



ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
PIRAEUS BAR ASSOCIATION

9^ο ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο
και τον ανθρώπινο παράγοντα



| **D. Hammond**, Tindall, Britannia P&I Club | **J. Witte**, President ISU | **L. Tsaroucha**, DG MOVE, EU Commission
| **A. Chircop**, Professor, Dalhousie University | **T. J. Schoenbaum**, Professor, George Washington University, & **E. C. Oguiza**,
Washington Public Ports Ass. | **N. Κωνσταντινίδης**, Δικηγόρος, ΔΝ | **A. Tettenborn**, Professor, Swansea University
| **H. Bennett**, Professor, University of Nottingham | **H. Jessen**, Professor, University of Hamburg | **K. Ramming**, Ph. D, Attorney-at-Law
| **Κ. Οικονόμου**, Διευθύντρια | **Γ. Ορφανίδης**, Καθηγητής Νομικής ΕΚΠΑ | **Δ. Χριστοδούλου**, Επικ. Καθηγητής Νομικής ΕΚΠΑ
| **J. Hu**, Professor, Shanghai Maritime University | **R. De Wit**, Professor, University of Brussels & Antwerp | **N. Γερασίμου**, Δικηγόρος
| **Α. Κουτσοφιάς**, Δικηγόρος | **Π. Τσιρίδης**, Δικηγόρος, ΔΝ | **Κ. Kobayashi**, Legal Counsel, IOPC Funds
| **Α. Ι. Αθανασίου**, Καθηγήτρια Νομικής ΕΚΠΑ | **O. Cachard**, Professeur, Université de Nancy | **R. Balkin**, Former Assistant DG, IMO
| **G. Hunter**, Head of Contracts & Clauses, BIMCO | **H. Staniland**, Professor, University of Southampton
| **A. Couvadelli**, Claims Director, UK P&I Club | **P. Delebecque**, Professeur, Université de Paris-I-Panthéon-Sorbonne
| **Κ. Δελούκα**, Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Πειραιώς | **G. Politakis**, Legal Counselor, ILO | **Α. Βιδάλης**, Αντιναύαρχος ΑΣ
Young Maritime Prize: | **A. Kepesidi** | **Κ. Koutouzi** | **Τ. Σταυρακίδης**



ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

9^ο ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Θαλάσσια ασφάλεια

Νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα

Πειραιάς, 13-15 Οκτωβρίου 2016

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

Επιμέλεια:
Λία Ι. Αθανασίου



ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Θαλάσσια ασφάλεια

Νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα

Επιμέλεια: Λία Ι. Αθανασίου

ISBN 978-960-622-335-8

Σύμφωνα με το Ν. 2121/93 για την Πνευματική Ιδιοκτησία απαγορεύεται η αναδημοσίευση και γενικά η αναπαραγωγή του παρόντος έργου, η αποθήκευσή του σε βάση δεδομένων, η αναμετάδοσή του σε ηλεκτρονική ή οποιαδήποτε άλλη μορφή και η φωτοαντύπωσή του με οποιονδήποτε τρόπο, χωρίς γραπτή άδεια του εκδότη.

ΔΗΛΩΣΗ ΕΚΔΟΤΙΚΟΥ ΟΙΚΟΥ

Το περιεχόμενο του παρόντος έργου έχει τύχει επιμελούς και αναλυτικής επιστημονικής επεξεργασίας. Ο εκδοτικός οίκος και οι συντάκτες δεν παρέχουν διά του παρόντος νομικές συμβουλές ή παρεμφερείς συμβουλευτικές υπηρεσίες, ουδέμια δε ευθύνη φέρουν για τυχόν ζημιά τρίτου λόγω ενέργειας ή παράλειψης που βασίστηκε εν όλω ή εν μέρει στο περιεχόμενο του παρόντος έργου.

Art Director: Θεόδωρος Μαστρογιάννης
Υπεύθυνος Παραγωγής: Ανδρέας Μενούνος
Φωτοστοιχειοθεσία: Χρύσα Ζαργιαννάκη
Παραγωγή: NB Production AM181017M23



ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Μαυρομυιάλη 23, 106 80 Αθήνα

Τηλ.: 210 3678 800 • Fax: 210 3678 819

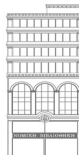
<http://www.nb.org> • e-mail: info@nb.org

Αθήνα: Μαυρομυιάλη 2, 106 79 • Τηλ.: 210 3607 521

Πειραιάς: Φίλωνος 107-109, 185 36 • Τηλ: 210 4184 212

Πάτρα: Κανάρη 15, 262 22 • Τηλ.: 2610 361 600

Θεσ/νίκη: Φράγκων 1, 546 26 • Τηλ.: 2310 532 134



number of Europe's 500
most innovative companies



Committed to excellence



PIRAEUS BAR ASSOCIATION

9th INTERNATIONAL CONFERENCE OF MARITIME LAW

Maritime Safety & Security

Legal implications to ships, cargo and the human element

Piraeus, 13-15 October 2016

REPORTS

Edited by:
Lia I. Athanassiou



NOMIKI BIBLIOTHIKI

Maritime Safety & Security
Legal implications to ships, cargo and the human element

Edited by: **Lia I. Athanassiou**

Abstract: Contributions, in an enriched and updated version, to the 9th International Conference of Maritime Law on a subject entitled “Maritime Safety & Security: Legal implications to ships, cargo and the human element”, held in Piraeus on 13-15 October 2016.

ISBN 978-960-622-335-8

COPYRIGHT

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, without the prior permission of NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A., or as expressly permitted by law or under the terms agreed with the appropriate reprographic rights organisation. Enquiries concerning reproduction which may not be covered by the above should be addressed to NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A. at the address below.

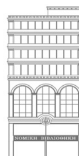
DISCLAIMER

The content of this work is intended for information purposes only and should not be treated as legal advice. The publication is necessarily of a general nature; NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A. makes no claim as to the comprehensiveness or accuracy of the information provided; Information is not offered for the purpose of providing individualized legal advice. Professional advice should therefore be sought before any action is undertaken based on this publication. Use of this work does not create an attorney-client or any other relationship between the user and NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A. or the legal professionals contributing to this publication.



NOMIKI BIBLIOTHIKI

23, Mavromichali Str., 106 80 Athens Greece
Tel.: +30 210 3678 800 • Fax: +30 210 3678 819
<http://www.nb.org> • e-mail: info@nb.org



© 2017, NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A.

| Μέλη Διοικητικού Συμβουλίου Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς

Γεώργιος Σταματογιάννης	Πρόεδρος
Μαρία Φλωροπούλου-Μακρή	Αντιπρόεδρος
Κων/να Γουργαρέα	Αντιπρόεδρος
Παναγιώτης Πετρόπουλος	Γεν. Γραμματέας
Ιωάννης Βρέλλος	Σύμβουλος-Ταμίας
Γεώργιος Αθανασόπουλος	Σύμβουλος
Ευάγγελος Αναγνώστου	Σύμβουλος
Ιωάννης Βούτας	Σύμβουλος
Λάζαρος Γιατράκος	Σύμβουλος
Κίμων Γκιουλιστάνης	Σύμβουλος
Αργύριος Δήμοβιτς	Σύμβουλος
Γεώργιος Καραμιζάρης	Σύμβουλος
Ιωάννης Καρδαράς	Σύμβουλος
Ηλίας Κλάππας	Σύμβουλος
Νικόλαος Λιαπάκης	Σύμβουλος
Νικόλαος Μπιλίρης	Σύμβουλος
Παναγιώτα Μπουρλετίδου	Σύμβουλος
Μαρία Σταματογιάννη	Σύμβουλος
Χρίστος Τσάλλος	Σύμβουλος

| Μέλη της Οργανωτικής Επιτροπής του Συνεδρίου

Λία Ι. Αθανασίου	Πρόεδρος
Μιχάλης Αντάπασης	
Βασίλης Βερνίκος	
Νίκος Γερασίμου	
Γιώργος Θεοχαρίδης	
Γιώργος Ιατρίδης - Ραμαντάνης	
Πάρις Καραμήτσιος	
Νίκος Κουντούρης	
Αντώνης Κουτσοφιάς	
Μανώλης Κωνσταντινίδης	
Νικόλαος Κωνσταντινίδης	
Γιώργος Οικονόμου	
Γιάννης Β. Σαραντίτης	
Βασίλης Π. Σιούφας	
Γιώργος Σκορίνης	
Πασχαλιά Τιμαγένη	
Πολυχρόνης Τσιρίδης	
Δημήτρης Χριστοδούλου	

Περιεχόμενα

Χαιρετισμός Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς.....	1
Πρόλογος Έκδοσης.....	5
Preface	7

Πέμπτη, 13 Οκτωβρίου 2016

ΠΡΩΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Πρόεδρος: **Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης**, *Πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου*

Mandatory rules imposed on shipping and their insurance cost..... 9

Dale Hammond

Director, Tindall Riley (Britannia) Limited

Managers of The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited

Salvage, safety, the regulatory environment and protection
for the salvor..... 19

John Witte

President, International Salvage Union

Future Challenges for the EU Maritime Safety Regime..... 25

Lemonia Tsaroucha

Ph.D., LL.M. University College London

ΔΕΥΤΕΡΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Chairman: **Marc Huybrechts**, *em. Professor, University of Leuven*

Places of refuge for ships: Can the coastal state's responsibility be engaged? 39

Aldo Chircop

*Professor, Marine & Environmental Law Institute
Schulich School of Law, Dalhousie University, Canada*

The New Regime for US Port Security: Legal Implications for Ships Calling at US Ports 65

Thomas J. Schoenbaum

Harold S. Shefelman Professor of Law, University of Washington

Elena C. Oguiza

Legal Affairs Counsel, Washington Public Ports Association

Η ρύθμιση των λιμενικών υπηρεσιών ως μέσο ενίσχυσης της θαλάσσιας ασφάλειας 87

Νικόλαος Θ. Κωνσταντινίδης

Δ.Ν., Δικηγόρος - Αναπληρωτής Προϊστάμενος Νομικού Τμήματος Ο.Λ.Π. Α.Ε.

ΤΡΙΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Chairman: **Giorgio Berlingieri**,

*Attorney-at-Law, President- Italian Association of Maritime Law,
Vice-President of the CMI*

Unsafe vessels: A financier's concern? 121

Andrew Tettenborn

Professor of Law, University of Swansea

Ship safety, policy terms and the Insurance Act 2015 137

Howard Bennett

Hind Professor of Commercial Law, University of Nottingham

Safe and Environmentally Sound Ship Recycling: Obligations and Liabilities under EU Law and Public International Law 149

Henning Jessen

Professor, University of Hamburg - Institute for the Law of the Sea & Maritime Law

ΤΕΤΑΡΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Πρόεδρος: **Δημήτριος Κράνης**, *Αντιπρόεδρος του Αρείου Πάγου,
Γενικός Διευθυντής ΕΣΔΙ*

Salvage vs. Wreck Removal - Qualification of the Contractor's
Operations and other Issues 177

Klaus Ramming

*Dr. iur., Co-Chairman German Maritime Association
University of Hamburg*

Η ευθύνη και η αξίωση αποζημίωσης εκ συγκρούσεως πλοίων ενώπιον
των ελληνικών δικαστηρίων 183

Κυριάκος Οικονόμου

Αρεοπαγίτης

Αξιώσεις από ναυαγιάρεση και πλειστηριασμός πλοίου 219

Γεώργιος Ορφανίδης

*Καθηγητής Πολιτικής Δικονομίας, Νομική Σχολή
Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών*

Παρασκευή, 14 Οκτωβρίου 2016

ΠΕΜΠΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Chairman: **Bülent Sözer**, *Professor - Yeditepe University*

Το ανασφαλές του λιμένος προορισμού του πλοίου και η ευθύνη
του ναυλωτή 261

Δημήτριος Φ. Χριστοδούλου

*Επίκουρος Καθηγητής, Νομική Σχολή
Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών*

The Shipowner's responsibility for stowage in case of FIOs clauses

Frank Smeele*

Professor- Erasmus School of Law

* Η εισήγηση αυτή παρουσιάστηκε μόνο προφορικά στο πλαίσιο των εργασιών του Συ-
νεδρίου.

