

Λία Ι. Αθανασίου  
Αν. Καθηγήτρια Νομικής Σχολής Αθηνών

# Η ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΠΤΩΧΕΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Σύγκρουση κανόνων ναυτικού δικαίου  
και δικαίου της αφερεγγυότητας





# **Η ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΠΤΩΧΕΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ**

Σύγκρουση κανόνων ναυτικού δικαίου  
και δικαίου της αφερεγγυότητας

Η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης  
Λία Ι. Αθανασίου

ISBN 978-960-562-395-1

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 φωτοανατύπωσή 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, ουδενμία δε ευθύνη φέρουν για τυχόν ζημία τρίτου λόγω ενέργειας ή παράλειψης που βασίστηκε εν όλω ή εν μέρει στο περιεχόμενο του παρόντος έργου.

Art Director: Γιάννης Μαμαλούκος  
Υπεύθυνος Παραγωγής: Ανδρέας Μενούνος  
Φωτοστοιχειοθεσία: Χρυσούλα Ζια  
Παραγωγή: NB Production AM060415M23



ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Μαυρομικάλη 23, 106 80 Αθήνα

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

<http://www.nb.org> • e-mail: [info@nb.org](mailto:info@nb.org)

Αθήνα: Μαυρομικάλη 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



member of Europe's 500  
dynamic entrepreneurs



Committed to excellence

© 2015, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ

1

Λία Ι. Αθανασίου

Αν. Καθηγήτρια Νομικής Σχολής Αθηνών

# Η ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΠΤΩΧΕΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Σύγκριση κανόνων ναυτικού δικαίου  
και δικαίου της αφερεγγυότητας



ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Maritime Cross-border Insolvency

L. I. Athanassiou

ISBN 978-960-562-395-1

**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](mailto:info@nb.org)



member of Europe's 500  
dynamic entrepreneurs



© 2015, NOMIKI BIBLIOTHIKI S.A.

*Στον Ιάσωνα Π.,  
ότι είναι καθημερινά  
η πρώτη και ομορφότερή μου σκέψη*





## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η διασυνοριακή διαδικασία αφερεγγυότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης έχει έρθει, τα τελευταία χρόνια, στο προσκήνιο του διεθνούς νομικού προβληματισμού, εγείροντας μία σειρά από καινοφανή νομικά ζητήματα και εμπλουτίζοντας με σύγχρονες θεματικές ενότητες την παραδοσιακή ύλη του ναυτικού δικαίου. Κατά την επεξεργασία και συγγραφή του θέματος αυτού, το κενό της απουσίας του αείμνηστου *Καθηγητή Α. Αντάπαση* ήταν παραπάνω από αισθητό. Η ασυγχώρητα πρόωρη αποδημία του μού στέρησε το γόνιμο διάλογο και την πολύτιμη ενθάρρυνση. Εναποθέτω νοερά στα χέρια του το πρώτο αντίτυπο, αναζητώ τις παρατηρήσεις του και τον ευχαριστώ ειλικρινά για τα διδάγματα ευθύτητας, επιστημονικής ποιότητας και ακαδημαϊκού ήθους.

Η έρευνα για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης διενεργήθηκε κατά μεγάλο μέρος στο *Institute of Advanced Legal Studies* (IALS) του Πανεπιστημίου του Λονδίνου, όπου έγινα δεκτή το Μάιο του 2012, ως *Visiting Scholar*, κατόπιν εκπαιδευτικής άδειας που μου χορήγησε η Νομική Σχολή Αθηνών. Για την ευγένεια της υποδοχής και τη διευκόλυνση της ερευνητικής προσπάθειας, εκφράζω τις ευχαριστίες μου στη διεύθυνση και το προσωπικό του Ινστιτούτου.

Το ενήλικο οικογενειακό μου περιβάλλον (στο οποίο εντάσσεται και το άμεσο επαγγελματικό) υφίσταται πλέον καρτερικά τη δοκιμασία της συγγραφής ως αναπόφευκτη συνέπεια επιλογών ζωής. *Ειδικά όμως ο Ιάσων, που διεκδικεί με σθένος περισσότερο και πιο ξεκούραστο χρόνο, θα ήθελα να θυμάται ότι όλη αυτή η μελέτη εκπονήθηκε τελικώς για να συνοδέψει την (μόνη αληθινά σημαντική) σελίδα της αφιέρωσης.*

Η μελέτη ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2015 και είναι συνεπώς ενημερωμένη μέχρι το χρονικό αυτό σημείο. Τυχόν λάθη και παραλείψεις βαρύνουν αποκλειστικώς τη γράφουσα.

Αθήνα, 27.12.2012 - 27.1.2015

Λ.Ι.Α



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	IX
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ .....	XXI

### ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

<b>A. Η όψιμη ανάδειξη του θέματος.....</b>	<b>1</b>
<b>α. Οι εσφαλμένες παραδοχές.....</b>	<b>1</b>
<b>β. Η διάψευση και τα νέα δεδομένα.....</b>	<b>1</b>
<i>β.1. Η σχετικοποίηση των παραδοχών από την πλευρά της ναυτιλιακής οργάνωσης.....</i>	<i>2</i>
<i>β.2. Η αξιοποίηση της «κοινής αβαρίας» στην πτωχευτική διαδικασία.....</i>	<i>4</i>
<i>β.3. Η έμφαση στη διάσωση της επιχείρησης του οφειλέτη.....</i>	<i>7</i>
<i>ι. Στις - εκτός μελέτης - προπτωχευτικές διαδικασίες.....</i>	<i>7</i>
<i>ii. Στις - εντός μελέτης- πτωχευτικές διαδικασίες.....</i>	<i>8</i>
<b>B. Αντικείμενο, μεθοδολογία και διάρθρωση .....</b>	<b>11</b>
<b>α. Αντικείμενο .....</b>	<b>11</b>
<b>β. Μεθοδολογία.....</b>	<b>12</b>
<b>γ. Διάρθρωση της ύλης.....</b>	<b>14</b>

### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

#### ΣΥΣΤΗΜΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

#### I. Μηχανισμός αφερεγγυότητας και λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης: Χρηματοοικονομική προσέγγιση

<b>§ 1. Η εξάρτηση της ναυτιλίας από τον τραπεζικό δανεισμό.....</b>	<b>19</b>
<b>A. Εξέλιξη των πρακτικών τραπεζικού δανεισμού.....</b>	<b>19</b>
<b>α. Χαρακτηριστικά .....</b>	<b>19</b>
<i>α.1. Μακροσκοπικά χαρακτηριστικά της προσφεύγουσας σε δανεισμό Βιομηχανίας.....</i>	<i>19</i>
<i>ι. Ένταση κεφαλαίου .....</i>	<i>19</i>
<i>ii. Οικονομική Κυκλικότητα.....</i>	<i>21</i>
<i>α.2. Μικροσκοπικά χαρακτηριστικά της δανειζόμενης επιχείρησης .....</i>	<i>23</i>
<i>α.3. Χαρακτηριστικά του δανειστή: ιδίως το κοινοπρακτικό δάνειο .....</i>	<i>25</i>
<i>α.4. Χαρακτηριστικά της δανειακής σχέσης .....</i>	<i>28</i>

<b>B. Το πλοίο ως κύριο μέσο πίστης για τη χρηματοδότηση</b> .....	30
<i>B.1. Ο πυρήνας των εμπράγματων εξασφαλίσεων επί του πλοίου</i> .....	31
<i>i. Εξασφάλιση με βάση την υποθήκη</i> .....	31
(1) Λειτουργία .....	31
(2) Αδυναμίες .....	34
<i>ii. Εξασφάλιση με βάση το δικαίωμα κυριότητας</i> .....	35
(1) Ο εξασφαλιστικός χαρακτήρας της κυριότητας στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση .....	35
(2) Η πιστωτική μεταβίβαση κυριότητας .....	37
2.1. Η ρύθμιση του ΚΙΝΔ .....	37
2.2. Lease-back .....	38
(3) Χρηματοδοτική μίσθωση με παραχώρηση πλοίου γυμνού .....	39
3.1. Η νομική θέση των μερών σε σχέση με το πλοίο .....	39
3.2. Η επιφύλαξη του ελληνικού δικαίου .....	42
<i>B.2. Οι δορυφορούσες εξασφαλίσεις</i> .....	43
<i>i. Λοιπές εμπράγματα εξασφαλίσεις</i> .....	43
<i>ii. Ενοχικές εξασφαλίσεις</i> .....	44
<b>B. Περιορισμένη προσφυγή σε άλλες μορφές χρηματοδότησης</b> .....	47
<b>α. Προσφυγή σε οργανωμένη αγορά</b> .....	47
<i>a.1. Συγκρατημένη έφεση προς τις διεθνείς κεφαλαιαγορές</i> .....	47
<i>a.2. Η αποχή της ναυτιλίας από την ελληνική κεφαλαιαγορά</i> .....	49
<b>B. Μείωση οικονομικού κινδύνου μέσω παράγωγων ναυτιλιακών προϊόντων</b> .....	51
<i>B.1. Η οικονομική σημασία των ναυτιλιακών παραγώγων</i> .....	51
<i>B.2. Ναυτιλιακές προθεσμιακές συμβάσεις</i> .....	53
<i>B.3. Ναυτιλιακές συμβάσεις προαίρεσης</i> .....	55
<b>§ 2. Η σχέση χρηματοδότησης και ναυτιλιακής αφερεγγυότητας</b> .....	56
<b>A. Η χρηματοδότηση ως αιτία πρόκλησης αφερεγγυότητας</b> .....	56
α. Η στρέβλωση στη χρηματοδότηση νέας χωρητικότητας .....	56
β. Η στρέβλωση στους όρους τραπεζικού δανεισμού .....	59
<b>B. Ο πτωχευτικός μηχανισμός στην υπηρεσία της χρηματοδότησης</b> .....	64
α. Στην υπηρεσία της χρηματοδότησης γενικά .....	64
β. Ειδικότερα στην υπηρεσία της ναυτιλιακής χρηματοδότησης .....	67
<i>B.1. Μηχανισμοί πρόληψης</i> .....	67
<i>i. Κριτήρια πιστοληπτικής αξιολόγησης</i> .....	68
<i>ii. Ρήτρες ελέγχου φερεγγυότητας ή «αρνητικές εγγυήσεις»</i> .....	70
<i>B.2. Πρόσβαση στη χρηματοδότηση</i> .....	73
<i>i. Αυστηροποίηση όρων δανεισμού και τιτλοποιήσεις</i> .....	73
<i>ii. Η ιδιωτική τοποθέτηση ως εναλλακτικός τρόπος χρηματοδότησης</i> .....	74
<i>iii. Εκχώρηση ναυτιλιακών δανείων</i> .....	77

