

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Το θέμα της ανά χείρας μελέτης μου προκάλεσε έντονο ενδιαφέρον κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών στο Πανεπιστήμιο του Southampton. Μου φάνηκε κατ' αρχήν εξαιρετικά άδικο, αηλιά και νομικά παράδοξο ο νομοθέτης να προβλέπει μία «προφανώς» μεροληπτική μεταχείριση προς τον θαλάσσιο επιχειρηματία, κυρίως έναντι ευαίσθητων δικαιωμάτων. Διδάχθηκα ότι η κατανόηση ειδικών διατάξεων προϋποθέτει την ουσιαστική επίγνωση των ουσιαστικών αιτιών θέσπισης αυτών. Ακριβώς για αυτό το λόγο ένα μεγάλο μέρος της ανά χείρας μελέτης, το πιο ενδιαφέρον δογματικά, αφιερώνεται στην ορθή δικαιολόγηση αυτού του μοναδικού θεσμού του νόμιμου περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Με την ενθάρρυνση και την υποστήριξη των δασκάλων μου αποφάσισα να το αναπτύξω σε μία αυτοτελή διδακτορική διατριβή.

Η συλλογή της βιβλιογραφίας έλαβε χώρα στη βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου του Southampton, στη βιβλιοθήκη του Institute of Maritime Law του Πανεπιστημίου του Southampton, στην κεντρική βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου του Λονδίνου, στην κεντρική βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης, στη βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου της Νομικής Σχολής Κομπορνής και στη βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου της Νομικής Σχολής Αθηνών.

Η ανά χείρας μελέτη υποβλήθηκε τελικά ως διδακτορική διατριβή στη Νομική Σχολή του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης. Βαθμολογήθηκε δε από την ορισθείσα επταμελής επιτροπή με βαθμό «Άριστα». Μέλη της τριμελούς επιτροπής ήταν ο καθηγητής κος Μιχάλης-Θεόδωρος Μαρίνος, ως εισηγητής-επιβλέπων καθηγητής, και οι αναπληρωτές καθηγητές κος Γιώργος Τριανταφυλλιάκης και κος Χρήστος Μαστροκώστας. Είναι απολύτως βέβαιο ότι χωρίς την επιστημονική τους καθοδήγηση, την πολυπλευρη υποστήριξή τους και την εν γένει συμπαράστασή τους, η επιτυχής ολοκλήρωση της διδακτορικής μου διατριβής θα ήταν απολύτως αδύνατη. Θεωρώ καθήκον μου να τους ευχαριστήσω ολόθερμα και από τη θέση αυτή για τη συμπαράστασή τους όλα αυτά τα χρόνια. Θεωρώ επίσης υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω και τα υπόλοιπα μέλη της επταμελούς επιτροπής, ήτοι τους καθηγητές κκ. Στέλιο Σταματόπουλο και Δημήτριο Μανιώτη, και τους επίκουρους καθηγητές κα Γεωργία Μπεχρή-Κεχαγιόγλου και κο Δημήτριο Αυγητίδη για την απολύτως θετική τους κρίση.

Ξεχωριστή μνεία θα ήθελα να κάνω στο δάσκαλό μου, και φίλο μου εδώ και αρκετά χρόνια, αναπληρωτή καθηγητή κο Παναγιώτη Κολλοτούρο, ο οποίος με στηρίζει πο-

Εισαγωγικό σημείωμα

ήλυπλευρα κατά τη διάρκεια όχι μόνο των εν γένει σπουδών μου, προπτυχιακών, μεταπτυχιακών ως και της διδακτορικής μου διατριβής, αλλά και στην εν γένει πορεία μου ως ανθρώπου και επαγγελημάτια.

Ιδιαίτερη μνεία οφείλω να κάνω στους έγκριτους δικηγόρους Πειραιώς κκ. Γρηγόρη Τιμαγένη και Ιωάννη Παληό, οι οποίοι, μέσω της εργασίας μου στα δικηγορικά τους γραφεία, μου επέτρεψαν να θητεύσω στη ναυτιλιακή δικηγορία, και όχι μόνο, και έτσι να μπορέσω στο μυαλό μου να συνδυάσω τη θεωρητική κατάρτιση με τη δικηγορική πράξη.

