασιών.¹⁴

1.4.1. Συνεργασία ημεδαπών και αλλοδαπών οργάνων

Το ζήτημα της συνεργασίας, ως γενικού πλαισίου, ανεξάρτητου από οποιαδήποτε διαδικασία αναγνώρισης, εκφράζει τη φιλοσοφία του ΠΝ¹⁵ ότι σε ένα περιβάλλον παγκοσμιοποιημένων συναλλαγών, η μεγιστοποίηση της αξίας της πτωχευτικής περιουσίας, η ικανοποίηση των πιστωτών και ενδεχομένως η αναδιοργάνωση της επιχείρησης δεν μπορεί αν είναι προϊόν μονομερούς δράσης μίας έννομης τάξης. Κατά τα λοιπά, οι σχετικές ρυθμίσεις δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τον τομέα της ναυτιλίας.

1.4.2. Συντονισμός αποτελεσμάτων συντρεχουσών διαδικασιών

Οι λύσεις που δίδει το σύστημα Uncitral και ο Ν. 3858/2010 ως προς τις συντρέχουσες διαδικασίες συνοψίζονται στους ακόλουθους κανόνες¹⁶:

- (i) όταν συντρέχει ημεδαπή και αλλοδαπή κύρια διαδικασία, προβάδισμα δίδεται στην ημεδαπή διαδικασία (ανεξαρτήτως χρόνου έναρξης, φύσης αποτελεσμάτων και λοιπών χαρακτηριστικών).
- (ii) όταν συντρέχει αλλοδαπή κύρια διαδικασία με αλλοδαπή μη κύρια διαδικασία, προτεραιότητα δίδεται στην κύρια διαδικασία.
- (iii) Τέλος, όταν συντρέχουν δύο αλλοδαπές μη κύριες διαδικασίες, επιδιώκεται συντονισμός αυτών.

1.5. Το αμερικανικό παράδειγμα ενσωμάτωσης: US Chapter 15

¹³ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ 99 επ.

¹⁴ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 101 επ.

¹⁵ Βλ. και *Ph. Wood*, *Conflicts of Law and International Finance*, ό.π., σελ. 550.

¹⁶ Άρθ. 28-32. Βλ. και *A. Berends*, ό.π., σελ. 387, *Ph. Wood*, *Conflicts of Law and International Finance*, ό.π., σελ. 552-53.

Ο ΠΝ Uncitral ενσωματώθηκε στην αμερικανική έννομη τάξη ως μέρος της *Bankruptcy Abuse Protection and Consumer Protection Act*, η οποία τροποποίησε τον πτωχευτικό κώδικα και τέθηκε σε ισχύ στις 17.10.2005¹⁷. Με το (νέο) Chapter 15 “Anchillary and Other Cross-Border Cases”, που ερμηνεύεται και εφαρμόζεται σύμφωνα με τις αρχές του συστήματος Uncitral, «θεωρείται ότι η αμερικανική πολιτική ενστερνίστηκε οριστικώς τη θεωρία της (προσαρμοσμένης) καθολικότητας στα ζητήματα διεθνούς πτωχευτικού δικαίου¹⁸. Η στρατηγική αυτή επιλογή επιδιώκει να διευκολύνει πτωχευτικούς οφειλέτες σε αμερικανικές διαδικασίες να προστατεύουν περιουσιακά στοιχεία στην αλλοδαπή αλλά και αμερικανικούς δανειστές ως προς την επιδίωξη των απαιτήσεών τους σε αλλοδαπές διαδικασίες.»¹⁹

Το Chapter 15 καταλαμβάνει αμερικανικές ή αλλοδαπές πολυεθνικές επιχειρήσεις με περιουσιακά στοιχεία ή δραστηριότητα στις ΗΠΑ και εξυπηρετεί δύο βασικούς στόχους: 1) αφενός εξασφαλίζει στον αλλοδαπό σύνδικο τη συνεργασία του αμερικανικού πτωχευτικού δικαστηρίου για την προστασία και διαχείριση περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται στις ΗΠΑ, και αφετέρου 2) παρέχει το θεσμικό πλαίσιο βάσει του οποίου ο σύνδικος μιας αμερικανικής διαδικασίας αφερεγγυότητας θα δράσει στην αλλοδαπή. Περαιτέρω ανάλυση του Chapter 15 καθώς και του ρόλου που έπαιξε η εφαρμογή του στην υπόθεση πτώχευσης της ναυτιλιακής εταιρείας Hanjin Shipping θα γίνει στη συνέχεια.

2. Ενωσιακό Δίκαιο – Κανονισμός 1346/2000 για τις ενωσιακές διαδικασίες αφερεγγυότητας

«Ο κανονισμός 1346/2000 περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας υλοποιεί επίσης σε νομοθετικό επίπεδο την αρχή της προσαρμοσμένης ή σχετικοποιημένης καθολικότητας»²⁰. Ο κανονισμός αυτός δεν κατάφερε να ενοποιήσει ουσιαστικούς κανόνες πτωχευτικού δικαίου αλλά αξιοποίησε εποικοδομητικά την αρχή της ενωσιακής εμπιστοσύνης πηγαίνοντας πιο μακριά από το μοντέλο Uncitral. Στα δεκατρία έτη ύπαρξής του οι βασικότερες ρυθμίσεις του

¹⁷ ¹Βλ. S. Melnik, United States in L. Chan Ho (ed.): A Commentary on the Uncitral Model Law, 3rd ed., 2012, σελ. 437 επ.

¹⁸ L. LoPucki, Universalism Unravels, 79 *Am. Bankr. L.J.* (2005), 143, J. Chung, The Retrogressive Flaw of Chapter 15 of the Bankruptcy Code: A lesson from Maritime Law, 17 *Duke J. Comp. & Int'l L.* (2006-2007), 253, 266.

¹⁹ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 105-106

²⁰ P. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου, ό.π., Τμητικός Τόμος Λ. Κοτσίρη, 2004, σελ. 1179-1180.

αποτελέσαν αντικείμενο ικανοποιητικής αποσαφήνισης από την ενωσιακή νομολογία, ενώ ήδη εκκρεμεί σχέδιο τροποποίησής του.

2.1. Διεθνής και ενωσιακή πτώχευση – βασικές διαφορές

2.1.1. Ως προς το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής

Στην ενωσιακή πτώχευση οι διαδικασίες αφερεγγυότητας οριοθετούνται γεωγραφικά με αναφορά «στο κέντρο των κυρίων συμφερόντων του οφειλέτη». Αυτό το κριτήριο έχει στο πλαίσιο της ενωσιακής πτώχευσης διττό ρόλο: «συνιστά αφενός μέσο τοπικής οριοθέτησης του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού, αφετέρου σύνδεσμο για τη θεμελίωση διεθνούς αποκλειστικής δικαιοδοσίας»²¹. Επομένως, οι διαδικασίες αφερεγγυότητας στις οποίες ο κανονισμός έχει εφαρμογή αφορούν μόνο οφειλέτες, το κέντρο δραστηριοτήτων και κυρίων συμφερόντων των οποίων βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως τέτοιο κέντρο θεωρείται η πραγματική έδρα του νομικού προσώπου, στοιχείο το οποίο στην πράξη έχει ως συνέπεια τα κατωτέρω:

- Στην περίπτωση που το νομικό πρόσωπο έχει καταστατική και πραγματική έδρα στο έδαφος της Κοινότητας, εφαρμόζεται ο Κανονισμός και η όλη διαδικασία αναφορικά με τη διαχείριση της περιουσίας του γίνεται με βάση την ενωσιακή ρύθμιση.
- Όταν το νομικό πρόσωπο έχει καταστατική έδρα σε Τρίτη χώρα αλλά η διοίκηση των συμφερόντων του ασκείται σε κράτος μέλος, εφαρμόζεται και πάλι ο Κανονισμός, και για την κύρια διαδικασία αλλά και για τις δευτερεύουσες διαδικασίες εντός της Ένωσης.
- Αν το νομικό πρόσωπο, αντίθετα, έχει καταστατική έδρα εντός της ΕΕ, αλλά πραγματική εκτός, δεν εφαρμόζεται ο Κανονισμός και ενδεχομένως να εφαρμόζεται ο νόμος της *Uncitral*, στην περίπτωση βέβαια που θα συντρέχουν οι προϋποθέσεις του.
- Στην περίπτωση που το κέντρο των κυρίων συμφερόντων του οφειλέτη βρίσκεται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Κανονισμός δεν εφαρμόζεται ούτε για τυχόν άλλες (ανεξάρτητες ή δευτερεύουσες) διαδικασίες που μπορούν να ανοίξουν σε κράτη μέλη, λόγω της συνδρομής άλλων συνδέσμων.

²¹ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 109 επ.

- Σε περίπτωση όπου έχουμε διάσπαση στην καταστατική και την πραγματική έδρα, ενδεχομένως να υπάρχουν και διαφορετικές εκτιμήσεις αναφορικά με τον προσδιορισμό του κέντρου των κυρίων συμφερόντων του οφειλέτη. Οι αποκλίσεις αυτές μπορεί να οδηγήσουν είτε σε θετικές συγκρούσεις δικαιοδοσίας (και οι δύο έννομες τάξεις διεκδικούν τη διαδικασία), αρνητικές συγκρούσεις (όταν και οι δύο θεωρούν ότι στερούνται δικαιοδοσίας) ή απλώς σε αμφισβήτηση της διεκδικούμενης από την άλλη έννομη τάξη δικαιοδοσίας (π.χ. το κράτος μέλος Α θεωρεί ότι το κέντρο των κυρίων συμφερόντων του οφειλέτη κείται πράγματι εκτός ΕΕ αλλά κρίνει ότι δεν εντοπίζεται στην Τρίτη χώρα Χ που διεκδικεί την κήρυξη της διαδικασίας)²².

2.1.2. Ως προς το βαθμό ρύθμισης

Παρόλο που ο Κανονισμός, όπως διαπιστώθηκε και ανωτέρω, έχει πιο περιορισμένες εδαφικές φιλοδοξίες από το σύστημα *Uncitral*, έχει εντούτοις μεγαλύτερη ρυθμιστική έκταση. Κι αυτό γιατί ο Κανονισμός επιχειρεί να ρυθμίσει και τα τρία βασικά ζητήματα που ανακύπτουν στο πλαίσιο της διασυνοριακής πτώχευσης, δηλαδή 1) ποιο δικαστήριο έχει δικαιοδοσία στη διαδικασία της πτώχευσης, 2) με ποιο τρόπο θα αναγνωρίζονται οι αλλοδαπές διαδικασίες (στην περίπτωση που αναγνωρίζονται), και 3) ποιο θα είναι το εφαρμοστέο δίκαιο. Ενώ το σύστημα *Uncitral* ρυθμίζει μόνο το ζήτημα της έμμεσης διεθνούς δικαιοδοσίας, ο Κανονισμός αναλύει και τα τρία, ρυθμίζει δηλαδή την άμεση διεθνή δικαιοδοσία, τις συνέπειες της αναγνώρισης και το εφαρμοστέο δίκαιο, και συγκεκριμένα στο κομμάτι της αναγνώρισης ο Κανονισμός περιλαμβάνει αποτελεσματικότερες διατάξεις, καθιστώντας δεσμευτικό τον προσδιορισμό του κέντρου κυρίων συμφερόντων του οφειλέτη.

3. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ – ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

3.1. Άνευ ετέρου αναγνώριση

Η πρώτη βασική συνέπεια τη κήρυξης μίας διαδικασίας (κύριας ή τοπικής) που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού είναι η αυτόματη αναγνώρισή της στο έδαφος όλων των άλλων κρατών μελών, μόλις αρχίσει να παράγει αποτελέσματα στο κράτος έναρξης²³ και χωρίς να απαιτείται οποιαδήποτε διαδικασία ή οποιαδήποτε απόφαση σε άλλο κράτος μέλος.²⁴ Ειδικότερα:

²² Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ 110 επ.

²³ Άρθ. 16.

²⁴ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 115 επ.

- *Οι συνέπειες της κύριας διαδικασίας – η εξαγωγή*

Η απόφαση έναρξης της κύριας διαδικασίας, σύμφωνα με το άρθρ. 17 παρ. 1 του Κανονισμού, παράγει σε όλα τα κράτη, άνευ ετέρου, τα αποτελέσματα που ορίζει το δίκαιο του κράτους έναρξης. Αυτό σημαίνει ότι δεν λειτουργεί ως εθνική διαδικασία αφερεγγυότητας, αλλά «εξάγει» στα άλλα κράτη μέλη, ομοιόμορφα και διαχυτικά, τα αποτελέσματα που προβλέπονται από το δίκαιο του κράτους έναρξης κατά το πρότυπο της επεκτάσεως²⁵, πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί να οδηγήσει σε αποτελέσματα ποιοτικά και ποσοτικά πιο εκτεταμένα από ό,τι μία εθνική διαδικασία. Η διαφορά με το μοντέλο *Uncitral* γίνεται και εδώ αισθητή, καθώς στο μοντέλο *Uncitral* τα αποτελέσματα της αναγνώρισης υποδεικνύονται από τον Πρότυπο Νόμο, καθίστανται δεσμευτικά μέσω της νομοθεσίας ενσωμάτωσης του κράτους υποδοχής και επέρχονται με απόφαση των δικαστηρίων του τελευταίου²⁶.

- *Αυτόματη αναγνώριση τοπικών διαδικασιών που διασπά την καθολικότητα*

Οι τοπικές διαδικασίες τυγχάνουν επίσης αυτόματης αναγνώρισης, με την εξής διαφορά: επειδή τα αποτελέσματά τους επενεργούν μόνο στον τόπο έναρξης της διαδικασίας, η άνευ ετέρου αναγνώριση έχει την έννοια της μη αμφισβήτησης, άλλως της ανοχής, των αποτελεσμάτων αυτών από τα λοιπά κράτη μέλη²⁷.

- *Συντονισμός διαδικασιών*

Οι ρυθμίσεις συντονισμού συνιστούν βασικό στοιχείο οργάνωσης των διασυνοριακών διαδικασιών αφερεγγυότητας. Ο συντονισμός, ωστόσο, δεν νοείται χωρίς μία βασική κατευθυντήρια ιδέα από την οποία να εμφορείται. Στο ενωσιακό σύστημα βασικό κριτήριο είναι η *υπεροχή της κύριας διαδικασίας, ανεξαρτήτως αν αυτή κηρύσσεται στην ημεδαπή ή σε άλλο κράτος μέλος*²⁸.

3.2. Ενιαίος κανόνας σύγκρουσης

Σε ενωσιακό επίπεδο συμπεριλαμβάνονται κανόνες σύγκρουσης για τον ομοιόμορφο καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου. Οι κανόνες αυτοί θέτουν εκποδών τις αντίστοιχες ρυθμίσεις των εθνικών ιδ.δ.δ. και τείνουν να εξασφαλίσουν προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου στους συναλλασσόμενους, ενώ αίρουν τη σύγκυση μεταξύ κανόνων δικαιοδοσίας και κανόνων εφαρμοστέου δικαίου.

²⁵ Γ. Μιχαλόπουλος, ό.π., σελ. 156, Ρ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, ό.π., σελ. 1187.

²⁶ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 115-116

²⁷ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 117

²⁸ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 119

Σύμφωνα με το γενικό κανόνα σύγκρουσης του άρθ. 4, εφαρμοστέο δίκαιο στη διαδικασία αφερεγγυότητας και στα αποτελέσματά της είναι καταρχήν το δίκαιο του κράτους έναρξης, είτε πρόκειται για κύρια είτε για δευτερεύουσα διαδικασία²⁹. Η ρύθμιση επιβεβαιώνει μία γενικώς αποδεκτή αρχή. Η *lex fori concursus* διέπει σειρά δικονομικών και ουσιαστικών θεμάτων, όπως αυτά που περιγράφονται στην παρ. 2 του ίδιου άρθρου: (i) τους οφειλέτες που έχουν πτωχευτική ικανότητα, (ii) τι περιλαμβάνεται στην πτωχευτική και μεταπτωχευτική περιουσία, (iii) τις εξουσίες του οφειλέτη και του συνδίκου, (iv) τις προϋποθέσεις συμψηφισμού, (v) την τύχη των αμφοτεροβαρών συμβάσεων στις οποίες ο οφειλέτης είναι συμβαλλόμενο μέρος, (vi) τα αποτελέσματα επί των ατομικών διώξεων, με την επιφύλαξη υφιστάμενης εκκρεμοδικίας, (vii) τις πτωχευτικές και μεταπτωχευτικές απαιτήσεις, (viii) τους κανόνες αναγγελίας, εξέλεγχης και τελικής επαλήθευσης των πιστώσεων, σε συνδυασμό με τις ουσιαστικές διατάξεις του ίδιου του Κανονισμού, (ix) τους κανόνες κατάταξης και διανομής, (x) τις προϋποθέσεις και τα αποτελέσματα της περάτωσης της διαδικασίας, (xi) τα δικαιώματα των πιστωτών μετά την περάτωση αυτής, (xii) τις δαπάνες της διαδικασίας και τον τρόπο καταλογισμού τους, (xiii) το καθεστώς ακυρότητας, ακυρωσίας ή ανενεργού των επιβλαβών για όλους τους πιστωτές δικαιοπρασιών³⁰.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ – ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΑΝΕΙΣΤΩΝ

Το ναυτικό δίκαιο αποτελεί μία από τις γηραιότερες μορφές δικαίου, ανεπτυγμένο αιώνες πριν από το πτωχευτικό δίκαιο. Το ναυτικό δίκαιο (“maritime and admiralty law”) αφορά την επιχειρηματική δραστηριότητα μεταφοράς αγαθών και επιβατών διά θαλάσσης.³¹ Η καρδιά του ναυτικού δικαίου εντοπίζεται στη Μεσόγειο Θάλασσα όπου το θαλάσσιο εμπόριο είχε συνεχή ιστορία για σχεδόν πέντε χιλιάδες χρόνια³².

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό στην ομοιομορφία και την προβλεψιμότητα των κανονιστικών νόμων στον ναυτιλιακό τομέα³³.

²⁹ Βλ. άρθ. 28.

³⁰ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 120.

³¹ Grant Gilmore and Jr. Charles L. Black, *The Law of Admiralty* – 2nd ed. 1975

³² *Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)*, 2001 SCC 90, [2001] 3 S.C.R. 907 at paragraph 25 (quoting *Benedict on Admiralty*, vol. 1. at p. 1-4 (7th ed. (loose-leaf)

³³ *Holt Cargo Systems Inc. v. ABC Containerline N.V. (Trustees of)*, 2001 SCC 90, [2001] 3 S.C.R. 907 at paragraph

Εφόσον τα πλοία πλέουν από χώρα σε χώρα και στο ενδιάμεσο ενδέχεται να ανακύπτουν χρέη σε διαφορετικές δικαιοδοσίες, όσο πιο έντονη είναι η ομοιομορφία και η προβλεψιμότητα στο νόμο, τόσο ευκολότερο είναι για τη ναυτιλιακή βιομηχανία³⁴. Γι' αυτό το λόγο, ανά τους αιώνες, προκειμένου να προσαρμοστούν στα μοναδικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τα δικαστήρια ανέπτυξαν ένα εξειδικευμένο, συνδεδεμένο και γενικά αρμονικό (παρότι όχι ομοιόμορφο) σύστημα ρύθμισης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αυτό το αρμονικό σύστημα υπάρχει αιώνες προτού η «καθολική προσέγγιση» να εμφανιστεί ως πρόβλημα στην πτώχευση.

Τα δύο πιο ισχυρά και μοναδικά διορθωτικά μέτρα που αναπτύχθηκαν για να επιτευχθεί η ομοιομορφία του ναυτικού δικαίου είναι τα ναυτικά προνόμια και οι εμπράγματα ασφάλειες (*actions in rem*). Αυτά τα δύο μέτρα αποτελούν το σήμα κατατεθέν της νομικής επιστήμης του ναυτικού δικαίου. Το ναυτικό προνόμιο παρέχει μία θεσμοθετημένη ασφάλεια στους πιστωτές, η οποία μπορεί να τους προσφέρει περισσότερη σιγουριά και σταθερότητα για τη διενέργεια του ναυτικού εμπορίου, ενώ η διαδικασία *in rem* αποτελεί ένα πολύ ισχυρό εργαλείο για την ενίσχυση του χρέους ενάντια στο ίδιο το πλοίο. Παρόλο που διαφορετικές δικαιοδοσίες έχουν διαφορετικούς λεπτομερείς κανόνες ή προτεραιότητες ναυτικών προνομίων και διαφορετικές θεωρίες της φύσης των εμπράγματων ασφαλειών, ολόκληρη η ναυτιλιακή βιομηχανία φαίνεται να έχει ήδη δημιουργήσει ένα συνδεδεμένο και αρμονικό σύστημα για την ικανοποίηση των ναυτικών προνομίων μέσα σε κάθε καθεστώς ξεχωριστά.

1. Ναυτικό Προνόμιο

Το ναυτικό δίκαιο έχει το δικό του ξεχωριστό σύστημα ασφάλειας, συνδυασμένο με τη δική του μέθοδο εκτέλεσης³⁵. Το ναυτικό προνόμιο αποτελεί ένα είδος ασφάλειας που παρέχεται από το νόμο και συνδέεται με το πλοίο, το φορτίο ή το ναύλο. Όπως ειδικά εξηγείται από τον Καθηγητή Robert Force:

“Το ναυτικό προνόμιο είναι ένα εξασφαλισμένο δικαίωμα ιδιόμορφο ως προς το ναυτικό δίκαιο. Το προνόμιο είναι ουσιαστικά η χρέωση της περιουσίας για την

³⁴ Bruce G. Paulsen, *What the General Litigator Needs to Know About Handling a Maritime Case*, *Litigation*, Volume 41, Number 3, Spring 2015, American Bar Association

³⁵ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, 473 (2002)

πληρωμή ενός χρέους, και το ναυτικό προνόμιο είναι ένα ειδικό περιουσιακό δικαίωμα πάνω σε ένα πλοίο, το οποίο παρέχεται σε έναν πιστωτή από το νόμο ως ασφάλεια για ένα χρέος ή απαίτηση που ανακύπτει από κάποια υπηρεσία που παρέχεται στο πλοίο προκειμένου να διευκολύνει τη χρήση του στην πλοήγηση ή από έναν τραυματισμό που προκλήθηκε από το πλοίο σε χαρτογραφημένα νερά. Ο θεμελιώδης σκοπός του καθεστώτος του ναυτικού προνομίου είναι να παράσχει ασφάλεια για την προβολή της αξίωσης ενώ ταυτόχρονα θα επιτρέπει στο πλοίο να συνεχίσει την πορεία του προκειμένου να κερδίσει το ναύλο ή τη ναύλωση που απαιτούνται προκειμένου να ξεπληρώσει την αξίωση³⁶.

Τα ναυτικά προνόμια δημιουργούνται από το νόμο και αποτελούν κρυφές επιβαρύνσεις που δεν απαιτούν τους κατόχους των προνομίων να κατέχουν και το πράγμα³⁷. Τα ναυτικά προνόμια είναι διεθνώς αναγνωρισμένα και είναι εκ φύσεως περισσότερο νομικά παρά συμβατικά. Για χιλιάδες χρόνια, το καθεστώς ναυτικών προνομίων γίνεται κατανοητό και βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις ενέργειες των πιστωτών του πλοίου σε ολόκληρο τον κόσμο, ειδικά στους χρηματοδότες που θεωρούν το ίδιο το πλοίο ως τη βασική πηγή ασφάλειας. Οι πιστωτές γνωρίζουν ότι μπορούν σε κάθε περίπτωση να συλλάβουν το πλοίο και να ανακτήσουν το χρέος τους από τις διαδικασίες της δικαστικής πώλησης του πλοίου, ανεξαρτήτως του ποιος είναι ο πλοιοκτήτης τη δεδομένη στιγμή³⁸. Όταν εμπλέκεται με την πτώχευση, είναι κρίσιμο να προσδιοριστεί εάν μία αξίωση βασιζόμενη στο ναυτικό προνόμιο είναι μία εξασφαλισμένη απαίτηση, ούτως ώστε ο ενάγων βάσει ναυτικού προνομίου να μπορέσει να ανταγωνιστεί με τους άλλους ανέγγυους πιστωτές για ό,τι απομείνει από τα περιουσιακά στοιχεία του οφειλέτη.

1.1. Η λογική της πολιτικής των ναυτικών προνομίων

Το κάθε ξεχωριστό καθεστώς ναυτικών προνομίων ανακύπτει προκειμένου να ανταποκριθεί στα μοναδικά χαρακτηριστικά της ναυτικής ιδιοκτησίας και της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τη στιγμή που το πλοίο αποπλεύσει στην ανοιχτή θάλασσα, δεν είναι πάντα απαραίτητη η άμεση κατοχή και ο έλεγχος του πλοιοκτήτη. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το πλοίο χρειάζεται τις αναγκαίες δαπάνες προκειμένου να αναλάβει και να συνεχίσει τη ναυτική περιπέτεια. Το πλοίο χρειάζεται να έχει τη σωστή πλοήγηση και το φορτίο πρέπει να

³⁶ Robert Force, *Admiralty and Maritime Law 173* – Kris Markarian ed., 2d ed. 2013

³⁷ Robert Force, *Admiralty and Maritime Law 173* – Kris Markarian ed., 2d ed. 2013

³⁸ Sarah Derrington, *An Introduction to Cross-Border Maritime Insolvency*, 2012

απολαμβάνει επαγγελματικής διαχείρισης, η οποία θα βασίζεται σε κατάλληλο καπετάνιο και πλήρωμα προκειμένου να παρέχουν την απαραίτητη υπηρεσία πλοήγησης. Επίσης απαραίτητες είναι και οι συμπληρωματικές δραστηριότητες, όπως επισκευές, συστήματα φορτοεκφόρτωσης, ρυμούλκηση και εφόδια, προκειμένου να βοηθήσουν στην ομαλή ολοκλήρωση του ταξιδιού. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο, ενδέχεται να χρειαστεί κάποιος «διασώστης» για να βοηθήσει το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο, γεγονός το οποίο μπορεί να οδηγήσει στην επιδίκαση ποσού επιθαλάσσιας αρωγής (“salvage award”). Επιπρόσθετα, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το πλοίο μπορεί να διαπράξει αδικοπραξία απέναντι στα μέλη του πληρώματος, σε επιβάτες, στο φορτίο, ή ακόμη και σε άλλο πλοίο. Αυτά τα πρόσωπα που αναφέρονται ανωτέρω «λαμβάνονται είτε ως πρόσωπα που παρέχουν θεμελιώδεις υπηρεσίες στο πλοίο, είτε ως θύματα της ναυτικής αδικοπραξίας που πρέπει να αποζημιωθούν από το αμελές πλοίο»³⁹. Εξαιτίας της κινητής φύσης του πλοίου, η οποία θα μπορούσε να συνεχίσει να δημιουργεί υποχρεώσεις εις βάρος των υπαρχόντων πιστωτών, αυτού του είδους οι ενάγοντες ήταν τόσο ευάλωτοι και είχαν λιγότερη ασφάλεια και σιγουριά ως προς το αν θα αποζημιώνονταν για τα χρέη τους. Αυτά τα πρόσωπα ήταν πράγματι θεμελιώδη στα πλαίσια της ναυτικής περιπέτειας, και γι’ αυτό το λόγο αναπτύχθηκε το ναυτικό προνόμιο προκειμένου να παράσχει ειδική προστασία σε αυτούς τους ενάγοντες και να δώσει ορθότητα σε αυτά τα συμφέροντα. Εν περιλήψει, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, «ο βασικός σκοπός του ναυτικού προνομίου είναι να παράσχει ασφάλεια για προβολή της αξίωσης ενώ ταυτόχρονα θα επιτρέπει στο πλοίο να συνεχίσει την πορεία του προκειμένου να κερδίσει το ναύλο ή τη ναύλωση που απαιτούνται προκειμένου να ξεπληρώσει την αξίωση»⁴⁰.

Επιπλέον, παρά την κινητή φύση της περιουσίας, ο τρόπος κατοχής και διαχείρισης αυτού του είδους των περιουσιακών στοιχείων είναι επίσης ένας σημαντικός παράγοντας που οδηγεί σε αυτό το ειδικό καθεστώς ναυτικού προνομίου. Η πραγματική κατοχή και κυριότητα ενός ποντοπόρου πλοίου είναι συχνά πολύ δύσκολα διακριτέα, καθώς μπορεί να είναι κρυμμένη και μεταμφιεσμένη μέσω μίας «μονοβάπορης εταιρείας»⁴¹. Αποτελεί συνήθη πρακτική στο ναυτιλιακό εμπόριο να εγγράφεται ένα πλοίο στο όνομα μίας εταιρείας με κανένα περιουσιακό στοιχείο εκτός από το ίδιο το συγκεκριμένο πλοίο, παρά το γεγονός ότι

³⁹ Norman Letalik, *Maritime Lien in Canadian Maritime Law* 363-64

⁴⁰ Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* 173 – Kris Markarian ed., 2d ed. 2013

⁴¹ Martin Davies, *In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification*, 75 Tul. L. Rev. 337, 363; Charles Schwartz, Jr., *Due Process and Traditional Arrest and Attachment Under the Supplemental Rules*, 8 Mar. Law. 229, 262 – 1983

το καθένα απ' αυτά τα πλοία ξεχωριστά ενδέχεται να έχουν κοινή μητρική εταιρεία ή εταιρεία χαρτοφυλακίου και να λειτουργούν και να διαχειρίζονται μαζί ως στόλος. Αυτή η ρύθμιση είναι γνωστή ως «μονοβάπορη εταιρεία»⁴². Τα πλεονεκτήματα αυτής της ρύθμισης είναι προφανή: «Με το να διαχωρίζουν τα περιουσιακά τους στοιχεία σε μονοβάπορες εταιρείες, οι προνομιούχοι οφειλέτες επιθυμούν να προστατεύουν τη συνολική τους επένδυση, δηλαδή το στόλο τους, από τους διαρκώς παρόντες κινδύνους που εμφανίζονται σε κάθε πλοίο τους ξεχωριστά.»⁴³ «Το σύστημα αποτελεί πρωτίστως μία συσκευή εξοικονόμησης κέρδους που επιτρέπει στα πλοία να εγγράφονται σε κράτη σε χαμηλότερη τιμή. Επίσης επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να αποφεύγουν βαρύτερη εθνική φορολόγηση και να απασχολούν ναυτικούς με χαμηλότερους μισθούς»⁴⁴.