## II. Δίκαιο αφερεγγυότητας και ρύθμιση της ναυτιλιακής επιχείρησης: Νομική τριβή

<b>§ 1. Η όψιμη διεθνικότητα του πτωχευτικού δικαίου ως αφορμή νομικής τριβής</b> .....	79
<b>A. «Εδαφικότητα» vs. «Καθολικότητα»</b> .....	79
α. Η θεωρία της εδαφικότητας και της πολλαπλότητας.....	80
β. Η θεωρία της καθολικότητας και της ενότητας.....	82
γ. Η σχετικοποιημένη καθολικότητα ως νομοθετική επιλογή.....	84
<b>B. Πρότυπος νόμος UNCITRAL για τη διασυνοριακή αφερεγγυότητα (N. 3858/2010)</b> .....	85
α. Δομικά χαρακτηριστικά.....	85
β. Δικαίωμα πρόσβασης.....	87
β.1. Του αλλοδαπού συνδίκου.....	87
β.2. Των αλλοδαπών δανειστών.....	90
γ. Αναγνώριση αλλοδαπών διαδικασιών.....	91
γ.1. Προϋποθέσεις αναγνώρισης.....	92
i. Το δίπολο «κύριας» και «μη κύριας» διαδικασίας.....	92
ii. Η επιφύλαξη της δημόσιας τάξης.....	95
γ.2. Συνέπειες αναγνώρισης.....	95
i. Δυνητική προσωρινή προστασία πριν την αναγνώριση.....	96
ii. Αυτόματες συνέπειες αναγνώρισης κύριας διαδικασίας.....	97
iii. Δυνητικές συνέπειες αναγνώρισης.....	98
iv. Ασφαλιστικές δικλείδες προστασίας.....	100
δ. Συντονισμός διαδικασιών.....	101
δ.1. Συνεργασία ημεδαπών και αλλοδαπών οργάνων.....	101
δ.2. Συντονισμός αποτελεσμάτων συντρεχουσών διαδικασιών.....	102
ε. Το αμερικανικό παράδειγμα ενσωμάτωσης: US Chapter 15.....	105
<b>Γ. Κανονισμός 1346/2000 για τις ενωσιακές διαδικασίες αφερεγγυότητας</b> .....	108
α. Βασικές διαφορές διεθνούς και ενωσιακής πτώχευσης.....	109
α.1. Ως προς το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής.....	109
α.2. Ως προς τη ρυθμιστική διείσδυση.....	111
β. Βάσεις άμεσης διεθνούς δικαιοδοσίας: Αυτόνομα ενωσιακά κριτήρια.....	112
γ. Συνέπειες.....	115
γ.1. Άνευ ετέρου αναγνώριση.....	115
i. Η εξαγωγή των συνεπειών της κύριας διαδικασίας.....	115
ii. Διάσπαση της καθολικότητας μέσω τοπικών διαδικασιών.....	117
iii. Συντονισμός.....	119
γ.2. Ενιαίος κανόνας σύγκρουσης.....	120

<b>§ 2. Συστημικές αποκλίσεις και προσπάθειες συντονισμού .....</b>	<b>121</b>
<b>A. Η ιεράρχηση των πηγών δικαίου ως ανεπαρκές εργαλείο επίλυσης της σύγκρουσης .....</b>	<b>122</b>
<b>a. Διεθνής προσανατολισμός διαφοροποιημένης ωρίμανσης.....</b>	<b>122</b>
a.1. Ο μεταβατικός χαρακτήρας του διεθνούς πτωχευτικού δικαίου.....	122
a.2. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του διεθνώς ομοιόμορφου ναυτικού δικαίου .....	125
i. Ουσιαστική ενοποίηση και ρυθμιστική στεγανότητα .....	125
ii. Υψηλός βαθμός ωρίμανσης .....	128
iii. Η εν δυνάμει εμπλοκή πλειόνων καθεστώτων.....	130
<b>B. Συνύπαρξη ενωσιακού πτωχευτικού δικαίου και διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων .....</b>	<b>131</b>
B.1. Η αρχή της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου.....	131
B.2. Η ρυθμιστική στεγανότητα των ναυτιλιακών συμβάσεων στη νομολογία του ΔΕΕ .....	137
<b>B. Το αίτημα άμβλυνσης των ουσιαστικών αποκλίσεων: Κατευθυντήριες γραμμές .....</b>	<b>141</b>
<b>a. Ναυτική απαίτηση vs. Πτωχευτική απαίτηση .....</b>	<b>141</b>
a.1. Η δυσχερής οριοθέτηση της ναυτικής απαίτησης .....	142
i. Ελάχιστα κοινά χαρακτηριστικά.....	142
ii. Η πολυμορφία των ναυτικών απαιτήσεων .....	145
iii. Πρώτη κατευθυντήρια γραμμή .....	147
a.2. Η ουσιαστική θωράκιση ναυτικών απαιτήσεων.....	148
i. Η δομή της ναυτικής πίστης.....	148
ii. Η ουσιαστική πρόσδεση της απαίτησης στο πλοίο: ναυτικά προνόμια .....	151
(1) Υπό το πρίσμα του ηπειρωτικού δικαίου .....	151
(2) Υπό το πρίσμα του αγγλοσαξονικού δικαίου .....	154
iii. Η διάσωση της ναυτικής πίστης εντός της πτωχευτικής διαδικασίας.....	155
iv. Δεύτερη κατευθυντήρια γραμμή.....	157
<b>B. Καθολικότητα πτωχευτικής περιουσίας vs. ειδικότητα ναυτικής περιουσίας.....</b>	<b>157</b>
B.1. Δικονομικοί μηχανισμοί σύνδεσης πλοίου και ναυτικής απαίτησης.....	158
i. Συντηρητική κατάσχεση.....	158
ii. Action in rem & προσωποποίηση του πλοίου.....	161
(1) Στην αγγλική εκδοχή .....	161
(2) Στην αμερικανική εκδοχή.....	164
iii. Η τύχη των δικονομικών μηχανισμών σύνδεσης εντός της πτωχευτικής διαδικασίας.....	166
iv. Τρίτη κατευθυντήρια γραμμή.....	170

<i>β.2. Σύσταση περιουσίας ειδικού σκοπού για ναυτικές απαιτήσεις</i> .....	170
<i>ι. Αποκλειστικός προορισμός του κεφαλαίου περιορισμού</i> .....	170
<i>(1) Κατακερματισμός της διεθνούς ρύθμισης</i> .....	170
<i>(2) Κοινά ειδοποιά στοιχεία</i> .....	172
<i>2.1. Νομική φύση: περιουσία ανήκουσα στον οφειλέτη</i> .....	172
<i>2.2. Περιουσία υπέγγυα σε συγκεκριμένους ναυτικούς δανειστές</i> .....	175
<i>ii. Το αίτημα της ασυλίας του κεφαλαίου περιορισμού</i> .....	178
<i>(1) Η ασυλία ως προϊόν ερμηνείας</i> .....	178
<i>(2) Η ασυλία ως de lege ferenda επιταγή</i> .....	181
<i>iii. Τέταρτη Κατευθυντήρια γραμμή</i> .....	182

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

### I. Έναρξη διασυννοριακής διαδικασίας αφερεγγυότητας

<b>§ 1. Ο εντοπισμός του κέντρου των κυρίων συμφερόντων ναυτιλιακής επιχείρησης</b> .....	185
<b>A. Η μείζων πρόταση</b> .....	185
<b>α. Το κέντρο κυρίων συμφερόντων νομικού προσώπου</b> .....	185
<i>α.1. Η αόριστη νομική έννοια</i> .....	185
<i>ι. Ένταξη στο οικείο καθεστώς</i> .....	185
<i>ii. Κύρια συμφέροντα</i> .....	187
<i>iii. Συνήθης διοίκηση</i> .....	188
<i>iv. Αντικειμενική αντίληψη τρίτων</i> .....	189
<i>α.2. Το τεκμήριο της καταστατικής έδρας</i> .....	191
<i>ι. Η λειτουργία του τεκμηρίου</i> .....	191
<i>ii. Η ανατροπή του τεκμηρίου</i> .....	193
<i>iii. Η εφαρμογή του τεκμηρίου σε (αμερικανικό) καθεστώς Uncitral</i> .....	196
<b>B. Ο προσδιορισμός του «ομιλικού» κέντρου συμφερόντων</b> .....	199
<i>β.1. Η αρχή της ανεξαρτησίας των πτωχεύσεων</i> .....	199
<i>β.2. Ταυτόσημο κέντρο για τους ομίλους συγκεντρωμένης δομής</i> .....	204
<i>β.3. Διαδικαστικός συντονισμός ανεξαρτήτων διαδικασιών</i> .....	205
<i>β.5. Το δικαιοδοτικό εργαλείο της «εγκατάστασης»</i> .....	207
<b>B. Η Υπαγωγή</b> .....	209
<b>α. Προϋπόθεση: Επίλογή πτωχευτικού καθεστώτος</b> .....	209
<i>α.1 Κριτήρια επιλογής: Στοιχεία αλλοδαπότητας και γεωγραφικός εντοπισμός</i> .....	209
<i>α.2. Η υπαγωγή επενδυτικών ναυτιλιακών εταιρειών στο καθ' ύλη πεδίο του Κανονισμού</i> .....	212

<b>Β. Το πτωχευτικό καθεστώς των αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων</b> .....	214
<i>Β.1. Ενωσιακές ναυτιλιακές εταιρείες με πρόσβαση στο ελληνικό νηολόγιο</i> .....	214
<i>Β.2. Αλλοδαπές πλοιοκτήτριες/ διαχειρίστριες με πλοία υπό ελληνική σημαία ως κεφάλαια «εξωτερικού»</i> .....	217
<i>Β.3. Αλλοδαπές πλοιοκτήτριες/ διαχειρίστριες με πλοία υπό ξένη σημαία</i> .....	220
<i>Β.4. Το ΚΚΣ των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών</i> .....	221
<i>i. Η επίδραση του ν. 791/78 στον εντοπισμό του ΚΚΣ</i> .....	221
<i>ii. Κρίσιμοι σύνδεσμοι εντοπισμού ΚΚΣ</i> .....	224
<b>Γ. Γεωγραφικός εντοπισμός του ΚΚΣ ναυτιλιακών ομίλων</b> .....	227
<i>γ.1. Η στρατηγική ανάπτυξης και διασποράς των ναυτιλιακών ομίλων</i> ..	227
<i>γ.2. Η διαδικασία αφερεγγυότητας σε επίπεδο ομίλου</i> .....	229
<i>i. «Συνδεδεμένες» πτωχεύσεις συνδεδεμένων εταιρειών</i> .....	229
<i>ii. Διάχυση της διαδικασίας αφερεγγυότητας εντός του ομίλου</i> .....	231
<b>§ 2. Οι συνέπειες της έναρξης διαδικασίας αφερεγγυότητας για τη ναυτιλιακή επιχείρηση</b> .....	234
<b>A. Στο καθεστώς <i>Uncitral</i></b> .....	234
<b>α. Η έκταση των συνεπειών ως ζήτημα κατανομής δικαιοδοσίας: Το αμερικανικό παράδειγμα</b> .....	234
<i>a.1. Το θεσμικό πλαίσιο κατανομής δικαιοδοσίας μεταξύ πτωχευτικών και ναυτικών δικαστηρίων</i> .....	235
<i>a.2. Η διάκριση των ναυτικών διαφορών σε <i>core</i>, <i>non core</i>, <i>unrelated</i></i> .....	239
<i>a.3. Η «κενή περίοδος» του Chapter 15</i> .....	245
<b>Β. Το ζήτημα του εφαρμοστέου δικαίου</b> .....	247
<i>Β.1. Ο κανόνας</i> .....	247
<i>Β.2. Επιλογή και διάσπαση εφαρμοστέου δικαίου</i> .....	248
<i>i. Όρια άμεσης και έμμεσης επιλογής</i> .....	248
<i>ii. Εργαλεία διεμβόλισης του αλλοδαπού εφαρμοστέου δικαίου</i> .....	251
<b>Β. Στο ενωσιακό καθεστώς</b> .....	254
<b>α. Συγκέντρωση δικαιοδοσίας: Αγωγές συνδεόμενες με τη διαδικασία αφερεγγυότητας</b> .....	254
<b>Β. Η επίδραση της διαδικασίας αφερεγγυότητας στις ναυτικές διαιτησίες</b> .....	261
<b>γ. Εξαιρέσεις στο πεδίο εφαρμογής της <i>lex fori concursus</i></b> .....	264
<i>γ.1. Ρητές εξαιρέσεις κρίσιμες για τη ναυτιλιακή επιχείρηση</i> .....	265
<i>γ.2. Εξυπακουόμενες εξαιρέσεις</i> .....	267