Οι νομικές σπουδές μου, προπτυχιακές, μεταπτυχιακές ως και η διδακτορική μου διατριβή εν μέρει χρηματοδοτήθηκαν από την Εστία Ναυτικών, το Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών, το κοινωφελές Ίδρυμα «Αλέξανδρος Ωνάσης», την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το κοινωφελές Ίδρυμα «Προποντίς». Χωρίς τη βοήθειά τους, υλική και ηθική, η επιτυχής έκβαση των σπουδών μου θα ήταν εξαιρετικά αβέβαια. Ιδιαίτερη μνεία οφείλω να κάνω στο Ίδρυμα «Προποντίς» και στον ιδρυτή και πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου του, κο Διαμαντή Διαμαντίδη, για την αγάπη και την εμπιστοσύνη με την οποία με περιέβαλαν μέχρι και σήμερα.

Η κοινωφελής δράση του Ιδρύματος «Προποντίς», ειδικά αναφορικά με τη χρηματοδότηση των σπουδών νέων επιστημόνων, ενταγμένη στο πλαίσιο της εν ευρεία εννοία εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, αποδεικνύει ότι ο ευφυής ελληνικός εφοπλισμός, παρά τα όσα κατά καιρούς αναφέρονται σε βάρος του, στηρίζει την ελληνική κοινωνία, και μάλιστα το πιο ελπιδοφόρο κομμάτι αυτής, την ελληνική νεολαία. Η συμμετοχή μου στις διαδικασίες επιλογής, ανάδειξης και υποστήριξης νέων Ελλήνων επιστημόνων μέσω του Ιδρύματος «Προποντίς» αποτελεί για εμένα ξεχωριστή τιμή, αλλά και μέγιστη ευθύνη.

Τον εκδοτικό οίκο Δίκαιο & Οικονομία του κου Παναγιώτη Σάκκουλα που φιλόξενα επέλεξε να συμπεριλάβει τη διδακτορική μου διατριβή στις προσεγγυμένες εκδόσεις του ευχαριστώ θερμά και από τη θέση αυτή.

Η παρούσα διατριβή αφιερώνεται στους γονείς μου, τον αδερφό μου, τη σύντροφό μου και τους φίλους μου που με υφίστανται όλα αυτά τα χρόνια

Εμμανουήλ Η. Κωνσταντινίδης

Πειραιάς, Χριστούγεννα 2008

ΜΕΡΟΣ Α-ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Α. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι λόγοι που δικαιολογούν μία διδακτορική διατριβή με θέμα το δικαίωμα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη, και των προσώπων που εξομοιώνονται με αυτόν, για ναυτικές απαιτήσεις, όπως αυτό προβλέπεται και ρυθμίζεται στο ομοίμορφο διεθνές δίκαιο, είναι αρκετοί: Πρώτα από όλα είναι η ιδιαιτερότητα του συγκεκριμένου δικαιώματος αυτού καθ' αυτού. Σε ελάχιστους τομείς εμπορικής δραστηριότητας, συναντάται αυτό το δικαίωμα, και μάλιστα ευθέως προβλεπόμενο από το νόμο ως τέτοιο. Ιδιαίτερα δε το δικαίωμα περί συνολικού περιορισμού της ευθύνης συναντάται μόνο στο ναυτικό δίκαιο, αναγνωριζόμενο κατ' αρχάς στο πρόσωπο του πλοιοκτήτη και των εξομοιούμενων με αυτόν προσώπων¹. Στο μέτρο δε που τα τελευταία χρόνια η θεωρία αναφέρεται στη σταδιακή αφομοίωση του ναυτικού δικαίου από το γενικό ιδιωτικό δίκαιο, αυτή η παρατήρηση αποκτά βαρύνουσα σημασία. Ύστερα, είναι η εκτεταμένη διεθνώς συζήτηση και η έντονη αμφισβήτηση αναφορικά με το δικαιολογητικό λόγο ύπαρξης και εδραίωσης αυτού του δικαιώματος, η οποία φέρεται να κλυδωνίζει αυτόν τον ιδιαίτερο θεσμό. Τρίτον, ενώ θεωρητικά από τη κατάσταση του δικανικού συλλογισμού προκύπτει ότι το ζήτημα του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις είναι το τελευταίο στην πορεία κατάγνωσης της ευθύνης και του υπολογισμού της οφειλόμενης αποζημίωσης, στην πράξη το θέμα αυτό είναι το πρώτο ή από τα πρώτα που λαμβάνεται υπόψη, διότι η έρευνα κατάφασης συνδρομής του δικαιώματος περιορισμού καταδεικνύει δύο σημαντικότερα πρωταρχικά ζητήματα: πρώτον, εάν συμφέρει τα εμπλεκόμενα μέρη να συμβιβαστούν ή να οδηγηθούν στη δικαστική επίλυση της διαφοράς και, δεύτερον, σε ποιο forum και με ποιο δίκαιο θα επιτευχθεί αυτή η επίλυση². Οι απαντήσεις σε αυτά τα ζητήματα θεμελιώνονται στην εκτίμηση για την