Transport of dangerous goods and shipper’s liability under the Chinese law and the Rotterdam Rules.....	287
---	-----

James Zhengliang Hu

Ph.D., Professor of Law, Director of Institute of Maritime Law, Shanghai Maritime University; Attorney-at-Law

ΕΚΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Πρόεδρος: **Παύλος Αβραμέας, Δικηγόρος**

Selected topics in multimodal transport.....	309
--	-----

Ralph De Wit

*Attorney at Antwerp (Goemans, De Scheemaecker & De Wit)
Professor, Law Faculty, University of Brussels (VUB)
Invited Professor, Departement of Applied Economics, University of Antwerp (UA)
Invited Professor, Antwerp Maritime Academy (HZS)
Arbitrator (CEPANI, Belgium)*

Το νομικό καθεστώς που διέπει τη διεθνή θαλάσσια μεταφορά φορτίων και συνοδευομένων οχημάτων χωρίς την έκδοση φορτωτικής (Με αφορμή το ναυτικό ατύχημα του M/V Norman Atlantic).....	339
--	-----

Νίκος Γερασίμου

Δικηγόρος Πειραιώς, LL.M. (Soton)

Η διεθνής μεταφορά φορτίων και (συνοδευόμενων) οχημάτων άνευ φορτωτικής.....	363
--	-----

Αντώνιος Ε. Κουτσοφύς

Δικηγόρος Πειραιώς

Η ποινική δικαιοδοσία επί παραβιάσεων των κανόνων ασφάλειας: Η υπόθεση «Norman Atlantic».....	377
---	-----

Πολυχρόνης Παν. Τσιρίδης

Δ.Ν., Δικηγόρος Πειραιώς

ΕΒΔΟΜΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Πρόεδρος: **Ευάγγελος Περάκης,**

Ομ. Καθηγητής, Νομική Σχολή-Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Πρόεδρος Συνδέσμου Ελλήνων Εμπορικόλογων

Recent developments within the International Oil Pollution Compensation regime	399
--	-----

Kensuke Kobayashi

*Legal Counsel
International Oil Pollution Compensation Funds*

Η ευθύνη του ναυλωτή έναντι τρίτων για ζημίες από ρύπανση407

Λία Ι. Αθανασίου

Καθηγήτρια, Νομική Σχολή

Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Les sociétés de classification et la Convention CLC (1992): le droit positif français après l'arrêt Erika441

Olivier Cachard

Professeur - Doyen honoraire de la Faculté de droit de Nancy

Institut François Géný

Avocat - Arbitre à la CAMP

ΟΓΔΟΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Στρογγυλή Τράπεζα: «**Νομικά ζητήματα από το φαινόμενο της πειρατείας**»

Συντονιστής: **Γρηγόριος Τιμαγένης,**

Δ.Ν., Δικηγόρος, Πρόεδρος Ελληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου

The IMO perspective: Rules, actions and guidelines relating to Piracy.....453

Rosalie Balkin,

Ph.D., Assistant Secretary-General/Director Legal Affairs & External Division, IMO (Retired)

The impact of piracy on charter parties & transport contracts.....459

Grant Hunter

Head of Contracts and Clauses, BIMCO

Protecting the wages of seafarers held hostage by pirates:

The need to reform the law.....463

Hilton Staniland

Professor of Maritime Law - University of Southampton

Challenges & Liabilities: Interpretation of Piracy Law493

Alexandra Couvadelli,

Senior Claims Director, UK P & I Club

Τα επέκεινα της πειρατείας *

Μαρία ΓΑΒΟΥΝΕΛΗ,

Επικ. Καθηγήτρια, Νομική Σχολή-Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

* Η εισήγηση αυτή παρουσιάστηκε μόνο προφορικά στο πλαίσιο των εργασιών του Συνεδρίου.

Σάββατο, 15 Οκτωβρίου 2016

ΕΝΑΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Πρόεδρος: **Γεώργιος Μικαλόπουλος**,
*Καθηγητής, Νομική Σχολή-Εθνικό και Καποδιστριακό
Πανεπιστήμιο Αθηνών*

L'indemnisation des passagers dans le cadre des opérations
de transport maritime et des croisières.....505

Philippe Delebecque

Professeur à l'Université de Paris-I -Panthéon-Sorbonne

Η προστασία του επιβαίνοντος σε πλοίο ή σκάφος ως καταναλωτή517

Κορνηλία Δελούκα-Ιγγλέση

Καθηγήτρια Παν/μίου Πειραιώς

The Maritime Labour Convention, 2006 - Implementation
and challenges551

George P. Politakis

Legal Adviser, International Labour Office

ΔΕΚΑΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Πρόεδρος: **Ευάγγελος Τσουρουφλής**, *Δικηγόρος, τ. Πρόεδρος CCBE*

IMO regulatory framework vis-à-vis the migration by sea561

Frederick Kenney

Director, Legal and External Affairs IMO

Salvage and rescue of human lives and migrants and EU law:
An urgent need for re-assessment569

Francesco Munari

Full Professor of EU law, University of Genoa

Jean Monnet chair of European Union environmental law

Ναυτικό Δίκαιο και Μετανάστευση
Θεσμικό πλαίσιο, προκλήσεις, εξελίξεις και προβληματισμοί601

Αντώνιος Βιδάλης

Αντιναύαρχος ΛΣ (ε.α.)

Young Maritime Prize 2016 - Βραβευθείσες μελέτες

Mass justice for cruise passengers A feasible utopia?617

Kleopatra Koutouzi

Attorney-at-Law,

Ph.D. Candidate, National and Kapodistrian University of Athens

Commercial Implications of the Mediterranean Humanitarian Crisis649

Argyro Kepesidi

Attorney-at-Law

LL.M. Commercial Law (Athens)

LL.M. Oil & Gas Law (Aberdeen)

Το εφαρμοστέο στην ευθεία αξίωση αποζημίωσης κατά
του ασφαλιστή δίκαιο για ζημιές από σύγκρουση πλοίων.....677

Τριαντάφυλλος Σταυρακίδης

ΜΔΕ Εμπορικού Δικαίου (Νομική Σχολή Αθηνών)

DEA Droit des Transports (Aix-Marseille III)

DEA Droit Maritime (Aix-Marseille III)

Υποψήφιος Δ.Ν., Νομική Σχολή ΕΚΠΑ

Δικηγόρος

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΔΣΠ

Εξοχότατε Πρόεδρε της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Αξιότιμε κ. Υπουργέ, κ. Γενικό Γραμματέα και εκπρόσωποι της εκτελεστικής εξουσίας.

Αξιότιμοι ανώτατοι, ανώτεροι και εν γένει δικαστικοί λειτουργοί και εισαγγελλείς.

Αγαπητοί και εκλεκτοί συνάδελφοι,

Κυρίες και κύριοι σύνεδροι,

Με ιδιαίτερη χαρά σας καλωσορίζω στο 9ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, το οποίο, ανταποκρινόμενο στο θεσμικό πλέον ρόλο του, στον τομέα της επιστήμης του Εμπορικού Δικαίου, έρχεται να επιτελέσει το δικό του έργο και να συνεισφέρει με τους δικούς του καρπούς στον ήδη καταγεγραμμένο γνωστικό πλούτο που παράγεται επί 25 περίπου χρόνια και χωρίς αμφιβολία είναι το αποτέλεσμα της διακεκριμένης επιστημονικής συμμετοχής από τη γέννηση του θεσμού μέχρι και σήμερα.

Από το έτος 1992, που διοργανώθηκε για πρώτη φορά, με Πρόεδρο της Οργανωτικής Επιτροπής τον αείμνηστο Καθηγητή Αντώνη Αντάπαση, κάθε τρία χρόνια, προσφέρει στο νομικό κόσμο της χώρας και την πόλη μας μια κορυφαία επιστημονική εκδήλωση διεθνούς αναγνώρισης και εμβέλειας. Ο Πειραιάς, η πόλη μας, ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, γίνεται πεδίο διάδοσης και ανταλλαγής των επιστημονικών εξελίξεων διεθνώς στον τομέα του Ναυτικού Δικαίου.

Στα οκτώ προηγούμενα Συνέδρια τέθηκαν προς επεξεργασία και ερευνήθηκαν ζητήματα τεράστιου θεωρητικού και πρακτικού ενδιαφέροντος, που έχουν αναδείξει τη σημασία του Ναυτικού Δικαίου εντός και εκτός της χώρας και έχουν ενώσει τον επιστημονικό λόγο σε μία νομική σύμπραξη δυναμική και συμπαγή απέναντι στα προβλήματα που ανακύπτουν στην εμπορική ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο.

Η διεξαγωγή του 9ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, η θεματική του, η ποιότητα των ομιλητών του σε συνδυασμό με το επισφαλές και δυσοίωνα εσω-

τερικό και διεθνές περιβάλλον εκφράζει αναντίρρητα ότι παραμένουμε στην τροχιά των στόχων μας. Χωρίς «εκπτώσεις» που απορρέουν από εξωγενείς παράγοντες που αφορούν στην καθημερινότητα της επαγγελματικής μας δράσης, συνεχίζουμε με υψηλές προδιαγραφές, στηρίζοντας την επίλεκτη ομάδα εργασίας της διοργάνωσης να επικοινωνήσει το έργο της, προσφέροντας στο σύγχρονο νομικό κόσμο αξιόπιστη πληροφόρηση, την οποία εγγυάται η επίκαιρη και τόσο ενδιαφέρουσα θεματική του Συνεδρίου μας.

Μία από τις καινοτομίες του Συνεδρίου αποτελεί και το βήμα που δίνεται στους δικηγόρους και κυρίως στους νέους με πρωτότυπες εργασίες να δώσουν μία διαφορετική πνοή στα ναυτικά δρώμενα και με όπλο την γνώση και την επισημοσύνη να αντισταθούν στην όλο και περισσότερο προσβαλλόμενη δικηγορική αξιοπρέπεια.

Το φετινό Συνέδριο, μεταξύ άλλων, πραγματεύεται και αυτό της θαλάσσιας ασφάλειας διακίνησης και εγκατάστασης χιλιάδων προσφύγων και μεταναστών που έχουν φθάσει στη χώρα μας, κυρίως δια θαλάσσης. Τα γεγονότα έχουν δείξει ότι η εσωτερική σχέση μεταφοράς και ασφάλειας είναι σαθρή και εξ αυτού οι συνέπειες είναι τραγικές και ανήκουστες για την εποχή μας. Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον περιμένουμε οι εισηγήσεις των ομιλητών, να φωτίσουν το ακανθώδες αυτό ζήτημα, αφού η μέχρι τώρα διαχείρισή του προδίδει σαφή ελλείμματα σχεδιασμού και πολιτικές ανίσχυρες που υπολείπονται των περιστάσεων.

Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά με την έμπρακτη συνεργασία και βοήθεια των Δικαστών και Εισαγγελέων της πόλης, με τους λοιπούς φορείς της και κοινωνικά δίκτυα αλλά και την Ολομέλεια των Προέδρων των Δικηγορικών Συλλόγων της χώρας και το αντίστοιχο Συμβούλιο Δικηγορικών Συλλόγων της Ευρώπης (CCBE) έχει διατυπώσει ηχηρά τις θέσεις του στο φλέγον ζήτημα μεταναστών και προσφύγων.

Αναδεικνύοντας με τον πιο καθαρό τρόπο τον λειτουργηματολόγο χαρακτήρα του δικηγόρου και των Δικηγορικών Συλλόγων επί 3 μήνες σε καθημερινή βάση οργανώσαμε εθελοντικές ομάδες εργασίας στο Λιμάνι του Πειραιά, όπου μεταξύ άλλων παρείχαμε νομικές συμβουλές για τη διαδικασία αίτησης ασύλου, πληροφοριακά δελτία ενημέρωσης για δικαιώματα και υποχρεώσεις προσφύγων, ενημέρωση για τους χώρους κράτησης και των κέντρων φιλοξενίας, προσφορά απαραίτητου υλικού για την επιβίωση τους.

Είμαστε έτοιμοι και δηλώνουμε παρόντες να συμμετάσχουμε στο δεύτερο πλέον στάδιο ενσωμάτωσης των ανθρώπων αυτών στην ελληνική κοινωνία (διαμονή, εργασία, εκπαίδευση κλπ.).

Θεωρώ ότι είναι επιβεβλημένη η ανάγκη εφαρμογής διεθνών συμφωνιών και κανονισμών αλλά και των επιμέρους συμφωνιών της Ευρωπαϊκής ένωσης με

γνώμονα την αλληλεγγύη και δίκαιη κατανομή των βαρών, προσαρμοσμένες στις σημερινές συνθήκες και δυνατότητες κάθε χώρας.