## II. Η τύχη των ναυτικών εμπράγματων ασφαλειών

<b>§ 1. Οι συμβατικές εμπράγματες ασφάλειες</b> .....	271
<b>A. Η μεταχείριση της προτιμώμενης υποθήκης εντός διαδικασίας αφερεγγυότητας</b> .....	271
<b>α. Προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρ. 5 Κ. 1346/2000</b> .....	272
<i>α.1. Η έννοια της εξαίρεσης του άρθρου 5</i> .....	272
<i>i. Η φύση της διάταξης</i> .....	272
<i>ii. Ο in rem χαρακτήρας της ναυτικής υποθήκης</i> .....	274
<i>α.2. Εντοπισμός του situs του πλοίου</i> .....	275
<i>i. Ο σύνδεσμος της νηολόγησης</i> .....	276
<i>ii. Ο σύνδεσμος της πραγματικής τοποθεσίας του πλοίου</i> .....	278
<b>β. Συνέπειες - πιθανά σενάρια</b> .....	279
<i>β.1. Υπαγωγή στην εξαίρεση</i> .....	280
<i>β.2. Μη υπαγωγή στην εξαίρεση</i> .....	280
<i>i. Ενωσιακός οφειλέτης - ενωσιακή διαδικασία - σημαία τρίτης χώρας</i> .....	280
<i>ii. Ενωσιακός οφειλέτης- ενωσιακή διαδικασία - σημαία και διαδικασία στο ίδιο ΚΜ</i> .....	281
<i>β.3. Μη υπαγωγή στον Κανονισμό</i> .....	282
<i>i. De facto</i> .....	282
<i>ii. De jure: ένταξη στο καθεστώς Uncitral</i> .....	283
<i>β.4. Οι ουσιαστικές λύσεις στο παράδειγμα του ελληνικού πτωχευτικού δικαίου ως lex fori concursus</i> .....	286
<i>i. Η θέση του ενυπόθηκου ναυτικού δανειστή γενικά</i> .....	286
<i>ii. Το δικαίωμα ιδιωτικής εκποίησης</i> .....	288
<i>iii. Το δικαίωμα ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου</i> .....	292
<i>iv. Λοιπές εμπράγματες εξασφαλίσεις</i> .....	294
<b>B. Το εξασφαλιστικό δικαίωμα κυριότητας εντός διαδικασίας αφερεγγυότητας</b> .....	297
<b>α. Το πλεονέκτημα: Εξαίρεση από την πτωχευτική περιουσία</b> .....	297
<i>α.1. Η περιορισμένη σημασία του άρθρ. 7 Κ. 1346/2000: Επιφύλαξη κυριότητας</i> .....	297
<i>α.2. Το δικαίωμα αποχωρισμού του «νομικού» κυρίου του πλοίου</i> .....	299
<b>β. Τα μειονεκτήματα</b> .....	303
<i>β.1. Ο κίνδυνος του νομικού επαναχαρακτηρισμού</i> .....	303
<i>β.2. Κίνδυνοι συνδεόμενοι με τη θαλάσσια αποστολή</i> .....	305
<b>§ 2. Οι εκ του νόμου εμπράγματες ασφάλειες</b> .....	306
<b>A. Το πρόκριμα της ύπαρξης ναυτικού προνομίου</b> .....	307
<b>α. Η σημασία του προκρίματος: εννοιολογική και ρυθμιστική πολυμορφία</b> .....	307

<b>B. Οι προτεινόμενοι κανόνες σύγκρουσης</b> .....	312
<i>B.1. Η lex causae</i> .....	313
<i>i. Στην αμιγή της μορφή</i> .....	313
<i>ii. Διορθωτικές παρεμβάσεις: Το αρμόζον στο ναυτικό προνόμιο δίκαιο</i> .....	316
<i>B.2. Η lex fori</i> .....	318
<i>B.3. Η lex navis</i> .....	322
<b>B. Η ικανοποίηση των ναυτικών προνομίων εντός της πτωχευτικής διαδικασίας</b> .....	325
<b>α. Το εφαρμοστέο δίκαιο στην κατάταξη:</b>	
<b>Επιστροφή στη lex fori</b> .....	326
<i>a.1. Ο κανόνας</i> .....	326
<i>a.2. Εφαρμογές</i> .....	328
<b>B. Ουσιαστικά ζητήματα κατάταξης</b> .....	330
<i>B.1. Διατήρηση της θέσης των ναυτικών προνομίων εντός πτώχευσης</i> .....	330
<i>B.2. Η δυσχέρεια διάκρισης πτωχευτικής και ομαδικής απαίτησης</i> .....	336
<b>γ. Οι λύσεις του ελληνικού πτωχευτικού δικαίου</b> .....	338
<i>γ.1. Πριν την ένωση των πιστωτών</i> .....	338
<i>γ.2. Μετά την ένωση των πιστωτών</i> .....	341
<i>i. Κατάταξη ναυτικών και λοιπών ειδικών προνομίων (155 ΠτΚ)</i> .....	341
<i>ii. Η θέση των ομαδικών πιστωτών</i> .....	345
<i>iii. Απαντήσεις στα παραδείγματα εργασίας</i> .....	347
<b>Γ. Το δικαίωμα συντηρητικής κατάσχεσης πλοίου</b> .....	349
<b>α. Μερική τρώση της ειδικής ασφαλιστικής λειτουργίας</b> .....	349
<i>a.1. Η Δ.Σ. 1952 δεν εγκαθιδρύει δικαίωμα in rem</i> .....	349
<i>a.2. Αποδέσμευση και εγγυοδοσία στο πλαίσιο διαδικασίας αφερεγγυότητας</i> .....	352
<i>a.3. Η τύχη της κύριας αγωγής υπό το πρίσμα του άρθ. 15 Καν. 1346/2000</i> .....	357
<b>B. Εμπράγματα αγωγή (in rem claim) και αφερεγγυότητα:</b>	
<b>Ο κρίσιμος παράγοντας του «χρόνου»</b> .....	359
<i>B.1. Προγενέστερη άσκηση εμπράγματης αγωγής (in rem)</i> .....	360
<i>i. Η μεταχείρισή της στο πλαίσιο του Κανονισμού 1346/2000</i> .....	360
<i>ii. Η μεταχείρισή της στο καθεστώς Uncitral</i> .....	363
<i>B.2. Μεταγενέστερη άσκηση εμπράγματης αγωγής (in rem)</i> .....	365
<i>B.3. Η αυτοτελής αξιολόγηση των νομογενών εξασφαλίσεων (statutory claims in rem)</i> .....	367
<i>i. Η νομική φύση ως κριτήριο επιλογής εφαρμοστέου δικαίου</i> .....	367
<i>ii. Οι λύσεις κατά το ελληνικό δίκαιο</i> .....	369

### III. Αφερεγγυότητα και περιορισμός της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις

§ 1. Άσκηση του δικαιώματος περιορισμού.....	372
A. Το εφαρμοστέο δίκαιο .....	372
B. Ουσιαστικές λύσεις.....	373
α. Πριν από τη διαδικασία αφερεγγυότητας: Περιορισμός ευθύνης χωρίς σύσταση κεφαλαίου .....	373
β. Μετά την έναρξη της διαδικασίας αφερεγγυότητας.....	375
§ 2. Σύσταση του κεφαλαίου περιορισμού .....	376
A. Πριν από τη διαδικασία αφερεγγυότητας .....	376
α. Σύσταση του κεφαλαίου από τον οφειλέτη-κύριο του πλοίου .....	376
α.1. Παράλληλη εφαρμογή ΔΣ περιορισμού (ΔΣ1976/96) και Καν. 1346/2000 .....	376
i. Το ζήτημα από τη σκοπιά της διεθνούς σύμβασης.....	376
ii. Παράλληλη εφαρμογή CLC 1992 και Καν. 1346/2000.....	381
α.2. Παράλληλη εφαρμογή ΔΣ περιορισμού και ΠΝ Uncitral .....	383
β. Σύσταση του κεφαλαίου από τον ασφαλιστή.....	385
B. Ανατροπή της ίδρυσης του κεφαλαίου.....	386
α. Σύσταση κεφαλαίου κατά την ύποπτη περίοδο .....	387
α.1. Ο κανόνας σύγκρουσης .....	387
α.2. Η ουσιαστική λύση .....	388
β. Έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού .....	391
Γ. Μετά την έναρξη της διαδικασίας αφερεγγυότητας.....	394
 ΕΠΙΜΕΤΡΟ .....	 397
 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	 401
 ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟ ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ.....	 421



## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ADMO	Annuaire de droit maritime et océanique
AMC	American Maritime Cases
Annual of China Mar. L.	Annual of China Maritime Law
ANZ Mar LJ	Australian & New Zeland Maritime Law Journal
Am. Bankr. L. J.	American Bankruptcy Law Journal
Am. Bankr. Inst. J.	American Bankruptcy Institute Journal
Am.Bankr.Inst.L.Rev.	American Bankruptcy Institute Law Review
B.C. Int'l & Comp. L.R.	Boston College International and Comparative Law Review
Brook. J. Int'l L.	Brooklyn Journal of International Law
Bull. Joly Stés	Bulletin Joly Sociétés
Cal. L. Rev.	California Law Review
CMI Yearbook	Yearbook edited by Comité Maritime International
CMLR	Common Market Law Review
D .	Dalloz
Dir. Mar.	Il Diritto Marittimo
DMF	Droit Maritime Français
Duke J. Comp. & Int'l	Duke Journal of Comparative and International Law
ECFR	European Company and Financial Law Review
Eur. Bus. Org. L. Rev.	European Business Organization Law Review
Eur En & Env. L. Rev.	European Energy and Environmental Law Review
European L.J.	European Law Journal
EWHC	England and Wales High Court
FedJSchol	Federal Judicial Scholarship
F. Int'l	Forum International
Fordham Int'l L.J.	Fordham International Law Journal
Fordham L. Rev.	Fordham Law Review
Harv. L. Rev.	Harvard Law Review
J-Cl	JurisClasseur
JCP E	JurisClasseur Périodique, édition Entreprise
JCP G	JurisClasseur Périodique, édition Générale
J. Corp. L.	Journal of Corporation Law
J. Int'l L. & Pol.	NUY Journal of International law and Politics
JIML	Journal of International Maritime Law
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
J. Law & Eco	Journal of Law and Economics

JRSS	Journal of Royal Statistical Society
IMO	International Maritime Organization
Int'l Insolvency Rev.	International Insolvency Review
Int'l Law	International Law
Law & Contemp. Pbs	Law and Contemporary Problems
L.& B. Rev. Am.	Law and Business Review of the Americas
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
Marit. Pol. & Mgmt	Maritime Policy and Management
Mich. J. Int'l L.	Michigan Journal of International Law
Mich. L. Rev.	Michigan Law Review
N.Y. L.J.	New York Law Journal
Norton J. Bankr. L. & Pr.	Norton Journal of Bankruptcy Law and Practice
Penn. St. Int'l L. Rev.	Penn State International Law Review
RCADI	Recueil des cours- Académie de Droit International
Rev. crit. DIP	Revue critique de droit international privé
Rev. proc. coll.	Revue des procédures collectives
Rev. Soc.	Revue des sociétés
SIMPLY	Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook
Stan. L. Rev.	University of Stanford Law Review
Stanford J. Int'l L.	Stanford Journal of International Law
Tex. L. Rev.	Texas Law Review
Tul. J. Int'l & Comp. L.	Tulane Journal of International and Comparative Law
Tul. Mar. L. J.	Tulane Maritime Law Journal
Tul. L. Rev.	Tulane Law Review
U.Chi.L.Rev.	University of Chicago Law Review
U.Ill. L. Rev.	University of Illinois Law Review
U.S.F. Mar. L. J.	University of San Francisco Maritime Law Journal
Va J. Int'l L.	Virginia Journal of International Law
Va L. Rev.	Virginia Law Review
Wash & Lee L. Rev.	Washington and Lee Law Review
Wis. Int'l L. J.	Wisconsin International Law Journal
Yale L. J.	Yale Law Journal

## ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

### A. Η όψιμη ανάδειξη του θέματος

#### α. Οι εσφαλμένες παραδοχές

Το ζήτημα που πραγματεύεται η παρούσα μελέτη, η (διασυνοριακή) πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, δεν υφίστατο καν ως πρακτικός και θεωρητικός προβληματισμός, μέχρι πριν λίγα χρόνια. Τούτο είναι απολύτως βέβαιο για τα ηπειρωτικά νομικά συστήματα, σχετικά αληθές επίσης για την αμερικανική έννομη τάξη, με την έννοια ότι το θέμα, που μέχρι πρότινος είχε ένα κατεξοχήν εσωτερικό προσανατολισμό, έχει αποκτήσει πλέον μία πρωτόγνωρη διεθνή διάσταση.