1. Βλ. Α. Αντάπασ, Περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (Γνωμοδότηση), Κοινοδίκιον, 1997, σελ. 36 επ., στη σελ. 54, Λία Αθανασίου, Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, Αθήνα-Κομοτηνή, 2005 (στο εξής παραπεμπόμενο ως Αθανασίου, Η προβληματική), σελ. 1 επ.

2. Βλ. Richard Shaw, Practice and Procedure, στο The New Law, σελ. 113 επ., στη σελ. 117. Αναφέρεται επίσης ότι ο συνολικός περιορισμός της ευθύνης αποτελεί βασική αιτία εξωδικαστικών και προδικαστικών συμβιβασμών, αφού το ανώτατο όριο ευθύνης, σε συνδυασμό με την επικρατούσα άποψη περί αποδεικτικής δυσχέρειας άρσης του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης, αποτελεί ικανοποιητική εναρκτήρια βάση των διαπραγματεύσεων. Ετσι δε

πλήρωση των προϋποθέσεων προς ενεργοποίηση του δικαιώματος συνολικού περιορισμού, για το ύψος του περιορισμού, για τη δυνατότητα άρσης του δικαιώματος περιορισμού, κτλ³.

Το ζήτημα, άλλωστε, του περιορισμού της ευθύνης αποτελεί τον πυρήνα οποιασδήποτε επιχειρηματικής δραστηριότητας, στο πλαίσιο της γενικής επιχειρηματικής αρχής περί επίτευξης του μεγαλύτερου δυνατού οφέλους με τις λιγότερες το δυνατό απώλειες ή τη μικρότερη διακινδύνευση. Δηλαδή, ιδιαίτερα στις σημερινές συνθήκες έντονου ανταγωνισμού ο επιχειρηματίας ή ο επενδυτής επιθυμεί τη κατά το δυνατό μικρότερη έκθεσή του σε κίνδυνο, σε οποιοδήποτε κίνδυνο. Ο εδώ αναλυόμενος θεσμός, δηλαδή ο νομοθετικά προβλεπόμενος συνολικός περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, εκ προοιμίου και σε σημαντικό βαθμό δημιουργεί τα κατάλληλα κίνητρα για την ανάληψη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου. Άλλωστε, όπως θα αναφερθεί και παρακάτω, η παροχή τέτοιων κινήτρων ήταν κατ'αρχήν ακριβώς ο λόγος θέσπισης των σχετικών νομοθετικών διατάξεων. Σε αυτό το μέτρο το θέμα της ανά χείρας μελέτης είναι δικαιολογημένο όχι μόνο εκ της απόψεως της νομικής επιστήμης, αλλά και αυτής της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Κρίνεται σκόπιμο, ήδη από την εισαγωγή της ανά χείρας μελέτης, να γίνει ένας περιορισμός της κρίσιμης ύλης. Ο περιορισμός αυτός θα συνδυασθεί με μία εισαγωγική παρατήρηση, η οποία και προσδιορίζει το υπό συζήτηση δικαίωμα περιορισμού: ο μη συμβατικός περιορισμός της ευθύνης, δύναται να επιτευχθεί κατά βάση με δύο μεθόδους ανεκτές από το σύγχρονο δίκαιο. Η πρώτη είναι η αξιοποίηση του ευθέως από το νόμο προβλεπόμενου σχετικού δικαιώματος. Στην περίπτωση αυτή γίνεται λόγος για υπό στενή έννοια περιορισμό της ευθύνης ή για γνήσιο περιορισμό της ευθύνης και με αυτή θα ασχοληθούμε στην ανά χείρας μελέτη. Η δεύτερη συνίσταται στην αξιοποίηση άλλων δικαιωμάτων, η επίκληση των οποίων μόνο έμμεσα, και όχι άμεσα όπως στην πρώτη περίπτωση, οδηγεί σε περιορισμό της ευθύνης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της μεθόδου περιορισμού της ευθύνης είναι η σύσταση και εκμετάλλευση κεφαλαιουχικών εταιρειών. Ειδικότερα στο χώρο του θαλάσσιου εμπορίου γίνεται ευρεία χρήση εταιρειών (κατά κανόνα μονοβάθρων), συνθηθέστατα δε αλληλοδαμών, μοναδικό περιουσιακό στοιχείο των οποίων είναι τα πλοία τους (ή ένα μόνο πλοίο)⁴. Όριο της ευθύνης σε αυτή την περίπτωση, ανεξάρτητα από το προβλεπόμενο στο νόμο, είναι, πέρα από εξαιρετικές