Κλείνοντας το χαιρετισμό αυτό, ως Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά αλλά και εκ μέρους του Δ.Σ. θα ήθελα ιδιαίτερα να σταθώ στην Πρόεδρο της Οργανωτικής Επιτροπής του Συνεδρίου, Καθηγήτρια, κ. Λία Αθανασίου και στα εκλεκτά μέλη της επιτροπής για τη δυναμική και ακούραστη προσπάθειά τους εδώ και ένα τουλάχιστον χρόνο και το εξαιρετικό αποτέλεσμα που καταδεικνύεται από την μεγάλη συμμετοχή στη διοργάνωση.

Επίσης θα ήθελα να εκφράσω από καρδιάς τις ευχαριστίες μου στους χορηγούς μας, χωρίς τη βοήθεια των οποίων δεν θα μπορούσαμε ευπρόσωπα να προχωρήσουμε.

Κυρίως όμως θέλω να ευχαριστήσω όλους εσάς και τον καθένα χωριστά που τόσο σήμερα όσο και τις επόμενες μέρες, με το επιστημονικό παρόν σας και τις γνωστικές αναζητήσεις θα διαμορφώσετε το Συνέδριο αυτό σε χώρο ανταλλαγής απόψεων χρήσιμων τόσο για την επιστημονική προσέγγιση όσο και την καθημερινή νομική πραγματικότητα.

Special thanks to the participants, daresay friends, as active members from the previous congresses, who have come from abroad and give an international dimension to our meeting, wishing you a pleasant stay in Piraeus, the first harbor of Greece and one of the major harbors in the Mediterranean sea.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας

Γιώργος Σταματογιάννης

Πρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά

Πρόλογος Έκδοσης

Η παρούσα έκδοση περιλαμβάνει, σε εμπλουτισμένη και τεκμηριωμένη μορφή, τις εισηγήσεις του 9^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου, το οποίο πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά στις 13-15 Οκτωβρίου 2016 με κεντρικό θέμα: «**Θαλάσσια ασφάλεια: νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα**». Περιλαμβάνει επίσης για πρώτη φορά τρεις εισηγήσεις νεαρών νομικών με ερευνητικό ενδιαφέρον στο γνωστικό αντικείμενο του ναυτικού δικαίου, οι οποίες βραβεύθηκαν - ανάμεσα σε ένα σημαντικό αριθμό αξιόλογων υποψηφιοτήτων - στο πλαίσιο επιστημονικού διαγωνισμού που διενεργήθηκε επ' ευκαιρία του Συνεδρίου.

Πιστό στην παράδοσή του, το Συνέδριο πραγματοποιήθηκε και αυτή τη φορά ένα θέμα συνθετικό με προεξάρχουσα διεθνή διάσταση, που βρίσκεται διαρκώς στην πρώτη γραμμή της θεωρητικής και πρακτικής ενασχόλησης. Τα σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια ζητήματα εξετάστηκαν σε τρεις επιμέρους ενότητες, στην ίδια δε βάση δημοσιεύονται οι αντίστοιχες εισηγήσεις:

Η πρώτη ενότητα εστιάζει στο θεσμικό πλαίσιο που αφορά την ασφαλή ναυσιπλοΐα, τη ναυτική καταλληλότητα και την ασφαλή εκμετάλλευση του πλοίου σε όλη τη διάρκεια της ζωής του. Εξετάζονται στο πλαίσιο αυτό, ζητήματα αιχμής για την λειτουργία της διεθνούς ναυτιλίας, όπως η ευθύνη των νηογνώμωνων έναντι τρίτων, οι λιμένες καταφυγής, ο ρόλος των λιμενικών υπηρεσιών, η νέα κοινοτική και διεθνής νομοθεσία για μία περιβαλλοντικώς φιλική ανακύκλωση πλοίων και τα προβλήματα που θα προκύψουν κατά την υλοποίησή τους, καθώς και η αποτελεσματικότητα των διεθνών κανόνων ασφάλειας. Η προσέγγιση δεν είναι αμιγώς *de lege lata* προσανατολισμένη · δίνεται βήμα σε επαγγελματικούς φορείς (P & I Clubs, διεθνή ένωση διασωστών) ώστε να αποτυπωθεί η οικονομική ανάλυση των κανόνων δικαίου και οι τυχόν δυσχέρειες πρακτικής εφαρμογής, ενώ παράλληλα αναζητείται *de lege ferenda* η βελτίωση της ρύθμισης, ιδίως σε ενωσιακό επίπεδο.

Η δεύτερη ενότητα επικεντρώνεται στις επιπτώσεις πλημμελειών της ασφάλειας στο φορτίο και εν γένει στην εκτέλεση των συμβάσεων ναύλωσης και θαλάσσιας μεταφοράς. Οι σχετικές ρήτρες των ναυλοσυμφώνων τυγχάνουν θεωρητικής και νομολογιακής επεξεργασίας, όπως και οι αξιώσεις τρίτων ζημιωθέντων για ζημίες που προκαλούνται κατά την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς, λόγου χάρη από σύγκρουση πλοίων ή από ρύπανση, ή μετά την επέλευση του ατυχήματος (π.χ. ανέλκυση ναυαγίου).

Η τρίτη ενότητα αφιερώνεται εύλογα στον ανθρώπινο παράγοντα στη θάλασσα, τόσο στην ενεργητική του διάσταση, ως αποδέκτη και υπόχρεο εφαρμογής των κανόνων ασφάλειας, όσο και στην παθητική του διάσταση, ως μία ευάλωτη κατηγορία εν δυνάμει ζημιούμενων προσώπων. Καταλαμβάνει την *ex ante* προστασία και την *ex post* αποζημίωση των επιβατών, των πληρωμάτων και λοιπών επιβαινόντων· σύγχρονα ζητήματα όπως η ευθύνη του πλοιοκτήτη από τη δράση ένοπλων φρουρών, το προσφυγικό ρεύμα από τη σκοπιά των κανόνων του ναυτικού δικαίου, η ευθύνη του μεταφορέα επιβατών υπό το φως πρόσφατων πολύνεκρων ατυχημάτων, το φαινόμενο της πειρατείας από τη σκοπιά του διεθνούς δικαίου, του δικαίου της θαλάσσιας ασφάλισης και του ναυτικού δικαίου, εντάσσονται στην προβληματική. Η συμβολή των εκπροσώπων διεθνών οργανισμών (IMO, ILO, IOPC Fund) ήταν εδώ άκρως εποικοδομητική, όπως και στην προηγούμενη ενότητα.

Αξίζει τέλος να επισημανθεί ο διαγωνισμός πρωτότυπης μελέτης ναυτικού δικαίου υπό τον τίτλο “*Young Maritime Prize*”, που διοργανώθηκε για πρώτη φορά στο 9^ο Συνέδριο. Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς και η Οργανωτική Επιτροπή θέλησαν με τον τρόπο αυτό να ενθαρρύνουν τη συμμετοχή στον επιστημονικό διάλογο, νέων επιστημόνων και νομικών, που επιθυμούν να εμβαθύνουν στο πεδίο του Ναυτικού Δικαίου, με την πεποίθηση ότι οι αντίξοες οικονομικές συγκυρίες της εποχής πρέπει να αξιοποιούνται ως πρόκληση, και όχι να λειτουργήσουν ως ανάχωμα στην επιστημονική πρόοδο. Η ευρεία ανταπόκριση και κυρίως το επίπεδο των υποβληθεισών εισηγήσεων εγγυώνται την επανάληψη του εγχειρήματος. Με χαρά λοιπόν αποφασίστηκε η φιλοξενία και δημοσίευση των μελετών αυτών, δίπλα σε αυτές καταξιωμένων ακαδημαϊκών και νομικών εγνωσμένης εμπειρίας.

Οι ευχαριστίες, με τις οποίες είθισται να ολοκληρώνεται ο πρόλογος, δεν είναι τυπικές. Αν και θα ήταν εύλογη η ανησυχία για τα αποθέματα υποστήριξης που διαθέτει η νομική και ναυτιλιακή κοινότητα του Πειραιά, έγινε ακόμη μία φορά αντιληπτό ότι τα αποθέματα αυτά απέχουν πολύ από το όριο της εξάντλησης. Αρκεί να υπομνησθεί ο υψηλός αριθμός των συμμετεχόντων, η διαρκής παρουσία, η ποιότητα των εισηγήσεων, η ηθική και υλική υποστήριξη μεγάλου αριθμού συναδέλφων και επαγγελματικών φορέων. Χωρίς τη συντονισμένη αυτή προσπάθεια, η επιτυχία του Συνεδρίου (για την οποία ο Σύλλογός μας και η Οργανωτική Επιτροπή δέχονται συνεχώς και διεθνώς τα ευμενέστερα σχόλια), δεν θα ήταν εφικτή.

Για την Οργανωτική Επιτροπή

Λ. Ι. Αθανασίου

Καθηγήτρια Νομικής Σχολής Αθηνών

Preface

The present volume includes, in an enriched and updated version, the contributions to the 9th International Conference of Maritime Law, held in Piraeus on 13-15 October 2016, on a subject entitled: “**Maritime Safety and Security: Legal implications to ships, cargo and the human element**”. It also contains three papers of young jurists specializing in maritime law, which have been awarded a prize in the context of an essay competition.

Respecting its own tradition, the Conference deals again with a multifaceted synthetic subject, of a predominantly international dimension, which remains at the forefront of the academic and practical interest. The issues related to the maritime safety were discussed in three main sections, and the same structure is adopted for the publication of the contributions. More particularly:

The first group focuses on the institutional framework governing safety in navigation, seaworthiness and safety regarding the operation of the ship throughout her whole life. Several issues are addressed here, such as the liability of classification societies, ports of refuge, the role of port services, the current EU and international regulation for an environmentally friendly recycling and the problems arising thereof, as well as the adequacy of EU and international safety rules. The analysis is not based only on a *de lege lata* approach; the industry’s point of view (P& I Clubs, ISU) is equally presented in order to highlight the economic analysis of the applicable rules and the eventual difficulties in their implementation. The regulatory improvement is furthermore envisaged on a *de lege ferenda* basis, mainly at an intra-European level.

The second group of contributions deals with the consequences of safety defects and breaches in the execution of charters and contracts of carriage by sea. The relevant charter parties’ clauses, as well as the third parties’ claims for damages related to the execution of the sea transportation or to a maritime accident (i.e. arising from collision, wreck removal, oil pollution) are addressed on a theoretical and case-law basis.

The third section is dedicated to the human element at sea, both at its active dimension as recipient of the safety requirements, and its passive dimension as a vulnerable category of potential victims. It covers the *ex ante* protection and the *ex post* compensation of passengers, crew and any other person on board. Current issues such as the ship owner’s liability for actions of armed

guards, the migration from the maritime law point of view, the liability of passengers' carrier after the recent deadly accidents, as well as the impact of piracy on insurance, contracts and liabilities, were examined in depth. The input of the representatives of international organizations (IMO, ILO, IOPC Funds) was valuable at that stage as well as in the previous one.

It is worthwhile to underline the essay competition on maritime law, organized for the first time in the framework of the 9th International Conference. The Piraeus Bar Association and the Organizing Committee, considering that economic distress should be treated as a challenge and not as an obstacle to the scientific progress, intended to encourage through this vehicle the active involvement of young lawyers and jurists willing to deepen their research in the field of Maritime Law. The wide participation and the high quality standards of the submitted papers make sure that the "Young Maritime Prize" competition will be repeated and institutionalized. It is with great pleasure that we decided to publish the prize-winner papers, together with those of the distinguished speakers.

The expression of thanks, which customarily accompany the preface, is far from being a formality. While it would be reasonable to worry about the possibilities of the Piraeus legal and maritime community to permanently support the organization of the Conference, it became once more obvious that energy and commitment are not yet exhausted. It suffices to remind the significantly high number of attendants, the uninterrupted participation, the quality and originality of the contributions, as well as the moral and financial support of a considerable number of sponsors. Without this coordinated effort, the success of the Conference, both at a scientific and a human/social level, would be impossible.