Οι βασικές παραδοχές που υποστήριζαν και εξηγούσαν την παραπάνω διαπίστωση ήταν τρεις: (α) η σταθερή και ευχερής πρόσβαση της ναυτιλίας στη διεθνή χρηματοδότηση, ακόμη και σε περιόδους ύφεσης, με όρους κατά πολύ ευνοϊκότερους από τους ισχύοντες για την πρόσβαση της χερσαίας επιχείρησης στην αγορά χρήματος, (β) η εξασφάλιση των ενυπόθηκων δανειστών-χρηματοδοτών με εξουσίες αυξημένες και πιο αποτελεσματικές σε σχέση με τις αντίστοιχες χερσαίες εξασφαλίσεις, έτσι ώστε τυχόν αδυναμία εκπλήρωσης από τον οφειλέτη να μπορεί να αντιμετωπισθεί ταχέως με εξω-πτωχευτικούς μηχανισμούς, (γ) τέλος, η δυνατότητα ενεργοποίησης του καθιερωμένου αποκλειστικώς στο ναυτικό δίκαιο θεσμού του περιορισμού της ευθύνης, στην περίπτωση της αιφνίδιας οικονομικής δυσπραγίας του πλοιοκτήτη λόγω ναυτικού ατυχήματος. Μάλιστα, ο τελευταίος αυτός θεσμός, μορφή οιονεί συλλογικής διαδικασίας, θεωρείτο ότι είχε αντικαταστήσει την πτώχευση και την είχε καταστήσει περιττή, αν δεν αποτελούσε μία «πτώχευση υπό διαφορετικό όνομα»<sup>1</sup>.

### B. Η διάψευση και τα νέα δεδομένα

Κάθε μία από τις παραπάνω παραδοχές διαψεύσθηκε, εν όλω ή εν μέρει, όπως αποδεικνύει η συνήθης πλέον συναναστροφή ναυτιλιακής επιχείρησης και

---

1. Έτσι Λ. Γεωργακόπουλος, Τα σύγχρονα προβλήματα προστασίας των δανειστών του πλοίου, σε «Η προστασία των ναυτικών δανειστών» 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Πρακτικά και Εισηγήσεις, Πειραιάς 1994, σελ. 30επ., ιδίως 40-41.

πτωχευτικών διαδικασιών. Η νέα εικόνα είναι προϊόν εμποροοικονομικών και νομικών εξελίξεων, τόσο από την πλευρά της ναυτιλιακής οργάνωσης, όσο και, ιδίως, από την πλευρά του πτωχευτικού δικαίου.

### ***Β.1. Η σχετικοποίηση των παραδοχών από την πλευρά της ναυτιλιακής οργάνωσης***

- 4 Καταρχάς, η σύγχρονη πολύμορφη κρίση (σε επίπεδο παραγωγής, πίστωσης και ρευστότητας), αν και δεν έχει ούτε αιτία ούτε κύριο αποδέκτη τη ναυτιλία, έχει ουσιωδώς επηρεάσει τους όρους πρόσβασης της ναυτιλιακής επιχείρησης στην αγορά χρήματος. Εκφράζεται κυρίως με την αυστηροποίηση των όρων δανεισμού, την αναζήτηση νέων πηγών χρηματοδότησης, τη διαφοροποίηση των κριτηρίων πιστοληπτικής αξιολόγησης, και την ποιοτική μεταβολή του προφίλ των χρηματοδοτών (με την εμφάνιση ιδιωτικών επιθετικών κεφαλαίων που επιδιώκουν να αντλήσουν οφέλη από την εκχώρηση παθογενών δανείων). Επιβεβαιώνεται μάλιστα ιστορικά ότι η μέχρι πρότινος -αφειδώς και ανορθολογικώς- προσφερόμενη χρηματοδότηση, αντί να θωρακίσει το ναυτικό επιχειρηματία, τον κατέστησε ευάλωτο στην κυκλικότητα της βιομηχανίας, λόγω της τεχνητής αύξησης των επενδυτικών αναγκών και της συρρίκνωσης της ταμειακής ρευστότητάς του.
- 5 Οι παραπάνω συνθήκες εξηγούν εν μέρει την υποχώρηση και της δεύτερης παραδοχής. Αν και οι χρηματοδότες, που αποτελούν κατά κανόνα τους σημαντικότερους ναυτικούς δανειστές, διατηρούν την προστασία της ναυτικής υποθήκης, βρίσκονται πλέον υπό διπλή πίεση: πρώτον, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, γίνονται πιο επιφυλακτικοί στην επιλογή των πελατών και στους όρους χρηματοδότησης, πιο απαιτητικοί όσον αφορά τις μορφές και την έκταση της εξασφάλισης, πιο επιθετικοί όσον αφορά την επιδίωξη των απαιτήσεών τους. Δεύτερον, τελούν υπό την πίεση των λοιπών δανειστών που μπορούν πλέον να ενεργοποιήσουν τους διασυνοριακούς μηχανισμούς πτώχευσης, δημιουργώντας συνθήκες αιφνιδιασμού για τους χρηματοδότες. Ο αιφνιδιασμός οφείλεται αφενός στο γεγονός ότι τυχόν αναδιαρθρώσεις χρηματοδοτικών προγραμμάτων ενδέχεται να ανατραπούν ως διενεργηθείσες σε ύποπτη περίοδο, αφετέρου ότι οι λοιποί ναυτικοί δανειστές είναι συχνά επιδεείς αυξημένης νομικής προστασίας (π.χ. αδικοπρακτικοί δανειστές από ρύπανση, πληρώματα) και άρα προνομιακής ικανοποίησης.
- 6 Όσον αφορά τέλος την τρίτη παραδοχή, είναι πλέον κοινός τόπος ότι η διαδικασία περιορισμού της ευθύνης δεν υποκαθιστά την πτωχευτική διαδικασία, αλλά υπάρχει παράλληλα με αυτήν, γεννώντας ζητήματα συντονισμού που αναζητούν επίλυση. Η πτώχευση μπορεί να αποτελεί το μοναδικό πιθανό σενάριο αν ο περιορισμός της ευθύνης δεν είναι νομικά ή πραγματικά δυνατός (δι-



ότι π.χ. οι επίμαχες ναυτικές απαιτήσεις εξαιρούνται του περιορισμού, δεν συντρέχει ναυτικό περιστατικό που να δικαιολογεί την ενεργοποίηση του περιορισμού, ο δικαιούχος πλοιοκτήτης εκπίπτει του δικαιώματος περιορισμού λόγω επίμεμπτης συμπεριφοράς, ή ο δικαιούχος πλοιοκτήτης δεν είναι σε θέση να συστήσει κεφάλαιο περιορισμού)<sup>2</sup>. Μπορεί επίσης να αποτελεί παράλληλο σενάριο, αν η διαδικασία του περιορισμού εξελιχθεί βραδέως, δίνοντας στους δανειστές τη δυνατότητα να προσφύγουν στον μηχανισμό της πτώχευσης<sup>3</sup> ή αν οι λοιποί δανειστές μη περιορισίμων απαιτήσεων αναζητούν μεθόδους διεμβόλισης του κεφαλαίου.

Δεν πρέπει να παροράται, ωστόσο, ότι τα στρατηγικά σενάρια που διατίθενται 7 στους ναυτικούς δανειστές και στην οφειλέτιδα ναυτιλιακή επιχείρηση αυξήθηκαν και διαφοροποιήθηκαν, επειδή εξελίχθηκε από τη μεριά του και το πτωχευτικό δίκαιο. Κύρια εκδήλωση της αλλαγής αυτής είναι η προοδευτική (αν και ατελής ακόμη) διεθνοποίησή του, η οποία κατέστησε δυνατή την υπερόρια επενέργεια των αποτελεσμάτων μίας εθνικής πτωχευτικής διαδικασίας, ακόμη και σε ένα εξ ορισμού μετακινούμενο διαρκώς περιουσιακό στοιχείο, όπως το πλοίο. Όσο η διαδικασία παρέμενε στατική (με επενέργεια στην εδαφική επικράτεια του κράτους όπου διεξαγόταν), η διασταύρωση με τη ναυτιλιακή επιχείρηση ήταν σπάνια και κατά κανόνα τυχαία. Για το λόγο αυτό, η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται στις συνέπειες της διεθνοποίησής αυτής, όπως υλοποιήθηκε σε ενωσιακό επίπεδο με τον Κανονισμό 1346/2000<sup>4</sup> και σε διεθνές επίπεδο με τον Πρότυπο Νόμο *Uncitral* του 1997<sup>5</sup>, σε σύγκριση με την προηγμένη ενοποίηση του διεθνώς ομοιόμορφου ναυτικού δικαίου.

Πρέπει όμως να κατανοηθεί ότι η διασυνοριακή διάχυση των συνεπειών μιας 8 διαδικασίας αφερεγγυότητας αποκτά οικονομικό και πρακτικό ενδιαφέρον, όταν η ουσιαστική ρύθμιση του πτωχευτικού δικαίου καθιστά επί της αρχής θελκτική την υπαγωγή σε μία τέτοια διαδικασία. Με άλλα λόγια, η διεθνοποίηση είναι το εργαλείο που καθιστά πιο αποτελεσματική μία διαδικασία στην οποία προσφεύγουν τα ενδιαφερόμενα μέρη λόγω των ουσιαστικών πλεονεκτημάτων που παρέχει. Η ουσιαστική ρύθμιση είναι συνεπώς η αιτία της αύξησης του αριθμού των διαδικασιών αφερεγγυότητας, και η εξωεδαφική εφαρμογή το διευκολυντικό μέσο. Δεν είναι από την άποψη αυτή τυχαίο ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των ναυτικών πτωχευτικών διαδικασιών έχει εκκινήσει από

---

2. Βλ. και Λ. Γεωργακόπουλο, ό.π., *Η προστασία των ναυτικών δανειστών*» 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 41.

3. *Idem*.

4. Καν. 1346/2000 του Συμβουλίου της 29ης Μαΐου 2000 περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας, ΕΕ L 160/30.6.2000, σελ. 1.

5. Υιοθετήθηκε από τη χώρα μας με το Ν. 3858/2010.

τον οφειλέτη πλοιοκτήτη, ως αμυντικός μηχανισμός στις ατομικές διώξεις μεγάλων πιστωτών. Το γεγονός αυτό αποτυπώνει την εξελικτική διεργασία ως προς τους σκοπούς που επιδιώκουν οι σύγχρονες πτωχευτικές νομοθεσίες.