Συχνά αυτές οι εταιρείες θα εγγραφούν σε μία χώρα όπου τα δημόσια αρχεία και τα περιουσιακά στοιχεία της νομικής οντότητας θα έχουν δύσκολη πρόσβαση, με την οποία ο προνομιούχος πλοιοκτήτης θα μπορεί να αποκρύψει την ταυτότητά του και να αποφύγει τη φορολόγηση και την ευθύνη. Ωστόσο, ελλείπει αποδείξεων απάτης, το δικαστήριο γενικά αρνήθηκε να σηκώσει το πέπλο και να ψάξει πίσω από τη δομή της «μονοβάπορης εταιρείας» Συχνά αυτές οι εταιρείες θα εγγραφούν σε μία χώρα όπου τα δημόσια αρχεία και τα περιουσιακά στοιχεία της νομικής οντότητας θα έχουν δύσκολη πρόσβαση, με την οποία ο προνομιούχος πλοιοκτήτης θα μπορεί να αποκρύψει την ταυτότητά του και να αποφύγει τη φορολόγηση και την ευθύνη. Ωστόσο, ελλείπει αποδείξεων απάτης, το δικαστήριο γενικά αρνήθηκε να σηκώσει το πέπλο και να ψάξει πίσω από τη δομή της «μονοβάπορης εταιρείας» προκειμένου να ταυτοποιηθεί ο προνομιούχος πλοιοκτήτης της εταιρείας ως το υπεύθυνο μέρος⁴⁵. Αυτή η ρύθμιση καθιστά τα δικαιώματα των εχόντων ναυτικές απαιτήσεις ακόμα περισσότερο αβέβαια και ευκολότερο να καταρριφθούν. Γι' αυτό το λόγο, παραχωρώντας το δικαίωμα ικανοποίησης των απαιτήσεών τους ενάντια στο ίδιο το πλοίο, οι κάτοχοι των ναυτικών προνομίων δε θα πληγούν από τη δυσκολία ταυτοποίησης. Μπορούν σε κάθε περίπτωση να αξιώσουν την απαίτησή τους απευθείας ενάντια στο ίδιο το πλοίο ανεξαρτήτως του ιδιοκτήτη του πλοίου τη στιγμή της εκτέλεσης της απαίτησης.

⁴² Nigel Meeson & John Kimbell, *Admiralty Jurisdiction and Practice* 106, para 3.52 – 5th ed. 2018

⁴³ Daniel H. Charest, *A Fresh Look at the Treatment of Vessel Managers Under Cogsca*, 78 Tul. L. Rev. 885, 888, 2004

⁴⁴ Martin Davies, *In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification*, 75 Tul. L. Rev. 337, 363

⁴⁵ Nigel Meeson, John Kimbell, *Admiralty Jurisdiction and Practice*, 106, para 3.52, 5th ed. 2018

1.1. Παραδοσιακό Ναυτικό προνόμιο

1.1.1. Επισκόπηση

Όπως εξηγεί ο Καθηγητής William Tetley: «το παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο είναι αληθινό, ουσιαστικό δικαίωμα στην ιδιοκτησία κάποιου άλλου, μία αφαίρεση από την απόλυτη κυριότητα του πλοιοκτήτη»⁴⁶. «Ανακύπτει αυτόματα όταν συγκεκριμένες υπηρεσίες παρέχονται στο πλοίο και όταν κάποιες ζημιές γίνονται από το πλοίο.»⁴⁷ Το παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο είναι ένα υποτυπώδες περιουσιακό δικαίωμα. Είναι υποτυπώδες και ατελές από τη στιγμή που ανακύπτει η αξίωση, και κατόπιν αυτό το ναυτικό προνόμιο ακολουθεί το πλοίο οπουδήποτε κατευθυνθεί παρά τις τυχόν αλλαγές στην πλοιοκτησία⁴⁸. Το ναυτικό προνόμιο μπορεί μόνο να εκτελεστεί με μία εμπράγματη διαδικασία, με βάση την οποία τελειοποιείται το προνόμιο και συνδέεται με το χρονικό διάστημα στο οποίο αρχικά προσκολλάται. Επίσης, τα παραδοσιακά ναυτικά προνόμια έχουν υψηλή προτεραιότητα στην κατάταξη έναντι των περισσότερων υπολοίπων αξιώσεων, όπως οι ναυτικές υποθήκες⁴⁹. Ένα παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο έχει τα εξής χαρακτηριστικά: 1) Προτιμητέο: ένα παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο αποτελεί μία προτιμητέα αξίωση. «Σε γενικές γραμμές βρίσκεται υψηλά στην κατάταξη έναντι όλων των υπόλοιπων αξιώσεων έναντι της ναυτικής περιουσίας, είτε ανέκυσαν πριν ή μετά τη σύνδεση με το ναυτικό προνόμιο.»⁵⁰ 2) Μυστικό προνόμιο: ένα παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο είναι ένα μυστικό προνόμιο που προσκολλάται στο πλοίο από τη στιγμή που ανακύπτει η αξίωση. Δεν χρειάζεται να καταγραφεί ή να παρατηρηθεί από τον ενάγοντα. Ενσωματώνεται στο πλοίο και ενεργοποιείται μέχρι την εκτέλεση από την εμπράγματη διαδικασία. 3) Ανεξίτηλο: μόλις το παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο προσκολληθεί σε ένα πλοίο, ταξιδεύει μαζί με το πλοίο ανεξαρτήτως της πλοιοκτησίας, ακόμη και στην περίπτωση που ο νέος πλοιοκτήτης δε γνωρίζει την ύπαρξη

⁴⁶ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 482, 2002

⁴⁷ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 481, 2002

⁴⁸ Douglas Lind, *Pragmatism and Anthropomorphism: Reconceiving the Doctrine of the Personality of the Ship*, 22 U.S.F. Mar. L.J. 39, 49 (2020); see also Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* 174, Kris Markarian ed., 2d ed. 2013

⁴⁹ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 482, 2002

⁵⁰ Norman Letalik, *Maritime Lien in Canadian Maritime Law* 371 (Aldo Chircop, William Moreira Hugh Kindred, Edgar Gold eds. 2d ed. 2016)

του προνομίου⁵¹. Το προνόμιο μπορεί να απορριφθεί μόνο όταν λάβει χώρα μία δικαστική πώληση ή άλλες μέθοδοι απόσβεσης, όπως: υποβολή πληρωμής ή εγγύησης από τον πλοιοκτήτη, καταστροφή του πλοίου ή του φορτίου όπου είναι συνδεδεμένο ένα προνόμιο, και παραίτηση από την αξίωση⁵². 4) Μη κατοχικό και μη συναινετικό: ένα παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο είναι μία μη κατοχική συσκευή ασφάλειας που δημιουργήθηκε από την εφαρμογή του νόμου. Δεν είναι απαραίτητη ούτε η κατοχή της ιδιοκτησίας ούτε η συναίνεση των μερών⁵³. 5) Εκτελείται εφόσον γίνει εμπράγματη αγωγή: ένα παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο μπορεί να εκτελεστεί μόνο με μία εμπράγματη διαδικασία ενάντια στο ίδιο το πλοίο. Ο κάτοχος του ναυτικού προνομίου πρέπει να αρχίσει τη διαδικασία συλλαμβάνοντας το πλοίο στο ναυτοδικείο και δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τις δικές του δυνάμεις για να καταλάβει ή να πουλήσει την ιδιοκτησία⁵⁴.

Σήμερα, στις περισσότερες χώρες, τα ευρέως αναγνωρισμένα ναυτικά προνόμια που μπορούν να ενεργοποιήσουν τα παραδοσιακά ναυτικά προνόμια είναι: οι μισθοί του πληρώματος και του πλοιάρχου, η επιθαλάσσια αρωγή σε περίπτωση ναυαγίου, η σύγκρουση και οι ζημιές που προκαλούνται από το πλοίο (αξίωση από αδικοπραξία), και σε σπάνιες περιπτώσεις, τα έξοδα του πλοιάρχου, τα λεγόμενα *bottomry* και *respondentia*⁵⁵. Αυτού του είδους οι αξιώσεις καλύπτουν τα ζωτικά κομμάτια του ναυτικού εμπορίου και της ναυτιλιακής βιομηχανίας προκειμένου να λειτουργούν με επιτυχία.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Αυστραλία, τη Σιγκαπούρη και άλλες χώρες της κοινοπολιτείας, τα περισσότερα άλλα είδη ναυτικών απαιτήσεων ασφαλιζονται μόνο με τα

⁵¹ Norman Letalik, *Maritime Lien in Canadian Maritime Law* 371 – 72 (Aldo Chircop, William Moreira Hugh Kindred, Edgar Gold eds., 2d ed. 2016); Richard E. Burke, *Maritime Lines: An American view*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, LLP, 1978, p270.

⁵² William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 507, 2002

⁵³ Richard E. Burke, *Maritime Lines: An American view*, 1978 L.M.C.L.Q. 269, 270, 1978

⁵⁴ Norman Letalik, *Maritime Lien in Canadian Maritime Law* 374-75 (Aldo Chircop William Moreira Hugh Kindred, Edgar Gold eds., 2d ed. 2016)

⁵⁵ “*Bottomry*” είναι η δέσμευση ενός πλοίου από τον πλοίαρχο ως ασφάλεια για πληρωμή των εξόδων επισκευής και άλλων αναγκαίων εξόδων για να καταστήσει το πλοίο ικανό να ολοκληρώσει ένα ταξίδι όταν βρίσκεται έξω από το λιμένα του νηολογίου του.

“*Respondentia*” έχει την ίδια έννοια εκτός του ότι δεσμεύεται το φορτίο. Τα έξοδα του πλοιάρχου, πολύ σπάνια στις μέρες μας, είναι τα έξοδα που κάνει ο πλοίαρχος με τα δικά του χρήματα ή που γίνονται με δική του προσωπική πίστωση, για τα επείγοντα αναγκαία έξοδα όταν δεν μπορεί να επικοινωνήσει με τους πλοιοκτήτες. Βλ. William Tetley, *Maritime Liens and Claims*, 419, 2d ed. 1998; William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 483, 2002.

νόμιμα εμπράγματα δικαιώματα. Συνήθως αυτές οι απαιτήσεις περιλαμβάνουν αξιώσεις από την παροχή υπηρεσιών ή αγαθών (*necessaries*), όπως είναι οι επισκευές, ρυμουλκήσεις, φορτοεκφόρτωση και άλλα εφόδια που παρέχονται σε ένα πλοίο, αξιώσεις γενικής αβαρίας, παραβίαση ναυλοσυμφώνων και άλλες συμβατικές αξιώσεις⁵⁶. Ωστόσο, στις Ηνωμένες Πολιτείες, το πεδίο εφαρμογής των ναυτικών προνομίων είναι πολύ ευρύτερο απ' ό,τι στο Ηνωμένο Βασίλειο και σε πολλές άλλες χώρες. “Πρακτικώς όλες οι ναυτικές απαιτήσεις εξασφαλίζονται από τα ναυτικά προνόμια, τα οποία ανακύπτουν με τις σχετικές απαιτήσεις και ταξιδεύουν μαζί με το πλοίο.”⁵⁷ Συγκεκριμένα, σε αντίθεση με το Ηνωμένο Βασίλειο και τις χώρες της Κοινοπολιτείας, οι συμβατικές απαιτήσεις από την παροχή υπηρεσιών ή αγαθών (*necessaries*), απαιτήσεις από ζημιά στο φορτίο, από παραβίαση ναυλοσυμφώνου και αξιώσεις γενικής αβαρίας χορηγούνται ολοκληρωτικά ως ναυτικά προνόμια, αντί για απλά εξασφαλιστικά δικαιώματα⁵⁸.

1.1.2. Εξασφάλιση των Παραδοσιακών Ναυτικών Προνομίων

Παρά τα ανωτέρω, είναι γενικώς αποδεκτό ότι ένα παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο αποτελεί εξ ορισμού μία εξασφαλισμένη απαίτηση. Αποτελεί εμπράγματα ασφάλεια πάνω στο πλοίο που ανακύπτει ταυτόχρονα με τις υπηρεσίες ή τα γεγονότα που ενεργοποιούν ένα ναυτικό προνόμιο. Οι πλοιοκτήτες υπόσχονται να ασφαλίσουν το χρέος των πιστωτών μέσω του ίδιου του πλοίου. Ως συμφέρον πάνω στο περιουσιακό στοιχείο, ένα ναυτικό προνόμιο εκτείνεται μόνο μέχρι την αξία του περιουσιακού στοιχείου, η οποία είναι η αξία του πλοίου⁵⁹.

1.2. Εξασφαλιστικό Δικαίωμα

1.2.1. Επισκόπηση

Όπως συζητήθηκε ανωτέρω, στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Αυστραλία, τη Σιγκαπούρη και άλλες χώρες της κοινοπολιτείας, μόνο συγκεκριμένα είδη απαιτήσεων μπορούν να ενεργοποιήσουν τα παραδοσιακά ναυτικά προνόμια, ενώ οι περισσότερες άλλες ναυτικές απαιτήσεις μπορούν μόνο να ενεργοποιήσουν τα εξασφαλιστικά δικαιώματα (*statutory rights*

⁵⁶ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 483, 2002

⁵⁷ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 483, 2002

⁵⁸ βλ. The Federal Maritime Lien Act (FMLA), 46 U.S.C. §§ 31301 – 31343, 2000

⁵⁹ David W. Skeen, *Liens and Liquidation: Preferences, Strong Arm Claus, Fraudulent Transfers, Equitable Subordination, Priorities and Other Limitations on Liens Claims*, 59 Tul. L. Rev. 1401, 1423-24, 1985

in rem). Γι' αυτό το λόγο είναι αναγκαίο να διακριθεί το παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο από το εξασφαλιστικό δικαίωμα (κάποιες φορές αναληθώς γνωστό ως «νόμιμο προνόμιο»)⁶⁰. Όπως ειδικότερα εξηγεί ο Καθηγητής William Tetley:

Ένα εξασφαλιστικό δικαίωμα ανακύπτει μόνο από τη στιγμή της σύλληψης του πλοίου (ή, στο Ηνωμένο Βασίλειο, από τη στιγμή της έκδοσης δικαστικής άδειας κατάσχεσης – *warranty of arrest*), παρά από τη στιγμή που παρασχέθηκαν υπηρεσίες στο πλοίο ή έγιναν ζημιές από το πλοίο. Το εξασφαλιστικό δικαίωμα δεν ταξιδεύει μαζί με το πλοίο, όπως γίνεται με το παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο, και εξαλείφεται από την πώληση του πλοίου. Επιπλέον, το εξασφαλιστικό δικαίωμα έχει σειρά κατάταξης μετά τη ναυτική υποθήκη, ενώ το παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο είναι πριν το «προνόμιο της υποθήκης» στη σειρά κατάταξης των προνομίων. Αντί να αποτελεί ουσιαστικό περιουσιακό δικαίωμα στο πλοίο που πηγάζει από το γενικό ναυτικό δίκαιο, το εξασφαλιστικό δικαίωμα αποτελεί αμιγώς διαδικαστική θεραπεία βάσει του νόμου, που επιτρέπει τη σύλληψη του πλοίου με εμπράγματη αγωγή, ως ασφάλεια στο ναυτικό δίκαιο⁶¹.

Το εξασφαλιστικό δικαίωμα προσιδιάζει με το ναυτικό προνόμιο στο γεγονός ότι περιλαμβάνει μία διαδικασία απέναντι σε ένα πράγμα, απομονωμένο από ένα πρόσωπο. Η αγωγή είναι *in rem*, όχι *in personam*. Ωστόσο, διαφέρει από ένα ναυτικό προνόμιο τουλάχιστον σε τέσσερα βασικά σημεία. Πρώτον, η αληθινή φύση του εξασφαλιστικού δικαιώματος είναι ότι αποτελεί αμιγώς διαδικαστική θεραπεία παρά ουσιαστική θεραπεία ως παραδοσιακό ναυτικό προνόμιο. Είναι απλώς ένα δικαίωμα που παρέχεται από το νόμο στη σύλληψη ενός πλοίου με εμπράγματη αγωγή και με αυτό τον τρόπο στην απόκτηση ασφάλειας για μία ναυτική απαίτηση⁶². Αποτελεί έναν τρόπο να εξαναγκαστεί ο πλοιοκτήτης σε εμφάνιση στο δικαστήριο και να υποβληθεί στη δικαιοδοσία του δικαστηρίου. Δεύτερον, σε αντίθεση με τα παραδοσιακά ναυτικά προνόμια, τα εξασφαλιστικά δικαιώματα δεν

⁶⁰ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 482, 2002

⁶¹ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 482, 2002

⁶² βλ. William Tetley, Q.C., *Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures*, 73 Tul. L. Rev. 1895, 1905-06, 1999 (Ένα εξασφαλιστικό δικαίωμα, από την άλλη πλευρά, αποτελεί μία καθαρή διαδικασία, η λειτουργία της οποίας είναι να προσφέρει στον ενάγοντα που έχει ένα συγκεκριμένο τύπο ναυτικής απαίτησης, το δικαίωμα σύλληψης του πλοίου με εμπράγματη αγωγή ως ασφάλεια για αυτή την απαίτηση.); Michael Tsimplis, *Procedures for enforcement in Maritime Law* 477, 3d ed. 2014

ανακύπτουν με την απαίτηση, αλλά ανακύπτουν με την έκδοση δικαστικής άδειας κατάσχεσης (όπως στο Ηνωμένο Βασίλειο) ή με τη σύλληψη του πλοίου και θα αποσβεσθούν όταν το πλοίο απελευθερωθεί ή όταν παρασχεθεί εγγύηση ή άλλη ασφάλεια⁶³. Τρίτον, δεν «ταξιδεύουν μαζί με το πλοίο σε καινούρια πλοιοκτησία».⁶⁴ Γι' αυτό το λόγο, το εξασφαλιστικό δικαίωμα επίσης αποσβήνεται «εάν το πλοίο πωληθεί σε άλλον πλοιοκτήτη πριν τη σύλληψή του.»⁶⁵ Εντέλει, στη διανομή των εσόδων από τη δικαστική πώληση, η απαίτηση από το εξασφαλιστικό δικαίωμα κατατάσσεται μετά τη ναυτική υποθήκη, η οποία με τη σειρά της έχει πολύ χαμηλότερη προτεραιότητα έναντι της απαίτησης από το ναυτικό προνόμιο.

1.2.2. Εξασφάλιση των Εκ του Νόμου Εξασφαλιστικών Δικαιωμάτων

Το εξασφαλιστικό δικαίωμα είναι ένα υβρίδιο μεταξύ μίας απαίτησης από ναυτικό προνόμιο και μίας γενικής μη εξασφαλισμένης απαίτησης. Το εκ του νόμου προνόμιο αποτελεί ένα δικαίωμα που χορηγείται στον κάτοχο του προνομίου και δεν θα κατοχυρωθεί στο πλοίο ως περιουσιακό προνόμιο μέχρι ο κάτοχος του προνομίου να επιλέξει να εξασκήσει αυτό το δικαίωμα. Επομένως δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση εξασφαλισμένη απαίτηση όταν ανακύπτει το προνόμιο, αλλά από κάποια άποψη, μόλις ολοκληρωθεί από την έκδοση δικαστικής άδειας κατάσχεσης του πλοίου, έχει την προοπτική να γίνει εξασφαλισμένη απαίτηση.

α. Ηπειρωτικό Δίκαιο

Μία από τις σημαντικότερες διαφορές της *action in rem* σε σύγκριση με το διεθνή θεσμό της συντηρητικής κατάσχεσης είναι ότι η άσκηση της αγωγής *in rem* εγκαθιδρύει υπέρ του ενάγοντος δανειστή εξασφαλιστικό δικαίωμα που ενεργεί πραγματωπαγώς⁶⁶. Αυτή η διεργασία γεννά, στο πλαίσιο του δικαίου της αφερεγγυότητας, δύο επιμέρους ερωτήματα: ποια θα είναι η τύχη αυτής της ειδικής διαδικασίας έναντι της διαδικασίας αφερεγγυότητας, και ποια θα είναι η τύχη των ιδιαίτερων εξασφαλιστικών δικαιωμάτων όταν αξιολογούνται αυτοτελώς (εκτός δηλαδή, της διαδικασίας *in rem*) από τον πτωχευτικό δικαστή άλλου κράτους.

⁶³ William Tetley, *International Admiralty and Maritime Law* 491, 2002

⁶⁴ William Tetley, *International Admiralty and Maritime Law* 491, 2002

⁶⁵ William Tetley, *International Admiralty and Maritime Law* 491, 2002

⁶⁶ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 359 επ.

Η άσκηση της εμπράγματης αγωγής *in rem* έχει τρεις πολύ βασικές συνέπειες που επηρεάζουν άμεσα την πρόοδο της διαδικασίας αυτής καθώς και τη μεταχείρισή της στο πλαίσιο διασυνοριακής διαδικασίας αφερεγγυότητας.

Η πρώτη συνέπεια είναι η *θεμελίωση δικαιοδοσίας για την έναρξη κύριας διαγνωστικής δίκης επί της ουσίας της διαφοράς*. Η δικαιοδοσία θεμελιώνεται είτε με το φυσικό εντοπισμό του πλοίου εντός της περιφέρειας του δικαστηρίου, είτε με την εκούσια υπαγωγή στη διαδικασία του προσωπικώς υπευθύνου προσώπου και την καταβολή από αυτόν εγγύησης για την εξασφάλιση της απαίτησης. Ανάλογα με την περίπτωση, το εισαγωγικό της δίκης δικόγραφο (*in rem claim form*⁶⁷) επικολλάται επί του πλοίου ή επιδίδεται στον εξουσιοδοτημένο αντίκλητο του εναγομένου υπευθύνου προσώπου⁶⁸. Το δικαστήριο μπορεί να επιληφθεί επί της ουσίας, ακόμη και αν δεν υπάρχουν άλλα συνδεδεμένα στοιχεία της υπόθεσης με τη συγκεκριμένη έννομη τάξη, με την επιφύλαξη της *res judicata*.

Η δεύτερη συνέπεια έχει να κάνει με την *αποκρυστάλλωση εξασφαλιστικού δικαιώματος επί του πλοίου υπέρ του ενάγοντος δανειστή* για απαιτήσεις που δεν προστατεύονται με κατά κυριολεξία ναυτικά προνόμια.⁶⁹ Είναι επομένως άρρηκτα συνδεδεμένη με την πρώτη συνέπεια. Το εξασφαλιστικό αυτό δικαίωμα (*statutory claim in rem*) γεννάται κατά το χρονικό σημείο της έκδοσης του εισαγωγικού της δίκης δικογράφου και της καταχώρισής του στο Ναυτικό Μητρώο (*Admiralty Registry*). Ο χρόνος της επίδοσης ή ο χρόνος της κατάσχεσης δεν είναι κρίσιμοι για τη γέννηση του δικαιώματος, παρά μόνο ο χρόνος της έκδοσης του ως άνω δικογράφου.⁷⁰

Η τρίτη συνέπεια αφορά το *δικαίωμα κατάσχεσης του πλοίου*. Η συνέπεια αυτή καθιστά αποτελεσματική τη διαδικασία και επιτρέπει την άμεση ικανοποίηση του ναυτικού δανειστή. Φυσικά μόνο η επίδοση του εισαγωγικού δικογράφου δεν αρκεί. Ο δανειστής πρέπει να ζητήσει δικαστική άδεια κατάσχεσης (*warrant of arrest*) του «παριστάμενου στο δικαστήριο πλοίου» με αίτηση στο Ναυτικό Μητρώο, ένορκη βεβαίωση σχετικά με τα στοιχεία της απαίτησης και δήλωση ότι δεν έχει ικανοποιηθεί. Αν από τον έλεγχο στο Μητρώο διαπιστωθεί ότι δεν έχει χορηγηθεί εγγύηση, μπορεί να παρασχεθεί η άδεια κατάσχεσης, η οποία και αναρτάται στο πλοίο από τον *Admiralty Marshal*. Εάν το πλοίο κατασχεθεί, το πρόσωπο που ενάγεται ή το πρόσωπο που έχει συμφέρον επί του πλοίου έχει

⁶⁷ Μετά το 2009, με την τροποποίηση της SCA 1981, ενώ πριν ήταν γνωστό ως *writ in rem*

⁶⁸ Από και δια της επίδοσης, το αναφερόμενο στο εισαγωγικό δικόγραφο ως υπεύθυνο πρόσωπο καθίσταται διάδικος. A. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law*, I, σελ. 99-100, 153

⁶⁹ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 360 επ.

⁷⁰ Βλ. και υπόθεση *The Monica S.* [1976] 2 Lloyd's Rep. 113, και αναλυτικά σε A. Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law*, I, ό.π., σελ. 99-100, 153

τρεις επιλογές: να αποδεχθεί την επίδοση και να αμφισβητήσει την κατάσχεση, χωρίς υπαγωγή στην *in rem* δικαιοδοσία, να αποδεχθεί την επίδοση και να υπαχθεί στη δικαιοδοσία, καταβάλλοντας εγγύηση για την αποδέσμευση του πλοίου ή, τέλος, να μην κάνει τίποτα. Στην τελευταία περίπτωση ο *Admiralty Marshal* θα προβεί σε δικαστική πώληση του πλοίου.⁷¹

Έχοντας την παραπάνω εικόνα, ερωτάται πώς θα επηρεάσει την πρόοδο της διαδικασίας *in rem*, η μεταγενέστερη κήρυξη κύριας διαδικασίας αφερεγγυότητας σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ. Η αγγλοσαξωνική θεωρία υποστηρίζει ότι το ζήτημα θα κριθεί με βάση τη *lex fori*. Με εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο, το πιθανότερο είναι ότι ο βρετανός δικαστής θα διατάξει τη συνέχιση της ήδη εγερθείσας αγωγής *in rem*.⁷²

β. Αγγλικό Δίκαιο

Η θέση στο αγγλικό δίκαιο είναι ότι το εξασφαλιστικό δικαίωμα γίνεται εξασφαλισμένη απαίτηση όταν εκδοθεί το δικαστική άδεια κατάσχεσης. Στην υπόθεση *The Cella*, το δικαστήριο εξήγησε ότι «...παρόλο που ενδεχομένως να μην υπάρχει ναυτική απαίτηση, μόλις τη στιγμή που λαμβάνει χώρα η σύλληψη, το πλοίο κρατείται από το Δικαστήριο ως ασφάλεια για οτιδήποτε επικυρωθεί από το Δικαστήριο στον ενάγοντα.»⁷³ Αυτό θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως εξής: το πλοίο μετατρέπεται σε ασφάλεια που προορίζεται κυρίως για συγκεκριμένα είδη απαιτήσεων που παρέχονται από το νόμο, τα οποία είναι τα εξασφαλιστικά δικαιώματα⁷⁴. Στην υπόθεση *The Zafiro*, ο Δικαστής Hewson υποστήριξε ότι ο έχων απαίτηση από την παροχή υπηρεσιών ή αγαθών (*necessaries*) εξέδωσε δικαστική άδεια κατάσχεσης για το πλοίο πριν την έναρξη των διαδικασιών εκκαθάρισης της εταιρείας, θα έπρεπε να θεωρηθεί ως εξασφαλισμένος πιστωτής και να έχει προτεραιότητα έναντι των άλλων πιστωτών⁷⁵. Ωστόσο, επειδή η σύλληψη δεν αποτελούσε «εκτέλεση» εναντίον του πλοίου, εάν η δικαστική άδεια κατάσχεσης είχε εκδοθεί μετά την έναρξη των διαδικασιών εκκαθάρισης, το δικαστήριο θα είχε αρνηθεί να δηλώσει τον ως άνω αιτούντα ως εξασφαλισμένο πιστωτή⁷⁶.