On behalf of the Organizing Committee

Dr. L. I. Athanassiou

Professor, Law School

National & Kapodistrian University of Athens

Mandatory rules imposed on shipping and their insurance cost

Dale Hammond

Director, Tindall Riley (Britannia) Limited

Managers of The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited

In this presentation I will talk about the impact that the growing number of mandatory laws and regulations have on shipowners and how this has the potential to increase the costs of insurance including, from my own perspective, P&I costs. When I talk about the costs of insurance, I am particularly thinking of the penalties and associated costs that a breach of regulations may lead to and which, if covered as a P&I risk, will feed into the costs of P&I insurance.

There are many issues I could have chosen to talk about to illustrate these developments. However, I will focus on just 3 very different issues that are having, or in future may have, a significant impact on shipowners. These are:

- (1) the refugee crisis, particularly as experienced in the Mediterranean Sea, and the obligations imposed on shipowners under international conventions;
- (2) the increasing regulations aimed at minimising pollution from ships; and
- (3) economic and trading sanctions in relation to Iran.

Throughout this presentation I will refer to an expectation by governments and international organisations that mandatory laws and regulations are needed to ensure that shipowners act as “good citizens” of the world. However, acting as a good citizen imposes obligations on shipowners, which I categorise as the “shipowners’ burden”.

This burden can take several forms: The ones that I would particularly like to focus on are:

- (1) the additional costs caused by compliance with regulations ;
- (2) the fact that so many regulations create uncertainty for shipowners: this is for various reasons, some of which may be deliberate but others simply

result from a lack of co-operation between countries and international organisations; and

- (3) the risk that an increase in regulations will expose shipowners to ever-increasing penalties for alleged violations, which in turn has implications for insurance costs.

Refugees at sea

This concept of shipowners being expected to act as good citizens is perhaps illustrated most clearly at present by the involvement of commercial ships in dealing with the refugee crisis in the Mediterranean Sea.

According to UN figures, in 2015 over one million refugees arrived in Europe having attempted to cross the Mediterranean Sea.¹ Of that figure, about 80% of the refugees arrived in Greece. The vast majority were rescued at sea either by commercial ships, naval vessels participating in Operation Triton (run by the EU border agency, Frontex) or by charitable SAR (search and rescue) vessels.

Up to September 2016 there had been a large reduction in the number of refugees arriving by sea but the numbers involved were still very substantial.²

Unfortunately, due to the huge numbers involved and, at certain times, a delayed political response, commercial shipping has found itself in the frontline in having to deal with the Mediterranean refugee crisis. Although providing assistance to any person in distress at sea is both a moral obligation and a maritime tradition, ships also have legal requirements placed on them whenever they encounter persons at sea. These arise under several conventions but principally:

- (1) the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention 1974 as amended;
- (2) the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982; and
- (3) the IMO International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) Convention 1979, as amended.

The underlying legal principle of these Conventions is that ships are obliged to assist persons in distress at sea, regardless of their nationality, status or the circumstances in which they are found. Furthermore, the Master and the crew

1. UNHCR bulletin dated 30 December 2015: see <http://www.unhcr.org/uk/news/latest/2015/12/5683d0b56/million-sea-arrivals-reach-europe-2015.html>

2. See <http://www.unhcr.org/uk/news/latest/2016/10/580f3e684/mediterranean-death-toll-soars-2016-deadliest-year.html>

are obliged to maintain the safety, ensure the humane treatment and to cooperate in the disembarkation of rescued people at a place of safety.

Although it depends on the country which has the relevant jurisdiction, a failure to comply with the various conventions can expose the Master of the ship to criminal charges (including imprisonment), fines and civil proceedings. I am not personally aware of any successful prosecutions to date, though I understand that there is a French law which states that failing to assist a person in distress at sea is punishable by a fine of up to EUR 70,000 and up to 5 years imprisonment.

The rescue of persons in distress at sea is an obvious example of shipowners being required to act as good citizens. There is, however, a corresponding burden. Complying with the requirements of the various conventions and the rescue and accommodation of large numbers of refugees can create enormous practical problems for the ship that is involved. For this reason, and to ensure that ships are able to comply with the conventions, the International Chamber of Shipping published voluntary guidelines in 2014, (and updated in 2015) recommending steps that can be taken.³ These guidelines contain recommended procedures for conducting a large scale rescue operation and the management of rescued persons once they are on board.

Although the guidelines are helpful, the practical difficulties of hundreds of refugees, including women and children, suddenly boarding a commercial ship, which commonly has about 20 crew members on board are clear, even if the refugees only remain on board for a few hours before disembarking, as they have to be cared for, fed and provided with water.

Certain expenses arising from responding to a maritime refugee incident may be covered under P&I insurance. So, for example, reasonable diversion expenses will usually be covered: effectively, this means the net loss to the shipowner over and above the expenses that would have been incurred if not for the diversion. That may include the use of additional bunkers, any additional stores and provisions that are consumed and port charges (for example, if the ship has to deviate to a port in order to disembark the refugees). However, there will usually not be any cover for proportionate “wasted” insurance, proportionate “wasted” crew wages or loss of profit (e.g. hire).

3. See <http://www.ics-shipping.org/free-resources/refugee-rescue-crisis>

Pollution

The second issue I wish to talk about is pollution and, in particular, the introduction of low sulphur emission control areas (SECAs) and ballast water management (BWM) regulations. This is an aspect of the increasingly proactive approach being taken by government authorities towards any breach of pollution regulations. Again, this reflects the idea that shipowners should act as good citizens by taking steps to minimise the environmental footprint of their activities. The concept is a sound one. However, there should be a corresponding responsibility on the part of the authorities to ensure that it is unlawful pollution that is punished and not merely innocent mistakes. In particular, pollution regulations should not be used by the authorities as a way of generating income by imposing disproportionate fines for minor, sometimes merely clerical, errors. This is a problem in some countries and difficulties can also arise from the use of whistle blowers in the US. Furthermore, shipowners need certainty as to what is required of them, which is a problem with the BWM regulations.

Marpol

Government authorities have been prosecuting crew and shipowners for breaches of MARPOL regulations for many years. Although such prosecutions have received most prominence in the US, there is little tolerance for such breaches these days throughout most of the world.

The fines for breaches can be very significant, running into many millions of dollars for the employer and imprisonment for the guilty crew member if the deliberate discharge of oily waste is involved. However, significant fines can also be imposed for discrepancies in the paperwork, e.g. the oil record book, without any actual pollution occurring.⁴

A particular feature in the US is the involvement of whistle blowers who receive financial rewards for informing the authorities about violations. While this has caught genuine polluters, it can potentially lead to prosecutions merely for documentary discrepancies. It has also encouraged false allegations where whistle blowers have attempted to “frame” a shipowner by, for example, taking photos of the faked bypassing of an oily water separator (OWS).

P&I Clubs do not insure liabilities resulting from the intentional violation of MARPOL regulations. So, for example, the intentional discharge of waste oil in violation of MARPOL is not considered to be accidental even when it is done

4. For brief examples of penalties imposed for MARPOL violations, particularly in the USA, see: <http://www.marinelink.com/news/maritime/oil-record-code-violations>

by crew members without the knowledge of the shipowners. However, except for cases where the OWS has been bypassed deliberately, P&I Clubs have a discretionary right to cover some or all liabilities and costs incurred in relation to a breach of MARPOL if their Board or Committee of shipowners deems it is appropriate to do so, taking account of all the circumstances.

Sulphur emission control areas (SECAs)

The number of areas that limit sulphur emissions as a result of consuming ship fuel has expanded significantly in recent years. For example, since 2015, ships sailing in the North Sea, Baltic Sea and North American waters are required only to consume fuel with a sulphur content of 0.1% or less. SECAs now cover or are planned to cover many parts of the world.

The violation of sulphur emission requirements gives rise to numerous potential costs for shipowners. Not all of them will necessarily give rise to insurance costs - however, they will create operational costs for shipowners.

So, deviation and delays could be a concern - extra thought will need to be given about the voyages that a vessel may be required to perform under a charter party if they involve calling at a port in a SECA or passing through SECA waters. Off-spec bunkers could be another concern. A specification, in the form of maximum sulphur content, increases the need to ensure that bunkers are reliably sourced and that their specification is accurately described in charter parties. There is also an increased risk of charter party disputes, due to the added complication of ensuring that low sulphur fuel - both its availability and the vessel's capacity to store and consume it - is adequately dealt with in the charter party terms so as to avoid costly risks such as retrofitting the ship.

My final point on this issue relates to fines for the violation of sulphur emission requirements. The level of fines depends on the jurisdiction in which the violation takes place or in which it is prosecuted. However, as examples, Britannia has recently seen fines imposed in East European countries of between about Euros 12-17,000 for the consumption of non-compliant fuel. Club cover for such fines is a matter of discretion for the Club's Board or Committee depending on all the circumstances of the case.

Ballast Water Management (BWM)

BWM is another example of the way in which shipowners are increasingly expected to act as a "good citizen": this time aimed at preventing the introduction of water borne invasive species.

The IMO's Ballast Water Management Convention enters into force on 8 September 2017 with two applicable standards for BW exchange and discharge - D1 and D2:

- (i) D1 Standard: applies to ballast water exchange in deep water, normally more than 200 nautical miles from the nearest land in water at least 200 metres in depth, which should be carried out taking into account the relevant IMO Guidelines. Prior to the date by when a ship must comply with the D2 standard (see next paragraph), ballast water exchange in accordance with the BWM Convention's D1 *exchange* standard is acceptable;
- (ii) D2 Standard: applies to discharge of ballast water using a type-approved ballast water management system on board the ship. In accordance with the BWM Convention, the D2 *discharge* standard must be complied with by the time of the first International Oil Pollution Prevention (IOPP) Certificate renewal, which is conducted at least once every five years for each ship (as required under MARPOL Annex 1).

There are separate requirements for new build ships, with compliance depending on the date upon which the keel was laid. The exact position is still not clear, but now that the date of entry into force of the BWM Convention is known, we can expect further clarification on compliance in due course.

What is the insurance cost of ensuring compliance with BWM regulations?. It is the risk of fines being imposed for non-compliance. The difficulty is that at present (a) nobody is certain of the level of fines that may be imposed, which will depend on the country, and (b) there is currently no single form of ballast water treatment system that will be accepted throughout the world. So, for instance, although there are currently about 60 types of equipment that carry an IMO type approval, such approval does not satisfy US requirements because the US is not a party to the BWM Convention, with the United States Coast Guard ("USCG") having issued its own regulations with regard to the treatment of ballast water.

The USCG regulations contain their own timeline for USCG acceptance of approved ballast water treatment systems in the future though this has been extended because, as at this date of this presentation (13 October 2016), there are no USCG approved ballast water treatment systems available.⁵

A further complication in the US is that, in addition to the USCG regulations, the US Clean Water Act (CWA) authorises the United States Environmental

5. Since this presentation was given on 13 October 2016, the USCG has approved three ballast water treatment systems. See <https://www.britanniapandi.com/news/us-coast-guard-approves-new-bwms/>

Protection Agency (EPA) to regulate discharges by commercial ships, with strict liability for breaches. The CWA also requires that best available technology is used to avoid the introduction of invasive species.

The EPA has recognised that they should co-ordinate their approach with the USCG and has indicated that, pending USCG approval of a ballast water treatment system, they are unlikely to prosecute shipowners for violations. However, this is not a guarantee. Furthermore, it is possible for third parties other than the EPA to bring prosecutions under the CWA. All of this creates uncertainty for shipowners and additional costs until as and when the USCG approves a BW treatment system.⁶

In the meantime, as far as P&I Club cover is concerned, any fines for non-compliance with BWM regulations will again be a matter of discretion for the Club's Board or Committee depending on all the circumstances. Like sulphur emission violations, the level of fines for breaches of BWM requirements will depend on the jurisdiction in which the violation takes place or in which it is prosecuted.⁷

Sanctions

Finally, in the context of how laws and regulations are increasingly impacting on shipowners, I will say a few words about sanctions and, in particular, those relating to Iran. These have costs implications: albeit they primarily relate to trading costs and restrictions rather than an immediate cost to shipowners. They also have an impact on insurance costs. Again, this is an example of shipowners being expected to act as good citizens - this time in ensuring that they do not facilitate trading with what are considered to be "rogue" states.