ερμηνεύεται η μη συχνή δικαστηριακή επίκληση του δικαιώματος συνολικού περιορισμού, βλ. Peter Wetterstein, The «Raison d' Etre» of Limitation of Liability, Paper presented at Polish Colloquium, 1988, σελ. 1-7.

3. Για τη σημασία του ως άνω δικαιώματος εκ πρακτικής απόψεως, βλ. Ιασ. Κρεμεζή, Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη εν τη πράξη, ΝοΒ 17, 89, στις σελ. 89-90.

4. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία γεννήθηκε και κατά κυριολεξία εδραιώθηκε χρησιμοποιώντας τέτοιες εταιρικές δομές. Στο μέτρο που τα τελευταία χρόνια η προτίμηση προς αυτές τις εταιρικές δομές φαίνεται, σε περιορισμένο ακόμη βαθμό, να μεταβάλλεται για διάφορους λόγους (π.χ. για λόγους εισαγωγής σε χρηματιστηριακές αγορές, και γενικότερα για λόγους

περιπτώσεις⁵, η πραγματική αξία των πηλοίων. Στην περίπτωση αυτή αναφερόμαστε σε περιορισμό της ευθύνης εν ευρεία εννοία ή για μη γνήσιο περιορισμό της ευθύνης. Σε αυτή τη μελέτη θα αναλυθεί ελάχιστα και μόνο σε όσες περιπτώσεις αυτό κρίνεται απολύτως αναγκαίο για την κατανόηση ή και την πληρότητα ανάλυσης της κρίσιμης ύλης.

ευχερέστερης χρηματοδότησης), η εξέταση του υπό στενή έννοια συνολικού περιορισμού της ευθύνης αποκτά και εξ αυτού του λόγου ιδιαίτερη σημασία.

5. Όπως π.χ. στις περιπτώσεις άρσης της νομικής προσωπικότητας, με την οποία δεν θα ασχοληθούμε στην ανά χείρας μελέτη.

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Η σκοπιμότητα ένταξης πρώτου ή γενικού μέρους σε μία διδακτορική διατριβή με το συγκεκριμένο θέμα είναι καταρχάς διπλή: πρώτα από όλα θεωρήθηκε σημαντική η εύρεση και η περιγραφή των διαφόρων μορφών του δικαιώματος του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή περί συνολικού περιορισμού της ευθύνης του για ναυτικές απαιτήσεις κατά την ιστορική εξέλιξη του ναυτικού δικαίου. Καθώς η ύπαρξη αυτού του προνομίου δεν ήταν εξαρχής νομοθετικά ευθέως προσδιορισμένη, η εύρεση των ως άνω μορφών στηρίζεται, μέχρι ενός σημείου αποκλειστικά, στις θεωρητικές κατασκευές και ερμηνευτικές προσπάθειες των συγγραφέων. Επειδή καμία από αυτές δεν μπορεί να θεωρηθεί ως η απολύτως κρατούσα, εδώ θα παρουσιασθούν και θα αναλυθούν όλες οι μέχρι σήμερα προταθείσες και θα επισημανθούν τα ορθά και τα τρωτά τους σημεία.