⁷¹ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 361

⁷² Προς την κατεύθυνση αυτή *Derrington & Turner*, ό.π. σελ. 202

⁷³ *The Cella*, [1888], 13 P.D. 82, at p. 88

⁷⁴ *The Cella*, [1888], 13 P.D. 82, at p. 87

⁷⁵ *The Zafiro*, [1959] 1 Lloyd's Rep 359, [1959] 3 WLR 123

⁷⁶ *The Zafiro*, [1959] 1 Lloyd's Rep 359, [1959] 3 WLR 123

Αργότερα, υπήρξε σημαντική συζήτηση στην υπόθεση *The Monica* αναφορικά με το πότε το εκ του νόμου προνόμιο προσκολλάται στο πράγμα, καθώς και σε ποιο σημείο ο ως άνω αιτών γίνεται εξασφαλισμένος πιστωτής⁷⁷. Στην υπόθεση *The Monica*, οι ιδιοκτήτες του φορτίου εξέδωσαν δικαστική άδεια κατάσχεσης από εμπράγματη αγωγή ενάντια στον ιδιοκτήτη του πλοίου, ισχυριζόμενοι παραβίαση της σύμβασης μεταφοράς. Ωστόσο, πριν επιδοθεί η δικαστική άδεια κατάσχεσης, το πλοίο πωλήθηκε σε άλλον ιδιοκτήτη. Το δικαστήριο κλήθηκε να αποφασίσει σε ποιο σημείο ενεργοποιήθηκε το εξασφαλιστικό δικαίωμα και συνδέθηκε με το πράγμα: όταν ασκηθεί η αγωγή ή όταν πράγματι συλληφθεί το πλοίο; Το δικαστήριο αποφάσισε υπέρ της καθιέρωσης της ασκήσεως της αγωγής ως του κρίσιμου χρονικού διαστήματος και απεφάνθη ότι ένα εξασφαλιστικό δικαίωμα ενεργοποιείται όταν εκδίδεται η δικαστική άδεια κατάσχεσης παρά όταν επιδίδεται⁷⁸. Για το λόγο αυτό, η αλλαγή πλοιοκτησίας ανάμεσα στην έκδοση και στην επίδοση δεν εμπόδισε τη σύλληψη στην υπόθεση *The Monica*. Ο δικαστής Brandon έδωσε έμφαση στο γεγονός ότι η συγκεκριμένη υπόθεση είχε να κάνει με περίπτωση αλλαγής στην πλοιοκτησία, ενώ σε περίπτωση εκκαθάρισης και ρευστοποίησης περιουσιακών στοιχείων ή σε περίπτωση προτεραιότητας δανειστών η απάντηση μπορεί να ήταν διαφορετική. Σε περίπτωση εκκαθάρισης και ρευστοποίησης περιουσιακών στοιχείων, αντιθέτως, οι αρχές είχαν την τάση να ορίζουν το χρονικό σημείο της σύλληψης ως το κρίσιμο σημείο.⁷⁹ Εντέλει, το Εφετείο στην υπόθεση *Re Aro Co Ltd.*, υπόθεση εκκαθάρισης και ρευστοποίησης περιουσιακών στοιχείων, οριστικοποίηση την απάντηση ως προς το πότε η αγωγή θεωρείται ότι έχει θεσπιστεί.⁸⁰ Ο ενάγων σε αυτή την περίπτωση εξέδωσε δικαστική άδεια κατάσχεσης, αλλά δε συνέλαβε το πλοίο τη στιγμή που η ναυτιλιακή εταιρεία διατάχθηκε σε εκκαθάριση. Το εφετείο απεφάνθη ότι το εξασφαλιστικό δικαίωμα εξασφαλίστηκε μόλις εκδόθηκε η δικαστική άδεια κατάσχεσης.⁸¹

Για το λόγο αυτό, η θέση του Ηνωμένου Βασιλείου στο ερώτημα εάν το εξασφαλιστικό δικαίωμα θα μπορούσε να μετατραπεί σε εξασφαλισμένη απαίτηση, είναι ότι

⁷⁷ *The Monica S.*, [1976] 2 Lloyd's Rep. 113

⁷⁸ *The Monica S.*, [1976] 2 Lloyd's Rep. 113, at 130

⁷⁹ *The Monica S.*, [1976] 2 Lloyd's Rep. 113, at 131, *παραπ.* *The Cella* (1888) 13 P.D. 82, *The Zafiro*, [1959] 1 Lloyd's Rep. 359

⁸⁰ *Re Aro Co Ltd* [1980] 2 WLR 453

⁸¹ William Tetley, *Maritime Liens and Claims* 557 (1998). 1980 WLR 453

η έκδοση της δικαστικής άδειας κατάσχεσης αποτελεί το κρίσιμο χρονικό σημείο.⁸² Η απαίτηση από το εξασφαλιστικό δικαίωμα δεν εξασφαλίζεται όταν αρχικά ανακύπτει αλλά μετατρέπεται σε εξασφαλισμένη απαίτηση όταν η διαδικασία συστήνεται με την έκδοση δικαστικής άδειας κατάσχεσης⁸³. Ομοίως, η άποψη αυτή είχε υιοθετηθεί και από τα Αυστραλιανά δικαστήρια, ορίζοντας ότι το εξασφαλιστικό δικαίωμα μετατρέπεται σε εξασφαλισμένη απαίτηση με την έκδοση δικαστικής άδειας κατάσχεσης.⁸⁴ Περαιτέρω, το Εφετείο της Σιγκαπούρης στην υπόθεση *Kuo Fen Ching v Dauphin Offshore Engineering & Trading Pte Ltd*. Ακολούθησε επίσης την προσέγγιση του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου «η δικαστική άδεια κατάσχεσης από εμπράγματα αγωγή, κατά την άσκηση του νόμιμου δικαιώματος προσφυγής στα δικαστήρια είχε κρίσιμες συνέπειες οι οποίες εξασφάλισαν το προνόμιο των εναγόντων και τους κατέστησαν εξασφαλισμένους πιστωτές.»⁸⁵

Ωστόσο, η ανωτέρω προσέγγιση του αγγλικού δικαίου, η οποία επί της ουσίας «προσωποποιεί» το πλοίο, σταδιακά παραμερίστηκε από τη δικονομική θεωρία. Σύμφωνα με την τελευταία, η εμπράγματα αγωγή (“action in rem”) είναι «ειδικό ένδικο βοήθημα που παρέχει περισσότερα πλεονεκτήματα στον ενάγοντα από οποιοδήποτε άλλο, διότι του επιτρέπει να ασκήσει πίεση στον οφειλέτη και να τον υποχρεώσει να συμμετέχει στη διαδικασία, μέσω της κατάσχεσης του κύριου περιουσιακού του στοιχείου (δηλαδή με την ως άνω αναφερόμενη σύλληψη του πλοίου). Η κατάσχεση αναδεικνύεται λοιπόν στο ουσιώδες στοιχείο της διαδικασίας και το προνόμιο εκλαμβάνεται ως ιστορικό προϊόν της κατάσχεσης, άρα ως δικαίωμα δικονομικής φύσης. Η επικράτηση της δικονομικής θεωρίας επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο των Λόρδων στην απόφαση *Indian Grace*⁸⁶, όπου κρίθηκε ότι η αγωγή *in rem* στρέφεται κατά του κυρίου του πλοίου και όχι κατά του πλοίου. Το πρόβλημα είναι ότι η ως άνω απόφαση εκδόθηκε στο πλαίσιο της εξέτασης των ορίων του δεδικασμένου προηγούμενης αγωγής *in personam* για την ίδια αιτία και ανάμεσα στα ίδια πρόσωπα και αφορούσε τον προσδιορισμό του «εναγομένου» στην *action in rem*, με συνέπεια το

⁸² *The Monica S.*, [1976] 2 Lloyd’s Rep. 113, at 130

⁸³ *Re Aro Co Ltd* [1980] 2 WLR 453. Βλ. επίσης *The ‘Pacific’* (1864) 167 ER 356 at 359; (1864) *Browning and Lushington* 243, 246 and *The ‘Two Ellens’* (1872) LR 4 PC 161 at 170

⁸⁴ Βλ. *Rares, Justice Steven, Admiralty law the flying Dutchman of cross-border insolvency* (FCA) [2009] FedJschol 22; βλ. επίσης *Morris v. The Ship “Kima”*, (1998) 16 ACLC 945

⁸⁵ *Kuo Fen Ching v Dauphin Offshore Engineering & Trading Pte Ltd*, [1999] 3 SLR 721, para 9, 28, 29. Βλ. επίσης, *Lim Bok Lai v Selco* (Singapore Pte Ltd [1987] SLR 423; [1987] 2 MLJ 688; *The Hull 308* [1991] SLR 304; [1991] 3 MLJ 393

⁸⁶ *Indian Grace* (No. 2), [1998] 1 Lloyd’s Rep. 1.

Δικαστήριο να μην τοποθετηθεί σχετικά με το νομικό χαρακτηρισμό των επιμέρους λειτουργιών της αγωγής, ιδίως του ρόλου των προνομίων και της κατάσχεσης. Αν λοιπόν κανείς ακολουθήσει την αμιγώς δικονομική άποψη, δεν εξηγείται γιατί η κατάσχεση χωρεί μόνο κατά του πλοίου (και όχι των λοιπών περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη), γιατί διεξάγεται κανονικά η διαδικασία (ακόμη και χωρίς τη συμμετοχή του προσωπικού οφειλέτη) και γιατί τα εξασφαλιστικά δικαιώματα που γεννώνται με την άσκηση της αγωγής ασκούνται και κατά τρίτων. Το τοπίο δεν έχει πλήρως αποσαφηνισθεί, ίσως διότι η διαμάχη μεταξύ της «θεωρίας της προσωποποίησης» και της «δικονομικής θεωρίας» επισκιάζει και τελικώς δημιουργεί σύγχυση ως προς τη σχέση των ουσιαστικών (εξασφαλιστικών) δικαιωμάτων και της δικονομικής υλοποίησής τους στο πλαίσιο της εμπράγματης αγωγής.»⁸⁷

Κατά τα λοιπά, ακόμη και μετά την επικράτηση της δικονομικής θεωρίας, τα χαρακτηριστικά του ένδικου αυτού βοηθήματος εξακολουθούν να είναι τα εξής: «συνιστά μέσο εξασφάλισης της απαίτησης μέσω της κατάσχεσης του πλοίου, θεμελιώνει υλική και τοπική αρμοδιότητα, ενεργοποιεί υφιστάμενα ναυτικά προνόμια ή δημιουργεί νέα, με την τήρηση διατυπώσεων δημοσιότητας, τα οποία ισχύουν και κατά τρίτων αποκτώντων και μπορεί να καταλήξει σε δικαστική πώληση του πλοίου με απόσβεση βαρών.»⁸⁸

γ. Αμερικανικό Δίκαιο

Στο αμερικανικό δίκαιο, αντίστοιχα, υπάρχει απόλυτη σύνδεση ανάμεσα στο εξασφαλιστικό δικαίωμα και στην *in rem* διαδικασία. Η διαδικασία αυτή υφίσταται σχεδόν αποκλειστικά για την άσκηση των ναυτικών προνομίων, ενώ αντίστροφα, τα πρώτα δεν μπορούν να ικανοποιηθούν παρά μόνο μέσω της συγκεκριμένης διαδικασίας.⁸⁹ Επιπλέον, η θεωρητική κατασκευή της «προσωποποίησης του πλοίου» έχει έντονη απήχηση στην αμερικανική θεωρία και νομολογία παρά την κριτική που υφίσταται και στα δύο επίπεδα. Επί της ουσίας το πλοίο λαμβάνεται ως «πρόσωπο» με αποτέλεσμα «να ενάγεται αυτοτελώς και να εκτελείται κατ' αυτού η δικαστική απόφαση, χωρίς να απαιτείται η συμμετοχή του κυρίου του πλοίου στη διαδικασία, ούτε η κατάφαση της προσωπικής του ευθύνης.»⁹⁰

⁸⁷ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 163

⁸⁸ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 164

⁸⁹ D.B. Toy, *Introduction to the Law of Maritime Liens*, 47 Tul. L. Rev. (1972-73), 559

⁹⁰ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 164

Με βάση όλα τα ανωτέρω, καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι η αμερικανική εκδοχή παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες. Αρχικά, η *in rem* διαδικασία οριοθετείται γεωγραφικά πολύ αυστηρά, ακριβώς επειδή είναι προσανατολισμένη στο πλοίο και όχι στον κύριο του πλοίου. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι η νομιμότητα και η δεσμευτικότητα της διαδικασίας αυτής είναι πλήρως εξαρτώμενη από τη φυσική παρουσία του πράγματος (*res*) εντός των ορίων της τοπικής αρμοδιότητας του επιλαμβανόμενου ναυτικού δικαστηρίου (καταφανής διαφορά με την υπερόρια δικαιοδοσία που ασκείται στο πλαίσιο μιας διασυνοριακής πτώχευσης, όπου το δικαστήριο μπορεί να εκδώσει απόφαση που να καταλαμβάνει πλοία κείμενα εκτός της εδαφικής επικράτειας των ΗΠΑ). Δεύτερον, η σύλληψη/κατάσχεση του πλοίου εξασφαλίζει τη φυσική παρουσία του πλοίου η οποία με τη σειρά της θεμελιώνει καθ' ύλην αρμοδιότητα για την ουσία της διαφοράς. Τέλος, η *in rem* διαδικασία μπορεί να καταλήξει σε απόφαση επί της ουσίας, χωρίς να αντιμετωπίζεται το ζήτημα της προσωπικής ευθύνης, δεν μπορεί ποτέ να επιδικάσει ποσό που υπερβαίνει την αξία του πλοίου και δεν μπορεί να καταλαμβάνει ή να εκτελεσθεί κατά πλοίου διαφορετικού από αυτό που παρήγαγε την απαίτηση. Η διαφορά με το αγγλικό δίκαιο είναι εμφανής, ιδίως με τη σύγχρονη βρετανική προσέγγιση ότι η διαδικασία *in rem* (κυρίως η πτυχή της κατάσχεσης) είναι ένα μέσο πίεσης προς τον κύριο του πλοίου (ενδεχομένως προσωπικό οφειλέτη), ώστε να εμπλακεί στη διαδικασία και να προσθέσει το στοιχείο *in personam*.⁹¹

δ. Σύγκρουση Κανόνων Δικαίου

Όπως συζητήθηκε ανωτέρω, το πεδίο εφαρμογής και η σειρά κατάταξης των ναυτικών προνομίων διαφέρει από χώρα σε χώρα. Μερικές φορές οι κανόνες δικαίου που διέπουν την υφιστάμενη απαίτηση δεν διέπουν ταυτόχρονα και τη διαθεσιμότητα του ναυτικού προνομίου.⁹² Το γεγονός αυτό πυροδοτεί το ζήτημα της σύγκρουσης κανόνων δικαίου, αναφορικά με το εάν η χώρα στην οποία συνελήφθη το πλοίο θα αναγνώριζε ένα αλλοδαπό ναυτικό προνόμιο. Το δικαστήριο έχει εξ αρχής απέναντί του τρία επίπεδα αποφάσεων που πρέπει να λάβει: το πρώτο επίπεδο στο πλαίσιο του οποίου πρέπει να αποφασίσει το δικαστήριο έχει να κάνει με την κατάλληλη δικαιοδοσία που θα διέπει την υφιστάμενη απαίτηση του ενάγοντα, η οποία είναι η βασική αιτία της αγωγής από την απαίτηση. Το δεύτερο επίπεδο είναι ποιο δίκαιο διέπει τη διαθεσιμότητα ενός ναυτικού προνομίου ή ενός εξασφαλιστικού δικαιώματος. Το αρμόδιο δικαστήριο θα πρέπει να αποφασίσει αν θα

⁹¹ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 164

⁹² Martin Davies, *Choice of Law and U.S. Maritime Liens*, 83 Tul. L. Rev. 1435, 1436 (2009)

αναγνώριζε ένα αλλοδαπό ναυτικό προνόμιο ή ένα εξασφαλιστικό δικαίωμα έναντι του πλοίου ή άλλων περιουσιακών στοιχείων. Το τρίτο επίπεδο έχει να κάνει με την απόφαση ως προς το δίκαιο που θα διέπει τη σειρά προτεραιότητας ανάμεσα στις αντικρουόμενες απαιτήσεις από ναυτικά προνόμια όταν τα έσοδα από τη δικαστική πώληση δεν θα επαρκούν για να αποπληρώσουν όλες τις απαιτήσεις.⁹³

Στις περισσότερες δικαιοδοσίες, όπως η Αγγλία, η Αυστραλία, η Σιγκαπούρη και άλλες χώρες της Κοινοπολιτείας, τα δικαστήρια αποφάσισαν ότι το δίκαιο του δικάζοντος δικαστού («*lex fori*») θα διέπει και τη διαδικασία αναγνώρισης του καθεστώτος της αλλοδαπής απαίτησης και το ζήτημα της προτεραιότητας.⁹⁴ Αυτό αποτελεί το ζήτημα κατά πόσο ο προσδιορισμός της ύπαρξης του ναυτικού προνομίου για τους ενάγοντες αποτελεί ζήτημα που αφορά μόνο τη *lex fori*.⁹⁵ Η απόφαση της πλειοψηφίας βασίστηκε στον ισχυρισμό ότι τα ναυτικά προνόμια θεωρούνται ως ουσιαστικά δικαιώματα για το σκοπό της σύγκρουσης κανόνων δικαίου.⁹⁶ Παρόλα αυτά, εάν το αλλοδαπό δίκαιο που διέπει την υφιστάμενη απαίτηση δεν προσφέρει κάποιο ναυτικό προνόμιο, το δικαστήριο «θα προστατεύσει έναν Αμερικανό προμηθευτή καυσίμου απέναντι σε ένα αλλοδαπό πλοίο σε λιμένα εντός των Ηνωμένων Πολιτειών, ακόμη και αν η σύμβαση προμήθειας συνετάγη και έλαβε χώρα σε αλλοδαπή δικαιοδοσία.»⁹⁷ Ο λόγος πίσω από αυτή την εξαίρεση έγκειται στο ότι αυτό που επιτρέπει ή αρνείται την πρόσβαση στο δικαίωμα της *in rem* διαδικασίας στις Ηνωμένες Πολιτείες δεν είναι το αλλοδαπό δίκαιο του ναυτικού προνομίου αλλά ένας αμερικανικός κανόνας επιλογής δικαστηρίου (*choice-of-law*).⁹⁸ Η προτεραιότητα των

⁹³ Martin Davies, *Choice of Law and U.S. Maritime Liens*, 83 Tul. L. Rev. 1435, 1436 (2009); William Tetley QC, “Maritime Liens in Conflict of Laws”, in *Law and Justice in a Multi-State World: Essays in Honour of Arthur T von Mehren*, 448, 460 (JAR Nafziger & Symeon C Symeonides eds, 2002)

⁹⁴ βλ. *The Halcyon Isle* (Bankers Trust International Ltd v. Todd Shipyards Corporation [1981] AC 221, [1980] 2 Lloyd’s Rep. 325, 1980 AMC 1221 (P.C.))

⁹⁵ Jennifer Devlin, *The UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency and Impact on Maritime Creditors* (June, 2009) (unpublished LLB(Hons) dissertation, University of Auckland)

⁹⁶ William Tetley QC, “Maritime Liens in Conflict of Laws”, in *Law and Justice in a Multi-State World: Essays in Honour of Arthur T von Mehren*, 448. 468 KAR Nafziger & Symeon C Symeonides eds 2002)

⁹⁷ Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* 185 (Kris Markarian ed., 2d ed. 2013); βλ. *Gulf Trading & Transportation Co. v. M/V Tenta*, 694 F 2d 1191 (9th Cir. 1982)

⁹⁸ Martin Davies, *Choice of Law and U.S. Maritime Liens*, 83 Tul. L. Rev. 1460 (2009); βλ. επίσης Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* 185 (Kris Markarian ed. 2d ed. 2013)

αλλοδαπών ναυτικών απαιτήσεων στη διανομή των κερδών από τη δικαστική πώληση του πλοίου, ωστόσο, διέπεται πάντοτε από το αρμόδιο δικαστήριο.⁹⁹

2. Ναυτική Υποθήκη

Το πλοίο αποτελεί το βασικό μέσο πίστης τόσο για τις απαιτήσεις από την εκμετάλλευση του πλοίου όσο και για τις απαιτήσεις από τη χρηματοδότησή του. Το υψηλό κόστος ναυπήγησης ή αγοράς ενός πλοίου επιβάλλει την εξασφάλιση χρηματοδότησης κυρίως με εμπράγματα εξασφαλίσεις. Η ναυτική υποθήκη, όπως και άλλοι τύποι υποθήκης, αποτελεί είδος εμπράγματης εξασφάλισης πάνω στο πλοίο, η οποία χορηγείται συμβατικά από τον πλοιοκτήτη στο δανειστή ή στον ενυπόθηκο δανειστή ως εξασφάλιση έναντι χρέους.¹⁰⁰ Ήδη από το 19^ο αιώνα, οι ναυτικές υποθήκες έγιναν ευρέως αποδεκτή πρακτική στη ναυτιλιακή βιομηχανία ως βασική πηγή χρηματοδότησης για τους πλοιοκτήτες.¹⁰¹ Ειδικότερα, η ναυτική υποθήκη συνιστά έναν συνήθη τρόπο χρηματοδότησης της κατασκευής ή της αγοράς ενός πλοίου. «Στην ουσία της η υποθήκη παρέχει στον πιστωτή ασφάλεια για την αποπληρωμή του δανείου ή για την εκτέλεση κάποιας άλλης υποχρέωσης που ανακύπτει από την απόκτηση ενός περιουσιακού δικαιώματος στο πλοίο. Μπορεί μάλιστα να χρησιμοποιηθεί για να ασφαλίσει οποιαδήποτε οικονομική υποχρέωση συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας του πλοίου.»¹⁰² Η U.K. Merchant Shipping Act 1988 προβλέπει ότι:

«Ένα νηολογημένο πλοίο, ή μία μετοχή πάνω σε οποιοδήποτε τέτοιο πλοίο, μπορεί να καταστεί ως εξασφάλιση για την αποπληρωμή ενός δανείου ή την εξάλειψη οποιασδήποτε άλλης υποχρέωσης, και με την παραγωγή του μέσου που δημιουργεί οποιαδήποτε τέτοια ασφάλεια (αναφερόμενο στη συγκεκριμένη πράξη ως υποθήκη), ο αρμόδιος του νηολογίου στο λιμένα νηολόγησης του πλοίου θα το καταγράψει στο νηολόγιο.»¹⁰³

⁹⁹ William Tetley, *Maritime Liens in the Conflict of Laws*, σελ. 14-15

¹⁰⁰ Dr A.J. Corres, *Maritime Law for the Shipping Executives*, 7

¹⁰¹ Ναυτική Υποθήκη, https://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτική_υποθήκη

¹⁰² Βλ. Smith, *Ship Mortgages*, 47 Tul. L. Rev., 608 (1972); βλ. Γενικά, Grant Gilmore & Jr. Charles L. Black, *The Law of Admiralty*, Chap. 1 (2d ed. 1975) (history and nature of maritime jurisdiction); 2 Benedict On Admiralty § 67 (7th ed. 1994); David Mcl. Williams, *Yacht Financing After Public Law 100-710: The Ship Mortgage and State Law liens*, 48 Consumer Fin. L.Q. Rep. 128, 135 (1994)

¹⁰³ The Merchant Shipping Act 1988, para. 21 of schedule 1 (Eng.)

Για το λόγο αυτό η ναυτική υποθήκη στο Ηνωμένο Βασίλειο αποτελεί εξασφαλισμένη απαίτηση και αντίστοιχα απολαμβάνει ειδικής μεταχείρισης σε μία διαδικασία πτώχευσης. Ομοίως, στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα δικαστήρια δε θεωρούν τη ναυτική υποθήκη ως ναυτική σύμβαση, πράγμα που σημαίνει ότι τα δικαστήρια μεταχειρίζονται τη σύμβαση ναυτικής υποθήκης ως μία κανονική σύμβαση υποθήκης¹⁰⁴. Για το λόγο αυτό, χωρίς αμφιβολία, οι κάτοχοι των εγγεγραμμένων ναυτικών υποθηκών είναι εξ ορισμού εξασφαλισμένοι πιστωτές σε όλο τον κόσμο.¹⁰⁵ Ο ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να εκτελέσει τη ναυτική υποθήκη είτε μέσω εμπράγματης αγωγής *in rem* είτε μέσω αγωγής *in personam*. Επιπλέον, στη διαδικασία διανομής των εσόδων από την πώληση ενός πλοίου ο ναυτικός ενυπόθηκος δανειστής μπορεί να έχει υψηλότερη προτεραιότητα έναντι άλλων γενικών μη εξασφαλισμένων εναγόντων.¹⁰⁶

Το βασικό ερώτημα είναι εάν ο δανειστής/κάτοχος μίας μη εγγεγραμμένης ναυτικής υποθήκης μπορεί να θεωρηθεί ως εξασφαλισμένος πιστωτής. Γενικά, η αποτυχία εγγραφής δεν ακυρώνει μία ναυτική υποθήκη. «Η μη εγγεγραμμένη υποθήκη συνιστά νόμιμη υποθήκη και έχει ισχύ μεταξύ του δανειζόμενου επί υποθήκη και του ενυπόθηκου δανειστή. Ωστόσο, ως προς τα τρίτα μέρη, η θέση της στην κατάταξη θα είναι μετά τις εγγεγραμμένες υποθήκες και δε θα επηρεαστεί από οποιαδήποτε πράξη πτώχευσης που διαπράττεται από το δανειζόμενο επί υποθήκη.»¹⁰⁷ Τη στιγμή που ο οφειλέτης και ο πιστωτής καταρτίσουν μία εκτελεστή σύμβαση ναυτικής υποθήκης, η ασφάλεια ενσωματώνεται στην εγγύηση και στη συνέχεια ο ναυτικός ενυπόθηκος δανειστής μετατρέπεται σε εξασφαλισμένο πιστωτή. «Η

¹⁰⁴ Βλ. Smith, *Ship Mortgages*, 47 Tul. L. Rev. 608 (1973); Βλ. Grant Gilmore & Jr. Charles L. Black, *The Law of Admiralty*, Chap. 1 (2d ed. 1975) (history and nature of maritime jurisdiction); 2 Benedict On Admiralty § 67 (7th ed. 1994); David Mcl. Williams, *Yacht Financing After Public Law 100-710: The Ship Mortgage and State Law Liens*, 48 Consumer Fin. L.Q. Rep. 128, 135 (1994)

¹⁰⁵ Βλ. π.χ. British Insolvency Act 1986, άρ. 248(a) (Eng.) ορίζει ως «εξασφαλισμένο πιστωτή», σε σχέση με μία εταιρεία, «τον πιστωτή της εταιρείας ο οποίος έχει μία ασφάλεια πάνω στην ιδιοκτησία της εταιρείας σε σχέση με το χρέος του.» Το άρθρο 248(b) (i) ορίζει ως «ασφάλεια», σε σχέση με την Αγγλία και την Ουαλία, «οποιαδήποτε υποθήκη, επιβάρυνση, εξασφαλιστικό δικαίωμα ή άλλη ασφάλεια.» Οι ενυπόθηκοι δανειστές ενός πλοίου ή μετοχών σε ένα πλοίο είναι για το λόγο αυτό εξασφαλισμένοι πιστωτές, καθώς είναι κάτοχοι ναυτικού προνομίου από τη στιγμή που ανακύπτει η απαίτηση που ενεργοποιεί το ναυτικό προνόμιο. (William Tetley, Q.C., Article: *Conflicts of Law Between the Bankruptcy Courts in Admiralty: Canada, United Kingdom, United States, and France*, 20 Tul. Mar. L. J. 257 (1996), note 69);

¹⁰⁶ William Tetley, *Maritime Liens and Claims* 480 (1998)

¹⁰⁷ William Tetley, *Maritime Liens and Claims* 481 (1998)

καταχώριση της υποθήκης, που αποτελεί και τον τρόπο ολοκλήρωσής της, είναι απλώς ένα επιπλέον βήμα που μπορεί να κάνει το εξασφαλισμένο μέρος για να ενδυναμώσει τα δικαιώματά του ούτως ώστε να είναι ανώτερα απέναντι σε πιθανούς ενάγοντες εκτός από τον οφειλέτη.»¹⁰⁸ Για το λόγο αυτό ή μη καταχώριση (στο πλαίσιο ναυτικής υποθήκης, η μη εγγραφή) δε θα επηρεάσει την εξασφαλισμένη θέση μίας ναυτικής υποθήκης.

Ωστόσο, τουλάχιστον στις Ηνωμένες Πολιτείες, με την υποβολή σε πτώχευση, το άρθρο 544(a) του Πτωχευτικού Κώδικα χορηγεί στους διαχειριστές της πτώχευσης τις λεγόμενες “strong-arm powers”.¹⁰⁹ Αυτό σημαίνει ότι ο Πτωχευτικός Κώδικας επιτρέπει στους διαχειριστές να αποφύγουν τις μη ολοκληρωμένες εγγυήσεις. Οι μη ολοκληρωμένες απαιτήσεις από ελλειπείς εγγυήσεις σε αυτές τις περιπτώσεις μετατρέπονται σε γενικές μη εξασφαλισμένες απαιτήσεις και χάνουν την εξασφαλισμένη θέση τους. Για το λόγο αυτό, εάν η ναυτική υποθήκη δεν έχει καταχωρηθεί ή εγγραφεί, η ναυτική υποθήκη δεν ολοκληρώνεται. Παρόλο που διατηρεί τη θέση εξασφαλισμένης απαίτησης στην κανονική της κατάσταση, ο διαχειριστής έχει τη δύναμη να εξαλείψει/παρακάμψει την εξασφαλισμένη θέση της μη καταχωρημένης ναυτικής υποθήκης μόλις ενεργοποιηθούν οι διαδικασίες πτώχευσης. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, οι μη καταχωρημένες ναυτικές υποθήκες μετατρέπονται σε μη εξασφαλισμένες απαιτήσεις. Παρόλα αυτά, στην πράξη, πολύ σπάνια δεν καταχωρούνται οι ναυτικές υποθήκες. Επειδή η ναυτική υποθήκη αποτελεί πολύ σημαντικό τρόπο χρηματοδότησης και μέσο εξασφάλισης, ένας εξειδικευμένος δικηγόρος πάντα την καταχωρεί από την αρχή. Για το λόγο αυτό, στις περισσότερες περιπτώσεις, ο ναυτικός ενυπόθηκος δανειστής είναι εξασφαλισμένος πιστωτής.

Στην ελληνική έννομη, τάξη η ναυτική υποθήκη αποτελεί τον κύριο τρόπο εμπράγματης εξασφάλισης των συμβατικών δανειστών του πλοιοκτήτη¹¹⁰. Η ελληνική έννομη τάξη αναγνωρίζει δύο ειδών υποθήκες: την απλή ναυτική υποθήκη (άρθ. 195-204 ΚΙΝΔ) και την, αγγλοσαξονικής προέλευσης, προτιμώμενη ναυτική υποθήκη (ν.δ. 3899/1958). «Αμφότερες συνιστούν εμπράγματο δικαίωμα (χωρίς άσκηση νομής) επί αλλότριου πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος προς εξασφάλιση απαίτησης μέσω της προνομιακής ικανοποίησης του ναυτικού δανειστή.¹¹¹ Εκτός από τη διαφορά στον τρόπο σύστασης της υποθήκης (η απλή υποθήκη συνιστάται με μονομερή δήλωση του κυρίου ενώπιον συμβολαιογράφου και δημοσιότητα, ενώ η προτιμώμενη με κατάρτιση σύμβασης και

¹⁰⁸ Paul Barron & Mark Wessman, *Secured Transactions: Problems and Materials* 23 (2d ed. 2011)

¹⁰⁹ 11 U.S. Code § 544

¹¹⁰ Α. Αργυριάδης, *Ναυτική Υποθήκη*, Αθήνα 1970, 19-20

¹¹¹ Λία Ι. Αθανασίου, σελ. 31 επ.

τήρηση διατυπώσεων δημοσιότητας), η βασική τους διαφορά έγκειται στον τρόπο ικανοποίησης του δανειστή.

Πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση της απλής υποθήκης, η εξασφάλιση της απαίτησης παρέχεται με τον αναγκαστικό πλειστηριασμό του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και την προνομιακή ικανοποίηση του δανειστή από το πλειστηρίασμά του, ενώ στην περίπτωση της προτιμώμενης ναυτικής υποθήκης, η προστασία που παρέχεται στο δανειστή είναι ποσοτικά και ποιοτικά διαφορετική και αρκετά πιο αποτελεσματική. Για την ακρίβεια, πέραν του δικαίωματος σε αναγκαστική πώληση του πλοίου (όπως παρέχεται από τον ΚΙΝΔ στις γενικές διατάξεις περί αναγκαστικής εκτέλεσης), παρέχεται επιπρόσθετα εκ του νόμου το δικαίωμα στο δανειστή να αναλάβει τη διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου και να ικανοποιηθεί από τα καθαρά έσοδά του, ή ακόμη να ασκήσει άλλα δικαιώματα που ενοχικώς προβλέπονται στη σύμβαση, όπως το δικαίωμα εκποίησης αυτού άνευ πλειστηριασμού (άρθ. 5 ν.δ. 3899/1958). Ο δανειστής έχει απόλυτη ευχέρεια να επιλέξει τον τρόπο εξασφάλισης που θεωρεί καταλληλότερο και να ασκήσει τα δικαιώματά του, αθροιστικά ή χωριστά, κατά τη σειρά που ο ίδιος θα επιλέξει. Μπορεί έτσι να αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου, αν όμως στη συνέχεια κρίνει ότι δεν είναι συμφέρουσα γι' αυτόν, μπορεί να προβεί σε πώληση του πλοίου, με ή άνευ πλειστηριασμού, εφόσον βεβαίως η τελευταία δυνατότητα έχει προβλεφθεί συμβατικώς. Το δικαίωμα ιδιωτικής πώλησης εποτελεί το ανώτατο όριο των εξουσιών που μπορούν να παρασχεθούν στον προτιμώμενο ενυπόθηκο δανειστή και οι οποίες δεν απαντώνται στο καθεστώς της υποθήκης του αστικού δικαίου ή της απλής ναυτικής υποθήκης.»¹¹²

3. Ικανοποίηση Ναυτικών Απαιτήσεων

Όποιος επιθυμεί να ικανοποιήσει απαίτηση που πηγάζει από τη ναυτική δικαιοδοσία μπορεί, ανάλογα με τις συνθήκες, να το κάνει με αγωγές *in personam* και *in rem*. Μία αγωγή *in personam* βασίζεται στην προσωπική ευθύνη του εναγομένου, όπως συμβαίνει και στην περίπτωση μίας συνηθισμένη αγωγής από αδικοπραξία ή παράβασης συμβατικής υποχρέωσης. Σε μία αγωγή *in personam*, η λήψη της απόφασης στρέφεται κατά του εναγομένου και μπορεί να εκτελεστεί κατά ολόκληρης της περιουσίας του εναγομένου.¹¹³

¹¹² Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ 31-32

¹¹³ Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* 30-31 (Kris Markarian ed., 2d ed. 2013); βλ. επίσης William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 504 (2002).

Μία άλλη επιλογή για τον ενάγοντα προκειμένου να ικανοποιήσει τη ναυτική του απαίτηση είναι να εκκινήσει διαδικασία *in rem* απευθείας ενάντια στην ιδιοκτησία, συνήθως εναντίον του πλοίου που σχετίζεται με την απαίτηση. Σε μία αγωγή *in rem* το ίδιο το πλοίο, όχι ο πλοιοκτήτης, είναι ο εναγόμενος και η απόφαση λαμβάνεται εναντίον του πλοίου και όχι εναντίον του κυρίου του πλοίου¹¹⁴. Οι αγωγές *in rem* βασίζονται στην κατασκευή της «προσωποποίησης του πλοίου», όπου το πλοίο θεωρείται ότι έχει νομική προσωπικότητα διακριτή από τον κύριό του και ως τέτοια, υπόκειται άμεσα σε αγωγή και μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο για αδικοπραξίες που έχει διαπράξει καθώς και για συμβατικές παραβάσεις.¹¹⁵ Η αγωγή *in rem* θεωρείται ως μία από τις πιο ισχυρές και σημαντικές θεραπείες στο ναυτικό δίκαιο.¹¹⁶

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Αυστραλία, τη Σιγκαπούρη και στις περισσότερες χώρες της Κοινοπολιτείας, η εκτέλεση της εμπράγματης ναυτικής διαδικασίας (*in rem*) είναι διαθέσιμη για τις απαιτήσεις εξασφαλισμένες με τα ναυτικά προνόμια, τα εξασφαλιστικά δικαιώματα και τις ναυτικές υποθήκες.¹¹⁷ Ωστόσο, η θεωρία της προσωποποίησης έχει εγκαταλειφθεί από το τέλος του 19ου αιώνα και έχει εξελιχθεί στη γνωστή «δικονομική θεωρία» (“procedural theory”).¹¹⁸ Η δικονομική θεωρία θεωρεί την αγωγή *in rem* ως «απλώς μία κατασκευή εξαναγκασμού του πλοιοκτήτη σε εμφάνιση κατά πρόσωπο παρά ως πραγματική δράση εναντίον του ίδιου του πλοίου.»¹¹⁹ Με βάση αυτή τη «δικονομική» θεωρία της αγωγής *in rem*, ένα πλοίο μπορεί να συλληφθεί για να αναγκάσει τον πλοιοκτήτη να εμφανιστεί στο δικαστήριο και να παράσχει ασφάλεια πριν την έκδοση της απόφασης. Η σύλληψη αδελφού πλοίου επιτρέπεται επίσης σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.¹²⁰ Η σύλληψη στη δικονομική θεωρία είναι ουσιαστικά γνωστή ως *quasi in rem* («οιονεί εμπράγματη αγωγή»). Έχει το ίδιο αποτέλεσμα με τη σύνδεση με βάση τον Κανόνα Β στις Η.Π.Α., όπου «μόλις εμφανιστεί ο πλοιοκτήτης, η προσωπική του ευθύνη δεν έρχεται σε σύγκρουση με την αξία του πλοίου και όλα τα περιουσιακά του στοιχεία γίνονται διαθέσιμα για την ικανοποίηση οποιασδήποτε απόφασης εναντίον του.»¹²¹

¹¹⁴ Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* 31 (Kris Markarian ed., 2d ed. 2013)

¹¹⁵ Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* 31 (Kris Markarian ed., 2d ed. 2013)

¹¹⁶ Steven Rares, *Admiralty law the flying dutchman of cross-border insolvency (FCA)* [2009] FEDJSCHOL 22, <http://www.austlii.edu.au/au/journals/FedJschol/2009/22.html>.

¹¹⁷ William Tetley *International Maritime and Admiralty Law* 432 (2002); Supreme Court Act 1981, § 21 (Eng.)

¹¹⁸ Martin Davies, *In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification*, 75 Tul. L. Rev. 337, 342 (2000)

¹¹⁹ *Id.* At 341-42

¹²⁰ UK Supreme Court Act 1981, c. 54, § 21(4)(b)(ii) (Eng.); Canada: Federal Court Act, R.S.C. 1985, c. F-7, § 43(8). William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 407 (2002).

¹²¹ Martin Davies, *In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification*, 75 Tul. L. Rev. 337, note 45 (2000); βλ. *The Broadmayne*, 1916 P. 64, 76 (Eng. C.A.); *The Duplex*, 1912 P. 8, 15; *The Gemma*, 1899 P. 285,

Από την άλλη, στις Ηνωμένες Πολιτείες, το δικαστήριο υιοθέτησε την κατασκευή της προσωποποίησης, θεωρώντας ότι η αγωγή στρέφεται εναντίον του πλοίου για σφάλματά του ανεξαρτήτως σφάλματος του κυρίου του πλοίου. Καθώς η εκτέλεση στρέφεται κατά του ίδιου του πλοίου, οποιαδήποτε απόφαση περιορίζεται στην αξία του πλοίου, ή στην αξία της εγγύησης ή σε διάταξη που οδηγεί στην αποδέσμευση του πράγματος.¹²² Το πλοίο μπορεί να ευθύνεται ακόμη και αν ο κύριός του δεν έχει καμία προσωπική ευθύνη.¹²³ Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα δικαστήρια θεωρούν τις *actions in personam* και *in rem* ως δύο διακριτούς τύπους αγωγών.¹²⁴ Ωστόσο, υπάρχουν επίσης κάποια δικαστήρια που δεν επιδιώκουν αυστηρά την κατασκευή της προσωποποίησης και κατακρίνουν την υπερβολικά τεχνική εφαρμογή της.¹²⁵ Η σύλληψη αδελφού πλοίου δεν υπάρχει στο πλαίσιο της αγωγής *in rem* αλλά μπορεί να ληφθεί από τη ναυτική νομική σύνδεση με τον Κανόνα Β (Rule B Attachment)¹²⁶. Η σύνδεση με τον Κανόνα Β δημιουργεί μία Τρίτη επιλογή για τους ενάγοντες για την ικανοποίηση των απαιτήσεών τους στις Η.Π.Α.¹²⁷ Η αγωγή αυτή συνδυάζει τα χαρακτηριστικά και των δύο αγωγών, *in personam* και *in rem*, και συχνά απαντάται ως *action quasi in rem*.¹²⁸ Από τη μία πλευρά, προσομοιάζει με την αγωγή *in rem* στο γεγονός ότι η έναρξή της ενεργοποιείται με την αρπαγή του πλοίου όταν το πλοίο παρουσιάζεται στη δικαιοδοσία του αρμόδιου δικαστηρίου. Από την άλλη πλευρά, είναι παρόμοια με την αγωγή *in personam* επειδή βασίζεται στην προσωπική ευθύνη του ιδιοκτήτη της περιουσίας.¹²⁹ Όταν ο εναγόμενος υποβάλλει τον εαυτό του στην προσωπική δικαιοδοσία του δικαστηρίου, η απόφαση εκτείνεται σε όλα τα περιουσιακά στοιχεία του εναγομένου. Ο σκοπός της διαδικασίας σύνδεσης *quasi in rem* είναι να εξαναγκάσει τον εναγόμενο να εμφανιστεί αυτοπροσώπως στο δικαστήριο για να υπερασπιστεί τον εαυτό του ενάντια στην απαίτηση.¹³⁰

292-94 (Eng. C.A.); The Dictator, 1892 P. 304, 320-23; βλ. επίσης Nigel Meeson, *Admiralty Jurisdiction and Practice* 93-94 (2016) (discussing quasi in rem claims).

¹²² Cent. Hudson Gas & Elec. Corp. v. Empresa Naviera Santa S.A., F. 3d. 359, 364, 1996 AMC 163, 166-67 (2d Cir. 1995).

¹²³ Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law* 401 (4th ed. 2004).

¹²⁴ Βλ. The China, 74 U.S. 53, 70-71, 2002 AMC 1504, 1511-12 (1868); S.E.L. Maduro (Florida), Inc. v. M/V Antonio de Gastaneta, 833 F. 2d 443, 444, 1928 AMC 327, 328 (D. Md. 1928); Central Hudson Gas and Electric Corp. v. Empresa Naviera Santa, S.A., 845 F. Supp. 150, 152-53, 1994 AMC 2003, 2005-06 (S.D.N.Y. 1994)

¹²⁵ Βλ. Continental Grain Co. v. Barge FBL-585, 364 U.S. 19, 25, 1961 AMC 1, 5 (1960); Burns Bros. v. Central R.R., 202 F. 2d 910, 912-13, 1953 AMC 817, 720-21 (2d Cir. 1953); Royal School Laboratories, Inc. v. Town of Watertown, 358 F. rd 813, 815 (2d Cir. 1966); Insurance Co. of N. America v. S/S American Argosy 732 F. 3d 299, 302, 1984 AMC 1547, 1552 (2d Cir. 1984)

¹²⁶ Για τον Rule B βλ. https://en.wikipedia.org/wiki/Rule_B_Attachment

¹²⁷ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 408 (2002)

¹²⁸ William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* 407 (2002)

¹²⁹ Robert Force, *Admiralty and Maritime Law* 31 (Kris Markarian ed. 2013)

¹³⁰ Βλ. Rober Force, *Admiralty and Maritime Law* 31 (Kris Markarian ed., 2d ed. 2013)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΠΤΩΧΕΥΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ – ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ

Η μελέτη της πτώχευσης της ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να συνδεθεί με πολλαπλά νομικά ζητήματα που έχουν ιδιαίτερο θεωρητικό και πρακτικό ενδιαφέρον. Σκόπιμη κρίνεται σε αυτό το πλαίσιο, η εν περιλήψει εισαγωγική ανάλυση των κυριότερων παραμέτρων του ζητήματος, με βασικό άξονα αυτής τα στοιχεία διασυνοριακότητας στην πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, τα οποία είναι κρίσιμα και για την περίπτωση της *Hanjin* που θα αναλυθεί στη συνέχεια.

1. Ουσιαστικές αποκλίσεις ναυτικού και πτωχευτικού δικαίου

«Οι ουσιαστικές αποκλίσεις των δύο νομικών συστημάτων εντάσσονται σε δύο βασικές κατηγορίες με επιμέρους εκφάνσεις: η πρώτη έχει να κάνει με τη φύση των απαιτήσεων που κάθε νομικό σύστημα επιδιώκει να οργανώσει και να ικανοποιήσει (1.1) και η δεύτερη με τον τρόπο της ικανοποίησης, ιδίως όσον αφορά την υπέγγυα περιουσία (1.2).»¹³¹

1.1. Ναυτική απαίτηση vs. Πτωχευτική απαίτηση

Το πτωχευτικό δίκαιο εστιάζει κυρίως στην ικανοποίηση των πτωχευτικών πιστωτών μέσω του ενεργητικού της πτώχευσης ή μέσω της αναδιάρθρωσης της επιχείρησης που τελεί υπό πτώχευση. Οι πτωχευτικού πιστωτές δε προσδιορίζονται με βάση την απαίτηση που έχουν κατά του οφειλέτη, ανεξαρτήτως της αιτίας που γεννά την απαίτηση αυτή. Αυτό σημαίνει, ουσιαστικά, ότι περιλαμβάνονται στους πιστωτές όλοι όσοι, κατά την κήρυξη της πτώχευσης, έχουν γεννημένη και δικαστικώς επιδιώξιμη χρηματική ενοχική απαίτηση κατά του οφειλέτη.¹³²

Από την άλλη πλευρά, το ναυτικό δίκαιο επικεντρώνεται στη φύση της απαίτησης, διαχωρίζοντας τις ναυτικές από τις μη ναυτικές απαιτήσεις. Αυτή η διαπίστωση δεν δημιουργεί πρόβλημα, σε πρώτη φάση, καθώς το πτωχευτικό δίκαιο δε δημιουργεί απαιτήσεις, αλλά απλώς τις χειρίζεται στη μορφή, την έκταση και με τις ιδιότητες που έχουν διαμορφωθεί από άλλους (μη πτωχευτικούς) κλάδους του δικαίου. Αν, λοιπόν, υπάρχει «ναυτική απαίτηση», θα κριθεί κατά τους κανόνες του ναυτικού δικαίου. Το πρόβλημα

¹³¹ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 141 επ.

¹³² Άρθ. 21 παρ. 1 ΠτΚ. Αντί άλλων, Ε. Περάκης, *Πτωχευτικό Δίκαιο*, ό.π., σελ. 203επ., Λ. Κοτσίρης, *Πτωχευτικό Δίκαιο*, ό.π., σελ. 301 επ.

λοιπόν ανακύπτει στην επόμενη φάση, εφόσον και στο βαθμό που ο οικείος δικαιοκός κλάδος φιλοδοξεί όχι μόνο να διαμορφώσει τις έννομες σχέσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, αλλά και να οργανώσει ειδικώς την ικανοποίηση των απαιτήσεων που απορρέουν από αυτές.

Η οριοθέτηση της ναυτικής απαίτησης εννοιολογικά είναι δυσχερής, καθώς στην ελληνική έννομη τάξη αλλά και σε καμία άλλη, δεν υφίσταται ενιαίος ορισμός της ναυτικής απαίτησης. Ωστόσο, παρά τη δυσχέρεια αυτή, συναντώνται ορισμένα ελάχιστα κοινά στοιχεία στις ναυτικές απαιτήσεις, τα οποία τις διαφοροποιούν από τις υπόλοιπες:

(α) Η αιτία που δημιουργεί τις ναυτικές απαιτήσεις είναι το πλοίο, και ειδικότερα η κτήση, λειτουργία ή οικονομική εκμετάλλευσή του. Υπ' αυτό το πρίσμα, η ναυτική απαίτηση αποτελεί το νομικό παρακολούθημα του πλοίου, διότι ενσωματώνεται σε αυτό, ή παράγεται από αυτό, ή εξυπηρετεί τη λειτουργία του.¹³³

(β) «Το πλοίο σε όλα τα στάδια της ζωής του (κτήση, λειτουργία, εκμετάλλευση) αποτελεί όχι μόνο πηγή γένεσης απαιτήσεων, αλλά επίσης και το περιουσιακό στοιχείο στο οποίο εστιάζουν οι δανειστές για την ικανοποίησή τους. Υπ' αυτή την έννοια, στην περίπτωση της ναυτικής απαίτησης, υποχωρεί το πρόσωπο του οφειλέτη, παραχωρώντας σε ένα βαθμό, και μέσα από διάφορες νομικές τεχνικές, τη θέση του σε ένα χειραφετημένο πλοίο».¹³⁴

(γ) Τα δύο ανωτέρω στοιχεία υπαγορεύουν ένα πλέγμα διεθνών ρυθμίσεων που στοχεύουν ακριβώς στην απομόνωση των ναυτικών απαιτήσεων από τις λοιπές υποχρεώσεις του θαλάσσιου επιχειρηματία και τη συγκέντρωσή τους επί του πλοίου. Η απομόνωση αυτή υλοποιείται με την αναγνώριση υπέρ ορισμένων ναυτικών απαιτήσεων ειδικού προνομίου επί του πλοίου και τη θέσπιση ειδικής διαδικασίας δέσμευσης και εκτέλεσης επ' αυτού, καθώς και με την επιβολή καθεστώτος ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης.

Διάκριση των ναυτικών απαιτήσεων

Οι ναυτικές απαιτήσεις μπορούν να διακριθούν αφενός με βάση το περιορισμό της απαίτησης, αφετέρου με βάση τη μορφή και το είδος της παρεχόμενης εξασφάλισης.

Με βάση τον πρώτο παράγοντα, διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- *Μη περιορισμένες*, ατομικώς ή συνολικώς απαιτήσεις, όπως οι απαιτήσεις του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος από συμβάσεις ναυτολόγησης ή οι απαιτήσεις των προμηθευτών του πλοίου

¹³³ Υ. Tassel, *Privilèges maritimes, J-CI Transport*, fasc. 1090, no 45.

¹³⁴ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 144

- *Ατομικώς περιορισίμες απαιτήσεις*, όπως οι απαιτήσεις από τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων¹³⁵ ή επιβατών¹³⁶. Πρόκειται για ποσοτικό περιορισμό της αποζημίωσης που οφείλεται από το θαλάσσιο μεταφορέα στον αντισυμβαλλόμενο του για αθέτηση σύμβασης μεταφοράς ή από αδικοπραξία κατά την εκτέλεση της σύμβασης αυτής. Εδώ ανήκουν και οι απαιτήσεις από επιθαλάσσια αρωγή και διάσωση, με την έννοια ότι η αμοιβή για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες δεν μπορεί να υπερβεί την αξία των διασωθέντων αγαθών.¹³⁷
- *Οι ναυτικές απαιτήσεις που απαιτούν αντικείμενο συνολικού περιορισμού*. Οι απαιτήσεις αυτές δεν αναφέρονται σε αξιώσεις από ατομικές συμβάσεις αλλά σε αξιώσεις που ανακύπτουν συνολικά από το ίδιο ζημιολογικό γεγονός. Επιπλέον, η ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών κατευθύνεται νομοθετικά και κατ' αποκλειστικότητα μέσω μίας διακεκριμένης και δεσμευμένης «περιουσίας». Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι γενικές απαιτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ΔΣ Λονδίνου 1976, αλλά και οι ειδικότερες απαιτήσεις ρύπανσης από πετρέλαιο, ρύπανσης από καύσιμα δεξαμενής πλοίων και ρύπανσης από θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών.

Με βάση το δεύτερο παράγοντα, διακρίνονται τρεις βασικές ομάδες απαιτήσεων:

- Οι ναυτικές απαιτήσεις που δεν θεωρούνται εξασφαλισμένες και των οποίων οι δανειστές είναι εγχειρόγραφοι.
- Οι απαιτήσεις που προστατεύονται από τους μηχανισμούς ναυτικής πίστης *stricto sensu*. Παραδείγματα αποτελούν τα εξασφαλιστικά δικαιώματα που συστήνονται από ιδιωτική βούληση, και ειδικά οι απαιτήσεις από τη ναυτική υποθήκη (απλή και προτιμώμενη) και από μεταβίβαση κυριότητας.
- Οι ναυτικές απαιτήσεις των λοιπών δανειστών που εξοπλίζονται με εξασφαλιστικά δικαιώματα νόμιμης φύσης, τα αναφερόμενα ως άνω ναυτικά προνόμια ή *maritime liens*. Τα προνόμια αυτά επιδιώκουν την ικανοποίηση απαιτήσεων που γεννώνται κατά την εκμετάλλευση του πλοίου και με την έννοια αυτή εντάσσονται στις εξασφαλίσεις ναυτικής πίστης εν ευρεία έννοια.¹³⁸

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, αξίζει να σημειωθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα ως προς τις ναυτικές απαιτήσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας αφερεγγυότητας:

¹³⁵ Άρθ. 4 παρ. 5 Κανόνων Χάγης – Βίσμπυ.

¹³⁶ Άρθ. 7 & 8 Σύμβασης Αθηνών και άρθ. 6 & 7 Πρωτοκόλλου 2002.

¹³⁷ Άρθ. 13 ΔΣ 1989.

¹³⁸ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 145 - 147

- i) «Η διαπίστωση της συμμετοχής ναυτικών δανειστών σε μία πτωχευτική διαδικασία δεν αρκεί από μόνη της να δικαιολογήσει την απόκλιση από τους κοινούς κανόνες του πτωχευτικού δικαίου. Και τούτο διότι η κτήση, λειτουργία και εκμετάλλευση του πλοίου παράγει πληθώρα απαιτήσεων, που διαφοροποιούνται σε μεγάλο βαθμό βς προς το νομικό καθεστώς τους, και ιδίως ως προς την έκταση προστασίας που τους επιφυλάσσεται από το ουσιαστικό δίκαιο.»¹³⁹
- ii) «Οι ουσιαστικοί εξασφαλιστικοί θεσμοί της ναυτικής πίστης, ναυτικές υποθήκες (απλές και προτιμώμενες) και ναυτικά προνόμια, έχουν ως σημείο αναφοράς το πλοίο, ως βασική πηγή υποχρεώσεων και μέσο πίστης. Ωστόσο, η ουσιαστική αυτή σύνδεση δε φτάνει μέχρι του σημείου να δημιουργεί, από μόνη της, διακριτή ναυτική περιουσία.»¹⁴⁰

1.2. Καθολικότητα πτωχευτικής περιουσίας vs. ειδικότητα ναυτικής περιουσίας

«Με βάση την ισχύουσα στο πτωχευτικό δίκαιο αρχή της καθολικότητας, η πτωχευτική περιουσία, στην ενεργητική της διάσταση, καταλαμβάνει το σύνολο της περιουσίας του οφειλέτη, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι στόχοι της διαδικασίας της αφερεγγυότητας με τη συμμετοχή όλων των πιστωτών.» Στο ελληνικό δίκαιο συγκεκριμένα (άρθ. 16ΠτΚ), «η πτωχευτική περιουσία καταλαμβάνει το σύνολο της περιουσίας που ανήκει στον οφειλέτη κατά την κήρυξη της πτώχευσης, οπουδήποτε και αν βρίσκεται». Ο βαθμός έκτασης της πτωχευτικής περιουσίας, το κατά πόσο δηλαδή ο σύνδικος της πτώχευσης θα μπορέσει να θέσει στην κατοχή του περιουσία του οφειλέτη στην αλλοδαπή, εξαρτάται από τη συμμετοχή του κράτους εκκίνησης της διαδικασίας σε κάποιο περιφερειακό ή διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο διασυνοριακών πτωχεύσεων. Στην Ελλάδα καθίσταται δυνατή, μέσω της εφαρμογής του Καν. 1346/2000 και του Ν. 3858/2010 (άρθ. 5), η ευρύτερη οριοθέτηση της πτωχευτικά υπέγγυας περιουσίας.

Αντιθέτως, στο ναυτικό δίκαιο, η ικανοποίηση των δανειστών εκτείνεται επί μίας ειδικής υπέγγυας περιουσίας (του πλοίου ή κάποιας υποκατάστατης περιουσίας), ενώ διαμορφώνεται ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που προκαλεί η συνεχής κινητικότητα του

¹³⁹ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 147 - 148

¹⁴⁰ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ. 157

περιουσιακού αυτού στοιχείου¹⁴¹. Ουσιαστική έκφανση της σύνδεσης αυτής αποτελεί η εμπράγματη εξασφάλιση των δανειστών κυρίως μέσω των ναυτικών προνομίων.

Η εξασφάλιση που παρέχει το ναυτικό προνόμιο έχει τα βασικά χαρακτηριστικά της εμπράγματης ασφάλειας. Κατά την κρατούσα στα ηπειρωτικά συστήματα άποψη το ναυτικό προνόμιο συνιστά *εμπράγματο δικαίωμα (ενέχυρο) συνιστώμενο εκ του νόμου επί αλλότριου πλοίου προς εξασφάλιση ορισμένης απαίτησης, δια της προνομιακής ικανοποίησης από την αξία αυτού*. Είναι δικαίωμα παρεπόμενο της κύριας απαίτησης και αντικειμενικώς συνδεδεμένο με αυτήν, από τη γένεσή της, ενώ παρέχει στο δανειστή άμεση εξουσία πάνω στο πλοίο με δύο επιμέρους εκδηλώσεις: πρώτον, την εξουσία επιδίωξης, δηλαδή το δικαίωμα εκποίησης κατά τις διατάξεις περί αναγκαστική εκτέλεσης, ακόμη και αν το πλοίο μεταβιβάστηκε σε τρίτο ή επιβαρύνθηκε με άλλο εμπράγματο δικαίωμα, και δεύτερον, το δικαίωμα προτίμησης, δηλαδή το δικαίωμα προνομιακής ικανοποίησης της απαίτησης από το πλειστηρίασμα.¹⁴²

Τα ναυτικά προνόμια εμφανίζουν όμως και ορισμένες ιδιαιτερότητες. Επί της ουσίας, το ναυτικό προνόμιο αποτελεί αδιαίρετο δικαίωμα επί του πράγματος, πράγμα που σημαίνει ότι συνδέει την εξασφαλιζόμενη απαίτηση από το συγκεκριμένο πλοίο από την εκμετάλλευση του οποίου προήλθε η απαίτηση. Η νομική αυτή πρόσδεση στο πλοίο έχει ως αποτέλεσμα την αποσύνδεση από το πρόσωπο του οφειλέτη, στοιχείο που έχει ιδιαίτερη σημασία στην περίπτωση διάκρισης κυρίου και εκμεταλλευόμενου του πλοίου (εφοπλιστή), καθώς και στην περίπτωση μεταβίβασης του επιβαρυσμένου περιουσιακού στοιχείου, όπου το δικαίωμα επιδίωξης του προνομιούχου δανειστή θα ισχύει ακόμη και αν το πλοίο μεταβιβάστηκε σε τρίτο, ανεξαρτήτως της καλής ή κακής πίστης αυτού.

Καθώς το πλοίο αποτελεί πηγή υποχρεώσεων και ταυτόχρονα διακριτή περιουσία για την κάλυψη των υποχρεώσεων αυτών, οι χερσαίοι δανειστές των οποίων οι απαιτήσεις δεν συνδέονται με την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου, θα έπρεπε να μην μπορούν να επιληφθούν εκτέλεσης επ' αυτού και των ωφελημάτων. Αυτό επιδιώκεται επί της ουσίας με το ναυτικό προνόμιο το οποίο στην ουσία επιφυλάσσει το πλοίο στους ναυτικούς δανειστές απωθώντας τους χερσαίους σε κατώτερες τάξεις. Η ισχύς αυτής της σύνδεσης αποτυπώνεται αφενός στην αφάνεια του δικαιώματος (στο γεγονός δηλαδή ότι δεν τηρείται καμία δημοσιότητα για τη γένεση και εξασφάλιση της απαίτησης) και αφετέρου στην αξιολογική και όχι χρονική ιεράρχηση των προστατευόμενων απαιτήσεων.

¹⁴¹ M. Alwang, ό.π., 64 *Fordham L. Rev.* (1995-96), 2614, 2628, E. Keech, *Problems in the Liquidation and Reorganization of International Steamship Companies in Bankruptcy*, 59 *Tul. L. Rev.* (1985), 1239, 1242-44.