The most detailed and far-reaching sanctions have been those imposed by the US and EU in relation to Iran. They have a long and complex history but in January 2016 nearly all cargo and insurance related sanctions against Iran that had been imposed by the EU and US (in relation to non-American parties)

-
6. At a meeting of the Connecticut Maritime Association in March 2017 a senior USCG representative told attendees that shipowners will face more pressure to show why they cannot install an approved BW treatment system now they are available. See: <https://www.britanniapandi.com/news/US-coast-guard-approved-ballast-treatment-systems/>
 7. By way of example, in February 2017 the USCG imposed a fine of USD38,175 on the operators of the bulk carrier Vega Mars for the discharge of ballast water from the ship without the use of a USCG approved ballast water management system or other approved means at Tacoma on or about 29 January 2017. See <http://coastguardnews.com/coast-guard-completes-ballast-water-violation-investigation-initiates-civil-penalty/2017/02/13/>

were lifted unless the trade is with a party with whom dealing is specifically prohibited. Despite this, continuing sanctions by the US government that prevent American parties from having dealings with Iranian entities (known as “primary” sanctions) have a knock-on effect in relation to non-American parties that are otherwise not now subject to US sanctions.

This is because US banks and US-connected insurers and re-insurers are still restricted by US sanctions and face significant penalties for their breach. So, for example, in general terms it is still unlawful for US banks to knowingly be involved in Iranian trade. This means that shipowners involved in Iranian trade will need to avoid using US dollars and the US banking system when making or receiving payments in connection with that trade. More practically, many banks not domiciled in the US may refuse to participate in Iranian trade because they fear that it may have negative implications for their ability to operate in the US.

Furthermore, the continuation of US primary sanctions continues to impact upon the ability of US insurers and re-insurers to provide cover for claims involving Iranian trade/parties. This impacted on the ability of US insurers/reinsurers to participate in the International Group of P&I Clubs excess loss reinsurance programme, which is relevant to payments for large claims (over USD80m).⁸

P&I Clubs and, indeed, any insurers also have to be aware of the risk of “snap back” i.e. the possibility that sanctions may be reintroduced at any time by the US or EU if it is felt that Iran has reneged on its commitments not to develop nuclear weapons. This risk of snap-back has to be reflected in any security that a P&I Club provides for Iranian related claims, i.e. the wording of the security will need to make clear that the Club will only be able to pay claims in the event that sanctions are not re-introduced.

Furthermore, the need for shipowners to ensure that they are not dealing with a party that is on the US or EU list of prohibited parties means that any owner considering performing Iranian trade will need to be able to show that they have fully complied with due diligence requirements in the event that it turns out that a party involved in the trade is, indeed, prohibited.

8. Since the date of this presentation the problem created by the inability of US insurers/reinsurers has been resolved by their effective withdrawal from the excess loss reinsurance programme. Furthermore, as from 20 February 2017 the level at which the excess loss reinsurance programme will apply to claims has been increased from USD80m to USD100m.

Naturally, all of this impacts on shipowners' costs and creates uncertainty - albeit it also creates opportunities for those shipowners willing to take the risk of Iranian trading.

Conclusion

Shipowners operate in an increasingly regulated world. Many of the regulations I have mentioned have been motivated by a desire to ensure that shipowners act as good citizens. Unfortunately, however, there is a perception that often it is shipowners that are being required to do what is really the job of arms of government: acting as the frontline in saving refugees in the Mediterranean Sea being an example. Equally, a lack of clarity as to how regulations may apply and the differences between the regulations of various countries, often due to a lack of co-ordination or co-operation between governments, creates uncertainty for both shipowners and insurers - unfortunately, this frequently leads to more costs and more disputes.

Αξιώσεις από ναυαγίαίρεση και πλειστηριασμός πλοίου

Γεώργιος Ορφανίδης

Καθηγητής Πολιτικής Δικονομίας, Νομική Σχολή
Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

A. Αξιώσεις από ναυαγίαίρεση

I. Η ναυαγίαίρεση διαχρονικά

1. Ο όρος ναυαγίαίρεση κατά την κοινή του χρήση σημαίνει την εργασία διάσωσης ναυαγήσαντος πλοίου ή φορτίου¹. Χρησιμοποιείται για την απόδοση του έργου της ανελκύσεως ή ρυμουλκήσεως ναυαγίου². Ως νομικός όρος έχει το περιεχόμενο που του αποδίδεται από το θετικό δίκαιο στην εκάστοτε ρυθμιζόμενη θεματική ενότητα³. Με την έννοια αυτή είναι ευνόητο ότι ο όρος μπορεί να μην έχει ένα ενιαίο περιεχόμενο διαχρονικά ή εντός του θετικού δικαίου συγκεκριμένης εποχής. Στην ουσία η σχετικότητα της έννοιας συνέχεται με το διαφορετικό τρόπο με τον οποίο ο νομοθέτης αντιλαμβάνεται εκάστοτε την έννοια του ναυαγίου⁴ ως αντικείμενο της ναυαγιαίρεσεως.

2. Ο όρος «ναυαγίαίρεση δεν απαντά στην αρχική εκδοχή του Εμπορικού Νόμου (Code de commerce). Συναντάται ωστόσο εγκαίρως στο σχετικό με τη θεματική ν. ThB του 1856 «περί ναυαγίων και ναυαγιαίρεσεων» που ίσχυσε επί μεγάλο χρονικό διάστημα. Δεν περιείχε νομοθετικό ορισμό του ναυαγίου, η έννοια όμως προέκυπτε από τις επί μέρους διατάξεις. Υιοθετείτο μια ευρεία κατανόηση του όρου. Περιελάμβανε το πλοίο που είχε βυθισθεί, το εγκατα-

1. Λεξικόν της Ελληνικής Γλώσσης, έκδοση Πρωΐας, 1933 σελ. 1659.

2. Χρηστικό Λεξικό της Νεοελληνικής Γλώσσας, Έκδοση της Ακαδημίας Αθηνών, 2014 σελ. 1080.

3. Βλ. Ν. Βερβεσό, ΑρχΝ 1953, 219 (220).

4. Βλ. για την ετυμολογία της λέξεως «ναυάγιο» τις προσεκτικά διατυπωμένες αποφάσεις του ΕφΑθ 5471/1977 ΕΝΔ 6, 91 και ΕφΠειρ 632/1980 ΕΝΔ 1981, 468.

λελειμμένο από το πλήρωμα πλοίο στην ανοικτή θάλασσα, τα αποκαλούμενα λείψανα του πλοίου, το φορτίο (άρθρ. 1, 35, 41). Ρύθμιζε παράλληλα την περίπτωση του υπό των κυμάτων εξωκείλαντος στις ακτές (όχθες)⁵ πλοίου και φορτίου.

Τον όρο «ναυαγιάρεση» χρησιμοποιεί στη συνέχεια ο ν. ΓΨΙΖ/1910 που αντικατέστησε πλήρως το δεύτερο βιβλίο του Εμπορικού Νόμου για το ναυτικό δίκαιο και επέφερε ευρείας εκτάσεως αλλαγές⁶. Δεν αφίσταται του έως τότε υφιστάμενου τρόπου κατανοήσεως του ναυαγίου (άρθρ. 448 ΕμπΝ). Ρύθμισε επίσης θέματα αμοιβής για τη ναυαγιάρεση («σώστρα») (άρθρ. 448-450 ΕμπΝ), ενώ οι απαιτήσεις από ναυαγιάρεση εξοπλίζονται με ναυτικό προνόμιο τρίτης τάξεως (άρθρ. 239 γ ΕμπΝ). Ναυάγιο είναι και το εγκαταλελειμμένο από το πλήρωμα πλοίο, τα συστατικά και παραρτήματά του («λείψανα»), το φορτίο. Δεν υφίσταται ωστόσο κι εδώ νομοθετικός ορισμός ναυαγίου. Οι δύο ρυθμίσεις συνυπήρχαν στο βαθμό που ο ν. ΓΨΙΖ/1910 δεν είχε καταργήσει ως αντιβαίνουσες σ' αυτό διατάξεις του ν. ThB/1856⁷.

Το ίδιο έτος, 1910, υπογράφεται η Σύμβαση Βρυξελλών «περί ενοποίησης κανόνων τινών περί θαλάσσιας αρωγής και ναυαγιαρέσεως». Κυρώνεται με το ν. ΓΩΠΣΤ' (3886/1911). Θαλάσσια αρωγή και ναυαγιάρεση ως υπηρεσίες αντιμετωπίζονται ενιαίως (άρθρ. 1), «άνευ διακρίσεως των υδάτων, ένθα αυτά παρασχέθηκαν». Αν ήθελαν αποφέρει ωφέλιμο αποτέλεσμα, τότε παρείχαν δικαίωμα δίκαιης αμοιβής (άρθρ. 2)⁸. Επίσης, η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών της 10 Απριλίου 1926⁹ στα προνόμια πρώτης τάξεως που προηγούνται της υποθήκης περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για διάσωση και αρωγή, χωρίς να αναφέρεται πάντως σε ναυαγιάρεση. Παρείχε όμως η Σύμβαση τη δυνατότητα στις λιμενικές αρχές εκποίησης ναυαγίου προς ικανοποίηση απαιτήσεων προερχομένων από ανέλκυση ναυαγίου¹⁰.

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ) δεν περιέχει ορισμό περί ναυαγίου, γνωρίζει όμως την έννοια της ναυαγιαρέσεως όπως και της ανεγκύ-

5. Βλ. την ιστορική αναδρομή στον Αντάπαση, Θαλάσσια αρωγή και διάσωση, 1992, σελ. 70. Επίσης, Παπαπολίτη, Επιθαλάσσιος αρωγή και διάσωσης, 1963, σελ. 54 επομ.

6. Βλ. την Αιτιολογική Έκθεση («Δικαιολογητική», όπως αποκαλείται) στο Διγενόπουλο, Εμπορική Νομοθεσία, μέρος δεύτερο (Παράρτημα) 1931, σελ. 3 επομ.

7. Έτσι κατά βάση και Αντάπασης, ό.π., σελ. 84 επομ.

8. Βλ. για τη Σύμβαση του 1910 Ιω. Κοροτζί, Το δίκαιο της επιθαλάσσιας αρωγής κατά τον ΚΙΝΔ και τη Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910, 1988, *passim*. Αντ. Αντάπαση, Θαλάσσια αρωγή και διάσωση Ι, 1982, σελ. 95 επομ.

9. Βλ. την ωραία παρουσίαση του Αντάπαση, Απαιτήσεις απολαύουσαι ναυτικών προνομίων, 1976, σελ. 40 επ.

10. Αντάπασης, ό.π., σελ. 45.

σεως πλοίου¹¹. Για ναυαγίαίρεση γίνεται λόγος στις διατάξεις των άρθρ. 205, 206 για τα ναυτικά προνόμια και του άρθρ. 86 για την προσφορά από τον πλοιοκτήτη ποσού με βάση την αξία του πλοίου προς απαλλαγή του από τις υποχρεώσεις του άρθρ. 84. Επίσης, το δικαίωμα παρακωρήσεως ισχύει και για τις δαπάνες ανελκύσεως (άρθρ. 89 ΚΙΝΔ). Με τις μεταβατικές διατάξεις (άρθρ. 294 ΚΙΝΔ) καταργήθηκε το βιβλίο δεύτερο του Εμπορικού Νόμου, δηλαδή και οι παραπάνω μνημονευθείσες διατάξεις των 239γ, 448, 450.

Σε αντίθεση με τη σύμβαση του 1926 η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1967 που υπεγράφη δεν κυρώθηκε όμως από την Ελλάδα περιέλαβε ρητά στα διεθνή ναυτικά προνόμια και τις απαιτήσεις λόγω ανελκύσεως ναυαγίου¹².