## **Β.2. Η αξιοποίηση της «κοινής αβαρίας» στην πτωχευτική διαδικασία**

- 9 Αν και η συζήτηση για τους σκοπούς του δικαίου της αφερεγγυότητας δεν έχει καταλαγιάσει στους κόλπους της νομικής και οικονομικής θεωρίας, ισχυρό σημείο αναφοράς παραμένει η θέση ότι ο πτωχευτικός μηχανισμός επιδιώκει καταρχήν να επιλύσει το πρόβλημα της συλλογικής δράσης των δανειστών<sup>6</sup>, με τον τρόπο που θα είχαν επιλέξει οι ίδιοι οι δανειστές αν είχαν *ex ante* διαπραγματευτεί και συμφωνήσει επ'αυτού (*creditors' bargain model*)<sup>7</sup>. Βασικός λοιπόν στόχος του είναι η μεγιστοποίηση της πτωχευτικής περιουσίας και η μείωση του συλλογικού κόστους επιδίωξης ικανοποίησης των απαιτήσεων, με *υποχρεωτικούς* και *προκαθορισμένους όρους* λειτουργίας<sup>8</sup>, συνακόλουθα η μεγιστοποίηση της μέσης ικανοποίησης του δανειστή, σε περίπτωση πτώχευσης<sup>9</sup>. Υπό τη μονιστική αυτή ανάλυση, το πτωχευτικό δίκαιο έχει λοιπόν ως κύριο σκοπό την επίλυση των συγκρούσεων μεταξύ δανειστών, δεδομένου ότι οι σχέσεις αυτών με τον οφειλέτη έχουν ήδη καθορισθεί προπτωχευτικά<sup>10</sup>. Εμπλουτίζοντας<sup>11</sup> τη σταθερή αυτή (πιστω-κεντρική) θέση ή αποκλίνοντας από

6. Ως συλλογικό μηχανισμό ταυτοποίησης και πληρωμής χρεών μέσω ιδίως της ρευστοποίησης της περιουσίας του οφειλέτη (*debt-collection system*) τον χαρακτηρίζει ο *Th. Jackson* (*The Logic and Limits of Bankruptcy Law*, 1986, σελ. 3).

7. *Th. Jackson*, *Bankruptcy, Non-Bankruptcy Entitlements and the Creditor's Bargain*, 91 *Yale L.J.* (1982), 857, ιδίως 860, *D. Baird & Th. Jackson*, *Cases, Problems and Materials on Bankruptcy*, 1985, ιδίως σελ. 31, *D. Baird & Th. Jackson*, *Corporate Reorganizations and the Treatment of Diverse Ownership Interests: A Comment on Adequate Protection of Secured Creditors in Bankruptcy*, 51 *U. Chi. L. Rev.* (1984), 97, ιδίως 103-104.

8. Η οργάνωση μίας «συλλογικής πτωχευτικής διακυβέρνησης» θεωρείται ότι μειώνει το κόστος του αναποτελεσματικού αγώνα ταχύτητας μεταξύ δανειστών (*race to collect*) κυρίως διότι ευνοεί την ταχεία λήψη συλλογικά ορθολογικών αποφάσεων, ενώ ταυτόχρονα αποτρέπει φαινόμενα «διλήμματος φυλακισμένων» (βλ. *A. Kammel*, *The Law and Economics of Corporate Insolvency - Some thoughts*, in P. Omar (ed.): *International Insolvency Law, Themes and Perspectives*, 2008, σελ. 61επ., ιδίως 72-77).

9. Αυτό επηρεάζει θετικά την εκ των προτέρων στάση των δανειστών, ενισχύοντας την παραγωγικότητα της οικονομίας (βλ. *N. Γεωργακόπουλο*, *Η οικονομική ανάλυση του πτωχευτικού δικαίου*, Εισαγωγή στην οικονομική ανάλυση του δικαίου, Αθήνα, 2001, σελ. 45).

10. *Th. Jackson*, *Avoiding Powers in Bankruptcy*, 36 *Stan. L. Rev.* (1984), 725, ιδίως 727-731.

11. Ο *V. Finch*, λόγου χάρη, περιλαμβάνει στους σκοπούς του πτωχευτικού δικαίου, εκτός από τη ρύθμιση της συλλογικής δράσης των δανειστών, τη διευκόλυνση της διάσωσης και αναδιοργάνωσης της επιχείρησης σε περιόδους κρίσης, την εξισορρόπηση συμφερόντων των εμπλεκόμενων μερών, αλλά και του δημοσίου και των εργαζομένων, την ενί-

αυτή<sup>12</sup>, νεότερες απόψεις δίδουν έμφαση στην οικονομική σημασία της επιείκειας προς τους οφειλότες και στην υποβοήθηση της μεταφοράς παραγωγικού δυναμικού προς αποτελεσματικότερες χρήσεις<sup>13</sup>.

Οι διευρυμένες αυτές προσεγγίσεις δεν είναι υποχρεωτικώς ασύμβατες με το συμβατικό μοντέλο της *ex ante* διαπραγμάτευσης μεταξύ δανειστών, τουλάχιστον στην *εμπλουτισμένη μορφή* του. Η προσέγγιση διευκολύνεται μέσω των ακόλουθων συλλογισμών: Όπως επισημάνθηκε παραπάνω, το συμβατικό μοντέλο στην αμιγή του εκδοχή δίνει βάση μόνο στην μεγιστοποίηση της πτωχευτικής περιουσίας, χωρίς να επιδιώκει αναδιανεμητικούς στόχους. Η αρχική τοποθέτηση είναι ότι το πτωχευτικό δίκαιο δεν αναμειγνύεται σε θέματα κατανομής των κινδύνων της πτώχευσης, διότι αυτά αντιμετωπίζονται καλύτερα σε ατομικό επίπεδο. Κάθε δανειστής μεριμνά ατομικά για την αντιμετώπιση του προβλεπόμενου αυτού κινδύνου, παίρνοντας ανάλογα μέτρα κατά τη προπτωχευτική διαπραγμάτευσή του με τον οφειλέτη (εξασφαλίσεις, μέτρα πρόληψης, αύξηση κόστους παροχής κ.α.). Ο τρόπος αντιμετώπισης του εξατομικευμένου κινδύνου οδηγεί σε διαφορετικές κατηγορίες πιστωτών (ενέγγυων, ανέγγυων, μετόχων κλπ) και επιβάλλει το σεβασμό των δικαιωμάτων όπως αυτά συστήθηκαν ανά κατηγορία δανειστών στο προ-πτωχευτικό στάδιο<sup>14</sup>.

Βεβαίως, η προσέγγιση αυτή εμφανίζει κενά, αν σκεφθεί κανείς ότι υπάρχουν κίνδυνοι απρόβλεπτοι ή κίνδυνοι που αφορούν το σύνολο των πιστωτών, έτσι ώστε να καθίσταται άνευ αντικειμένου οποιαδήποτε ατομική ενεργοποίηση, ή ότι υπάρχουν ομάδες πιστωτών, όπως οι αδικοπρακτικοί, που δεν διαθέτουν καν την εναλλακτική της προηγούμενης διαπραγμάτευσης με τον οφειλέτη<sup>15</sup>. Το κενό αυτό φιλοδοξεί να καλύψει η εμπλουτισμένη εκδοχή του συμβατικού μοντέλου, χρησιμοποιώντας ως υπόδειγμα το ναυτικό θεσμό της *κοινής αβαρίας*<sup>16</sup> και ως μεθοδολογικό εργαλείο τη θεωρία της διαχείρισης αλλότριων συμ-

---

σχυση της επιμελούς διοίκησης αλλά και τη λύση των εταιρειών όπου αυτό απαιτείται (Corporate Insolvency Law - Perspectives and Principles, CUP, 2002, σελ. 23).

12. Ιδιαίτερα κριτικός προς το συμβατικό μοντέλο των Baird & Jackson, ο R.J. Mokal, Corporate Insolvency Law -Theory and Application, OUP 2005, σελ. 32-60.

13. Ν. Γεωργακόπουλος, ό.π., σελ. 83.

14. Συνοπτικά οι βασικές αρχές, σε Th. Jackson & R. Scott, On the Nature of Bankruptcy: An Essay on Bankruptcy Sharing and the Creditors' Bargain, 75 Va. L. Rev. (1989), 155επ., ιδίως 160-167, R. Scott, Through Bankruptcy with the Creditors' Bargain Heuristic, 53 U. Chi. L. Rev. (1986), 690

15. Για τις κατηγορίες κινδύνων και τις μεθόδους αντιμετώπισής τους, R. Scott, Conflict and Cooperation in Long-Term Contracts, 75 Cal. L. Rev. (1987), 2005, ιδίως 2018.

16. Η αξιοποίηση του ναυτικού υποδείγματος έγινε για πρώτη φορά από τον R. Scott στη μελέτη του «Through Bankruptcy, with the Creditor's Bargain Heuristic», 53 U. Chi. L.Rev. (1986), 690, ιδίως σελ. 700-707. Αναπτύχθηκε περαιτέρω στην προπαρατεθείσα μελέτη των Th. Jackson & R. Scott, ό.π., 75 Va. L. Rev. (1989), 171-178.

φερόντων (*agency*). Το σκεπτικό είναι το εξής: όταν η επιχείρηση βρίσκεται στο κατώφλι της αφερεγγυότητας, ή ακόμη και όταν έχει τεθεί σε πτώχευση, αναπτύσσονται συγκρούσεις συμφερόντων, όμοιες με αυτές που καλείται να διαχειριστεί ο πλοίαρχος του πλοίου σε περίπτωση κοινού θαλάσσιου κινδύνου που απειλεί τη θαλάσσια αποστολή. Ο πλοίαρχος ενεργεί εν προκειμένω ως διαχειριστής διαφόρων αλλοτρίων συμφερόντων (*agent*), τόσο του πλοίου, όσο και του φορτίου, και άρα τελεί σε σύγκρουση όταν καλείται να αποφασίσει ποια περιουσιακά στοιχεία θα θυσιάσει για το κοινό καλό. Οι κανόνες της κοινής αβαρίας αποσκοπούν ακριβώς στο να διασκεδάσουν την σύγκρουση κατά την κρίσιμη χρονική στιγμή, δίνοντας κατευθύνσεις δράσης, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: ότι υφίσταται κοινός θαλάσσιος κίνδυνος, ότι πρέπει -για την αποφυγή του κινδύνου και τη σωτηρία πλοίου και φορτίου- οι συμμετέχοντες στην αποστολή να υποστούν εκουσίως θυσίες, και τέλος ότι επιτεύχθηκε το επιδιωχθέν ωφέλιμο αποτέλεσμα<sup>17</sup>. Μεταφερόμενο στο πλαίσιο της αφερεγγυότητας, το ναυτικό υπόδειγμα καλεί την συμμετοχή των πιστωτών σε «εκούσιες» θυσίες ατομικών δικαιωμάτων και εξασφαλίσεων, με σκοπό την αντιμετώπιση κοινών κινδύνων (δηλ. κινδύνων που δεν συνδέονται με ένα δανειστή, ούτε αντιμετωπίζονται με ατομική δράση)<sup>18</sup>. Στο ρόλο του πλοίαρχου-*agent* τοποθετείται ο μεγαλύτερος πιστωτής, κατά κανόνα ο χρηματοδότης - εμπραγμάτως εξασφαλισμένος δανειστής. Όταν είμαστε ακόμη στο κατώφλι της αφερεγγυότητας, οι αμοιβαίες θυσίες έχουν σκοπό την αποφυγή καθαυτή της πτώχευσης και την επιτυχή αναδιοργάνωση της επιχείρησης<sup>19</sup> (πληρούνται λοιπόν οι συνθήκες του κοινού κινδύνου, της συνεισφοράς και του ωφέλιμου αποτελέσματος). Το πλαίσιο μεταβάλλεται αλλά όχι δραματικά όταν η επιχείρηση είναι ήδη σε πτωχευτική διαδικασία. Αν και οι εκούσιες απώλειες υποτίθεται ότι αποφασίζονται *ex ante* για να αποφευχθεί η πτώχευση, σε ορισμένες περιπτώσεις η αναδιοργάνωση της επιχείρησης ενδεχομένως να εξυπηρετείται καλύτερα από την ομπρέλα της πτωχευτικής διαδικασίας. Αντιστοίχως, η κατοχύρωση ενός δικαιώματος κατανομής κινδύνων σε περίπτωση κήρυξης της πτώχευσης, με βάση το υπόδειγμα της κοινής αβαρίας, θα λειτουργήσει ως κίνητρο για τη συνεργασία όλων των δανειστών<sup>20</sup>. Εύλογο είναι ότι μία τέτοια συνεισφορά θα βαρύνει περισσότερο τους εξασφαλισμένους δανειστές<sup>21</sup>.