¹⁴² Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ 152

Παρόλα αυτά, η στενή σύνδεση δικαιώματος και πλοίου και η ανάδειξη του πλοίου ως βασικού μέσου ναυτικής πίστης δε φτάνει σε τέτοιο σημείο που να δικαιολογεί νομικό αποχωρισμό του πλοίου από την λοιπή περιουσία του θαλάσσιου επιχειρηματία. Η διαπίστωση αυτή είναι αδιαμφισβήτητη στα ηπειρωτικά νομικά συστήματα, συμπεριλαμβανομένου και του δικού μας, τα οποία δεν έχουν εισάγει εξαίρεση από την ανωτέρω αναφερόμενη αρχή του αδιαιρέτου της περιουσίας του προσώπου. Τούτο έχει ως συνέπεια ότι στο ελληνικό δίκαιο το ναυτικό προνόμιο είναι ειδικό, αλλά όχι αποκλειστικό, πράγμα που σημαίνει ότι και οι χερσαίοι δανειστές μπορούν να ικανοποιηθούν με εκτέλεση επί του πλοίου και του ναύλου. Αντιστρόφως, οι ναυτικοί προνομιούχοι δανειστές μπορούν να στραφούν και κατά των λοιπών περιουσιακών στοιχείων του οφειλέτη στην περίπτωση που δεν ικανοποιηθούν από την αξία του πλοίου και του ναύλου, στοιχείο που αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία στην περίπτωση που ο οφειλέτης είναι διαφορετικό πρόσωπο από τον κύριο του πλοίου, όπου οι ναυτικοί δανειστές μπορούν να εκκινήσουν αναγκαστική εκτέλεση κατά του προσωπικού οφειλέτη αντί για εκτέλεση επί του πλοίου, και αντίστροφα.¹⁴³

2. Διασυνοριακή διαδικασία αφερεγγυότητας – Συνέπειες έναρξης της διαδικασίας για τη ναυτιλιακή επιχείρηση

2.1. Τα διεθνή χαρακτηριστικά της σύγχρονης ναυτιλιακής εταιρείας

α) Διεθνής χαρακτήρας

Βασική συνιστώσα των ιδιαιτεροτήτων που εμφανίζει η πτώχευση της ναυτιλιακής εταιρείας αποτελεί η δραστηριοποίηση της ναυτιλιακής εταιρείας σε διεθνές επίπεδο. Το συνεχώς μετακινούμενο πλοίο που αποτελεί το βασικό περιουσιακό στοιχείο της ναυτιλιακής επιχείρησης υφίσταται εκμετάλλευση με πολλαπλούς τρόπους, γεγονός το οποίο δημιουργεί αναπόφευκτα πολυάριθμες και διαφορετικές έννομες σχέσεις. Άμεση συνέπεια αυτής της πραγματικής και νομικής κατάστασης είναι η δημιουργία συνδέσμων¹⁴⁴, με περισσότερες έννομες τάξεις, τόσο σε επίπεδο εφαρμοστέου δικαίου όσο και σε επίπεδο δικαιοδοσίας. Συγκεκριμένα όσον αφορά τη διαδικασία της πτώχευσης, το χαρακτηριστικό αυτό έχει σημαίνοντα χαρακτήρα για την εκάστοτε επιλογή του κατάλληλου νομοθετικού καθεστώτος για την έναρξη της διαδικασίας αφερεγγυότητας και την επέλευση των αντίστοιχων εννόμων συνεπειών της στην περιουσία της ναυτιλιακής επιχείρησης και τους πιστωτές της.

¹⁴³ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π. σελ 152 – 154

¹⁴⁴ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 209.

β) Οργάνωση ναυτιλιακής επιχείρησης

Πολύ συχνά συναντάται στη ναυτιλιακή πρακτική να οργανώνεται και να δομείται μία ναυτιλιακή επιχείρηση με τη μορφή του ομίλου εταιρειών. Καθώς οι διάφορες λειτουργίες της ναυτιλιακής επιχείρησης (διοίκηση της εταιρείας, εμπορικές συναλλαγές, χρηματοδότηση, επενδύσεις) αποκτούν συχνά αρκετά περίπλοκο χαρακτήρα, καθίσταται αναγκαία μία δομή οργάνωσης που να ευνοεί την κατανομή των εκάστοτε εργασιών ανάμεσα στα τμήματα του ομίλου, αλλά με τρόπο αποτελεσματικό, ευέλικτο και εξειδικευμένο ανάλογα με τις ικανότητες του κάθε τμήματος. Η ανάγκη αυτή εξυπηρετείται με το σχηματισμό του ομίλου εταιρειών. Η ομιλική οργάνωση με τα ιδιόμορφα χαρακτηριστικά της («αυτοτέλεια νομικών προσώπων μητρικής – θυγατρικής εταιρίας, ποικιλομορφία συνδυασμών δόμησης»¹⁴⁵) καθίσταται ιδιαίτερος χρήσιμη στον τομέα της ναυτιλίας όπου αποκτά ακόμη πιο ιδιαίτερη μορφή¹⁴⁶. Μολαταύτα, αναφορικά με την πτώχευση συγκεκριμένα, η ύπαρξη των ανωτέρω στοιχείων, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι επιμέρους εταιρείες του ομίλου συνήθως εδράζονται σε περισσότερα του ενός κράτη, αναπόφευκτα δημιουργεί πρακτικά προβλήματα, όπως η επιλογή του κατάλληλης δικαιοδοσίας και εφαρμοστέου δικαίου καθώς και ο συντονισμός των επιμέρους (για κάθε εταιρεία του ομίλου) διαδικασιών αφερεγγυότητας¹⁴⁷, ζήτημα που θα μας απασχολήσει στην παρούσα.

2.2. Τα διεθνή χαρακτηριστικά του πτωχευτικού δικαίου

Τα διεθνή χαρακτηριστικά του πτωχευτικού δικαίου αποτέλεσε αντικείμενο έντονης αμφισβήτησης στη θεωρία και οι θεωρητικές συγκρούσεις που ανέκυψαν είχαν ως αποτέλεσμα την αντίστοιχη διαμόρφωση στην πράξη της νομοθεσίας σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο.

α) Θεωρία εδαφικότητας και καθολικότητας – Σύγκριση. Η σχετικοποιημένη καθολικότητα

¹⁴⁵ Μ. Βαρελά, *Η διαμόρφωση της εσωτερικής ευθύνης στους ομίλους εταιριών: η διαχείριση της ομιλοποιημένης Α.Ε.: το δίκαιο των ομίλων και των συνδεδεμένων επιχειρήσεων, εταιρικό συμφέρον των ομιλοποιημένων εταιριών, καθήκοντα και ευθύνη του διοικητικού συμβουλίου των ενταγμένων σε όμιλο εταιριών*, Αθήνα, 2007, σελ. 3 επ..

¹⁴⁶ Λία Ι. Αθανασίου, *ό.π.*, σελ. 227-228.

¹⁴⁷ Αναλυτικά Λία Ι. Αθανασίου, *ό.π.*, σελ. 229-234. Ιδιαίτερα ενδιαφέρει το ζήτημα της αντίληψης του «κέντρου κυρίων συμφερόντων» στις συνδεδεμένες επιχειρήσεις. Βλ. Κανονισμό (ΕΕ) 848/2015 σχετικά με τη νέα ρύθμιση συντονισμού συνδεδεμένων επιχειρήσεων .

Οι θεωρίες της εδαφικότητας και της καθολικότητας, η καθεμία με διαφορετικό σημείο έναρξης, αποτελούν τους δύο βασικούς πυλώνες των αποτελεσμάτων μίας διαδικασίας αφερεγγυότητας σε περισσότερα κράτη. Συγκρίνοντας τις βασικές αρχές και τα χαρακτηριστικά των θεωριών αυτών κρίνεται σαφές ότι, κρίνοντας εκ του αποτελέσματος, δεν είναι εύκολο να αποφασισθεί εάν θα υιοθετηθεί η πρώτη ή η δεύτερη θεωρία. Συγκεκριμένα, ενώ η θεωρία της καθολικότητας είναι περισσότερο εναρμονισμένη με τις σύγχρονες αλλαγές (υιοθετείται ενιαία διαδικασία σε παγκόσμιο επίπεδο ενώπιον ενός δικαστηρίου, προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου), μολαταύτα παρατηρούνται ορισμένες ατέλειες (η υπεροχή των πιο ισχυρών πιστωτών ενισχύεται σημαντικά στη θεωρία της καθολικότητας) οι οποίες ωστόσο αναδεικνύουν, αντίθετα, τα πλεονεκτήματα της «αντίπαλης» θεωρίας της εδαφικότητας (και ιδιαιτέρως την προστασία των πιο αδύναμων τοπικών πιστωτών). Συνεπώς και με βάση όλα τα ανωτέρω, στην πράξη έχει τελικώς καθιερωθεί η θεωρία της σχετικοποιημένης καθολικότητας, δηλαδή ένας συνδυασμός της αρχής της καθολικότητας με την αρχή της εδαφικότητας, προσαρμόζοντας την καθολικότητα και αμβλύνοντάς την ως προς τις βασικές επιφυλάξεις του συστήματος της εδαφικότητας και συγκεκριμένα την επιφύλαξη της αρχής της (εκάστοτε) εθνικής δημόσιας τάξης και τη διαφύλαξη της δυνατότητας εκκίνησης διαδικασίας σε τοπικό επίπεδο¹⁴⁸.

β) Σύγκριση Κανονισμού (ΕΕ) 848/2015 και Πρότυπου Νόμου (ΠΝ) Uncitral

Σε νομοθετικό επίπεδο οι ρυθμίσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 848/2015¹⁴⁹ αναφορικά με τις ενωσιακές διαδικασίες αφερεγγυότητας και ο Πρότυπος Νόμος (ΠΝ) της Uncitral σχετικά με τις διεθνείς διαδικασίες αφερεγγυότητας με στοιχεία αλλοδαπότητας ενσωματώνουν τη θεωρία της σχετικοποιημένης καθολικότητας, αλλά με διαφορετική έκταση, δεδομένων των διαφορετικών σκοπών που επιδιώκουν να εξυπηρετήσουν. Πιο συγκεκριμένα, ο Κανονισμός (ΕΕ) 848/2015 καθώς αποτελεί ενωσιακό δίκαιο με άμεση εφαρμογή, δεν επιδιώκει να ενοποιήσει ουσιαστικούς κανόνες δικαίου, αλλά περιορίζεται σε δικονομικές ρυθμίσεις και υποδεικνύοντας τους κατάλληλους συνδέσμους διεθνούς δικαιοδοσίας καθώς και το εφαρμοστέο δίκαιο για την εγκαθίδρυση και τη ρύθμιση μίας ενιαίας (κύριας) διαδικασίας αφερεγγυότητας που εκτείνεται σε όλη την περιουσία του οφειλέτη¹⁵⁰, ενώ επιτρέπει την έναρξη δευτερεύουσας διαδικασίας ταυτόχρονα, η έκταση της οποίας περιορίζεται στα

¹⁴⁸ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 84

¹⁴⁹ Σε εφαρμογή από τις 26.06.2017 (εκτός των άρθρων 86, 24 παρ. 1 και 25, για τα οποία έχει οριστεί διαφορετική ημερομηνία έναρξης εφαρμογής), σε αντικατάσταση του καταργηθέντος Κανονισμού (ΕΕ)1346/2000.

¹⁵⁰ Εφαρμοστέο είναι το δίκαιο της *lex fori concursus* (άρθρο 7 παρ. 1 Κανονισμού (ΕΕ) 848/2015).

περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται στο κράτος έναρξης της διαδικασίας. Σε μικρότερη έκταση σε σχέση με τον Κανονισμό, ο ΠΝ Uncitral έχει την τάση διαμορφώνει ένα ολοκληρωτικά καθολικό σύστημα αφερεγγυότητας, ωστόσο ρυθμίζει ένα πλέγμα υποδείξεων σε κάθε εθνικό κράτος, ούτως ώστε στην περίπτωση μίας διαδικασίας αφερεγγυότητας με αλλοδαπά στοιχεία¹⁵¹ να ρυθμίζεται με βάση το εσωτερικό δίκαιο η δυνατότητα του εθνικού δικαστηρίου να αναγνωρίζει αλλοδαπή διαδικασία αφερεγγυότητας καθώς και να συντονίζει επιμέρους διαδικασίες με τις άλλες έννομες τάξεις και τελικώς να δημιουργείται, ει δυνατόν, μία ενιαία ρύθμιση. Τα δύο συστήματα έχουν ως κοινό σημείο¹⁵² αλλά ταυτόχρονα και ως βασική διαφορά¹⁵³ το κέντρο των κυρίων συμφερόντων αλλά και η εγκατάσταση του οφειλέτη.

2.3. Ειδικά ζητήματα αφερεγγυότητας ναυτιλιακής εταιρείας

Εν συνεχεία θα αναλυθούν τα ειδικότερα θέματα αναφορικά με α) το δικαίωμα πρόσβασης αλλοδαπού συνδίκου ενώπιον της δικαιοδοσίας ενός αλλοδαπού κράτους και την αναγνώριση σε αυτό αλλοδαπής διαδικασίας αφερεγγυότητας υπό το καθεστώς του ΠΝ της Uncitral και β) το χειρισμό των ναυτικών προνομίων εντός της όλης διαδικασίας αφερεγγυότητας. Τα ως άνω ζητήματα χρήζουν ιδιαίτερης ανάλυσης σε συνδυασμό με τις συνέπειες της πρώτης δικαστικής απόφασης αναγνώρισης της πτώχευσης της Hanjin ως αλλοδαπής διαδικασίας. Η απόφαση αυτή ελήφθη εντός της εδαφικής επικράτειας των Η.Π.Α. και ήταν η πρώτη απόφαση κατόπιν της κήρυξης έναρξης των διαδικασιών αφερεγγυότητας στη Ν. Κορέα¹⁵⁴. Με βάση τα ανωτέρω, σε πρώτο βαθμό αναλύονται τα βασικά σημεία των ζητημάτων αυτών και στη συνέχεια επιχειρείται υπαγωγή σε αυτά των πραγματικών και νομικών περιστατικών με τον ίδιο τρόπο που τέθηκαν στο αμερικανικό δικαστήριο στην υπόθεση της πτώχευσης της Hanjin.

¹⁵¹ Σε διεθνές και όχι σε ενωσιακό επίπεδο, καθώς στην περίπτωση εφαρμογής του Κανονισμού δεν γίνεται να υπάρξει παρέκκλιση από τις ρυθμίσεις του Κανονισμού.

¹⁵² Και στα δύο νομοθετήματα ο όρος χρησιμοποιείται με την ίδια έννοια. Ειδικά στον ΠΝ η ερμηνεία των όρων λαμβάνει υπόψη τη διαμόρφωση της έννοιας από το ενωσιακό δίκαιο και τη νομολογία.

¹⁵³ Η διαφορά απαντάται σε δύο στοιχεία: Πρώτον, στον μεν Κανονισμό οι έννοιες αποτελούν σύνδεσμο άμεσης διεθνούς δικαιοδοσίας (άρθρο 3 παρ. 1 και 2 Κανονισμού (ΕΕ) 848/2015), ενώ στον ΠΝ αποτελούν κριτήριο για την αναγνώριση και επομένως μόνο εμμέσως εγκαθιδρύουν διεθνή δικαιοδοσία. Βλ. Ε. Περάκης, ό.π., σελ. 519, Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 92. Δεύτερον, ορολογικά στον μεν Κανονισμό η εγκατάσταση αποτελεί σύνδεσμο δικαιοδοσίας για την έναρξη δευτερεύουσας διαδικασίας αφερεγγυότητας (23 Προοίμιο Κανονισμού (ΕΕ) 848/2015), ενώ στον ΠΝ αποτελεί κριτήριο για την αναγνώριση αλλοδαπής μη κύριας διαδικασίας αφερεγγυότητας (άρθρο 2(d) ΠΝ).

¹⁵⁴ Βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 92 για τη σημασία της αναγνώρισης σε σχέση με τις ναυτικές απαιτήσεις.

2.3.1. Δικαίωμα πρόσβασης αλλοδαπού συνδίκου - αναγνώριση αλλοδαπής διαδικασίας αφερεγγυότητας

α) Η ρύθμιση

Ο ΠΝ ρυθμίζει στα κεφάλαια II (άρθρα 9-14) και III (άρθρα 15-24) το δικαίωμα πρόσβασης του αλλοδαπού συνδίκου και των αλλοδαπών πιστωτών στα εθνικά δικαστήρια (right of access of foreign representative and creditors to courts) καθώς και την αναγνώριση της αλλοδαπής διαδικασίας και τις συνέπειές της (recognition of a foreign proceeding and relief) αντίστοιχα. Ο ΠΝ περιλαμβάνει αρκετά κενά στα κεφάλαια που αναφέρθηκαν ανωτέρω, αλλά και στο υπόλοιπο κείμενο του πρωτότυπου κειμένου του ΠΝ. Τα κενά αυτά καλύπτονται από τους εθνικούς νομοθέτες κατά την ενσωμάτωση του ΠΝ σε κάθε κράτος, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική πτωχευτική νομοθεσία¹⁵⁵.

Αναφορικά με το δικαίωμα πρόσβασης του αλλοδαπού συνδίκου και των αλλοδαπών πιστωτών στα εθνικά δικαστήρια σχετικά με την αλλοδαπή διαδικασία αφερεγγυότητας σημειώνονται τα εξής: Ο ΠΝ παρέχει στον σύνδικο ένα δικαίωμα απευθείας πρόσβασης στα εθνικά δικαστήρια (right of direct access) το οποίο επέρχεται αυτόματα χωρίς να είναι απαραίτητη η πλήρωση άλλων προϋποθέσεων (πχ η αναγνώριση της διαδικασίας) ή η ύπαρξη συγκεκριμένων αδειών (παραδείγματος χάριν δικαστικών ή διοικητικών), κυρίως για λόγους ταχύτητας και αποτελεσματικότητας της διασυνοριακής αφερεγγυότητας¹⁵⁶, ενώ μόνο ο σύνδικος και όχι οι πιστωτές, έχει δικαίωμα κατάθεσης αίτησης αναγνώρισης¹⁵⁷. Επιπλέον, ο ΠΝ παρέχει στο σύνδικο περισσότερα δικαιώματα ως προς τη συμμετοχή στην εθνική διαδικασία¹⁵⁸, αλλά διατηρεί την ιδιότητά του ως όργανο της αλλοδαπής διαδικασίας που δεν υπόκειται στη δικαιοδοσία των εθνικών δικαστηρίων (safe conduct rule)¹⁵⁹. Αντιστοίχως ως προς τους αλλοδαπούς πιστωτές και τα δικαιώματά τους, ισχύει η γενική αρχή της ισότητας όλων των πιστωτών (ημεδαπών και αλλοδαπών), η οποία όμως δεν εφαρμόζεται στο πεδίο της κατάταξης των απαιτήσεων¹⁶⁰.

Η αναγνώριση της διαδικασίας δεν επέρχεται αυτομάτως στο κράτος αναγνώρισης, αλλά προϋποθέτει προηγούμενη απόφαση του εθνικού πτωχευτικού δικαστηρίου στο κράτος αναγνώρισης, κατόπιν αίτησης του αλλοδαπού συνδίκου και υποβολής όλων των

¹⁵⁵ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 86

¹⁵⁶ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 88-89.

¹⁵⁷ Βλ. το γράμμα του άρθρου 9 σε συνδυασμό με άρθρο 15 ΠΝ.

¹⁵⁸ Για το ελληνικό δίκαιο βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 89-90.

¹⁵⁹ Βλ. άρθρο 10 ΠΝ, Ε. Περάκης, ό.π., σελ. 519.

¹⁶⁰ Άρθρο 13 παρ. 2 ΠΝ. Επίσης βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 91, Ε. Περάκης, ό.π., σελ. 519.

απαιτούμενων συνοδευτικών εγγράφων¹⁶¹. Η απόφαση αναγνώρισης μίας αλλοδαπής διαδικασίας εκδίδεται από το εθνικό δικαστήριο εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις: α) Πρόκειται για διαδικασία αφερεγγυότητας που έχει ήδη εκκινήσει σε αλλοδαπό κράτος κατά την κείμενη σε αυτό πτωχευτική νομοθεσία¹⁶², β) υποβάλλεται αίτηση αναγνώρισης από τον αλλοδαπό σύνδικο, ως αρμόδιο προς τούτο όργανο¹⁶³, γ) έχει το περιεχόμενο που ορίζει ο ΠΝ¹⁶⁴, δ) η αίτηση ασκείται στο αρμόδιο δικαστήριο¹⁶⁵ και ε) δεν αντιτίθεται στη δημόσια τάξη¹⁶⁶. Επιπλέον, κριτήριο για την αναγνώριση της αλλοδαπής διαδικασίας είναι η εκτίμηση ότι αυτή έχει εκκινήσει στο αλλοδαπό κράτος όπου εντοπίζεται το κέντρο των κυρίων συμφερόντων του οφειλέτη (κύρια διαδικασία) ή εγκατάσταση αυτού (μη κύρια διαδικασία). Οι δύο έννοιες λειτουργούν ως σύνδεσμος έμμεσης δικαιοδοσίας, υπό την έννοια ότι η διαπίστωσή τους δεν θεμελιώνει άμεση διεθνή δικαιοδοσία του εθνικού δικαστηρίου, αλλά αποτελεί προϋπόθεση για την αναγνώριση της αλλοδαπής διαδικασίας στο εθνικό κράτος όπου ζητείται, και εφόσον συντρέχει, το εθνικό δικαστήριο υποχρεούται να αναγνωρίσει την αλλοδαπή διαδικασία ως κύρια ή μη κύρια αντίστοιχα¹⁶⁷.

Η έκδοση μίας απόφασης αναγνώρισης¹⁶⁸ έχει κάποιες συγκεκριμένες συνέπειες¹⁶⁹. Οι συνέπειες διακρίνονται σε αυτόματες και δυναμικές (κατά την κρίση του δικαστηρίου), όπως επίσης σε συνέπειες που επέρχονται μετά την έκδοση της απόφασης ή μέχρι την έκδοση αυτής, ως προσωρινά μέτρα προστασίας. Αυτόματες είναι οι συνέπειες που επέρχονται ως με την αναγνώριση μίας αλλοδαπής διαδικασίας ως κύριας και είναι η αναστολή όλων των διώξεων, ατομικών και συλλογικών¹⁷⁰ (άρθρο 20 παρ. 1(a) και (b) ΠΝ) και η πτωχευτική απαλλοτρίωση (άρθρο 20 παρ. 1(c) ΠΝ). Το εύρος και το περιεχόμενο αυτών καθορίζεται

¹⁶¹ Ε. Περάκης, ό.π., σελ. 519-520.

¹⁶² Άρθρο 16 παρ. 1 (α) ΠΝ.

¹⁶³ Άρθρο 16 παρ. 1 (b) ΠΝ.

¹⁶⁴ Άρθρο 16 παρ. 1 (c) ΠΝ.

¹⁶⁵ Άρθρο 16 παρ. 1 (d) ΠΝ.

¹⁶⁶ Παρά τη μη ρητή αναφορά του σεβασμού στη δημόσια τάξη ως προϋπόθεση στο άρθρο 17 ΠΝ, εντούτοις η γενικότερη εξαίρεση που επιβάλλει το άρθρο 6 ΠΝ περί αντίθεσης στη δημόσια τάξη καταλαμβάνει κάθε κρίση του δικαστή. Βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 93. Επίσης βλ. κατωτέρω στην ενότητα 5.2.1 (β) σχετικά με το ρόλο της επιφύλαξης της δημόσιας τάξης στην υπόθεση αναγνώρισης της πτώχευσης της *Hanjin*.

¹⁶⁷ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 93. Επίσης βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 94, υποσημ. 80 σχετικά με τη μη δέσμευση του εθνικού δικαστηρίου ως προς το χαρακτηρισμό του αλλοδαπού δικαστηρίου για το αν η διαδικασία είναι κατά την κρίση του κύρια ή μη κύρια.

¹⁶⁸ Η απόφαση πρέπει να εκδίδεται σε σύντομο χρονικό διάστημα από την υποβολή της σχετικής αίτησης (άρθρο 17 παρ. 3 ΠΝ) και πάντως δεν αποκλείεται η τροποποίηση ή άρση της σε περίπτωση μερικής ή ολικής έλλειψης ή απώλειας των προϋποθέσεων χορήγησής της (άρθρο 17 παρ. 4 ΠΝ). Για το θέμα των ασφαλιστικών δικλείδων βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 100-101.

¹⁶⁹ Δεν είναι τα αποτελέσματα της αλλοδαπής *lex fori concursus*, αλλά αποτελέσματα που προσδιορίζει το αναγνωρίζον δικαστήριο κατά τον ΠΝ και το εθνικό δίκαιο, βλ. Ε. Περάκης, ό.π., σελ. 520.

¹⁷⁰ Βλ. αναλυτικά Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 97

από τον εθνικό νομοθέτη¹⁷¹. Εκτός αυτού προβλέπεται η επέλευση δυνητικών αποτελεσμάτων αναγνώρισης τόσο για την κύρια όσο και για τη μη κύρια διαδικασία, εφόσον κρίνεται απαραίτητη από τον εθνικό δικαστή η παροχή μεγαλύτερης προστασίας για την περιουσία του οφειλέτη ή τα συμφέροντα των πιστωτών¹⁷² καθώς και η επίσης δυνητική προσωρινή προστασία στο διάστημα που μεσολαβεί από την υποβολή της αίτησης μέχρι την έκδοση απόφασης αναγνώρισης για τους ίδιους λόγους¹⁷³.

2.3.2 Ναυτικά προνόμια και διαδικασία αφερεγγυότητας

Η προστασία των ναυτικών απαιτήσεων των δανειστών της ναυτιλιακής επιχείρησης με ναυτικά προνόμια και άλλες εξασφαλίσεις σχετίζεται άμεσα με την ενίσχυση της ναυτικής πίστης και την εύρεση χρηματοδότησης για τη λειτουργία της επιχείρησης¹⁷⁴. Επομένως είναι ιδιαίτερος σημαντικό να διασφαλιστεί σαφώς το νομικό πλαίσιο που τα διέπει, χωρίς ωστόσο αυτό να είναι απολύτως εφικτό στην πράξη. Συγκεκριμένα σε ό,τι αφορά τα ναυτικά προνόμια, στο περίπλοκο θέμα που δημιουργείται ως προς το κατάλληλο εφαρμοστέο δίκαιο αφενός μεν, για τη διαπίστωση της ύπαρξης των ναυτικών προνομίων αφετέρου δε, για τη διαδικασία κατάταξης και ικανοποίησής τους, έρχεται να προστεθεί στην περίπτωση της αφερεγγυότητας και το ζήτημα του συσχετισμού των κανόνων ναυτικού και πτωχευτικού δικαίου ως προς την ένταξη και ικανοποίησή τους στη πτωχευτική διαδικασία¹⁷⁵.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ HANJIN

A. Η εταιρεία

A.1. Γενικά στοιχεία

Η Hanjin Shipping (στο εξής καλούμενη ως “Hanjin”), θυγατρική εταιρεία του ομίλου Hanjin (Hanjin Group), ήταν Κορεάτικη ναυτιλιακή εταιρεία που ιδρύθηκε το Μάιο του 1977

¹⁷¹ Άρθρο 20 παρ. 2 ΠΝ. Χαρακτηριστικό σημείο πλήρωσης κενού από τον εθνικό νομοθέτη, διότι ακριβώς τα αποτελέσματα είναι το σημείο τριβής μεταξύ των διαφορετικών δικαιοδοσιών, λόγω της σημασίας των εννόμων συνεπειών για την εσωτερική έννομη τάξη. Βλ. επίσης Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 98, Ε. Περάκης, ό.π., σελ. 520.

¹⁷² Για τη διάκριση βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 99.

¹⁷³ Άρθρο 19 ΠΝ. Βλ. επίσης Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 96.

¹⁷⁴ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 148 επ.

¹⁷⁵ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 325 επ.

με το όνομα Hanjin Container Lines (Hanjin Shipping, 2017a). Η εταιρεία έλαβε το όνομα Hanjin Shipping μετά από συγχώνευση με την Korea Shipping Corporation (“KSC”) το 1988 και είχε ως αποστολή να γίνει παγκόσμιος ηγέτης στο χώρο των logistics (Hanjin Shipping, 2017b).

Η Hanjin σε όλη τη διάρκεια της πορείας της αποτέλεσε χαρακτηριστικό παράδειγμα εταιρείας με συγκεντρωμένη ιδιοκτησία και διοίκηση. Χαρακτηριστικά οι ιδιοκτήτες της εταιρείας συμπεριλαμβάνονταν στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας αλλά και στελέχωναν το Διοικητικό Συμβούλιο. Σε ό,τι αφορά τους μετόχους, το μεγαλύτερο ποσοστό μετοχικού κεφαλαίου ανήκε σε θυγατρικές εταιρείες του ομίλου Hanjin Group, συμπεριλαμβανομένης της ίδιας της εταιρείας (Hanjin Airlines Co., Ltd., Hanjin Shipping Co., Ltd., Hanjin Shipping Co., Ltd. Employee Stock Ownership Assn.).

Εκτός αυτού, τα μέλη του ΔΣ και ιδιαιτέρως τα πρόσωπα που διετέλεσαν διευθύνοντες σύμβουλοι διατηρούσαν μεταξύ τους συγγενικές σχέσεις, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω. Επομένως μπορεί να παρατηρηθεί κάποια ταύτιση συμφερόντων ιδιοκτησίας και διοίκησης.

A.2. Θέση της Hanjin στην αγορά

Η Hanjin, με τη συγχώνευση που αναφέρθηκε ανωτέρω, μετατράπηκε στη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) και χύδην φορτίου (*bulk*) στην αγορά της Νότιας Κορέας, ενώ σταδιακά καθιερώθηκε παγκοσμίως στην αγορά ως μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες από άποψη μεγέθους στόλου και συνολικής χωρητικότητας μεταφερόμενου φορτίου.¹⁷⁶ Μέχρι το 2016 η Hanjin κατείχε πάνω από ενενήντα επτά (97) πλοία εμπορευματοκιβωτίων (*containerships*), τα εξήντα (60) από τα οποία ήταν ναυλωμένα (Voynichenko, 2017), τα έντεκα (11) τελούσαν σε καθεστώς ειδικών τερματικών εμπορευματοκιβωτίων (*dedicated container terminals*) και τα δύο (2) αποτελούσαν κέντρα logistics (Hanjin Shipping, 2016). Η Hanjin χειριζόταν εβδομήντα τέσσερις (74) υπηρεσίες τακτικών γραμμών (“liner”), συνδέοντας πάνω από ενενήντα (90) λιμάνια σε περισσότερες από τριάντα πέντε (35) χώρες (Hanjin Shipping, 2016). Η μεγαλύτερη συχνότητα υπηρεσιών παρεχόταν στην Ασία καθώς και σε γραμμές εμπορίου μέσω του Ειρηνικού και μεταξύ Ασίας

¹⁷⁶ Με εξαίρεση το 2008, κατά το οποίο βρέθηκε στην 12η θέση της παγκόσμιας κατάταξης, από το 1989 μέχρι και το 2016, η Hanjin βρισκόταν σταθερά ανάμεσα στις δέκα μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου: Maersk Line A/S (Δανία), COSCO Container Lines Limited (Κίνα), Mediterranean Shipping Company S.A. (Ελβετία), CMA CGM S.A. (Γαλλία), Hapag-Lloyd AG (Γερμανία), Evergreen Marine Corporation (Ταϊβάν), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (Ιαπωνία), APL Limited (Σιγκαπούρη). Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις UNCTAD, Review of Maritime Transport διαθέσιμο σε [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

και Ευρώπης, αλλά και εντός της υπερατλαντικής γραμμής και στη Λατινική Αμερική. Επίσης, στην πλήρη κυριότητα της εταιρείας βρίσκονταν τερματικοί σταθμοί στα λιμάνια Μπουσάν (*Busan*) και Ιντσεόν (*Incheon*), με το πρώτο να έχει μεγάλη εμπορική σημασία, ως μείζων διαμετακομιστικός κόμβος για το εμπόριο με την Κίνα.¹⁷⁷

Σύμφωνα με όλες τις μαρτυρίες, η Hanjin είχε καλή φήμη στο χώρο και την καλύτερη φήμη μεταξύ των κορεάτικων ναυτιλιακών εταιρειών με container ships. Η Hanjin είχε υποδειγματική αξιοπιστία σχετικά με τις υπηρεσίες της και παρείχε υπηρεσίες υψηλά καθοτοποιημένες καθώς συνέδεε την υπερωκεάνια ναυτιλία με μεταφορά διά αέρος και στεριάς μέσω των πληροφοριακών της συστημάτων. Ωστόσο, η Hanjin είχε λιγότερο ανεπτυγμένο τμήμα πωλήσεων που υστερούσε σε θέληση και προθυμία να προσελκύσει μεγαλύτερο όγκο φορτίου.