Ακολούθησε η ψήφιση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) (ν.δ. 187/1973). Κατατάσσει συστηματικώς υπό τη λέξη «ναυάγιο» τα βυθισθέντα πλοία, τα συστατικά-παραρτήματα ναυαγήσαντος πλοίου που κατά την τότε ορολογία χαρακτηρίζονται ως «λείψανα πλοίου», το φορτίο αλλά και το εγκαταλελειμμένο πλοίο (άρθρ. 200-201) όπως και το ρυπαίνον ή το παρακωλύον την ελεύθερη ναυσιπλοΐαν (άρθρ. 146). Είναι σαφές στο σημείο αυτό ο προσανατολισμός προς τη ρύθμιση του ν. ΘηΒ/1856. Η εγκατάλειψη νοείται με την τότε έννοια, ως εγκατάλειψη δηλαδή του πλοίου από το πλήρωμα, συμπεριλαμβανομένου του πλοιάρχου. Η ρύθμιση του 1856 αναφερόταν, κατά τη γραμματική διατύπωση τουλάχιστον, και στα ανευρεθέντα, «εν τω μυχώ» της θάλασσας ναυαγημένα πλοία, στα συστατικά-παραρτήματα του πλοίου και στα φορτία. Ο νόμος αναφέρεται σε ανέλκυση και ναυαγίου ή ναυαγήματος και όχι σε ναυαγίαίρεση. Με τη διάταξη του άρθρ. 273 παρ. 2 ΚΔΝΔ καταργείται κάθε άλλη διάταξη που ανάγεται στα ρυθμιζόμενα θέματα ή αντίκειται στις ρυθμίσεις του ΚΔΝΔ, χωρίς περαιτέρω διευκρίνιση. Δεν αποσαφηνίζεται αν εξακολουθούν ισχύουσες οι προβλέψεις του ΘηΒ/1856, ιδίως μετά τη θέση σε ισχύ του ΚΙΝΔ που ρητά κατήργησε το βιβλίο δεύτερο του Εμπορικού Νόμου (άρθρ. 294 ΚΙΝΔ).

Η εικόνα ολοκληρώνεται με το ν. 2881/2001 «*Ανέλκυση ναυαγίων, ασφάλιση πλοίων*». Σε αντίθεση με τις παραπάνω εκτεθείσες ρυθμίσεις προβαίνει σε ρητό ορισμό του ναυαγίου. Κατά τη διάταξη του άρθρ. 1 «*Πλοίο ή πλωτό ναυάγιο αποτελεί ναυάγιο αν παύει να έχει πλευστότητα και παραμένει ολόκληρο ή κατά μέρος υπό την επιφάνεια της θάλασσας*». Ναυάγιο αποτελεί «*και το φορτίο πλοίου....., το τμήμα ή παράρτημα πλοίου που παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας*».

11. Κάπως ασαφές στο σημείο αυτό η διαφορετικά ενδιαφέρουσα μελέτη του Αρβανίτη ΠειρΝ 1980, 161 (172).

12. Αντάπασης, ό.π., σελ. 52 αλλά και σελ. 216.

Με τη διατύπωση αυτή ο νομοθέτης προσανατολίσθηκε προφανώς εν μέρει προς την έννοια του ναυαγίου που είχε υιοθετήσει προηγουμένως και ο για περιορισμένο χρόνο ισχύσας α.ν. 464/1945 «περί ανελκύσεως και διαλύσεως ναυαγίων». Ο α.ν. 464/1945 εμπεριέχει και ορισμό της ναυαγιαρέσεως την οποία προσδιορίζει ως ανέλκυση ή διάλυση ναυαγίου (άρθρ. 1 παρ. 1 στ). Καθίσταται και εδώ σαφές ότι η έννοια προσδιορίζεται με βάση την υπό ρύθμιση θεματική. Εντάσσεται και η διάλυση ναυαγίου στην ναυαγιαρση.

Όπως προκύπτει, ο ν. 2881/2001 δεν εντάσσει στην έννοια του ναυαγίου το εγκαταλελειμμένο από το πλήρωμα πλοίο. Περαιτέρω, η ρύθμιση αναφέρεται σε ναυάγια εντός και εκτός λιμένων (άρθρ. 2 και 4). Δε γίνεται, όπως και στο ΚΔΝΔ, χρήση του όρου ναυαγιαρση, αλλά του όρου ανέλκυση (άρθρ. 2). Παράλληλα καταργείται η διάταξη του άρθρ. 201 ΚΔΝΔ για τα ναυάγια που βρίσκονται στο βυθό των χωρικών υδάτων (άρθρ. 10 παρ. 3). Σε σύγκριση με προηγούμενες ρυθμίσεις η έννοια του ναυαγίου είναι εδώ στενότερη λόγω της μη εντάξεως της πρακτικώς σπουδαίας περιπτώσεως του εγκαταλελειμμένου από το πλήρωμα πλοίου, παραμένει όμως αρκούντως ευρεία αφού περιλαμβάνει παραρτήματα και φορτίο του πλοίου.

3. Από την παραπάνω παρουσίαση της νομοθετικής εξελίξεως που δεν είναι εξαντλητική και κατ' ανάγκη περιορίζεται στην εδώ ενδιαφέρουσα θεματική αφήνονται, με συνεκτίμηση λοιπών πτυχών του θέματος, να αντληθούν οι εξής διαπιστώσεις:

α) Η ναυαγιαρση νομικώς δεν ταυτίζεται με την ανέλκυση ναυαγίου από το βυθό της θάλασσας. Η έννοια του ναυαγίου αποδίδει ρυθμίσεις του θετικού δικαίου, ώστε να μπορεί να περιλαμβάνει το εξωκείλαν πλοίο, το εγκαταλελειμμένο πλοίο, τα τμήματα του πλοίου¹³, το επιπλέον στη θάλασσα φορτίο¹⁴, το ρυπαίνον πλοίο, τη διάλυση ναυαγίου. Αναλόγως διαμορφώνεται το περιεχόμενο της ναυαγιαρέσεως που μπορεί να συνίσταται σε ανέλκυση βυθισθέντος πλοίου, ρυμούλκηση του εγκαταλελειμμένου πλοίου, σε συλλογή και διάσωση πραγμάτων.

β) Η έννοια του ναυαγίου συγκαθορίζεται από την υπό ρύθμιση θεματική. Αυτό είναι εμφανές στην περίπτωση του ν. 2881/2001 αλλά και του ΚΙΝΔ με τις περιορισμένες αναφορές στο ζήτημα της ναυαγιαρέσεως. Ο ν. ΤηΒ/1856 διέκρινε με σαφήνεια ανάμεσα σε ναυάγια στα ελληνικά παράλια και στην ανοικτή θά-

13. Βλ. Αναστασιάδη, Ελληνικόν Εμπορικόν Δίκαιον, τ. δεύτερο (Ναυτικόν Δίκαιον), 1937, σελ. σελ. 410, υποσ. 1^α Παπαπολίτη, ό.π., σελ. 97.

14. Βλ. π.χ. ΕφΑθ 723/1924 Θ ΛΣΤ, 410 και 420/1915 Θ ΚΖ, 420/1915 Θ ΚΖ, 420.

λασσα, σε ναυάγια που βρίσκονταν στο μυχό της θάλασσας και σε τέτοια που το κύμα παρέσυρε στις ακτές¹⁵.

γ) Η ναυαγίαρση αντιμετωπίζεται ως νομικός θεσμός που δημιουργεί δικαιώματα και υποχρεώσεις. Χαρακτηριστική είναι η αιτιολογική έκθεση του ν. ΓΨΙΖ/1910. Σε σχέση με την αναγνώριση ναυτικού προνομίου για τις σχετικές απαιτήσεις χαρακτηρίζει ως παρωχημένες και καταδικασθείσες «τας παλαιάς ιδέας» σύμφωνα με τις οποίες «αι τοιούτου είδους εκδουλεύσεις δεν πρέπει να εξετάζονται υπό άλλην έποψιν παρά μόνον την της γενναιοφροσύνης και φιλανθρωπίας»¹⁶.

δ) Στοιχειοθετούνται αξιώσεις του ναυαγιαρέτη ή ευρέτη που εξοπλίζονται και με ναυτικό προνόμιο. Η πτυχή αυτή φανερώνει την ύπαρξη και ιδιωτικού δικαίου κανόνων στο σχετικό κανονιστικό πλαίσιο όπως και κανόνων του δικαίου της αναγκαστικής εκτελέσεως. Παράλληλα, υπάρχουν πρόνοιες για τα δικαιώματα των κυρίων του ναυαγίου και των προσώπων που έχουν άλλα δικαιώματα επί του πλοίου και του φορτίου¹⁷.

ε) Η εξέλιξη της νομοθεσίας αποδίδει κατά κάποιο τρόπο την αλλαγή της θεωρήσεως των ναυαγίων από την πολιτεία. Αποτελούν στα παλαιότερα νομοθετήματα η προστασία των δικαιωμάτων των κυρίων του ναυαγίου, η ανταμοιβή του ναυαγιαρέτη ή ευρέτη αλλά και η διασφάλιση της ναυσιπλοίας¹⁸ το κυρίαρχο στοιχείο, ήδη προτάσσεται η προστασία του περιβάλλοντος και των θαλασσιών οικοσυστημάτων και η προστασία της ελεύθερης ναυσιπλοίας¹⁹.

στ) Ο όρος «ναυαγίαρση», δεν απαντάται στα δύο τελευταία νομοθετήματα που είναι ο ΚΔΝΔ και ο ν. 2881/2001. Χρησιμοποιείται ο όρος ανέλκυση.

2. Επιθαλάσσια αρωγή και ναυαγιαίρση

Το θετικό δίκαιο γνωρίζει παραδοσιακά τη διάκριση επιθαλάσσιας αρωγής και ναυαγιαρέσεως, ώστε ρυθμίσεις και αναπτύξεις που αναφέρονται στην επιθαλάσσια αρωγή να μην περιλαμβάνουν και την ναυαγιαίρση ως μερική έκφανση αυτής. Διαφορετικό είναι το θέμα αν δύναμει ρητής διατάξεως νόμου επιφυλάσσεται μια εν γένει ή προς ορισμένα σημεία ενιαία αντιμετώπιση ή αν

15. Βλ. ΑΠ 157/1902 Θ ΙΓ, 644. ΕφΑθ 1607/1905 Θ ΙΖ, 297 (παρατίθενται και στο έργο του Διγενόπουλου, ό.π., σελ. 138 -140).

16. Διγενόπουλος, ό.π., σελ. 1 (26-27).

17. Βλ. ΑιτΕκθ. ν. ΓΨΙΖ/1910, ό.π., σελ. 26-27. Αναστασιάδη, ό.π., σελ. 411 υποσ. 2.

18. Lyon/Caen και L. Renault, Σύστημα Εμπορικού Δικαίου, τ. VI, 1901 αριθμ. 1062 («μέγιστος κίνδυνος της ναυτιλίας»).

19. Άρθρ. 2 και 4 ν. 2881/2001. Προσίμιο της Διεθνούς Σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989, όπως κυρώθηκε με το ν. 2391/1996. Βλ. για τη ναυαγιαίρση και τη Διεθνή Σύμβαση του Ναϊρόμπι του 2007 που υιοθετεί μια ευρεία έννοια του ναυαγίου (άρθρ. 1 παρ. 4).

μια τέτοια αντιμετώπιση μπορεί να προκύψει ερμηνευτικά. Ο έβδομος τίτλος του Βιβλίου δευτέρου του Εμπορικού Νόμου έφερε την επικεφαλίδα «Περί των εκ της επιθαλάσσιας αρωγής και ναυαγαιρέσεως απαιτήσεων» και προέβλεψε σχετικώς διαφορετικές ρυθμίσεις (άρθρ. 443-450). Παράδειγμα μιας ενιαίας αντιμετώπισης αποτελούσε η ρύθμιση για την παραχώρηση του πλοίου και του ναύλου από τον πλοιοκτήτη προς απαλλαγή από τις υποχρεώσεις του. Η δυνατότητα αφορούσε και τα έξοδα και τις αποζημιώσεις που οφείλονταν λόγω επιθαλάσσιας αρωγής ή ναυαγαιρέσεως (άρθρ. 278 παρ. 3 ΕμπΝ). Ο ΚΙΝΔ ρυθμίζει ιδιαιτέρως την επιθαλάσσια αρωγή (άρθρ. 245-255), πραγματεύεται όμως σε ορισμένα σημεία για την επιθαλάσσια αρωγή και ναυαγιάρεση (άρθρ. 86 παρ. 3). Γίνεται λόγος για αιτήσεις εξ' επιθαλάσσιου αρωγής ή ναυαγαιρέσεως. Είναι προφανές ότι ο διαζευκτικός σύνδεσμος δεν αναφέρεται εδώ σε διαφορετική απλώς ορολογία, αλλά σε διαφορετικά νομικά μορφώματα.