17. Βλ. άρθ. 219επ. ΚΙΝΔ.

18. Όχι όμως συνήθων κινδύνων που βαρύνουν π.χ. τη διοίκηση και τους ιδιοκτήτες της εταιρείας (*Th. Jackson & R. Scott, ό.π., 75 Va. L. Rev. (1989), 172*).

19. *Ibid*, σελ. 173.

20. *Idem*.

21. *Ibid*, 197-198.

Αν η επιχείρηση που βρίσκεται σε προσωρινή ή διαρκή αδυναμία πληρωμών εξομοιώνεται λοιπόν με πλοίο κινδυνεύον στην ανοικτή θάλασσα, τότε η σωτηρία του (άλλως η διάσωση της επιχείρησης) αναδεικνύεται σε δεύτερο και παράλληλο στόχο του πτωχευτικού δικαίου. Οι ανάγκες ανακατανομής που συνδέονται με το στόχο αυτό δεν αντιστρατεύονται υποχρεωτικώς την ιδέα της μεγιστοποίησης της πτωχευτικής περιουσίας<sup>22</sup>. Το μειονέκτημα της κατασκευής αυτής εντοπίζεται στη δυσχέρεια απομόνωσης των «κοινών πτωχευτικών κινδύνων» · ένα βήμα παραπέρα πηγαίνει λοιπόν η άποψη σύμφωνα με την οποία σκοπός του πτωχευτικού δικαίου είναι τελικώς η κατανομή όλων των κινδύνων και του κόστους της πτώχευσης στα εμπλεκόμενα μέρη<sup>23</sup>. Περισσότερο ευέλικτη, αλλά και πιο περίπλοκη επίσης, η κατασκευή αυτή διευκολύνει την ενσωμάτωση περισσότερων *επιπρόσθετων* στόχων όπως η διάσωση και ενίσχυση της αξίας της οφειλέτριας επιχείρησης, η «εσωτερική» εντός του κύκλου των συμβαλλομένων μερών του κόστους της επιχειρηματικής αποτυχίας, και η ιδιωτική εποπτεία της αφερεγγυότητας<sup>24</sup>. Σε επίπεδο θετικού δικαίου, οι σύγχρονες πτωχευτικές νομοθεσίες υπηρετούν, ενίοτε με χρονικές και νομοπολιτικές ανακολουθίες και πισωγυρίσματα<sup>25</sup>, τόσο την ανάγκη διατήρησης της επιχείρησης όσο και το αίτημα προστασίας των πιστωτών.

### ***B.3. Η έμφαση στη διάσωση της επιχείρησης του οφειλέτη***

#### ***i. Στις - εκτός μελέτης - προπτωχευτικές διαδικασίες***

Από άποψη νομική, οικονομική και ψυχολογική, η προσπάθεια διάσωσης της επιχείρησης του οφειλέτη επιδιώκεται και επιτυγχάνεται ευκολότερα στο πλαίσιο προπτωχευτικών διαδικασιών, ιδίως όταν ο οφειλέτης βρίσκεται σε κατάσταση αναστρέψιμης αφερεγγυότητας<sup>26</sup>. Με εξαίρεση το γερμανικό, τα βασικότερα ευρωπαϊκά δίκαια προβλέπουν περισσότερες της μίας προπτωχευτικές διαδικασίες<sup>27</sup>· στο δίκαιό μας, προβλέπονται αντίστοιχα η προπτωχευτι-

22. *Ibid*, σελ. 197, 189.

23. Βλ. *E. Warren*, Bankruptcy Policy, 54 *U.Chi. L. Rev.* (1987), 775επ., ιδίως 777, της ίδιας, Bankruptcy Policymaking in an Imperfect World, 92 *Mich. L. Rev.* 1993-94, σελ. 336, ιδίως 346-347.

24. *E. Warren*, ό.π., 92 *Mich. L. Rev.* 1993-94, σελ. 344επ..

25. Βλ. για τις φάσεις εξέλιξης του πτωχευτικού δικαίου, *E. Περάκης*, Πτωχευτικό Δίκαιο, 2η έκδ., Αθήνα 2012, σελ. 5επ, ιδίως 10-15.

26. Αντί άλλων, *Γ. Μιχαλόπουλος*, Οι προπτωχευτικές διαδικασίες αφερεγγυότητας του Πτωχευτικού Κώδικα, Αθήνα 2013.

27. Έτσι το γαλλικό δίκαιο (*mandataire ad hoc, sauvegarde, procédure de conciliation* - αναλυτικά σε *C. Saint-Alary-Houin*, *Droit des entreprises en difficulté*, 9e éd., LGDJ 2014, σελ. 215επ.), το ιταλικό δίκαιο (*concordato preventivo, accordi di ristrutturazione dei debiti, piano attestato*), στο αγγλικό δίκαιο (*company voluntary agreements* - CVAs



κή διαδικασία εξυγίανσης των άρθ. 99-106ι ΠτΚ και η προπτωχευτική διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης επιχειρήσεων εν λειτουργία του άρθ. 106ια ΠτΚ. Οι διαδικασίες αυτές δεν θα αποτελέσουν αντικείμενο της παρούσας μελέτης, διότι δεν εμπίπτουν *προς το παρόν* στο καθ' ύλη πεδίο εφαρμογής της ενωσιακής<sup>28</sup> και διεθνούς<sup>29</sup> ρύθμισης των διασυνοριακών διαδικασιών αφερεγγυότητας. Περαιτέρω, δεν εμφανίζουν μεγάλο πρακτικό ενδιαφέρον για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες είτε επιδιώκουν, σε περίπτωση επαπειλούμενης αφερεγγυότητας, εμπιστευτικές εξωπτωχευτικές συμφωνίες με τους μεγάλους πιστωτές, είτε καταφεύγουν σε φιλικές προς τον οφειλέτη πτωχευτικές διαδικασίες, δια των οποίων εξασφαλίζεται η υποχρεωτική αναστολή των ατομικών διώξεων. Συνεπώς, όταν αναπτύσσονται ουσιαστικές λύσεις στα επί μέρους εξεταζόμενα θέματα, αυτές αφορούν τις *ενδοπτωχευτικές και μόνο ρυθμίσεις του ημεδαπού δικαίου*.

## ii. Στις - εντός μελέτης- πτωχευτικές διαδικασίες

- 14 Η προστασία της επιχείρησης του οφειλέτη επιδιώκεται και στο πλαίσιο των πτωχευτικών διαδικασιών, με διαφορετική ένταση από την μία έννομη τάξη στην άλλη. Ενδεικτική προς την κατεύθυνση αυτή είναι η ρύθμιση του ημεδαπού πτωχευτικού κώδικα σχετικά με την ενδοπτωχευτική διαδικασία διάσωσης και εξυγίανσης της επιχείρησης με σχέδιο αναδιοργάνωσης (άρθ. 107ΠτΚ). Η νομοθετική διακήρυξη στόχων και οι ρυθμίσεις διάσωσης αξιολογούνται βεβαίως σε συνάρτηση με την επιτυχία υλοποίησής τους. Έτσι, λόγου χάρη, το γερμανικό δίκαιο παρά την τροποποίησή του το 1999, και στη συνέχεια το 2012, παραμένει κυρίως προσανατολισμένο στην πτωχευτική εκκαθάριση<sup>30</sup>. Το κατά πόσον λοιπόν μία νομοθεσία θα χαρακτηριστεί περισσότερο φιλική προς τον οφειλέτη (*debtor-oriented*) ή το δανειστή (*creditor-oriented*) είναι ζήτημα δοσολογίας και εφαρμογής.

- αναλυτικά σε A. Keay & P. Walton, *Insolvency Law, Corporate and Personal*, 3rd ed., 2012, σελ. 145επ.) κλπ. Βλ. συνοπτικά, Γ. Μιχαλόπουλο, ό.π., σελ. 3επ..

28. Προβλέπονται στην πρόταση τροποποίησης του Κανονισμού και αναμένεται να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του όταν η πρόταση τροποποίησης υιοθετηθεί (βλ. Πρόταση Ευρωπαϊκής Επιτροπής COM (2012) 744 *final* και πιο πρόσφατα στη λήξη της ελληνικής προεδρίας το μη δημοσιευμένο σχέδιο 10284/14 ADD 1/3.6.2014).

29. Βλ. *infra*, ????

30. Η τάση αυτή δεν άλλαξε παρόλο που ο ν. ESUG 2012 (με έναρξη ισχύος τον Ιούλιο 2014) τιτλοφορείτο ως μεταρρύθμιση στοχεύουσα στην περαιτέρω διευκόλυνση για την αναδιάρθρωση των επιχειρήσεων. Επίσης, μέχρι το 2010, οι περιπτώσεις ανάθεσης διαχείρισης της πτωχευτικής περιουσίας στον οφειλέτη (DIP) ήταν λιγότερες από 1% (O. Hartenstein, *The German Perspective on Cross-Border Maritime Insolvency Issues*, CMI Symposium Dublin 1.10.2013, [cmi2013dublin.com](http://cmi2013dublin.com)).

15 Πρότυπο για τις φιλικές προς την επιχείρηση ρυθμίσεις αποτέλεσε και αποτελεί το *Chapter 11* του Αμερικανικού *Bankruptcy Code 1978*. Είναι μακράν το επιτυχέστερο μοντέλο, βασισμένο σε μία ισορροπημένη δοσολογία πρωτοβουλίας του οφειλέτη, διαπραγμάτευσης και δικαστικής παρέμβασης. Η ρύθμιση αυτή είναι πτωχευτική<sup>31</sup> (και ως τέτοια αντιμετωπίζεται στην παρούσα μελέτη) διότι βρίσκεται, στα περισσότερα σημεία, σε σχέση εναλλακτικής ισοδυναμίας, με την προβλεπόμενη στο *Chapter 7* διαδικασία εκκαθάρισης<sup>32</sup>.

16 Αν και οι περισσότερες πτωχευτικές υποθέσεις στις ΗΠΑ υπάγονται στη διαδικασία της εκκαθάρισης<sup>33</sup>, τα πλεονεκτήματα της διαδικασίας αναδιοργάνωσης την καθιστούν ιδιαίτερα θελκτική σε υποθέσεις με διεθνή χαρακτηριστικά. Τα πλεονεκτήματα αυτά συνοψίζονται ως εξής<sup>34</sup>: Ο οφειλέτης διατηρεί τη διοίκηση της επιχείρησης (*debtor in possession -DIP*) και το αποκλειστικό δικαίωμα εκπόνησης και υποβολής σχεδίου αναδιοργάνωσης. Διαθέτει μία χρονική περίοδο 120 ημερών, που μπορεί να παραταθεί έως 180<sup>35</sup>, για να εκπονήσει το σχέδιο αυτό και να προτείνει αναδιάρθρωση και ανακατανομή των υποχρεώσεων της επιχείρησης. Ήδη από την υποβολή της αίτησης, προστατεύεται από την αυτόματη αναστολή των ατομικών διώξεων. Επίσης, μπορεί να εξασφαλίσει χρηματοδότηση με άδεια του δικαστηρίου, ακόμη και με εκποίηση περιουσιακών στοιχείων. Το αποκλειστικό δικαίωμα πρωτοβουλίας και η εκτεταμέ-

31. Βλ. *D. Epstein*, *Bankruptcy and Related Law in a Nutshell*, Thomson/West 2005, ο οποίος χαρακτηρίζει την αναδιοργάνωση του *Chapter 11* και την εκκαθάριση του *Chapter 7* ως τις δύο γενικές μορφές πτώχευσης (σελ. 124). Η διάκριση πάντως μεταξύ πτωχευτικών και προπρωχευτικών διαδικασιών εμφανίζει ρευστότητα και δεν αντιμετωπίζεται ενιαία από τη θεωρία. Ο Γ. Μιχαλόπουλος υιοθετεί το χρονικό και προληπτικό κριτήριο (η προπρωχευτική διαδικασία προηγείται της κήρυξης της πτώχευσης και στοχεύει στην αποτροπή της), και αξιολογεί τελολογικά το *Chapter 11* ως προπρωχευτική διαδικασία αναδιοργάνωσης (Οι προπρωχευτικές διαδικασίες αφερεγγυότητας του Πτωχευτικού Κώδικα, ό.π., σελ. 10-11, 153-155).