B. Η πτώχευση

B.1. Το χρονικό¹⁷⁸ της πτώχευσης

α) Οι πρώτες ενδείξεις της κρίσης (2013)

Στις αρχές του έτους 2013 εκδηλώθηκε η πρώτη ανησυχητική ένδειξη της επικείμενης οικονομικής αποσταθεροποίησης της Hanjin, όπου το χρέος της εταιρείας έφτανε τα 10 δις δολάρια. Τα δύο προηγούμενα έτη (2011, 2012) η εταιρεία παρουσίαζε ζημίες στον ισολογισμό. Εκείνη τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο παρατηρήθηκε υπερπροσφορά χωρητικότητας μέσω του στόλου της Hanjin στη διεθνή ήδη αδύναμη αγορά (αδύναμη από την κρίση που είχε ήδη ξεκινήσει σε παγκόσμιο επίπεδο από το 2007/2008) καθώς και πτωτική πορεία των ναύλων, γεγονότα που αποτέλεσαν επίσης σημαντικές παραμέτρους, με συνέπεια το 2013 να γίνουν ορατά τα πρώτα σημάδια έλλειψης ρευστότητας. Η Hanjin επιχείρησε αρχικά, και μέχρι την οριστική παύση των πληρωμών, να αντιμετωπίσει την κατάσταση αυτή εκποιώντας συνεχώς τα περιουσιακά της στοιχεία. Ειδικότερα, τον Ιούνιο του 2013 η Hanjin μεταβίβασε στην εταιρεία ιδιωτικών κεφαλαίων IMM Investment το

¹⁷⁷ Βλ. άρθρο του Jean Paul Rodrigue, *The Hanjin shipping bankruptcy: how big of an impact?*, 10.9.2016, δημοσιευμένο σε <http://www.porteconomics.eu/2016/09/10/the-hanjin-shipping-bankruptcy-how-big-of-an-impact/>.

¹⁷⁸ Για το χρονικό της πτώχευσης βλ. άρθρα από διαδίκτυο: Supply Chain Dive, *Hanjin: A timeline of actions and disruptions*, δημοσιευμένο σε <https://www.supplychaindive.com/news/hanjin-timeline-bankruptcy-shipingeffects/430694>, Seatrade Maritime News, *Hanjin Shipping collapse timeline, and all the latest news on the crisis*, δημοσιευμένο σε <http://www.seatrade-maritime.com/news/americas/hanjin-shipping-collapse-timeline.html>, Fairlay, *The timeline of Hanjin Shipping's demise*, δημοσιευμένο σε <https://fairplay.ihs.com/commerce/article/4282016/the-timeline-of-hanjin-shipping-sdemise?destination=node%2F4282016%3Fpage%3D0%252C1&page=0%2C5>.

πενήντα τοις εκατό (50%) της κυριότητας των μετοχών της στη Hanjin Newport, εταιρεία διαχείρισης ενός τερματικού σταθμού στο λιμάνι του Μπουσάν έναντι 264,6 εκ. δολαρίων. Τον Οκτώβριο του 2013 ένα μέλος του ομίλου Hanjin Group, ήτοι η Korean Air Lines δανειοδότησε την Hanjin με δάνειο ύψους 141 εκ. δολαρίων, με εγγυήτρια του δανείου την πρόεδρο του ΔΣ της Hanjin (Choi Eun-young) η οποία παρείχε ως εξασφάλιση το ποσοστό της επί των μετοχών, που αντιστοιχούσε σε ποσοστό 15,36% επί του μετοχικού κεφαλαίου.

Στη συνέχεια το Νοέμβριο του 2013 ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας (*Kim Young-Min*) δήλωσε την παραίτησή του, εγκαταλείποντας την εταιρεία σε περιβάλλον ζημιών επί τρία συνεχόμενα έτη και επιβεβαιώνοντας τη συνεχόμενη χειροτέρευση της κατάστασης. Ο νέος διευθύνων σύμβουλος που διορίστηκε συνέχισε να εκποιεί περιουσιακά στοιχεία της Hanjin, μεταξύ των οποίων αεροσκάφη αλλά και μερίδιο της Hanjinστην εταιρεία διυλίσεως πετρελαιοειδών S-Oil.

β) Συνέχιση της κρίσης (2014 – 2015)

Τον Ιανουάριο του 2014, η οικονομική κατάσταση της εταιρείας επιδεινώθηκε, καθώς ανακοινώθηκαν απώλειες ύψους 630,8 εκ. δολαρίων για το έτος 2013, ακόμη υψηλότερες από τις ζημίες του προηγούμενου έτους (2012), που ανέρχονταν σε 597,6 εκ. δολάρια.

Τον Απρίλιο του 2014 η πρόεδρος του ΔΣ της εταιρείας (Choi Eun-young) δήλωσε την παραίτησή της και τη διαδέχθηκε ο πρόεδρος του ΔΣ της Korean Air Lines (Cho Yang-ho⁴²) ο οποίος προσπάθησε εκ νέου να συνδράμει στη διάσωση της εταιρείας. Επομένως τον Ιούνιο του 2014 η Korean Air Lines αγόρασε επιπλέον μετοχές της εταιρείας, αποκτώντας το μεγαλύτερο μερίδιο στην Hanjin, ύψους 33,2% επί του μετοχικού κεφαλαίου. Τον Ιούλιο του 2014 καθώς υπήρχε έντονη ανάγκη για ρευστοποίηση, η εταιρεία προχώρησε σε εκποίηση πλοίων τύπου LNG και κλάδους επιχειρήσεων ξηρού φορτίου, οι οποίοι μεταβιβάστηκαν σε μία νεοσυσταθείσα για το σκοπό αυτό επιχείρηση, την H-Line Shipping, επί της οποίας η εταιρεία απέκτησε ποσοστό 22,2%, ενώ το υπόλοιπο 77,8% ανήκε στην εταιρεία Hahn & Company. Παρόλα αυτά, τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας δεν παρουσίασαν καμία βελτίωση ούτε για το έτος 2014, καθώς για τέταρτη συνεχή χρονιά η εταιρεία παρουσίασε ζημίες στον ισολογισμό της με σχετική ανακοίνωσή της το 2015.

Τον Οκτώβριο του 2015 προτάθηκε μία λύση στο οικονομικό αδιέξοδο της συσσώρευσης χρεών από την Κυβέρνηση της Κορέας. Η λύση αυτή αφορούσε την πιθανότητα συγχώνευσης της εταιρείας με την επίσης κορεατική και επίσης κατάχρηη εταιρεία Hyundai Merchant Marine (HMM). Η πρόταση της κυβέρνησης απορρίφθηκε από την εταιρεία επειδή δεν θα είχε ιδιαίτερα πρακτικά αποτελέσματα στη διάσωσή της. Η

ρευστότητα της εταιρείας παρουσίαζε ήδη προβλήματα, ενώ υπήρχαν σκέψεις για τη μεταβίβαση του μεριδίου που κατείχε στην εταιρεία H-Line Shipping προκειμένου με αυτή την κίνηση να εισρεύσουν έσοδα στην εταιρεία. Επίσης η εκποίηση τον ίδιο μήνα της επιχειρηματικής δραστηριότητας ενός άλλου τερματικού σταθμού (Gimpo, επαρχία Gyeonggi N. Κορέας) οδήγησε σε μία σειρά εκποιήσεων για την εξασφάλιση ρευστότητας.

γ) Καθοριστική επιδείνωση (Ιανουάριος – Αύγουστος 2016)

Το 2016, με τις τιμές των ναύλων να πέφτουν συνεχώς και τα χρέη της να υπερβαίνουν συνολικά τα 5 δις δολάρια, η Hanjin παρέδωσε το διαχειριστικό έλεγχο στη βασική πιστώτριά της, την τράπεζα *Korea Development Bank (KDB)*, γεγονός που απεικονίζει τη σοβαρότητα της κακής οικονομικής κατάστασης στην οποία βρισκόταν η Hanjin. Το Μάιο του 2016 η εταιρεία παρουσίασε ζημίες πρώτου τριμήνου ύψους 222 εκ. δολαρίων. Στις 4.5.2016 η τράπεζα KDB και άλλοι δανειστές της εταιρείας συμφώνησαν να επιτρέψουν στην εταιρεία να προβεί σε οικειοθελή αναδιάρθρωση χρεών. Παράλληλα, η εταιρεία ζήτησε από τα υψηλόβαθμα στελέχη της την επιστροφή των αμοιβών που έλαβαν το 2015 χαρακτηρίζοντας «επείγουσα» την κατάσταση της εταιρείας. Επίσης, ξεκίνησε διαπραγματεύσεις με τους ομολογιούχους δανειστές της προκειμένου να διερευνηθεί δυνατότητα να επεκταθεί ο χρόνος λήξης και ο χρόνος απόδοσης των ομολόγων που έληγαν μέσα στο ίδιο έτος, εξαιτίας οικονομικής δυσπραγίας. Η εταιρεία επίσης ανακοίνωσε ότι είχε ξεκινήσει συζητήσεις με τους εκναυλωτές για την πιθανότητα μείωσης των τιμών των ναύλων. Προχώρησε ακόμη στην πώληση ενός πλοίου χύδην φορτίου τύπου Capesize για 38 εκ. δολάρια.

Τον Ιούνιο του 2016 η Επιτροπή Οικονομικών Υπηρεσιών της Κορέας (Korean Financial Services Commission (FSC)) ζήτησε από την Korean Air Lines να παράσχει οικονομική υποστήριξη ύψους 1 δις δολαρίων στην εταιρεία με την προοπτική της ενίσχυσης της επιβίωσης της εταιρείας τα επόμενα δύο χρόνια, σε συνδυασμό με τα έσοδα από τις εκποιήσεις, ενώ στην αγορά κυκλοφορούσαν ήδη φήμες περί αδυναμίας πληρωμών των προμηθευτών της εταιρείας. Εν τω μεταξύ συνεχίστηκαν οι εκποιήσεις προς άλλες θυγατρικές εταιρίες του ομίλου Hanjin Group με την πώληση στην επίσης θυγατρική εταιρεία, Hanjin Transportation, του ποσοστού 21,33% το οποίο η εταιρεία είχε σε άλλη εταιρεία διαχείρισης του τερματικού σταθμού στο λιμάνι Cai Mer του Βιετνάμ.

Τον Ιούλιο του 2016 προμηθευτές και χρηματοδότες προχώρησαν σε έντονες πιέσεις απέναντι στην εταιρεία. Οι εκναυλωτές και ιδιαιτέρως ο επικεφαλής της εταιρείας Seaspan, εκδήλωσαν σαφή απροθυμία μείωσης των ναύλων, οι οποίοι, λόγω της μακρόχρονης ύφεσης

βρίσκονταν ήδη σε αρκετά χαμηλά επίπεδα. Αντιθέτως, το μήνα Αύγουστο η κύρια πιστώτρια τράπεζα KDB δήλωσε ότι δεν πρόκειται να παραχωρήσει άλλη οικονομική βοήθεια προς την εταιρεία, ωστόσο έδωσε τη δυνατότητα στην εταιρεία να καταθέσει ένα σχέδιο ρευστότητας μέχρι τις 30.8.2016 προκειμένου να διερευνηθεί η πιθανότητα λήψης δανείου, ενώ ταυτοχρόνως η κυβέρνηση της Ν. Κορέας δήλωσε ότι δεν θα προχωρήσει σε κρατική οικονομική ενίσχυση της εταιρείας, με αποτέλεσμα η εταιρεία το πρώτο εξάμηνο του 2016 να εμφανίζει ζημίες ύψους 433 εκ. δολαρίων.

Μέχρι το τέλος του Αυγούστου του 2016 οι πιστωτές της Hanjin απέρριψαν το τελευταίο σχέδιο αυτοδιάσωσης της Hanjin, καθώς της έλειπαν σχεδόν τα μισά από τα χρήματα που ο όμιλος πιστωτών είχε απαιτήσει προτού επεκτείνει οποιαδήποτε οικονομική βοήθεια. Την 31^η Αυγούστου 2016, η Hanjin κατέθεσε αίτηση αναγκαστικής διαχείρισης στη Νότια Κορέα και τη 17^η Φεβρουαρίου 2017, κηρύχθηκε σε πτώχευση καθώς τα κορεάτικα δικαστήρια έκριναν ότι η πτώχευση θα παρήγαγε περισσότερη αξία στους πιστωτές του μεταφορέα από τη διαδικασία εταιρικής αποκατάστασης (Financial Times, 2017).

Η κήρυξη της Hanjin σε πτώχευση δημιούργησε αμέσως μία παγκόσμια αναταραχή. Οι επενδυτές άρχισαν να πωλούν τα χρηματοπιστωτικά μέσα της εταιρείας με αποτέλεσμα η τιμή της μετοχής να σημειώσει κατακόρυφη πτώση στο Χρηματιστήριο της Σεούλ και ταυτόχρονα να αποφασιστεί αναστολή της διαπραγμάτευσης της μετοχής την ίδια ημέρα με την ανακοίνωση προσφυγής στη δικαστική προστασία. Εκναυλωτές και φορτωτές βρέθηκαν εκτεθειμένοι καθώς τις πρώτες ώρες μετά την ανακοίνωση, δανειστές της εταιρείας έσπευσαν να κατασχέσουν πλοία και φορτία για την ικανοποίηση των απαιτήσεών τους κατά της εταιρείας. Οι περισσότερες διαδικασίες κατάσχεσης εναντίων των πλοίων της Hanjin ενεργοποιήθηκαν σε άλλες δικαιοδοσίες, δεδομένης της περιβόητης εχθρικότητας του δικαίου της Νότιας Κορέας προς τις εμπράγματα ναυτικές απαιτήσεις (*in rem maritime claims*). Λιμάνια και σταθμοί αποθήκευσης εμπορευμάτων αρνήθηκαν την είσοδο σε πλοία της εταιρείας ανησυχώντας ότι δεν θα μπορούσαν να καλυφθούν τα έξοδα ελλειμνισμού. Τα πλοία της εταιρείας που μένουν ακινητοποιημένα έξω από τα λιμάνια λόγω άρνησης εισόδου και λόγω φόβου επιβολής συντηρητικής κατάσχεσης από τους εγχώριους δανειστές σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του πτωχευτικού δικαίου στις δικαιοδοσίες των παράκτιων κρατών, μεταφέρουν εμπορεύματα αξίας δισεκατομμυρίων δολαρίων, τα οποία υπόκεινται φθορές και χάνουν σημαντικό μέρος της αξίας τους εις βάρος των φορτωτών και παραληπτών. Υπάρχουν μάλιστα αναφορές ότι είχε δοθεί οδηγία σε κάποια από τα πλοία της Hanjin να κάνουν «κύκλους» ανά τον κόσμο παρά να μπουν σε ένα λιμάνι και να διακινδυνεύσουν τη

σύλληψη¹⁷⁹. Όπως και η πτώση της STX Pan Ocean το 2013, η κατάρρευση της Hanjin έφερε πάλι στο προσκήνιο τις δυσκολίες που εμπεριέχει η είσοδος στα αχαρτογράφητα νερά μεταξύ ναυτικής και διασυνοριακής πτώχευσης.

Η αβεβαιότητα περιστρέφεται σε μεγάλο βαθμό γύρω από ένα μεμονωμένο ζήτημα: σε ποιο βαθμό μπορούν οι έχοντες τοπικές ναυτικές απαιτήσεις να κατάσχουν πλοία και με αυτό τον τρόπο να ικανοποιούν τις απαιτήσεις τους παρά την ύπαρξη αλλοδαπών διαδικασιών πτώχευσης που αφορούν τον εναγόμενο πλοιοκτήτη; Αυτή την όψη του συγκεκριμένου ζητήματος θα επιχειρήσουμε να λύσουμε με τη συγκεκριμένη εργασία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΤΩΧΕΥΣΗΣ

A. Αιτίες που οδήγησαν στην πτώχευση

Η εξέταση των αιτιών που οδήγησαν στην πτώχευση της Hanjin είναι καταλυτικής σημασίας για την κατανόηση της υπό μελέτη πτώχευσης. Οι αιτίες σε μία επιχειρηματική οικονομική κρίση είναι αλληλένδετες και εμφανίζονται με ποικιλία συνδυασμών και αλληλεπιδράσεων που φέρνουν την επιχείρηση στο χείλος της αφερεγγυότητας.

Οι αιτίες διακρίνονται σε γενικές (αιτίες που δεν αφορούν την επιχείρηση) και ειδικές (αιτίες που αφορούν την ίδια την επιχείρηση ή/και τις σχέσεις της με άλλες επιχειρήσεις). Οι αιτίες μίας κρίσης διαφέρουν από τα εξωτερικά της συμπτώματα, αν και μπορεί να προσομοιάζουν σε αυτά, δεδομένου ότι συχνά τα τελευταία αποτελούν τις πλέον εμφανείς ενδείξεις για την προβληματική πορεία της επιχείρησης.

A.1. Γενικές αιτίες: Ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής οικονομίας

α) Χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής οικονομίας -Ναυτιλιακοί κύκλοι

Ένα στοιχείο που συνέβαλε στην πτώχευση και πρέπει να ληφθεί υπόψη αποτελεί η φύση της αγοράς μέσα στην οποία δραστηριοποιούταν η εταιρεία. Στην περίπτωση μας θα εξεταστεί το πλαίσιο της ναυτιλιακής αγοράς, με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ιδιάζουσες συνθήκες της.

Συνοπτικά και για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας παρατηρείται ότι η ναυτιλιακή αγορά (shipping market), αποτελεί κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας και ο μόνος τρόπος να εξετασθεί είναι σε συνδυασμό με την παγκόσμια οικονομία, καθώς έχει άμεση συνάφεια

¹⁷⁹ Ibid.

με τις συνθήκες που επικρατούν στη ναυτιλιακή αγορά. Στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής αγοράς παίζει πολύ σημαντικό η σχέση της προσφοράς (supply) και της ζήτησης (demand) προϊόντων και υπηρεσιών¹⁸⁰. Ειδικά στη ναυτιλία, όπου η ανωτέρω σύνδεση προσφοράς-ζήτησης αναπτύσσεται σε ένα ιδιόμορφο και έντονα ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, η αγορά φέρει επιπλέον χαρακτηριστικά που την ξεχωρίζουν από άλλους κλάδους αγορών. Η ναυτιλιακή αγορά μπορεί να χαρακτηριστεί ως κυκλική, εποχική, με έντονες διακυμάνσεις, επιχειρηματικός κλάδος εντάσεως κεφαλαίου που επιπλέον υφίσταται συχνές μεταβολές με την επίδραση κύκλων αγοράς.¹⁸¹

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι (shipping market cycles) ειδικότερα, συνιστούν βασικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής αγοράς και κρίνεται απαραίτητη η μελέτη τους προκειμένου να γίνουν περισσότερο αντιληπτά τα γεγονότα που επηρεάζουν την πορεία της ναυτιλιακής οικονομίας¹⁸². «Ενδεικτικά, οι ναυτιλιακοί κύκλοι με τα επιμέρους χαρακτηριστικά που έχει ο καθένας (διάρκεια, ένταση, έκταση, συνέπειες), σε μεγάλο βαθμό παρουσιάζουν μία ομοιομορφία ως προς τη χρονική και λογική αλληλουχία τους, όντας σε μία σχέση ανόδου-καθόδου, απώτατου-κατώτατου σημείου»¹⁸³. Ωστόσο, κάθε κύκλος έχει κάποια μοναδικά χαρακτηριστικά και καθώς συνδέεται με πολλές άλλες παραμέτρους, δεν μπορεί να προβλεφθεί με ασφάλεια εκ των προτέρων αναφορικά με τον χρόνο εμφάνισης, τη διάρκεια, την ένταση, την έκταση και τον αντίκτυπό του στη γενικότερη οικονομία.

β) Ναυτιλιακές περίοδοι και κρίσεις

i) Περίοδος 1945-2008. Οικονομικές κρίσεις

Η σύγχρονη ναυτιλιακή οικονομία έχει ακολουθήσει μέχρι σήμερα μία πορεία πέντε φάσεων οι οποίες αντιστοιχούν στις ακόλουθες χρονικές περιόδους: 1) Περίοδος “Cash” (1945-μέσα 1950), 2) Περίοδος “Charter Back” (μέσα 1950-τέλη 1960), 3) Περίοδος “Bubble”(αρχές 1970-αρχές 1980). Στην περίοδο αυτή παρατηρήθηκαν δύο ιδιαίτερες σημαντικές κρίσεις στον τομέα του πετρελαίου, 4) Περίοδος “Distress”(1980-1990), 5) Περίοδος “Convalescence” (1990-2001) και 6) Περίοδος “Supercycle” (2002-2009)¹⁸⁴.

ii) Περίοδος 2009-σήμερα. Η σύγχρονη οικονομική κρίση

¹⁸⁰ Για την προσφορά-ζήτηση στη ναυτιλία βλ. M. Stopford, *Maritime Economics*, 3rd ed., 2009, σελ. 135 επ.

¹⁸¹ Ειρήνη Λέντη, *Η πτώχευση εισηγμένης ναυτιλιακής επιχείρησης. Το παράδειγμα της Hanjin Shipping Co., Ltd.*, 2017, σελ. 20

¹⁸² Για τους ναυτιλιακούς κύκλους βλ. M. Stopford, *ό.π.*, σελ. 93 επ.

¹⁸³ Ειρήνη Λέντη, *ό.π.* σελ. 21

¹⁸⁴ Αναλυτικά σε T. Syriopoulos, *Chapter 28: Shipping Finance and International Capital Markets*, in: *The Handbook of Maritime Economics and Business* (C. Grammenos, editor, 2nd ed.), LLP, London, 2010, σελ. 6. Επίσης βλ. M. Stopford, *ό.π.*, σελ. 118.

Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2008 εκδηλώθηκε αρχικά στον χρηματοπιστωτικό τομέα των στεγαστικών δανείων, ειδικότερα με την κατάρρευση της Lehman Brothers. Η κρίση αυτή επηρέασε αυτόματα και τον τομέα της ναυτιλίας. Η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων βρισκόταν ήδη σε μεγάλο άνοιγμα, καθώς η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου τα προηγούμενα έτη είχε δημιουργήσει την προσδοκία για ανάγκες σε μεγαλύτερη χωρητικότητα για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων φορτίων. Σύμφωνα με τα ανωτέρω υπήρξε αυξημένη ζήτηση στην κατασκευή μεγαλύτερων και κατά συνέπεια ακριβότερων πλοίων. Επιπλέον επικρατούσα ήταν η άποψη ότι η κρίση αυτή θα έληγε σύντομα, ότι επρόκειτο για έναν -συνηθισμένο- μικρής διάρκειας κύκλο της αγοράς και ότι σύντομα η αγορά θα επέστρεφε στους προηγούμενους ρυθμούς ανάπτυξης. Σημαντική παράμετρος που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ότι η μέση χρονική διάρκεια παράδοσης ενός πλοίου από παραγγελία του στο αντίστοιχο ναυπηγείο είναι 2-3 χρόνια. Επομένως οι επενδύσεις στην κατασκευή πλοίων ελάμβαναν χώρα σε χρονικό σημείο που βρισκόταν σε μεταγενέστερο στάδιο της αγοράς, όπου οι συνθήκες υλοποίησης της επένδυσης ήταν πολύ διαφορετικές από εκείνες με βάση τις οποίες ελήφθη η απόφαση για την επένδυση. Στην προκειμένη περίπτωση ήταν και εκ διαμέτρου αντίθετες, καθώς πριν από την έναρξη της κρίσης η παγκόσμια οικονομία υφίστατο ολοένα βαθύτερη ύφεση και οι ρυθμοί ανάπτυξης επιβραδύνονταν συνεχώς. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η προσφορά ξεπέρασε σε τέτοιο βαθμό τη ζήτηση, με τη συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα να έχει τετραπλασιαστεί από το 2000, να έχει διπλασιαστεί μέσα στα χρόνια της κρίσης και να υπερσχύει με ποσοστό 30% της αντίστοιχης ζήτησης.¹⁸⁵

Όταν η ναυτιλία ξεκίνησε να υφίσταται τις συνέπειες της κρίσης του 2008, με τη μειωμένη ζήτηση σε φορτίο και αντίστοιχα σε χωρητικότητα και την πτώση των ναύλων, ήταν πλέον αναπόφευκτες οι ζημίες, ακόμα και για τους μεγάλους παίκτες της αγοράς. Ήδη από εκείνη την περίοδο υπήρχαν ενδείξεις για την πορεία της οικονομίας, ωστόσο η άποψη που επικρατούσε ήταν ότι οι συνέπειες του κύκλου θα έληγαν σύντομα¹⁸⁶.

γ) Ανταγωνισμός

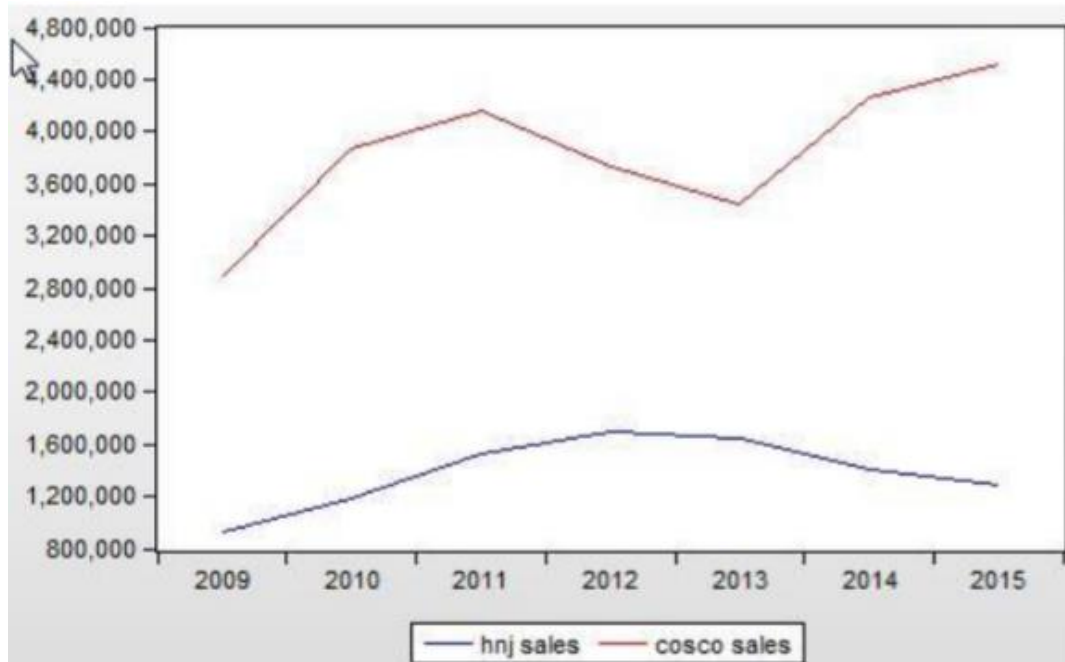
Ένα ακόμη πιθανό αίτιο αποτελεί ο ανταγωνισμός με άλλες εταιρείες ομοίου βεληνεκούς. Η καθοδική πορεία των ναύλων μείωσε τα έσοδα της Hanjin όπως και των άλλων ναυτιλιακών κάτω από σταθερή ζήτηση. Η αιτία της καθοδικής αυτής πορείας είναι η

¹⁸⁵ Ειρήνη Λέντη, ό.π. σελ. 23.

¹⁸⁶ H. Haralambides, H. Thanopoulou, *The Economic Crisis of 2008 and World Shipping: Unheeded Warnings*, *SPOUDAI Journal of Economics and Business*, Vol. 64, Issue 2, (2014), σελ. 5-13.

υπερπροσφορά που αναφέρθηκε ανωτέρω. Ενδεικτικό στοιχείο αποτελεί η σύγκριση του μεγέθους των εσόδων της Hanjin και της ανταγωνίστριας της COSCO από τις μεταφορές (ναύλος).

Τα δεδομένα είναι ετήσια από το 2009 έως το 2015. Πηγή HANJIN SHIPPING CO. LTD annual reports, COSCO LTD, annual reports. (000.000\$)



Διάγραμμα 2. Έσοδα από ναύλα Hanjin και Cosco.

Παρατηρούμε ότι από το 2009 μέχρι τα μέσα του 2011 τα έσοδα κινούνται ανοδικά και για τις δύο εταιρείες. Στη συνέχεια όμως κινούνται αντίθετα.

Κυρίως από τα μέσα του 2013 φαίνεται να ανοίγει η ψαλίδα μεταξύ των δύο με τα έσοδα της COSCO να εκτοξεύονται ενώ της Hanjin να πέφτουν. Να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι η τιμή των ναύλων ήταν σταθερή από τα μέσα του 2013 μέχρι τα μέσα του 2014 ενώ από το 2014 και μετά η τιμή των ναύλων άρχισε να πέφτει δραματικά.