Η θεωρία εντόπισε τη διαφορά μεταξύ των δύο θεσμών προεχόντως στο στοιχείο ότι με την επιθαλάσσια αρωγή επιδιώκεται η πρόληψη επικείμενης καταστροφής ενώ με την ναυαγιάρεση η ανατροπή ή ο περιορισμός της εκτάσεως των αποτελεσμάτων του δυστυχήματος²⁰. Η ειδική θεωρία συσχέτισε την ναυαγιάρεση με τη διάσωση πλοίου κλπ. από την οριστική απώλεια και την επιθαλάσσια αρωγή με τη διάσωση κινδυνεύσαντος στη θάλασσα πλοίου²¹. Η νομολογία ως επιθαλάσσια αρωγή αντιλαμβάνεται²² την παροχή βοήθειας ή τη διάσωση πλοίου ή άλλου περιουσιακού στοιχείου του πλοίου ή επί του πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο. Δεν έχει σημασία αν ο κίνδυνος είναι άμεσος ή επικείμενος, αρκεί να είναι πολύ ενδεχόμενος και πιθανός και να δικαιολογεί την παροχή βοήθειας²³.

Από τις αναφορές αυτές προκύπτει ως κοινό στοιχείο η ανάγκη ύπαρξης ωφέλιμου αποτελέσματος που είναι η διάσωση του κινδυνεύσαντος ή ναυαγήσαντος πλοίου²⁴.

Η διάκριση, συνδεδεμένη με το εκάστοτε θετικό δίκαιο αλλά και με τη διαπίστωση πραγματικών γεγονότων, δεν είναι πάντα ευχερής. Η διαφορετική αμοιβή αποτελούσε ενίοτε ένα κίνητρο για εμφάνιση της επιθαλάσσιου αρω-

20. Βλ. Αναστασιάδη, ό.π., σελ. 410· Τσάγκαρι, Θ ΞΓ, 129 (137).

21. Έτσι Παπαπολίτης, Επιθαλάσσιος αρωγή και διάσωσης, 1963, σελ. 71 (βλ. και άρθρ. 246 ΚΙΝΔ).

22. Βλ. αντιπροσωπευτικά ΕφΠειρ 906/2009 ΕΝΔ 38, 68 (69), 1172/2005 ΕΝΔ 34, 187.

23. Βλ. ήδη ΠΠειρ (Προεδρική) 439/1921 Θ ΛΒ, 588 (589). ΕφΠειρ 744/1983 ΕΝΔ 12, 13. 73/2008 ΠειρΝ 2009, 190 επομ.

24. Βλ. για το ωφέλιμο αποτέλεσμα ως προϋπόθεση αμοιβής για τη ναυαγιάρεση Αναστασιάδη, ό.π., σελ. 411 σημ. 3. Τσάγκαρι Θ ΞΓ, 129 (137)

γής ως περίπτωση ναυαγιαρέσεως και αντιθέτως²⁵. Είναι παράλληλα ο τρόπος κατανοήσεως των εννοιών που πάντως δεν μπορεί να επιχειρηθεί χωρίς αναφορά στο θετικό δίκαιο²⁶, κάτι το οποίο δε συμβαίνει πάντα. Η περίπτωση του εγκαταλελειμμένου υπό του πληρώματος πλοίου αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Επιπροσθέτως η μη ενιαία ορολογία δεν συμβάλλει στην δημιουργία μιας σαφούς νομικής καταστάσεως. Υπό το καθεστώς του Εμπορικού Νόμου ο όρος «διάσωση» χρησιμοποιόταν από τη θεωρία εναλλακτικά προς την ναυαγιαίρεση²⁷. Είχαν το ίδιο περιεχόμενο. Στον ΚΙΝΔ ο όρος «διάσωση» χρησιμοποιείται σε σχέση με ορισμένες διατάξεις ως μια τρίτη έννοια, συνυπάρχουσα με την επιθαλάσσια αρωγή και την ναυαγιαίρεση (άρθρ. 205, 206), ενώ δεν ισχύει το ίδιο σε σχέση με τη διάταξη του άρθρ. 86 ως προς την οποία μάλιστα η τελλογία θα επέβαλε την ένταξη και της διασώσεως στο κανονιστικό εύρος αυτής²⁸.

Είναι αυτονόητο και συγχρόνως ευτυχής διαπίστωση ότι η επιθαλάσσια αρωγή γνωρίζει μεγαλύτερη πρακτική σημασία σε σχέση με την ναυαγιαίρεση. Αντιμετωπίζεται εκτενέστερα από το νομοθέτη, αποτέλεσε το βασικό ή το αποκλειστικό περιεχόμενο των Διεθνών Συμβάσεων του 1910 και του 1989. Διαμορφώθηκε σχετικώς πυκνή νομολογία ενώ συγκέντρωσε το ενδιαφέρον της θεωρίας²⁹.

II. Η ναυαγιαίρεση στον ΚΙΝΔ

1. Όπως τονίσθηκε εισαγωγικώς (I2), η ναυαγιαίρεση εισήχθη στον ΚΙΝΔ μέσω μεμονωμένων ρυθμίσεων και όχι μέσω μιας γενικότερης ρυθμίσεως του θεσμού, όπως απαντούσε στο ν. ThB/1853 ή έστω στο ν. ΓΨΙΖ/1910 Οι απαιτήσεις για έξοδα και αμοιβές λόγω ναυαγιαρέσεως είναι προνομιούχες επί του πλοίου και του ναύλου. Συνοδεύονται από ναυτικό προνόμιο γ' τάξεως (άρθρ. 205). Ως προς αυτές διασπάται ο κανόνας της συμμετρου ικανοποιήσεως σε περίπτωση υπάρξεως περισσοτέρων. Οι μεταγενέστερες απαιτήσεις προηγούνται των προγενεστέρων (άρθρ. 206).

25. Βλ. ήδη για την πτυχή αυτή της διακρίσεως Αναστασιάδη, ό.π., σελ. 410.

26. Βλ. π.χ. Κοροτζή, ό.π., σελ. 32-34 για την έννοια της ναυαγιαρέσεως στο ν. ThB/1856 και στα ηπειρωτικά δίκαια, όπως αποδίδεται εκεί το περιεχόμενο τους ή για το περιεχόμενο και τη συνύπαρξη του ν. ThB/1856 με το ν. ΓΨΙΖ/1910 και τη Διεθνή Σύμβαση του 1910. Ο ν. ThB είχε ένα ευρύτερο περιεχόμενο σε σχέση με αυτό της Διεθνούς Συμβάσεως ενώ συνυπήρχε λόγω επί μέρους διαφορετικών προβλέψεων με τις ρυθμίσεις του Εμπορικού Νόμου και της Διεθνούς Συμβάσεως (βλ. και Εφαθ 723/1924 Θ ΛΣΤ', 410-411).

27. Βλ. Αναστασιάδη, ό.π., σελ. 410. Κοροτζή ό.π., σελ 32 παρ. 30 («ναυαγιαίρεση ή διάσωση»).

28. Βλ. τη σχετική ερμηνευτική προσπάθεια του Παπαπολίτη, ό.π., σελ. 54 επομ., 71.

29. Βλ. ενδεικτικά Αντάπαση, ό.π. Κοροτζή, ό.π., Τσάγκαρι Θ ΞΓ, 129 επομ. ·Λ. Αθανασίου, Τμητικός Τόμος Αντ.Αντάπαση, 2013, 1 επομ.

Επίσης, οι υποχρεώσεις από ναυαγιάρεση εμπίπτουν στον κύκλο των υποχρεώσεων από τις οποίες ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαλλαγεί με την παραχώρηση του πλοίου και του ναύλου (άρθρ. 85). Αυτό συνάγεται από την προϊστορία της διατάξεως (άρθρ. 278 παρ. 3 ΕμπΝ) αλλά και τη συνδυασμένη ανάγνωση των διατάξεων των άρθρ. 85 και 86 ΚΙΝΔ που επιβάλλει το εξ' αντιδιαστολής επιχείρημα³⁰. Κατά τη διάταξη του άρθρου 86 η ευχέρεια απαλλαγής από τις υποχρεώσεις λόγω ναυαγιαρέσεως δεν υφίσταται για την εναλλακτική δυνατότητα της προσφοράς ορισμένου ποσού που αντιστοιχεί στην αξία του πλοίου κατά την αρχή του πλού. Συναφής είναι και η διάταξη του άρθρ. 89 που προβλέπει ρητά κατά το παράδειγμα του Εμπορικού Νόμου (άρθρ. 284) την κάλυψη από την παραχώρηση του πλοίου και του ναύλου των υποχρεώσεων για την ανέλκυση του πλοίου τις οποίες περιορίζει στις δαπάνες. Ο νομοθέτης εκκινεί ενδεχόμενα από την παραδοχή ότι η ανέλκυση θα γίνει με πρωτοβουλία και δαπάνες της λιμενικής αρχής και δεν θα οφείλεται αμοιβή³¹. Για την ταυτότητα του νομικού λόγου η ίδια λύση επιβάλλεται για την τυχόν προβλεπόμενη αμοιβή για την ανέλκυση³². Ακόμη, κατά την αιτιολογική έκθεση του ΚΙΝΔ στην εξουσία συντηρήσεως και διαφυλάξεως του παραχωρούμενου πλοίου με την οποία περιβάλλεται ο εκκαθαριστής κατά το άρθρο 94 αναμφιβόλως εμπίπτει και η ανέλκυση του πλοίου³³. Η ανέλκυση αποτελεί περίπτωση ναυαγιαρέσεως.

Προκύπτει επομένως ότι η ναυαγιάρεση δεν είναι άγνωστη ως θεσμός στον ΚΙΝΔ. Προβλέπεται στις βασικές ενότητες για τα ναυτικά προνόμια και την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Ανευρίσκεται επίσης η ανέλκυση του ναυαγίου που αποτελεί υποπερίπτωση της ναυαγιαρέσεως, την οποία τμήμα της θεωρίας προφανώς υπό την επήρεια της συνήθους εννοίας της λέξεως αποδίδει ως κατά κυριολεξία ναυαγιάρεση³⁴.

2. Η ισχύουσα ρύθμιση του ΚΙΝΔ για τη ναυαγιάρεση και ειδικά σε σχέση με το ναυτικό προνόμιο εν μέρει κινήθηκε στη νομοτεχνική του Εμπορικού Νόμου. Ειδικότερα, ο Εμπορικός Νόμος στην αρχική εκδοχή του καίτοι προέβλεπε ένα πλήθος ναυτικών προνομίων (άρθρ. 191) δεν γνώριζε ναυτικό προνόμιο για τη ναυαγιάρεση. Είχε ένα διαφορετικό περιεχόμενο το προνόμιο για τα ναυαγικά που αφορούσε την πλοηγία. Η θεωρία δεχόταν ότι η κατάταξη των προ-

30. Βλ. Κ. Ρόκα, *Ναυτικόν Δίκαιον*, 1971, σελ. 176.

31. Βλ. για μια παρεμφερή περίπτωση Αντάπαση, *Απαιτήσεις απολαύουσαι ναυτικών προνομίων*, 1976, σελ. 212 και ιδίως υποσ. 20.

32. Βλ. για το θέμα Ν. Κωνσταντινίδη, *ΠειρΝ* 1998, 259 (269 επομ.).

33. Βλ. την ΕισΕκθ όπως παρατίθεται στον Αντάπαση, *Κώδις Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου*, 1999, σελ. 228.

34. Αντάπασης, *ό.π.*, σελ. 213. Επίσης Παπαπολίτης, *ό.π.*, σελ. 67-68 («διάσωση πραγματικών ναυαγίων»).

νομίων γινόνταν με βάση το άρθρ. 26 ν. ThB/1856³⁵. Σύμφωνα μ' αυτό κατατάσσονταν 1) τα έξοδα του πλειστηριασμού, 2) τα έξοδα της διασώσεως, της ναυαγαιρέσεως και της διαφυλάξεως των ναυαγίων και η αμοιβή. Έπονταν τα λοιπά προνομιά κατά τον Εμπορικό Νόμο. Διαφορετική κατά τη διατύπωση και το περιεχόμενο ήταν η ρύθμιση για την ανακάλυψη και διάσωση ναυαγμένου ή εγκαταλελειμμένου από το πλήρωμα πλοίου (άρθρ. 35-40).