32. Οι προϋποθέσεις *ακούσιας* υπαγωγής (με αίτηση δανειστή) συμπίπτουν απολύτως, οι προϋποθέσεις *εκούσιας* υπαγωγής συμπίπτουν σε μεγάλο βαθμό, με την έννοια ότι όποιος μπορεί να υποβάλει αίτηση στο *Chapter 7* μπορεί και στο *Chapter 11*, (με ευνοήτως όμως μεγαλύτερη ευχέρεια υπαγωγής στο *Chapter 11* ακόμη και αν ο οφειλέτης δεν βρίσκεται σε αφερεγγυότητα), προβλέπεται δυνατότητα ή υποχρέωση μεταφοράς μίας υπόθεσης από τη μία στην άλλη διαδικασία, καλύπτονται αυτομάτως και οι δύο από εκτεταμένη και αυτόματη αναστολή διώξεων (βλ. και *D. Epstein*, *Bankruptcy and Related Law in a Nutshell*, ό.π., σελ. 136, 143, 400). Για συχνή αλληλεπικάλυψη κάνει λόγο ο *W. Bennett*, *Protecting Maritime Liens in US Bankruptcy Cases*, σε 8ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, «*Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας: χρηματοδότηση -εκμετάλλευση του πλοίου- ναυτικές απαιτήσεις*», Πειραιάς 10-12/10/2013 (υπό δημ.), σελ. 5-6.

33. Για *straight bankruptcy* κάνει λόγο ο *Epstein*, ό.π., σελ. 125.

34. Βλ. αναλυτικά *D. Epstein*, ό.π., σελ. 405επ.

35. Το όριο τέθηκε με τις τροποποιήσεις του 2005.

νη προστασία από ατομικές διώξεις ενισχύουν σημαντικά τη διαπραγματευτική θέση του οφειλέτη, σε σημείο που να προτιμά την υπαγωγή στην ενδοπρωχευτική διαδικασία από την εξωπρωχευτική διαπραγμάτευση, ακόμη και σε περιπτώσεις όπου δεν διαφαίνεται προοπτική διάσωσης<sup>36</sup>. Αν σκεφθεί δε κανείς ότι και οι αλλοδαποί δανειστές οφείλουν να συμμορφώνονται στους κανόνες της πτωχευτικής διαδικασίας, επ'απειλή κυρώσεων (*contempt proceedings*), διότι εμπíπτουν στη δικαιοδοσία του αμερικανικού δικαστηρίου, εφόσον έχουν εγκατάσταση οποιασδήποτε μορφής στις ΗΠΑ, γίνεται ευχερώς αντιληπτή η πραγματική υπερόρια ισχύς του *Chapter 11*<sup>37</sup>. Η ισχύς αυτή επεκτείνεται περαιτέρω αν συνδυασθεί με το διεθνές σύστημα αναγνώρισης του ΠΝ *Uncitral*. Για τους παραπάνω λόγους, η διαδικασία του *Chapter 11* ενεργοποιείται σε αρκετές και σημαντικές ναυτιλιακές πτωχεύσεις<sup>38</sup>, παρόλο που τελικώς το σχέδιο αναδιοργάνωσης γίνεται δεκτό σε λίγες περιπτώσεις, ενώ σε ακόμη λιγότερες επιτυγχάνει<sup>39</sup>.

---

36. Βλ. και E. Hotchkiss, K. John, R. Mooradian & K. Thorburn, Bankruptcy and the Resolution of Financial Distress, E. Eckbo (ed.), *Handbook of Empirical Corporate Finance*, Volume 2, 2008, σελ. 9-10.

37. Όλοι οι ναυτιλιακοί χρηματοδότες διαθέτουν κάποια μορφή παρουσίας στις ΗΠΑ που τους υποχρεώνει να συμμορφώνονται με τις αποφάσεις του πτωχευτικού δικαστηρίου. Στην υπόθεση *US Lines v. G.A.C. Marine Fuels* (1987, AMC 735, [Bankr. S.D.N.Y. 1986], αλλοδαπός πτωχευτικός πιστωτής-προμηθευτής καυσίμων τιμωρήθηκε με ημερήσια ποινή 5.000 δολλ. για παραβίαση της αυτόματης αναστολής, διότι προέβη σε κατάσχεση πλοίου σε τρίτη χώρα. Κρίθηκε ότι εμπíπτει στη δικαιοδοσία του αμερικανικού δικαστηρίου διότι πραγματοποιούσε συναλλαγές στις ΗΠΑ, από όπου προέκυψε η απαίτησή του (βλ. *W. Bennett*, ό.π., 8ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, σελ. 8).

38. Αιτήσεις υπαγωγής στο *Chapter 11* υπέβαλαν π.χ. η ελληνικών συμφερόντων *Excel Maritime Carriers* το 2013 (το σχέδιο αναδιοργάνωσης της οποίας επικυρώθηκε στις 27.1.2014), η *Marco Polo Seatrade* (τον Ιούλιο του 2011, της οποίας όμως το σχέδιο αναδιοργάνωσης δεν κρίθηκε βιώσιμο), οι επίσης ελληνικών συμφερόντων *Omega Navigation* (2011) και *General Maritime* (2011, με αποδοχή του σχεδίου) καθώς και η ιρλανδική εταιρεία *TBS* (2012, με αποδοχή του σχεδίου αναδιοργάνωσης), η *B & H*, η *Horizon*, η παναμέζικη *Newlead* (2013, με αποδοχή του σχεδίου) κλπ.. Σε ορισμένες περιπτώσεις φαίνεται ότι η διαδικασία του *Chapter 11* προτιμάται και από τους χρηματοδότες-ενυπόθηκους δανειστές διότι τους επιτρέπει να διαπραγματεύονται με τον οφειλέτη, χωρίς τον κίνδυνο κατασχέσεων από άλλους δανειστές.

39. Υπέρ της άποψης ότι το *Chapter 11* δεν είναι καταρχήν πρόσφορο για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ο M. Jaffe, *Chapter 11 Strategies and Techniques - Creditors Committees, Effective Use of Plan Provisions, Objections to Confirmation, Financing a Chapter 11 Case, "Cramdown" and how it works*, 59 *Tul. L. Rev.* (1984-85), 1298.



## **B. Αντικείμενο, μεθοδολογία και διάρθρωση**

### **α. Αντικείμενο**

Αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης. Μας ενδιαφέρει ειδικότερα η *ρυθμισμένη με ομοιόμορφους κανόνες διασυνοριακή διαδικασία αφερεγγυότητας*<sup>40</sup>, τόσο σε ενωσιακό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Για το λόγο αυτό, η ανάλυση θα βασισθεί αφενός στις διατάξεις του Κανονισμού 1346/2000, αφετέρου στις προτεινόμενες ρυθμίσεις του Πρότυπου Νόμου, όπως αυτός έχει ενσωματωθεί στα κράτη που έχουν προσχωρήσει στο σύστημα *Uncitral* (π.χ. με το Ν. 3858/2010 στη χώρα μας, με το *Chapter 15* στην αμερικανική έννομη τάξη). Οι λύσεις του ουσιαστικού δικαίου αναπτύσσονται σε αμφισβητούμενα ζητήματα όταν το ελληνικό δίκαιο καλείται σε εφαρμογή.

Από την πλευρά του υποκειμένου της πτώχευσης, η μελέτη εστιάζει στην εκμεταλλευόμενη το πλοίο επιχείρηση (κατά κανόνα πλοιοκτήτρια). Αυτό δεν σημαίνει ότι οι λοιποί κρίκοι του ναυτιλιακού δικτύου, γνωστού ως *maritime cluster*, δεν απασχολούν τις διαδικασίες αφερεγγυότητας. Το αντίθετο: προμηθευτές<sup>41</sup>, ασφαλιστές, ναυλωτές, φορτωτές κλπ. περιέρχονται κατά καιρούς σε αναστρέψιμη ή μη αδυναμία πληρωμών, τοποθετώντας τη ναυτιλιακή επιχείρηση στη θέση του πτωχευτικού δανειστή. Οι περιπτώσεις αυτές δεν θα εξετασθούν περαιτέρω, για δύο κυρίως λόγους: πρώτον, διότι καταλαμβάνονται εμμέσως και πάντως σε διαφορετικό βαθμό μεταξύ τους, από τους κανόνες του διεθνώς ομοιόμορφου ναυτικού δικαίου, με συνέπεια το νομικό τους καθεστώς να μην συμπίπτει με αυτό της ναυτιλιακής επιχείρησης · δεύτερον, διότι, ανάλογα με τη φύση της δραστηριότητάς τους, υπάγονται και σε άλλους ειδικούς κανόνες, π.χ. οι νηογνώμονες σε υποχρεώσεις αδειοδότησης, εποπτεί-

---

40. Οι δύο όροι «διαδικασία πτώχευσης» και «διαδικασία αφερεγγυότητας» χρησιμοποιούνται ως ταυτόσημοι.

41. Απολύτως χαρακτηριστική λόγω του μεγέθους και του επίκαιρου χαρακτήρα της, η υπαγωγή σε πτωχευτική διαδικασία της δανέζικης εταιρείας προμήθειας ναυτιλιακών καυσίμων *OW Bunker* (OW), η οποία κατείχε ποσοστό 7% της παγκόσμιας σχετικής αγοράς. Η εταιρεία υπέβαλε αιφνιδίως αίτηση υπαγωγής τον Νοέμβριο του 2014, μετά από διαρροές για οικονομικά εγκλήματα στο επίπεδο της θυγατρικής της στη Σιγκαπούρη. Η αίτηση προκάλεσε σειρά κρίσιμων και δυσεπίλυτων ερωτημάτων, π.χ. σε ποιον έπρεπε να καταβληθούν τυχόν οφειλές από προμήθειες, αν υπήρχε κίνδυνος κατάσχεσης πλοίων για οφειλές και πώς έπρεπε να αντιμετωπισθεί, πώς μπορεί να προστατευθεί ο πλοιοκτήτης για οφειλές από παραγγελίες του ναυλωτή, κατά πόσον η διαδικασία αφερεγγυότητας καταλάμβανε και τις θυγατρικές της ως άνω εταιρείας κ.α.. Ορισμένα *P & I Clubs* εξέδωσαν άμεσες οδηγίες προς τους πελάτες τους (π.χ. *Gard Alert: OW Bunker declared bankrupt*, [www.gard.no/ikbViewer/go/.../20752832](http://www.gard.no/ikbViewer/go/.../20752832)).

ας και δημοσίου συμφέροντος, οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί *P & I Clubs*<sup>42</sup> σε υποχρεώσεις που απορρέουν από το ασφαλιστικό δίκαιο κ.ο.κ.. Η εμπάθυνση σε κάθε έναν από τους φορείς αυτούς δεν θα ήταν ούτε πρακτικά εφικτή, ούτε επιστημονικά ορθή διότι θα έθιγε τη δομική συνοχή της μελέτης.