Το γεγονός αυτό δεν δικαιολογεί την αύξηση των εσόδων από τους ναύλους για την COSCO. Η μόνη περίπτωση που θα μπορούσε να το δικαιολογήσει είναι η αύξηση μεριδίου αγοράς, επομένως βλέπουμε τη μία εταιρεία να χάνει και την άλλη να κερδίζει μερίδιο αγοράς.

A.2. Ειδικές αιτίες: Χειρισμοί εταιρείας – Αποφάσεις τρίτων

Σε εταιρικό επίπεδο οι αιτίες μπορούν να ερευνηθούν με σημείο έναρξης τον τρόπο διοίκησης και της λήψης των αποφάσεων αναφορικά με τη διαχείριση της κρίσης. Καθοριστικής σημασίας ήταν η δομή της διοίκησης και κυρίως η στελέχωσή της με πρόσωπα

τα οποία δεν ήταν κατ' επάγγελμα διαχειριστές (managers). Η εταιρεία διοικούνταν με συγκεντρωτικό τρόπο, και πιο συγκεκριμένα διοικούνταν από την αρχή μόνο από τον ιδρυτή της και διαδοχικά στη συνέχεια από μέλη της οικογένειάς του, με μοναδικό κριτήριο, όπως φάνηκε από την επιλογή των αντικαταστατών αυτών στις περιόδους της επιχειρηματικής κρίσης, την διατήρηση της οικογενειακής παρουσίας. Ως εκ τούτου, στις κρίσιμες φάσεις για την εταιρεία παρατηρήθηκε έλλειψη τεχνογνωσίας για την διαχείριση κρίσεων (risk management), η οποία αποτελεί πολύ βασικό στοιχείο της ναυτιλιακής διοίκησης.

Η αναποτελεσματική διοίκηση κατέστη αρχικά αντιληπτή με τη λανθασμένη εκτίμηση εκ μέρους της διοίκησης αναφορικά με τους ρυθμούς ανάπτυξης της οικονομίας μετά την κρίση του 2008, όπως επιβεβαιώνουν τα αριθμητικά στοιχεία. Συγκεκριμένα η εταιρεία στο διάστημα 2009-2013 σχεδόν διπλασίασε τον στόλο της, αποκτώντας μάλιστα 25 νέα πλοία τύπου Panamax, και ενώ η ζήτηση σε χωρητικότητα μειωνόταν, η προσφορά αυξανόταν ραγδαία, δημιουργώντας σημαντική απόκλιση στα δύο μεγέθη.

Δεύτερον, εξίσου κρίσιμος παράγοντας ήταν και η διαχείριση του δανειακών υποχρεώσεων της εταιρείας. Προκειμένου να χρηματοδοτήσει τις επενδύσεις της, η εταιρεία προσέφυγε σε δανεισμό ο οποίος δεν ήταν εφικτό να διαχειριστεί εύκολα ακόμα και από μια εταιρεία του μεγέθους της Hanjin. «Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία που αναφέρουν ότι κατά το άνω διάστημα (2009-2013) ο δείκτης δανεισμού της εταιρείας (debt ratio) αυξήθηκε από 155% (2009) σε 1.445% (2013), ενώ μετά το 2014 και έπειτα από τις προσπάθειες της νέας διοίκησης επήλθε μείωση του δείκτη σε μόλις 800%¹⁸⁷. Παράλληλα, ο τρόπος διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων της μετά τον Απρίλιο του 2016 ήταν ενδεικτικός: Σε εφαρμογή των δεσμεύσεων στο πλαίσιο του οικειοθελούς σχεδίου αναδιοργάνωσης, η εταιρεία προέβη μεν σε εντατική ρευστοποίηση περιουσιακών στοιχείων, πλην όμως το αποτέλεσμα της εκποίησης δεν ήταν επαρκές. Κατά συνέπεια, δημιουργήθηκε σημαντικό έλλειμμα εμπιστοσύνης στους δανειστές, οι οποίοι δεν μπορούσαν να πεισθούν για τη σοβαρότητα των προθέσεων της εταιρείας να τους αποδώσει το οφειλόμενο κεφάλαιο.»¹⁸⁸

Στην ανωτέρω αναφερθείσα ανασφάλεια συνέβαλε και η πρακτική της χρηματοδότησης της εταιρείας μέσω δανείων από τους μετόχους και η παροχή εξασφαλίσεων με τη χρήση των ποσοστών τους στο μετοχικό κεφάλαιο. Ως προς το πρώτο σκέλος, κατά την έκθεση του ιστορικού ανωτέρω, επισημάνθηκε η συχνή προσφυγή της εταιρείας στη βασική μέτοχό της, Korean Air Lines, για την εξασφάλιση ρευστότητας προς κάλυψη των τρεχουσών

¹⁸⁷ Βλ. άρθρο της W.Z.Tan, Hanjin Shipping: Rest in peace, δημοσιευμένο σε <https://www.solent.ac.uk/research/documents/china-centre/global-maritime-weekly-digest-28.02.2017.pdf>

¹⁸⁸ Ειρήνη Λέντη, ό.π. σελ. 23.

αναγκών και υποχρεώσεων της. Με την πρακτική αυτή η εταιρεία μπορούσε μιν να προχωρήσει σε άμεσο δανεισμό, χωρίς τις διατυπώσεις και εξασφαλίσεις του τραπεζικού δανεισμού, ωστόσο το εσωτερικό δάνειο εξακολουθούσε να δεσμεύει την εταιρεία αυξάνοντας το παθητικό σκέλος του ισολογισμού της¹⁸⁹ και επιβαρύνοντας το ενεργητικό και τη θέση της εταιρείας προς κάλυψη των λοιπών υποχρεώσεων της. Ως προς το δεύτερο σκέλος, η παροχή προσωπικών εγγυήσεων από μέτοχο εύκολα μπορεί να οδηγήσει τον τρίτο παρατηρητή, και ιδίως τον πιστωτή και υποψήφιο χρηματοδότη στην εντύπωση ότι υπολανθάνει σύγχυση της εταιρικής περιουσίας με την προσωπική περιουσία των μετόχων¹⁹⁰. Εν προκειμένω αυτό συνέβη με την πράξη της προέδρου του ΔΣ να παράσχει ως εξασφάλιση για την ανάληψη δανειακής υποχρέωσης το μερίδιο της στο μετοχικό κεφάλαιο, ως αναφέρθηκε ανωτέρω.

Πέραν των αιτιών που αναζητούνται σε επίπεδο εταιρείας, αξίζει να αναφερθεί και ο αντίκτυπος που είχε η στάση των τρίτων, πιστωτών-χρηματοδοτών και εκναυλωτών. Ειδικά σε ό,τι αφορά την τράπεζα KDB, όπως αναλύθηκε ανωτέρω στο χρονικό της πτώχευσης, δόθηκε στην εταιρεία μία ευκαιρία να παρουσιάσει ένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης από τον Απρίλιο του 2016, η οποία όπως δεν τελεσφόρησε. Ταυτόχρονα, η στάση της κορεατικής κυβέρνησης δεν έδωσε σημάδια υποστήριξης της προσπάθειας αναδιάρθρωσης¹⁹¹. Σημειωτέον ότι, η κυβέρνηση είχε προτείνει τη συγχώνευση της εταιρείας με τη ναυτιλιακή Hyundai, με στόχο την διάσωση και των δύο μέσω αποτελεσματικού δανεισμού. Ωστόσο, η πρόταση δεν τελεσφόρησε και η κυβέρνηση παρείχε εν τέλει στήριξη στο -βιωσιμότερο- χρέος της Hyundai. Τέλος ως προς τη στάση των εκναυλωτών, καταλυτική υπήρξε η αδυναμία εξεύρεσης κοινά ικανοποιητικής λύσης στο ζήτημα των τιμών των ναύλων με τις δύο πλευρές να προσπαθούν να εξασφαλίσουν η καθεμία τα συμφέροντα της: η μεν πλευρά της εταιρείας να επιδιώκει τη μείωση των τιμών για να μπορέσει να ανταποκριθεί στο κόστος, η δε πλευρά των εκναυλωτών να επιδιώκει τη διατήρησή τους ως ανάχωμα στην κατακόρυφα πτωτική πορεία των ναύλων τα προηγούμενα έτη.

Με βάση όλα τα ανωτέρω, καθίσταται αντιληπτό ότι σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον με τα χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής οικονομίας, και ιδίως στη σύγχρονη

¹⁸⁹ Βλ. Ρ. Γιοβαννόπουλος, Η προστασία των πιστωτών στο εταιρικό και πτωχευτικό δίκαιο. Συγκριτικές παρατηρήσεις, σε «Τάσεις και Προοπτικές του Δικαίου της Ανώνυμης Εταιρείας», 18ο ΠΣΕΔ (31.10-1-2.11.2008), Αθήνα, 2009, σελ. 214, υποσημ. 68

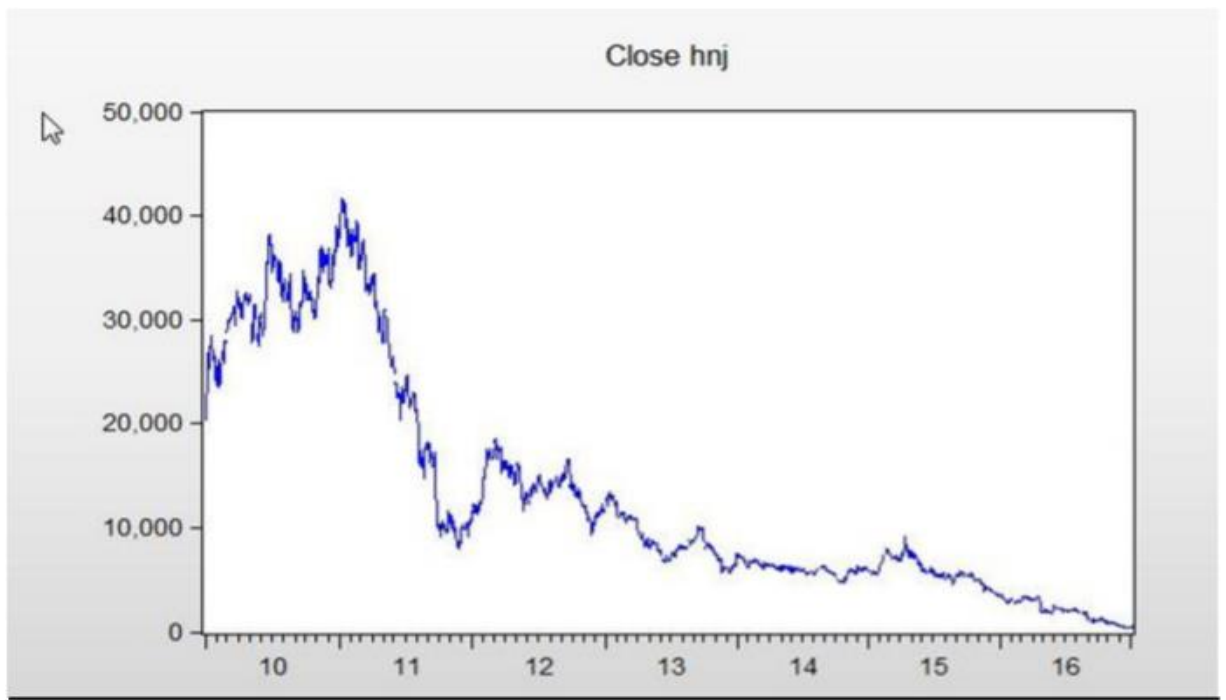
¹⁹⁰ Σύγχυση η οποία σε ακραίες περιπτώσεις δύναται να υποκρύπτει υποχρηματοδότηση της εταιρείας και κατάχρηση του νομικού προσώπου.

¹⁹¹ Για το ρόλο των κυβερνήσεων στη ναυτιλία βλ. Μ. Stopford, ό.π., σελ. 89. Ειδικά για το ρόλο των κορεατικών κυβερνήσεων στην ενίσχυση της εθνικής ναυτιλίας βλ. T.W. Lee., Korean shipping policy: The role of government, Marine Policy, Vol. 14, Iss. 5, 1990, σελ. 421-437, του ιδίου, Restructuring of the economy and its impacts on the Korean maritime industry, Marit. Pol. & Mgmt, 26:4, 1999, σελ. 311-325.

εποχή, η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει να αντιμετωπίσει πολλές δυσμενείς συνθήκες οι οποίες σε συνδυασμό και με άλλους παράγοντες μπορεί να απειλήσουν ευθέως τη βιωσιμότητά της.

A.3. Χρηματοοικονομική πορεία

Χαρακτηριστικό παράδειγμα που απεικονίζει την πορεία της Hanjin προς την πτώχευση είναι η χρηματιστηριακή της τιμή, η οποία πέραν της ανοδικής της τάσης από το 2009 μέχρι τα μέσα του 2010 παρουσίαζε ολόένα και μεγαλύτερη πτώση μέχρι και τη στιγμή της κήρυξης της πτώχευσης.



*Διάγραμμα 1. HANJIN SHIPPING CO. LTD (Ημερήσια δεδομένα 29/12/2009 – 6/1/2017)
Βάση δεδομένων QUANDL.*

B. Ο απόηχος της πτώχευσης

B.1. Οικονομικές Συνέπειες – Επιδράσεις στην Κορεάτικη Οικονομία

Η Hanjin αναλάμβανε τη μεταφορά του 70-80% των εισαγωγών και εξαγωγών της Κορέας, με αποτέλεσμα η πτώχευση να συμβάλει στην οπισθοδρόμηση του εμπορίου και στη δημιουργία ελλείμματος για την Κορέα (Song, 2017) που έφτανε περί τα δεκαεπτά (17) τρισεκατομμύρια κορεάτικα won (KRW), σύμφωνα με τις εκτιμήσεις (Jho, 2016a). Η

κατάρρευση, λοιπόν, της Hanjin είχε τεράστιο αντίκτυπο και σε άλλους τομείς της κορεάτικης οικονομίας, όπως παραδείγματος χάριν στις τράπεζες (πιστωτές), στα κορεάτικα ναυπηγεία, στα λιμάνια, κλπ. (Lund & Holmberg, 2017). Παρόλα αυτά, οι απόψεις σχετικά με τις συνέπειες στα ναυπηγεία της Κορέας είναι ασυνεπείς καθώς οι ναυτιλιακές γραμμές εμπορευματοκιβωτίων παραγγέλναν εκείνη την περίοδο νέα πλοία από την Κίνα και όχι τόσο από την Κορέα εξαιτίας του προηγούμενου πλεονεκτήματος κόστους (Mr B, 2017). Ωστόσο, η πορεία των γεγονότων έτσι όπως διαγράφηκε στην Κορέα λόγω της πτώχευσης της Hanjin, κόστισε στα κορεάτικα ναυπηγεία ένα σημαντικό ποσοστό μελλοντικών συμβάσεων ναυπήγησης τόσο με εγχώριους όσο και με αλλοδαπούς αγοραστές (Hermansson, 2017). Ως εκ τούτου, ο συνδυασμός της πτώχευσης της Hanjin και της χαμηλής ζήτησης για καινούρια πλοία είχε εκτεταμένο αντίκτυπο στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα καθώς και στη ζωή των Κορεατών στα επόμενα χρόνια (Song, 2017). Προκειμένου να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα της Κορέας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, η κυβέρνηση έπρεπε να γίνει πιο ανοιχτόμυαλη, υπό την άποψη ότι έπρεπε να ελαχιστοποιηθεί η ανάμιξη της κυβέρνησης στα βιομηχανικά ζητήματα και οι εταιρείες να γίνουν πιο δυναμικές στο εσωτερικό τους προκειμένου να επιβιώσουν.

Περί τα τέλη του 2016 η Κορέα η οποία, με βάση τους ναυτιλιακούς αναλυτές χρειαζόταν τουλάχιστον έναν εθνικό μεταφορέα, λάνσαρε μέσω του Korean SM Group την SM Line, το νεότερο μεταφορέα εμπορευματοκιβωτίων του κόσμου (SM Line, 2017), βασιζόμενη στις επιχειρηματικές λειτουργίες της Hanjin στις διαδρομές του Ειρηνικού και της Ασίας (MarEx, 2017), χωρίς ωστόσο, λόγω της έλλειψης οργανωμένου δικτύου, να μπορεί να χαρακτηριστεί ως άξιος αντικαταστάτης της Hanjin (Song, 2017).

Στους μήνες που ακολούθησαν μετά τη θέση της Hanjin σε αναγκαστική διαχείριση, άλλοι μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων μπόρεσαν να εξασφαλίσουν μεγαλύτερες ποσότητες εμπορευμάτων και έγιναν μάρτυρες της αύξησης του όγκου ειδικά στις διαδρομές μέσω του ειρηνικού (transpacific routes) (Hakansson Sall, 2017). Η πτώση της Hanjin δεν ήταν ο μοναδικός λόγος για την αύξηση της ζήτησης σε ναυτιλιακές υπηρεσίες. Περισσότερο συνέβαλε σε μία γενική ανάκαμψη των ναύλων μαζί με μία περιορισμένη παγκόσμια ανάπτυξη της οικονομίας. Ταυτόχρονα, καθώς τα πλοία της Hanjin δεν αποσύρθηκαν από τη διαθέσιμη παγκόσμια χωρητικότητα αλλά απλώς αναδιανεμήθηκαν ανάμεσα σε άλλους μεταφορείς με χαμηλότερο κόστος, η απώλεια του συγκεκριμένου μεταφορέα δεν άλλαξε τη δομή της χωρητικότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας (Lund & Holmber, 2017; Hermansson, 2017). Επιπλέον οι επενδυτές το είδαν ως ευκαιρία να βγάλουν επαρκή κέρδη, επομένως συνέχισαν να επενδύουν σε πλοία, αντισταθμίζοντας την απομάκρυνση των πλοίων από τη

βιομηχανία, η οποία προσπαθούσε να αντιμετωπίσει την υπερβάλλουσα χωρητικότητα (Hermansson, 2017). Η πτώχευση σήμαινε ότι η βιομηχανία είχε χάσει έναν ακόμη μεταφορέα, κάνοντας τη ναυτιλιακή βιομηχανία σταθερά πιο ολιγοπωλιακή, κάτι το οποίο δεν ωφελούσε τη βιομηχανία (Hermansson, 2017). Υπάρχουν επίσης πεποιθήσεις ότι η κατάρρευση της Hanjin επιτάχυνε τη δημιουργία των τριών μεγάλων συμμαχιών (2M, Ocean Alliance and THE Alliance) (Hermansson, 2017).

B.2. Ζητήματα ναυτικών απαιτήσεων και ασφάλισης – Άμεσες συνέπειες

Η πρώτη αντίδραση στην κατάρρευση της Hanjin ήταν ότι ορισμένες δικαιοδοσίες αρνούσαν να επιτρέψουν στα πλοία της Hanjin να αγκυροβολήσουν στα λιμάνια τους (ή ανησυχούσαν ότι η Hanjin δεν θα ήταν σε θέση να πληρώσει τα λιμενικά τέλη), ενώ κάποια από τα πλοία της Hanjin είχαν οδηγίες να μην αγκυροβολήσουν (λόγω φόβου κατάσχεσης του πλοίου). Οι δανειστές της εταιρείας, από την άλλη, με την ευρύτερη έννοια των εχόντων απαιτήσεις από την εταιρεία, με την ανακοίνωση της πτώχευσης έσπευσαν να «προλάβουν» τους συνδίκους της πτώχευσης, προκειμένου να επιβάλλουν κατάσχεση στα πλοία της εταιρείας και να επιδιώκουν να ικανοποιηθούν ως προς τις απαιτήσεις τους σε όσες δικαιοδοσίες δεν είχε επιβληθεί αναστολή διώξεων ως συνέπεια χορήγησης μέτρου προσωρινής προστασίας στο πλαίσιο αναμονής έκδοσης απόφασης επί του αιτήματος για αναγνώριση της αλλοδαπής διαδικασίας αφερεγγυότητας. Συγκεκριμένα, το Hanjin Rome συνελήφθη στο λιμάνι της Σιγκαπούρης το Σεπτέμβριο του 2016. Ο μόνος τρόπος για να αποφύγει η Hanjin και άλλες κατασχέσεις ήταν να λάβει ασφαλιστικά μέτρα εναντίον της κατάσχεσης ή να αναγνωριστούν οι διαδικασίες πτώχευσης στη Νότια Κορέα.

Ακολούθησαν φυσικά μεγάλες καθυστερήσεις εβδομάδων ή ακόμα και μηνών στη μεταφορά και παράδοση εμπορευμάτων, ενώ αρκετά λιμάνια παρακρατούσαν φορτία που είχαν εκφορτωθεί από τα πλοία της Hanjin, ως εγγύηση για προηγούμενα απλήρωτα χρέη. Όλα αυτά είχαν φυσικά ως αποτέλεσμα ζητήματα συμβατικής παραβίασης ή/και καθυστερημένης παράδοσης στους εκναυλωτές. Καθώς το μεγαλύτερο μέρος του στόλου της Hanjin ήταν ναυλωμένο, αρκετά πλοία κατασχέθηκαν κατόπιν επιμέλειας των δανειστών προσεγγίζοντας τα παράκτια κράτη πριν την έκδοση αναστολής. Τα πλοία που γλίτωσαν από την κατάσχεση παρέμειναν ακινητοποιημένα για αρκετές ημέρες όντας αδύνατο να αξιοποιηθούν εκτελώντας άλλο πλο, καθώς υπήρχε κίνδυνος επιβολής κατάσχεσης σε όποια δικαιοδοσία θα εντοπίζονταν.

Σημαντικές υπήρξαν και οι οικονομικές απώλειες για όσους μετέφεραν φορτία με τα πλοία της Hanjin (φορτωτές – παραλήπτες). Η καθυστέρηση της άφιξης των φορτίων επηρέασε τις τιμές των προϊόντων και σε ορισμένες περιπτώσεις ευπαθών προϊόντων, ακόμη και την υπόστασή τους.

Απαρατήρητες, επιπλέον, δεν μπορούν να μείνουν και οι συνέπειες της πτώχευσης στους επενδυτές της εταιρείας, οι οποίοι αντιμετώπισαν πρόβλημα αδυναμίας ρευστοποίησης των κινητών τίτλων που είχαν στη διάθεσή τους καθώς η μετοχή έχασε μεγάλη αξία. Φυσικά η ανακοίνωση της πτώχευσης δε θα μπορούσε να μην επηρεάσει τους εργαζομένους της εταιρείας, ιδιαίτερος τους ναυτικούς που ταξίδευαν με τα πλοία της Hanjin προς τους λιμένες εκφόρτωσης, οι οποίοι βρέθηκαν για πολλές ημέρες μέσα στα αγκυροβολημένα πλοία χωρίς τη δυνατότητα να προσεγγίσουν στεριά για όσο διάστημα δεν είχε ακόμη χορηγηθεί προσωρινή αναστολή στις ατομικές διώξεις των δανειστών των παράκτιων κρατών.

Ειδικά αναφορικά με την κατάταξη και ικανοποίηση των ναυτικών προνομίων, η αναγνώριση της διαδικασίας αφερεγγυότητας της Hanjin ως αλλοδαπής κύριας διαδικασίας, είχε ως αποτέλεσμα την εξειδίκευση της ως άνω κατάταξης στην περίπτωση των εφοδιασμένων με ναυτικό προνόμιο από την παροχή υπηρεσιών ή αγαθών (“*necessaries*”) στα πλοία της Hanjin από δανειστές, που παρείχαν κυρίως υπηρεσίες ρυμούλκησης και καυσίμων (προμηθευτές). Οι προμηθευτές αυτοί αιτήθηκαν την αναθεώρηση της απόφασης του πτωχευτικού δικαστηρίου για την παροχή προσωρινής προστασίας με τη μορφή αναστολής όλων των διώξεων κατά των πλοίων.

Ως βασικό επιχείρημα για το αίτημα περί αναθεώρησης της απόφασης ισχυρίστηκαν τα εξής: Αρχικά, ότι το ημεδαπό δίκαιο δεν τους παρείχε «επαρκή προστασία» (“*sufficient protection*”), καθώς προκειμένου να ικανοποιηθούν να έπρεπε να πάρουν μέρος στη διαδικασία που λάμβανε χώρα στην Κορέα, και η διαδικασία αυτή τους ήταν άγνωστη και ενείχε ρίσκο και σχετικά με την ικανοποίηση των προνομίων τους αλλά και σχετικά με την κατάταξή τους. Στη συνέχεια, ισχυρίστηκαν ότι σε κάθε περίπτωση, θα μπορούσαν να ικανοποιήσουν αποτελεσματικά τα προνόμιά τους εντός της επικράτειας των Η.Π.Α. και ότι αυτό θα δικαιολογούσε την επιβολή από το δικαστήριο, αντί της προσωρινής προστασίας, της παροχής εξασφάλισης από την οφειλέτρια εταιρεία.

Ο δικαστής J. K. Sherwood στην απόφασή του, αρχικά διαπίστωσε την αρμοδιότητα του δικαστηρίου και χαρακτήρισε το αίτημα των δανειστών, ως *core proceeding*¹⁹², ενώ στη

¹⁹² Σκέψη 2 *In re: Hanjin Shipping Co., Ltd*, Case No.16-27041(Bankr D NJ September 20 2016).

συνέχεια όρισε τα εξής: αρχικά έκανε μία γενικότερη ανάλυση , αναγνωρίζοντας την ύπαρξη των ναυτικών προνομίων στο αμερικανικό δίκαιο ως γεγενημένων από πολιτειακό και ομοσπονδιακό δίκαιο. Αναγνώρισε σε αυτά την ύπαρξη δυνατότητας *action in personam* και *in rem*, διευκρινίζοντας ότι στη δεύτερη περίπτωση η εξουσία δίωξης δεν προϋποθέτει για την άσκησή της την ύπαρξη σύμβασης μεταξύ του προμηθευτή και του διαχειριστή του πλοίου¹⁹³. Περαιτέρω, υποστήριξε την καθολικότητα του συστήματος του Chapter 15 (Chapter 15's Universalist Approach)¹⁹⁴ και τη σημασία της αμοιβαιότητας στις διαδικασίες διασυνοριακής αφερεγγυότητας, θέτοντας ως όριο την δημόσια τάξη¹⁹⁵. Κατά την κρίση του η έννοια πρέπει να ερμηνεύεται στενά και σε κάθε περίπτωση η συγκεκριμένη περίπτωση αναγνώρισης αφερεγγυότητας δεν προσέκρουε σε αυτή την ερμηνεία, με το επιχείρημα ότι δεν στερούσε στους αμερικανούς πιστωτές το δικαίωμα να προσφύγουν στο δικαστήριο της Κορέας για την αναγγελία και ικανοποίηση των απαιτήσεών τους.

Εξετάζοντας ειδικότερα τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι δανειστές, έκρινε ότι η κορεατική απόφαση σχετικά με τη θέση της εταιρείας σε καθεστώς αναδιοργάνωσης καθώς και η συνδεδεμένη με την απόφαση αυτή αναστολή δίωξης θα εκτεινόταν σε όλους τους δανειστές, συμπεριλαμβανομένων και των ναυτικών δανειστών. Εκτός αυτού, τα ναυτικά προνόμια των δανειστών μπορούσαν όντως να ασκηθούν με θετικά αποτελέσματα για τους δανειστές στις Η.Π.Α.. Μολαταύτα, καθόλη την κρίσιμη χρονική περίοδο που λάμβαναν χώρα όλα τα ανωτέρω, τα πλοία ήταν αγκυροβολημένα έξω από τα χωρικά ύδατα των Η.Π.Α., και άρα οι δανειστές δεν μπορούσαν να ασκήσουν τα προνόμιά τους, με αποτέλεσμα το συγκεκριμένο επιχείρημα να μην ισχύει. Σχετικά με την άδεια συντηρητικής κατάσχεσης ναυλωμένων πλοίων, το δικαστήριο έκρινε ότι ακόμη και αν τα πλοία βρίσκονταν στην επικράτεια των Η.Π.Α., η αναστολή σύμφωνα με τη νομολογία θα καταλάμβανε και τα ναυλωμένα πλοία¹⁹⁶, αλλά σε κάθε περίπτωση ο λόγος που το δικαστήριο προστάτευσε με

¹⁹³ Σκέψεις 16, 17, ό.π.: (16) "Within the United States, maritime liens often arise automatically, by operation of both state and federal law. The Federal Maritime Lien Act creates maritime liens for "necessaries" ordered by authorized vessel agents. The term "necessaries" "encompass[es] any item which is 'reasonably needed for the venture in which the ship is engaged.", (17) "The ability to enforce a maritime lien is governed by Title XIII, Rule B (in personam) and Title XIII, Rule C (in rem) of the Supplemental Rules for Admiralty or Maritime Claims and Asset Forfeiture Actions to the Federal Rules of Civil Procedure. An in rem arrest under Rule C can be brought by an entity providing supplies to a vessel even though the operator did not enter into a contract and has no personal liability for the "necessaries" that were provided."

¹⁹⁴ Σκέψεις 18, 19 ό.π.

¹⁹⁵ Σκέψεις 22, 23 ό.π.

¹⁹⁶ Η νομολογία που μνημόνευσε το δικαστήριο ήταν οι αποφάσεις: *In re: Daebo Int'l Shipping Co., Ltd., Case No. 15-10616 (Bankr. S.D.N.Y. Mar. 19, 2015) (DOC 21)*; *In re: STX Pan Ocean Co., Ltd., Case No. 13-12046, (Bankr. S.D.N.Y. July 1, 2013) (DOC 30)*; and *In re: Korea Line Corp., Case No. 11-10789 (Bankr. S.D.N.Y. Apr. 20, 2011) (DOC 56)*.

την απόφασή του τα πλοία αυτά ήταν για να ολοκληρωθούν οι συμφωνίες της εταιρείας με τους δικαιούχους των φορτίων, για την εκφόρτωσή τους στους λιμένες των Η.Π.Α.. Το δικαστήριο τελικά εξέδωσε απορριπτική απόφαση κατά του αιτήματος παροχής προσωρινής προστασίας.

B.3. Νομικά ζητήματα που ανέκυψαν από την πτώχευση

Η πτώχευση της Hanjin πυροδότησε μία σειρά νομικών ζητημάτων, μερικά από τα οποία θα αναφερθούν συνοπτικά στην παρούσα, τα δύο πρώτα δε, θα αναλυθούν λεπτομερέστερα λόγω της ιδιαίτερης σημασίας τους.