Πέραν της σημαντικής ιστορικής αυταξίας του σχετικού εγχειρήματος, και πλέον επισημαίνεται ο δεύτερος στόχος ύπαρξης αυτού του γενικού μέρους, θα επιχειρηθεί η συσχέτιση των μορφών ύπαρξης του δικαιώματος συνολικού περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, με τα κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά δεδομένα, τα οποία, άμεσα ή έμμεσα οδήγησαν στη θέσπιση ή στην ερμηνευτική τους αναγνώριση και διάπλωση. Η εύρεση και η θεμελίωση του δικαιολογητικού θεμελίου της ύπαρξης αυτού του εξαιρετικού δικαιώματος είναι ο δεύτερος στόχος του προτασόμενου γενικού μέρους. Αυτή η απόπειρα θεμελίωσης προϋποθέτει και στηρίζεται στην θεωρηση πολλών άλλων ποιοτικών στοιχείων, για αυτό δε το λόγο έπεται της ιστορικής επισκόπησης και ανάλυσης αυτού του δικαιώματος. Η τελολογία νομοθετικής αναγνώρισης του δικαιώματος συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις είναι σωστό να στηρίζει και να θεμελιώνει την ερμηνεία των διατάξεων, στις οποίες αυτό προβλέπεται και ρυθμίζεται.

Η θέση αυτών των θεματικών στο γενικό μέρος της ανά χείρας μελέτης υποκρύπτει και μία συνειδητή επιλογή του συγγραφέα: ειδικά από το δεύτερο κεφάλαιο, θα αναδυθούν ερμηνευτικές αρχές, οι οποίες και θα μας κατευθύνουν στην ερμηνεία των ειδικών διατάξεων. Με αυτόν τον τρόπο κάθε φορά που ανακύπτει οποιαδήποτε ερμηνευτική δυσχέρεια (ασάφεια, αντίφαση, αντινομία, κενό δικαίου), η θεραπεία της θα στηριχθεί στις ερμηνευτικές αρχές και κριτήρια στα οποία θα έχουμε αιτιολογημένα καταλήξει, ήδη από το γενικό μέρος της ανά χείρας μελέτης. Όσες φορές βέβαια αυτή η μεθοδολογία έρευνας οδηγεί σε αποτελέσματα παράλογα, προφανώς μη αποδεκτά από το δικαιο, θα επιχειρείται απόπειρα άμβλυσης των σχετικών κριτηρίων, πάντα όμως η απόπειρα αυτή θα είναι ειδικώς αιτιολογούμενη. Η ανά χείρας ερμηνευτική προσπάθεια θα

Εισαγωγή

κριθεί τόσο από την εύρεση και αιτιολόγηση αυτών των ερμηνευτικών αρχών, όσο και από τη συνεπή και ορθή εφαρμογή τους.

Η ως άνω μεθοδολογία έρευνας και παρουσίασης της θεματικής ύλης της ανά χείρας μελέτης συνάδει πλήρως, κατά ακρίβεια δε αφετηριάζεται από τον τελικό σκοπό της: την ουσιαστική αιτιολόγηση και ειδική κατ' άρθρο ερμηνεία της διεθνούς σύμβασης περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις του 1976, η οποία αποτελεί και ελληνικό δίκαιο. Αποτελεί βασική πεποίθηση του συγγραφέα ότι στο σύγχρονο έντονο ανταγωνισμό, εσωτερικό και διεθνή, στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς και εν γένει στην επιχειρηματική δραστηριότητα στο θαλάσσιο περιβάλλον, χώρο στον οποίο τα ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα πρωταγωνιστούν, η γνώση περί και η αξιοποίηση του δικαιώματος συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις μπορεί να αποτελέσει σημαντικότερο εργαλείο για την περαιτέρω εδραίωση και επικράτηση των Ελλήνων στο θαλάσσιο εμπόριο. Η ορθή αξιοποίηση αυτού του δικαιώματος προϋποθέτει τη συνεπή δογματική ανάλυση και επιστημονική εμβάθυνση στα σχετικά ζητήματα, πολύ περισσότερο σήμερα που η αναγκαιότητα διατήρησης αυτού του θεσμού αμφισβητείται. Η αξίωση του ανά χείρας βιβλίου είναι ακριβώς αυτή.