Ο ν. ΓΨΙΖ/1910 προέβη προς ενίσχυση της ευρύτερας ναυτικής πίστωσης σε «στενότερον περιορισμόν» των τότε υπαρχόντων προνομίων. Τα περιόρισε στα τέσσερα με ένταξη σ' αυτά ως νέου προνομίου των εξόδων και αμοιβών ναυαγαιρέσεως και επιθαλάσσιας αρωγής. Κατά την χαρακτηριστική αιτιολογία το προνόμιο αυτό στηρίζεται επί της γενικής αρχής της συντηρήσεως και δεν ανησυχεί τον ενυπόθηκο δανειστή γιατί εξυπηρετεί το συμφέρον του³⁶. Η καθιέρωσή του αποτέλεσε συγχρόνως το λόγο για την κατάργηση του προνομίου του ναυτικού δανείου της ανάγκης που συνομολογείτο κατά το διάπλου³⁷. Με τη θέση σε ισχύ του ν. ΓΨΙΖ έπαυσε ισχύουσα ως αντίθετη σε σχέση με τα ναυτικά προνόμια η σχετική ρύθμιση του ν. ThB/1856 (άρθρ. 3 ν. ΓΨΙΖ).

Προκύπτει επομένως, ότι ο ν. ΓΨΙΖ δεν ενέταξε συστηματικώς τη ρύθμιση για το προνόμιο της ναυαγαιρέσεως στο ν. ThB/1853 ή δεν απέστη της ρυθμίσεως του θέματος με την αιτιολογία ότι δεν αφορά το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο. Περαιτέρω, προκύπτει ότι ο ΚΙΝΔ δεν τροποποίησε κατά βάση το καθεστώς των ναυτικών προνομίων σε σχέση με το καθεστώς του ν. ΓΨΙΖ³⁸.

3. Το ζήτημα με τη ναυαγίαίρεση κατά τον ΚΙΝΔ περιπλέκεται από το γεγονός ότι κατά την εισηγητική έκθεση εξαγγέλλεται κατάργηση της διακρίσεως επιθαλασσίου αρωγής και ναυαγαιρέσεως. Με επίκληση της Διεθνούς Συνθήκης των Βρυξελλών του 1910 υπογραμμίζεται ότι η ναυαγίαίρεση αφορούσε πλοίο εγκαταλελειμμένο υπό του πληρώματος και η θαλάσσια αρωγή προϋπέθετε βοήθεια που παρέχεται σε κινδυνεύον πλοίο. Όπως τονίζεται, η διάκριση καταργείται από τη Συνθήκη και το Σχέδιο ακολουθούν αυτή αγνοεί ομοίως τη διάκριση. Είναι αδιάφορο αν οι σχετικές υπηρεσίες παρασχέθηκαν στην ανοικτή θάλασσα ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Για το λόγο αυτό τροποποιήθηκε και η επικεφαλίδα του δέκατου τρίτου τίτλου του ΚΙΝΔ με τη διαγραφή των λέξεων «και ναυαγαιρέσεως» και διαμορφώθηκε στη σήμερα απαντώσα διατύπωση «Περί των εκ της επιθαλασσίου αρωγής απαιτήσεων». Η εισηγητική έκθεση των αρμοδίων υπουργών προβάλλει το σημείο ότι το Σχέδιο σε αντίθεση με το

35. Βλ. Δυοβουλιώτη, Ελληνικοί Κώδικες, Εμπορικός Νόμος, 1901, υπό το άρθρο 191.

36. ΑιτΕκθ ν. ΓΨΙΖ/1910, ό.π., σελ. 1 (5).

37. ΑιτΕκθ ν. ΓΨΙΖ/1910, ό.π., σελ. 1 (5 επομ.).

38. Βλ. Τσιριντάνη, ΕΕμπΔ 1961, 1 (12).

ΓΨΙΖ δεν πραγματεύεται πλέον περί ναυαγαιρέσεως αλλά μόνον «περί της βοήθειας της παρεχόμενης εις κινδυνεύον, εν θαλάσση πλοίων»³⁹.

4. Η αναντιστοιχία νόμου που γνωρίζει κατά τα εκτεθέντα (II 1) την ναυαγιάρεση και της αιτιολογικής εκθέσεως που κηρύσσει καταργημένη τη διάκριση επιθαλάσσιας αρωγής και ναυαγαιρέσεως (II 3) έθεσε το ερμηνευτικό θέμα αν υφίσταται πεδίο εφαρμογής της ναυαγαιρέσεως στον ΚΙΝΔ⁴⁰. Κατά τη βαρύνουσα άποψη του Καθηγητή Αντώνη Αντάπαση με το ναυτικό προνόμιο του άρθρ. 205 δεν καλύπτεται παρά το γράμμα του νόμου η απαίτηση για την ανεύρεση και διάσωση πραγματικών ναυαγίων ή λειψάνων πλοίου⁴¹. Η θέση αυτή αιτιολογείται με την αναδρομή στην αιτιολογική έκθεση που αναφέρεται μεταξύ άλλων στη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910, με το επιχείρημα της παράλληλης εκπόνησης σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που ρύθμιζε τέτοια θέματα, με δικαιosuγκριτικές παρατηρήσεις. Όπως τονίζεται, ο νομοθέτης του ΚΙΝΔ δεν είχε λόγο να καθιερώσει ναυτικό προνόμιο για την εξασφάλιση του ευρέτη αφού σχετική ρύθμιση εμπεριείχε η τότε μη εισέτι καταργηθείσα ρύθμιση του άρθρ. 26 ThB/1856. Μετά τη θέση σε ισχύ του ΚΑΝΔ και την κατάργηση του ν. ThB/1856 προνόμιο προβλέπεται από τις εκεί απανώσες διατάξεις. Για την ιδιωτική ναυαγιάρεση δεν διαπιστώνεται ανάγκη προστασίας και προνόμιο μπορεί να παράσχει μόνο η διάταξη του άρθρ. 976 αριθ. 1 ΚΠολΔ. Προβάλλεται τέλος και το ερμηνευτικό επιχείρημα ότι ναυτικό προνόμιο δε μπορεί να γεννηθεί το πρώτον επί πράγματος, το οποίο έπαυσε να έχει τη νομική ιδιότητα του πλοίου.

Η θέση αυτή ανευρίσκεται και σε άλλους συγγραφείς. Η ναυαγιάρεση δεν αναφέρεται λ.χ. ούτε ως λέξη στο σχετικό τόπο της κατ' άρθρο ερμηνείας του Τσάγκαρι⁴².

5. Δεν καταλείπεται αμφιβολία ότι υφίσταται μία διάσταση ανάμεσα στο σαφές γράμμα του νόμου και στη βούληση του νομοθέτη⁴³. Το ζήτημα είναι αν αρκεί η αντίφαση αυτή προκειμένου να γίνει δεκτή η συνέπεια της καταργήσεως διατάξεως του νόμου. Θα πρόκειται για μια θέση που θα θέσει εκτός ΚΙΝΔ

39. Βλ. την αιτιολογική έκθεση, τη συμπληρωματική έκθεση της Συντακτικής Επιτροπής και την εισηγητική έκθεση των αρμοδίων υπουργών, όπως δημοσιεύονται στον Αντάπαση, ΚΙΝΔ, ό.π., σελ. 797-800.

40. Βλ. Κ. Ρόκα, ό.π., που εντοπίζει την αναντιστοιχία, σελ. 132 και 176.

41. Αντ. Αντάπαση, ό.π., σελ. 212-216.

42. Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, 1958, άρθρ. 205 σελ. 370. Βλ. και Τσιριντάνη ΕΕμπΔ 1961, 1 (13). Σε νεώτερα επίσης εγχειρίδια του ναυτικού δικαίου ο θεσμός της ναυαγαιρέσεως δεν τυγχάνει επεξεργασίας. Βλ. Ι. Ρόκα/Γ. Θεοχαρίδη, Ναυτικό Δίκαιο, γ' έκδοση 2015.

43. Βλ. και Κ. Ρόκα, ΕΕμπΔ 1968, 1 (4) που διαπιστώνει έλλειψη συντονισμού των διατάξεων του ΚΙΝΔ.

την ναυαγιαίρεση και θα καταργήσει πλείονες διατάξεις, όπως είναι αυτές των άρθρ. 86, 205, 206, 89 και, ερμηνευτικώς, του άρθρ. 94. Για την αντιμετώπιση των ουσιαστικών θεμάτων στα οποία αφορούν θα πρέπει να αναζητηθεί λύση εκτός ΚΙΝΔ.

5.1. Προσήκει η αρνητική απάντηση. Κατ' αρχάς δεν πρέπει να υπερεκτιμάται στο σημείο αυτό η επιχειρηματολογία με την αιτιολογική έκθεση. Σε σχέση με τα ναυτικά προνόμια είναι ενδεικτικό ότι δεν απαντάται μια έστω αναφορά στο εδώ ενδιαφέρον προνόμιο της γ' τάξεως⁴⁴. Περαιτέρω δεν αιτιολογείται η ένταξη για πρώτη φορά στο εύρος του προνομίου και των απαιτήσεων από διάσωση. Θα ανέμενε κανείς μια αιτιολογία για το ζήτημα αυτό που θα βοηθούσε να καταστεί κατανοητή και η διαφορά των τριών όρων «επιθαλάσσια αρωγή, διάσωση, ναυαγιαίρεση»⁴⁵ που απαντάται το πρώτον. Η ανάγκη διευκρίνισης πηγάζει ήδη από το γεγονός ότι κατά το προγενέστερο δίκαιο οι έννοιες «ναυαγιαίρεση» και «διάσωση» χρησιμοποιούνταν όπως αναφέρθηκε ταυτοσήμως και εναλλακτικώς. Ο προβληματισμός⁴⁶ επιτείνεται από το γεγονός ότι η διάσωση δεν περιλαμβάνεται στη διάταξη του άρθρ. 86, ώστε με βάση το γράμμα του νόμου οι σχετικές αξιώσεις να εντάσσονται στην προσφορά του άρθρ. 86. Όμως είναι σαφές με βάση και την προϊστορία (άρθρ. 278 παρ. 3 ΕμπΝ) ότι η ρύθμιση μόνο ενιαία μπορεί να είναι. Επίσης η επικεφαλίδα του δέκατου τρίτου τίτλου ενώ άλλαξε με απόλειψη της λέξεως «ναυαγιαίρεση» δεν εμπλουτίστηκε με τη λέξη «διάσωση». Ακόμη, η εισηγητική έκθεση αντιλαμβάνεται ως ναυαγιαίρεση μόνο την περίπτωση του εγκαταλελειμμένου υπό του πληρώματος πλοίου και με βάση τη διαπίστωση αυτή και την εμπνεόμενη από την αγγλοσαξωνική πρακτική Διεθνή Συνθήκη του 1910 καταλήγει στη θέση για την κατάργηση της διακρίσεως μεταξύ επιθαλάσσιας αρωγής και ναυαγιαιρέσεως⁴⁷. Όμως, η ναυαγιαίρεση με βάση την ιστορική κατανόηση της εννοίας, όπως διαμορφώθηκε με τους ν. ThB /1856 και ΓΨΙΖ/1910, δεν ταυτίζεται κατά τα ανωτέρω εκτεθέντα με το εγκαταλελειμμένο πλοίο, ενώ η παρατεθείσα αιτιολογία για εξίσωση επιθαλάσσιας αρωγής και ναυαγιαιρέσεως καθιστά συγχρόνως κενή περιεχομένου την εισαχθείσα τρίτη έννοια της διασώσεως⁴⁸ στο βαθμό που ήθελε γίνει δεκτό ότι η διάσωση αναφέρεται στην περίπτωση του εγκαταλελειμμένου πλοίου. Περαιτέρω, η Διεθνής Συνθήκη των

44. Βλ. το κείμενο στον Αντάπαση, ΚΙΝΔ, ό.π., σελ. 724.

45. Βλ. την ερμηνευτική προσπάθεια του Παπαπολίτη, ό.π., σελ. 54 επομ. 71. Βλ. επίσης Χαρλαύτη, ΕΕΜπΔ 25, 161 (164).

46. Βλ. για το θέμα εν γένει Αντάπαση ΔΕΕ 1996, 220 επομ. Επίσης Λιακόπουλο, ΔΕΕ 1997, 651 επομ. Ν. Κωνσταντινίδη, ΠειρΝ, 1998, 259 (269 επομ.).

47. Βλ. το κείμενο στον Αντάπαση, ό.π., σελ. 797.

48. Είναι χαρακτηριστικό ότι η θεωρία εντάσσει την περίπτωση του εγκαταλελειμμένου πλοίου στη διάσωση και όχι στην επιθαλάσσια αρωγή (βλ. Παπαπολίτη, ό.π., σελ. 71. Αντάπαση, ό.π., σελ. 212).



ISBN 978-960-622-335-8



16165