α) Διεθνής δικαιοδοσία πτώχευσης, διαιτησία και αναγνώριση δικαστικών αποφάσεων (Uncitral).

Η πτώχευση της Hanjin έφερε στο προσκήνιο το ζήτημα της διασυνοριακής πτώχευσης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης. Η κήρυξη έναρξης μίας διαδικασίας αφερεγγυότητας ενεργοποιεί σε διεθνές επίπεδο μηχανισμούς αναγνώρισης της αλλοδαπής δικαστικής πτωχευτικής απόφασης και επιλογής του κατάλληλου εφαρμοστέου δικαίου για την έναρξη αυτής και τις συνέπειές της. Αυτό έχει συνέπειες για τα αποτελέσματα της πτώχευσης και τη μεταχείριση των πιστωτών της πτωχεύσασας εταιρίας.

Συγκεκριμένα αναφορικά με τη Hanjin, μπορεί αρχικώς να σημειωθεί ότι αποτελεί κλασικό παράδειγμα σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης που δραστηριοποιούνταν σε διεθνές επίπεδο. Αρχικά, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η Hanjin παρείχε τις υπηρεσίες της σε εκτεταμένο γεωγραφικό επίπεδο παγκόσμιας κλίμακας, με αποτέλεσμα τη σύνδεση με πολλαπλά κράτη και πολλαπλούς αλλοδαπούς αντισυμβαλλομένους. Παράλληλα, σε επίπεδο εσωτερικής οργάνωσης, παρουσίαζε γνωρίσματα τυπικής ομιλικής οργάνωσης ναυτιλιακής επιχείρησης με την ανάθεση της διαχείρισης του χαρτοφυλακίου της σε άλλη εταιρεία¹⁹⁷, ενώ με τη διατήρηση τερματικών λιμενικών σταθμών και εγκαταστάσεων σε πολλά από τα κράτη με τα οποία είχε εμπορικές συναλλαγές, δημιουργούσε συνδέσμους δικαιοδοσίας με τις έννομες τάξεις αυτών των κρατών.

Σε ό,τι έχει να κάνει με την πτώχευση της Hanjin, καθώς όπως εκτέθηκε και σε άλλο σημείο, το πτωχευτικό δίκαιο χαρακτηρίζεται από διεθνικότητα, αυτό ουσιαστικά μετέβαλε ποιοτικά την πτώχευση αυτή από μία διαδικασία αφερεγγυότητας με τοπική εμβέλεια, η

¹⁹⁷ Συγκεκριμένα την εταιρεία Hanjin Shipping Holdings, Maritime Transport Business and Trademark Right Management Business, την οποία απέκτησε το 2014 και η οποία μέχρι τότε ήταν θυγατρική του ομίλου Hanjin Group με αντικείμενο τη διαχείριση του χαρτοφυλακίου των άλλων θυγατρικών του ομίλου.

οποία θα αδυνατούσε να προστατεύσει επαρκώς την περιουσία του οφειλέτη εκτός των εθνικών συνόρων, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση. Ειδικότερα, καθόσον τα κύρια συμφέροντα της εταιρείας προσδιορίστηκε ότι είχαν το κέντρο τους στην Κορέα (όπως διαγνώστηκε από το κορεατικό δικαστήριο), αυτομάτως απομακρύνθηκε ο (τότε ισχύων) Κανονισμός (ΕΕ) 1346/2000¹⁹⁸. Έπειτα, δεδομένης της ενσωμάτωσης του ΠΝ της Uncitral από πολλά τρίτα κράτη¹⁹⁹ με τα οποία η εταιρεία είχε συναλλακτικές σχέσεις και στα οποία εντοπίζονταν περιουσιακά της στοιχεία, η διασυνοριακή αφερεγγυότητα ακολούθησε τη διαδικασία του ΠΝ, όπως αυτός ενσωματώθηκε στο εσωτερικό δίκαιο κάθε κράτους.

β) Ευθύνες διοίκησης εταιρείας-συνδίκου πτώχευσης στην πτώχευση στην κεφαλαιαγορά

Περαιτέρω, η πτώχευση της Hanjin είχε την επιπρόσθετη ιδιομορφία της χρηματοδότησης μέσω κεφαλαιαγοράς. Το στοιχείο αυτό είχε αρνητικές επιπτώσεις στο επενδυτικό κοινό, ενώ ταυτόχρονα γέννησε ερωτήματα σχετικά με τις υποχρεώσεις πληροφόρησης στην κεφαλαιαγορά. Τέλος, έθεσε το εξίσου σημαντικό ζήτημα των αρμοδιοτήτων των εταιρικών οργάνων σε σχέση με την αρμοδιότητα του συνδίκου σε αυτή την περίπτωση.

Γ) Δικαίωμα πρόσβασης αλλοδαπού συνδίκου και αναγνώριση αλλοδαπής διαδικασίας αφερεγγυότητας

Η πρώτη αίτηση για αναγνώριση της εκκινήσας στην Κορέα διαδικασίας αφερεγγυότητας της Hanjin ως αλλοδαπής διαδικασίας αφερεγγυότητας υποβλήθηκε στις Η.Π.Α., σύμφωνα με το US Chapter 15 του Αμερικανικού Πτωχευτικού Κώδικα, το οποίο ενσωμάτωσε τον ΠΝ στην εσωτερική έννομη τάξη των Η.Π.Α.²⁰⁰.

Την αίτηση υπέβαλε ο διευθύνων σύμβουλος της υπό πτώχευση εταιρείας και επιπλέον σύνδικο της κορεατικής διαδικασίας το Σεπτέμβριο του 2016. Η αίτηση υποβλήθηκε ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου, ήτοι του πτωχευτικού περιφερειακού δικαστηρίου της Πολιτείας του Νιου Τζέρσεϋ, και ζητήθηκε η αναγνώριση της αλλοδαπής διαδικασίας στην Κορέα ως κύριας διαδικασίας. Επικυρωμένο αντίγραφο και μετάφραση της

¹⁹⁸ Σκέψη 25 Προϊμίου Κανονισμού (ΕΕ) 848/2015 (αντίστοιχα Σκέψη 14 Προϊμίου προϊσχύοντος Κανονισμού (ΕΕ) 1346/2000): «Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε διαδικασίες έναντι οφειλέτη του οποίου το κέντρο κυρίων συμφερόντων βρίσκεται στην Ένωση». Για τη λειτουργία του κριτηρίου και ως προς την γεωγραφική οριοθέτηση εφαρμογής του Κανονισμού βλ. Λ. Αθανασίου, ό.π., σελ. 109.

¹⁹⁹ Ενδεικτικά Η.Π.Α., Αυστραλία, Η.Β., Καναδάς, Ν. Κορέα κ.ά.

²⁰⁰ Chapter 15 “Ancillary and Other Cross-Border Cases”. Προστέθηκε στον αμερικανικό πτωχευτικό κώδικα το 2005 κατά την τροποποίησή του με την Bankruptcy Abuse Prevention and Consumer Protection Act.

κορεατικής δικαστικής απόφασης κατατέθηκε μαζί με την αίτηση, ενώ επιπρόσθετα συνυποβλήθηκαν δήλωση του συνδίκου σχετικά με όλες τις αλλοδαπές διαδικασίες αφερεγγυότητας κατά της εταιρείας, με τη διαπίστωση ότι η κορεατική διαδικασία είναι η μόνη γνωστή σε αυτόν αλλοδαπή διαδικασία αφερεγγυότητας (άρθρο 15 παρ. 3 ΠΝ), καθώς και λοιπά έγγραφα (πιστοποιητικό κυριότητας της εταιρίας και υπεύθυνες δηλώσεις του συνδίκου).

Ταυτόχρονα, κατατέθηκε από το σύνδικο αίτηση προσωρινής προστασίας της εταιρείας συνυποβάλλοντας αναλυτική λίστα των προσώπων που θα μπορούσαν να ασκήσουν ατομικές ή συλλογικές διώξεις κατά της εταιρείας έως την έκδοση της απόφασης. Τα πρόσωπα αυτά ήταν είτε δανειστές της εταιρείας με έδρα στις Η.Π.Α. είτε ενάγοντες σε εκκρεμείς δίκες κατά αυτής ή και άλλων σε δικαστήρια των Η.Π.Α.. Ο σύνδικος επικαλέστηκε, την επείγουσα ανάγκη προστασίας διότι σε περίπτωση ικανοποίησης των δανειστών με μέτρα αναγκαστικής εκτέλεσης θα απειλούνταν σε μεγάλο βαθμό η επιδιωκόμενη αναδιοργάνωση, η μη πραγματοποίηση της οποίας θα προκαλούσε ζημίες σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη.

Το δικαστήριο του Νιου Τζέρσεϋ εξέδωσε, επί του αιτήματος για προσωρινή προστασία, το 2016 (9 Σεπτεμβρίου) την απόφαση (προσωρινή διαταγή) του δικαστή J. K. Sherwood επί της υπ' αριθμ. 1627041 υπόθεσης. Η απόφαση έκανε δεκτό το αίτημα και διέταξε την παροχή προσωρινής προστασίας στην εταιρεία. Σε πρώτο στάδιο, το πτωχευτικό δικαστήριο διαπίστωσε ότι είχε αρμοδιότητα να επιληφθεί του αιτήματος, το οποίο ανήκε κατά την κρίση του σε άμεσα συνδεδεμένη διαδικασία με την αιτούμενη αναγνώρισης διαδικασία αφερεγγυότητας²⁰¹ (core proceeding²⁰²). Στη συνέχεια έκρινε ότι υπήρχαν βάσιμοι λόγοι για την πιθανολόγηση της αποδοχής του (εκκρεμούς) αιτήματος της αναγνώρισης και την πιθανολόγηση ανεπανόρθωτης βλάβης σε περίπτωση μη παροχής προστασίας²⁰³. Τέλος, αποφάσισε ότι η προσωρινή προστασία (όχι μόνο δεν τελούσε σε αντίθεση αλλά και) θα εξυπηρετούσε τη δημόσια τάξη. Με βάση όλα τα ανωτέρω έκανε δεκτό το αίτημα και όρισε τα μέτρα προσωρινής προστασίας, τα οποία αφορούσαν την αναστολή κάθε είδους ατομικών και συλλογικών διώξεων, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων κατά της εταιρείας από ναυτικά προνόμια καθώς και αναστολή κάθε πράξης διάθεσης της περιουσίας της οφειλέτριας

²⁰¹ Σκέψεις B, C, D In re: Hanjin Shipping Co., Ltd, Case No.16-27041(JKS), (Bankr D NJ September 9 2016) διαθέσιμη στο <https://www.geminishippers.com/wp-content/uploads/2016/09/118147825315.pdf>.

²⁰² Για τη διάκριση των core, related non core και unrelated διαδικασιών βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 239 επ..

²⁰³ Σκέψεις E, F, G, H ό.π..

εταιρείας. Σχετικά με ήδη διενεργηθείσες κατασχέσεις (πριν από την αίτηση στο κορεατικό δικαστήριο) κατά περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας, το δικαστήριο προέβλεψε τη διατήρησή τους και ταυτόχρονα τη δυνατότητα αποδέσμευσης της περιουσίας με καταβολή εγγυοδοσίας ή την παροχή άλλης εξασφάλισης από το σύνδικο, που θα οριζόταν από το δικαστήριο, ενώ κατέστησε εκ των προτέρων άκυρη κάθε μελλοντική κατάσχεση από την θέση σε εφαρμογή της προσωρινής διαταγής.

Στις 13.12.2016 δημοσιεύθηκε η οριστική απόφαση περί αναγνώρισης της αλλοδαπής διαδικασίας αφερεγγυότητας της Hanjin, η οποία αναγνώριζε τη διαδικασία ως «κύρια αλλοδαπή διαδικασία αφερεγγυότητας». Παρόλα αυτά, η κύρια διαδικασία αναδιοργάνωσης της εταιρείας που ελάμβανε χώρα εκείνη την περίοδο στην Κορέα δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα διότι πολλές δραστηριότητες της εταιρείας είχαν ήδη αρχίσει να εκποιούνται στους ανταγωνιστές της.

γ) *Ναυλοσύμφωνα: πρόωρη επαναπαράδοση πλοίων (early redelivery)*

Αναφορικά με τις συμβάσεις ναύλωσης, βασική συνέπεια της πτώχευσης αποτέλεσε η πρόωρη επαναπαράδοση των ναυλωμένων πλοίων στους εκναυλωτές από την οφειλέτρια εταιρεία, γεγονός που δημιούργησε πολυάριθμα ζητήματα σχετικά με τη διαχείριση των εκατέρωθεν υποχρεώσεων στο πλαίσιο της επαναπαράδοσης σε εκτέλεση των ναυλοσυμφώνων.

δ) *Απαιτήσεις εκναυλωτών απέναντι στους υποναυλωτές και στους φορτωτές*

Ειδικά στις συμβάσεις αγγλικού δικαίου, αναφορικά με την κατάσχεση πλοίων από τους δανειστές της ναυλώτριας εταιρείας, εξετάστηκε το ερώτημα των αξιώσεων των εκναυλωτών έναντι άλλων υποναυλωτών και φορτωτών.²⁰⁴

ε) *Ασφάλιση P&I και πτώχευση*

Ένα ζήτημα που δεν αναλύεται στην παρούσα, αλλά αν είχε τεθεί θα γεννούσε εύλογα ερωτήματα, είναι η θέση των P&I Clubs απέναντι σε μία αφερέγγρα εταιρεία-μέλος τους²⁰⁵.

²⁰⁴ Βλ. S. Baughen, *Hanjin Rehabilitation. Claims by Owners and the UK Recognition Order*, άρθρο δημοσιευμένο στην ιστοσελίδα “MariCom Law – Official IISTL Blog” σε <https://iistl.wordpress.com/2016/09/24/hanjinrehabilitation-claims-by-owners-and-the-uk-recognition-order/>. Επίσης βλ. R. Thomas, J. Richmond, *The Collapse of Hanjin Shipping: An English Lawyer’s Perspective, International Corporate Rescue*, Vol. 13, Issue 6, 2016, σελ.375-383 http://www.quadrantchambers.com/images/uploads/publications/Hanjin_Shipping_An_English_Lawyer%E2%80%99s_Perspective.pdf

Η περίπτωση πτώχευσης της συγκεκριμένης εταιρείας αναδεικνύει εμπράκτως το ζήτημα του κατάλληλου εφαρμοστέου δικαίου για την ικανοποίηση των ναυτικών προνομίων στη διαδικασία αφερεγγυότητας. Βασικό ερώτημα αποτελεί η αρμοδιότητα του πτωχευτικού δικαστηρίου να κρίνει για τα ναυτικά προνόμια και με αφορμή την πτωχευτική διαδικασία. Στην περίπτωση της Hanjin, το πτωχευτικό αμερικανικό δικαστήριο δεν έκρινε το θέμα των προνομίων καθ αυτών αλλά το αίτημα τροποποίησης/άρσης της αυτόματης αναστολής για το οποίο ορθώς έκρινε ότι είχε αρμοδιότητα ως *core proceeding* στην πτωχευτική διαδικασία²⁰⁶. Ωστόσο, ακόμα και αν αντικείμενο της δικαστηριακής κρίσης ήταν τα ίδια τα ναυτικά προνόμια, είναι πιθανό να χαρακτηριζε και σε αυτή την περίπτωση την αναφερόμενη ναυτική διαφορά ως *core proceeding*²⁰⁷. Το ζήτημα της υποχρεωτικής παραπομπής από το πτωχευτικό δικαστήριο στο ναυτικό δικαστήριο για το θέμα των ναυτικών προνομίων, παρόλο που ρυθμίζεται νομοθετικά στο αμερικανικό δίκαιο, είναι στενά ερμηνευόμενο και ανήκει στη διακριτική ευχέρεια του επιλαμβανόμενου πτωχευτικού δικαστηρίου²⁰⁸.

Περαιτέρω, αξίζει να σημειωθεί ότι τα χαρακτηριστικά της πτωχευτικής διαδικασίας έχουν ιδιαίτερη σημασία προκειμένου να διαπιστωθεί ο κατάλληλος κανόνας σύγκρουσης σχετικά με την ύπαρξη²⁰⁹ αρχικά και στη συνέχεια την κατάταξη των ναυτικών προνομίων. Συγκεκριμένα για το αμερικανικό πτωχευτικό δικαστήριο, σε περίπτωση που τίθεται ενώπιον του η αναγνώριση αλλοδαπής διαδικασίας αφερεγγυότητας και εφόσον χορηγείται εξαίρεση από την αναστολή των διώξεων (και άρα αποδέσμευση από την πτωχευτική περιουσία) και αναπομπή στο ναυτικό δικαστήριο, υποστηρίζεται ότι η ύπαρξη του ναυτικού προνομίου κρίνεται κατά τη *lex causae*²¹⁰. Ωστόσο, αν δεν χορηγηθεί εξαίρεση από την αναστολή και θεωρηθεί ότι η πτωχευτική περιουσία καταλαμβάνει το ναυτικό πρόνομο, η ύπαρξη της εμπράγματης εξασφάλισης θα κριθεί κατά τη *lex fori concursus*²¹¹. Αντίστοιχα,

²⁰⁵ J. Kimbal, *Protection P&I Clubs in maritime bankruptcies*, 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου «Η προστασία των ναυτικών δανειστών» (Πειραιάς 28-30 Μαΐου 1992), Αθήνα, 1994, σ. 253 επ., D. Dougherty, *Impact of a Member's Insolvency or Bankruptcy on a Protection and Indemnity Club*, 59 Tul. L. Rev. (1984-1985), σελ. 1475 επ., J. Murray, *Protection and Indemnity Club and Bankruptcy: An English Perspective*, 59 Tul. L. Rev. (1984-1985) σελ. 1445 επ.

²⁰⁶ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 239.

²⁰⁷ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 240-241.

²⁰⁸ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 240.

²⁰⁹ Οι κανόνες σύγκρουσης που εφαρμόζονται από τις διάφορες έννομες τάξεις είναι η *lex cause*, η *lex fori* και η *lex navis*. Βλ. Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 313 επ.

²¹⁰ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 316.

²¹¹ Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 316.

υποστηρίζεται εφαρμογή της *lex fori concursus* και προς την κατάταξη του ναυτικού προνομίου εντός της διαδικασίας αφερεγγυότητας²¹².

²¹² Λία Ι. Αθανασίου, ό.π., σελ. 328.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα εργασία αποτέλεσε αφορμή πολλαπλών ερεθισμάτων για προβληματισμό και μελέτη. Τα βασικά σημεία που μπορούν να συνοψισθούν με βάση την ανωτέρω ανάλυση είναι τα ακόλουθα:

Πρώτον, ως προς τα ζητήματα διασυνοριακότητας της πτώχευσης, η ύπαρξη των ισχυόντων νομοθετημάτων (πιο ολοκληρωμένων σε επίπεδο Κανονισμού) παρέχει αρκετά αποτελεσματική προστασία, ωστόσο υπάρχει ακόμα ευρύ πεδίο για πιο ουσιαστική εναρμόνιση. Περαιτέρω, η εκ προτέρου πρόβλεψη του τόπου των κυρίων συμφερόντων της υπό πτώχευση εταιρείας, είναι σημαντική ενέργεια των ιδρυτών του νομικού προσώπου και ιδίως σε σχέση με την αξιοποίηση των εργαλείων του διεθνούς και ευρωπαϊκού πτωχευτικού δικαίου σε περίπτωση αφερεγγυότητας.

Δεύτερον, η μελέτη και η κατανόηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του ναυτικού δικαίου απαιτεί ταυτόχρονη κατανόηση της λειτουργίας της οικονομίας της οικείας αγοράς. Η μελέτη της πτώχευσης της Hanjin και από οικονομική σκοπιά, πέραν των νομικών της διαστάσεων, αποκάλυψε και διασαφήνισε την ύπαρξη σημείων πρακτικού ενδιαφέροντος, η ξεχωριστή μελέτη των οποίων δεν θα αρκούσε για την ολοκληρωμένη παρουσίασή τους.

Τέλος, ο κίνδυνος της αφερεγγυότητας είναι διαρκώς υπαρκτός σε μια εμπορική δραστηριότητα και ειδικότερα σε μία τόσο ευμετάβλητη και διαρκώς υποκείμενη στους ναυτιλιακούς κύκλους αγοράς, όπως η ναυτιλία. Η πτώχευση δεν έχει απαραίτητα αρνητική χροιά, καθώς μπορεί να είναι πράγματι αναγκαία για την αποφόρτιση ενός βεβαρημένου οικονομικού περιβάλλοντος. Ωστόσο, ακόμα πιο αναγκαία είναι η διαφύλαξη των δικαιωμάτων και των συμφερόντων των συνδεόμενων με τον έμπορο και την επιχείρηση προσώπων, καθώς οι συνέπειες μπορούν να γίνουν κατατρεχτικές οδηγώντας σε σειρά εξελίξεων με τελικό αποδέκτη την ίδια την αγορά. Ως εκ τούτου απαιτείται ολοκληρωμένη πρόβλεψη μηχανισμών αντιμετώπισης της αφερεγγυότητας προς το συμφέρον τόσο της ναυτιλιακής εταιρείας όσο και των πιστωτών αυτής, αλλά και της εν γένει πορείας του κλάδου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ

I. ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Αθανασίου Λία Ι., Η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης - Σύγκρουση κανόνων ναυτικού δικαίου και δικαίου της αφερεγγυότητας, Νομική Βιβλιοθήκη, 2015.

Γεωργιάδη Α., Εγχειρίδιο Εμπραγμάτου Δικαίου, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2012.

Αργυριάδης Α., Ναυτική Υποθήκη, Αθήναι 1970.

Βαρελά Μ., Η διαμόρφωση της εσωτερικής ευθύνης στους ομίλους εταιριών: η διαχείριση της ομιλοποιημένης Α.Ε.: το δίκαιο των ομίλων και των συνδεδεμένων επιχειρήσεων, εταιρικό συμφέρον των ομιλοποιημένων εταιριών, καθήκοντα και ευθύνη του διοικητικού συμβουλίου των ενταγμένων σε όμιλο εταιριών, Νομική Βιβλιοθήκη, 2007.

Μιχαλόπουλος Γ., Ο Κανονισμός 1346/2000 περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας: η πρώτη νομολογία, ΧρΙΔ 2005

Περάκης Ε., Πτωχευτικό Δίκαιο, 2η Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2012.

Ρόκας Ι., Θεοχαρίδης Γ., Ναυτικό Δίκαιο, Γ' Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2015.

Ρόκας Ν., Εμπορικές Εταιρίες, 7η ενημερωμένη έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2012.

Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Ρ., Τιμητικός Τόμος Α. Κοτσίρη, 2004.

II. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΑ

Alwang M., Fordham L. Rev. (1995-96)

Berends A., The UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency: A Comprehensive Overview, 6 Tul J. Int'l & Comp. L. (1998)

Barron Paul & Wessman Mark, Secured Transactions: Problems and Materials 23 (2d ed. 2011).

Burke Richard E., Maritime Lines: An American view, 1978.

Charest Daniel H., A Fresh Look at the Treatment of Vessel Managers Under Cogsa, 78 Tul. L. Rev. 2004

Chung J., The Retrogressive Flaw of Chapter 15 of the Bankruptcy Code: A lesson from Maritime Law, 17 Duke J. Comp. & Int'l L. (2006-2007)

Clift J., The UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency – A legislative Framework to Facilitate Coordination and Cooperation in Cross-Border Insolvency, 12 Tul. J. Int'l & Comp. L. (2004).

Corres A.J., Dr., Maritime Law for the Shipping Executives, 7

Cronin M.T., UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency: Procedural Approach to a Substantive Problem. *J. Crop. L.* 1999, 709, *J. Pottow*, Procedural Incrementalism: A Model for International Bankruptcy, 45 VA *J. Int'l L.* 2005.

Davies Martin, In Defense of Unpopular Virtues: Personification and Ratification, 75 Tul. L. Rev.

Derrington Sarah, An Introduction to Cross-Border Maritime Insolvency, 2012.

Devlin Jennifer, The UNCITRAL Model Law on Cross-Border Insolvency and Impact on Maritime Creditors (June, 2009) (unpublished LLB(Hons) dissertation, University of Auckland).

Epstein D., Bankruptcy and Related Law in a Nutshell, 7th ed., 2005.

Fletcher I.F., Insolvency in Private International Law: National and International Approaches, 2nd ed., OUP 2005.

Force Robert, Admiralty and Maritime Law 173 – Kris Markarian ed., 2d ed. 2013.

Gilmore Grant and Jr. Charles L. Black, The Law of Admiralty, 2nd ed. 1975.

Keech E., Problems in the Liquidation and Reorganization of International Steamship Companies in Bankruptcy, 59 Tul. L. Rev. (1985), 1239, 1242-44.

Letalik Norman, Maritime Lien in Canadian Maritime Law.

Lind Douglas, Pragmatism and Anthropomorphism: Reconceiving the Doctrine of the Personality of the Ship, 22 U.S.F. Mar. L.J. (2020)

LoPucki L., Universalism Unravels, 79 Am. Bankr. L. J. 143.

Meson Nigel & Kimbell John, Admiralty Jurisdiction and Practice 106 – 5th ed. 2018

Melnik S., United States in L. Chan Ho (ed.): A Commentary on the Uncitral Model Law, 3rd ed., 2012.

Paulsen Bruce G., What the General Litigator Needs to Know About Handling a Maritime Case, *Litigation*, Volume 41, Number 3, Spring 2015.

Schwartz Charles Jr., Due Process and Traditional Arrest and Attachment Under the Supplemental Rules, 8 Mar. Law. – 1983

Skeen David W., Liens and Liquidation: Preferences, Strong Arm Claus, Fraudulent Transfers, Equitable Subordination, Priorities and Other Limitations on Liens Claims, 59 Tul. L. Rev. 1401, 1423-24, 1985.

Smith, Ship Mortgages, 47 Tul. L. Rev., 608 (1972).

Stopford M., Maritime Economics, 3rd ed., Routledge, 2009.,

Syriopoulos T., Chapter 28: Shipping Finance and International Capital Markets, in: The Handbook of Maritime Economics and Business (C. Grammenos, editor, 2nd ed.), LLP, London, 2010

Tetley William, International Maritime and Admiralty Law (2002)

Toy D.B., Introduction to the Law of Maritime Liens, 47 Tul. L. Rev. (1972-73).

Williams David Mcl., Yacht Financing After Public Law 100-710: The Ship Mortgage and State Law liens, 48 Consumer Fin. L.Q. Rep. 128, 135 (1994).

B. ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΜΕΛΕΤΕΣ

I. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Αυγητίδης Δ., Η εξυγίανση της εισηγμένης ανώνυμης εταιρείας στον πτωχευτικό κώδικα, σε «Η ανώνυμη εταιρεία μεταξύ εταιρικού και πτωχευτικού δικαίου και δικαίου κεφαλαιαγοράς», Π.Ν. Σάκκουλας, 2011, σελ. 601 επ..

Γιοβαννόπουλος Ρ., Η προστασία των πιστωτών στο εταιρικό και πτωχευτικό δίκαιο. Συγκριτικές παρατηρήσεις, σε «Τάσεις και Προοπτικές του Δικαίου της Ανώνυμης Εταιρείας», 18ο ΠΣΕΔ (31.10-1-2.11.2008), Αθήνα, 2009.

Λέντη Ε., Η πτώχευση εισηγμένης ναυτιλιακής επιχείρησης. Το παράδειγμα της Hanjin Shipping Co., Ltd., Αθήνα, 2017.

II. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Armour J., The Law and Economics of Corporate Insolvency: A Review, ESCR Centre for Business Research, University of Cambridge, Working Paper No. 197, March 2001, σελ. 17 – 19.

Baughen S., Hanjin Rehabilitation. Claims by Owners and the UK Recognition Order, άρθρο δημοσιευμένο στην ιστοσελίδα “MariCom Law – Official IISTL Blog”, δημοσιευμένο σε <https://iistl.wordpress.com/2016/09/24/hanjin-rehabilitation-claims-by-owners-and-the-ukrecognition-order>.

Gavalas D, Syriopoulos T., An integrated rating and loan quality model: application to bank shipping finance, Marit. Pol. & Mgmt, 42(6), 2015, σελ. 533-554.

Kimbal J., Protection P&I Clubs in maritime bankruptcies, 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου «Η προστασία των ναυτικών δανειστών» (Πειραιάς 28-30 Μαΐου 1992), Αθήνα, 1994, σελ. 253 επ..

Paulsen Bruce G., What the General Litigator Needs to Know About Handling a Maritime Case, *Litigation*, Volume 41, Number 3, Spring 2015, American Bar Association

Soars Julie, *Cross-border insolvency and shipping – a practical guide*, (2016).

Syriopoulos T., Chapter 28: Shipping Finance and International Capital Markets, in: *The Handbook of Maritime Economics and Business* (C. Grammenos, editor, 2nd ed.), LLP, London, 2010, σελ. 6 επ..K

Thomas R. QC., Richmond J., The Collapse of Hanjin Shipping: An English Lawyer's Perspective, *International Corporate Rescue*, Vol. 13, Iss. 6, 2016, σελ. 375-383 σε http://www.quadrantchambers.com/images/uploads/publications/Hanjin_Shipping_An_English_Lawyer%E2%80%99s_Perspective.pdf.

Xu Jingchen, *Maritime Cross-Border Insolvency under the UNCITRAL Model Law Regime*, dissertation for the degree of Doctor of Juridical Science, Tulane University, May 2018.

Supply Chain Dive, Hanjin: A timeline of actions and disruptions, δημοσιευμένο σε <https://www.supplychaindive.com/news/hanjin-timeline-bankruptcy-shippingeffects/430694>

Seatrade Maritime News, Hanjin Shipping collapse timeline, and all the latest news on the crisis, δημοσιευμένο σε <http://www.seatrade-maritime.com/news/americas/hanjin-shipping-collapse-timeline.html>

Fairlay, The timeline of Hanjin Shipping's demise, δημοσιευμένο σε <https://fairplay.ihs.com/commerce/article/4282016/the-timeline-of-hanjin-shipping-demise?destination=node%2F4282016%3Fpage%3D0%252C1&page=0%2C5>