## Β. Μεθοδολογία

- 19 Το εύλογο ερώτημα που τίθεται είναι γιατί παρουσιάζει ιδιαιτερότητες η πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, ώστε να χρήζει αυτοτελούς μελέτης, σε σχέση, λόγου χάρη, με την πτώχευση μίας κατασκευαστικής, μεταπρατικής, ή εν γένει χερσαίας επιχείρησης. Η αιτία βρίσκεται στη δομή και οργάνωση της «ναυτικής πίστης»: ο ναυτικός νομοθέτης έχει οργανώσει, κυρίως μέσω κανόνων του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου, ξεχωριστούς και αυτόνομους μηχανισμούς για τη θωράκιση, εξασφάλιση και ικανοποίηση των βασικότερων ναυτικών απαιτήσεων, ώστε να υπηρετείται η χρηματοδότηση και η απρόσκοπτη εκμετάλλευση του πλοίου. Οι μηχανισμοί αυτοί αναπτύσσουν τριβές με το διεθνοποιημένο πλέον πτωχευτικό δίκαιο, είτε τυχαία (λόγω της διαρκούς κινητικότητας του πλοίου), είτε ως μέρος στρατηγικής τακτικής. Ορισμένα ενδεικτικά παραδείγματα φανερώνουν ήδη από την εισαγωγή την πολυπλοκότητα και την πληθώρα των θεμάτων που ανακύπτουν:

- Μετά από πρόσκρουση πλοίου στα εσωτερικά ύδατα της χώρας Α, κράτους μέλους ΕΕ, το αρμόδιο δικαστήριο του κράτους Α διατάσσει συντηρητική κατάσταση του πλοίου. Συστήνεται για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας κεφάλαιο περιορισμού σύμφωνα με τη ΔΣ LLMC 1976/96 και ζητείται η άμεση αποδέσμευση του πλοίου, για την οποία υποχρεούται το δικαστήριο. Στο κράτος μέλος Β όπου βρίσκεται το κέντρο των κυρίων συμφερόντων της πλοιοκτήτριας, υποβάλλεται, μετά τη σύσταση του κεφαλαίου, αίτηση για κήρυξη αφερεγγυότητας. Ο σύνδικος της διαδικασίας που ξεκίνησε στο κράτος Β (που μπορεί να έχει κυρώσει ή να μην έχει κυρώσει τις ίδιες διεθνείς συμβάσεις) ζητά την άρση των ασφαλιστικών μέτρων, τη μη διανομή του κεφαλαίου στους προβλεπόμενους από τη ΔΣ πιστωτές και την συμπερίληψη αμφότερων, πλοίου και κεφαλαίου, στην πτωχευτική περιουσία. Ερωτάται τι θα αποφασίσει το δικαστήριο του κράτους Α. Ερωτάται επίσης αν θα άλλαζε κάτι στο νομικό σκέλος των

42. Ειδικά για το ζήτημα αυτό βλ. ενδεικτικώς *J. Iain Murray*, *The Protection and Indemnity Club and Bankruptcy: An English Perspective*, 59 *Tul. L. Rev.* (1984-85), 1445, και αντίστροφα *D. J. Dougherty*, *The impact of a Member's Insolvency or Bankruptcy on a Protection and Indemnity Club*, 59 *Tul. L. Rev.* (1984-85), 1466. Για τη θέση των Clubs ως πτωχευτικών πιστωτών, βλ. *J. D. Kimball*, *Protection P & I Clubs in maritime bankruptcies*, σε 1ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου «*Η προστασία των ναυτικών δανειστών*», ό.π., σελ. 253επ..

απαντήσεων σε περίπτωση που η έναρξη της διαδικασίας αφερεγγυότητας είχε προηγηθεί της σύστασης του κεφαλαίου.

- Πλοίο με ελληνική σημαία κατάσχετα σε αμερικανικό λιμένα από προμηθευτή καυσίμων. Αίτηση συντηρητικής κατάσχεσης υποβάλλουν επίσης μέλη του πληρώματος και εταιρεία διάσωσης για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας αρωγής. Αμέσως μετά τη δέσμευση του πλοίου, η πλοιοκτήτρια κηρύσσεται σε διαδικασία αφερεγγυότητας στην Ελλάδα και ο σύνδικος υποβάλλει αίτηση αναγνώρισης στις ΗΠΑ. Τίθεται το ερώτημα ποια θα είναι η τύχη της κατάσχεσης, μετά την αναγνώριση της διεθνούς διαδικασίας αφερεγγυότητας, και ειδικότερα η μεταχείριση των παραπάνω ναυτικών δανειστών.

Το δεύτερο ερώτημα έχει να κάνει με την ανάπτυξη του θέματος. Όπως κάθε μελέτη που επιδιώκει τη σύνθεση δύο γνωστικών αντικειμένων, απευθύνεται σε αναγνώστες που ενδεχομένως έχουν μεγαλύτερη κατανόηση είτε του ενός, είτε του άλλου αντικειμένου (πτωχευτικού ή ναυτικού δικαίου αντίστοιχα). Προτιμήθηκε για το λόγο αυτό να επισημανθούν εξ αρχής τόσο το οικονομικό υπόβαθρο της ναυτιλιακής αγοράς (ιδίως η χρηματοοικονομική διάσταση της λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης και η ζωτική σημασία πρόσβασης αυτής στην αγορά χρήματος), όσο και τα βασικά φιλοσοφικά και ρυθμιστικά χαρακτηριστικά των εκατέρωθεν συστημάτων. Στόχος ήταν να καταστεί δυνατή η επεξεργασία και κατανόηση ειδικών τεχνικών θεμάτων με τη λιγότερη δυνατή προσφυγή σε τρίτες πηγές.

Η αναζήτηση των λύσεων κινήθηκε υποχρεωτικά σε περισσότερα επίπεδα: σε επίπεδο ιδ.δ.δ., ώστε να εντοπισθεί μέσω των κανόνων σύγκρουσης το εφαρμοστέο δίκαιο, σε επίπεδο διεθνούς και ενωσιακού δικαίου (λαμβάνοντας υπόψη τη μεταξύ τους εύθραυστη σχέση) και τέλος, σε επίπεδο ουσιαστικού εμπορικού δικαίου. Αξιοποιήθηκε επίσης η συγκριτική μέθοδος, με έμφαση όσον αναφορά την ενωσιακή ρύθμιση στις έννομες τάξεις των κρατών μελών, ενώ όσον αφορά τη διεθνή πτώχευση του συστήματος *Uncitral* κυρίως την αμερικανική και την ελληνική έννομη τάξη. Το εργαλείο του συγκριτικού δικαίου ήταν εδώ διπλά αναγκαίο: Από την πλευρά της ναυτιλιακής επιχείρησης, λόγω της πληθώρας των στοιχείων αλλοδαπότητας, στην πλειοψηφία των εννόμων σχέσεων<sup>43</sup>. Από την πλευρά του πτωχευτικού δικαίου, υπενθυμίζεται ότι ο ενωσιακός κανονισμός έκτισε πάνω στο συγκριτικό δίκαιο στο μέτρο που ενστερνίστηκε τις επιλογές των εθνικών ιδ.δ.δ., ενώ παράλληλα το εμπλούτισε «επι-

43. Αρκεί να σκεφθεί κανείς την υπόθεση μίας γερμανικής ή αμερικανικής τράπεζας που δανείζει πλοιοκτήτρια εταιρεία με καταστατική έδρα την Λιβερία και πραγματική την Ελλάδα, για την αγορά πλοίου που νηολογείται στον Παναμά και επί του οποίου παρέχεται εμπράγματα εξασφάλιση, με προσωπική εγγύηση Έλληνα μετόχου και εφαρμοστέο δίκαιο στη χρηματοδοτική σύμβαση το αγγλικό.

βάλλοντας» την αυτόματη ενσωμάτωση της έννομης τάξης ενός κράτους μέλους σε ένα άλλο<sup>44</sup>. Αντίστοιχα, όταν πρόκειται για διεθνή πτώχευση, η συγκριτική μέθοδος επιτρέπει να διαπιστώνεται ο βαθμός ομοιομορφίας ως προς την ενσωμάτωση και την ερμηνεία του Πρότυπου Νόμου.

### γ. Διάρθρωση της ύλης

22 Η εργασία δομείται σε δύο μέρη:

- Στο πρώτο εντοπίζονται και αναλύονται τα βασικά σημεία της συστημικής σύγκρουσης ναυτικού και πτωχευτικού δικαίου και η αιτία αυτών. Η ανάλυση γίνεται πρώτα από οικονομική σκοπιά: Εξετάζονται οι δίοδοι και οι συνθήκες πρόσβασης της ναυτιλιακής επιχείρησης στην αγορά χρήματος και το θεσμικό πλαίσιο που τη διέπει *σήμερα*. Μελετάται επίσης η αμφίδρομη, και ενίοτε στρεβλή, σχέση χρηματοδότησης και μηχανισμού αφερεγγυότητας. Χωρίς τα δεδομένα αυτά, δεν μπορεί να κατανοηθεί ούτε η θωράκιση των εμπραγμάτων δανειστών, ούτε η ιδιαιτερότητα των κανόνων ναυτικού δικαίου στον τομέα αυτό. Ακολουθεί η εξέταση της τριβής σε νομικό - ρυθμιστικό επίπεδο, με άξονες αφενός την όψιμη διεθνικότητα του πτωχευτικού δικαίου και την προοδευτική επικράτηση της αρχής της σχετικοποιημένης καθολικότητας στην πτωχευτική διαδικασία, αφετέρου την ώριμη, εκτεταμένη και κατά κύριο λόγο ουσιαστική διεθνικότητα των ναυτικών θεσμών. *Στη συνέχεια επιδιώκεται η διατύπωση κατευθυντήριων αρχών επίλυσης της σύγκρουσης, με σκοπό την άμβλυση των ουσιαστικών αποκλίσεων.* Αν και η εμφιλοχώρηση ναυτικών απαιτήσεων σε μία πτωχευτική διαδικασία δεν αρκεί από μόνη της να δικαιολογήσει απόκλιση από τους ισχύοντες κανόνες του πτωχευτικού δικαίου, χρήζει ιδιαίτερης μελέτης κατά πόσον οι ιδιαιτερότητες της ναυτικής πίστης και η κατασκευή της «ναυτικής περιουσίας ειδικού σκοπού» δικαιολογούν, σε ορισμένες τουλάχιστον περιπτώσεις, διαφορετική νομική μεταχείριση.

- Στο δεύτερο μέρος αξιοποιούνται οι κατευθυντήριες γραμμές για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων κρίσιμων ζητημάτων. Αν και η παράθεση δεν είναι (ούτε μπορεί να είναι) εξαντλητική, τα θέματα που επιλέγονται προς επίλυση είναι ουσιώδη και έχουν ήδη απασχολήσει τα δικαστήρια περισσοτέρων της μιας εννόμων τάξεων. Δομούνται σε τρία επιμέρους κεφάλαια: πρώτον, στα ζητήματα που ανακύπτουν κατά την κήρυξη της (ενωσιακής ή διεθνούς) διαδικασίας αφερεγγυότητας μέσω του εντοπισμού του κέντρου κυρίων συμφερόντων ναυτιλιακής επιχείρησης ή ναυτιλιακού ομίλου, καθώς και ζητήματα που σχετίζονται με τις παραγόμενες συνέπειες της διαδικασίας αυτής· δεύτερον, ζη-

44. J.-L. Vellans, L'insolvabilité des entreprises en droit comparé, Joly éditions, 2011, σελ. 117-118.

τήματα που αφορούν το νομικό καθεστώς των ενεργών δανειστών, τόσο των συμβατικών όσο και των εκ του νόμου εμπραγμάτων (προνομιούχων), ανάλογα με το είδος της διαδικασίας και το είδος της εξασφάλισης· τέλος, ζητήματα που σχετίζονται με το ειδικό καθεστώς περιορισμού της ευθύνης, τόσο για ναυτικές απαιτήσεις εν γένει, όσο και για απαιτήσεις από ρύπανση, και την αλληλεπίδραση αυτού με διασυνοριακή διαδικασία αφερεγγυότητας.



ISBN: 978-960-562-395-1



15324